PLAATSINGSBELEID LAADPALEN



GEMEENTE HATTEM

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 Hattem is de prognose 500 laadpunten in 2025, 980 laadpunten in 2030, en 1870 laadpunten in 2035, ten opzichte van 100 laadpunten nu. De opgave is echter breder dan personenvervoer. We verwachten ook een toename van het aantal elektrische taxi's, doelgroepenvervoer en bestelwagens. 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.

We hebben gekozen voor:

- Een focus op de gebruikersgroepen personenvervoer, doelgroepenvervoer, taxi's en lichte logistieke voertuigen. Naast de overstap naar elektrisch vervoer zet onze gemeente in op meer deelvervoer, onder anderedoor elektrische deelauto's.
- De verantwoordelijkheid te nemen voor een basisnetwerk van publiekelaadpunten. Om de druk op de openbare ruimte beperkt te houden is ons eerste uitgangspunt dat rijders van zogenaamde electric vehicles (EV) zoveel mogelijk laden op privaat terrein. EV-rijders die geen toegang hebben tot een privaat laadpunt moeten kunnen uitwijken naar semipublieke en publieke laadpunten.
- Gemeente Hattem geeft de voorkeur aan het uitvoeringsmodel 'concessiemodel' wat wil zeggen dat een of meerdere laadpaalaanbieder het exclusieve plaatsingsrecht krijgen voor publieke laadpunten. Hiermee sluiten wij aan bij de concessies van provincies Overijssel en Gelderland.
- In de uitrol kiezen we voor een combinatie van vraaggestuurde en datagedreven plaatsing.
- We vinden het belangrijk dat inwoners goed geïnformeerd zijn over ontwikkelingen in hun omgeving. Inwoners krijgen een raadplegende rol bij de realisatie van publieke laadpunten in en nabij woonwijken.

1.2 Doel en scope document

Het plaatsingsbeleid laadpalen geeft invulling aan de keuzes die in de integrale laadvisie van gemeente Hattem zijn gemaakt. Het plaatsingsbeleid richt zich op de uitrol van laadinfrastructuur voor de gebruikersgroepen personenvervoer (bewoners en bezoekers), doelgroepenvervoer, taxi's en lichte logistieke voertuigen 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 plaatsingsbeleid hierop aan. Omdat de ontwikkelingen op het gebied van elektrisch vervoer en laadinfrastructuur snel gaan, actualiseren we de visie en het plaatsingsbeleid in ieder geval elke twee jaar.

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, zet de gemeente in op de volgende maatregelen:

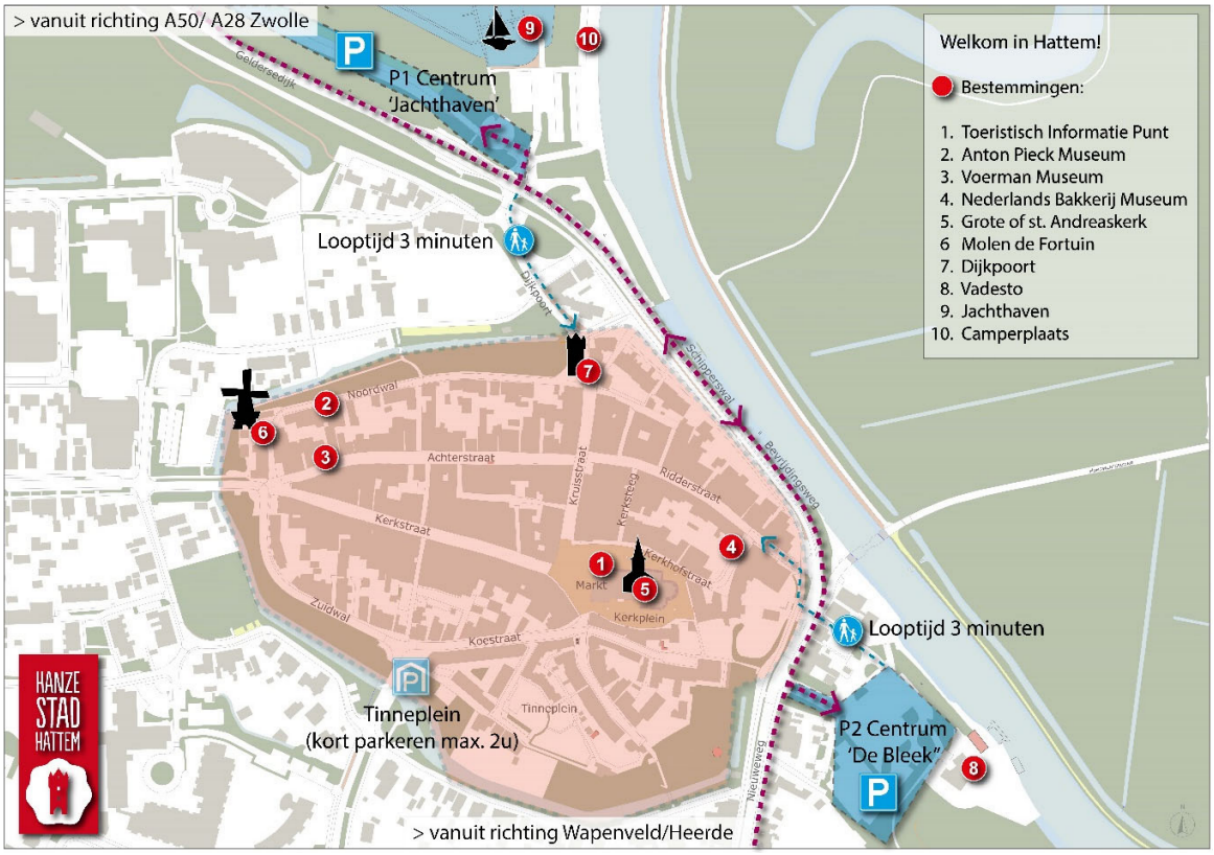
- We stimuleren in ons uitvoeringsmodel het realiseren van semipublieke laadpunten.
- We onderzoeken welke stimuleringsmaatregelen we kunnen nemen om de drempels om private en semipublieke laadpunten te realiseren weg te nemen.
- We stimuleren het openstellen van private laadpunten voor andere gebruikers, daar waar parkeerplaatsen op private terreinen beschikbaar zijn.

2.2 Locaties

De gemeente wijst de locaties aan waar publieke laadinfrastructuur wordt geplaatst.

We stellen een plankaart op met de locaties voor bij te plaatsen laadinfrastructuur. Deze plankaart gebruiken we om, als een verzoek is goedgekeurd, te bepalen op welke locatie deze wordt geplaatst.. Er zijn gebieden waar we de plaatsing van publieke laadinfrastructuur beperken. Het gaat hierbij om de autoluwe zone binnen de historische binnenstad (zie kaart

hieronder).



Afbeelding 1 - *De rode zone markeert de autoluwe historische binnenstad van Hattem.*

Om te kunnen beschikken over een voldoende dekkend laadnetwerk, hebben we een aantal plekken aangewezen waar de komende periode laadinfrastructuur wordt bijgeplaatst.

2.3 Soorten laadinfrastructuur

We maken onderscheid 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. Mogelijkheden om laadpalen bijvoorbeeld met lantaarnpalen te combineren worden verder onderzocht.

Snellaadpunten

We volgen de marktontwikkelingen voor snellaadpunten. Daarbij staan we open voor initiatieven en denken graag mee over geschikte locaties. Bedrijventerreinen, supermarktparkeerplaatsen of de carpoolplaats bieden een eerst aanknopingspunt voor verder onderzoek. Een actieve rol in het plaatsen van snellaadpunten ligt op dit moment niet in de scope van Gemeente Hattem.

Laadpleinen

Ook willen we laadpleinen realiseren. Dit heeft binnen onze gemeente de voorkeur op de grotere parkeerpleinen rondom het centrum van Hattem.

2.4 Plaatsingsstrategie

Om publieke laadinfrastructuur bij te plaatsen kiezen we voor de volgende procedures:

We kiezen voor vraaggestuurde plaatsing, waarbij bewoners en forenzen een aanvraag kunnen indienen voor een publiek laadpunt. Daarna zoeken we een geschikte locatie. We werken samen met marktpartijen die bereid zijn om op basis van aanvragen te investeren in laadinfrastructuur. Daarbij accepteren we dat de doorlooptijden langer zijn dan bij datagedreven plaatsing.
We verwachten dat in sommige delen van de gemeente nog geen aanvragen voor laadpunten binnenkomen en monitoren of dit problemen oplevert voor bezoekers. Voor deze locaties willen we naast de *vraaggestuurde plaatsing* ook laadpunten kunnen realiseren. Elk jaar zullen er enkele strategisch gekozen locaties bij komen.
We gebruiken verschillende databronnen om de behoefte aan laadpunten te voorspellen. Op basis daarvan gaan we laadpunten voor-de-vraag-uit plaatsen. Dit verkort de doorlooptijd, zodat bewoners en forenzen niet onnodig lang op laadmogelijkheden hoeven te wachten. Ook maakt dit de uitrol beter planbaar.

Welke locaties geschikt zijn voor laadpalen, leggen we vast in een plankaart. Dit geeft zowel onze organisatie als de netbeheerder houvast en versnelt het proces rond plaatsing.
We maken gebruik van het aanbod dat NAL-regio Oost biedt om een plankaart op te stellen. De plankaart laten we door het college vaststellen en delen deze met de netbeheerder.

2.5 Realisatiecriteria

Bij de realisatie van laadinfrastructuur gelden de volgende criteria als ambitie:

- ***veiligheid:*** de laadkabel mag niet over het trottoir liggen. Tegels met kabelgoten of een kabeldragende boom kunnen oplossingen ervoor bieden.;
- ***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;
- ***groene openbare ruimte***: parkeerplaatsen van laadpleinen mogen niet ten koste gaan van bestaande groene openbare ruimte;
- ***belemmering voorkomen****:* de minimale doorgang van het trottoir moet na plaatsing van laadpunt en bebording minimaal 120 cm bedragen. Ook niet plaatsen op de smalle uitstapstrook tussen parkeerplaats en fietspad;
- ***laadpleinen****:* bij laadpleinen kiezen we voor smallere laadpalen, zodat ze minder ruimte innemen. De bijbehorende verdeelkast is wel groter en passen we zo efficiënt mogelijk in. In de voorbereidingen bij de aanleg van een laadplein houden we er rekening mee dat we in de toekomst meer laadpalen nodig hebben. We leggen hiervoor alvast kabels, leidingen en mantelbuizen aan, maar de palen zelf plaatsen we nog niet;
- ***parkeerdrukte:*** Op locaties met hoge parkeerdrukte kiezen we voor plaatsing op de minst drukke plekken in de nabijheid.

3 Participatie

Gemeente Hattem vindt het belangrijk dat inwoners goed geïnformeerd zijn over ontwikkelingen in hun omgeving. Inwoners *raadplegen we* bij de realisatie van publieke laadpunten in en nabij woonwijken. Dit betekent dat we inwoners met goede informatie op de hoogte houden van verkeersbesluiten die zijn gepubliceerd en dat we luisteren naar de inbreng van inwoners over de voorgenomen locaties voor laadpunten en dit meenemen in de verdere uitwerking.

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. Wij handhaven gebruik buiten de doelbestemming.

We nemen een verkeersbesluit per aanvraag en duiden het parkeervak aan als bestemd voor het opladen van elektrische voertuigen. *Bij laadpleinen kiezen we ervoor om niet alle parkeervakken direct te bestemmen voor elektrische voertuigen. We nemen een verkeersbesluit voor de helft van de parkeervakken en monitoren het gebruik. Hoe intensiever de laadpunten worden gebruikt, hoe meer parkeervakken we bestemmen voor elektrisch vervoer.*