

Plaatsingsbeleid publieke laadinfrastructuur 2025



Gemeente Montferland

1. Inleiding

We willen werken aan een slim, dekkend, toegankelijk en betaalbaar laadnetwerk. Een grote opgave die impact heeft op de openbare ruimte en op het elektriciteitsnet. Hoe onze strategie voor laadinfrastructuur eruitziet, hebben we vastgelegd in de Integrale Laadvisie 2025.

Het plaatsingsbeleid geeft invulling aan de keuzes die in de Integrale Laadvisie van gemeente Montferland zijn gemaakt. Het plaatsingsbeleid richt zich op de uitrol van laadinfrastructuur en helpt de gemeente bij de uitvoering. Omdat de ontwikkelingen op het gebied van elektrisch vervoer en laadinfrastructuur snel gaan, actualiseren we de visie en het plaatsingsbeleid in ieder geval elke twee jaar.

In het plaatsingsbeleid geven we invulling aan keuzes ten aanzien van:

- privaat, semipubliek en publiek.
- inzet laadpleinen
- inzet snellaadpunten
- uitvoeringsmodel
- mate van proactieve uitrol
- bewonersparticipatie

2. Uitwerking beleidskeuzes

2.1 Private, semipublieke, publieke laadpunten

We hanteren het uitgangspunt dat EV-rijders zoveel mogelijk laden op privaat terrein. Voor EV-rijders die daar geen mogelijkheid voor hebben, organiseert de gemeente laadvoorzieningen in de publieke ruimte.

Om het gebruik van laadpalen op privaat en semipubliek terrein maximaal te benutten en daarmee de druk op de openbare ruimte zoveel mogelijk te ontzien, zet de gemeente in op de volgende maatregelen:

- We onderzoeken waar semi-publiek en privaat laden kunnen bijdragen aan een dekkend laadnetwerk, bijvoorbeeld op parkeerplaatsen waar de gemeente geen eigenaar is van de grond.
- We stimuleren in ons uitvoeringsmodel het realiseren van semi-publieke laadpunten.
- We stimuleren het openstellen van private laadpunten voor andere gebruikers, daar waar parkeerplaatsen op private terreinen beschikbaar zijn.

2.2 Locaties

De gemeente wijst de locaties aan waar publieke laadinfrastructuur wordt geplaatst middels een plankaart. Dit geeft zowel onze organisatie als de netbeheerder houvast en versnelt het proces rond plaatsing. De goedgekeurde verzoeken voor laadpalen worden hierop geregistreerd. Hierbij houden we onder andere rekening met de verderop in het beleid besproken plaatsingscriteria.

Op één locatie beperken we de plaatsing van publieke laadinfrastructuur. Binnen het historische stadscentrum van 's-Heerenberg stimuleren we parkeerders om op omliggende parkeerplaatsen hun auto op te laden. Dit versterkt de historische uitstraling van het oude centrum.

2.3 Soorten laadinfrastructuur

We maken onderscheid tussen reguliere laadpunten en snellaadpunten.

Reguliere laadpunten

De gemeente heeft een verantwoordelijkheid in de uitrol van reguliere publieke laadpunten. Deze laadpunten met een vermogen tot 22 kW plaatsen we als losse palen. We verlenen hiervoor een concessie in samenwerking met de andere gemeenten in de regio Achterhoek.

Snellaadpunten

We verwachten voorlopig dat de marktontwikkelingen voldoende zijn om de behoefte aan snellaadpunten in te vullen. Op privaat terrein, zoals bij tankstations of parkeerterreinen van bedrijven, kunnen eigenaren zelf hun (semipublieke) snelladers ontwikkelen. Wanneer de vraag naar snelladers harder stijgt dan het aanbod ervan geven we de voorkeur aan snelladers

2.4 Plaatsingsstrategie

Om publieke laadinfrastructuur bij te plaatsen kiezen we voor de volgende uitgangspunten:

Vraaggestuurd

We werken al enkele jaren samen met marktpartijen die bereid zijn om op basis van aanvragen te investeren in laadinfrastructuur. We kiezen voor een vraaggestuurde plaatsing, waarbij bewoners en forenzen een aanvraag kunnen doen voor een publiek laadpunt. Daarbij beoordelen we de geschiktheid van de voorgestelde locatie en starten we het participatieproces. Dit betekent dus niet dat bij elke aanvraag meteen een laadpaal wordt geplaatst.

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

Data-gestuurd

Daarnaast plaatsen we bij op basis van gebruiksdata. We realiseren een nieuwe laadplaats als er meer dan 450 kWh per maand of 5000 kWh per jaar wordt geladen aan een paal. Dat is voor ons de indicatie dat de paal veel wordt gebruikt. Dit verkort de doorlooptijd, zodat bewoners en forenzen niet onnodig lang op laadmogelijkheden hoeven te wachten. Het plaatsen van meerdere palen op hetzelfde moment maakt de uitvoering ook gemakkelijker.

Strategisch/pro-actief

Naast de de vraaggestuurde plaatsing willen we ook laadpunten kunnen realiseren op plekken waar we bezoekende EV-rijders willen faciliteren, zoals in centrumgebieden, toeristische trekpleisters, sportlocaties of openbaar vervoer. Daarnaast wil de gemeente ook kunnen anticiperen op verwachting van de vraag en pro-actief laadpalen kunnen gaan plaatsen, zonder dat hier direct een EV-rijder voor is. In de concessie is vastgelegd dat 30% van het aantal laadpalen dat naar verwachting jaarlijks nodig is in Montferland pro-actief wordt geplaatst, zonder financiële bijdrage van de gemeente. De gemeente bepaalt de locaties en geeft dit aan op de plankaart.

2.5 Criteria voor realisatie en onderhoud

We gaan door met het spreiden van laadlocaties tot binnen de woonkern een dekkend netwerk is bereikt op basis van 250 meter loopafstand tot aan de dichtstbijzijnde laadpaal. We leggen iedere laadpaal in principe aan voor één parkeerplaats, en kunnen deze bij toenemende vraag uitbreiden naar twee parkeerplaatsen. Hierdoor houden we de invloed op de parkeerdruk zo klein mogelijk. Daarna worden er laadpalen rondom de bestaande laadpalen bijgeplaatst om zo clusters te vormen.

Nieuwe laadinfrastructuur moet voldoen aan de volgende criteria:

- **Elektriciteitsnet:** laadpalen worden waar mogelijk binnen 25 meter van het elektriciteitsnet (laagspanningsnet) gerealiseerd. Dit in verband met de meerkosten voor kabels die langer dan 25 meter zijn. Daarnaast wordt er rekening gehouden met voldoende ruimte voor de realisatie van ondersteunende hardware bij grotere aansluitingen zoals de trafo en omvormers;
- **Toegankelijkheid:** de minimale doorgang van het trottoir moet na plaatsing van laadpunt en bebording minimaal 120 cm bedragen. De laadkabel mag niet over het trottoir liggen of hangen;
- **Openbare plekken worden niet geclaimd voor privaat gebruik:** we staan vooralsnog geen kabelgoottegels, laadarmen, matten of andere materialen op openbare ruimte toe voor privaat laden op publieke parkeerplekken. Zo voorkomen we dat bij inwoners de beleving ontstaat dat publieke parkeerplaatsen enkel door hen gebruikt mogen worden om hun auto op te laden.
- **Ondergrondse container:** We voorkomen dat laadpalen beschadigen bij het ledigen van de containers door deze op voldoende afstand van containers te plaatsen;
- **Invalideparkeerplaats:** Bij plaatsing zetten we de laadpaal niet direct naast een invalideparkeerplaats. De laadpaal moet namelijk altijd twee parkeerplaatsen kunnen voorzien.
- **Groene openbare ruimte:** laadpalen worden niet onder een boomkroon geplaatst;

Daarnaast wordt gestreefd te voldoen aan de volgende criteria:

- **Monumenten:** Plaatsing voor monumenten wordt zoveel mogelijk vermeden, maar kan met maatwerk mogelijk worden gemaakt.
- **Vrij uitzicht:** laadpalen worden waar mogelijk niet gerealiseerd direct voor het raam van een woning;
- **Haaks parkeren:** laadpalen worden waar mogelijk gerealiseerd op parkeervakken die haaks op de weg liggen. We vermijden langspaarkeerplekken zoveel mogelijk.
- **Bestaand parkeervak:** laadpalen worden waar mogelijk gerealiseerd bij bestaande parkeerplaatsen;
- **Loopafstand voor aanvrager:** Laadpalen worden waar mogelijk gerealiseerd op maximaal 250 meter loopafstand van de aanvrager;

Andere zaken, zoals de hoogte van de parkeerdruk in de wijk of de verkeersstructuur van de straat, worden meegewogen maar zijn niet bepalend voor de locatie van de laadpaal.

Na plaatsing van de laadpaal is goed onderhoud vereist evenals onmiddellijk herstel of vervanging van beschadigde of vernielde voorzieningen. Laadpalen die naar het oordeel van de gemeente verwaarloosd zijn, van onvoldoende kwaliteit zijn of niet meer gebruikt worden, moeten binnen de daarbij aangegeven termijn worden hersteld of verwijderd. Gebeurt dit niet, dan zal de voorziening door de gemeente verwijderd worden ten laste van de aanbieder.

3. Participatie

Montferland vindt het belangrijk dat inwoners goed geïnformeerd zijn over ontwikkelingen in hun omgeving. Inwoners hebben een adviserende rol bij de realisatie van publieke laadpunten in en nabij woonwijken.

Zodra een locatie voor een nieuwe laadpaal in beeld komt, wordt een ontwerpverkeersbesluit genomen. Alle inwoners worden daarmee via Officiële bekendmakingen en de gemeentepagina in de krant op de hoogte gesteld van het voornemen tot plaatsing. In het ontwerp staat het concept-verkeersbesluit met daarin de voorgenomen locatie van de nieuwe laadpaal. De bewoners krijgen zes weken tijd om hun reactie te delen met de verkeerskundige. Zij kunnen zo een alternatieve locatie in de directe omgeving van de voorgenomen laadpaal voorstellen. Op basis van de reacties kan worden gekozen voor een alternatieve locatie. We stellen de bewoners die reageren altijd op de hoogte van de uiteindelijke keuze.

Daarna neemt de gemeente een verkeersbesluit voor de aanleg van de laadpaal. Het verkeersbesluit is te vinden op de website www.officielebekendmakingen.nl. Hierbij hebben inwoners 6 weken bezwaartermijn om hun bezwaren (opnieuw) kenbaar te maken. Eventueel kan de locatie dan alsnog worden heroverwogen. Om inwoners goed te informeren over de voorgenomen plaatsing van de laadpaal kondigen we het verkeersbesluit ook aan op de gemeente-pagina van het Montferland Journaal.

4. Verkeersbesluit

We nemen een verkeersbesluit per locatie. Door het nemen van een verkeersbesluit wordt de handhaafbaarheid verhoogd. De BOA's van de gemeente kunnen handhaven.

Het verkeersbesluit geeft het parkeervak de doelbestemming 'opladen van elektrische voertuigen'. Dit helpt voorkomen dat een laadpaal alsnog bezet kan worden door niet-elektrische voertuigen. Ook mag het parkeervak hierdoor alleen worden gebruikt door elektrische auto's die opladen. Dat wil zeggen dat de stekker in de laadpaal moet zitten. Laadpaalkleven, het parkeren van een elektrische auto op een laadpunt terwijl deze niet opgeladen hoeft te worden, is dus ook niet toegestaan. Zo wordt efficiënt gebruik gemaakt van de laadpaal.

We onderzoeken de mogelijkheid van een verzamelbesluit. Hiermee kunnen meerdere parkeervakken tegelijk worden aangeduid. Dit kan van pas komen bij de realisatie van grote laadpleinen in de toekomst. Vooralsnog is hier echter nog geen behoefte aan.