UITVOERINGSPROGRAMMA PLAATSING LAADPALEN



GEMEENTE WESTERVOORT

Inhoud

1. Inleiding....3
1.1 Aanleiding....3
1.2 Doel en scope document....3
2 Uitwerking beleidskeuzes....4
2.1 Private, semipublieke, publieke laadpunten....4
2.2 Locaties....4
2.3 Realisatiecriteria....5
2.3.1. Afwijkingsgronden....6
2.3.2 Realisatie-eisen bij nieuwe bouw....6
2.4 Verantwoordelijkheden van gemeente en aanbieder bij plaatsing laadpaal....6
3 Participatie....8
4 Verkeersbesluit....8
5 Mitigatie parkeerdruk....8
Bijlage 1: Prognosekaart en plankaart Westervoort....10

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Om onze klimaatdoelen te halen is het nodig dat ook ons vervoer verduurzaamt. Elektrisch vervoer draagt hieraan bij. In het regeerakkoord en het Klimaatakkoord staat dat uiterlijk in 2030 alle nieuw verkochte auto's emissievrij moeten zijn. Voor een belangrijk deel zullen dat batterij-elektrische auto's zijn. Volgens prognoses uit het Klimaatakkoord en de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) zijn in 2030 landelijk naar schatting 1,7 miljoen laadpunten nodig voor personenvervoer. Voor Westervoort is de prognose 136 laadpunten in 2025, 270 laadpunten in 2030, en 512 laadpunten in 2035, ten opzichte van 27 laadpunten nu. De opgave is echter breder dan personenvervoer. We verwachten ook een toename van het aantal elektrische bussen, doelgroepenvervoer, bestelwagens, trucks, en mobiele werktuigen. Dat vraagt om een forse uitbreiding van het aantal laadpunten en een slim, dekkend, toegankelijk en betaalbaar laadnetwerk. Een grote opgave die impact heeft op de openbare ruimte en op het elektriciteitsnet. Hoe onze strategie voor laadinfrastructuur eruitziet, hebben we vastgelegd in de integrale laadvisie.

In de integrale laadvisie maken we in het kort de volgende keuzes: we kiezen voor het faciliteren van reguliere publieke laadpunten. Deze publieke laadpunten integreren we in de openbare ruimte door middel van strategisch gekozen plekken voor laadpleinen. Deze plekken worden vastgelegd in een plankaart. Als uitvoeringsmodel voor laadpunten kiezen we voor het concessiemodel. We rollen laadinfrastructuur zowel vraaggestuurd als proactief uit waar nodig en inwoners kunnen meedenken over de beste plekken voor laadinfrastructuur voordat de plankaart definitief wordt.

1.2 Doel en scope document

Het uitvoeringsprogramma plaatsing laadpalen geeft invulling aan de keuzes die in de integrale laadvisie van gemeente Westervoort worden gemaakt. Het uitvoeringsprogramma richt zich op de uitrol van laadinfrastructuur voor de gebruikersgroep personenvervoer (bewoners en bezoekers) en helpt de gemeente bij de uitvoering.
Voor personenvervoer is op dit moment op veel plaatsen al een grote behoefte aan laadpunten en verwachten we een sterke toename. Voor andere gebruikersgroepen volgen we de ontwikkelingen en als nodig passen we onze visie en het uitvoeringsprogramma hierop aan. Omdat de ontwikkelingen op het gebied van elektrisch vervoer en laadinfrastructuur snel gaan, actualiseren we de visie in ieder geval elke twee jaar en het uitvoeringsprogramma plaatsing laadpalen wanneer nodig.

2 Uitwerking beleidskeuzes

2.1 Private, semipublieke, publieke laadpunten

We hanteren het uitgangspunt dat EV-rijders zoveel mogelijk laden op privaat terrein. Alleen voor EV-rijders die daar geen mogelijkheid voor hebben, organiseert de gemeente laadvoorzieningen in de publieke ruimte.

Om het gebruik van laadpalen op privaat en semipubliek terrein maximaal te benutten en daarmee de druk op de openbare ruimte zoveel mogelijk te ontzien, onderzoeken we welke stimuleringsmaatregelen we kunnen nemen om drempels voor het realiseren van private en semipublieke laadpunten weg te nemen.

2.2 Locaties

De gemeente wijst de locaties aan waar publieke laadinfrastructuur wordt geplaatst. De locaties worden bepaald op basis van een plankaart. We stellen een plankaart op met de locaties voor de bij te plaatsen infrastructuur. Deze plankaart gebruiken we om, als een verzoek is goedgekeurd, te bepalen op welke locatie deze wordt geplaatst. Ook kunnen we er voor kiezen om, om een voldoende dekkend laadnetwerk te garanderen, proactief op een aantal vastgestelde locaties op de plankaart laadpalen te plaatsen. De realisatie van laadpalen geclusterd in pleinen op basis van een plankaart heeft de volgende voordelen.

- Het aanbieden van meerdere laadpalen op één plek vergroot de laadzekerheid. Het biedt meer garantie voor een vrije laadplek en door concentratie van laadpalen zijn de laadplekken makkelijker te vinden. Zo voorkomen we zoekverkeer naar een beschikbare plek.
- Door mogelijke locaties van laadpleinen vooraf aan te wijzen zorgen we voor goede ruimtelijke inpassing en voorkomen we plaatsing op suboptimale locaties en plaatsing van teveel laadpalen.
- Vooraf bepaalde locaties garanderen een kortere plaatsingstermijn na aanvraag van een laadpaal dan wanneer de plek nog bepaald moet worden.
- Een plankaart zorgt voor besparing in ambtelijke capaciteit op de langere termijn doordat de mogelijke locaties voor laadpleinen vooraf bepaald zijn.
- Het biedt de netbeheerder houvast

Plan- en prognosekaarten

De gemeente Westervoort heeft in samenwerking met adviesbureau Over Morgen een nieuwe plankaart gemaakt. Deze plankaart is gebaseerd op een aantal databronnen en een gemaakte prognose omtrent de verwachte laadbehoefte in de gemeente in de jaren 2025, 2030 en 2035. De plankaart bevat tenminste voldoende laadlocaties om de verwachte behoefte in 2030 te vervullen. Tevens maakt het gebruik van de realisatiecriteria voor laadpalen in paragraaf 2.5. Haalbaarheid van realisatie van de diverse locaties is in het veld beoordeeld. De participatie op de plankaart wordt beschreven in paragraaf 3.
De plan en prognosekaarten inclusief details over de data waarop ze gebaseerd zijn, zijn te vinden in bijlage 1. De wijk Mosterdhof is niet meegenomen in de plankaart. Locaties voor laadpalen zullen uitgezocht en ingepast worden in het wijkontwikkelingsproject MooiMosterdhof.

De plankaart zal regelmatig geüpdatet moeten worden op basis van nieuwe prognoses, data en inzichten. Het updaten van de plankaart is uitdrukkelijk een bevoegdheid van het College. Bij voorkeur maken we voor nieuwe plankaarten gebruik van het aanbod dat NAL-regio GO-RAL

biedt om een plankaart op te stellen voor Westervoort. We delen de plankaart met de netbeheerder.

2.3 Realisatiecriteria

Realisatie van laadinfrastructuur in de openbare ruimte is alleen toegestaan op plekken die vooraf vastgelegd zijn in een plankaart die is vastgesteld door de gemeente Westervoort. Bij de totstandkoming of wijziging van een plankaart wordt getoetst op de volgende criteria:

- **Eigendom**: de desbetreffende grond is in eigendom van de gemeente,
- **Vrije toegang:** de locatie is 24 uur per dag, 7 dagen per week vrij toegankelijk.
- **Vindbaar:** de locatie ligt bij voorkeur aan een doorgaande weg en op een goede zichtlocatie vanaf de straat
- **Veiligheid:** De doorgang voor ander verkeer (auto, fiets en voetganger) blijft gewaarborgd; de laadkabel mag niet dwars over het trottoir liggen;
- **Belemmering voorkomen**: de minimale doorgang van het trottoir moet na plaatsing van laadpunt en bebording minimaal 90 cm bedragen en bij voorkeur 120cm. Ook plaatsen we niet op de smalle uitstapstrook tussen parkeerplaats en fietspad en bij voorkeur niet op schikstrook.
- **Elektriciteitsnet:** laadpalen worden waar mogelijk binnen 25 meter van het elektriciteitsnet (laagspanningsnet) gerealiseerd. Dit in verband met de meerkosten voor kabels die langer dan 25 meter zijn. Daarnaast wordt er rekening gehouden met voldoende ruimte voor de realisatie van ondersteunende hardware bij grotere aansluitingen zoals de trafo en omvormers;
- **Bestaand parkeervak:** laadpalen worden waar mogelijk gerealiseerd bij bestaande parkeerplaatsen;
- **Concentratie:** Het clusteren van laadpalen heeft altijd de voorkeur boven losse laadpalen in de openbare ruimte
- **Maximale loopafstand:** een nieuwe laadpaal wordt alleen gerealiseerd als gebruik van een bestaande laadpaal of laadplein binnen 250 meter hemelsbreed van het woonadres van de aanvrager niet mogelijk is.
- **Ladder van laden**: een laadpaal in de openbare ruimte wordt bij een aanvraag alleen gerealiseerd als de aanvrager geen laadvoorziening kan realiseren op eigen terrein of gebruik kan maken van semipublieke laadpalen.
- **Monumenten beschermen:** plaatsing voor monumenten wordt zoveel mogelijk vermeden, maar kan mogelijk worden gemaakt met maatwerk.
- **Groene openbare ruimte**: plaatsing van een laadpaal gaat bij voorkeur niet ten koste van bestaande groene openbare ruimte.
- **Zicht vanuit woning:** Een laadpaal wordt bij voorkeur niet geplaatst voor deuren of ramen van een woning, maar bij voorkeur voor in de open ruimte of voor een blinde gevel
- **Plannen:** Er wordt rekening gehouden met geplande infrastructurele ontwikkelingen
- **Parkeerdruk:** de parkeerdruk laat de plaatsing van een laadpaal toe

2.3.1. Afwijkingsgronden

In uitzonderlijke situaties kan er afgeweken worden van bovenstaande realisatiecriteria

- **Bij realisatie van nieuwe bouw:** kan het zijn dat bij het plaatsen van een laadpaal de locatie niet direct voldoet aan alle criteria. Uitgangspunt is dat deze bij voltooiing van het project wel voldoet.
- **Bij invaliditeit:** bij invaliditeit kan niet verwacht worden dat men 250 meter loopt naar de dichtstbijzijnde laadvoorziening. Hier kan het besluit worden genomen om een laadpaal te realiseren bij een (eerder) aangewezen individuele gehandicaptenparkeerplaats.
- **Bij aanvraag voor een deelauto**: wanneer de laadpaal aangevraagd wordt om een elektrische deelauto op te laden die aantoonbaar door minimaal drie huishoudens gedeeld/gebruikt wordt, kan er voor gekozen worden om de laadpaal in de buurt te zetten van de woning van deze huishoudens. Hiermee wordt het gebruik van deelauto's gestimuleerd.
- **Bij aanvraag voor doelgroepenvervoer:** Het bestuur van de BVO DRAN heeft de Avan gemeenten opgeroepen om, het initiatief te nemen om een dekkend systeem van laadpunten te realiseren tussen 2024 en medio 2027 overeenkomstig met het infaseringsplan van zero emissie doelgroepenvervoer. Ten behoeve van eventuele specifieke behoeften voor doelgroepenvervoer kan er van de plankaart afgeweken worden.

2.3.2 Realisatie-eisen bij nieuwe bouw

Nieuwe bouw in Westervoort moet voldoen aan een aantal eisen ten behoeve van toekomstbestendigheid. Ook het wel of niet realiseren van laadvoorzieningen in nieuwe wijken is daar een onderdeel van. In Westervoort kiezen we ervoor om een EV-ready eis toe te voegen aan woningbouwplannen: het moet minimaal niet nodig zijn om na oplevering van het project bouwkundige aanpassingen te moeten doen aan een woning om een laadpaal te installeren.

2.4 Verantwoordelijkheden van gemeente en aanbieder bij plaatsing laadpaal

Voordat een aanbieder van laadpalen een laadpaal op grond in eigendom van de gemeente mag plaatsen, wordt er een overeenkomst gesloten met afspraken onder welke voorwaarden de aanbieder een laadpaal mag plaatsen en om rechten en verplichtingen vast te leggen. Deze overeenkomst heeft betrekking op het plaatsen, beheren, wijzigen, onderhouden en weghalen van een of meerdere laadpalen op een of meerdere locaties in de gemeente. In deze overeenkomsten wordt minimaal het volgende afgesproken:

Verantwoordelijkheden aanbieder laadpalen

- **Behoefte**. De aanbieder van laadpalen toont aan de gemeente dat er op de aangevraagde locatie daadwerkelijk behoefte bestaat bij gebruikers en/of bezoekers.
- **Plaatsing en beheer laadpaal**. De aanbieder van laadpalen is tevens de beheerder hiervan. De beheerder is verantwoordelijk voor realisatie, beheer, onderhoud en exploitatie van de oplaadpaal/-infrastructuur. De kosten ter bescherming van de oplaadpaal/-infrastructuur (bijv. hekjes, biggenruggen ed.) zijn ook voor rekening van de beheerder.
- **Bereikbaarheid.** De beheerder van de laadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur is 24 uur per dag en 7 dagen per week bereikbaar voor gebruikers, hulpdiensten en gemeenten in het geval van vragen, storingen en calamiteiten. De telefoonnummers van de storingsdienst en de helpdesk zijn vermeld op de oplaadpaal/-infrastructuur.
- **Openbaarheid.** De laadpaal is openbaar toegankelijk, de beheerder zorgt voor zoveel mogelijk actuele informatie richting gebruikers over de aanwezigheid en beschikbaarheid van het laadpunt.

- **Interoperabiliteit.** De laadpaal is interoperabel conform de landelijke en internationale afspraken, waaronder uitwisselbaarheid van laadpassen en het gebruik van standaard stekkers.
- **Groene stroom.** Om te bewerkstelligen dat elektrische vervoertuigen ook aan de bron geen CO2-uitstoot veroorzaken, mag de beheerder van de oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur alleen gegarandeerd groene stroom (laten) leveren.
- **Veiligheid.** De laadpaal voldoet aan alle daaraan gestelde veiligheidseisen.
- **Aansprakelijkheid.** De beheerder is aansprakelijk voor alle schade die door het gebruik van de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur of anderszins aan derden wordt veroorzaakt. De gemeente onderkent dat de door aanvrager te installeren laadpalen door natrekking mogelijk eigendom van de gemeente kunnen worden. De gemeente beschouwt en behandelt de oplaadpalen echter zoveel mogelijk als ware deze eigendom van de aanvrager.
- **Informatie over gebruik laadinfrastructuur.** De beheerder van de laadpalen die aanwezig zijn in de openbare ruimte in de gemeente geeft op verzoek van het college inzicht in het feitelijke gebruik hiervan
- **Effect parkeerdruk mitigeren.** In beginsel wordt er bij nieuw te realiseren laadpalen op een locatie slechts 50% van de naastliggende parkeerplaatsen aangewezen voor het opladen van elektrische voertuigen. Indien het gebruik op de locatie dit toelaat, kunnen meer parkeerplaatsen toegewezen worden. Dit gebeurt alleen wanneer de aanbieder de behoefte hiertoe aantoont aan de hand van het aantal gebruiksuren van de laadpalen op die locatie.
- **Straatbeeld.** Aanbieder van laadpalen plaatst een laadpaal die past in het straatbeeld. De minimum eisen hieraan zijn dat de laadpaal niet hoger is dan 1.8 meter en dat deze niet gebruikt mag worden voor reclamedoeleinden.

Verantwoordelijkheden gemeente

- **Recht op aanvraag**. Alleen een aanbieder van laadinfrastructuur mag een aanvraag indienen bij de gemeente om een laadpaal te plaatsen in de openbare ruimte. Wanneer een bewoner of bedrijf een aanvraag doet verwijst de gemeente hen door naar de aanbieder(s) van laadinfrastructuur. Dit om de gedachte te voorkomen bij bewoners en bedrijven dat zij met het indienen van een aanvraag het exclusieve recht op gebruik krijgen.
- **Verkeersbesluit.** De gemeente wijst bij een nieuw te realiseren laadpaal de twee naastgelegen parkeerplaatsen aan voor het opladen van elektrische voertuigen middels (verzamel)verkeersbesluit.
- **Kosten uitvoeren verkeersbesluit**. De kosten voor het nemen van het verkeersbesluit en het plaatsen van bijbehorende bebording op de openbare weg is voor rekening van de gemeente, tenzij anders afgesproken met aanbieder van laadinfrastructuur. Dit is een verplichting uit de wegenverkeerswet: de kosten voor uitvoering van een verkeersbesluit komen voor rekening van het bevoegd gezag.
- **Handhaving.** De gemeente ziet toe op het juiste gebruik van de aangewezen parkeerplaats(en) en kan indien nodig handhavend optreden. Het juiste gebruik is: als een elektrisch voertuig met de kabel aangesloten is op het oplaadpunt met als doel de auto op de te laden.

3 Participatie

Gemeente Westervoort vindt het belangrijk dat inwoners goed geïnformeerd zijn over ontwikkelingen in hun omgeving. Inwoners krijgen een adviserende rol bij het maken en of wijzigen van een plankaart met locaties in en nabij woonwijken. We vragen inwoners om ons te adviseren in hoeverre zij de voorgestelde laadlocaties geschikt vinden. Hierbij krijgen ze ook de mogelijkheid om alternatieve locaties voor te stellen. Dit doen we in ieder geval wanneer we een complete nieuwe plankaart met gewijzigde laadlocaties vaststellen. Bij kleine wijzigingen van de plankaart worden inwoners in ieder geval goed geïnformeerd. De mogelijkheid om bezwaar te maken tegen een genomen verkeersbesluit blijft naast deze maatregelen bestaan.

4 Verkeersbesluit

Het verkeersbesluit geeft het parkeervak de doelbestemming ‘opladen van elektrische voertuigen’. In dit vak mag alleen worden geparkeerd door elektrische auto’s die laden. Dat wil zeggen dat de stekker in de laadpaal moet zitten.
We nemen in Westervoort bij voorkeur meerdere verkeersbesluiten tegelijk óf een verzamelverkeersbesluit voor meerdere locaties en duiden hiermee de parkeervakken aan als bestemd voor het opladen van elektrische voertuigen. De (verzamel)verkeersbesluiten zijn gebaseerd op de eerder vastgestelde plankaart.

De (verzamel)verkeersbesluiten worden genomen voor de twee parkeervakken bij een laadpaal die gebruikt kunnen worden om een voertuig op te laden. In eerste instantie reserveert de gemeente Westervoort waar dat kan echter maar 50% van die parkeervakken met bebording. Bij plaatsing van één laadpaal wordt dus maar één van de twee naastgelegen parkeervak afgesloten middels bebording. Bij plaatsing van twee laadpalen tegelijk worden de twee naastgelegen parkeervakken bij één van de twee laadpalen afgesloten. De overige plekken blijven toegankelijk om te parkeren voor alle motorvoertuigen, totdat we middels gebruiksdata concluderen dat de laadpaal zo goed gebruikt wordt dat het afsluiten van het tweede parkeervak nodig is om bereikbaarheid van de laadpaal te blijven garanderen. Dit voeren we uit, voor zover dat mogelijk is binnen de voorwaarden van de bestaande concessie waaraan de gemeente deelneemt.

5 Mitigatie parkeerdruk

Parkeerdruk is vaak een zorg bij realisatie van nieuwe laadinfrastructuur. Toch is het effect op parkeerdruk vaak beperkt. Op het moment dat er besloten wordt een laadpaal te plaatsen weten we middels een aanvraag, gebruiksdata, of prognoses dat er voldoende vraag is naar deze laadpaal. Daardoor zou realisatie van een laadpaal geen of weinig nadelig effect moeten hebben op de parkeerdruk in een buurt. De buurtbewoner die bij de laadpaal parkeert, zou immers anders met zijn auto een andere openbare parkeerplek bezetten. De volgende aanvullende eisen in dit uitvoeringsprogramma hebben ook een mitigerend effect op eventuele verhoging van de parkeerdruk.

- Openbare laadpalen worden alleen gerealiseerd voor inwoners die geen eigen parkeergelegenheid hebben. Zo voorkomen we dat inwoners die anders bij huis zouden parkeren nu gebruik maken van een openbare parkeerplek.
- Door een maximale loopafstand te hanteren van 250 meter zorgen we er voor dat iedere buurt die dat nodig heeft zijn eigen laadpaal heeft. Zo voorkomen we dat mensen die niet

in een bepaalde buurt wonen daar toch gaan parkeren omdat daar een laadpaal staat. Zo voorkomen we ook zoekverkeer naar laadpalen.

- Door in eerste instantie 50% van de parkeervakken bij een laadpaal te reserveren voor laden van een elektrische auto zorgen we er voor dat het tweede parkeervak beschikbaar blijft voor algemeen gebruik. Een tweede parkeervak wordt pas gereserveerd voor laden wanneer we middels gebruiksdata concluderen dat de laadpaal zo goed gebruikt wordt dat het afsluiten van het tweede parkeervak nodig is om bereikbaarheid van de laadpaal te blijven garanderen.
- De parkeerdruk moet plaatsing van een laadpaal toelaten. Hier toetsen we op voor zover dat mogelijk is met de data die beschikbaar is van parkeerdrukmetingen. Uitgangspunt is dat de parkeerdruk in een straat niet hoger is dan 85%. Hier kan echter van afgeweken worden wanneer er binnen redelijke afstand geen andere geschikte locatie is voor een laadpaal.

Bijlage 1: Prognosekaart en plankaart Westervoort

Prognosekaart

De prognosekaart is gemaakt op basis van de volgende data:

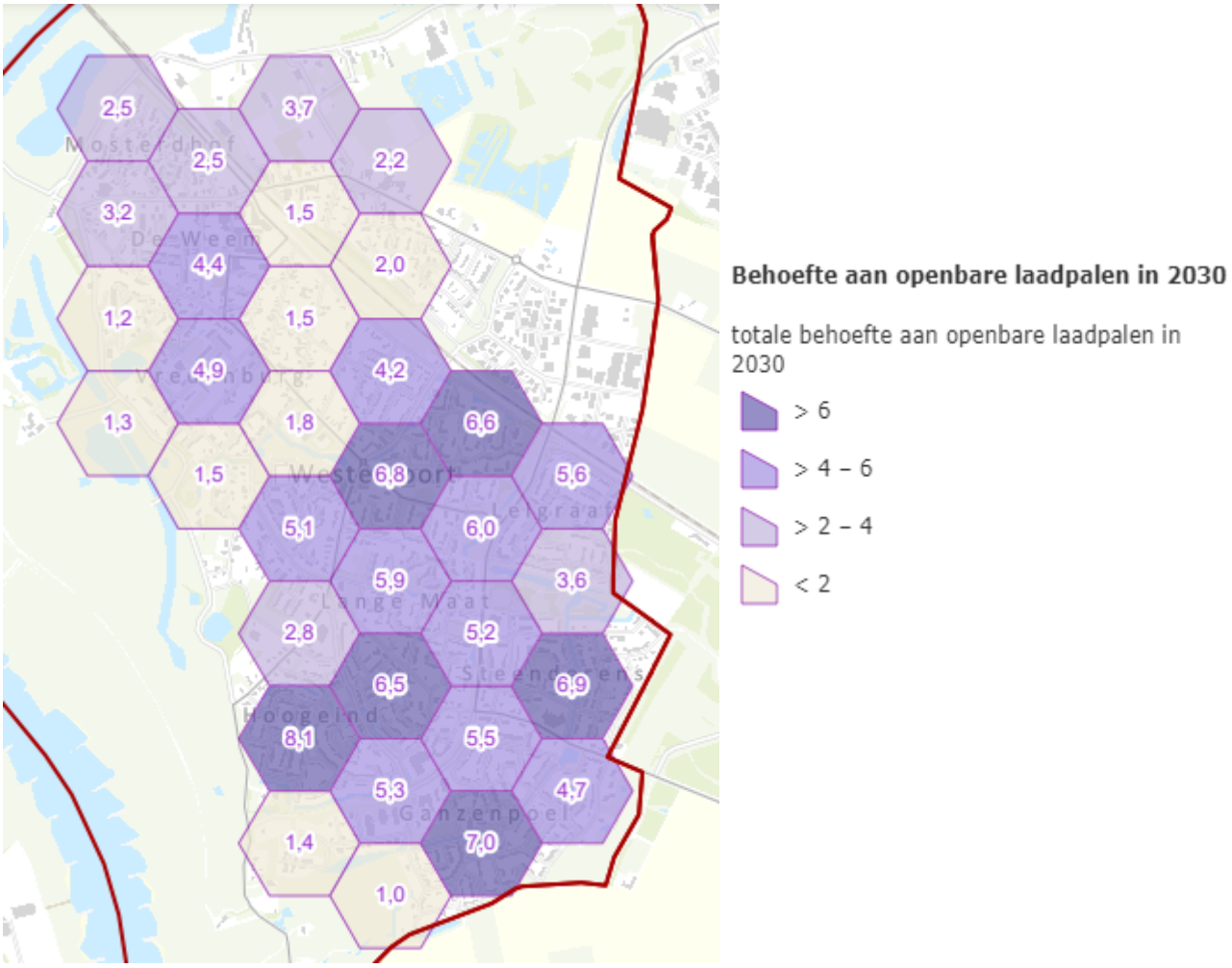
- CBS – maandinkomen, aantal inwoners, huishoudensgrootte, mate van stedelijkheid etc.
- BAG – perceelgrootte, functies van gebouwen, gemiddelde vloeroppervlakten, eigen opritten, etc.
- Oplaadpunten.nl – locaties van huidige (semi) openbare oplaadpunten
- RDW – voertuigenbezit
- LISA – werklocaties inclusief aantal geregistreerde werknemers, branchering etc.
- Google Maps Points of Interest (POI), Open Street Map

Deze dienen als input voor de EV Prognose Atlas van Overmorgen en Enpuls. Dit is een tool die het mogelijk maakt om op wijkniveau een gedetailleerde prognose te geven voor 2020, 2025 en 2030.

De uitkomsten uit deze prognose werden afgezet en gecheckt, gevalideerd en bijgesteld op basis van de separate E-laadNL EV Outlooks[1]. Doordat ook onderscheid gemaakt wordt tussen woningen met een eigen oprit en bewoners, bezoekers en forenzen die zijn aangewezen op publieke parkeerruimte, wordt duidelijk hoe groot de vraag naar publieke laadinfrastructuur zal zijn.

Let op: het gaat hier om behoefte om laadpalen. Elke laadpaal heeft 2 laadpunten

Prognose 2030



[1] *ElaadNL is het kennis- en expertisecentrum op het gebied van elektrisch vervoer en Smart Charging.*

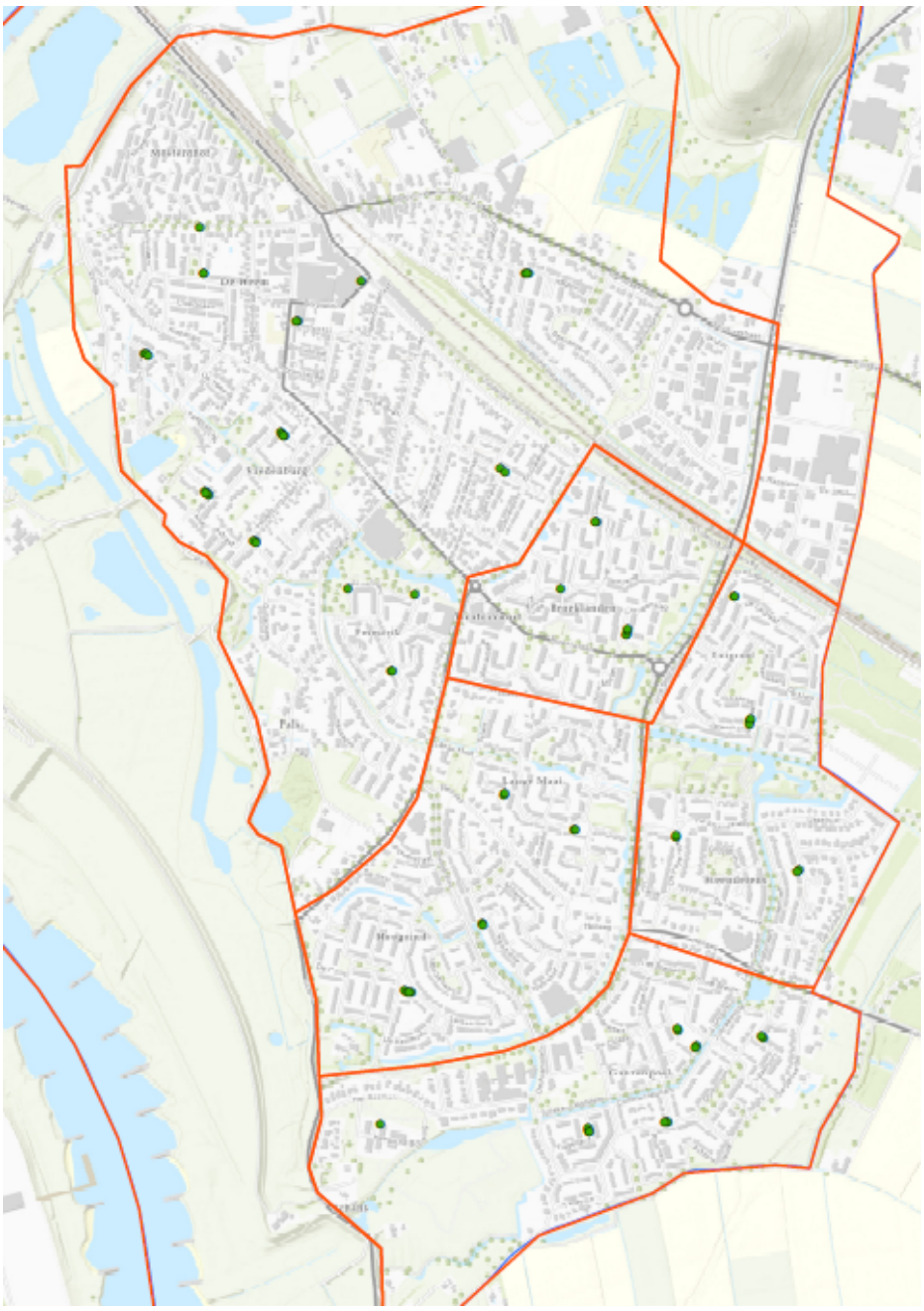
Plankaart

De plankaart werd ontwikkeld op basis van de prognosekaart voor 2030 en 2035 en de door de gemeente beschikbaar gestelde data. Het aantal laadlocaties is afhankelijk van de spreiding van de vraag. De plankaart is daarnaast gebaseerd op de volgende gegevens:

- BGT met daarin specifiek de publieke parkeervakken onderscheiden
- Locaties van bestaande openbare laadinfrastructuur
- Informatie over de ligging van objecten in de openbare ruimte
- Toekomstige werkzaamheden.
- Situering van de laagspanningsnetten

Inwoners hebben in september 2021 de mogelijkheid om reactie te geven op het eerste concept van deze plankaart. Op basis van deze reacties is de kaart aangepast. Deze kaart wijkt dus op bepaalde plekken af van wat er in 2021 richting inwoners is gepresenteerd als initiële voorstel.

Plankaart Westervoort 2022



Adressen laadlocaties

Deze locaties staan op de plankaart en zijn daarmee getoetst aan alle realisatiecriteria uit paragraaf 2.3 en dienen als voorkeurslocatie wanneer er binnen 250 meter van deze adressen vraag naar openbare laadvoorziening ontstaat. Omdat parkeerplaatsen geen adres hebben, geven onderstaande adressen de dichtstbijzijnde adressen bij de openbare parkeerplekken die getoetst zijn weer.

straatnaam	***huisnummer***	***Type laadplein verwacht in 2030/2035***
De Waaij	46	Laadplein <6 plekken
Schoonoord	19	Laadplein >8 plekken
Van der Hoevensstraat	43	Laadplein >8 plekken
Wolter Visscherstraat	11	Laadplein >8 plekken
Waemelslant	64	Laadplein <4 plekken
Lentsenburg	28	Laadplein >8 plekken
Waemelslant	73a	Laadplein <4 plekken
t Anthonie	24	Laadplein <4 plekken
Kreytierstraat	41	Laadplein <4 plekken
Tiggelland	34	Laadplein >8 plekken
Looyenland	29	Laadplein >8 plekken
Vrouwenslag	16	Laadplein >8 plekken
Jagerskamp	69	Laadplein >8 plekken
Dorpstraat	42	Laadplein <4 plekken
Dorpsplein	128	Laadplein <4 plekken
Vredenburgstraat	2	Laadplein <4 plekken
Vredenburgstraat	75	Laadplein <6 plekken
Koeweide	25	Laadpaal
Waemelslant	19	Laadpaal
Lange maat	44	Laadplein <4 plekken
Lange maat	116	Laadplein <4 plekken
De Steenderens	18	Laadplein <4 plekken
De Hoge Hoeve	119	Laadplein <6 plekken
Scheisprong	28	Laadplein <4 plekken
Kleine Steenkamp	40	Laadplein <4 plekken
Kleine Steenkamp	62	Laadplein <4 plekken
Schraaweide	7	Laadplein <4 plekken
Lange Griet	72	Laadplein <6 plekken
Tiggelland	30	Laadplein >8 plekken
Heegsche Bouwing	22	Laadpaal
St. Dominicuslaan	1	Laadplein <6 laadpalen