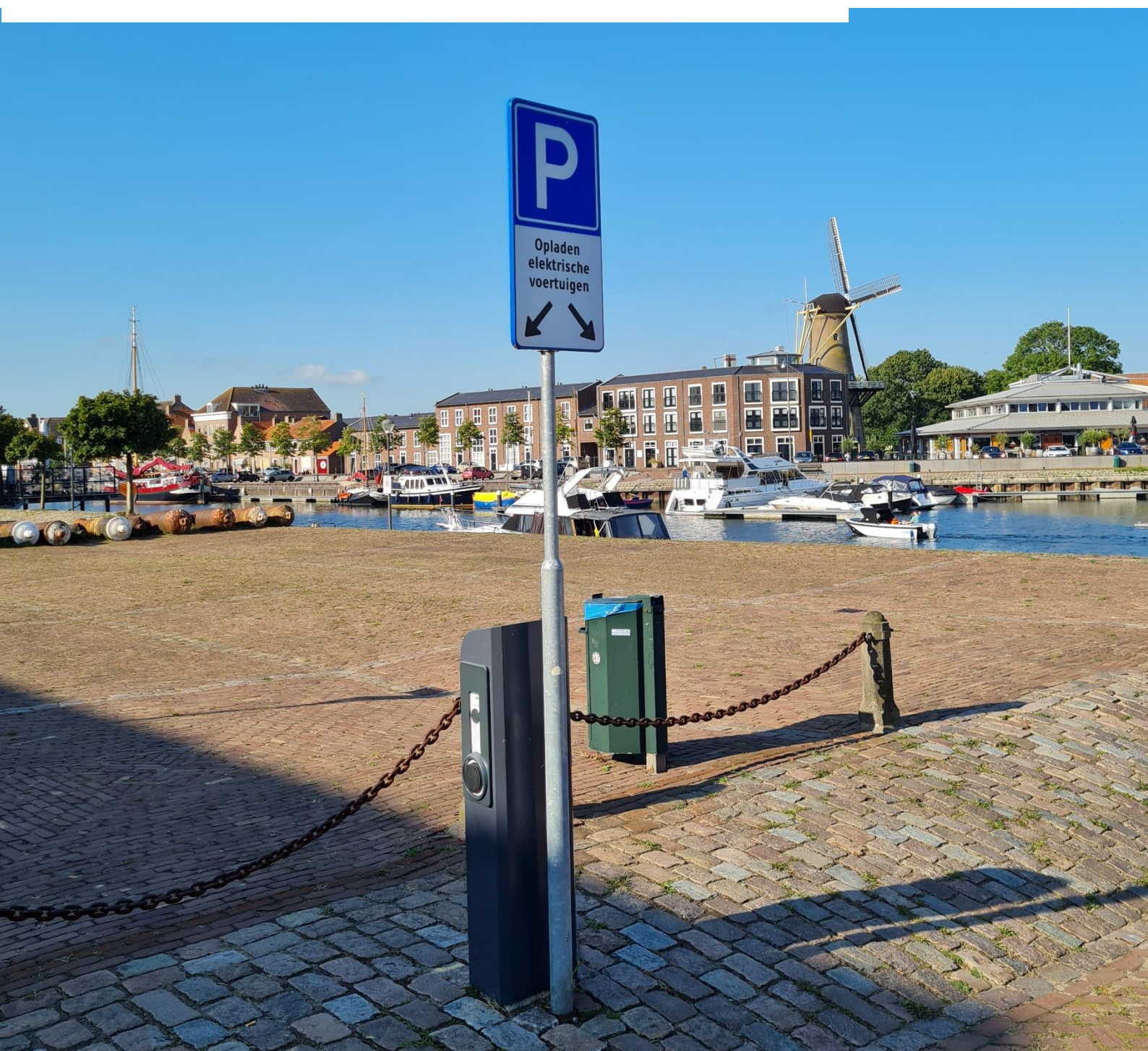


Beleidskader oplaadpunten elektrische voertuigen

Hellevoetsluis 2021



Inhoudsopgave

Samenvatting	2
Begrippenlijst.....	4
1. Inleiding	5
2. Ontwikkelingen en uitgangspunten	7
3. Beleid realisatie reguliere openbare laadpunten.....	11
4. Beleid realisatie van snelladers.....	18
Bijlage – Inrichting laadvakken.....	20
Bijlage – Aanvraag- en realisatieproces	23
Bijlage – Beheer en onderhoud	25
Bijlage – Juridische aspecten	26
Bijlage – Kleurcodering laadpalen	27
Bijlage – Criteria locatiekeuze.....	28

Samenvatting

Een belangrijk transitiepad om CO₂-uitstoot verder te reduceren is mobiliteit: Eén derde van de CO₂-uitstoot en circa een kwart van de luchtverontreiniging in het stedelijk gebied wordt veroorzaakt door mobiliteit en transport. Een essentieel onderdeel van de transitie naar emissievrije mobiliteit is de verdere uitrol van laadinfrastructuur. Dit laadkader beschrijft hoe dit tot stand komt.

In het vorig laadkader (2018) stond voornamelijk vraaggestuurde plaatsing van laadpalen centraal. Mede vanwege de groei van het aantal elektrische auto's in de gemeente is de behoefte ontstaan om laadpalen te kunnen plaatsen om basis van gebruiks- en verbruiksdata (datagestuurd plaatsingsbeleid).

Voor de periode 2022-2025 wordt verwacht dat het aantal elektrische auto's sterk zal groeien. Elektrische auto's worden steeds meer concurrerend met de conventionele auto's, niet alleen in financieel opzicht maar ook in de prestaties zoals de actieradius. De groei van het aantal elektrische auto's zal ook leiden tot een grotere laadbehoefte. Deze groeiende laadbehoefte is deels op te vangen door een efficiënter gebruik van de bestaande laadinfra, maar zal ook verlangen dat de laadinfrastructuur in de gemeente verder wordt uitgebreid. Eén van de oorzaken van de groei van de laadbehoefte is de opkomende markt en het aanbod van tweedehands elektrische auto's. Vanwege de korte levertijden van deze auto's voor inwoners, vraagt dit een snellere respons in het plaatsen van laadpunten. De groeiende vraag naar laadpunten zal kansen met zich meebrengen, zoals een verbeterde businesscase en innovaties. Daarnaast zal het uitdagingen met zich meebrengen zoals de combinatie met de energietransitie en de ruimtelijke inpassing van een groot aantal laadpunten in de gemeente.

De gemeente is van mening dat het bijladen onderweg door snelladers voornamelijk aan de markt kan worden overgelaten, inclusief de realisatiekosten. Daar waar snelladers nodig zijn omdat de vraag groter is dan het aanbod aan reguliere laders, als back-up, kan de gemeente het aantal snelladers eventueel doen uitbreiden.

Een reguliere lader wordt geplaatst wanneer er voldoende vraag is naar het opladen van elektrische voertuigen. Het vraag gestuurd plaatsen wordt voortgezet en is een combinatie geworden van aanvragen door EV-rijders, analyse van gebruik bestaande palen en een prognose van laadbehoefte per gebied. Bijplaatsing wordt overwogen wanneer de druk op een laadpaal hoog is. Wanneer een nieuwe EV-rijder een aanvraag doet, wordt er gekeken of er binnen 200 meter loopafstand al een laadpunt staat met ruimte om te laden. Als dit het geval is wordt de EV-rijder naar deze laadpaal doorverwezen.

Belangrijke randvoorwaarden voor het openbare laadnetwerk blijven. Zo wordt er gebruik gemaakt van groene stroom en kan de laadinfrastructuur door middel van flexibele aansturing worden ingezet om het energienet beter te benutten en flexibel in te zetten. Op locaties waar veel geladen zal worden voor bijvoorbeeld bedrijfsvoering zonder vaste plek, kan de gemeente opdracht geven voor het plaatsen van één of meerdere laadpalen.

De keuze voor de locatie en het plaatsen van de openbare laadpunten is maatwerk en moet zorgvuldig worden afgewogen. Daarnaast geldt er voor de parkeerplekken bij het laadpunt een standaard inrichting. De plekken worden voorzien van een kruis, laadtegel en een verkeersbord (RVV-bord E4) met onderbord 'Opladen elektrische voertuigen'.

Belangrijkste wijzigingen in het laadbeleid ten opzichte van het laadkader uit 2018:

- Het openbare laadnetwerk blijft voornamelijk bestaan uit reguliere laadpunten, de wijziging betreft het verruimen van het maximale laadvermogen naar 22 kW (dit was 11 kW).
- De gemeente neemt een actieve opdrachtgeversrol in de plaatsing van openbare laadpunten.
- Dit doen we door onderscheid aan te brengen in type plaatsingen naar 1) aanvraag van EV-rijders en 2) in opdracht van de gemeente, in het bijzonder aan de hand van onder andere gebruik op basis van gebruiksdata, prognoses, zakelijke veelrijders, gebiedsontwikkeling en specifieke locaties.
- Bij aanvragen wordt plaatsing binnen een loopafstand van maximaal 200 meter van de aanvrager aangehouden in plaats van een loopafstand van 250 meter.
- De plaatsing van openbare snelladers laat de gemeente vooralsnog voornamelijk over aan de markt, inclusief de realisatiekosten. De gemeente behoudt de beslissingsbevoegdheid tot plaatsing en locatiekeuze van een snellader in de openbare ruimte.
- Plaatsing van nieuwe openbare oplaadpunten kan niet plaatsvinden door burgers en bedrijven in de openbare ruimte. Met andere woorden: Verlengd Private Aansluiting (PVA) zijn in de gemeente niet toegestaan.

Voorliggend document vervangt het 'Beleidskader oplaadpunten elektrische voertuigen Hellevoetsluis', December 2018, van de gemeente Hellevoetsluis.

Begrippenlijst

EV-rijder / gebruiker van een elektrisch voertuig:

De gebruiker (niet per definitie de eigenaar) van een elektrisch voertuig.

Elektrisch voertuig:

Een voertuig dat in de openbare ruimte via een laadpaal kan worden opgeladen omdat het voertuig hier technisch toe in staat is, waaronder een elektrische (personen)auto, -bestelbus, -motorfiets, Light Electric Vehicle (zoals de e-scooter of Birò) of Plug-in hybride elektrische auto en op basis van het parkeerbeleid mag worden geparkeerd op een openbaar parkeervak.¹

Verlengd Private Aansluiting (VPA):

Bij het Verlengd Privaat Aansluitpunt [VPA] wordt een oplaadpunt gevoed door een kabel die wordt aangesloten 'achter' de elektriciteitsmeter van een woonhuis of bedrijfspand.

Voor zover in deze begrippenlijst een definitie ontbreekt, wordt in beginsel aansluiting gezocht bij gehanteerde begrippen uit de publicatie door de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO).²

¹ Elektrische voertuigen op waterstof vallen vooralsnog buiten het beleidskader omdat deze voertuigen niet met een laadpaal van elektriciteit worden voorzien.

² "Laden van elektrische voertuigen. Definities en toelichting.", Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO), Versie: januari 2021.

1. Inleiding

De algemene ambitie van het gemeentelijk duurzaamheidsbeleid is een vermindering van het energieverbruik en een toename van het gebruik van duurzame energiebronnen en bouwmaterialen. Het Klimaatakkoord en het Energieakkoord zijn hierin leidend.³

Mobiliteit speelt een belangrijke rol bij verduurzaming. Eén derde van de CO₂-uitstoot en circa een kwart van de luchtverontreiniging in het stedelijk gebied wordt veroorzaakt door mobiliteit en transport. Uiteindelijk streeft men ernaar de stedelijke mobiliteit volledig emissievrij te maken.

De gemeente Hellevoetsluis wil actief bijdragen aan het halen van klimaatdoelstellingen en zo ook de luchtkwaliteit in de gemeente te verbeteren. Voor de beschikbare laadinfrastructuur in de gemeente betekent dit dat het in de pas moet blijven lopen met de groei van het elektrisch rijden. Het uitgangspunt is dat laadinfrastructuur geen belemmering mag zijn voor de overgang naar elektrisch rijden. De gemeente ontwikkelt hiervoor beleid en draagt zorg voor voldoende laadinfrastructuur in de gemeente.

De belangrijkste boodschap van dit op onderdelen geactualiseerde laadkader is dat de gemeente een grotere rol gaat spelen als opdrachtgever voor de plaatsing van laadpunten om de verwachte grote vraag naar elektrisch rijden en opladen bij te kunnen houden. Daarnaast blijft het mogelijk voor burgers om aanvragen voor uitbreiding van het laadnetwerk te doen.

Op het terrein van elektrische auto's en laadfaciliteiten is sprake van een continue ontwikkeling. Dit kader is een actualisatie van het vorige laadkader uit 2018. Indien er aanpassing nodig is vanwege technologische ontwikkeling of sterk gewijzigde vraag, dan zal het kader weer worden geactualiseerd.

De gemeente Rotterdam heeft in 2020 een aanbesteding gehouden voor plaatsing van oplaadpalen in de openbare ruimte. De gemeente Hellevoetsluis heeft wegens succes van eerdere concessies (2014 en 2016) besloten om ook hieraan deel te nemen.

Belangrijkste redenen hiervoor zijn:

- Hiermee wordt regionaal samengewerkt aan kennisdeling en schaalvoordelen worden behaald;
- De voorgaande aanbestedingen zijn economisch gezien zeer positief verlopen en de verwachting is dat bij deze aanbesteding dat ook het geval is.

Het Rotterdamse beleidskader is uitgangspunt geweest voor de concessie in 2020.⁴

Naast het onderhavige plaatsingsbeleid heeft de gemeente Hellevoetsluis ook een Integrale laadvisie opgesteld. Deze Integrale laadvisie bepaalt de strategie van de gemeente Hellevoetsluis voor de periode 2021-2025 om tijdig een toegankelijke, betaalbare, betrouwbare en veilige laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen te realiseren. Dit in navolging van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL), een bijlage van het Klimaatakkoord. Deze laadvisie richt zich op gebruikers van elektrische voertuigen.⁵

³ "Klimaatakkoord", Den Haag, 28 juni 2019 en "Energieakkoord voor duurzame groei", rapport 2013 (SER).

⁴ Voor het onderhavige beleidskader is zoveel als mogelijk aansluiting gezocht bij het plaatsingsbeleid van laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen van de gemeente Rotterdam ("Kader voor de plaatsing van laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen", gemeente Rotterdam, 20 mei 2021.) Daar waar nodig is de inhoud van het Rotterdamse beleidskader aangepast naar de specifieke situatie binnen de gemeente Hellevoetsluis en is er invulling gegeven aan lokaal beleid (beleid couleur locale).

⁵ "Integrale laadvisie elektrische voertuigen", Hellevoetsluis 2021.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 worden de ontwikkelingen en uitgangspunten met betrekking tot het opladen van voertuigen geschetst. In hoofdstuk 3 wordt het kader voor plaatsing van reguliere laadpunten uiteengezet. Hierna volgt een toelichting op de plaatsing van snelladers door de gemeente in hoofdstuk 4.

2. Ontwikkelingen en uitgangspunten

De groei van elektrisch vervoer zet door

Elektrische auto's worden steeds meer concurrerend met conventionele auto's, niet alleen in financieel opzicht maar ook in de prestaties (actieradius). Verwacht wordt dat hierdoor in de periode 2020-2025 het aantal elektrische personenauto's in de regio sterk zal groeien. Daarnaast mogen er in het huidige kabinetsbeleid vanaf 2030 alleen nog maar emissievrije personenauto's nieuw worden verkocht. Het succes van deze ambitie is voor een groot deel bepaald door landelijke fiscale regels en eventuele subsidies op de aanschaf. De landelijke fiscale stimulering is techniekneutraal en geldt voor alle emissieloze auto's, inclusief waterstof en zonnecelauto's. Het klimaatakkoord legt in de laadinfrastructuur en het flankerende beleid de focus op de versnelling van batterij-elektrisch. De exacte groei van het aantal en type elektrische auto's is afhankelijk van externe factoren als de brandstofprijs, de (dalende) prijs van elektrische auto's in vergelijking met conventionele auto's en het (uitbreidende) aanbod van elektrische automodellen. Daarnaast is de beschikbaarheid van een dekkend laadnetwerk een randvoorwaarde om de overstap naar elektrisch rijden te maken. De Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) gaat uit van 1,9 miljoen elektrische auto's in 2030 in Nederland.

Nieuwe opgaven voor het laadnetwerk

De komende jaren moeten we rekening houden met een verdere toename van het aantal elektrische auto's in de stad. Dit is positief omdat het bijdraagt aan de klimaatdoelstellingen en een verdere verbetering van de luchtkwaliteit in de stad en de gezondheid van bewoners, maar stelt de gemeente ook voor nieuwe opgaven.

Voor een deel zal de groei van het aantal elektrische auto's op te vangen zijn door een efficiënter gebruik van de bestaande laadinfrastructuur. Zo is bij een deel van de laadpalen in de gemeente nog de mogelijkheid om een tweede vak af te kruisen en het verbruik van de bestaande laadpalen kan nog worden verhoogd. Om de groei van de laadvraag in de komende jaren op te vangen is het echter ook nodig om de laadinfrastructuur in de stad verder uit te breiden. Daarbij wordt rekening gehouden met een aantal ontwikkelingen zoals hieronder beschreven.

Tweedehandsmarkt vraagt snellere respons

De afgelopen jaren bestond de groei van het aantal elektrische auto's vooral uit nieuwe leaseauto's. In de komende jaren wordt verwacht dat privé autobezit en de occasionmarkt een grotere rol gaan spelen. Vooral in het geval van tweedehands elektrische auto's, is de levertijd van de auto veel korter. Tweedehandsauto's kunnen vaak (vrijwel) meteen geleverd/opgehaald worden. Het toenemende privébezit van elektrische auto's betekent daarnaast dat prijstransparantie en de kosten van (openbaar) laden steeds belangrijker worden.

Energietransitie

Op nationaal en regionaal niveau zijn ambitieuze klimaatdoelen afgesproken met verduurzamingsdoelen op het gebied van energieopwekking (lokaal en duurzaam), wonen (van het gas af), mobiliteit en transport (elektrische voertuigen). Deze ontwikkelingen zijn onderdeel van de energietransitie; de transformatie van het systeem van opwek, transport en gebruik van energie. De energietransitie gaat in de komende jaren veel maatschappelijke middelen en capaciteit vragen, waarvan de toenemende vraag naar laadpunten en energie voor elektrische auto's een significant deel uitmaken. Het combineren van

werkzaamheden en afstemming van de behoeften binnen de energietransitie is noodzakelijk om deze grote transformatie te kunnen volbrengen.

Binnen het openbaar laadnetwerk wordt flexibele aansturing van het laadvermogen van laadpunten (smart charging) ingezet om belasting van het energienet en benutting van duurzame energieopwekking te optimaliseren. Een langere connectietijd dan de tijd benodigd voor het laden van het elektrisch voertuig kan benut worden voor flexibel laden. Verplaatsen van het volgeladen elektrisch voertuig is gewenst wanneer het elektrische voertuig volledig is geladen.

Ruimtelijke inpassing

Openbare laadpalen op straat worden geplaatst bij bestaande parkeervakken. Het aantal laadpalen neemt de komende tijd toe waardoor de ruimtelijke inpassing steeds belangrijker wordt. De verschijningsvorm van de laadpaal is een wezenlijk onderdeel van de laadpaal. De laadpaal en de bijbehorende paal met het verkeersbord dienen geïntegreerd te worden, zodat er één object in de buitenruimte wordt geplaatst. Het verkeersbord met onderbord dient daarnaast technisch als één bord uitgevoerd te worden.

Afhankelijk van de situatie worden één of twee vakken op basis van een verkeersbesluit afgekruid. Hierbij wordt rekening gehouden met de laadbehoefte.

Het bepalen van de locatie vraagt om een zorgvuldige afweging, gebaseerd op de richtlijnen in het onderhavige beleidskader. Bij een verdere groei van het elektrisch rijden wordt het nog belangrijker om daarin goede keuzes te maken.⁶

Op een aantal locaties kunnen laadpleinen een (ruimtelijke en financieel) aantrekkelijke oplossing zijn voor de groeiende laadbehoefte⁷. Ook kunnen snelladers op enkele locaties een oplossing zijn, maar worden deze bij voorkeur gerealiseerd op privaat terrein.

Innovaties in laden

Naast het laden via de inmiddels bekende laadpalen komen ook andere vormen van laden in beeld, zoals draadloos laden, de integratie van laadpunten in andere objecten, het clusteren van laadpunten en bi-directioneel (vehicle-to-everything) laden. Dit zijn innovaties die getest dienen te worden in de openbare ruimte wat betreft voor ruimtelijke inpassing, (maatschappelijke) kosten en gebruiksgemak. De gemeente Hellevoetsluis houdt nieuwe ontwikkelingen in de gaten en dit kader biedt de mogelijkheid om eventueel te experimenteren met nieuwe toepassingen.

⁶ De gemeente Hellevoetsluis preveleert een milieuvriendelijke vervoerswijze boven vervoerswijze met emissie. Om die reden zal bij het nemen van het besluit om een laadpaal te realiseren een zorgvuldige afweging plaatsvinden, waarbij "parkeerdruk" inferieur is aan het streven naar "minder CO₂-uitstoot" (verduurzaming).

⁷ Op het moment van schrijven van dit beleidskader zijn er binnen de gemeente Hellevoetsluis geen laadpleinen.

Uitgangspunten voor gebruik en uitrol openbaar laadnetwerk

Doelgroepen

De openbare laadvoorzieningen in de gemeente Hellevoetsluis kunnen worden gebruikt door alle bestuurders van elektrische voertuigen. Onder elektrisch voertuig wordt verstaan: elk voertuig dat in de openbare ruimte via een laadpaal kan worden opgeladen omdat het voertuig hier technisch toe in staat is, waaronder een elektrische personenauto, -bestelbus, -motorfiets, Light Electric Vehicle (zoals de e-scooter of Birò) of Plug-in hybride elektrische auto en op basis van het parkeerbeleid mag worden geparkeerd op een openbaar parkeervak.

Het openbaar laadnetwerk is beperkt bruikbaar voor zwaar vervoer (trucks, bussen, touringcars). Zowel de technische vereisten, de inrichting en locatie van openbare laadlocaties als het gebruikspatroon van dit type voertuigen maken het openbaar laadnetwerk minder geschikt voor deze voertuigen. Om deze reden valt het zwaar vervoer buiten de scope van dit beleidskader. Wel blijft de gemeente Hellevoetsluis de ontwikkelingen volgen om eventueel te kunnen faciliteren in het laadnetwerk voor zwaar vervoer.

Ladder van Laden

Uitgangspunt van dit laadkader is dat (gebrek aan) laadinfrastructuur geen belemmering mag vormen voor de overstap naar elektrisch vervoer. Hierbij wordt de 'ladder van laden' gehanteerd; openbaar laden op straat is slechts de gewenste oplossing wanneer EV-rijders geen gelegenheid hebben om te parkeren op eigen terrein en aldaar een laadpunt te realiseren.⁸

Plaatsing van laadpunten op eigen terrein valt onder de eigen verantwoordelijkheid van burgers en bedrijven, individueel of verenigd in een Vereniging van Eigenaren (VvE). De gemeente heeft daar geen zeggenschap over. Wanneer geparkeerd kan worden op eigen terrein, zal de aanvraag voor publieke laadvoorzieningen niet gehonoreerd worden. Dit voorkomt dat parkeren op eigen terrein verschuift naar openbaar terrein. Het onderhavige beleidskader is volgend aan plaatselijk parkeerbeleid. VvE's hebben een eigen verantwoordelijkheid ten aanzien van de realisatie van laadpunten bij eigen parkeervoorzieningen.

Realisatie van laadpunten op privaat terrein dat opengesteld wordt voor laden door derden (semi-openbare laadpunten) kan daarnaast een rol spelen in het faciliteren van de groei van elektrisch vervoer.

Geen verlengd private aansluiting en openbaar laden vanuit de woning

Uit de door Rotterdam uitgevoerde pilot met Verlengd Private Aansluiting (VPA) van laadpalen is gebleken dat VPA laadpalen niet als volwaardige openbare laadpunten ingezet kunnen worden. In dit kader wordt deze vorm van laden niet gefaciliteerd. Daarnaast blijft het laden vanuit een woning naar een openbare parkeerplaats door middel van een kabel over de stoep ongewenst. De Algemene Plaatselijke Verordening verbiedt het om zonder vergunning van het college of de burgemeester de weg of weggedeelten anders te gebruiken dan overeenkomstig de publieke functie daarvan. Alle bewoners die geen mogelijkheid hebben tot parkeren op eigen terrein en de realisatie van een laadpunt aldaar, kunnen een aanvraag indienen voor een openbaar laadpunt.

⁸ De "ladder van laden" is een voorkeursvolgorde van laden wat door Hellevoetsluis wordt gehanteerd: laden op privéterrein heeft de voorkeur, omdat dit de laagste maatschappelijke kosten oplevert en laagste laadprijs voor de gebruiker. Openbaar laden op straat is slechts de gewenste oplossing wanneer gebruikers geen gelegenheid hebben om te parkeren op eigen terrein.

Reguliere laadpunten als basis van het openbaar laadnetwerk

Het beleid van Hellevoetsluis is er op gericht om door middel van de reguliere laders het publiek opladen van het voertuig te faciliteren. Dit zijn laadpalen met twee laadpunten die een laadvermogen van minimaal 3,7 kW en maximaal 22 kW per laadpunt bieden, afhankelijk van het type voertuig, laadpaal en tijdstip. Reguliere laadpunten kunnen daarnaast ook geclusterd geplaatst worden in de vorm van een zogenaamd laadplein. De belangrijkste argumenten om de reguliere lader centraal te stellen zijn:

- Uit data-analyse blijkt dat elektrische rijders vooral laden wanneer de auto thuis of op het werk staat geparkeerd. Om elektrisch rijden optimaal te stimuleren is het van belang om daarbij aan te sluiten. De duur van het laden (6-12 uur voor een volle accu, afhankelijk van het model auto) sluit aan op de verblijfsduur op deze locaties.
- Mits goed ruimtelijk ingepast, is de druk op de buitenruimte het laagst: in beginsel worden reguliere laders worden geplaatst bij bestaande parkeervakken. In tegenstelling tot snelladers die vaker geplaatst zullen worden op separate gronden met bijbehorende vakken en weginfrastructuur. Tevens hebben snelladers vaak aanvullende objecten nodig (transformatorkast, aansluitingskast, etc).
- Bij reguliere laders in het algemeen en laadpleinen in het bijzonder, bestaat de mogelijkheid om de laadsnelheid en tijdstip van laden aan te passen aan de beschikbare capaciteit op het netwerk en het aanbod van stroom (stroomprijzen).

Binnen de gemeente Hellevoetsluis zullen enkel voor specifieke doeleinden en doelgroepen mogelijk snelladers (≥ 50 kW) worden geplaatst om de transitie naar elektrisch rijden te ondersteunen. Zie hiervoor ook hoofdstuk 4 over snelladers.

De gemeente Hellevoetsluis staat ervoor open om te (blijven) experimenteren met nieuwe en innovatieve laadpunten in de openbare ruimte.

Groene stroom

Voor alle laadpunten op gemeentelijke gronden (reguliere laders en snelladers) wordt het gebruik van groene stroom als voorwaarde gesteld. Hiermee wordt energie bedoeld uit duurzame, hernieuwbare bronnen.

3. Beleid realisatie reguliere openbare laadpunten

Dit hoofdstuk gaat in meer detail in op (1) de aanleidingen en besluitvorming tot uitbreiding van het laadnetwerk, (2) de criteria bij locatiekeuze en plaatsing van een laadpunt en (3) de richtlijnen voor het gebruik van openbare laadpunten.

Uitbreiding van het laadnetwerk

Om te zorgen dat de laadpalen die in Hellevoetsluis worden geplaatst optimaal worden gebruikt, worden laadpalen geplaatst wanneer er voldoende vraag is. Voor de plaatsing van een aangevraagde laadpaal geldt daarom een minimumafname van 2.000 kWh per jaar. Dit staat voor ongeveer 10.000 elektrisch gereden kilometers door één of meerdere auto's.

EV-rijders in Hellevoetsluis kunnen een aanvraag indienen voor uitbreiding van het laadnetwerk in de buurt van hun woning of werkplek. Daarnaast kan de gemeente op basis van inzicht in data besluiten om opdracht te geven tot uitbreiding van het laadnetwerk.

Het proces van aanvraag en realisatie van nieuwe laadpunten wordt door middel van een aanvraagportaal (laadpaalnodig.nl) gestroomlijnd. Hierin is de actuele status zichtbaar voor gemeente en concessiehouder. Ook zijn taken en rollen helder en inzichtelijk voor gemeente en concessiehouder.

Werkwijze bij aanvraag vraaggestuurd

EV-rijders binnen Hellevoetsluis kunnen een verzoek tot "uitbreiding van het laadnetwerk" indienen.⁹ Hierbij wordt minimaal getoetst:

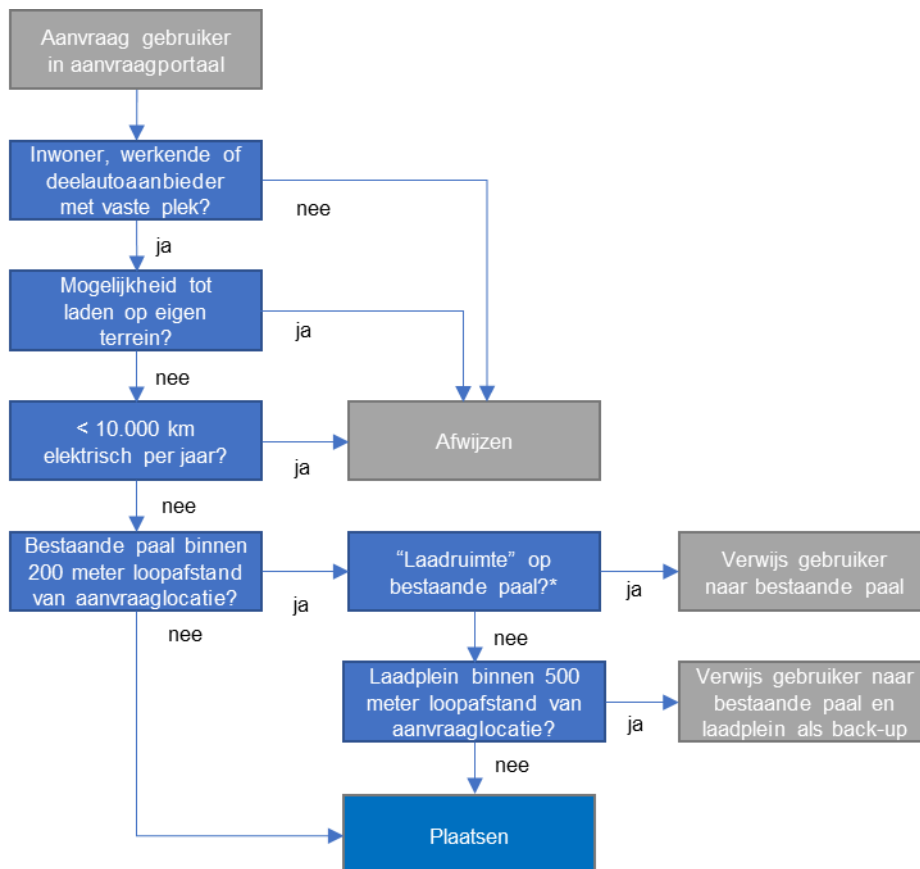
- of de indiener een inwoner van Hellevoetsluis, werkende in Hellevoetsluis of een aanbieder van een elektrische deelauto met een vaste standplaats in Hellevoetsluis is;
- of de aanvrager geen gelegenheid heeft om te parkeren op eigen terrein of werkterrein waar een laadpunt geplaatst kan worden;
- of de indiener een elektrisch voertuig heeft gekocht/geleased;
- of de indiener in het bezit is van een parkeervergunning in geval van een aanvraaglocatie in betaald parkeren gebied.¹⁰ Er dient een kopie van de parkeervergunning te worden overlegd. Zonder parkeervergunning kan geen laadpaal in de openbare ruimte aangevraagd worden;
- of binnen een loopafstand van 200 meter geen afdoende laadruimte (volgens gebruiksdata) is binnen de bestaande laadinfrastructuur;
- of de indiener in het bezit is van een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken. Indien de indiener beschikt over een elektrisch voertuig en een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken, dan wordt de laadpaal geplaatst bij deze parkeerplaats en worden beide parkeervakken bij de laadpaal bestemd tot laadvak. De laadvakken zijn een combinatie van een gehandicaptenparkeerplaats met laadmogelijkheid en een openbaar laadvak voor het laden van overige elektrische voertuigen.

⁹ Het is belangrijk om hierbij op te merken dat EV-rijders geen aanvraag kunnen doen voor een 'eigen' openbare laadpaal: openbare laadpalen zijn per definitie voor iedereen beschikbaar en zijn niet exclusief voor gebruik bestemd door de aanvrager. In plaats daarvan kunnen EV-rijders wel verzoeken het openbaar laadnetwerk uit te breiden. Opgemerkt dient te worden dat snelladers niet worden meegenomen in de aanwezige laadinfrastructuur.

¹⁰ Op het moment van schrijven van dit beleidskader is er binnen de gemeente Hellevoetsluis geen sprake van betaald parkeren. Indien er binnen de gemeente Hellevoetsluis alsnog betaald parkeergebieden worden gerealiseerd tijdens de geldigheidsduur van dit onderhavige beleidskader, geldt de werkwijze zoals omschreven bij het onderhavige opsommingsteken.

Als aan bovenstaande criteria wordt voldaan, volgt plaatsing van een nieuwe openbare laadpaal.

Figuur 5 geeft de aanvraagprocedure weer in een beslisboom. Daaronder wordt een aantal beslispunten nader toegelicht.



* Laadruimte wordt bepaald door de combinatie van het gebruik en verbruik van de laadpunten en het aantal parkeervakken in de specifieke omgeving.

Figuur 5: Beslisboom bij behandeling verzoek tot uitbreiding van het laadnetwerk¹¹

Mogelijkheid tot laden op eigen terrein

Zoals benoemd, heeft laden op eigen terrein de voorkeur en dient dit als criterium voor het inwilligen van het verzoek tot uitbreiding van het laadnetwerk.

Er wordt rekening gehouden met aanvragers die wel kunnen parkeren op eigen terrein, maar voor wie de realisatie van een laadpunt om technische redenen niet haalbaar is doordat er een grote afstand is tussen woning en parkeerplaats (het zogenaamde mandelig terrein), waarbij het kabeltracé door de

¹¹ Op het moment van schrijven van dit beleidskader zijn er binnen de gemeente Hellevoetsluis geen laadpleinen. Indien er binnen de gemeente Hellevoetsluis alsnog laadpleinen worden gerealiseerd tijdens de geldigheidsduur van dit onderhavige beleidskader, geldt de werkwijze zoals omschreven in het slotstuk van de aanvraagprocedure zoals weergegeven in de beslisboom.

openbare ruimte moet lopen en de laadpaal in veel gevallen op openbaar trottoir geplaatst zou moeten worden omdat er geen bevestiging/plaatsing op het mandelig terrein mogelijk is. In zo'n situatie kan voor deze aanvrager een laadpaal in de openbare ruimte geplaatst worden, indien er beschikbare parkeervakken in de openbare ruimte zijn.

Laadruimte op bestaande paal

De gemeente streeft naar optimaal gebruik van het bestaande laadnetwerk en de openbare ruimte. Daarom wordt bekeken of het bestaande openbare netwerk van laadpunten zogenaamde 'laadruimte' biedt voor de nieuwe gebruiker.¹² Het uitgangspunt is dat een laadobject laadruimte biedt als er nog 1 of meer laadvakken aanvullend gereserveerd kunnen worden en/of het verbruik lager ligt dan gemiddeld 250 kWh/laadpunt/maand en/of het aantal transactie lager is dan gemiddeld 25 transacties/laadpunt/maand. Per geval wordt daarnaast de omgeving, het type gebruikers en de aanvraag in ogenschouw genomen om te bepalen of de laadruimte ook daadwerkelijk leidt tot genoeg beschikbaarheid voor de EV-rijders in de omgeving.

Als binnen een loopafstand van 200 meter van het adres van de aanvrager een laadpaal staat waar nog laadruimte is, wordt de nieuwe gebruiker naar deze laadpaal verwezen. Wanneer zich ook binnen een loopafstand van 500 meter een laadplein bevindt met laadruimte, kan dat eveneens aanleiding zijn om de aanvrager te verwijzen naar de laadpaal binnen 200 meter met het laadplein als beschikbare back-up binnen 500 meter.

Wanneer bij bestaande laadpalen of laadpleinen in de omgeving nog niet alle parkeervakken zijn bestemd als laadvakken, kan door het reserveren van een extra vak de beschikbaarheid van de laadpaal vergroot worden en op deze manier het laadnetwerk worden uitgebreid.

Werkwijze bij plaatsing laadpaal in opdracht van gemeente datagestuurd

De behoefte om niet alleen vraaggestuurd, maar ook proactief, dus in opdracht door de gemeente, laadpalen te plaatsen wordt steeds groter. Het aantal elektrische voertuigen groeit en de opkomst van de tweedehandsmarkt maakt dat vraaggestuurde plaatsing van nieuwe laadpalen niet langer voldoet vanwege de lange doorlooptijden. De gemeente kan op basis van bestaand gebruik of verwacht gebruik in de toekomst, opdracht geven tot het plaatsen van een laadpaal in de openbare ruimte. Leidend criterium hierbij is dat de gemeente een jaarlijks verbruik van 2.000 kWh of meer verwacht op de laadpalen waarvoor opdracht tot plaatsing gegeven wordt. Hiermee is voor de nieuwe laadpaal een positieve businesscase te verwachten.

Zo'n opdracht kan voortkomen uit gebruiksdata of de verwachting van toekomstig (toenemend) gebruik op basis van verschillende ontwikkelingen. Denk daarbij aan het huidige intensieve gebruik van bestaande laadpunten, de verwachte vraag en een verwachte positieve businesscase.

Een plankaart, ook wel een prognosekaart genoemd, kan in een keer strategisch meerdere toekomstige laadlocaties concretiseren. Plankaarten worden opgesteld aan de hand van prognoses (data), zodat tijdig in de aankomende laadbehoefte kan worden voorzien. De locaties op zo'n kaart zullen voldoen aan de

¹² Een laadpaal in de openbare ruimte heeft standaard twee laadpunten. Beide laadpunten zijn na de realisatie van een laadpaal bruikbaar, maar in beginsel reserveert de gemeente Hellevoetsluis slechts één laadvak. Echter, het streven is om beide laadpunten (uiteindelijk) te gebruiken en per oplaadpaal dus twee plaatsen (laadvakken) in te richten. De gemeente neemt dan ook een verkeersbesluit voor twee parkeervakken. Het tweede parkeervak wordt als laadvak ingericht wanneer er voldoende laadbehoefte is.

plaatsingscriteria zoals neergelegd in dit onderhavige beleidskader, om de laadpunten zo goed mogelijk in de openbare ruimte in te passen. Bij het opstellen van de plankaarten kan bijvoorbeeld rekening worden gehouden met eisen en wensen met betrekking tot vindbaarheid, nabijheid, toegankelijkheid en het minimaliseren van ruimtelijke impact, enzovoorts.

Verkeersbesluit

De gemeente kan vervolgens één verzamelverkeersbesluit nemen, waarin alle nieuwe laadlocaties worden vastgelegd inclusief de daarbij behorende parkeervakken, om de doorlooptijd van het plaatsingsproces te verkorten. In tegenstelling tot een verkeersbesluit van (slechts) één laadpaal met twee parkeervakken, is een dergelijk verzamelverkeersbesluit dus omvangrijker. Niet uitgesloten is dat een verzamelverkeersbesluit ook een combinatie kan zijn van een verkeersbesluit naar aanleiding van een of meerdere aanvra(a)g(en) (dus vraaggestuurd), alsmede een datagestuurd verkeersbesluit aan de hand van een plankkaart (dus in opdracht van de gemeente), dus met één of meerdere locaties tezamen.

Een verzamelverkeersbesluit heeft mede tot doel om toekomstige laadpalen met de daarbij behorende laadvakken te reserveren, alvorens ze daadwerkelijk als dusdanig worden gerealiseerd. Vraaggestuurde verzoeken kunnen mogelijk worden versneld, omdat voor de realisatie van een laadlocatie terug kan worden gevallen op een eerder aangewezen laadlocatie vanuit een datagestuurd verzamelverkeersbesluit.

De gemeente Hellevoetsluis is zich ervan bewust dat het niet wenselijk is om de tijdspanne tussen een genomen verzamelverkeersbesluit en de daadwerkelijke realisatie(s) oneindig te laten zijn. Het streven is ernaar een genomen verzamelverkeersbesluit tweejaarlijks te herzien.

Tabel 1 toont een aantal verschillende situaties en bijbehorende criteria waarin de gemeente opdracht kan geven tot de plaatsing van een nieuwe laadpaal. In de volgende paragrafen worden deze verder toelicht.

Tabel 1: Aanleidingen en criteria voor opdracht plaatsing laadpalen door de gemeente

Aanleiding opdracht tot plaatsing	Criterium
Intensief gebruik van bestaande laadpunten	Verwacht verbruik van ≥ 2.000 kWh/jaar gebaseerd op bestaand gebruik van: <ul style="list-style-type: none"> • gemiddeld ≥ 250 kWh/laadpunt/maand en/of • gemiddeld ≥ 25 transacties/laadpunt/maand
Verwachte vraag	Verwacht verbruik van ≥ 2.000 kWh/jaar gebaseerd op prognoses en/of toekomstige ontwikkelingen
Verwachte positieve businesscase	

Plaatsen op basis van intensief gebruik van bestaande laadpunten

Indien laadpunten in een bepaald gebied veel gebruikt worden en verwacht wordt dat uitbreiding op termijn nodig is, kan de gemeente opdracht geven om op voorhand een nieuwe laadpaal in de omgeving bij te plaatsen, en niet te wachten op nieuwe aanvragers.

Criteria:

- gemiddeld 250 kWh of meer per maand per laadpunt en/of gemiddeld 25 transacties of meer per maand per laadpunt;
- alle mogelijke daartoe bestemde parkeervakken rondom laadpalen zijn reeds als laadvak gereserveerd;
- geen laadpaal binnen 200 meter of laadplein binnen 500 meter met “laadruimte”;
- locatiebepaling o.b.v. laaddata en prognoses.

Het hoge gebruik dient zich structureel te manifesteren over de loop van een langere periode.¹³

Plaatsen op basis van verwachte vraag

In gebieden waar het laadnetwerk nog niet toereikend is, maar wel te verwachten is dat er binnen afzienbare tijd meer openbare laadvraag komt, kan de gemeente opdracht geven tot het plaatsen van een of meerdere laadpalen. Hiermee wordt voorkomen dat niet snel genoeg aan de laadbehoefte kan worden voldaan als de groei van elektrische auto's of laadbehoefte in zo'n gebied toeneemt.

Bij nieuwbouwprojecten zijn nog geen bewoners of aanvragers van laadpalen, maar die zijn wel te verwachten. In het inrichtingsplan voor de nieuwe wijk of het nieuwe project kan rekening worden gehouden met locaties voor laadpalen. In plaats van wachten op aanvragen kan de gemeente opdracht geven een of meerdere laadpalen, bijvoorbeeld ten tijde van oplevering van het gebied, te plaatsen.

Plaatsen op basis van een door de gemeente verwachte positieve businesscase

Op locaties waar veel bezoekers verwacht worden (sportaccommodatie, theater, bedrijventerreinen, et cetera) of daar waar zogenaamde mobiliteitshubs bestaan of worden gerealiseerd, kan de gemeente opdracht geven tot het plaatsen van een of meerdere laadpalen in de openbare ruimte. De positieve businesscase kan verwacht worden op basis van eigen inschatting door de gemeente of op basis van signalen uit het gebied.

Locatiekeuze en plaatsing openbare laadpunten

Locatie laadpaal

Het bepalen van een locatie van de laadpaal is maatwerk en moet aan een aantal criteria voldoen (zie bijlage Criteria locatiekeuze). Daarnaast wordt het locatievoorstel getoetst op o.a. te verwachten werkzaamheden op die locatie en verkeersveiligheid.

Bij het bepalen van een locatie worden factoren als 'vindbaarheid' 'zichtbaarheid' en 'bruikbaarheid' voor andere potentiële gebruikers meegewogen. Bij voorkeur wordt een laadpaal niet voor de deur van de aanvrager geplaatst, om te voorkomen dat de openbare laadpaal als 'eigen' laadpaal gezien wordt door aanvrager en buurtbewoners.

¹³ Het aantal maanden dat geldt als structureel intensief gebruik zal per locatie en situatie verschillen.

In principe worden er geen reguliere laadpalen geplaatst binnen blauwe zones. Het parkeren binnen deze gebieden is gericht op kort parkeren (zoals stop-and-shop). Het laden bij een regulier laadpunt duurt meerdere uren en staat derhalve haaks op het principe van kort parkeren.

Inrichting laadvakken

Bij plaatsing van een reguliere laadpaal wordt er in beginsel één parkeervak ingericht als laadvak, zodat de laadpaal daadwerkelijk beschikbaar is voor elektrische voertuigen. Zodra de laadbehoefte afdoende toeneemt wordt een tweede parkeervak ingericht. De parkeervakken die worden ingericht zijn bestaande parkeervakken zodat er geen extra parkeervakken worden gecreëerd voor elektrische voertuigen. In sommige gevallen blijft slechts één parkeervak afgekruist. De gemeente maakt deze afweging zelf, denk bijvoorbeeld in het geval van een kleine groep gebruikers.

Het inrichten van laadvakken houdt in dat de parkeervakken worden voorzien van een kruis en tegel met oplaadsymbool en een verkeersbord (RVV-bord E4) met onderbord 'Opladen elektrische voertuigen' (zie bijlage Inrichting laadvakken). Het verkeersbord en de bijbehorende flessenhalspaal worden bij voorkeur geïntegreerd met de laadpaal om het aantal objecten in de openbare ruimte te verminderen.

De parkeervakken bij laadpalen in het openbare gebied worden niet 'op kenteken' gereserveerd, zodat de laadpalen voor alle elektrische voertuigen te gebruiken te zijn. Uitzondering hierop zijn personen die een parkeerplaats op kenteken hebben (bijvoorbeeld een gehandicaptenparkeerplaats). Zij behouden deze parkeerplaats als zij elektrisch gaan rijden. In dat geval wordt de laadpaal geplaatst bij het 'eigen' parkeervak en wordt het parkeervak ernaast ook bestemd als publiek laadvak.

Voor een elektrische deelauto, die gedeeld wordt door een aantal gebruikers uit een buurt, wordt na toetsing van het verzoek een laadpaal geplaatst waarbij één parkeervak wordt gereserveerd voor de deelauto (met speciale bebording) en het tweede parkeervak wordt bestemd voor publiek laden door elektrische voertuigen.

Laadpleinen

Op locaties met een geconcentreerde hoge vraag kunnen bestaande aansluitingen uitgebreid worden met extra laadpalen of kan worden besloten tot plaatsing en inrichting van een laadplein.¹⁴

Wanneer nieuwe aanvragen voor reguliere laders in de gebieden rondom laadpleinen komen, wordt rekening gehouden met de aanwezigheid van bestaande palen en/of het laadplein en kunnen toekomstige EV-rijders naar deze laadpleinen worden verwezen.

¹⁴ Op het moment van schrijven van dit beleidskader zijn er binnen de gemeente Hellevoetsluis geen laadpleinen. Indien er binnen de gemeente Hellevoetsluis alsnog laadpleinen worden gerealiseerd tijdens de geldigheidsduur van dit onderhavige beleidskader, geldt de werkwijze zoals omschreven in het slotstuk van de aanvraagprocedure zoals weergegeven in de beslisboom.

Overige Innovatieve laadmethoden

Experimenten met nieuwe en innovatieve laadpunten in de openbare ruimte blijven plaatsvinden. Daarbij wordt bijvoorbeeld bekeken of de toepassingen gebruiksvriendelijk zijn en elektrisch rijden goedkoper kan worden gemaakt voor de maatschappij en de gebruiker.

Gebruik laadpunt

Openbare laadpunten en -vakken kunnen door alle gebruikers van elektrische voertuigen worden gebruikt om op te laden. Het criterium voor het gebruik van het laadvak is dat de stekker van het voertuig aangesloten is op een laadpunt.¹⁵

Het kader ten aanzien van laden van elektrische voertuigen is volgend op het geldende parkeerbeleid. Het parkeerbeleid zal derhalve worden gevolgd.

Laadpaalkleven

Omdat elektrisch rijden nog steeds in ontwikkeling is, wil de gemeente Hellevoetsluis vooralsnog niet door middel van beprijzen het laadpaalkleven tegengaan. Het is van belang om laadpaalkleven te blijven monitoren, zeker bij steeds hogere bezetting van het laadnetwerk. De gemeente Hellevoetsluis zal positieve prikkels om het voertuig te verplaatsen blijven onderzoeken en eventueel inzetten om zo mogelijke excessen in laadpaalkleven (>24 uur aangesloten) tegen te gaan.

¹⁵ Op het moment van schrijven van dit beleidskader is er binnen de gemeente Hellevoetsluis (nog) geen sprake van betaald parkeren. De mogelijkheid bestaat dat er voor bepaalde (deel)gebieden op termijn betaald parkeren wordt ingevoerd. Mogelijk wordt daarin geen enkele doelgroep vrijgesteld van parkeerbelasting. Het kan dus evengoed voor gaan komen dat geparkeerde elektrische auto's op zowel een normaal parkeervak of een laadvak in een betaald-parkeergebied parkeergeld dienen te gaan betalen. Bij regelgeving kan daar eventueel van worden afgeweken. Opgemerkt wordt dat, nadat er beleid aangaande betaald parkeren is aangenomen, voor het indienen van een verzoek tot uitbreiding van het openbaar laadnetwerk, eigenaren of gebruikers van elektrische auto's in gebieden waar betaald parkeren geldt over een parkeervergunning dienen te beschikken. Zonder deze parkeervergunning zal het verzoek worden afgewezen.

4. Beleid realisatie van snelladers

Snelladers kunnen een belangrijke rol spelen in het laadnetwerk, aanvullend op de behoefte op regulier laden. Van deze aanvullende rol kan bijvoorbeeld sprake zijn in de volgende gevallen:

- bijladen onderweg;
- back up bij onvoldoende beschikbaarheid van reguliere laders;
- stimuleren en verhogen gebruiksgemak zakelijke veelrijders.

In Hellevoetsluis is op het moment van schrijven van dit beleidskader een snellader beschikbaar aan de Struytse Hoeck. Wanneer er een behoefte blijkt te zijn aan meer snelladers, wordt de vraag hiernaar eventueel voorgelegd aan de markt.

Realisatie snelladers ten behoeve van bijladen onderweg

Het realiseren van snelladers voor het bijladen onderweg wordt eveneens overgelaten aan de markt. Vooral langs snelwegen worden momenteel snelladers geplaatst die deze rol kunnen vervullen. Daar waar de markt kansen ziet om ook binnen de gemeentegrenzen snelladers te plaatsen, zal de gemeente zo veel mogelijk meewerken aan het realiseren hiervan. De gemeente zal daar niet zelf het initiatief toe nemen. Hierbij is de gemeente gebonden aan haar publiekrechtelijke taak. Dit houdt in dat alle aanbieders van snelladers dezelfde mogelijkheden dienen te krijgen en dat de gemeente een eigen afweging van belangen kan maken in het toestaan of weigeren van het realiseren van snelladers op bepaalde locaties (bijvoorbeeld op grond van bestemmingsplan, verkeer aantrekkende werking of zichthinder omwonenden). De gemeente behoudt zich het recht voor om de voorgestelde snellader in de openbare ruimte al dan niet te laten realiseren.

Realisatie snelladers als back up

Daar waar snelladers nodig zijn, omdat de vraag groter is dan waar het aanbod aan reguliere laders in kan voorzien, kan de gemeente marktpartijen uitnodigen om deze snelladers te realiseren. De gemeente kan hiertoe het initiatief nemen als het gebruik van de bestaande reguliere laadpunten daartoe aanleiding geeft. Aanleiding voor dit initiatief zouden kunnen zijn: additionele behoefte vanuit specifieke doelgroepen, ruimtelijke overwegingen, onvoldoende realisatiecapaciteit voor reguliere laders.

Realisatie snelladers ter stimulering veelrijders

Strategisch geplaatste openbare snelladers kunnen de transitie op het gebied van verduurzaming faciliteren en tegelijkertijd het laadnetwerk in de gemeente Hellevoetsluis versterken voor alle EV-rijders. Waar nodig pakt de gemeente hier een regierol in.

Locatie snelladers

Snelladers worden zo veel mogelijk gerealiseerd buiten de openbare weg, dus op private grond of door gemeente uitgegeven grond. Te denken valt aan parkeerterreinen bij winkels, bedrijven, medische centra en tankstations. De redenen hiervoor zijn:

- door het gebruik van bestaande (zware) huisaansluitingen, zoals bijvoorbeeld aanwezig bij tankstations en bedrijven, zijn de realisatiekosten van de snellader lager;
- handhaving op misbruik van de snellaadvakken als parkeervak is simpeler: handhaving kan geschieden vanuit de eigenaar/gebruiker van de grond zonder inmenging van de gemeente. Handhaving is daarmee niet afhankelijk van de gemeente. Daarnaast is het voor de gebruikers eenduidiger welk gebruik wordt verwacht: bij een tankstation parkeer je niet, op een openbaar parkeervak wel.

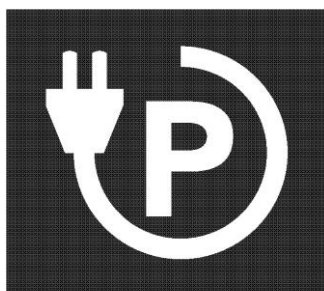
Wanneer snelladers wel in de openbare ruimte worden gerealiseerd, gaat de aandacht uit naar parkeervakken op locaties waar geen lange verblijfsduur is. Daarnaast wordt de maximale laadtijd gedefinieerd en gecommuniceerd door middel van een verkeersbord.

Voor alle snelladers geldt dat het realiseren van snelladers geen recht geeft aan de marktpartij(en) om plaatsing van reguliere laders of snelladers door anderen in de omgeving te hinderen.

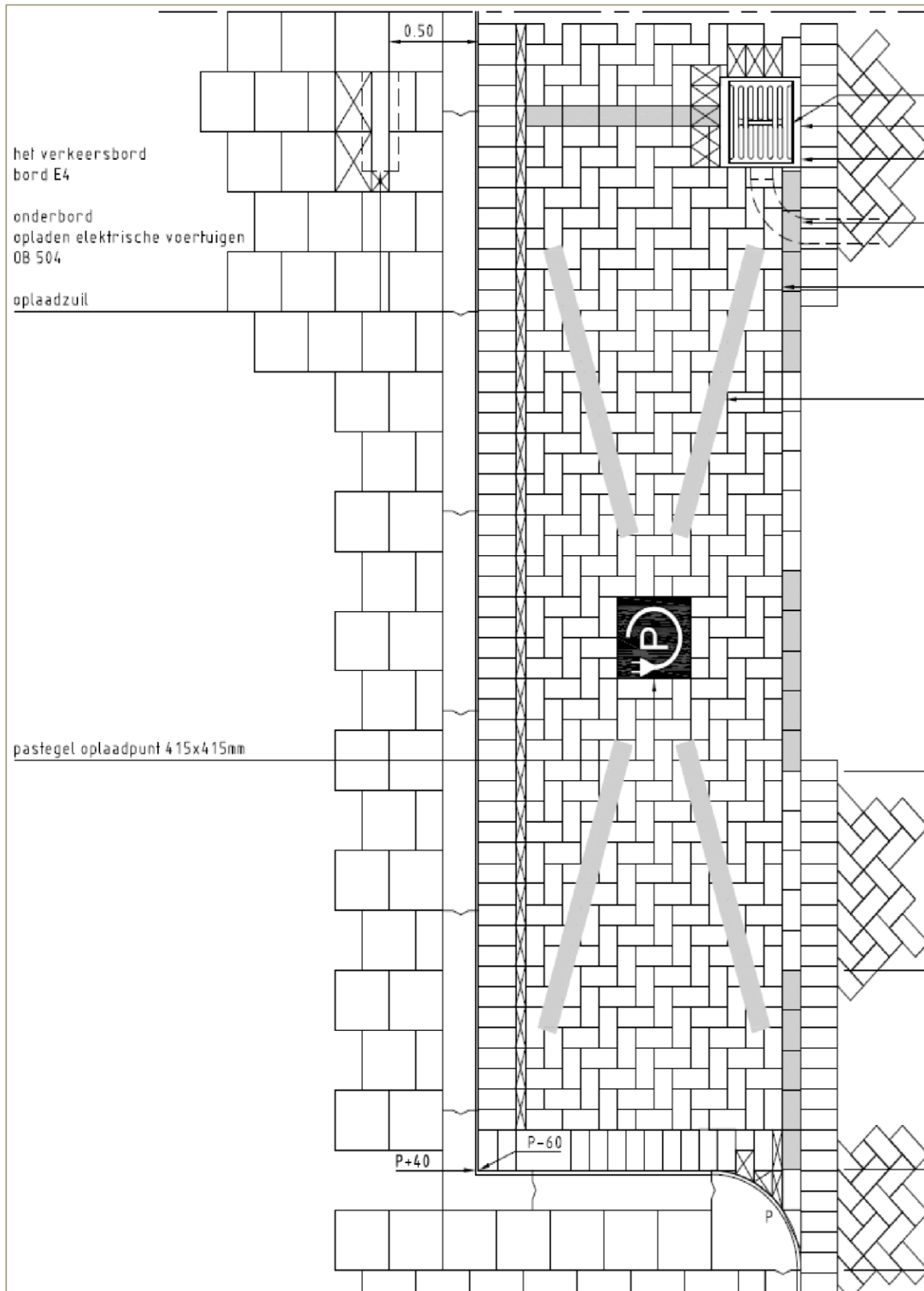
Bijlage – Inrichting laadvakken

Voor de inrichting van de laadvakken op straat is een standaard inrichting gemaakt, welke regionaal wordt gehanteerd. De standaard inrichting ziet er als volgt uit:

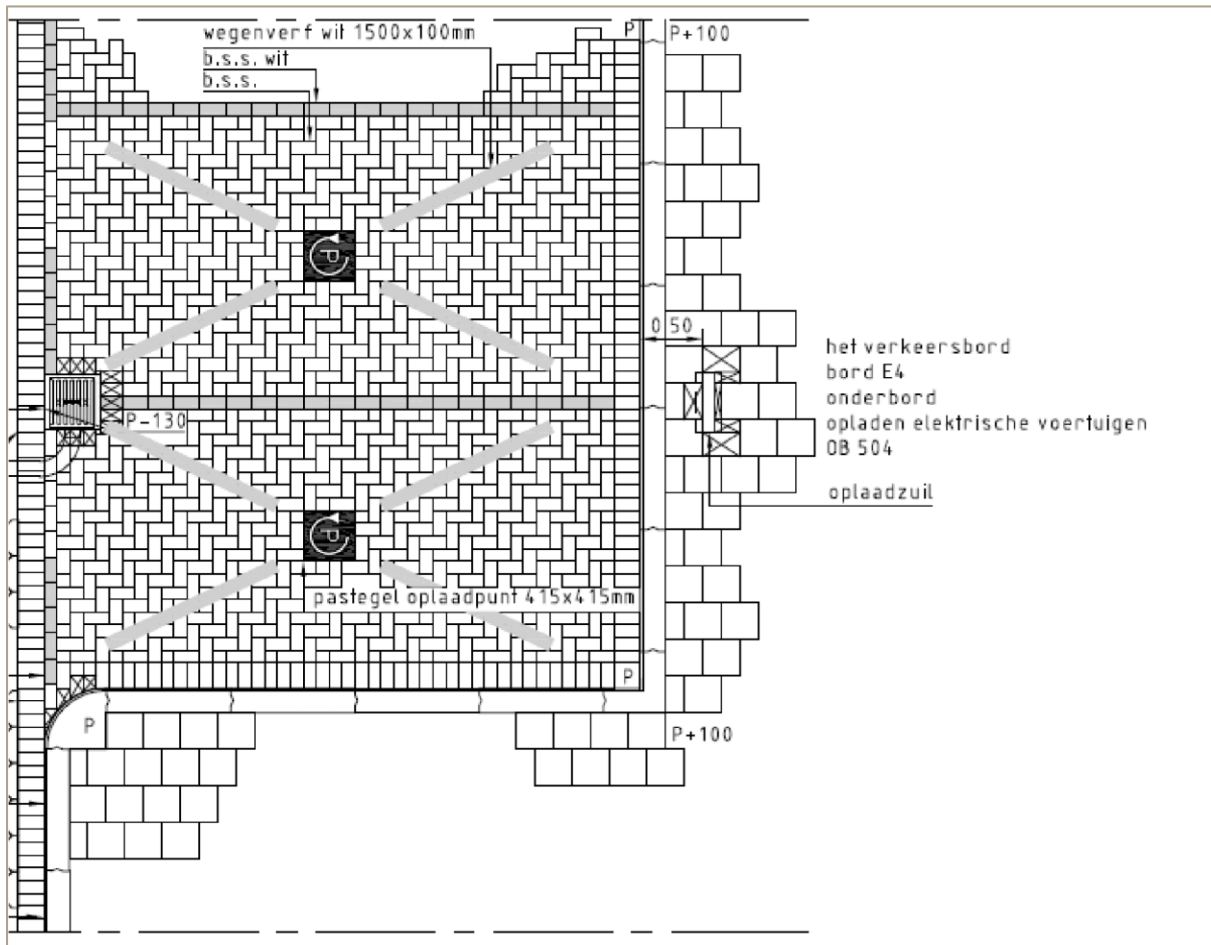
- de laadpaal wordt geplaatst op de scheidingslijn tussen twee parkeervakken ((toekomstige) laadvakken), en staat circa 50 cm uit de band;
- het verkeersbord wordt bij voorkeur geïntegreerd met de laadpaal, opdat er één element in de buitenruimte wordt geplaatst;
- het verkeersbord bestaat uit het bord E4, met onderbord 'Opladen elektrische voertuigen' en een onderbord met minimaal één en mogelijk twee pijlen wijzend naar het (de) laadvak(ken);
- het verkeersbord met onderbord wordt technisch als één bord uitgevoerd;
- het laadvak wordt voorzien van een kruis;
- in het midden van elk laadvak wordt een oplaadsymbool geplaatst (zie Figuur 1). Bij elementenverharding wordt het symbool als tegel (40 x 40 cm) geplaatst en bij asfaltverharding als thermoplast;
- rondom de laadvakken wordt - indien nog niet aanwezig - belijning aangebracht conform SWD;
- Figuur 2 en Figuur 3 tonen de inrichting van een langsparkeervak respectievelijk een haakspaarkeervak als laadvak;
- Van bovenstaande kan in specifieke gevallen worden afgeweken indien de fysieke situatie daarom vraagt.



Figuur 1: Oplaadsymbool dat in het midden van het laadvak wordt geplaatst als tegel.



Figuur 2: Inrichting laadvakken bij langsparkeren



Figuur 3: Inrichting laadvakken bij haaksparkeren

Bijlage – Aanvraag- en realisatieproces

Het proces van plaatsing 'op straat' is onder te verdelen in een aantal fases. De werkzaamheden worden zoveel mogelijk bij de concessiehouder (= leverancier laadpunt) gelegd.¹⁶

1. De aanvraag (het verzoek tot uitbreiding van het laadnetwerk) wordt gedaan door de EV-rijder via het aanvraagportaal www.laadpaalnodig.nl. De aanvraag wordt in behandeling genomen door de concessiehouder. De concessiehouder beoordeelt de aanvraag; controleert of de aanvraag compleet is en of er sprake is van eigen parkeergelegenheid waar geladen kan worden.
2. Indien de aanvrager beschikt over een elektrische auto én een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken, dan wordt de laadpaal geplaatst bij deze parkeerplaats en worden beide parkeervakken bestemd tot laadvak. De laadvakken zijn een combinatie van een gehandicaptenparkeerplaats met laadmogelijkheid en een laadvak voor het laden van overige elektrische voertuigen.
3. Vervolgens kijkt de concessiehouder of er een bestaande laadpaal binnen 200 meter loopafstand van het aanvraagadres staat en of bij deze laadpaal nog laadruimte over is. Indien dit het geval is, wordt de aanvrager naar de bestaande laadpaal verwezen.
4. Staat er nog geen laadpaal binnen 200 meter loopafstand van het adres van de aanvrager of staat er binnen 200 meter een laadpaal waar het verbruik gemiddeld (ruim) boven 250 kWh/per laadpunt/per maand ligt, dan maakt de concessiehouder een locatievoorstel voor het plaatsen van een laadpaal.
5. Dit locatievoorstel wordt ter beoordeling en goedkeuring voorgelegd aan de gemeente.¹⁷
6. Indien de gemeente akkoord is met de locatie voor de laadpaal, krijgt de concessiehouder de opdracht een offerte aan te vragen bij de netbeheerder. Indien de gemeente niet akkoord is met de locatie doet zij een alternatief locatievoorstel aan de concessiehouder. Vanuit haar eindverantwoordelijkheid voor de openbare ruimte beslist de gemeente te allen tijde over de locatie.
7. De gemeente maakt, na goedkeuring van de locatie door de netbeheerder, een verkeersbesluit voor de 2 parkeervakken bij de laadpaal. Dit besluit wordt op de voor de gemeente gebruikelijke wijze gepubliceerd in het Digitale Gemeentebblad via www.officielebekendmakingen.nl/gemeentebblad, waarna belanghebbenden gedurende 6 weken de gelegenheid hebben bezwaar aan te tekenen tegen het verkeersbesluit.
8. Tijdens deze 6 weken bereidt de concessiehouder, met de netbeheerder en eventueel onderaannemers, de aansluiting en plaatsing van de laadpaal voor.
9. Als de laadpaal geplaatst is doet de concessiehouder een technische test (SAT) en wordt de laadpaal opgeleverd.
10. De concessiehouder levert het SAT-formulier aan bij de gemeente via het aanvraagportaal.

Alle hierboven vermelde acties van concessiehouder en gemeente verlopen via het aanvraagportaal www.laadpaalnodig.nl. Hierdoor is inzichtelijk in welke fase een aanvraag zich bevindt. Alle correspondentie, kaarten, foto's en dergelijke worden hier ook in opgenomen, zodat voor alle partijen duidelijk is wat de status en het verloop van de aanvraag is.

¹⁶ Opgemerkt dient te worden dat snelladers niet worden meegenomen in de aanwezige laadinfrastructuur en dat deze bijlage ook niet van toepassing is op de eventuele realisatie van een snellader.

¹⁷ Indien een aanvrager of de concessiehouder het oneens is met de gekozen locatie en er geen overeenstemming kan komen over een alternatieve locatie, kan de aanvraagprocedure worden gestopt.

Het plaatsen van een laadpaal is niet vergunning plichtig in de zin van het omgevingsrecht (artikel 2, lid 18, onder b Bijlage II van het Besluit omgevingsrecht (Bor)).

De gemeente dient een ingraafvergunning te verlenen aan de netbeheerder om de aansluiting mogelijk te maken. Voor de uitvoering van de inrichting van het laadvak, zijnde het afkruisen van het vak, de plaatsing van het verkeersbord met onderbord en de tegel met oplaadsymbool, zal de concessiehouder verantwoordelijk zijn.

Bijlage – Beheer en onderhoud

Opheffing, verplaatsing en herbestratingswerkzaamheden

Het verwijderen of verplaatsen van laadpalen zal zo veel mogelijk beperkt moeten worden, vanuit kostentechnische overwegingen. De voorkeur is de laadpaal te laten staan voor openbaar gebruik, mede in het licht van de verwachte toename van het aantal elektrische auto's. Een optie is om één van de twee laadvakken weer voor alle voertuigen beschikbaar te maken door de desbetreffende pijl af te plakken.

Verplaatsingen als gevolg van herinrichtingen in de buitenruimte komen ten laste van de veroorzaker, in casu 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 (projectleider).

Herbestratingswerkzaamheden als gevolg van gepland projectmatig onderhoud komen in principe ten laste van de beheerder. Aangezien er geen extra vakken worden aangelegd, is er geen uitbreiding van het areaal.

Bijlage – Juridische aspecten

Laadobjecten in de openbare ruimte worden op aanvraag dan wel in opdracht van de gemeente Hellevoetsluis door een concessiehouder geplaatst.

Na een doorlopen aanbesteding samen met andere gemeenten in de provincie Zuid-Holland heeft de gemeente een concessieovereenkomst met de beoogde concessiehouder voor het realiseren van laadpalen in de openbare ruimte gesloten. In de concessieovereenkomst zijn de afspraken en condities vastgelegd waaronder de uitvoering door de concessiehouder dient plaats te vinden. Ten aanzien van het plaatsingsproces geldt dat de van toepassing zijnde regelgeving, waaronder regelgeving ten aanzien van privacy en data nageleefd dient te worden.

Op de laadobjecten zal geen opstalrecht gevestigd worden.

De gemeente is juridisch eigenaar van de laadpalen, de concessiehouder is economisch eigenaar.

In de regel handhaaft het team Handhaving van de gemeente het gebruik van de laadvakken. Tevens kan de politie ook handhavend optreden bij foutief gebruik van de laadvakken in openbaar gebied.

Bijlage – Kleurcodering laadpalen

RS Kleurdefinitie¹⁸

		RAL kleur	NCS	CIE LAB			*AKZO bestelcode	
				<i>Hue</i>	<i>Light</i>	<i>Chroma</i>	<i>Natlak</i>	<i>Poeder coating</i>
Binnenstad	RS Antracietblauw	2602005 RAL design	NCS 8105-R85B	260	20	05	QGN90N	SP858F
Buiten Binnenstad	RS Antracietgrijs	Ral 7016						

¹⁸ Voor wat betreft de kleurcodering van de laadpalen is aansluiting gezocht bij de kleurdefinitie zoals ook wordt gevoerd binnen de gemeente Rotterdam en de regiogemeenten.

Bijlage – Criteria locatiekeuze

Voor het plaatsen van een laadpaal (op aanvraag) moet een locatie gekozen worden.

Hier toe dient met een aantal criteria zoveel mogelijk rekening gehouden te worden:¹⁹

- Loopafstand van aanvrager tot laadpaal ≤ 200 meter.
- Aanwezigheid laagspanningskabel (bij voorkeur binnen 25 meter, i.v.m. aanzienlijke meerkosten bij een grotere afstand).
- Het voorkomen van belemmering voor doorstroming van het overige wegverkeer, langzame verkeersstromen, etc. De minimale doorgang van het trottoir moet na plaatsing van de laadpaal en bebording binnen een bandbreedte van 80 en 150 centimeter vallen.
- Geen grote bomen in de nabijheid van de locatie van de laadpaal (i.v.m. problemen met het vinden van benodigde kabels en kans op beschadiging van de boomwortels).
- Vindbaarheid/ zichtbaarheid van de laadpaal.
- Bij voorkeur niet voor de deur van de aanvrager, dit om te voorkomen dat de laadpaal als 'eigen' laadpaal gezien wordt door aanvrager en buurtbewoners.
- Niet plaatsen op een smalle uitstapstrook tussen parkeerplaats en fietspad, i.v.m. verkeersveiligheid.
- Bij voorkeur niet plaatsen voor een raam/deur van een woning.
- Niet plaatsen in blauwe zones.

¹⁹ De hieronder weergegeven criteria zijn niet limitatief. Denkbaar is dat er bijvoorbeeld bepaalde (technische) omstandigheden zijn die alsnog een locatie ongeschikt maken als laadlocatie. Verdere (technische) criteria zijn opgenomen in de overeenkomst met de concessiehouder.