**PLAATSINGSBELEID**

Afbeelding met tekst

Automatisch gegenereerde beschrijving

**GEMEENTE** [Gemeente]

|  |
| --- |
| Instructie vooraf  In de Nationale Agenda Laadinfrastructuur is afgesproken dat elke gemeente plaatsingsbeleid opstelt. Met dit format kun je het plaatsingsbeleid van jouw gemeente samenstellen. Het is een hulpmiddel om dit document op te stellen. Vanzelfsprekend kun je elk onderdeel van de tekst aanpassen naar de situatie die voor jouw gemeente geldt.  De tekst bestaat uit drie onderdelen:   * Basistekst: deze algemene tekst is voor elke gemeente toepasbaar; * *Keuzes:* hier kies je een of meer van de tekstopties als aanvulling op de basistekst; * *Aanvullende keuzes:* je kunt hier een of meer van de tekstopties kiezen, maar dat hoeft niet.   Soms is het nodig om in de tekst een kleine aanpassing te doen. De velden waar dit nodig is, zijn *grijs gemarkeerd*. Als een tekst in het veld gescheiden is door schuine strepen: verwijderen wat niet van toepassing is.  In het document vind je tot slot ook kaders met instructies, om je te helpen de juiste keuzes te maken. Deze kun je volledig schrappen als je het document hebt opgesteld.  Elke gemeente moet naast het Plaatsingsbeleid ook een Integrale laadvisie vastleggen. Voor dit document hebben we ook een format opgesteld. Sommige gemeenten kiezen ervoor om Laadvisie en Plaatsingsbeleid als één geheel te publiceren. Voeg in dat geval dit Plaatsingsbeleid (zonder H1) toe als hoofdstuk 7 in de Integrale Laadvisie. Verander de titel van het document, zodat in een oogopslag duidelijk is dat beide verplichte stukken in het document te vinden zijn.  Het plaatsingsbeleid hangt samen met afspraken die met de Charge Point Operator (CPO) zijn gemaakt. Daarom houden we in dit format hoofdlijnen aan. Wil je een gedetailleerder plaatsingsbeleid vastleggen, raadpleeg dan voor inspiratie het [Kader voor de plaatsing van laadinfrastructuur](https://www.rotterdam.nl/wonen-leven/elektrisch-rijden/Laadkader-2020.pdf) van gemeente Rotterdam. |



# 1. Inleiding

## 1.1 Aanleiding

Om onze klimaatdoelen te halen [aanvullen met andere doelen die relevant zijn, zie 1.1 uit laadvisie] 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] is de prognose [aantal] laadpunten in 2025, [aantal] laadpunten in 2030, en [aantal] laadpunten in 2035, ten opzichte van [aantal] laadpunten nu. De opgave is echter breder dan personenvervoer. We verwachten ook een toename van het aantal elektrische bussen, doelgroepenvervoer, bestelwagens, trucks, [binnenvaartschepen] en mobiele werktuigen. 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. Hoe onze strategie voor laadinfrastructuur eruitziet, hebben we vastgelegd in [naam visiedocument, bijvoorbeeld Integrale laadvisie].

  
We hebben gekozen voor [Zie instructie 1.1].

|  |
| --- |
| Instructie 1.1  Keuzes opsommen uit visiedocument. Het gaat om keuzes ten aanzien van:   * privaat, semipubliek en publiek. * inzet laadpleinen * inzet snellaadpunten * uitvoeringsmodel * mate van proactieve uitrol * bewonersparticipatie |

## 1.2 Doel en scope document

Het plaatsingsbeleid geeft invulling aan de keuzes die in [naam visiedocument] van gemeente [Gemeente] zijn gemaakt. Het plaatsingsbeleid richt zich op de uitrol van laadinfrastructuur voor de gebruikersgroep[en] personenvervoer (bewoners en bezoekers) en helpt de gemeente bij de uitvoering [aanvullen wanneer in de visie is gekozen voor meer gebruikersgroepen, zie laadvisie H1.3].

Voor personenvervoer is op dit moment op veel plaatsen al een grote behoefte aan laadpunten en verwachten we een sterke toename. Voor andere gebruikersgroepen volgen we de ontwikkelingen en als nodig passen we onze visie en plaatsingsbeleid hierop aan. 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.

# 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.

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: [Zie keuzes 2.1]



Keuzes 2.1

[Maximaal benutten semi-publieke en private laadpalen]

* We brengen de strategische voorkeurslocaties in kaart voor semi-publiek en privaat laden.
* We stimuleren in ons uitvoeringsmodel het realiseren van semipublieke laadpunten.
* We onderzoeken welke stimuleringsmaatregelen we kunnen nemen om de drempels om private en semipublieke laadpunten te realiseren weg te nemen.

[Denk hierbij aan:

* pilots gericht op het wegnemen van drempels voor VvE’s, zoals het inrichten van een kennisloket waar bijvoorbeeld bewoners met een eigen parkeergelegenheid in een VvE vragen kunnen stellen over parkeren en laden;
* subsidiëren van de realisatie van private/semipublieke laadpunten.]
* We stimuleren het openstellen van private laadpunten voor andere gebruikers, daar waar parkeerplaatsen op private terreinen beschikbaar zijn.
* We faciliteren een groepsaankoop van private of semipublieke laadinfrastructuur.

## 2.2 Locaties

De gemeente wijst de locaties aan waar publieke reguliere laadinfrastructuur wordt geplaatst. De gemeente denkt in relatie tot snelladers na over potentiële geschikte locaties, zowel in de publieke ruimte als op privaat / semipubliek terrein [en gaat daarover het gesprek aan met de eigenaren en beheerders van de private terreinen]. De locaties worden op de volgende manier [of combinatie van manier(en)] bepaald [Zie keuzes 2.2]:



Keuzes 2.2

[Per individueel verzoek]

Als een verzoek tot bijplaatsen van laadinfrastructuur is goedgekeurd, bepalen we per individueel verzoek wat hiervoor de beste locatie is. Hierbij houden we onder andere rekening met de verderop in het beleid besproken plaatsingscriteria.

[Op basis van plankaart]

We stellen een plankaart op met de locaties voor bij te plaatsen laadinfrastructuur. Deze plankaart gebruiken we om, als een verzoek is goedgekeurd, te bepalen op welke locatie deze wordt geplaatst.

[Plaatsing beperken]

Er zijn een aantal gebieden waar we de plaatsing van publieke laadinfrastructuur beperken. Het gaat hierbij om de volgende gebieden:

[vul hier de gebieden in waar het om gaat en geef aan wat de reden hiervoor is. Bijvoorbeeld: autoluwe zone, historische binnenstad, stimuleren van deelauto’s, locaties met veel bezoekers]

….

[Strategische locaties]

Om te kunnen beschikken over een voldoende dekkend laadnetwerk, hebben we een aantal plekken aangewezen waar de komende periode laadinfrastructuur wordt bijgeplaatst. [eventueel aanvullen met afwegingskader wanneer je als gemeente kiest voor strategische plaatsing]

## 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. [Zie aanvullende keuzes 2.3].

***Snellaadpunten***

[Zie aanvullende keuzes 2.3]

Aanvullende keuzes 2.3

[Laadpleinen]

Ook willen we laadpleinen realiseren. Dit heeft binnen onze gemeente de voorkeur op [noem specifieke mogelijke locaties als deze al bekend zijn, of noem het type locatie, zoals bedrijventerreinen, parkeerpleinen bij supermarkten/toeristische trekpleisters]

[Snellaadpunten]

1. We zien voor onze gemeente een actieve rol weggelegd in de locatiebepaling en uitrol van snellaadpunten. Plaatsing heeft bij ons de voorkeur:

* op locaties met veel bezoekers waar de verblijfsduur kort is, zoals bij *[noem hier bijvoorbeeld toeristische trekpleister, winkelcentrum of logistiek knooppunt binnen jouw gemeente];*
* bij bestaande Tankstations vanwege de vaak gunstige ligging, aan doorgaande wegen
* [weghalen] op plaatsen waar we het gebruik van deelauto’s stimuleren.
* bij taxistandplaatsen/standplaatsen voor doelgroepenvervoer;
* op plekken waar al zware aansluitingen zijn, zoals parkeerterreinen bij bedrijven of tankstations, zodat niet per se nieuwe aansluitingen nodig zijn voor de realisatie van snelladers

1. We zoeken voor de plaatsing van snelladers nadrukkelijk de samenwerking met marktpartijen

* [die we actief gaan benaderen.]
* [We faciliteren marktpartijen in het realiseren van snelladers zodra zij met een verzoek komen.] De belangrijkste redenen hiervoor zijn: het grote(re) ruimtebeslag en de hogere investeringen van snellaadstations.

|  |
| --- |
| Instructie 2.3  Raadpleeg voor afwegingen rond de realisatie van laadpleinen en snellaadpunten de [Handreiking realisatie laadpleinen](https://www.nklnederland.nl/uploads/files/Handreiking_realisatie_laadpleinen_DEF.pdf) en de [Handreiking snelladen](https://www.nkl-kennisloket.nl/wp-content/uploads/2020/08/Handreiking-Snelladen.pdf). |

## 2.4 Plaatsingsstrategie

Om publieke laadinfrastructuur bij te plaatsen kiezen we voor de volgende procedure[s]: [Zie keuzes 2.4]:

Keuzes 2.4

*[Vraaggestuurd]*

*We kiezen voor vraaggestuurde plaatsing, waarbij bewoners en forenzen een aanvraag kunnen indienen voor een publiek laadpunt. Daarna zoeken we een geschikte locatie. We werken samen met marktpartijen die bereid zijn om op basis van aanvragen te investeren in laadinfrastructuur. Daarbij accepteren we dat de doorlooptijden langer zijn dan bij datagedreven plaatsing. We verwachten*

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

[Als de doorlooptijden te hoog oplopen doordat de aanvragen snel toenemen, gaan we over op plaatsing op basis van gebruiksdata/voorspellende data]*.*

*We kiezen voor het vraaggestuurd plaatsen van snelladers op het moment dat er een behoefte is vanuit specifieke gebruikersgroepen (taxi’s, doelgroepenvervoer, stadslogistiek, personenvervoer). We zoeken een geschikte locatie, in de publieke ruimte of op privaat / semipubliek terrein en nemen die mee op de plankaart.*

*[Strategisch]*

*Naast de* [vraaggestuurde plaatsing/plaatsing op basis van data] *willen we ook laadpunten kunnen realiseren op plekken waar bewoners of forenzen geen aanvraag kunnen doen,* zoals [vul hier eventueel een toeristische trekpleister/logistiek knooppunt of standplaats voor doelgroepenvervoer in binnen jouw gemeente]*. Daarmee faciliteren we bezoekers van onze gemeente. We verwachten dat voor deze strategische plaatsing een financiële bijdrage van* [Gemeente] *nodig is.*

*[Plaatsing op basis van gebruiksdata]*

*Wij hebben al voldoende laadpunten in onze gemeente om de behoefte aan laadpunten te kunnen voorspellen. We gaan laadpunten plaatsen op basis van deze gebruiksdata. Dit verkort de doorlooptijd, zodat bewoners en forenzen en taxi’s, doelgroepenvervoer en stadslogistiek voor snelladers niet onnodig lang op laadmogelijkheden hoeven te*

*wachten. Ook maakt dit de uitrol beter* planbaar [We combineren dit met vraaggestuurde plaatsing/ strategische plaatsing/Vraaggestuurde plaatsing is daarom niet langer meer mogelijk].

*[Plaatsing op basis van voorspellende data]*

*We gebruiken verschillende databronnen om de behoefte aan laadpunten te voorspellen. Op basis daarvan gaan we laadpunten voor-de-vraag-uit plaatsen. Dit verkort de doorlooptijd, zodat bewoners en forenzen niet onnodig lang op laadmogelijkheden hoeven te wachten. Ook maakt dit*

*de uitrol beter planbaar.* [We combineren dit met vraaggestuurde plaatsing/strategische plaatsing/ Vraaggestuurde plaatsing is daarom niet langer meer mogelijk].

*We verwachten snelladers te gaan plaatsen op basis van signalen en verwachtingen van marktpartijen die een groeiende behoefte zien in de beschikbaarheid en het gebruik van snelladers.*



Aanvullende keuze 2.4

Welke locaties geschikt zijn voor laadpalen, leggen we vast in een plankaart. Dit geeft zowel onze organisatie als de netbeheerder houvast en versnelt het proces rond plaatsing. De prognoses *[per buurt]* van ElaadNL gebruiken we als uitgangspunt.

Bij voorkeur maken we gebruik van het aanbod dat NAL-regio *[invullen]* biedt om een plankaart op te stellen. We delen de plankaart met de netbeheerder.

## 2.5 Realisatiecriteria

Bij de realisatie van laadinfrastructuur gelden de volgende criteria:

* ***veiligheid:*** de laadkabel mag niet over het trottoir liggen;
* ***elektriciteitsnet:*** laadpalen worden waar mogelijk binnen 25 meter van het elektriciteitsnet (laagspanningsnet) gerealiseerd. Dit in verband met de meerkosten voor kabels die langer dan 25 meter zijn. Daarnaast wordt er rekening gehouden met voldoende ruimte voor de realisatie van ondersteunende hardware bij grotere aansluitingen zoals de trafo en omvormers;
* ***bestaand parkeervak:*** laadpalen worden waar mogelijk gerealiseerd bij bestaande parkeerplaatsen; [eventuele aanvullingen zie aanvullende keuzes 2.5].

Aanvullende keuzes 2.5

[Reguliere laadpalen]

[Vul aan met voor jouw gemeente relevante criteria. Zie hieronder enkele criteria uit het plaatsingsbeleid van de gemeenten Utrecht en Rotterdam. Deze zijn niet uitputtend.]

* buiten de openbare ruimte: plaatsing van laadpalen vindt bij voorkeur op publiek toegankelijke locaties buiten de openbare ruimte plaats, zoals publieke parkeergarages;
* concentratie: het clusteren van laadpalen heeft altijd de voorkeur boven losse laadpalen in de openbare ruimte. Het cluster wordt gerealiseerd bij de ingangen van woonbuurten;
* belemmering voorkomen: de minimale doorgang van het trottoir moet na plaatsing van laadpunt en bebording minimaal 120 cm bedragen. Ook niet plaatsen op de smalle uitstapstrook tussen parkeerplaats en fietspad;
* monumenten: plaatsing voor monumenten wordt zoveel mogelijk vermeden, maar kan mogelijk worden gemaakt met maatwerk. Inpassing in straatmeubilair en ondergrondse laadpunten heeft op deze locaties de voorkeur.
* groene openbare ruimte: parkeerplaatsen van laadpleinen mogen niet ten koste gaan van bestaande groene openbare ruimte.
* niet voor de deur van de aanvrager: bij voorkeur wordt een laadpaal niet op het parkeervak voor de deur van de aanvrager geplaatst, om te voorkomen dat aanvrager en omwonenden het laadpunt ervaren als ‘eigen’;
* niet plaatsen in winkelstraten.

[Laadpleinen]

Bij laadpleinen kiezen we voor smallere laadpalen, zodat ze minder ruimte innemen. De bijbehorende verdeelkast is wel groter en passen we zo efficiënt mogelijk in *[bijvoorbeeld door deze te combineren met straatmeubilair]*.

In de voorbereidingen bij de aanleg van een laadplein houden we er rekening mee dat we in de toekomst meer laadpalen nodig hebben. We leggen hiervoor alvast kabels, leidingen en mantelbuizen aan, maar de palen zelf plaatsen we nog niet.

[Snellaadpunten]

[weghalen] Snellaadpunten nemen meer ruimte in beslag dan reguliere laadpalen. *[Daarom willen we met marktpartijen in gesprek over semipublieke snelladers, zoals tankstations of parkeerplaatsen van supermarkten./Daarom onderzoeken we welke strategische locaties binnen onze gemeente geschikt zijn.]*

*[INPUT PRODUCT FREDERIKE]*

# 3 Participatie

[Gemeente] vindt het belangrijk dat inwoners goed geïnformeerd zijn over ontwikkelingen in hun omgeving. Inwoners [informeren raadplegen we//krijgen een adviserende/coproducerende/ (mee)beslissende rol] bij de uitrol realisatie van publieke laadpunten in en nabij woonwijken. [Zie keuzes 3].

[Voor wijken met een [voorbeeld: hoge parkeerdruk]/ een laadplein kiezen we ervoor om inwoners nauwer te betrekken, namelijk door zie keuzes 3].



Keuzes 3

[Informeren]

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 op de gemeente-pagina van de huis-aan-huisbladen]*.

Om inwoners goed te informeren over de voorgenomen plaatsing van de laadpaal versturen we direct omwonenden *[eventueel range aangeven]* een brief om hen te attenderen op het gepubliceerde verkeersbesluit en de mogelijkheid om bezwaar te maken

[Raadplegen]

[eventueel bovenop opties onder ‘Informeren’]

We halen reacties op bij inwoners ten aanzien van de voorgestelde laadlocatie(s). Dit doen we via [voorbeeld: informatieavonden, enquêtes, webplatform/plankaart online beschikbaar te stellen].

[Adviseren]

We vragen inwoners om ons te adviseren in hoeverre zij de voorgestelde laadlocaties geschikt vinden. De ontvangen adviezen krijgen een inhoudelijk reactie. We doen dit via *[voorbeeld: informatieavonden, enquêtes, webplatform]*.

[Coproduceren]

We bepalen de locaties voor laadpunten samen met inwoners en maken hiervoor een *[wijkplan/gemeentelijk plankaart]*.

[(Mee)beslissen]

Inwoners bepalen hoe de opgave in de wijk moeten worden ingevuld en waar welke laadoplossing komt. Als gemeente geven we een kader mee, onder andere rekening houdend met kosten van verschillende opties en beschikbare netcapaciteit en waar de laadpalen moeten komen. *[Hiervoor starten we een wijkaanpak/creëren we een webplatform. [OF] We werken verder uit hoe we hier invulling aan geven.]*

# 4 Verkeersbesluit

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



Aanvullende keuzes 4

[Geen verkeersbesluit (VKB)]

We nemen geen verkeersbesluit, en duiden het parkeervak ook niet aan als bestemd voor het opladen van elektrische voertuigen

We nemen geen verkeersbesluit, maar duiden het parkeervak wel aan als bestemd voor het opladen van elektrische voertuigen.

[VKB per locatie]

We nemen een verkeersbesluit per locatie en duiden het parkeervak aan als bestemd voor het opladen van elektrische voertuigen.

[Verzamelbesluit voor meerdere locaties]

We nemen een verzamelbesluit voor meerdere locaties en duiden de parkeervakken aan als bestemd voor het opladen van elektrische voertuigen.

[Verkeersbesluit laadpleinen]

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



|  |
| --- |
| Instructie Keuzes 4  Houdt rekening met eventuele financiële consequenties. Uit eerdere marktconsultaties blijkt dat marktpartijen waarde hechten aan een VKB, omdat het helpt voorkomen dat de laadpaal bezet wordt gehouden door niet-elektrische voertuigen. Geen VKB kan dus leiden tot een hoger risico voor de marktpartij en zich vertalen in een hogere prijs voor de gemeente en/of EV-rijder. |

|  |
| --- |
| Instructie bijlages  Optioneel bijvoegen:  - Bijlage: Markering van laadlocaties  - Bijlage: Bebording van laadlocaties |