

Plaatsingsbeleid laadinfrastructuur

voor elektrisch personenvervoer in de openbare ruimte

Gemeente Heeze-Leende



Versie: 1.0
Datum: december 2021

Inhoudsopgave

1. Inleiding.....	3
1.1 Aanleiding	3
1.2 Doel en scope document.....	3
2. Uitwerking beleidskeuzes	3
2.1 Private, semipublieke, publieke laadpunten.....	3
2.2 Categorieën laadpunten	3
3. Realisatiecriteria.....	4
3.1 Charge Point Operator (CPO).....	4
3.2 Gebruiker(s).....	4
3.3 Aanvraag.....	4
3.4 Eigen terrein	4
3.5 Verlengd privaat aansluitpunt (VPA).....	4
3.6 Locatie.....	5
3.7 Parkeren	5
4. Participatie	5
5. Verkeersbesluit.....	6
6. Leges, tarieven gebruik gemeentegrond en APV	6
7. Handhaving.....	6
8. Bijzondere omstandigheden.....	6
9. Inwerkingtreding en evaluatie	6
Bijlagen	7
Bijlage I Bomenposter	7

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Om onze klimaatdoelen te halen is het nodig dat ook ons vervoer verduurzaamt. Elektrisch vervoer draagt hieraan bij. In het regeerakkoord en het Klimaatakkoord staat dat uiterlijk in 2030 alle nieuw verkochte auto's emissievrij moeten zijn. Voor een belangrijk deel zullen dat batterij-elektrische auto's zijn. Volgens prognoses uit het Klimaatakkoord en de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) zijn in 2030 landelijk naar schatting 1,7 miljoen laadpunten nodig voor personenvervoer. Voor gemeente Heeze-Leende is de prognose 153 reguliere publieke laadpunten in 2025, 334 reguliere publieke laadpunten in 2030, en 635 reguliere publieke laadpunten in 2035, ten opzichte van 8 reguliere publieke laadpunten nu. Gemeente Heeze-Leende streeft naar een dekkend netwerk van laadpalen in de openbare ruimte binnen de gemeente. Hierbij wordt vaak in eerste instantie gedacht aan laadpalen voor bewoners, maar ook andere doelgroepen zoals toeristen, forensen, bezoekers en winkelend publiek worden steeds belangrijker. Met de groei van elektrisch vervoer wordt het voor een gemeente steeds belangrijker om over een netwerk voor al deze gebruikers te beschikken. 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.

1.2 Doel en scope document

Het plaatsingsbeleid richt zich op de uitrol van laadinfrastructuur voor de gebruikersgroep personenvervoer (bewoners en bezoekers) en helpt de gemeente bij de uitvoering. Voor personenvervoer is op dit moment op veel plaatsen al een behoefte aan laadpunten en we verwachten een sterke toename. Voor andere gebruikersgroepen volgen we de ontwikkelingen en indien nodig passen we het plaatsingsbeleid hierop aan. Omdat de ontwikkelingen op het gebied van elektrisch vervoer en laadinfrastructuur snel gaan, actualiseren we het plaatsingsbeleid in ieder geval elke twee jaar.

2. Uitwerking beleidskeuzes

2.1 Private, semipublieke, publieke laadpunten

We hanteren het uitgangspunt dat EV-rijders zoveel mogelijk laden op privaat terrein. Alleen voor EV-rijders die daar geen mogelijkheid voor hebben, organiseert de gemeente laadvoorzieningen in de publieke ruimte. EV-rijders hebben dan de mogelijkheid een laadpaal in de openbare ruimte aan te vragen. Daarnaast plaatst de gemeente Heeze-Leende proactief op strategische locaties laadpalen in de openbare ruimte.

De gemeente heeft onderstaande beleidsregels vastgesteld om helderheid te geven over de criteria en voorwaarden die gemeente Heeze-Leende stelt aan het plaatsen van een laadvoorziening in de openbare ruimte en het aanwijzen van parkeervakken voor het opladen van elektrische voertuigen. De gemeente wil op deze manier aanvragen voor een laadvoorziening in de openbare ruimte op eenzelfde en gelijkwaardige manier beoordelen en afhandelen.

2.2 Categorieën laadpunten

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

Proactieve plaatsing op basis van plankaarten

Laadinfrastructuur mag geen belemmering vormen voor de uitrol van elektrisch vervoer. Verschillende databronnen zijn gebruikt om de behoefte aan laadpunten te voorspellen. Welke locaties geschikt zijn voor laadpalen, worden vastgelegd in een plankaart. Dit geeft zowel onze organisatie als de netbeheerder houvast en versnelt het proces rond proactieve plaatsing. Bovendien verkort het de doorlooptijd, zodat bewoners en forensen niet onnodig lang op laadmogelijkheden hoeven te wachten.

Paal-volgt-auto verzoek

Naast de proactieve plaatsing van laadpalen, gaan we uit van vraag-gestuurde plaatsing, waarbij bewoners een aanvraag kunnen indienen voor een publiek laadpunt. Als een verzoek tot bijplaatsen van laadinfrastructuur is goedgekeurd, bepalen we in samenwerking met de Charge Point Operator een geschikte locatie. Hierbij houden we onder andere rekening met de verderop in het beleid besproken realisatiecriteria.

Strategische locaties

Naast de proactieve plaatsing en paal-volgt-auto verzoeken, willen we ook laadpunten kunnen realiseren op plekken waar bewoners of forensen geen aanvraag kunnen doen, zoals laadpunten bij de dorpshuizen in onze gemeente.

3. Realisatiecriteria

3.1 Charge Point Operator (CPO)

De plaatsing, het beheer, het onderhoud en de exploitatie van laadpalen is in handen van de Charge Point Operator (hierna: CPO). De gemeente sluit een contract af met een CPO.

3.2 Gebruiker(s)

Laadpalen in de openbare ruimte kunnen geplaatst worden door de CPO op basis van het laadplan dat de gemeente en de CPO samen opstellen en naar aanleiding van paal-volgt-auto verzoeken van EV-rijders. De CPO toont in dit laatste geval aan dat er voor de laadpaal in de openbare ruimte daadwerkelijk behoefte bestaat bij één of meerdere gebruikers en dat deze laadpaal niet in de directe omgeving aanwezig is.

De gebruiker is een bedrijf, particulier of organisatie dat/die gevestigd, woonachtig of werkzaam is in de gemeente Heeze-Leende en niet beschikt of redelijkerwijs niet kan beschikken over eigen parkeerterrein. Deze gebruiker beschikt over een elektrische auto door middel van eigendom of een (meerjarige) leaseconstructie.

Onder elektrische auto wordt verstaan: een motorvoertuig als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel c van de Wegenverkeerswet 1994, dat bij de RDW staat geregistreerd als een auto en geheel of gedeeltelijk door een elektromotor wordt aangedreven waarvoor elektrische energie geleverd wordt door een batterij en waarvan de batterij (mede) kan worden opgeladen door middel van een voorziening buiten het voertuig. De gebruiker die voldoet aan bovenstaande kan om een laadpaal in de openbare ruimte verzoeken bij de CPO.

3.3 Aanvraag

Het verzoek om een laadpaal in de openbare ruimte te plaatsen bevat in ieder geval de volgende gegevens:

- naam en adresgegevens van de gebruiker(s);
- eigendomsbewijs of koop- of leaseovereenkomst van de elektrische auto('s).

De CPO bepaalt welke aanvullende gegevens de gebruiker moet indienen.

3.4 Eigen terrein

Het uitgangspunt van de gemeente Heeze-Leende vindt dat de EV-rijder zoveel mogelijk zelfvoorzienend moet zijn en bij de aanschaf van een elektrische auto het eigen terrein moet gebruiken voor het realiseren van een laadpaal. Met eigen terrein wordt ook bedoeld een parkeergelegenheid die gehuurd of geleased is. Alleen indien de gebruiker niet beschikt of redelijkerwijs kan beschikken over een privéparkeergelegenheid en er nog geen bestaande laadpaal in de directe omgeving is (binnen een straal van 300 meter), of wanneer de bestaande laadpaal in de directe omgeving een intensief gebruik van meer dan 3.500 kWh per jaar heeft, wordt het verzoek voor een laadpaal in de openbare ruimte verder in behandeling genomen.

3.5 Verlengd privaat aansluitpunt (VPA)

In verband met de openbare veiligheid staat gemeente Heeze-Leende geen kabels over openbaar gebied toe. Dit betekent dat een elektrische voertuig, geparkeerd in de openbare ruimte, niet opgeladen mag worden via een laadvoorziening op eigen terrein waarbij de laadkabel over de openbare weg (trottoir, parkeervak, fietspad, hoofdweg, plantsoen e.d.) ligt. Voor een efficiënt gebruik van de openbare ruimte en de toegankelijkheid van laadpunten voor alle EV-rijders, werkt de gemeente Heeze-Leende alleen mee aan openbaar toegankelijke oplaadplaatsen. We werken niet mee aan de plaatsing van een private laadvoorziening in de openbare ruimte. Daarnaast kan de

gemeente Heeze-Leende besluiten wel mee te werken aan het reserveren van parkeervakken voor laadpalen in de openbare ruimte voor deelauto's, elektrisch auto's van gehandicapten, nieuwe of innovatieve concepten.

3.6 Locatie

De laadpalen worden geplaatst op locaties in de directe omgeving van de gebruiker in overleg met de CPO. Hierbij toetst de gemeente in ieder geval aan de volgende criteria:

- Binnen de directe omgeving (d.w.z. een straal van 300 meter) is geen andere laadpaal in de openbare ruimte beschikbaar. Is er wel een laadpaal met twee gereserveerde parkeervakken beschikbaar én wordt deze laadpaal intensief gebruikt (meer dan 3.500 kWh per jaar), dan wordt deze laadpaal beschouwd als niet beschikbaar;
- De ondergrond is in eigendom van de gemeente;
- De doorgang voor ander verkeer (auto, fiets, voetganger, rolstoel etc.) blijft gewaarborgd. Bij plaatsing van de laadpaal in een trottoir blijft minimaal 120 cm trottoirbreedte vrij toegankelijk voor voetgangers;
- Er zijn geen belemmeringen ten aanzien van ander straatmeubilair;
- De plaatsing van laadpalen mag niet ten koste gaan van bestaande groene openbare ruimte;
- De laadpaal wordt niet onder de kruin van een boom geplaatst;
- De eisen en randvoorwaarden zoals omschreven in de bomenposter (bijlage I);
- De laadpaal wordt op de raaklijn met de aangrenzende parkeervak(ken) geplaatst zodat (in de toekomst) eenvoudig twee (of meer) elektrische auto's tegelijk kunnen laden;
- Er is geen sprake van geplande reconstructies of andere infrastructurele ontwikkelingen binnen de komende twee jaar;
- Maximale afstand van 25 meter tussen de laadpaal in de openbare ruimte en het lage spanningsnet;
- Waar mogelijk wordt de laadpaal gerealiseerd bij bestaande parkeerplaatsen.

3.7 Parkeren

Gemeente Heeze-Leende heeft er bewust voor gekozen om de parkeerdruk niet mee te nemen als criterium om elektrisch rijden en laden zoveel mogelijk te stimuleren.

De gemeente wijst in eerste instantie per laadpaal één parkeervak exclusief aan voor het opladen van elektrische auto's. Indien het gebruik van de laadpaal het toelaat, kan het college besluiten ook een tweede parkeervak aan te wijzen. De CPO toont aan dat er behoefte is aan een tweede parkeervak aan de hand van gebruiksdata en/of nieuwe verzoeken van potentiële gebruikers. Hiervoor is een nieuw verkeersbesluit nodig. De gemeente kan ervoor kiezen om meteen twee parkeervakken aan te wijzen.

Wanneer laadpalen in de openbare ruimte worden geplaatst in gebieden waar betaald parkeren, een maximale parkeerduur (blauwe zone) of parkeervergunning geldt, zijn deze regels ook van toepassing op het laden van elektrische auto's in de betreffende gebieden.

4. Participatie

Gemeente Heeze-Leende vindt het belangrijk dat inwoners goed geïnformeerd zijn over ontwikkelingen in hun omgeving. Inwoners informeren we bij de realisatie van publieke laadpunten in en nabij woonwijken.

Nadat we de locatie voor het laadpunt hebben bepaald, nemen we een verkeersbesluit dat wordt gepubliceerd in de Staatscourant. Inwoners kunnen bezwaar maken op het verkeersbesluit, waarna we de locatie heroverwegen. Om inwoners goed te informeren over de voorgenomen plaatsing van de laadpaal kondigen we het verkeersbesluit ook aan op de gemeentelijke website en/of de gemeentelijke nieuwsbrief.

5. Verkeersbesluit

Het verkeersbesluit geeft het parkeervak de doelbestemming 'opladen van elektrische voertuigen'. In dit vak mag alleen worden geparkeerd door elektrische auto's die laden. Dat wil zeggen dat de stekker in de laadpaal moet zitten.

We nemen een verzamelverkeersbesluit voor de proactieve plaatsing van laadpalen, waarin meerdere gelijktijdig meerdere locaties worden aangewezen. Voor de paal-volgt-auto aanvragen nemen we een verkeersbesluit per locatie. Inwoners hebben de mogelijkheid om na het publiceren van het verkeersbesluit te reageren op de gekozen locatie(s) door het indienen van een bezwaar.

6. Leges, tarieven gebruik gemeentegrond en APV

Om de aanleg van laadpalen te stimuleren, heft de gemeente geen leges voor het te nemen verkeersbesluit. Daarnaast stelt zij de grond om niet ter beschikking aan de CPO en maakt dus geen gebruik van de mogelijkheid tot het heffen van een tarief (precariobelasting) hiervoor.

Voor het openbreken van de verharding en het graven in de weg om de laadvoorziening te plaatsen en aan te sluiten op het elektriciteitsnetwerk, is op grond van de Algemene plaatselijke verordening (Apv) artikel 2:11 lid 1 een vergunning nodig. Op basis van artikel 2:11 lid 2b kan het college de betreffende vergunning verlenen. Voor het verlenen van de vergunning zal getoetst worden aan de hiervoor gebruikelijke gemeentelijke regels.

7. Handhaving

Het college ziet toe op het juiste gebruik van de aangewezen parkeervak(ken) en kan handhavend optreden. Onrechtmatig gebruik van een parkeervak voor het opladen van elektrische auto's kan bestraft worden met een proces-verbaal. Met juist gebruik wordt bedoeld dat de geparkeerde elektrische auto daadwerkelijk aan het laden is (kabel aangesloten op laadpaal) dan wel gebruik maakt van smart charging (uitstellen van het opladen naar een moment dat de vraag naar energie laag is om zo een bijdrage te leveren aan een betere balans binnen de energievraag en – aanbod).

8. Bijzondere omstandigheden

Gemeente Heeze-Leende beseft dat de ontwikkelingen op het gebied van elektrisch rijden en laadinfrastructuur volop in beweging zijn. In specifieke, bijzondere of onvoorziene omstandigheden kan het college besluiten van deze beleidsregels af te wijken.

9. Inwerkingtreding en evaluatie

Deze beleidsregels treden in werking op de eerste dag na die van bekendmaking. Omdat de ontwikkelingen op het gebied van elektrisch rijden en laadinfrastructuur snel gaan, worden deze regels jaarlijks geëvalueerd. Indien noodzakelijk worden de beleidsregels aangepast en opnieuw vastgesteld door het college.

Bijlagen

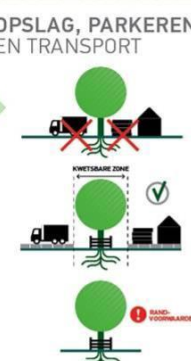
Bijlage I Bomenposter

Het Norminstituut Bomen heeft als doel de kwaliteitszorg rond bomen te verbeteren. Het instituut ontwikkelt en standaardiseert kwaliteitseisen, richtlijnen en normen voor werkzaamheden in, rond en met bomen. De bomenposter 'Werken rond bomen' toont de kwetsbare boomzone direct rond een boom en laat zien welke belangrijke randvoorwaarden er gelden binnen deze kwetsbare boomzone voor de uitvoering van werkzaamheden.

BOMENPOSTER

WERKEN ROND BOMEN

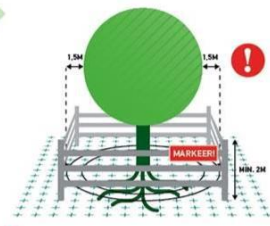
OPSLAG, PARKEREN EN TRANSPORT



Voor opslag, parkeren en transport gelden randvoorwaarden binnen de kwetsbare boomzone. Bijvoorbeeld het plaatsen van drukverdelende rijplaten.

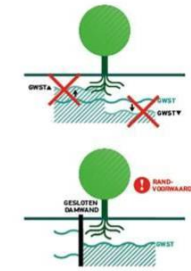
1 Randvoorwaarden moeten worden uitgewerkt in een goedgekeurd Werkplan!

KWETSBAIRE BOOMZONE



1 Werkzaamheden en de opslag van materiaal en materieel zijn binnen de KWETSBAIRE BOOMZONE alleen toegestaan MET TOESTEMMING (goedgekeurd Werkplan).

BRONBEMALING EN VERANDERINGEN IN GRONDWATERSTAND



Voor bronbemalingen en veranderingen in de grondwaterstand gelden zowel binnen als buiten de kwetsbare boomzone randvoorwaarden. Bijvoorbeeld het toepassen van een gesloten bronbemaling.

1 Randvoorwaarden moeten worden uitgewerkt in een goedgekeurd Werkplan!

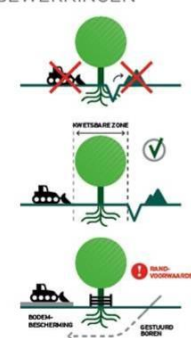
RANDVOORWAARDEN EN EISEN

- Plaats een niet-verplaatsbare fysieke bescherming rond de boom (vanaf 10 cm tot minimaal 2 m boven het maaiveld) en markeer deze als beschermd boomgebied.
- Binnen elke kwetsbare boomzone zijn de uitvoering van werkzaamheden en de opslag van materiaal en materieel alleen toegestaan met toestemming via een door de opdrachtgever of directie goedgekeurd Werkplan.
- Binnen elke kwetsbare boomzone gelden randvoorwaarden die uitgewerkt moeten zijn in het goedgekeurde Werkplan. Deze randvoorwaarden worden in de regel opgesteld aan de hand van een Bomen Effect Analyse (BEA).
- Het Werkplan vermeldt gedetailleerd (per boom) wanneer, op welke wijze, volgens welke randvoorwaarden en met welk materieel er welke hulpmiddelen werkzaamheden binnen de kwetsbare boomzone moeten worden uitgevoerd.
- Werkzaamheden mogen de duurzame instandhouding van de boom nooit in gevaar brengen.
- Graafwerkzaamheden binnen de kwetsbare boomzone zijn uitsluitend toegestaan met toestemming via het goedgekeurde Werkplan.

LEIDRAAD MINIMALE GRAAFAFSTANDEN (INDICATIEF)

Stam Ø	Minimale graafafstand vanuit het hart van de stamvoet	Eenzijdige wortelontwikkeling of scheefstaande boom (trekzijde)
20 cm	> 1,25 m	2,0 m
40 cm	> 1,50 m	2,5 m
60 cm	> 1,75 m	3,0 m
80 cm	> 2,25 m	3,5 m
100 cm	> 2,50 m	4,0 m
150 cm	> 3,50 m	5,0 m

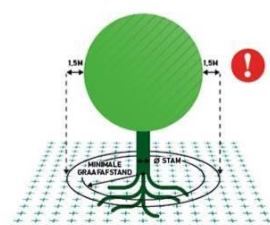
GRAVEN, OPHOGEN EN ANDERE BODEM-BEWERKINGEN



Voor graven, ophogen en bodembewerking gelden randvoorwaarden binnen de kwetsbare boomzone. Bijvoorbeeld minimale graafafstanden en wortelbescherming.

1 Randvoorwaarden moeten worden uitgewerkt in een goedgekeurd Werkplan!


Kabelgoten, mantelbuizen en gestuurd boren bieden soms een goed alternatief. Let bij grond- en graafwerkzaamheden ook op kabels en leidingen (KLIC-melding, WIDN).



1 Kwetsbare boomzone = Kroonprojectie + 1,5 meter

Kijk voor aanvullende informatie over randvoorwaarden en een goedgekeurd Werkplan op: www.bomenposter.nl


VLOEISTOFFEN EN GASSEN



Bodemvreemde gassen en vloeistoffen kunnen grote schade veroorzaken aan de groepplaats van een boom.

Houd gassen en vloeistoffen, maar ook cementmelns en (water)zuivoren, op grote afstand van de kwetsbare boomzone!

SNOEI-WERKZAAMHEDEN



Het snoeien van bomen is alleen toegestaan met toestemming van de opdrachtgever of directie, ook wanneer er enkel sprake is van een gebroken of beschadigde tak.

Deze uitgave van Stadswerk is tot stand gekomen dankzij:

