

Plaatsingsbeleid Laadinfrastructuur Gemeente Berg en Dal

Intitulé

Vastgesteld door burgemeester en college van Berg en Dal op 12 juni 2024, ieder voor zover bevoegd.

Publicatie en inwerkingtreding op

Deze regeling wordt aangehaald als: "Plaatsingsbeleid Laadinfrastructuur gemeente Berg en Dal".

Inhoudsopgave

Intitulé	1
1. Inleiding.....	3
1.1 Aanleiding.....	3
1.2 Prognose op basis van data.....	3
1.3 Doelstelling	3
2 Uitgangspunten plaatsingsbeleid.....	4
2.1 We focussen op personenvoertuigen.....	4
2.2 We kiezen voor het gespreid plaatsen van individuele laadpalen.....	4
2.3 We focussen op regulier laden.....	4
2.4 We plaatsen laadinfrastructuur binnen de mogelijkheden van de huidige concessie....	5
2.5 We plaatsen laadpalen op basis van data.....	5
2.5.1 Plaatsing op basis van voorspellende data.....	5
2.5.2 Vraag gestuurd.....	6
2.5.3 Laadpaal op basis van gebruikersdata	6
2.5.4 Strategisch plaatsen	6
2.6 Verlengd private aansluitingen zijn onder voorwaarde toegestaan.....	6
2.7 Laadpalen moeten zo weinig mogelijk negatieve impact hebben op de openbare ruimte	7
3 Inpassing en plaatsingscriteria laadpalen	7
3.1 Plaatsingscriteria publieke laadinfrastructuur	7
3.1.1 Plaatsingseisen publieke laadinfrastructuur	7
3.1.2 Plaatsingsvoorkeuren publieke laadinfrastructuur.....	8
3.2.3 Gebruikersvoorwaarden publieke laadinfrastructuur	8
4 Plaatsingsvoorwaarde Verlengd Private Aansluitingen.....	8
4.1 Voorwaarden plaatsing VPA's.....	9
4.2 Gebruikersvoorwaarden VPA's	9
5 Verkeersbesluit.....	9
6 Financiële kaders	10
6.1 Strategische laadinfrastructuur.....	10

6.2 Ambtelijke inzet.....	10
7 Evaluatie	10

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Het aantal elektrische voertuigen neemt sterk toe, ook in de gemeente Berg en Dal. Dat is ook noodzakelijk om de klimaatdoelen te halen. De nationale en Gelderse ambitie is om in 2050 energieneutraal te zijn. De gemeente Berg en Dal heeft als doelstelling dat de gehele gemeente in 2050 klimaatneutraal is en bij voorkeur al in 2040. Door plaatsing van publieke laadinfrastructuur dragen we bij aan verduurzaming van het vervoer in onze gemeente, het gebruik van lokaal opgewekte duurzame energie, een schone leefomgeving en wordt elektrisch laden en daarmee rijden voor alle inwoners van onze gemeente bereikbaar.

Vanaf 2035 zijn alle nieuwe auto's emissieloos. Voor een belangrijk deel zullen dat batterij-elektrische auto's zijn. Die kunnen alleen rijden als de laadinfrastructuur op orde is. Om te zorgen dat er tijdig voldoende laadpunten zijn, is de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) opgesteld, een bijlage van het Nationale Klimaatakkoord. Voor gemeente Berg en Dal geeft het plaatsingsbeleid laadinfrastructuur de komende jaren uitwerking aan de ontwikkeling van een dekkend, toegankelijk, betaalbaar, inclusief en veilig netwerk van laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen.

1.2 Prognose op basis van data

Om inzicht te krijgen in hoeveel en welk type laadpunten er nodig zijn, hebben we gebruik gemaakt van de prognoses van ElaadNL. Het doel van deze prognoses is niet om het aantal voorspelde laadpunten te realiseren, maar om in het juiste tempo mee te groeien om de ontwikkeling van elektrisch vervoer niet te beperken.

De prognoses geven inzicht in het aantal benodigde publieke en private laadpunten en het aantal benodigde reguliere en snellaadpunten. Bij Outlooks worden veel openbare databestanden, zoals gegevens over kavels (eigen oprit) en demografische en welvaartsgegevens (waar komen als eerste elektrische auto's) gebruikt. Prognoses voor semipublieke laadpunten, zoals bij hotels en parkeergarages, zijn niet beschikbaar. Omdat er onzekerheden in de prognoses zitten en semipublieke en publieke laadpunten niet apart zijn weergegeven, houden we de ontwikkelingen goed in de gaten en stellen indien nodig onze doelstellingen bij.

Momenteel zijn er ongeveer 50 publieke en 30 (semi)-publieke laadpunten in gemeente Berg en Dal. Op basis van de prognoses zijn er de komende jaren steeds meer publieke laadpalen nodig om in de laadbehoefte te voorzien. De laatste cijfers van ElaadNL laten zien dat er tot 2030 een beperkte groei zal plaatsvinden van het aantal elektrische auto's. De verwachting is dat door onder andere meer betaalbare modellen en dalende batterijpakkettarieven en landelijke en Europese wetgeving er een flinke stijging zal van het aantal elektrische voertuigen tussen 2030 en 2050. Om in de toekomstige laadvraag te voorzien, is het van belang de komende jaren de laadinfrastructuur in de gemeente verder uit te rollen.

1.3 Doelstelling

Dit plaatsingsbeleid is een toetsingskader voor locaties voor laadinfrastructuur. Hoofdstuk 2 beschrijft de uitgangspunten van het plaatsingsbeleid. Hoofdstuk 3 beschrijft de eisen en wensen bij het beoordelen van locaties voor publieke laadpalen. Hoofdstuk 4, 5, 6 en 7 gaan respectievelijk in op de participatie, het verkeersbesluit, de financiële kaders en de evaluatie van het plaatsen van laadinfrastructuur.

2 Uitgangspunten plaatsingsbeleid

Dit plaatsingsbeleid biedt de komende jaren houvast bij de realisatie van laadinfrastructuur. Om te zorgen dat laadinfrastructuur geen belemmering vormt voor de groei van elektrisch vervoer hanteren we de volgende uitgangspunten voor het plaatsingsbeleid:

1. We focussen op personenvoertuigen;
2. We kiezen voor het gespreid plaatsen van individuele laadpalen;
3. We focussen ons op regulier laden;
4. We plaatsen laadinfrastructuur binnen de mogelijkheden van de huidige concessie;
5. We plaatsen laadpalen op basis van data;
6. Verlengd private aansluitingen zijn onder voorwaarde toegestaan;
7. Laadpalen moeten zo weinig mogelijk negatieve impact hebben op de openbare ruimte.

2.1 We focussen op personenvoertuigen

Dit plaatsingsbeleid richt zich op de volgende gebruikersgroepen en laadinfrastructuur:

- Personenvoertuigen inwoners
- Personenvoertuigen bezoekers

De overstap naar elektrisch rijden verloopt niet voor alle gebruikersgroepen en typen voertuigen in hetzelfde tempo. Voor personenvervoer is de overstap al volop gaande en hebben we redelijk zicht op wat er nodig is. Voor bijvoorbeeld zwaar vrachtvervoer is nog weinig behoefte voor laadinfrastructuur in onze gemeente. Daarnaast is het voor (een deel van) onderstaande voertuigen ook mogelijk om van de reguliere, publieke of private laadinfrastructuur gebruik te maken.

Voor de volgende groepen wordt daarom voorsnog geen specifiek beleid opgesteld:

- Doelgroepenvervoer
- Taxi's
- Openbaar vervoer
- Lichte/zware logistieke voertuigen
- Mobiele werktuigen
- Vaartuigen

Bij de eerste evaluatie van dit beleid wordt opnieuw bekeken of deze doelgroepen alsnog in het beleid meegenomen worden.

2.2 We kiezen voor het gespreid plaatsen van individuele laadpalen

Om de laadbehoefte van EV-rijders op te vangen, is minimaal een netwerk van reguliere laadpunten nodig. Reguliere laadpalen kunnen los worden geplaatst, of geclusterd in een laadplein. De realisatie van een laadplein is complexer en over het algemeen duurder dan de realisatie van losse laadpalen. We krijgen geregeld de vraag voor plaatsing van nieuwe laadpalen in de openbare ruimte, nabij de woning van een aanvrager. We kiezen daarom voorlopig niet voor de realisatie van laadpleinen maar voor spreiding van losse laadpalen, om aan de vraag van onze inwoners te voldoen.

Bij de eerste evaluatie van dit beleid zal bekeken worden of er op dat moment wel behoefte is aan het realiseren van laadpleinen in de gemeente.

2.3 We focussen op regulier laden

Laadpunten kunnen op verschillende vermogens elektriciteit leveren:

1. Regulier laden: laadpunt met een vermogen tot 22 kilowatt (kW).
2. Snelladen: laadpunt met een vermogen van meer dan 22 kW.
3. Kortparkeerladen of semi-snelladen: laadpunt met een vermogen tussen 22 en 125 kW, deze worden steeds meer geplaatst bij onder andere supermarkten, hotels en vergaderlocaties.
4. Ultrasnelladen voor personenvervoer: laadpunt met een vermogen tussen 125 en 350 kW. Het grootste deel van de huidige beschikbare elektrische voertuigen is technisch geschikt om te laden met een snelheid van maximaal 50 kW. De nieuwere modellen en modellen in het hogere segment zijn geschikt voor de hogere vermogens. De laadvermogens tussen 125 kW en 350 kW worden tegenwoordig bij snellaadstations langs hoofdwegen geplaatst, bijvoorbeeld bij pompstations en wegrestaurants.
5. Ultrasnelladen voor openbaar vervoer en logistiek: laadpunt met een vermogen hoger dan 350 kW, bijvoorbeeld een pantograaf. De laadpunten zijn geschikt om grote voertuigen zoals vrachtwagens en bussen in korte tijd te laden.

Snelladen is duurder dan regulier laden. Snelladers zijn daarom vooral gewenst op plaatsen waar een korte verblijfsduur samen gaat met een grote laadbehoefte en de gebruiker bereid is daar meer voor te betalen. Denk bijvoorbeeld aan toeristische attracties, supermarkten, bouwmarkten etc. In de toekomst kan dit voor onze gemeente een belangrijke toevoeging zijn aan de laadinfrastructuur. Het plaatsen van snelladers is op dit moment lastig vanwege netcongestie. De gemeente kiest ervoor om eerst op regulier laden te focussen.

Op termijn is het mogelijk dat deze (ruimtelijke) verzamelplaatsen wel ontstaan, met daarbij ook de behoefte om hier snelladers te voorzien. Dit kan bijvoorbeeld nabij een hub (overstappunt tussen vervoersmiddelen) of wachthalte van een elektrische buurtbus zijn. Bij de eerste evaluatie van dit beleid gaan we kijken naar de mogelijkheden voor snelladen in de gemeente.

2.4 We plaatsen laadinfrastructuur binnen de mogelijkheden van de huidige concessie

In 2021 heeft het college ingestemd met deelname aan een regionale concessie van de provincies Gelderland en Overijssel. Dit valt onder het uitvoeringsmodel “concessiemodel”, wat wil zeggen dat een concessiehouder het exclusieve plaatsingsrecht krijgt voor de publieke laadpunten.

Door deelname aan de concessie lopen we als gemeente geen financieel risico. Ook is er relatief weinig ambtelijke capaciteit nodig om de laadinfrastructuur in onze gemeente te verdichten. Met een regionale concessie kunnen we meeliften op locaties die wel aantrekkelijk zijn voor de markt en kunnen we voldoen aan de toenemende vraag naar laadpalen in onze gemeente.

Dit plaatsingsbeleid is uitgegaan van de mogelijkheden binnen de huidige concessie.

2.5 We plaatsen laadpalen op basis van data

Voor het plaatsen van publieke laadpalen heeft de gemeente Berg en Dal de volgende mogelijkheden.

2.5.1 Plaatsing op basis van voorspellende data

Met behulp van data kan de behoefte aan laadpunten worden voorspeld. Zo kan laadinfrastructuur voor-de-vraag-uit worden geplaatst. Dit verkort de doorlooptijd, zodat bewoners en forenzen niet onnodig lang op laadmogelijkheden hoeven te wachten. Ook maakt dit de uitrol beter te plannen. Op basis van de voorspellende data is met de

concessiehouder afgesproken dat de gemeente Berg en Dal 11 laadpalen per jaar voor-de-vraag-uit plaatst.

2.5.2 Vraag gestuurd

Bij vraag gestuurde plaatsing kunnen inwoners een aanvraag indienen voor plaatsing van een publiek laadpunt in de openbare ruimte, nabij hun woning. Door aanvragen vanuit bewoners te laten indienen, is er zekerheid over de nabijheid van een laadpunt.

Een bewoner kan een publieke laadpaal aanvragen wanneer hij/zij:

- a. Beschikt over een elektrische of 'plug-in' hybride voertuig;
- b. Woont in de gemeente Berg en Dal;
- c. Geen eigen parkeergelegenheid heeft en/of niet de mogelijkheid heeft bij deze parkeergelegenheid een laadpaal te realiseren;
- d. Er nog geen of niet voldoende laadpalen binnen 250 loopafstand van de woning aanwezig of gepland zijn;

2.5.3 Laadpaal op basis van gebruikersdata

Het verbruik van laadpalen kan op afstand worden gemonitord. Wanneer we zien dat een laadpaal veel gebruikt wordt, kan een nieuwe laadpaal in de buurt van de veelgebruikte laadlocatie geplaatst worden. Op dit moment gaan we kijken naar de mogelijkheid voor het plaatsen van een extra laadpaal als het gebruik van een laadpaal verdeeld over twee laadpunten meer dan 5.000 KWH per jaar is.

2.5.4 Strategisch plaatsen

Strategisch geplaatste laadpalen worden aangelegd op locaties die niet door een van bovenstaande strategieën naar boven komen. Voor deze strategische plaatsing is een financiële bijdrage van de gemeente nodig. We kijken daarom eerst of het mogelijk is de behoefte op te vangen met laadpalen op basis van de eerste drie plaatsingsstrategieën.

Per de ingangsdatum van dit beleid gaan we als gemeente wel kijken of we laadpalen strategisch kunnen plaatsen op plekken waar er een project in de openbare ruimte loopt. Hierdoor hoeft de openbare ruimte maar één keer herinricht te worden. Dit zien we als kans om op een strategische manier de uitrol van elektrische laadinfrastructuur verder uit te rollen. In eerste instantie proberen we dan een proactieve laadpaal te plaatsen binnen dat project, alleen als dit niet mogelijk is kijken we of we een strategische laadpaal willen plaatsen.

2.6 Verlengd private aansluitingen zijn onder voorwaarde toegestaan

Bij een verlengd private aansluiting heeft een particulier geen eigen parkeergelegenheid maar wel mogelijkheid tot het realiseren van een eigen laadvoorziening (bijvoorbeeld een laadpaal tegen de gevel of in de tuin). Omdat het voertuig niet op eigen terrein kan worden geparkeerd, wordt de laadkabel over de openbare ruimte gelegd.

Dit levert veiligheidsrisico's op, enerzijds door losliggende, soms opkrullende en slecht zichtbare kabels, maar ook door het eventueel graven van bewoners in gemeentelijk trottoir of groen, zonder te weten welke bekabeling hier ligt. Dit beleid geeft voorwaarde voor het plaatsen van een VPA. Hierdoor worden de kabels zo veilig mogelijk aangelegd.

De openbare parkeerplaats kan niet worden geclaimd door de gebruiker van de VPA. We stellen gebruiksvoorwaarde op om dit te voorkomen. Als de VPA niet aan de plaatsing en/of gebruikersvoorwaarde voldoet, wordt er gehandhaafd.

Op basis van artikel 2.10 lid 3 onder e APV kan de gemeente categorieën van voorwerpen aan wijzen waarvoor de vergunningplicht van artikel 2.10 lid 1 niet geldt, mits wordt voldaan aan de door het college te bepalen voorschriften. Dan mag het plaatsen zonder vergunning

als je je maar aan de voorschriften houdt. De voorschriften zijn verwerkt in hoofdstuk 4 van dit beleid.

2.7 Laadpalen moeten zo weinig mogelijk negatieve impact hebben op de openbare ruimte

De vraag in de openbare ruimte wordt steeds groter. Ook laadinfrastructuur vraagt een plek in deze openbare ruimte. Door plaatsingseisen en voorkeuren op te stellen kiezen we de locaties die zo weinig mogelijk negatieve impact hebben op de openbare ruimte. Zo kan de laadpaal veilig geplaatst worden en gaat het niet onnodig ten koste van bijvoorbeeld groenstroken of de verkeersveiligheid.

3 Inpassing en plaatsingscriteria laadpalen

Dit hoofdstuk beschrijft de plaatsingscriteria voor zowel publieke reguliere laadinfrastructuur. Door deze criteria vast te leggen wordt de haalbaarheid, veiligheid, functionaliteit gewaarborgd en wordt de negatieve impact op de openbare ruimte zoveel mogelijk verkleind.

3.1 Plaatsingscriteria publieke laadinfrastructuur

De gemeente wijst de locaties aan waar publieke laadinfrastructuur kan worden geplaatst. Bij het bepalen van deze locaties hanteert de gemeente eisen en voorkeuren.

3.1.1 Plaatsingseisen publieke laadinfrastructuur

Hieronder volgen de eisen voor een locatie voor publieke laadinfrastructuur:

- a. Een laadpaal wordt geplaatst bij een bestaand of gepland parkeervak;
- b. De laadpaal mag niet recht voor een deur of raam van een woning geplaatst worden;
- c. De laadpaal mag niet voor of haaks tegenover een uitweg geplaatst worden;
- d. De laadpaal moet buiten een bochtstraal van 5 meter van een bocht geplaatst worden;
- e. De voorkeur is dat de laadpaal in verharding wordt geplaatst. Is hiervoor écht geen mogelijkheid aanwezig, dan kan onder voorwaarden worden uitgeweken naar plaatsing in een groenvoorziening. Hiervoor gelden de volgende eisen:
 - i. Plaatsing in gras heeft de voorkeur boven plaatsing in 'hoog' groen, zoals een plantsoen;
 - ii. Is plaatsing in gras niet mogelijk, dan is plaatsing in een haag bij uitzondering mogelijk. Hierbij dient de haag aan weerszijden van de laadpaal te worden onderbroken;
 - iii. Bij plaatsing in groen (zowel laag als hoger groen) wordt rondom de laadpaal maaibeschermering aangebracht, van minimaal één rij 30x30 tegels rondom de voet van de laadpaal;
 - iv. Plaatsing geschiedt zo, dat dit van zo min mogelijk groen ten koste gaat.
 - v. De laadpaal wordt ver genoeg van de kruin van een boom geplaatst zodat de boomwortels niet worden bewerkt;
- f. De laadpaal wordt ten opzichte van het parkeervak zo geplaatst, dat de kabel bij voorkeur niet of maar maximaal 30 centimeter over het trottoir, fietspad of de rijbaan ligt of hangt;
- g. Bij het opladen van het voertuig dient deze zo geparkeerd te (kunnen) worden, dat de aansluiting van de auto zich niet aan de zijde van de rijbaan bevindt;
- h. Bij een laadpaal moet altijd 1.20 meter vrije doorloopruimte beschikbaar blijven, bij plaatsing op of nabij een trottoir;
- i. De doorstroming en veiligheid van het overige verkeer mogen niet belemmerd worden door plaatsing en/of gebruik van de laadpaal;

- j. Laadpalen worden geplaatst, rekening houdend met het behouden van optimale bereikbaarheid ten aanzien van (nood)voorzieningen, zoals brandkranen en nooddeuren;

Van de eisen kan in principe niet afgeweken worden. Het plaatsen van een laadpaal in afwijking van bovengenoemde eisen kan enkel door een ambtelijk besluit tot afwijken in overleg met de wethouder.

3.1.2 Plaatsingsvoorkeuren publieke laadinfrastructuur

Aanvullend op bovengenoemde eisen, zijn onderstaande plaatsingsvoorkeuren opgesteld. Waar mogelijk wordt met deze voorkeuren rekening gehouden, om te komen tot een optimale inrichting van de parkeerplaatsen met laadinfrastructuur.

Bij het plaatsen van publieke infrastructuur gelden de volgende voorkeuren:

- a. Een publieke laadpaal wordt geplaatst op gemeentegrond. Afwijken hiervan kan enkel als:
 - i. Er binnen 250 meter loopafstand geen ander alternatieve locatie is op gemeentegrond;
 - ii. De gemeente schriftelijke toestemming heeft van de eigenaar van de grond om de laadpaal te plaatsen;
- b. Laadpalen worden op een goed zichtbare locatie geplaatst, dus nabij een kruising of in een open ruimte, waarbij de laadpaal vanuit meerdere richtingen zichtbaar is en/of benaderd kan worden.
- c. Laadpalen worden in verharding geplaatst. Is dit niet mogelijk, dan gelden in artikel 3.1.1 onder e genoemde eisen voor aanleg in groenvoorzieningen;
- d. Bij langspaarkeerplaatsen wordt de laadpaal waar mogelijk 30 centimeter achter de trottoirband geplaatst, bij haaksparkeren is dit waar mogelijk 60 centimeter;
- e. Een laadpaal wordt niet direct voor de woning van een aanvrager geplaatst, om gevoel van informeel 'eigendom' te voorkomen;
- f. Een laadpaal wordt tussen de eerste twee parkeerplaatsen van een parkeerstrook of parkeerkoffer geplaatst;
- g. De laadlocaties zijn zo goed mogelijk verspreid in een wijk;
- h. Laadpalen worden bij voorkeur aan de kant van de weg waar de laagspanningskabel zich bevindt en waar mogelijk binnen 25 meter van het elektriciteitsnet geplaatst.

3.2.3 Gebruikersvoorwaarden publieke laadinfrastructuur

De volgende gebruikersvoorwaarden zijn van toepassing bij publieke laadinfrastructuur:

- a. De parkeerplaatsen worden gereserveerd voor het laden van elektrische voertuigen. Indien de auto niet laadt, dient de gebruiker de parkeerplaats binnen redelijke tijd beschikbaar te maken voor andere gebruikers.
- b. De publieke laadplekken zijn openbaar. Een aanvrager krijgt géén eigen parkeerplaats (met kentekenbord).

4 Plaatsingsvoorwaarde Verlengd Private Aansluitingen

VPA's kunnen een kleine bijdrage leveren aan de uitrol van laadinfrastructuur in de gemeente Berg en Dal. Om de veiligheidsrisico's zoveel mogelijk te beperken willen we een uniforme uitstraling van de VPA's.

Op basis van artikel 2.10 lid 3 onder e APV wijst het college VPA's als categorie van voorwerpen aan waarvoor de vergunningsplicht geldt artikel 2.10 lid 1 niet geldt. Hoofdstuk 4.1 en 4.2 gelden als voorwaarde voor het toestaan van VPA's.

4.1 Voorwaarden plaatsing VPA's

Een bewoner mag een VPA aanleggen, mits de laadkabels van een VPA voldoen aan de volgende voorwaarden:

- a. Het is niet toegestaan om laadkabels over fietspaden of rijbanen aan te brengen;
- b. Het is niet toegestaan om laadkabels door openbaar groen aan te brengen;
- c. Het is niet toegestaan om laadkabels in de lengterichting van een voetpad aan te brengen;
- d. Laadkabels die een voetpad kruisen zijn zo kort mogelijk en haaks op de looprichting aangebracht;
- e. Laadkabels mogen maximaal 3 meter over openbaar gebied liggen;
- f. Laadkabels die een voetpad kruisen zijn strak en vlak over de verharding aangebracht (om struikelgevaar te minimaliseren);
- g. Laadkabels worden waar mogelijk direct tegen andere obstakels aangelegd zoals een muur of plantenbak zodat de laadkabel op die plek niet vrij over het trottoir ligt;
- h. Laadkabels worden voorzien van een kabelmat. De eigenaar van de VPA dient de kabelmat aan te schaffen en aan te leggen. De kabelmat moet voorzien zijn van:
 - i. Een slipvast rubberen loopvlak;
 - ii. Contrasterende zwart gele striping;
- i. De kabelmat wordt over de gehele breedte van de stoep geplaatst met uitzondering van de trottoirband.

4.2 Gebruikersvoorwaarden VPA's

Daarnaast zijn onderstaande gebruikersvoorwaarde van toepassing.

- a. Het is niet toegestaan om een VPA te hebben wanneer er niet actief opgeladen wordt (omdat de kabel niet aangesloten is of batterij al vol is);
- b. Het is niet toegestaan om een VPA aan te leggen, wanneer men parkeergelegenheid (oprit, garagebox, carport, etc) op eigen terrein heeft;
- c. Openbare parkeerruimte kan niet worden gereserveerd, dan wel geclaimd, ten behoeve van het opladen van een elektrisch voertuig vanuit een VPA;
- d. De eigenaar van de laadkabel is verantwoordelijk en aansprakelijk voor alle mogelijke gevolgen van het aanbrengen van de laadkabel in de openbare ruimte;
- e. Schade aan de VPA door bijvoorbeeld weersomstandigheden, strooizout of onvoorziene omstandigheden zijn voor rekening van de eigenaar van de VPA.

5 Verkeersbesluit

Om te zorgen dat een parkeerplaats wettelijk gereserveerd wordt voor iemand die zijn elektrische of hybride voertuig wil opladen, is een verkeersbesluit nodig. Dit 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.

De parkeerplaatsen gereserveerd voor elektrische voertuigen worden aangeduid met het plaatsen van het verkeersbord E4 van bijlage 1 van het RVV 1990 met een onderbord met de tekst 'opladen elektrische voertuigen' en een onderbord dat aanduidt dat het verkeersbord van toepassing is op twee parkeervakken.

Verkeersbesluiten worden gepubliceerd op de website van officiële bekendmakingen en zijn online in te zien. Belanghebbenden hebben vervolgens zes weken de tijd om formeel bezwaar aan te tekenen, indien zij het niet eens zijn met het verkeersbesluit.

6 Financiële kaders

Door deelname aan de concessie laadinfrastructuur, in samenwerking met de NAL Regio-Oost, is het mogelijk om reguliere, publieke laadinfrastructuur te plaatsen zonder financiële bijdrage van de gemeente. Dit betreft de plaatsing laadpalen in de openbare ruimte op basis van data of vraag door een externe partij, de concessiehouder.

6.1 Strategische laadinfrastructuur

Voor de plaatsing van strategische laadinfrastructuur is een bijdrage van €1500,- van de gemeente nodig per laadpaal. Het uitgangspunt en ook de verwachting is echter dat het plaatsen van laadinfrastructuur op basis van voorspellende, vraaggestuurde en gebruikersdata voldoende is om de komende jaren de uitrol van laadinfrastructuur verder te brengen.

Wel gaan we kijken of er laadpalen geplaatst kunnen worden op locaties waar er een project in de openbare ruimte gepland staat. De kosten voor het plaatsen van laadpalen worden dan opgenomen in het budget van het project.

6.2 Ambtelijke inzet

Tot slot vraagt de uitrol van laadinfrastructuur en de uitvoering van dit laadinfrastructuurbeleid ambtelijke capaciteit. Dit betreft onder andere het toetsen van de plankaarten, het monitoren van het gebruik, afstemmen binnen de regio en het waar nodig actualiseren van beleid. Deze taken kunnen binnen de huidige bezetting worden opgevangen.

7 Evaluatie

Voorliggend beleid beschrijft de uitgangspunten voor plaatsing van openbare en laadpunten voor gebruik door personenvoertuigen, gebaseerd op met data gegenereerde prognoses en met de kennis die nu beschikbaar is. Echter is de verwachting dat ontwikkelingen en daarmee samengaan de behoefte aan laadinfrastructuur, een vlucht neemt. Om tijdig op deze ontwikkelingen te anticiperen, wordt dit beleid iedere twee jaar geëvalueerd en indien nodig geactualiseerd.

Bij de eerste evaluatie van dit beleid in 2026 kijken we of er een aantal onderwerpen toegevoegd moeten worden aan dit plaatsingsbeleid. Het gaat hierbij in ieder geval om de volgende onderwerpen:

1. Het realiseren van laadinfrastructuur voor andere doelgroepen;
2. Het realiseren van laadpleinen in de gemeente;
3. Het realiseren van snelladers in de gemeente;