gemeente **Tiel**

PLAATSINGSBELEID LAADPALEN



GEMEENTE TIEL 2022

Inhoud

1. Inleiding 3
1.1 Aanleiding 3
1.2 Doel en scope document 4
2 Uitwerking beleidskeuzes 5
2.1 Private, semipublieke, publieke laadpunten 5
2.2 Locaties 6
2.3 Soorten laadinfrastructuur 6
2.4 Plaatsingsstrategie 7
2.5 Realisatiecriteria 7
3 Communicatie en participatie 9
4 Verkeersbesluit 10
Bijlage 1: Bebording 11
Bijlage 2: Begrenzing binnenstad 12

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Om de klimaatdoelen uit het Gelders Energieakkoord[1] te halen, is het nodig dat ook ons vervoer verduurzaamt. Elektrisch vervoer draagt hieraan bij.
Vanaf 2030 zijn alle nieuwe auto's emissieloos[2], 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.

Volgens prognoses uit het Klimaatakkoord en de NAL zijn in 2030 landelijk naar schatting 1,7 miljoen laadpunten nodig voor personenvervoer.
Momenteel zijn er in de gemeente 36 publieke laadpalen met in totaal 72 laadpunten. Daarnaast zijn er 30 publieke laadpunten in de parkeergarage van de Westluidense Poort. 20 aanvragen vzijn in behandeling.
Om in 2025 in de laadbehoefte van elektrische personenauto's en bestelwagens te voorzien, zijn ongeveer 235 publieke laadpalen nodig. In 2030 en 2035 neemt dit aantal toe tot ongeveer 440 respectievelijk 935.
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. Onze strategie voor laadinfrastructuur hebben we vastgelegd in de Intergale Laadvisie Gemeente Tiel 2021.

In de integrale laadvisie zijn een aantal strategische keuzes gemaakt:

- **type laadinfrastructuur:** we volgen de 'ladder van het laden'. Dit houdt in dat EV-rijders op privaat terrein laden, indien mogelijk. EV-rijders die geen toegang hebben tot een privaat laadpunt moeten kunnen uitwijken naar (semi)publieke laadpunten;
- **soorten laadpunten:** we gaan uit van clustering van laadpalen en plaatsing van (losse) publieke laadpalen;
- **uitvoeringsmodel:** we sluiten aan bij een concessie van de provincies Gelderland en Overijssel;
- **plaatsingsstrategie:** op een plankaart wijzen we de locaties aan waar we laadpalen plaatsen. We gaan uit van een combinatie van proactief plaatsen, vraaggestuurd plaatsen ("paal-volgt-auto"), plaatsen op basis van gebruiksdata ("datagestuurde" plaatsing) en plaatsing op overige strategische locaties op verzoek van en tegen een financ"le vergoeding van de gemeente;
- **participatie:** inwoners informeren we over bij de laadvisie en de plankaart waarop de publieke laadpunten in en nabij de woonwijken vermeld staan.

---

[1] in 2030: 55% CO_2-reductie ten opzichte van 1990
in 2050: energieneutraal

[2] *Afspraak uit het regeerakkoord 'Vertrouwen in de toekomst' 2017-2021 en het nationale Klimaatakkoord*

[2] *Een laadpunt is de elektrische aansluiting op een laadpaal waar de stekker van een elektrisch motorvoertuig op wordt aangesloten. Een laadpaal heeft over het algemeen 2 laadpunten.*

1.2 Doel en scope document

Het plaatsingsbeleid geeft invulling aan de keuzes die in de Intergale Laadvisie Gemeente Tiel 2021 zijn gemaakt. Het plaatsingsbeleid richt zich op de uitrol van laadinfrastructuur voor de gebruikersgroep personenvervoer (inwoners, bezoekers recreatief, bezoekers werk en fiets).

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.

De ontwikkelingen op het gebied van elektrisch vervoer en laadinfrastructuur gaan snel. Daarom hebben we in de laadvisie opgenomen dat we de visie en het plaatsingsbeleid elke twee jaar actualiseren. We bekijken hierbij ten minste de volgende terreinen:

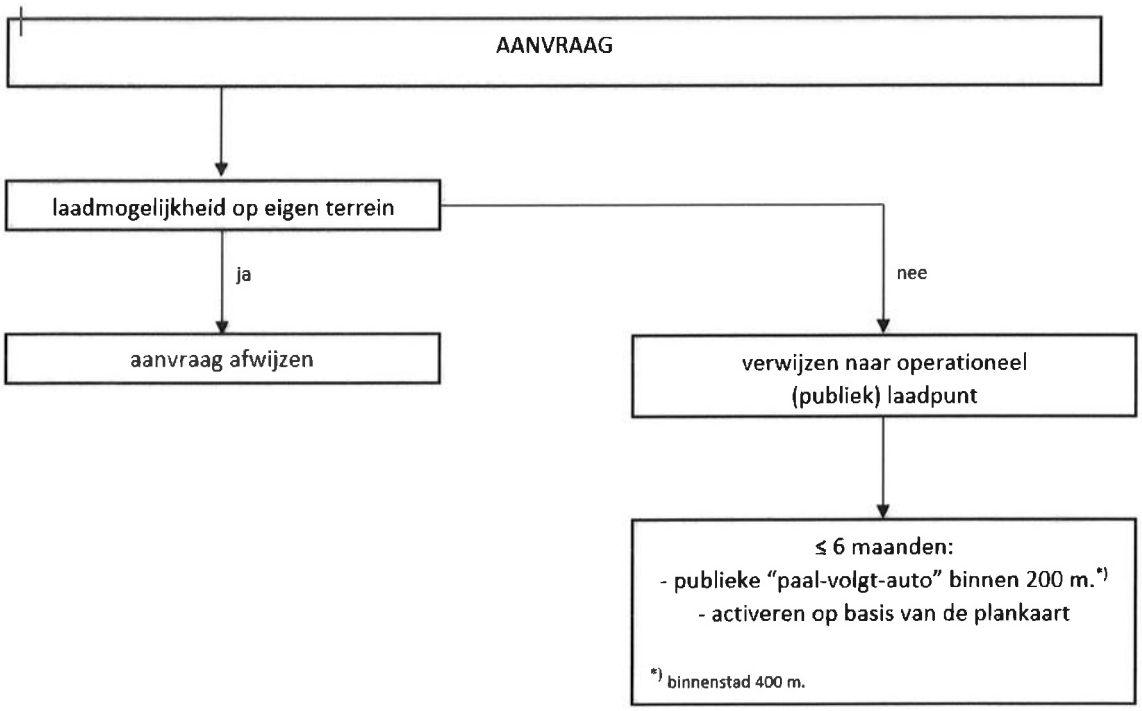
- technische ontwikkelingen;
- prognoses van benodigde laadinfrastructuur;
- vraag vanuit ontbrekende doelgroepen;
- gebruik van laadpalen;
- aanwezigheid van particuliere laadvoorzieningen in openbare ruimte;
- wenselijkheid van precariobelasting.

2 Uitwerking beleidskeuzes

2.1 Private, semipublieke, publieke laadpunten

toesingsproces
We stimuleren het gebruik van laadpalen op privaat en semipubliek terrein. Daarmee beperken we de druk op de laadpalen in de openbare ruimte. Dit doen we door aanvragen te toetsen op basis van de "ladder van laden". Dit is een instrument om te voorkomen dat parkeren op eigen terrein verschuift naar openbaar terrein. Er wordt getoetst of:

1. een aanvrager kan laden op **eigen terrein**;
2. indien dit niet mogelijk is: de aanvrager kan laden op een **(semi)publieke locatie**. We accepteren dat de aanvrager tijdelijk op een grotere afstand van de woning moet laden;
3. indien de dichtst bijzijnde laadpaal meer dan 200 meter van de woning verwijderd is, starten we het proces om – waar mogelijk - een **nieuwe laadpaal** binnen een loopafstand van 200 meter (binnenstad: 400 meter) volgens de plankaart te activeren. Doordat we nog geen dicht netwerk van laadpalen in onze gemeente hebben, kunnen de loopafstand aanvankelijk groter zijn.



De gehele workflow voor het plaatsen van laadpalen is weergegeven in bijlage 3.

We hanteren dus 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. Deze laadvoorzieningen zijn voor algemeen gebruik.

voorwaarden
Het honoreren van een aanvraag geeft de aanvrager geen recht op een gereserveerde parkeerplaats (geen reservering op kenteken).

In verband met de (verkeers)veiligheid staan we niet toe dat er losliggende kabels onbeschermd in de openbare ruimte liggen. Laden vanuit huis is uitsluitend toegestaan als er geen kabels over rijbanen en trottoirs worden gelegd.
De gemeente aanvaard geen aansprakelijkheid voor eventuele schade of letsel. De verantwoordelijkheid ligt bij de eigenaar en de gebruiker van de laadvoorziening.

Volgens de "ladder van laden" heeft laden in parkeergarages de voorkeur ten opzichte van laden in de openbare ruimte. Zeker als bijvoorbeeld bewoners van appartementencomplexen al beschikken over een eigen parkeerplaats. De gemeente staat daarom geen laadpalen toe in de openbare ruimte ten behoeve van VvE's.

2.2 Locaties

Voor het beoordelen van aanvragen voor het (bij)plaatsen van publieke laadpalen wijst de gemeente Tiel de locaties aan. In woonwijken plaatsen we publieke laadpalen op centrale, goed bereikbare locaties.
De maximale loopafstand is bij voorkeur 200 meter; in de binnenstad 400 meter. Daarbij houden we rekening met de eventueel aanwezige grenzen van vergunninggebieden. Voor mindervaliden zoeken we naar maatwerk.
Doordat we nog geen dicht netwerk van laadpalen in onze gemeente hebben, kunnen de loopafstand aanvankelijk groter zijn.

De locaties worden op de volgende manier bepaald:

- **op basis van de plankaart:** de locaties voor het plaatsen van laadinfrastructuur leggen we vast op een plankaart. Dit geeft zowel onze organisatie als de netbeheerder houvast en versnelt het proces rond plaatsing. De prognoses per buurt van ElaadNL gebruiken we als uitgangspunt. De plankaart stellen we op in overleg met de NAL-regio Gelderland-Overijssel. We delen de plankaart met de netbeheerder.
- **per individueel verzoek:** als een verzoek tot bijplaatsen van laadinfrastructuur is goedgekeurd, bepalen we wat hiervoor de beste locatie op de plankaart is.

Publieke laadpalen willen we zoveel mogelijk clusteren: op parkeerterreinen en bij groepen parkeerplaatsen ("parkeerkoffers"). Clustering is voor ons het uitgangspunt voor het opstellen van de plankaart voor gemeente Tiel.
In en rond de binnenstad plaatsen we publieke laadpalen uitsluitend op parkeerterreinen. Dat doen we om de ruimtelijke kwaliteit te gewaarborgd en automobilisten te stimuleren om aan de rand van de autoluwe binnenstad te parkeren. We bekijken elke twee jaar of (technische) ontwikkelingen reden geven tot herzien van deze keuze.

2.3 Soorten laadinfrastructuur

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.

Gemeente Tiel pakt geen actieve rol voor het plaatsen van snelladers. Snelladers zijn met name gericht op (boven)regionaal verkeer en deze laadbehoefte speelt (nog) niet in onze gemeente. Snelladen wordt daarom in regionaal verband opgepakt, waarbij we het vooral aan de markt overlaten om de behoefte in te vullen.

2.4 Plaatsingsstrategie

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

- **proactieve plaatsing door CPO:** in Tiel moeten naar schatting 13 laadpalen per jaar proactief geplaatst worden. Deze laadpalen worden kosteloos geplaatst op basis van de plankaart.
- **vraaggestuurd ("paal-volgt-auto"):** bewoners kunnen een aanvraag indienen voor een publiek laadpunt. Als er op een loopafstand van (bij voorkeur) 200 meter (binnenstad: 400 meter) geen publiek laadpunt aanwezig is, dan actieveren we een geschikte locatie van de plankaart voor het bijplaatsen van een laadpaal. Om ervoor te zorgen dat de doorlooptijden kort blijven, passen we een aantal methoden toe om het proces zo efficiënt mogelijk in te richten:
  - **we standaardiseren het proces van het verkeersbesluit:** hierdoor zijn bij het opstellen slechts kleine aanpassingen benodigd en neemt het opstellen hiervan minder tijd in beslag;
  - **we verzamelen meerdere laadpaallocaties in één verkeersbesluit:** bij clusters van laadpalen nemen we één verzamelbesluit voor al deze laadpalen. Voor vraaggestuurde plaatsing nemen we periodiek (bijvoorbeeld maandelijks) ook in één verzamelbesluit;
  - **we stellen informatie via (social)mediakanalen beschikbaar:** hierdoor zijn inwoners en bezoekers beter op de hoogte van het huidige netwerk aan laadpalen, de mogelijkheden voor het aanvragen van een nieuwe publieke laadpaal en de toekomstplannen, waardoor een groot deel van de vragen wordt voorkomen.
- **plaatsen op basis van gebruiksdata ("datagestuurd"):** op basis van gebruiksdata gaan we waar nodig laadpunten bijplaatsen. Ook hierbij gaan we uit van de lokaties die zijn opgenomen op de plankaart.

We verwachten dat in sommige delen van de gemeente nog geen aanvragen voor laadpunten binnenkomen. We monitoren of dit problemen oplevert voor bezoekers.

Naast de proactieve plaatsing door de CPO, datagestuurde plaatsing en vraaggestuurde plaatsing is er een mogelijkheid om op verzoek van de gemeente laadpunten te realiseren op plekken waar we bezoekers kunnen faciliteren. Op dergelijke strategische locaties wordt mogelijk onvoldoende stroom afgenomen om tot een rendabele businesscase te komen. Indien jaarlijks minder dan 3000 kWh per laadpaal wordt afgenomen, betaalt de gemeente aan de CPO een vergoeding voor het aantal kWh dat onder de grens van 3000 kWh per laadpaal op jaarbasis wordt geladen; naar schatting maximaal € 1.500 per laadpaal.
Welke locaties dit zijn, hangt af van de plankaart die we in overleg met de provincies Gelderland en Overijssel opstellen.

2.5 Realisatiecriteria

Bij de realisatie van laadinfrastructuur gelden de volgende criteria:

- **veiligheid:** laadkabels mogen niet over het trottoir en de rijbaan liggen;
- **verkeersveiligheid:** laadpalen worden zodanig geplaatst dat de verkeersveiligheid gewaarborgd is. De laadpaal en de daarbij geparkeerde voertuigen mogen bijvoorbeeld verkeersdeelnemers niet het zicht ontnemen. Ook mag het gebruik van de laadpaal de doorstroming van het overige verkeer niet hinderen;
- **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;
- **belemmering voorkomen:** de minimale doorgang van het trottoir moet na plaatsing van laadpunt en bebording minimaal 120 cm bedragen. We plaatsen geen laadpalen op de smalle uitstapstrook tussen parkeerplaats en fietspad;
- **monumenten:** plaatsing voor monumenten wordt zoveel mogelijk vermeden;
- **bomen:** in de buurt van bomen dient de werkwijze van de poster 'werken rond bomen' van normeninstituut Bomen gevolgd te worden en dient de bomenbeheerder van de gemeente toestemming te verlenen;
- **niet voor de deur van de aanvrager:** bij voorkeur wordt een laadpaal niet op het parkeervak voor de deur van de aanvrager geplaatst, om te voorkomen dat aanvrager en omwonenden het laadpunt ervaren als 'eigen';
- **bundelen:** – waar mogelijk worden de laadpalen gebundeld met ander straatmeubilair, bijvoorbeeld in de nabijheid van een lichtmast of verkeersbord. Dit voorkomt overmatige verrommeling van de openbare ruimte;
- **ingetogen inpassing:** laadpalen worden op een ingetogen, onopvallende manier ingepast in de openbare ruimte. Bij woningen worden laadpalen bij de minst prominente gevel geplaatst, bijvoorbeeld ter hoogte van blinde gevels;
- **staat van onderhoud:** na plaatsing van de laadpaal is goed onderhoud vereist evenals onmiddellijk herstel of vervanging van beschadigde of vernielde voorzieningen door de CPO (o.a. naar aanleiding van overlast en/of een melding). Bepaling hiervoor worden opgenomen in de concessie van de provincies Gelderland en Overijssel;
- **herstel en verwijderen laadpalen:** laadpalen die naar het oordeel van de gemeente Tiel verwaarloosd zijn, van onvoldoende kwaliteit zijn of niet meer gebruikt worden, moeten binnen de daarbij in de concessie van de provincie Overijssel aangegeven termijn worden hersteld ofwel verwijderd. Gebeurt dit niet, dan zal de voorziening door de gemeente verwijderd worden, ten laste van de CPO.
- **vormgevingseisen:** aanvullende eisen voor de vormgeving van laadpalen worden opgenomen in de regionale concessie.

3 Communicatie en participatie

In lijn met de laadvisie staat bij het realiseren van publieke laadpunten in en nabij woonwijken het informeren en (beperkt) raadplegen van inwoners centraal.

communicatie en participatie bij het opstellen van de plankaart
Bij de communicatie- en participatie rondom het opstellen van de plankaart willen we zo goed mogelijk aansluiten bij de verschillende publieksgroepen in de verschillende wijken. Daarbij kijken we onder andere naar de verschillende leefstijlen in de wijken. Op basis daarvan kiezen we de meest passende communicatie- en participatieinstrumenten, bijvoorbeeld actief betrekken van stakeholders of volstaan met een informatiebijeenkomst.

informeren bij de uitvoering
Bij de realisatie van publieke laadpunten in en nabij woonwijken zorgen we ervoor dat inwoners geïnformeerd worden. Dat doen we door de nodige verkeersbesluiten te publiceren en hen daarbij te attenderen op de mogelijkheid om bezwaar te maken. Zo voorkomen we dat de plaatsing van laadpalen een verrassing voor de wijk is.
De verkeersbesluiten publiceren we via de staatscourant, op de gemeentelijke pagina in de locale huis-aan-huisbladen, op de gemeentelijke website en via sociale media.

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 op het parkeervak geparkeerde auto verbonden moet zijn met de laadpaal.

We nemen een verzamelbesluit voor meerdere locaties en duiden de parkeervakken aan als "bestemd voor het opladen van elektrische voertuigen". Indien er geen verzamelbesluit gemaakt kan worden dan wordt deze individueel opgesteld.

We kiezen er bij publieke laadpalen voor om in eerste instantie slechts één parkeervak te reserveren, terwijl een laadpaal over twee laadpunten beschikt. We kiezen hiervoor om de invloed op de parkeerdruk zo klein mogelijk te houden. Zodra het gebruik en de laadbehoefte toeneemt wordt ook het tweede vak gereserveerd.

Bij laadpleinen kiezen we ervoor om niet alle parkeervakken direct te bestemmen voor elektrische voertuigen. We nemen een verkeersbesluit voor maximaal de helft van de parkeervakken en monitoren het gebruik. Hoe intensiever de laadpunten worden gebruikt, hoe meer parkeervakken we bestemmen voor elektrische voertuigen.

Bijlage 1: Bebording

Voor het aanduiden van de gereserveerde parkeerplaatsen worden de borden E4 en OB-20 gebruikt (uit RVV 1990 – bijlage 1; zie figuren 1 en 2). Als één van de twee parkeervakken gereserveerd wordt voor het opladen van elektrische voertuigen wordt de paal met bebording op gelijke hoogte met het parkeervak geplaatst. Bij twee gereserveerde plekken wordt de paal met bebording op de scheiding van beide parkeervakken geplaatst, en wordt onderbord OB-504 toegevoegd (zie figuur 3).



Figuur 1: E-04



Figuur 2: OB-20



Figuur 3: OB-504

Bijlage 2: Begrenzing binnenstad