

Uitvoerend beleid voor de plaatsing van openbare laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen



1 juli 2021

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	2
Samenvatting	3
Begrippenlijst	5
1. Inleiding	7
2. Ontwikkelingen en uitgangspunten.....	8
3. Beleid realisatie reguliere openbare laadpunten	11
Bijlage – Inrichting laadvakken	17
Bijlage – Aanvraag- en realisatieproces	20
Bijlage – Beheer en onderhoud	22
Bijlage – Juridische aspecten	23
Bijlage – Criteria locatiekeuze	24

Versie: definitief

Voorliggend document vervangt 'Beleidsregels voor laadpunten elektrische auto's Nissewaard' d.d. 2 november 2016.

Samenvatting

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Nissewaard heeft de duurzaamheidsdoelstelling om in 2050 een compleet energieneutrale, klimaatbestendige en circulaire gemeente te zijn. Zo is er in de ambitie aangesloten op de doelstellingen uit het landelijke Klimaatakkoord. De gemeentelijke duurzaamheidsdoelen zijn vastgesteld in het Programmaplan Duurzaamheid 2020 en de transitie naar schone en emissieloze mobiliteit vormt een belangrijke bijdrage om deze doelen te behalen. Een essentieel onderdeel van de transitie naar emissievrije mobiliteit is de verdere uitrol van laadinfrastructuur. In de *Laadstrategie Nissewaard* staat beschreven hoe dit tot stand komt, waarbij dit document een concretisering is van die strategie.

Het uitgangspunt van ons beleid, zoals ook beschreven in de Laadstrategie is dat (gebrek aan) laadinfrastructuur geen belemmering mag vormen voor de groei van elektrisch vervoer. Voor de periode 2021-2025 wordt verwacht dat het aantal elektrische auto's in Nissewaard sterk zal groeien. 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. Dat betekent dat we met dit uitvoerend beleid voldoende flexibiliteit voor opschaling bieden. We zetten dan ook in op proces efficiëntie in het aanvraag- en werkproces (d.m.v. een verzamelverkeersbesluit en data/prognose gestuurde plaatsing).

Het is Nissewaards beleid om door middel van de reguliere laders het opladen van de auto te faciliteren. Dit zijn laadpalen met twee laadpunten, die een laadvermogen van minimaal 3,7 kW en maximaal 22 kW per laadpunt bieden. In de vorige beleidsregels (2016) stond vraaggestuurde plaatsing van laadpalen centraal waarbij elektrische rijders zonder eigen parkeergelegenheid een verzoek konden indienen voor uitbreiding van het laadnetwerk. Wanneer er binnen 250 meter loopafstand geen ruimte meer was op het bestaande laadnetwerk werd er een nieuwe laadpaal geplaatst. De komende jaren gaan we op basis van die ervaringen verder met de plaatsing van elektrische laadpalen en scherpen we op basis van de ontwikkelingen het beleid aan op de punten waar dit nodig is.

Een reguliere lader wordt geplaatst wanneer er voldoende vraag is naar het opladen van elektrische voertuigen. Het vraaggestuurd plaatsen wordt voortgezet en is een combinatie geworden van aanvragen door elektrische 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 elektrische 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 aanvrager naar deze laadpaal doorverwezen.

De keuze voor de locatie en het plaatsen van de openbare laadpunten is maatwerk en moet zorgvuldig worden afgewogen. Als gemeente hebben we een plankaart met ruim 300 nieuwe laadlocaties opgesteld. Door de locaties periodiek samen met bewoners te toetsen, zorgen we dat goede inpassing in de wijken kan plaatsvinden. Daarbij realiseren we ons dat niet elke locatie voor elke bewoner perfect is, maar spannen we ons in voor een zo'n goede mogelijke borging van de verschillende optredende belangen. Daarnaast geldt er voor de parkeerplekken bij het laadpunt een standaard inrichting. De plekken worden voorzien van een kruis, laadtegel en een verkeersbord (P-bord E4) met onderbord 'Opladen elektrische voertuigen'.

Belangrijkste wijzigingen in het uitvoerend beleid ten opzichte van 2016:

- Het openbare laadnetwerk blijft bestaan uit reguliere laadpunten, het maximale laadvermogen wordt verruimt naar 22 kW (dit was 11 kW).
- De gemeente neemt een actieve opdrachtgeversrol in de plaatsing van openbare laadpunten.
- Bij nieuwe aanvragen wordt plaatsing binnen een loopafstand van maximaal 200 meter van de aanvrager aangehouden in plaats van een loopafstand van 250 meter.
- We zetten in op verkorting van de doorlooptijd van aanvragen en een efficiënter werkproces door middel van het nemen van een verzamelverkeersbesluit en data/prognose gestuurde plaatsing.
- De plankaart met voorgestelde laadlocaties is openbaar en uitgebreid met ruim 300 nieuwe laadlocaties.

Begrippenlijst

Charge Point Operator (CPO)

Exploitant van laadpunten. Gemeente Nissewaard beoogt een commerciële leverancier de concessie voor plaatsing, beheer en exploitatie voor laadpunten in de openbare ruimte te gunnen. De CPO baseert zijn businesscase op de exploitatie van de laadpunten.

E-rijder

De gebruiker (niet per definitie de eigenaar) van een elektrische auto.

Elektrische auto

Onder elektrische auto's worden alle auto's verstaan die rijden op elektriciteit en voorzien zijn van een stekker om op te laden: Een voertuig met meer dan 2 wielen, zoals bedoeld in het eerste lid van artikel 1 sub c, van de Wegenverkeerswet 1994, welk voertuig is geregistreerd bij de Rijksdienst voor Wegverkeer en geheel of gedeeltelijk door een elektromotor wordt aangedreven, waarvoor de elektrische energie geleverd wordt door een batterij en waarvan deze batterij wordt opgeladen door middel van een voorziening buiten het voertuig.

Elektrische auto's op waterstof vallen vooralsnog buiten het beleid omdat deze niet met een laadpaal van elektriciteit worden voorzien.

Energie (in kWh)

Grootte voor de benodigde energie, uitgedrukt in kilowattuur (kWh). 1 kWh is de hoeveelheid energie die nodig is om 1 uur lang 1 kW vermogen te leveren.

Groene stroom

Energie uit duurzame, hernieuwbare bronnen die in Nederland opgewekt wordt.

Laadlocatie

Plaats waar opgeladen kan worden, op één of meer laadvakken die voorzien zijn van een laadobject.

Laadobject

Zelfstandig plaatsbaar object met één of meerdere laadpunten.

Laadpaal

Standaard is momenteel een laadpaal met twee laadpunten

Laadplein

Laadobject in de vorm van een laadpaal met twee laadpunten.

Een verzameling van meer dan 2 laadpunten die zijn aangesloten op dezelfde netaansluiting en met één user-interface

Laadpunt

De elektrische energie aan het voertuig wordt geleverd via een laadpunt, de elektrische aansluiting op een laadstation (is in Nissewaard meestal een laadpaal).

Laadvak

Parkeervak dat uitsluitend gereserveerd is voor het opladen van elektrische voertuigen door middel van een verkeersbesluit.

Laadvermogen (in kW)

Grootte voor het vermogen (de hoeveelheid energie die per tijdseenheid geleverd wordt).

In de context van elektrische auto's wordt gesproken van kilowatt (kW), waarbij $1 \text{ kW} = 1000 \text{ W} = 1000 \text{ joule/seconde}$.

Ladder van laden

Dit is de voorkeursvolgorde van laden die Nissewaardhanteert:

Laden op privéterrein heeft de voorkeur, omdat dit de laagste maatschappelijke kosten oplevert en laagste laadprijs voor de gebruiker. Indien laden op privéterrein niet mogelijk is, zijn semi-openbare oplossingen gewenst: dit is commercieel opengestelde private laadinfra. Indien ook het aanbod hiervan achterblijft, is

	openbaar laden een oplossing: laders in de openbare ruimte worden geplaatst om de overstap naar de elektrische auto te faciliteren.
Light Electric Vehicle (LEV)	Verzamelnaam voor voertuigen lichter dan een regulier personenvoertuig of motorfiets. Hierbij kan gedacht worden aan e-scooters of elektrische 'brommobielen' zoals de Birò.
Nationale Agenda Laadinfrastructuur	De Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) is de beleidsagenda die dient te waarborgen dat er voldoende laadinfrastructuur is om de transitie naar elektrisch vervoer te faciliteren. De NAL zet in op regionale samenwerking.
Netaansluiting	De verbinding tussen het net (hoofdelektriciteitskabel) en het laadobject, voorzien van een stroommeter en EAN-nummer.
Openbaar laadpunt	Laadpunt in de openbare ruimte dat 24/7 beschikbaar is voor iedere gebruiker. Gesitueerd aan een parkeervak, dat eventueel door middel van een verkeersbesluit wordt gereserveerd als laadvak.
Regulier laadpunt	Laadpunt(en) voor elektrische auto's met een wisselstroom (AC) laadvermogen per laadpunt van 3,7 kW tot en met 22 kW.
Semi-openbaar laadpunt	Een laadpunt dat is opengesteld voor publiek, op een private locatie. Dit kan bijvoorbeeld bij parkeergarages, tankstations of bij retail- en horecalocaties zijn. Er kunnen beperkingen gelden, qua toegangstijden en bijvoorbeeld de vereiste om bepaalde producten/diensten af te nemen.
Slim laden / smart charging	Smart charging of slim laden is een brede term, die wordt gebruikt om aan te duiden dat slimme technieken de laadtransactie op afstand kunnen aansturen. Minimaal betekent dit dat het opladen van elektrische auto's op het meest optimale moment gebeurt, wanneer de kosten laag zijn en het aanbod van (duurzame) energie hoog.
Snellader	Laadobject met een laadvermogen van 50 kW of hoger waarmee elektrische auto's in korte tijd bijgeladen kunnen worden.
Zakelijke veelrijder	Gebruiker die een (elektrische) auto gebruikt als onderdeel van de bedrijfsvoering, bijvoorbeeld in de zakelijke dienstverlening, voor het professioneel vervoer van personen (taxi's, onderwijs- en zorgvervoer), goederen (bezorgdiensten, bevoorrading winkels/horeca), rijdende diensten (rijscholen).

Nissewaard hanteert definities in lijn met de begrippenlijst die RVO in 2019 heeft gepubliceerd¹

¹ Laden van elektrische voertuigen Definities en toelichting Versie: April 2019. Zie [link](#).

1. Inleiding

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Nissewaard heeft de duurzaamheidsdoelstelling om in 2050 een compleet energieneutrale, klimaatbestendige en circulaire gemeente te zijn. Zo is er in de ambitie aangesloten op de doelstellingen uit het landelijke Klimaatakkoord. De gemeentelijke duurzaamheidsdoelen zijn vastgesteld in het Programmaplan Duurzaamheid 2020 en de transitie naar schone en emissieloze mobiliteit vormt een belangrijke bijdrage om deze doelen te behalen. Een essentieel onderdeel van de transitie naar emissievrije mobiliteit is de verdere uitrol van laadinfrastructuur.

Nissewaard heeft zich daarnaast gecommitteerd aan de MRDH-doelstelling om in 2025 de CO₂-uitstoot van verkeer met 30% te laten afnemen (t.o.v. 2015). Om dit doel bereikbaar te houden betekent het voor Nissewaard dat de beschikbare laadinfrastructuur 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. Tevens is er in 2020 een bewoners enquête uitgevoerd om de belangrijkste wensen en ontwikkelingen vanuit elektrische rijders en andere bewoners mee te kunnen nemen in onze aanpak. De gemeente ontwikkelt beleid en draagt zorg voor voldoende openbare laadinfrastructuur in de gemeente. Hoe Nissewaard dit wil doen is terug te lezen in dit document.

De belangrijkste boodschap van dit beleid is dat de gemeente inzet op een efficiënter realisatieproces en 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 beleid is een actualisatie van de beleidsregels uit 2016. Indien er aanpassing nodig is vanwege technologische ontwikkeling of sterk gewijzigde vraag, dan zal het beleid weer worden geactualiseerd.

Leeswijzer

Het tweede hoofdstuk schetst de ontwikkelingen en uitgangspunten met betrekking tot het opladen van voertuigen. In hoofdstuk 3 wordt het beleid voor plaatsing van reguliere laadpunten uiteengezet.

2. Ontwikkelingen en uitgangspunten

2.1 Nieuwe opgaven voor het Nissewaards laadnetwerk

Zoals ook in de Laadstrategie beschreven moeten we de komende jaren moeten we rekening houden met een verdere toename van het aantal elektrische auto's in de gemeente. Dit is positief omdat het bijdraagt aan de landelijke en lokale duurzaamheidsdoelstellingen, maar stelt de gemeente ook voor nieuwe opgaven. Omdat in Nissewaard een groot deel van de bewoners geen eigen voorziening heeft om op te laden (garage of oprit), zal de laadbehoefte van deze bewoners zich ook voor groot deel in de openbare ruimte manifesteren.

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 Nissewaard 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.

Voor 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; e-rijders betalen hun laadkosten zelf in plaats van hun werkgever.

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. Het bepalen van de locatie vraagt om een zorgvuldige afweging, gebaseerd op de richtlijnen in dit document. Bij een verdere groei van het elektrisch rijden wordt het nog belangrijker om daarin goede keuzes te maken. Op basis van de Criteria Locatiekeuze (zie Bijlage – Criteria locatiekeuze) is voor elke voorgestelde laadlocaties de meest ruimtelijk wenselijke locatie ingetekend in een openbare plankaart. In Nissewaard richten we standaard één van de twee vakken in bij realisatie van een laadpaal. Wanneer het verbruik daartoe aanleiding geeft, richten we ook het tweede laadvak in. Op een aantal locaties kan de clustering van een aantal laadpalen bij elkaar (zogenaamde laadpleinen) een ruimtelijke aantrekkelijke oplossing zijn voor de groeiende laadbehoefte.

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 wat betreft ruimtelijke inpassing, (maatschappelijke) kosten en gebruiksgemak. Nissewaard staat open voor nieuwe ontwikkelingen en dit uitvoerend beleid biedt de mogelijkheid om te experimenteren met nieuwe toepassingen. Dit gaan we onder andere doen door de komende tijd te onderzoeken hoe een pilot om openbaar laden vanuit eigen voorziening in Nissewaard te starten. Hierbij kijken we naar en sluiten we aan bij de lessen die hiermee al in andere gemeenten geleerd zijn. Implementatie hiervan volgt later dit jaar.

Snelladen

Op dit moment zijn er (nog) geen snellaadlocaties (laadvermogen ≥ 50 kW) binnen de gemeente Nissewaard. Hoe we in Nissewaard omgaan met snelladers staat beschreven in de Laadstrategie.

2.2 Uitgangspunten voor gebruik en uitrol openbaar laadnetwerk

Doelgroepen

De openbare laadvoorzieningen in Nissewaard kunnen gebruikt worden door alle berijders van elektrische auto's, te weten:

- Inwoners
- Werkenden
- Bezoekers
- Zakelijke veelrijders

Daarbij mogen alle voertuigen die hier technisch toe in staat zijn, laden aan de openbare laadpunten. Dit betreft volledig elektrische personenauto's, bestelbussen en elektrische motorfietsen, maar ook Plug-in hybride elektrische auto's. Elders zien we ook (openbare) laadvraag ontstaan van Light Electric Vehicles (zoals e-scooters of Birò), hoewel deze vaak enkel geschikt zijn om middels een 230 volt-aansluiting te laden. In Nissewaard zien we de laadvraag van deze voertuigen nog niet sterk terug en vinden we het belangrijk om te monitoren welke gevolgen deze voertuigen hebben voor het bestaande openbare laadnetwerk, alsook de parkeerdruk in bepaalde gebieden.

Het openbaar laadnetwerk is daarnaast 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 niet geschikt voor deze voertuigen. In de laadstrategie Nissewaard staat beschreven hoe de stand van de transitie voor deze gebruikersgroepen is en hoe we hier in Nissewaard de komende jaren mee omgaan.

Ladder van Laden

Uitgangspunt van dit uitvoerend beleid is dat (gebrek aan) laadinfrastructuur geen belemmering mag vormen voor de overstap naar elektrisch vervoer. Hierbij wordt de 'ladder van laden' gehanteerd (zoals verder toegelicht in de Laadstrategie); openbaar laden op straat is slechts de gewenste oplossing wanneer gebruikers geen gelegenheid hebben om te parkeren op eigen terrein. Daarnaast realiseren we als gemeente een aantal laadpalen in de gemeentelijke parkeergarages, om ook daar het opladen voor bezoekers en bewoners mogelijk te maken.

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 geladen 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. VvE's hebben een eigen verantwoordelijkheid ten aanzien van de realisatie van laadpunten bij eigen parkeervoorzieningen. De gemeente faciliteert in de informatievoorziening d.m.v. een handleiding en juridische toolkit om VvE's te ondersteunen. Deze is beschikbaar op de gemeentelijke website.

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. We onderzoeken welke rol we als Nissewaard kunnen spelen om deze openstelling door derden te stimuleren.

Openbaar laden vanuit de woning

Het laden vanuit de eigen woning naar een openbare parkeerplaats door middel van een kabel over de stoep is om verschillende redenen niet wenselijk, en staan we in normale omstandigheden dan ook niet toe.

Daarbij is er vanuit bewoners wel vraag om deze vorm van laden mogelijk te maken. Vanwege het feit dat de facilitering van deze vorm van laden kan voorkomen dat er extra laadpalen in de openbare ruimte worden gerealiseerd, willen we als gemeente ruimte bieden om dit onder voorwaarden toch mogelijk te maken. Om die reden gaan we in de tweede helft van het jaar starten met een pilot openbaar laden vanuit eigen voorziening. Hierbij kijken we naar en sluiten we aan bij de lessen die hiermee al in andere gemeenten geleerd zijn. Om tot die tijd in bijzondere gevallen openbaar laden vanuit de eigen woning toch mogelijk te maken, wordt er hiervoor een hardheidsclausule opgenomen in dit uitvoerend beleid. Hierdoor ontstaat tot de implementatie van de pilot de beleidsruimte om openbaar laden vanuit de eigen woning (in bijzondere gevallen) toch toe te staan. De uitwerking hiervan zal nog volgen.

Reguliere laadpunten als basis van het openbaar laadnetwerk

Het is Nissewaards beleid 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: reguliere laders worden geplaatst bij bestaande parkeervakken, waar snelladers vaak geplaatst dienen te 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).

Groene stroom

Voor alle laadpunten op in de openbare ruimte wordt het gebruik van groene stroom als voorwaarde gesteld. Hiermee wordt energie bedoeld uit duurzame, hernieuwbare bronnen die in Nederland opgewekt wordt. Dit is geborgd binnen de concessieovereenkomst.

3. Beleid realisatie reguliere openbare laadpunten

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

3.1 Uitbreiding van het laadnetwerk

Om te zorgen dat de laadpalen die in Nissewaard 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.

Bewoners en werkkenden in Nissewaard 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.

3.2 Werkwijze bij aanvraag

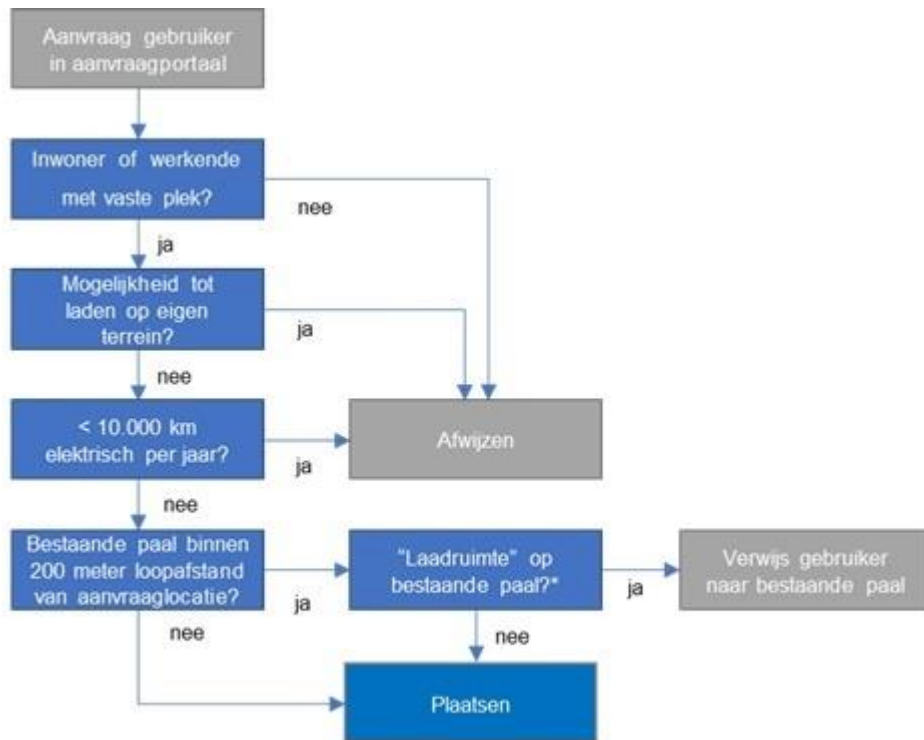
Eigenaren of gebruikers van een elektrische auto kunnen een verzoek tot "uitbreiding van het laadnetwerk" indienen.² Hierbij wordt getoetst:

- of de indiener een inwoner van Nissewaard, werkende in Nissewaard of een aanbieder van een elektrische deelauto met een vaste standplaats is;
- of de indiener geen gelegenheid heeft om te parkeren op eigen terrein waar een laadpunt geplaatst kan worden;
- of de indiener een elektrische auto heeft gekocht/geleased;
- of de indiener in het bezit is van een parkeervergunning in geval van een aanvraaglocatie in betaald parkeren gebied. Er dient een kopie van de parkeervergunning te worden overlegd. Zonder parkeervergunning kan geen laadpaal in de openbare ruimte aangevraagd worden; de aanvrager beschikt dan naar alle waarschijnlijkheid over parkeergelegenheid op eigen terrein;
- of binnen een loopafstand van 200 meter geen 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 elektrische auto én een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken, dan wordt de laadpaal geplaatst tussen het gewone parkeervak en het invalideparkeervak. Bij de plaatsing van deze paal wordt aanvankelijk dan geen extra laadvak afgekruist, aangezien het invalideparkeervak al op kenteken staat. Het reguliere parkeervak wordt afgekruist wanneer het verbruik hiertoe aanleiding geeft.

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

² Het is belangrijk om hierbij op te merken dat eigenaren geen aanvraag kunnen doen voor een 'eigen' openbare laadpaal: openbare laadpalen zijn per definitie voor iedereen beschikbaar en bieden geen exclusief gebruik. In plaats daarvan kunnen gebruikers wel verzoeken het openbaar laadnetwerk uit te breiden.

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 laadnetwerk

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 zgn. mandelig terrein), waarbij het kabeltracé door de 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. Daar waar mandelig terrein deel uitmaakt van een nieuwe gebiedsontwikkeling, dient laadinfrastructuur in het ontwerp worden meegenomen.

Laadruimte op bestaande paal

De gemeente streeft naar optimaal gebruik van het bestaande laadnetwerk. Daarom wordt bekeken of het bestaande openbare netwerk van laadpunten zogenaamde 'laadruimte' biedt voor de nieuwe gebruiker. 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 e-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 bij bestaande laadpalen 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.

3.3 Werkwijze bij plaatsing laadpaal in opdracht van gemeente

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 voor de CPO te verwachten.

Tabel 1 toont de 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 toegelicht.

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: • gemiddeld ≥ 250 kWh/laadpunt/maand en/of • gemiddeld ≥ 25 transacties/laadpunt/maand
Verwachte vraag in nieuwbouw	Verwacht verbruik van ≥ 2.000 kWh/jaar gebaseerd op prognoses en/of toekomstige ontwikkelingen
Verwachte vraag van veelrijders	
Verwachte vraag in bestaande gebieden	
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. Daarbij wordt bestaande parkeerdruk altijd meegewogen in de afweging om het laadnetwerk uit te breiden

Criteria:

- gemiddeld 250 kWh of meer per maand per laadpunt en/of gemiddeld 25 transacties of meer per maand per laadpunt;
- alle parkeervakken zijn reeds als laadvak gereserveerd;
- geen laadpaal binnen 200m loopafstand;
- locatiebepaling o.b.v. laaddata en prognoses.

Het hoge gebruik dient zich structureel te manifesteren over de loop van een langere periode.³

Plaatsen op basis van verwachte vraag gebiedsontwikkeling en reconstructie

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

Bij reconstructies en herinrichting van de openbare ruimte is bovenstaande ook van belang. Om de vervangingsopgave op een kosteneffectieve manier te kunnen oppakken is het van belang dat de verschillende opgaven die in de openbare ruimte spelen integraal bekeken worden en dat er (waar mogelijk) werk-met-werk gemaakt wordt. Laadinfrastructuur is één van die opgaven. Door vooruitlopend op de vraag al laadinfrastructuur (of mantelbuizen) te realiseren wordt voorkomen dat de er onnodig degeneratie van de openbare ruimte plaatsvindt.

Plaatsen op basis van verwachte vraag voor veelrijders

Op locaties waar veel geladen zal worden voor bedrijfsvoering zoals o.a. voor stadsdistributie, taxi's of groepsvervoer kan de gemeente opdracht geven voor het plaatsen van een of meerdere laadpalen. De voorkeur en verwachting is echter dat een deel van de laadoplossingen voor deze doelgroepen zich op privaat terrein zullen bevinden. De gemeente zal, wanneer een private oplossing niet mogelijk is, verzoeken en aanvragen gezamenlijk beschouwen en op basis hiervan besluiten tot plaatsing van reguliere laadpunten.

De verwachting is dat deelmobiliteit ook behoefte zal hebben aan laadinfrastructuur. Voor nu is nog niet aan te geven hoe groot deze laadvraag zal zijn en in hoeverre elektrische deelauto's gebruik zullen maken van het openbare laadnetwerk.

Plaatsen op basis van verwachte vraag in bestaande gebieden

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 op basis van beschikbare data en/of prognoses 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 in zo'n gebied toeneemt.

Plaatsen op basis van een door de gemeente verwachte positieve businesscase

Op locaties waar veel bezoekers verwacht worden (sportaccommodatie, theater, bedrijventerreinen, etc.) of daar waar zgn. mobiliteitshubs geplaatst worden, 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.

3.4 Locatiekeuze en plaatsing openbare laadpunten

Het bepalen van een locatie van de laadpaal is maatwerk en moet aan een aantal criteria voldoen (zie bijlage Criteria locatiekeuze). Een locatie wordt door de ambtelijke verkeerscommissie (met daarin vertegenwoordiging van de politie) getoetst. Indien het verkeersoverleg niet akkoord is met de voorgestelde locatie, geven zij een alternatief aan. Anders wordt de voorgestelde locatie aangenomen.

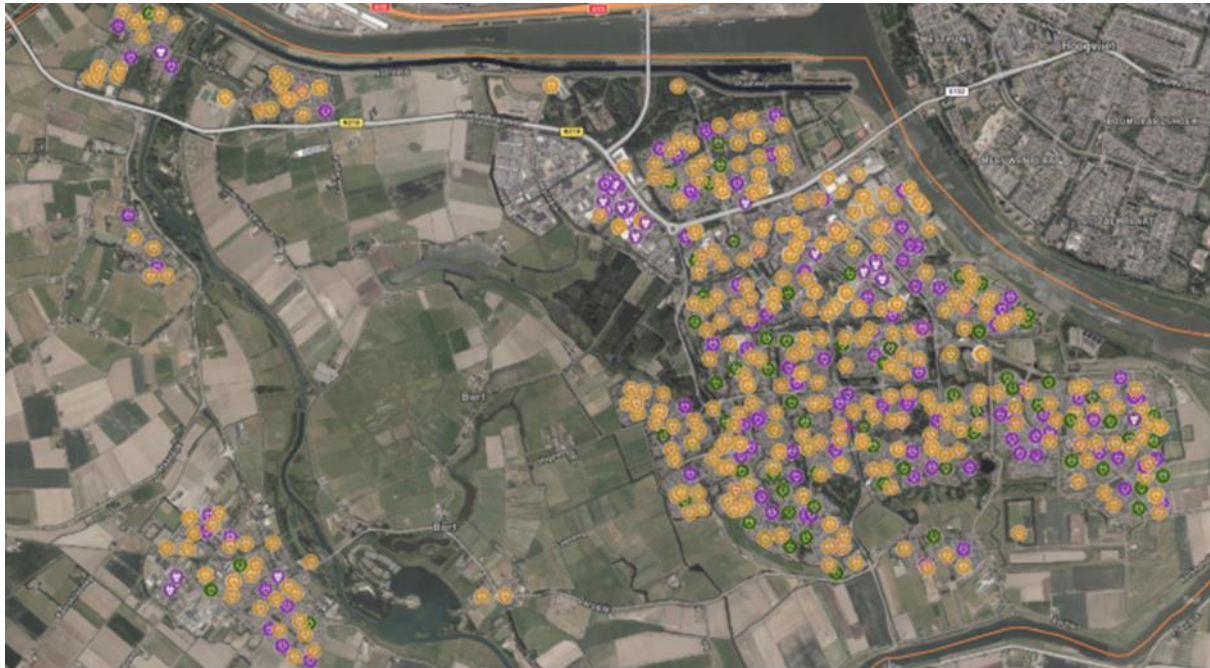
³ Het aantal maanden dat geldt als structureel intensief gebruikt zal per locatie en situatie verschillen.

Plankaart met laadlocaties en verzamelverkeersbesluit

Om voorbereid te zijn op de verwachte sterke groei van het aantal elektrische auto's hebben we als gemeente een plankaart opgesteld waarin we toekomstige laadlocaties hebben ingetekend. Locaties zijn op parkeervak-niveau ingetekend, voldoen zo goed mogelijk aan de criteria en zijn openbaar te vinden op de website van de gemeente. Door locaties van tevoren vast te stellen ontstaat vooraf er duidelijkheid voor alle betrokken partijen en wordt er veel tijdswinst in het realisatieproces geboekt. Ook zal het verkeersbesluit voor alle locaties middels een verzamel-verkeersbesluit voorafgaand aan de aanvraag/opdracht worden genomen.

Verder worden omwonenden bij de daadwerkelijke plaatsing van een laadpaal ook vooraf op passende wijze geïnformeerd.

Participatie wordt vormgegeven door voorafgaand aan het definitieve verzamelverkeersbesluit een ontwerp-verzamelverkeersbesluit ter inzage te leggen, waarbij bewoners middels actieve communicatie worden betrokken om concept-locaties te toetsen. Daarbij markeren we alle concept-laadlocaties in de openbare ruimte met een verwijzing naar een reactieformulier door middel van spuitverf. Om te zorgen dat alle laadlocaties actueel blijven, heeft het verzamelverkeersbesluit een maximale uitvoeringstermijn van twee jaar. Wanneer het verzamelverkeersbesluit is verlopen herhalen we bovenstaand proces.



Figuur 6: plankaart huidige en toekomstige laadlocaties. De gele en groene bolletjes zijn nieuw te realiseren laadlocaties.

Voor optimale 'vindbaarheid' van de laadlocatie en bruikbaarheid voor andere potentiële gebruikers, wordt de laadpaal bij voorkeur geplaatst op een zichtbare locatie. Hierdoor is de laadpaal beter vindbaar en ontstaat een duidelijk openbaar karakter dan wanneer de laadpaal bij de aanvrager voor de deur geplaatst zou worden.

Inrichting laadvakken

Bij plaatsing van een reguliere laadpaal wordt standaard één parkeervak ingericht als laadvak zodat de laadpaal daadwerkelijk beschikbaar is voor elektrische auto's. Daarbij wordt het verkeersbesluit genomen voor twee laadvakken zodat, wanneer het verbruik van de laadpaal daartoe aanleiding geeft eenvoudig het tweede laadvak ook ingericht kan worden. De laadvakken zijn bestaande parkeervakken zodat er

geen extra parkeervakken gecreëerd hoeven te worden voor elektrische voertuigen. In sommige gevallen wordt bij plaatsing direct twee parkeervakken afgekruist, bijv. bij hogelaadvraag en/of een grote groep gebruikers. De gemeente maakt deze afweging.

Het inrichten van laadvakken houdt in dat de parkeervakken worden voorzien van een kruis en tegel met oplaadsymbool en een verkeersbord (P-bord E4) met onderbord 'Opladen elektrische voertuigen' (zie bijlage Inrichting laadvakken).

De parkeervakken bij laadpalen in het openbare gebied worden niet 'op kenteken' gereserveerd, zodat de laadpalen voor alle elektrische auto's 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 kan het parkeervak ernaast ook ingericht worden als publiek laadvak wanneer hier vraag naar ontstaat. Wanneer de gehandicaptenparkeerplaats (om verschillende redenen) komt te vervallen, wordt per casus bekeken of het bestaande laadvak ook moet komen te vervallen.

Clustering van laadpalen en laadpleinen

Op locaties met een geconcentreerde hoge vraag kunnen bestaande aansluitingen uitgebreid worden met extra laadpalen of besloten worden tot plaatsing van een laadplein (waar meer dan twee laadpunten gerealiseerd worden op één netaansluiting). In de uitbreiding van het openbare laadnetwerk zullen de komende jaren losse laadpalen op bepaalde (strategische) locaties uitgroeien tot een clustering van enkele laadpalen, wanneer hier voldoende laadvraag in voor ontstaat.

Gebruik laadpunt

Openbare laadpunten en -vakken kunnen door alle gebruikers van elektrische voertuigen worden gebruikt om op te laden. Wanneer het laadvak is afgekruist en het E4-onderbord met een pijl naar het afgekruiste laadvak wijst (en het verkeersbesluit dit ook zo aanwijst), is parkeervak juridisch gezien alleen nog toegankelijk voor elektrische auto's. Wanneer er een niet-elektrische auto op het laadvak staat kan hierop worden gehandhaafd en beboet. Het criterium voor het gebruik van het laadvak is dat de stekker van de auto aangesloten is op een laadpunt. Wanneer de auto is opgeladen wordt er verwacht dat de elektrische rijder binnen een redelijke termijn (en tijdstip) de auto loskoppelt en de elektrische auto verplaatst, zodat het laadpunt voor een andere elektrische rijder beschikbaar is. Wanneer dit niet gebeurt spreken we over laadpaalkleven.

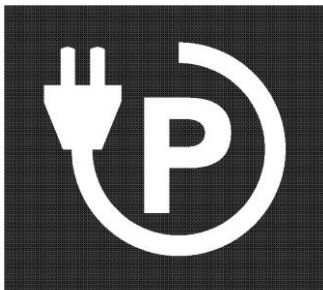
Laadpaalkleven

Uit de gebruiksdata van het bestaande openbare laadnetwerk blijkt dat tot nu toe excessief laadpaalkleven nog niet op grote schaal gebeurt. Dat neemt niet weg dat laadpaalkleven door gebruikers niet als belemmerend wordt ervaren. Het is van belang om laadpaalkleven te blijven monitoren, zeker bij steeds hogere bezetting van het laadnetwerk. Positieve prikkels, gamification en nudging om de auto te verplaatsen zullen mogelijk worden ingezet om excessen in laadpaalkleven (>24 uur aangesloten) tegen te gaan. Door gebruikers te attenderen dat de auto vol is, kan deze weer sneller beschikbaar gemaakt worden voor een volgende elektrische auto. Daarnaast geloven we erin dat het veelal het eenvoudigst is voor bewoners om onderling in contact te treden om het gebruik van de openbare laadpaal met elkaar te kunnen afstemmen. Zolang een aangesloten elektrisch voertuig geen andere e-rijder belemmert in het laden, kan een langere connectietijd benut worden voor flexibel laden (zie ook de paragraaf Energietransitie in hoofdstuk 2). Wanneer er voor andere gebruikers overlast ontstaat, bestaat de mogelijkheid om middels handhaving de laadpaalklever hierop aan te spreken.

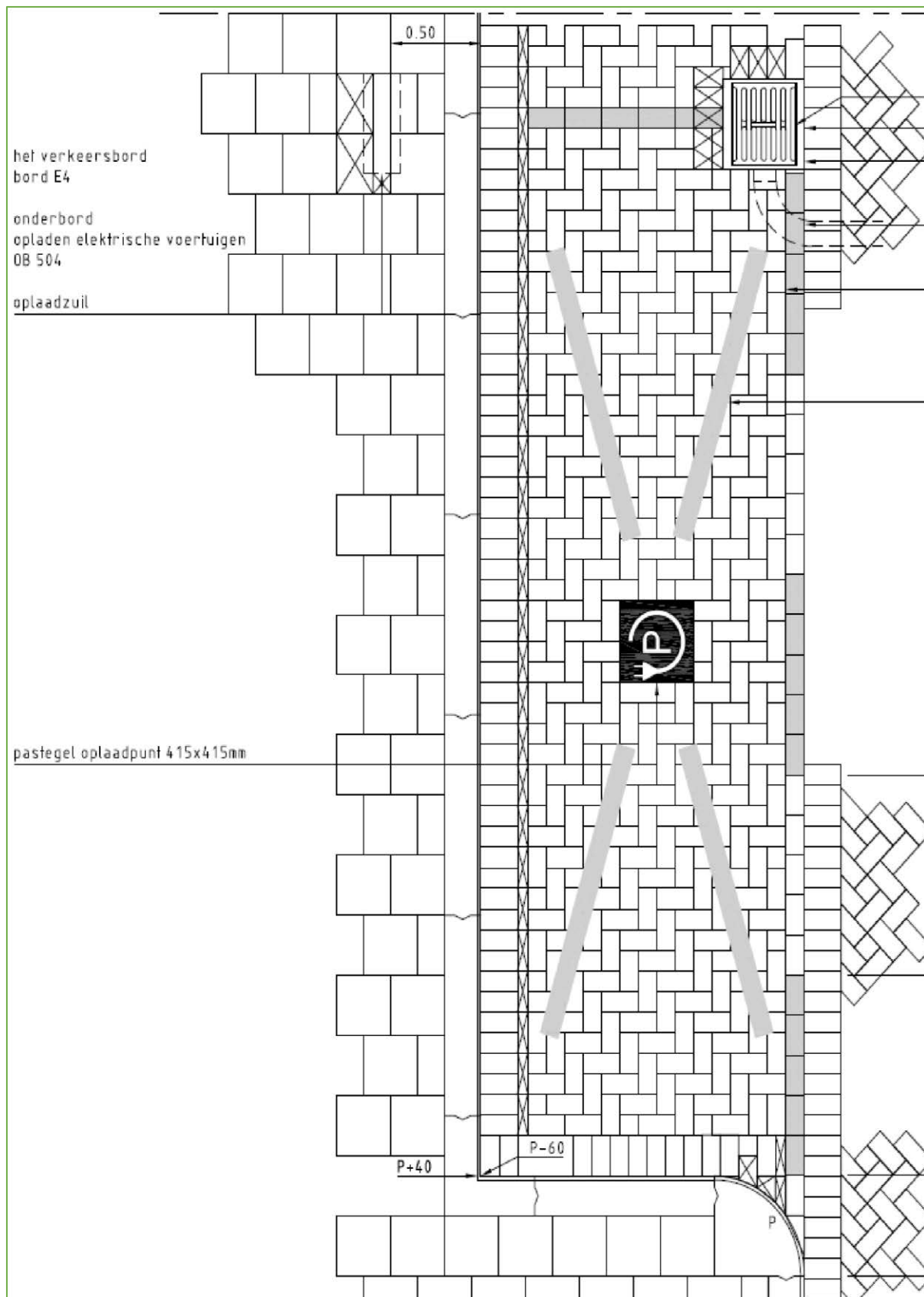
Bijlage – Inrichting laadvakken

Voor de inrichting van de laadvakken op straat is een standaard inrichting gemaakt. De standaard inrichting zit er als volgt uit:

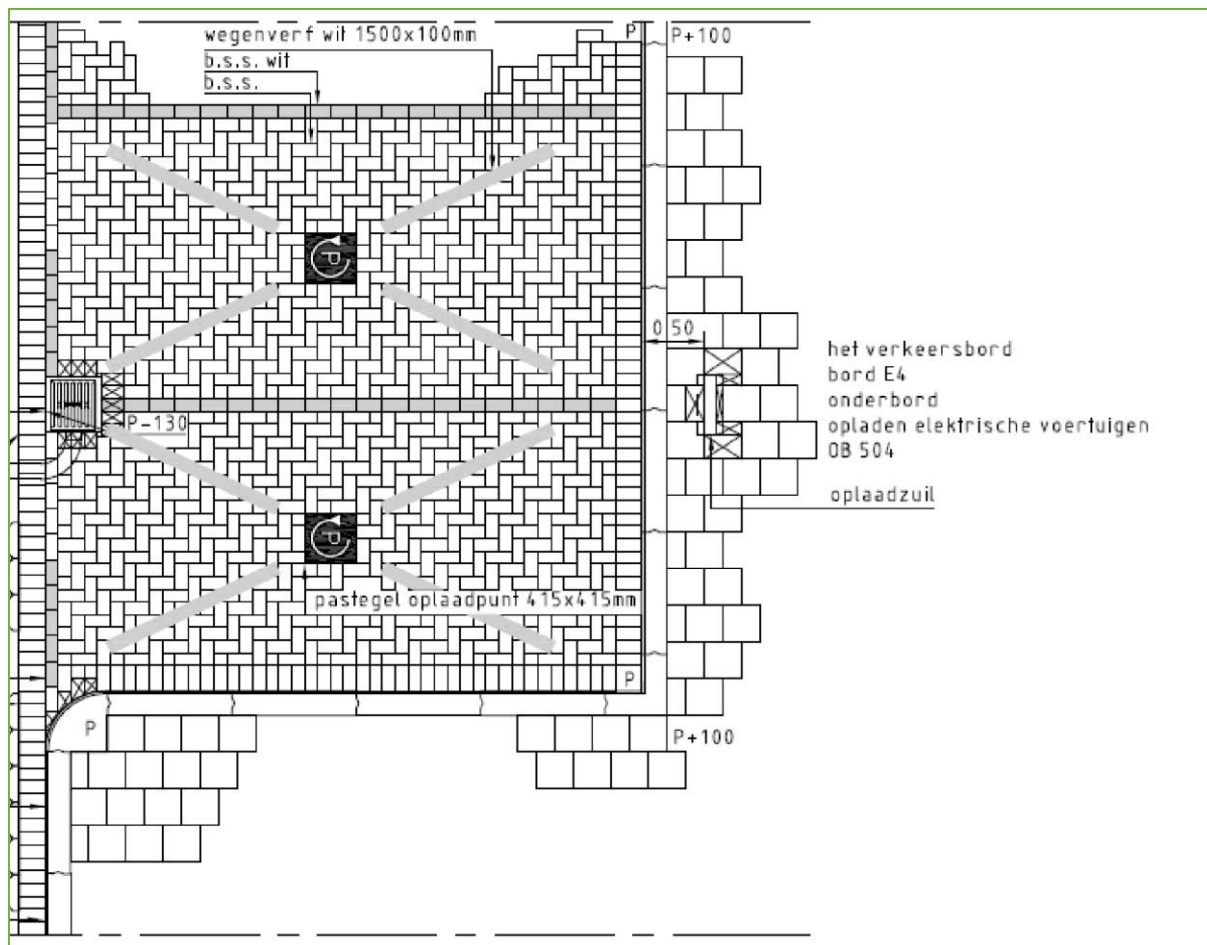
- de laadpaal wordt geplaatst op de scheidingslijn tussen twee parkeervakken (laadvakken)
- het verkeersbord wordt bij voorkeur zo dicht mogelijk geplaatst tegen de laadpaal, opdat er één element in de buitenruimte wordt geplaatst;
- het verkeersbord bestaat uit het bord E4, met onderbord 'Opladen elektrische voertuigen' en een onderbord met twee pijlen wijzend naar beide laadvakken (of in voorkomende gevallen, één pijl);
- het verkeersbord met onderbord wordt technisch als één bord uitgevoerd;
- het verkeersbord wordt aan de achterkant afgewerkt of afgedekt;
- 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;
- Figuur 2 en Figuur 3 tonen de inrichting van een langsparkeervak respectievelijk een haakspareervak als laadvak.



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 contractpartner (= leverancier laadpunt) gelegd.

1. De aanvraag (het verzoek tot uitbreiding van het laadnetwerk) wordt gedaan door de e-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 (aankoopbewijs, leaseovereenkomst, parkeervergunning, toewijzende beschikking gehandicaptenparkeerplaats) 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 auto's.
3. Vervolgens kijkt de concessiehouder of er een bestaande laadpaal binnen 200 meter loopafstand van het aanvraagadres staat en of bij deze laadpaal nog ruimte is om een nieuwe aanvrager naar te verwijzen. Indien dit het geval is, wordt de aanvrager naar deze laadpaal verwezen.
4. Staat er nog geen laadpaal binnen 200 meter loopafstand of staat er 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.
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 de Staatscourant via www.officielebekendmakingen.nl/staatscourant. Om het plaatsingsproces te versnellen nemen we als gemeente een verzamel-verkeersbesluit voor toekomstige laadlocaties vooruitlopend op de aanvraag.
8. De concessiehouder bereidt, met de netbeheerder en evt. 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 e.d. worden hier ook in opgenomen, zodat voor alle partijen duidelijk is wat de status en het verloop van de aanvraag is.

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

18. een bouwwerk ten behoeve van een infrastructurele of openbare voorziening, voor zover het betreft:

b. een bouwwerk, geen gebouw zijnde, ten behoeve van het weren van voorwerpen die de veiligheid van het weg-, spoorweg-, water- of luchtverkeer in gevaar kunnen brengen, ten behoeve van de beveiliging van een weg, spoor- of waterweg of een spoorweg- of luchtvaartterrein, of ten behoeve van verkeersregeling, verkeersgeleiding, wegaanduiding, het opladen van accu's van voertuigen met een elektromotor als hoofdmotor, verlichting of tolheffing

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

Bijlage – Beheer en onderhoud

Opheffing, verplaatsing en herbestratingswerkzaamheden

Het verwijderen of verplaatsen van laadpalen zal zo veel mogelijk beperkt moeten worden, vanuit kostentechnische overwegingen. Verplaatsingen als gevolg van het verhuizen van de elektrische rijder zal alleen leiden tot verplaatsing van de laadpalen indien dit vanuit de parkeerdruk strikt noodzakelijk is. De voorkeur is echter 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 het laadvak weer voor alle voertuigen beschikbaar te maken door de desbetreffende pijl af te plakken en de belijning terug te draaien.

Verplaatsingen als gevolg van herinrichtingen in de buitenruimte of herbestratingswerkzaamheden als gevolg van gepland projectmatig onderhoud komen in principe ten laste van de veroorzaker, in casu de opdrachtgever van de herinrichting of beheerder. Opdracht voor een herinrichting wordt verstrekt door beheer (integraal projectleider) aan het team projectleiding. Budget wordt op basis van een voorcalculatie door ruimtelijke realisatie beschikbaar gesteld waarmee de projectleider de financiële ruimte krijgt om het project (en de gestelde eisen zoals het verplaatsen van een laadpaal) uit te voeren.

In overleg met de concessiehouder wordt de laadpaal tijdelijk verwijderd en weer teruggeplaatst. De concessiehouder maakt hiervoor een offerte voor de opdrachtgever (projectleider).

Bijlage – Juridische aspecten

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

Na een doorlopen aanbesteding samen met andere gemeenten in de provincie Zuid-Holland en Zeeland heeft de gemeente een concessieovereenkomst met de concessiehouder gesloten voor het realiseren van laadpalen in de openbare ruimte. 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.

Handhaving van het gebruik van de laadvakken gebeurt door Openbare Orde en Veiligheid. Tevens kan de verkeerspolitie handhavend optreden bij foutief gebruik van de laadvakken in openbaar gebied. De handhavingsinzet van Openbare Orde en Veiligheid wordt gezien als regulier werk en wordt derhalve in de reguliere handhavingsrondes meegenomen.

Bijlage – Criteria locatiekeuze

Voor het plaatsen van een laadpaal moet een locatie gekozen worden. Hiertoe dient met een aantal criteria zoveel mogelijk rekening gehouden te worden:

- Loopafstand van aanvrager tot laadpaal ≤ 200 meter.
- Aanwezigheid Laagspanningskabel (bij voorkeur binnen 25 meter, i.v.m. aanzienlijke meerkosten bij een grotere afstand).
- Bestaande parkeerdruk
- Het voorkomen van belemmering voor doorstroming van het overige wegverkeer, langzaam verkeersstromen, etc. Het trottoir moet na plaatsing van het Oplaadobject en bebording minimaal 120 cm bedragen. In uitzonderlijke gevallen en altijd in overleg met de Concessieverlener kan dit variëren binnen een bandbreedte van 90 en 150 cm.
- 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 of schutting.
- Bij voorkeur plaatsen in parkeerkoffers

De gemeente behoudt het recht gemotiveerd af te wijken van de opgenomen criteria.