UITVOERINGSDOCUMENT LAADINFRASTRUCTUUR

Gemeente Losser

Gemeente Losser

Juni 2021
Team Duurzaamheid

Inhoud

1. Inleiding....2
1.1 Aanleiding....2
1.2 Doel en scope document....2
2 Uitwerking beleidskeuzes....2
2.1 Private, semipublieke, publieke laadpunten....2
2.2 Locaties....3
2.3 Soorten laadinfrastructuur....3
2.4 Plaatsingsstrategie....4
2.5 Realisatiecriteria....4
3 Participatie....6
4 Verkeersbesluit....6
5 Beslisboom + overzicht proces van laadpaal-aanvraag tot realisatie....7
BIJLAGE 1: impressie bebording....8

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Om de klimaatdoelen als gemeente te halen en 100% CO_2 neutraal te zijn in 2040 is het nodig dat ook het vervoer verduurzaamt. Verder heeft de gemeente Losser ook in de visie 'Toekomstvisie Duurzaam Losser 2040' afgesproken dat er een groen, gezond en leefbaar Losser behouden moet worden. 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 Losser is volgens ElaadNL de prognose dat er 189 reguliere publieke laadpunten in 2025, 393 laadpunten in 2030, en 828 laadpunten in 2035, ten opzichte van 6 laadpunten nu nodig zijn. De opgave is echter breder dan personenvervoer. Er wordt verwacht dat er in de lange termijn ook een toename van het aantal elektrische bussen, doelgroepenvervoer, bestelwagens, trucks, en mobiele werktuigen wordt waargenomen. 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 de strategie voor laadinfrastructuur voor Losser eruitziet, is vastgelegd in de Integrale laadvisie Losser.

Gemeente Losser kiest ervoor om:

- De 'ladder van laden' te volgen (eerst privaat laden, anders semi-publiek of publiek), maar wel een dekkend publiek basisnetwerk te faciliteren voor inwoners en bezoekers
- Geen laadpleinen te realiseren tenzij gebruikers-data van laadpalen daar aanleiding toe geeft
- (Voorlopig) geen snellaadpunten te realiseren
- Mee te doen met de volgende concessie van de GO-RAL een Gelderland-Overijssel samenwerkingsverband (meer informatie is te vinden in 2.5 onder: juridische kaders)
- Vraag gestuurd en proactief laadinfrastructuur uit te rollen
- Inwoners/ondernemers te informeren, en een participatietraject te starten eind 2021

1.2 Doel en scope document

Het uitvoeringsdocument laadinfrastructuur geeft invulling aan de keuzes die in de integrale laadvisie van gemeente Losser zijn gemaakt. Het uitvoeringsdocument richt zich op de uitrol van laadinfrastructuur voor de gebruikersgroep personenvervoer (bewoners en bezoekers).

Voor personenvervoer is op dit moment op sommige plaatsen al een behoefte aan laadpunten en we verwachten een toename. Voor andere gebruikersgroepen worden de ontwikkelingen gevolgd en waar nodig de visie en uitvoeringsdocument tijdig hierop aangepast. Omdat de ontwikkelingen op het gebied van elektrisch vervoer en laadinfrastructuur elkaar snel opvolgen, worden de visie en het uitvoeringsdocument in ieder geval elke twee jaar en zo nodig eerder herzien.

2 Uitwerking beleidskeuzes

2.1 Private, semipublieke, publieke laadpunten

Losser hanteert het uitgangspunt dat Electric Vehicle-rijders (EV-rijders) zoveel mogelijk laden op privaat terrein. Voor EV-rijders die daar geen mogelijkheid voor hebben, organiseert de gemeente dekkende laadvoorzieningen in de (semi)publieke ruimte.

Om het gebruik van laadpalen op privaat en semipubliek terrein te benutten en daarmee de druk op de openbare ruimte waar mogelijk te ontzien, zet de gemeente in op de volgende maatregelen:

- *De gemeente brengt de strategische voorkeurslocaties in kaart voor semi-publiek en publiek laden.*
- *De gemeente stimuleert in het uitvoeringsmodel het realiseren van (semi)publieke laadpunten.*
- *De gemeente onderzoekt welke stimuleringsmaatregelen er genomen kunnen worden om de drempels om private en semipublieke laadpunten te realiseren weg te nemen. Denk hierbij aan subsidiëren van semi-publieke laadpunten, een interne medewerker aanwijzen voor de beantwoording van vragen, een informatiepagina op de gemeentelijke website, etc.*
- *De gemeente stimuleert het openstellen van private en semi-publieke laadpunten voor andere gebruikers, daar waar parkeerplaatsen op private en semi-publieke terreinen beschikbaar zijn.*
- *De gemeente onderzoekt de mogelijkheid om een groepsaankoop van private en/of semipublieke laadinfrastructuur te faciliteren.*

2.2 Locaties

De gemeente wijst de locaties aan waar publieke laadinfrastructuur wordt geplaatst. De locaties worden op de volgende manieren bepaald:

- *Per individueel verzoek*
  Als een verzoek tot plaatsen van laadinfrastructuur (door de concessiehouder) is goedgekeurd, wordt er per individueel verzoek bepaald wat hiervoor de beste locatie is. Hierbij wordt onder andere rekening gehouden met de verderop in het uitvoeringsdocument besproken plaatsingscriteria.
- *Strategische locaties*
  Om te kunnen beschikken over een voldoende dekkend laadnetwerk, heeft de gemeente een aantal plekken aangewezen waar Losser graag in de komende periode laadinfrastructuur willen plaatsen. Dit zijn bijvoorbeeld goedbezochte toeristische locaties, locaties in de buurt van sportfaciliteiten, en andere logische plekken. Er wordt gekozen voor strategische plaatsing wanneer:
    1. er behoefte is aan een laadpunt dat volgens de concessiehouder niet rendabel is
    2. bewoners, bezoekers, of forenzen geen aanvraag kunnen indienen (door voorwaarden van de concessiehouder) voor een laadpunt maar er wel een wensen
    3. er een laadpaal moet komen om een dekkend netwerk te krijgen
- *Data gedreven locaties*
  Als uit monitoring blijkt dat EV-rijders meer dat 10.000 kWh per jaar consumeren van 1 laadpaal gaat de gemeente kijken of er een laadpaal bijgeplaatst kan worden. Een

kanttekening hierbij is dat er minimaal 2 verschillende EV-rijders gebruik maken van de paal. Mocht het voorkomen dat twee palen meer dan 20.000 kWh per jaar afgeven, dan wordt het realiseren van een laadplein overwogen.

Naast locaties waar de gemeente graag laadinfrastructuur wil hebben, zijn er ook plekken waar dit niet gewenst is. Daar wordt plaatsing beperkt. Er is op dit moment één gebied waar de plaatsing van publieke laadinfrastructuur beperkt gaat worden. Het gaat hierbij om het centrum van Losser. De reden hiervoor is dat dit (in de toekomst) een autoluw gebied dient te worden.

2.3 Soorten laadinfrastructuur

Er wordt onderscheid gemaakt tussen reguliere laadpunten en snellaadpunten.

Reguliere laadpunten
De gemeente heeft een verantwoordelijkheid in de uitrol van reguliere publieke laadpunten. Deze laadpunten met een vermogen tot 22 kW plaatsen we als losse palen. De gemeente wil geen laadpleinen realiseren, tenzij er tijdens monitoren naar boven komt dat twee laadpalen op een locatie de vraag naar elektriciteit niet aankunnen. Dan heeft het de voorkeur om een laadplein te realiseren om verrommeling van het landschap tegen te gaan.

Snellaadpunten
Er wordt voor Losser (nog) geen actieve rol gezien in de uitrol van snellaadpunten. Naar schatting bevinden zich genoeg snellaadstations lang de A1 om voorlopig te voldoen aan de vraag. Een andere afweging waarom ervoor gekozen is om geen snellaadpunten te realiseren is omdat de kosten voor snellaad infrastructuur aanzienlijk hoger zijn, en het begeleiden vaak veel gemeentelijke organisatorische inspanning vergt.

2.4 Plaatsingsstrategie

Om publieke laadinfrastructuur bij te plaatsen kiest de gemeente voor de volgende procedures:

Vraag gestuurd
Losser kiest voor vraag gestuurde plaatsing, waarbij bewoners en forenzen een aanvraag kunnen indienen voor een publiek laadpunt. Daarna wordt een geschikte locatie gezocht. Er wordt samengewerkt met een concessiehouder die bereid is om op basis van aanvragen te investeren in laadinfrastructuur. Daarbij accepteert de gemeente dat de doorlooptijden langer zijn dan bij data gedreven plaatsing. De verwachting is dat in sommige delen van de gemeente nog geen aanvragen voor laadpunten binnenkomen en dit wordt gemonitord of het problemen oplevert voor bezoekers. Als de doorlooptijden te hoog oplopen doordat de aanvragen snel toenemen, gaat de gemeente over tot plaatsing op basis van gebruikersdata.

Strategisch
Naast de vraag gestuurde plaatsing gaat de gemeente ook laadpunten realiseren op plekken waar bewoners of forenzen geen aanvraag kunnen doen, zoals bijvoorbeeld bij sportlocaties, beginpunten van wandelroutes, etc. Verder gaat er ook strategisch geplaatst worden in nieuwbouwwijken bij huizen die geen eigen oprit hebben. Daarmee faciliteert de gemeente inwoners en bezoekers van onze gemeente. Losser verwacht dat voor menig van deze strategische plaatsingen een financiële bijdrage van de Gemeente nodig is.

En op den duur:

Plaatsing op basis van gebruiksdata

Wanneer er voldoende laadpunten in de gemeente zijn die gebruikersdata leveren, zal dat gebruikt gaan worden om de behoefte aan laadpunten te kunnen voorspellen. Kortom; er worden laadpunten geplaatst op basis van deze gebruiksdata. Dit verkort de doorlooptijd, zodat bewoners en forenzen niet onnodig lang op laadmogelijkheden hoeven te wachten. Ook maakt dit de uitrol beter planbaar.

2.5 Realisatiecriteria

Bij de realisatie van laadinfrastructuur in de publieke ruimte gelden de volgende criteria:

Plaats in de openbare ruimte

- De minimale doorgang van het trottoir moet na plaatsing van het oplaadobject en bebording minimaal 1.80 m zijn.
- Bij een trottoir dat 1.80 m of smaller is moet er op het parkeervak een eiland (iets breder dan de paal) worden aangebracht om de paal op te plaatsen, dit ter bescherming van de paal en om de obstakelvrije ruimte op het trottoir te garanderen. Dit geldt alleen bij haakse parkeervakken.
- Bij langsparkeren zal de ruimte aan het begin van het vak of aan het einde van het vak gezocht moeten worden. Hier geldt ook dat het aanliggende trottoir minimaal 1.80 meter breed moet zijn.
- Er mag geen belemmering plaatsvinden van het overige wegverkeer, en doorstroming moet gewaarborgd worden.
- Laadpalen worden indien mogelijk bij bestaande parkeervakken gerealiseerd op een goed zichtbare locatie.
- Bij locaties waar een hoge parkeerdruk heerst wordt er gekeken of er binnen een straal van 200 meter een geschikte locatie is om een laadpaal te plaatsen. Is dit niet het geval, dan wordt er zorgvuldig onderzoek gedaan en kan worden besloten toch een laadpaal te plaatsen. Hierbij wordt dan 1 parkeervak aangewezen voor uitsluitend het laden van elektrische voertuigen. Voor hoge parkeerdruk wordt een percentage van 80% bezetting va parkeervakken of hoger aangehouden. Dit percentage wordt bepaald op basis van een parkeerdrukmeting op de betreffende locatie.
- De laadpaal zal waar mogelijk niet direct voor de deur van de aanvrager geplaats worden om ervoor te zorgen dat de laadpaal niet als “eigen” gezien wordt door aanvrager en de buurt.
- Bij voorkeur wordt er geplaatst binnen 25 meter van een spanningskabel die de laadpaal van stroom kan voorzien (i.v.m. aanzienlijke meerkosten bij een grotere afstand).
- Er worden zo min mogelijk laadpalen geplaatst in winkelstraten.

Groen

- Er wordt geen laadpaal geplaatst nabij grote bomen in verband met problemen omtrent zichtbaarheid van de kabels, en om geen boomwortels te beschadigen.
- Vitale bomen en solitaire heesters mogen niet ten koste van laadpalen verwijderd/beschadigd worden. Een laadpaal plaatsen op gazon of kruidenmengsels is wel toegestaan, mits onderhoudswerkzaamheden aan het groen nog steeds goed kunnen worden uitgevoerd.
- Als ervoor gekozen wordt om een laadpaal te plaatsen in gazon/kruidenmengsels/plant vak, moet de laadpaal aan de rand geplaatst worden. Er moet voorkomen worden dat men door de beplanting moet lopen om een laadpaal te bereiken.

Algemeen

- Er moet duidelijk zichtbaar aangegeven zijn op de laadpaal hoe de exploitant van de laadpaal te bereiken is bij storingen/vragen/schade.

- Bij elke laadpaal moet de juiste bebording geplaatst worden. De bebording moet duidelijk maken dat er een operationele laadpaal staat, en welk(e) parkeervak(ken) uitsluitend bestemd is/zijn voor het opladen van elektrische voertuigen.
- Indien de laadpaal geplaatst is binnen een (blauwe) zone met een maximale parkeerduur, dient de maximum toegestane parkeerduur middels bebording te zijn aangegeven.

Veiligheid
- De laadpaal moet zo geplaatst worden dat er een minimale kans is dat er kabels over de weg/trottoir komen te liggen.
- De laadpaal moet zo geplaatst worden dat er minimale kans is op aanrijding van de laadpaal.

Juridische kaders
Laadobjecten in de openbare ruimte worden op aanvraag van (inwoners van) gemeente Losser door een concessiehouder geplaatst. Na een doorlopen aanbesteding samen met andere gemeenten in de provincies Overijssel en Gelderland sluit de gemeente een concessieovereenkomst met de beoogde concessiehouder voor het realiseren van laadpalen in de openbare ruimte. In de concessieovereenkomst zijn de afspraken en condities vastgelegd waaronder de uitvoering door de concessiehouder dient plaats te vinden.

Handhaving van het gebruik van de laadvakken is in handen van Buitengewone Opsporings Ambtenaren (BOA's). Ook kan de politie handhavend optreden bij foutief gebruik van de laadvakken in openbaar gebied. De handhavingsinzet van BOA's wordt gezien als onderdeel van het reguliere takenpakket en wordt dus ook in de reguliere handhavingsrondes meegenomen.

Beheer en onderhoud
De concessiehouder is eigenaar van de laadpalen en is verantwoordelijk voor de exploitatie, het beheer en onderhoud van de laadpalen. Het onderhoud van de omliggende openbare (groene) ruimte is de verantwoordelijkheid van de gemeente.

Wanneer de concessiehouder schade toebrengt aan de omliggende openbare (groene) ruimte van een laadpaal (tijdens plaatsen, onderhoud of beheer) dient dit door de concessiehouder ook weer hersteld te worden in de oorspronkelijke staat.

10 jaar na het tekenen van een concessieovereenkomst vindt een evaluatie plaats tussen gemeente en de concessiehouder over de samenwerking. Er kan dan worden besloten om de overeenkomst van de exploitatie van de laadpalen (telkens met 1 jaar) te verlengen of te beëindigen.

Het verwijderen of verplaatsen van laadpalen zal zo veel mogelijk beperkt moeten worden binnen de exploitatieperiode vanuit kostentechnische overwegingen. Verplaatsingen als gevolg van herinrichtingen in de buitenruimte komen ten laste van de veroorzaker, vaak de opdrachtgever van de herinrichting. In overleg met de concessiehouder wordt de laadpaal tijdelijk verwijderd en weer teruggeplaatst. De concessiehouder maakt hiervoor een offerte voor de opdrachtgever.

3 Participatie

Losser vindt het belangrijk dat inwoners geïnformeerd zijn over ontwikkelingen in hun omgeving.

Wat betreft de specifieke locaties van de laadpalen, worden inwoners geïnformeerd. Nadat de locatie voor een laadpunt bepaald is, wordt een verkeersbesluit genomen dat vervolgens in de Staatscourant gepubliceerd wordt. Inwoners kunnen bezwaar maken op het verkeersbesluit, waarna de gemeente de locatie heroverweegt.

Naast deze participatie tijdens het doorlopen van een aanvraagproces, wordt er ook een breder participatietraject opgezet om inwoners en ondernemers te informeren en raadplegen over toekomstige ontwikkelingen. Graag wil de gemeente inzicht krijgen in wensen en zorgen, en antwoorden op vragen als; Rijdt u al elektrisch? Wilt u elektrisch gaan rijden? Wat is ervoor nodig om u elektrisch te laten rijden? Bent u op de hoogte van het Bouwbesluit 2012 van de Rijksoverheid? Dit traject zal voor het einde van 2021 afgerond zijn. Op deze manier is de gemeente goed op de hoogte van wat er speelt voordat de nieuwe concessie begint (2022-2025).

4 Verkeersbesluit

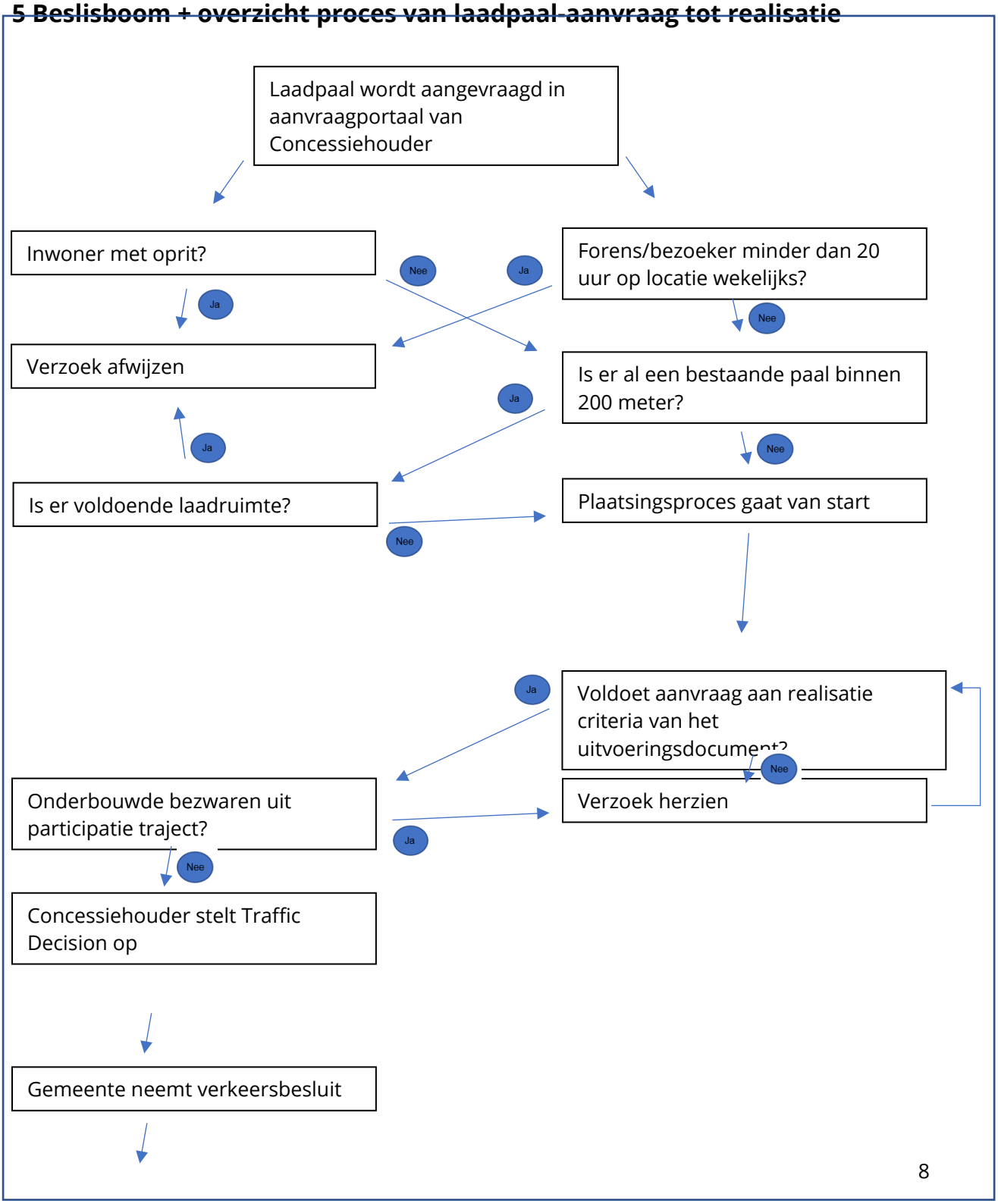
Het verkeersbesluit geeft het parkeervak/de parkeervakken de doelbestemming ‘opladen van elektrische voertuigen’. In een vak dat aangewezen wordt d.m.v. een pijl onder het bord ‘Opladen elektrische voertuigen’ (te zien in bijlage 1) mag alleen worden geparkeerd door elektrische auto’s die laden. Dat wil zeggen dat de stekker in de laadpaal moet zitten. In een aangrenzend vak dat niet door een pijl wordt aangewezen maar wel grenst aan een laadpaal mag elke auto parkeren. Daar gelden de normale parkeer regels van het gebied.

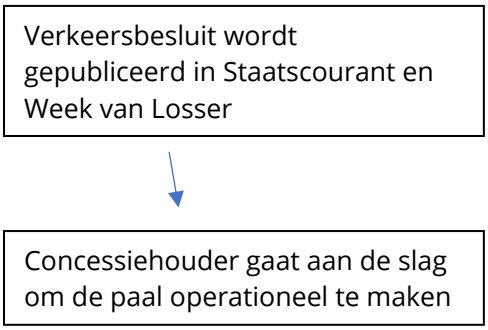
VKB per locatie
De gemeente neemt altijd een verkeersbesluit per laadpaal locatie voor twee parkeervakken. Het protocol dat gehanteerd wordt bij een locatie zonder parkeerdruk is dat er twee parkeervakken worden aangeduid als bestemd voor het opladen van elektrische voertuigen. Op plekken waar (hoge) parkeerdruk wordt geconstateerd, waar de gemeente kiest voor de plaatsing van een laadpaal, worden niet alle parkeervakken direct bestemd voor elektrische voertuigen maar wijst de gemeente 1 plek aan als bestemd voor het opladen van elektrische voertuigen, en 1 flexplek waar ook brandstof auto’s mogen parkeren. Als blijkt dat tijdens monitoring het gebruik van een laadpunt intensief is, kiest de gemeente ervoor om ook het tweede parkeervak (voorheen de flexplek) te bestemmen voor elektrische rijders.

In bijlage 1 geeft een impressie van de markeringen en bebordingen van beide scenario’s.

In de toekomst wordt er niet uitgesloten dat de gemeente overgaat op verzamel-verkeersbesluiten. Op deze manier kan een verkeersbesluit voor meerdere locaties gebundeld worden in één verkeersbesluit. Dit resulteert in kortere doorlooptijden.

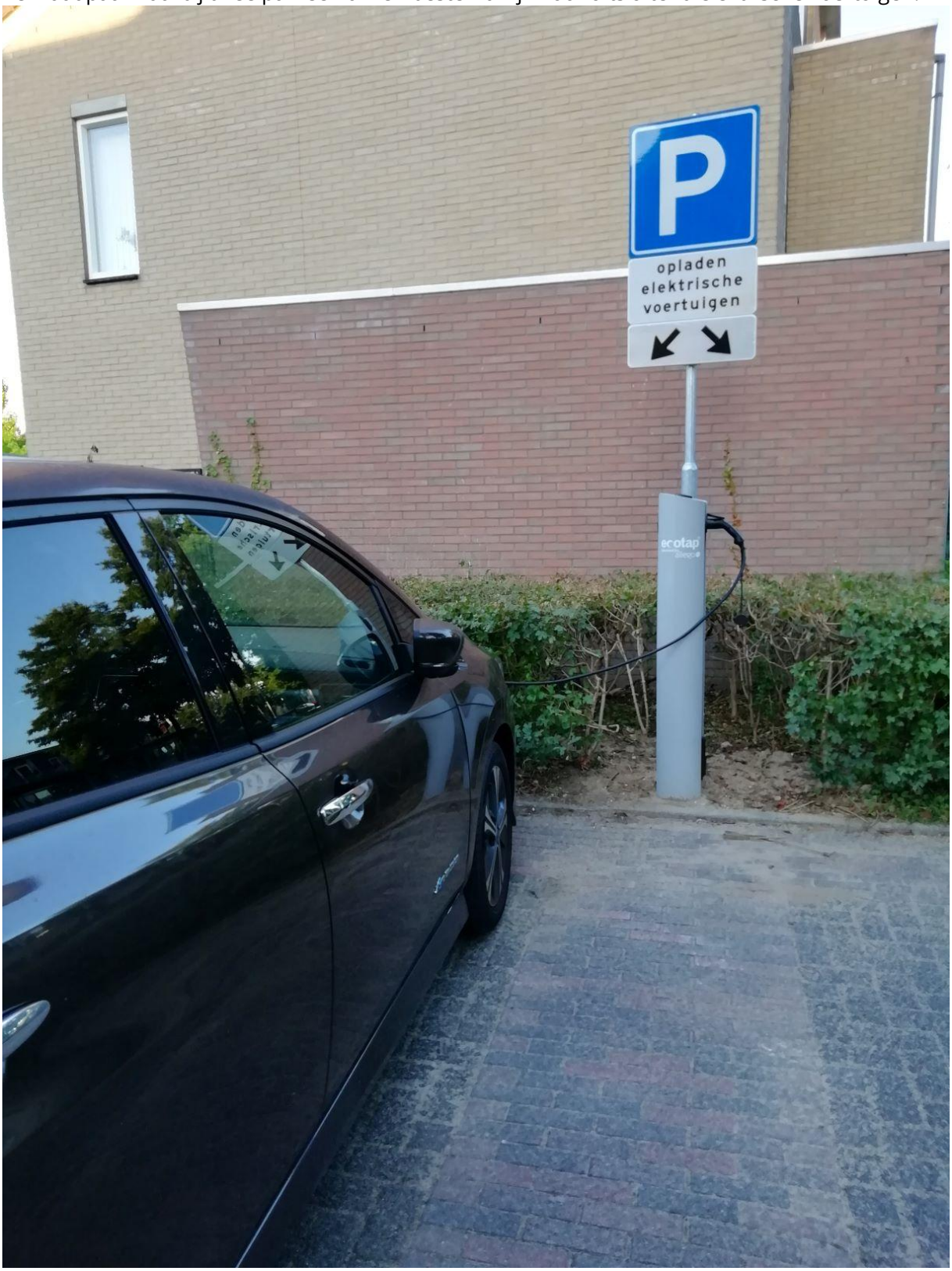
5 Beslisboom + overzicht proces van laadpaal-aanvraag tot realisatie




Verkeersbesluit wordt gepubliceerd in Staatscourant en Week van Losser
Concessiehouder gaat aan de slag om de paal operationeel te maken

BIJLAGE 1: impressie bebording

Een laadpaal waarbij twee parkeervakken bestemd zijn voor uitsluitend elektrische voertuigen.



Een laadpaal waarbij één parkeervak bestemd is voor uitsluitend elektrische voertuigen, en één aangrenzend parkeervak een flexplek is.


P
opladen
elektrisch
voertuig