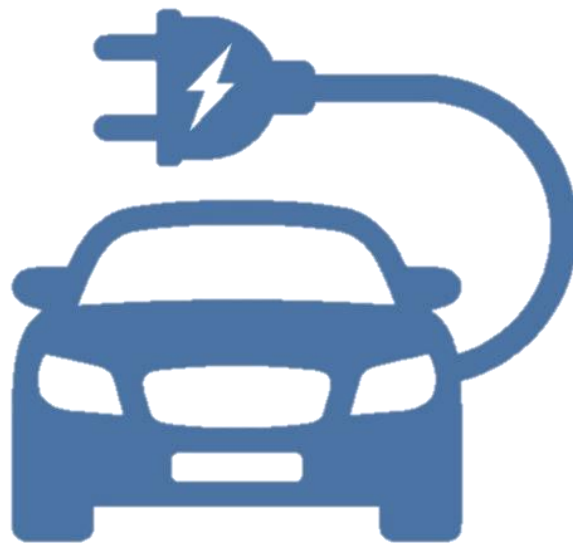


LAADVISIE 2023

-over visie, beleidskaders en uitvoering-



Opgesteld door:
Henk Groeneveld
Adviseur Mobiliteit

Versie:
3.0

Datum:
11/09/2023

Vastgesteld:



Gemeente
Hardinxveld-Giessendam

Inhoudsopgave:

1. Inleiding	3
Context	3
Leeswijzer	4
2. De visie vanuit de praktijkwens vormgegeven.....	5
2.1 Focus op vraag en aanbod.....	5
2.2 Mix and match laadinfrastructuur	6
2.3 De laadladder	7
2.4 Verlengde private aansluitingen (VPA's).....	8
2.5 Parkeerregulering.....	8
2.6 Mandelige terreinen	9
2.7 Samenvatting.....	9
3. Proces, ontwikkelingen, stand van zaken en toekomst m.b.t. elektrische voertuigen.....	10
3.1 Nationale Aanpak Laadinfrastructuur (NAL)	10
3.2 Regionale Aanpak Laadinfrastructuur (RAL).....	10
3.3 Lokale laadvisie.....	11
3.4 De samenhang met vigerende beleidsnota's RES en RMP.....	11
3.5 Cijfers uit Hardinxveld-Giessendam.....	12
4. Beleidsinvulling, uitvoering en (handhavings)regels.....	13
4.1 Over proces en beleidskaders	13
4.2 Verkeersregels opladen elektrische auto en handhaving.....	15
5. Stand van zaken m.b.t realisatie en Communicatie.....	16
5.1 Stand van zaken.....	16
5.2 Communicatie.....	16
5.3 Slotbepalingen.....	16

1. Inleiding

Elektrisch vervoer kent in Nederland een enorme groei. Vooral sinds 2010 is het aantal elektrische voertuigen in Nederland snel toegenomen. In de gemeente Hardinxveld-Giessendam is met name de laatste vier jaar een snelle toename merkbaar doordat er steeds meer verzoeken komen voor het plaatsen van oplaadpunten in de openbare ruimte. Ook zijn er steeds meer vragen van inwoners die een elektrisch voertuig overwegen. Samengevat: het aantal vragen over mogelijkheden van elektrisch rijden en het kunnen opladen van elektrische auto's stijgt.

Gemeente Hardinxveld-Giessendam informeert belangstellenden die vragen hebben over de 'laadmaterie' zo veel mogelijk persoonlijk (gesprek op locatie, telefonisch en per e-mail zodat een eventuele aanvraag direct goed digitaal via de website van de gemeente kan worden gedaan. De gemeente zelf stemt met de aanbieders die actief zijn in de gemeente de strategische spreiding van de laadpaalvoorzieningen naar behoefte en ruimtelijke plaatsingsmogelijkheden af.

Het doel van deze laadvisie is tweeledig:

- a) het scheppen van een duidelijk beleidskader voor ons als lokale overheid en
- b) het bieden van duidelijkheid voor de gebruikers van elektrische voertuigen. Duidelijkheid op het gebied van wat er speelt, hoe de ontwikkeling is en welke beleidskaders bij een doelmatig én functioneel gebruik van elektrische laadvoorzieningen hoort, terwijl er voldoende aandacht blijft voor de reguliere parkeerbehoefte. Gezien de snelle toename van het aantal elektrische voertuigen, is het zeer wenselijk om het vigerende oplaadpuntenbeleid van 2018 te herzien. Primair geeft deze visie een beeld van de kaders en de realisatie van laadpalen met een vertrekbeeld (factsheet vanuit de NAL) tot 2030.

Dit document is tot stand gekomen na een inhoudelijke verkenning naar de technische ontwikkelingen, de markt en trends met betrekking tot elektrisch rijden. Hierbij wordt opgemerkt dat deze visie met de daarin beschreven beleidsregels waarschijnlijk al ruim voor 2030 zal worden herschreven. Het gaat namelijk heel hard op het gebied van omschakeling naar e-voertuigen, brede aandacht voor duurzaamheid en energietransitie. Vooral het versneld van fossiele brandstoffen af gaan maakt dat de elektriciteitsvoorziening en elektriciteitsvraag veranderen. Eenvoudig benaderd moet ook op het gebied van elektriciteit een nieuwe balans gaan komen tussen verbruik en aanbod. Dat leidt ertoe dat het huidige energienetwerk op middellange termijn (5-10 jaar) qua hoofdstructuur op diverse locaties moet worden aangepast én uitgebreid. Daarnaast moet, zoals gesteld, ook aandacht blijven voor de reguliere parkeerbehoefte en is er dus ook aandacht voor kencijfers verkeersgeneratie, parkeren én handhaving.

Context

De transitie naar elektrisch vervoer speelt een belangrijke rol in de klimaatdoelen, waarbij de reductie van de uitstoot van CO₂ (Koolstofdioxide) centraal staat. Leidend hierin zijn de afspraken die internationaal gemaakt zijn – het Klimaatakkoord van Parijs. Deze afspraken zijn in Nederland vertaald naar Het Klimaatakkoord. Als onderdeel van Het Klimaatakkoord is ook een Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) opgesteld. In de NAL staan afspraken om te komen tot een landelijke dekkend laadnetwerk. Met een hoog ambitieniveau: de vergelijking wordt getrokken met het opladen van een mobiele telefoon waarbij de insteek is dat 'het opladen van een auto in de toekomst net zo gemakkelijk is als het opladen van een mobiele telefoon nu'. Geen geringe opgave dus. Om tot dit landelijk dekkende laadnetwerk te komen zijn ook gemeenten aan zet. Zij hebben de opdracht gekregen om te komen met een visie en beleid rond laadinfrastructuur. Hierbij wordt ondersteuning geboden vanuit een regionale samenwerking; de Regionale Agenda Laadinfrastructuur Regio (RAL Regio). Deze Regio bestaat voor de gemeente uit een samenwerking op het niveau van de provincies Zuid-Holland en Zeeland.

Daarnaast is ook via de Regionale Energie Strategie (RES) de behoefte regionaal af te stemmen op het vlak van laadpalenbeleid; duurzame mobiliteit is onderdeel van de RES 1.0.

Het resultaat van de kennisvergaring tot dit moment ligt voor u.

Leeswijzer

De opbouw van dit beleidsdocument is als volgt:

- Een toelichting over de ontwikkelingen tot nu, een weergave van de huidige situatie en de toekomstverwachting met betrekking tot elektrische voertuigen;
- De visie en de verschijningsvormen;
- De beschrijving van het proces, de beleidsinvulling, de uitvoering/ realisatie alsmede (handhavings)regels.

2. De visie vanuit de praktijkwens vormgegeven

2.1 Focus op vraag en aanbod

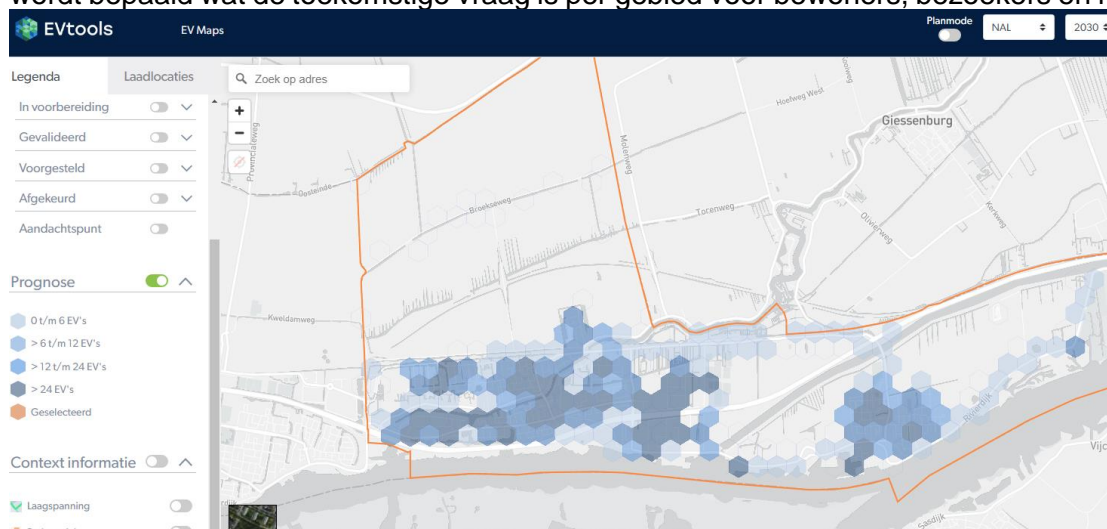
In deze laadvisie is gekeken naar de maatwerkbehoefte van onze gemeente binnen de Regio. Er is een behoefte aan laadpalen vertaald 'op maat'. Primair gaat het er nu om dat we in eerste aanleg werken aan een goede 'basisuitrol' zodat de eerste jaren goed in de laadbehoefte kan worden voorzien. Daarbij hebben we grote aandacht voor de andere vormen van laden, zoals snelladen, die zich nu aan het ontwikkelen zijn. Hieraan wordt in de volgende versie van de laadvisie ruim aandacht aan geschonken.

De laadbehoefte groeit nu in feite verhoudingsgewijs mee met het stijgende aantal elektrische voertuigen. De snelste groei van elektrische voertuigen is op dit moment nog gericht op de mobiliteit van personen, zoals e-bikes, fat bikes, speedpedelecs, e-scooters, elektrische auto's en elektrische bestelbussen. In 2025 is de wens om busvervoer in Zuid-Holland (en Zeeland) volledig elektrisch te organiseren. Wanneer het noodzakelijk is om hiervoor speciale infrastructuur ten behoeve van de vervoerder aan te leggen, bijvoorbeeld voor snelladen bij een zogenaamde bufferhalte, dan zullen wij hier als gemeente aan meewerken door fysiek ruimte te zoeken met onze buurgemeenten voor laadinfrastructuur.

Bij aanbestedingen voor taxi- en doelgroepenvervoer zullen wij de partijen stimuleren om over te stappen naar voertuigen die geen uitstoot meer generen (anders dan water).

Hoewel er geen officiële cijfers bekend zijn, is er een sterk groeiend aantal elektrische fietsen/ e-bikes, fat bikes en e-scooters binnen onze gemeente. Het is een belangrijke categorie e-voertuigen. Voor de kortere afstand of voor een kleine boodschap wordt vaak de elektrische fiets gepakt. Deze voertuigen kunnen thuis worden opgeladen aan normale stopcontacten en de actieradius is vaak toereikend om een hele dag te kunnen rijden. De gemeente neemt geen actieve rol in bij het plaatsen van de oplaadpunten voor deze categorieën voertuigen. Wanneer ondernemers of marktpartijen een openbaar oplaadpunt voor bijvoorbeeld fietsladen willen aanbieden, dan zullen wij meewerken om ruimte te creëren voor deze duurzame mobiliteitsvorm. In de praktijk zien we deze plaatsen dan vaak gekoppeld aan horecagelegenheden.

Om een goed aanbod te bieden aan publieke laadinfrastructuur wordt gebruik gemaakt van een GIS-analysemodel. In dit model zit data over onder andere bevolkingsamenstelling, inkomen, opleidingsniveau, voorzieningen in de openbare ruimte en woningtypen waaruit wordt bepaald wat de toekomstige vraag is per gebied voor bewoners, bezoekers en forenzen.



Illustratie van het GIS-analysemodel van de gemeente Hardinxveld-Giessendam voor het jaar 2030. Het gaat hier om de behoefte in dit jaar. Hoe donkerder de zeshoek hoe groter de vraag is. Het zeskantbeeld kent als maat 300 bij 300 meter en gaat over de vraag op wijkniveau.

Zo het er nu naar uitziet zal er voor zwaar transport naast elektrische voertuigen, ook worden ingezet op waterstof als duurzame brandstof. Waarschijnlijk zal dit pas medio 2030 op grotere schaal worden uitgerold, omdat de techniek nog volop in ontwikkeling is. Wanneer er vragen komen voor een laadstation voor waterstof, dan faciliteert de gemeente hierin waar mogelijk. Hierbij wordt gekeken naar locaties in de nabijheid van bedrijventerreinen of parkeerplaatsen voor grote voertuigen. In deze laadvisie is dit niet aan de orde.

2.2 Mix and match laadinfrastructuur

Het aantal voertuigen neemt toe en daarvoor is verschillende laadinfrastructuur nodig. Onderstaand is omschreven welke typen laadinfrastructuur er naar verwachting in 2030 binnen onze gemeentegrenzen te vinden zijn.

Private oplaadpunten (wonen en werken)

Een privaat oplaadpunt is een oplaadpunt op eigen terrein; dus thuis in de eigen garage of op de eigen oprit. Het oplaadpunt wordt dan aangesloten op de elektriciteitsaansluiting van de woning (ook bedrijf) en is dus alleen voor die bewoners (werkgevers, werknemers, bezoekers) beschikbaar. Het is ook mogelijk om een privaat oplaadpunt te hebben op een gesloten eigen terrein (parkeergarage onder een appartementsgebouw voor bewoners). Ook oplaadpunten op het terrein van ondernemers of bij een kantoor zijn in feite private oplaadpunten.

Semipublieke oplaadpunten

Semipublieke oplaadpunten zijn gerealiseerd op eigen terrein, maar beschikbaar voor derden, zoals bewoners of omwonenden. Zo kan een ondernemer buiten (of tijdens) kantooruren de laadpaal openstellen voor bewoners uit de omliggende straat. Dit soort typen laadinfrastructuur komt vooral voor bij onder andere horeca- of winkelketens die een laadpaal als extra service aanbieden voor haar klanten.

Publieke oplaadpunten

Publieke oplaadpunten worden altijd geplaatst in de openbare ruimte en zijn dus voor iedereen toegankelijk. Een publieke laadpaal wordt binnen onze gemeente altijd geëxploiteerd door een marktpartij. In de gemeente zijn meerdere marktpartijen actief (geweest). Per laadpaal worden in de regel twee parkeervakken aangewezen voor het opladen van elektrische voertuigen. Voertuigen met uitsluitend een verbrandingsmotor mogen hier niet parkeren. Publieke oplaadpunten kunnen op strategisch gekozen locaties worden geplaatst, of op aanvraag van een bewoner.

Laadpleinen

Wanneer er op een bepaald punt meer dan vier parkeerplaatsen om elektrisch te laden geclusterd zijn (meer dan 2 palen met dubbele aansluitingen), spreken we van een laadplein. Voorbeelden hiervan worden/ zijn gerealiseerd op de Rivierdijk (parkeerkoffer nabij perceel 721), Breedeweg en Nassaustraat. Laadpleinen kunnen een passende oplossing in de buurt van gereguleerde parkeerzones en in wijken met een hoge parkeerdruk zijn.

Snelladen

Op een aantal locaties in het land, meestal langs de Rijkswegen, zijn/ worden snelladers geplaatst. Zo ook langs de Rijksweg A15 binnen de gemeentegrenzen van Hardinxveld-Giessendam. Deze snelladers werken op gelijkstroom (laden met 50kW of hoger) in plaats van wisselstroom. De reguliere laadpalen werken met een vermogen van 22 kW. Doordat er een groter vermogen is, kan er zeer snel worden opgeladen bij snellaadpunten. Deze oplaadpunten zijn aanzienlijk duurder en hebben een grotere impact op het elektriciteitsnetwerk. Vaak worden snelladers gebruikt om even snel 'bij te tanken' wanneer je een langere afstand aflegt. Om snelladen 'te voeden' is middenspanning nodig.

Op dit moment onderzoekt de gemeente de mogelijkheden van de aanleg van publieke snellaadpunten met Den Hartog Charging B.V.

Op dit moment is het nog te vroeg om meer aandacht voor snelladers te beschrijven. De wens om snel te kunnen laden is bekend en er wordt gericht naartoe gewerkt om er op termijn invulling aan te kunnen geven. Snelladers vallen nu buiten de scope van deze laadvisie.

Logistiek laadinfrastructuur

Het laden van vrachtverkeer en bestelauto's staat nog in haar kinderschoenen. Dit zal de komende jaren absoluut gaan veranderen. Ook grote elektrische bedrijfswagens worden steeds vaker verkocht omdat ondernemers om diverse redenen graag milieuverantwoord willen ondernemen. Deze voertuigen dienen ook te worden opgeladen, waarvoor speciale laadinfrastructuur moet worden aangelegd.

De verwachting is dat het opladen van vrachtwagens en lijnbussen hoofdzakelijk zal gaan gebeuren op bedrijventerreinen. Er dienen hiervoor speciale collectieve locaties te worden ingericht in plaats van het organiseren op eigen terrein. Dit vanwege de grote stroomvraag. Het is vrijwel onmogelijk om bij alle bedrijven de capaciteit van de stroomaansluitingen te verhogen. Het is dan efficiënter om dit op strategische punten te gaan realiseren. Zie hiervoor ook de laatste alinea onder 2.1.

Echter speelt hier ook een belangrijk aspect met de regio. Het is belangrijk dat logistieke laadinfrastructuur regionaal wordt opgepakt en benaderd. Zowel in Hardinxveld-Giessendam als in de rest van 'Drechtsteden' zijn tientallen grote logistieke bedrijven gevestigd waarbij een grote stroomvraag binnenkort waarheid is. Wij kennen, ook voor het semipublieke vraagstuk van laadpalen al overleg met de Hardinxveldse ondernemers.

Dit soort initiatieven wil de gemeente Hardinxveld-Giessendam regionaal aanpakken. Het kan dus zo zijn dat Hardinxveld-Giessendam geen oplaadpunt heeft, maar 'meelift' bij laadpleinen voor 'grote voertuigen' in de buurgemeenten.

2.3 De laadladder

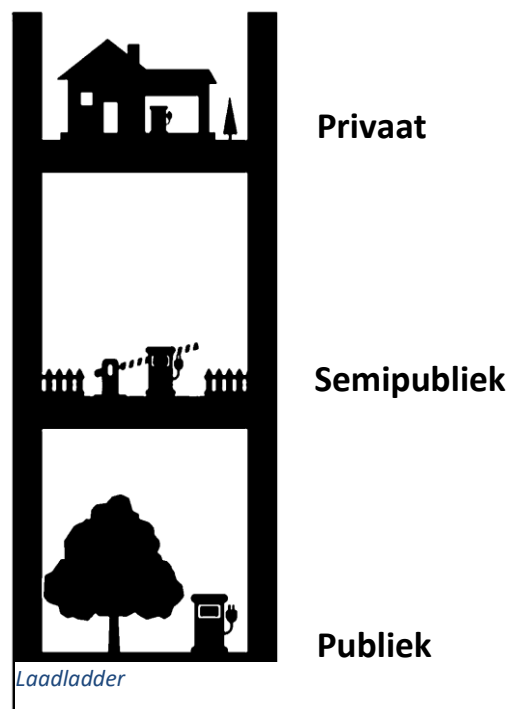
Om invulling te geven aan de toenemende laadbehoefte gaan we zo veel mogelijk uit van onderstaande 'laadladder'. De laadladder geeft de lijn/voorkeuren aan hoe laadinfrastructuur zich ontwikkelt in onze gemeente.

Bovenaan de ladder staat privaat laden, vervolgens semipubliek laden en tot slot publiek laden. Door deze ladder te gebruiken, wordt de toenemende behoefte voor het groot deel voorzien op eigen/privaat terrein.

Vooraf privaat/ semipubliek laden voorkomt dat de parkeerbalans in de openbare ruimte verstoord raakt. Daarnaast zorgen deze oplaadpunten voor minder maatschappelijke kosten en bieden deze voor de gebruikers soms financieel voordeel.

De belasting van het energienetwerk is ook minder, omdat de laadpunten bijvoorbeeld kunnen worden aangesloten voorzien van eigen opgewekte stroom van bijvoorbeeld zonnepanelen.

Men moet elektrisch 'tanken' en dat kan niet altijd bij private en semipublieke laadpunten. Dus vooral ook de openbare ruimte moet worden voorzien van een



netwerk aan laadpalen dat voorziet in de behoefte. De gemeente plaatst zelf geen oplaadpunten, maar laat dit aan 'de markt'.

2.4 Verlengde private aansluitingen (VPA's)

VPA's zijn oplaadpunten in de openbare ruimte waarbij het voertuig op de openbare weg/parkeerplaats staat en de kabel wordt aangesloten op een private aansluiting van bijvoorbeeld een woning of een bedrijfspand. Wij kennen de wens van een aantal bewoners om op deze wijze hun voertuig te laden. Vaak omdat zij geen parkeerruimte op eigen erf hebben.

Wij staan verlengde private aansluitingen (VPA's) in onze gemeente in beginsel niet toe. In de Algemeen Plaatselijke Verordening (APV) van de gemeente Hardinxveld-Giessendam zijn regels gesteld aan het plaatsen van voorwerpen (dus ook laadkabels of laadkasten) op, aan, in en boven de openbare weg. Hier geldt dus een vergunningsplicht.

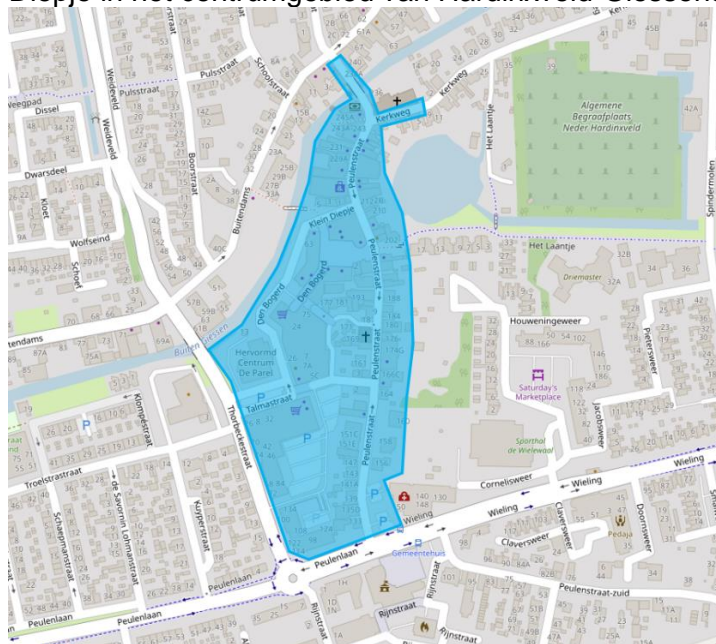
De enige 'vrije uitzondering' wordt gevormd wanneer de laadstroomkast op eigen terrein kan worden gehangen en de laadsnoer direct in een e-voertuig kan worden geplugd op de openbare weg, zodanig dat passanten hier op geen enkele wijze hinder (dus schade/letsel) van kunnen ondervinden. De belanghebbende realiseert zich dat ook een ander deze zelfde openbare parkeerruimte kan benutten en dat er geen rechten aan kunnen worden ontleend. Soms kan er dan dus niet op de 'persoonlijk gewenste parkeerplaats' worden geladen omdat er 'een ander' geparkeerd staat.

2.5 Parkeerregulering

In de blauwe zone in Hardinxveld-Giessendam is sprake van parkeerregulering. Bewoners en bedrijven kunnen, conform de bestaande regels, een parkeeronthefing aanvragen en bezoekers kunnen parkeren met een parkeerschijf.

Binnen de bestaande techniek is het met een standaard oplaadpunt niet mogelijk om binnen de korte parkeertijd volledig op te laden. Laadpalen in een blauwe zone worden (beperkt) gerealiseerd om een goed algemeen spreidingsbeeld van laadpalen te krijgen.

Bij de plaatsing van de laadpaal binnen de blauwe zone, is de blauwe streep verwijderd en de parkeerschijfzone niet (meer) van toepassing. Een voorbeeld hiervan is te vinden op het Klein Diepje in het centrumgebied van Hardinxveld-Giessendam.



Kaart met blauwe zone. In de blauwe gebieden worden laadpalen slechts i.v.m. 'goede spreiding' geplaatst.

2.6 Mandelige terreinen

Een mandelig terrein is een vorm van mede-eigendom. Het terrein is gezamenlijk eigendom van meerdere eigenaren. De parkeerplaatsen op mandelige terreinen kennen in de regel geen openbaar gebruik.

Om te voorkomen dat een mandelig terrein toch een openbaar gebruikskarakter krijgt, kan de eigenaar een bordje 'eigen weg' plaatsen. Het onderhoud en risico van het mandelige terrein is voor de eigenaar óf de vereniging van eigenaren (VVE). De gemeente heeft geen verantwoordelijkheid voor het plaatsen van laadpalen op mandelige terreinen/ parkeerplaatsen of parkeerkelders.

Als op een mandelig terrein een laadpaal voor algemeen gebruik wordt geplaatst, is er sprake van semipubliek laden.

Wanneer er aanpassingen nodig zijn aan de ondergrondse infrastructuur dient de VVE in verband met vergunningplicht contact op te nemen met de gemeente. Ook daarvoor geldt namelijk wel een vergunningplicht.

2.7 Samenvatting

- Binnen het opladen van elektrische voertuigen kennen we de volgende vormen van laden:
 - Private oplaadpunten (wonen en werken): laden op eigen terrein;
 - Semipublieke oplaadpunten: laadpunten op eigen terrein zijn beschikbaar voor derden, zoals omwonenden of klanten;
 - Publieke oplaadpunten: Laadpunten kunnen door iedereen worden gebruikt;
 - Laadpleinen: cluster van 4 of meer laadpunten (parkeerplaatsen bedoeld om te laden);
 - Snelladen: laadpunten waar met meer dan 50 kW kan worden geladen (is nu nog uitzondering).

- De volgende vormen van laden vallen buiten de reikwijdte van deze laadvisie:
 - Laden van elektrische fietsen e.d. die gebruik maken van een normaal stopcontact;
 - Logistiek laden;
 - Snelladen (als gemeengoed. Het van laagspanning AC naar middenspanning DC laden gaan).

- Verlengde private aansluitingen (het draadje over de stoep) is niet toegestaan.
- Bij laadpunten in de blauwe zone wordt de blauwe markering bij het parkeervak ongedaan gemaakt.
- De gemeente heeft geen rol in het plaatsen van laadpalen op mandelige terreinen of in parkeergarages. Het betreft hier semi-private laadpunten.

3. Proces, ontwikkelingen, stand van zaken en toekomst m.b.t. elektrische voertuigen

Elektrisch vervoer neemt dus zoals we hebben gelezen, snel toe. Aantallen, merken en type voertuigen nemen dagelijks toe. In Nederland zullen er tot 2030 snel veel meer laadpalen moeten worden geplaatst om in de sterk toenemende vraag te voorzien. Elektrische voertuigen en de bijbehorende laadinfrastructuur spelen een belangrijke rol in de verduurzaming en energietransitie van mobiliteit. De daarbij horende elektriciteitsbehoefte moet worden 'ingepast' in het energienetwerk.

PROCES

3.1 Nationale Aanpak Laadinfrastructuur (NAL)

Als onderdeel van het klimaatakkoord is door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I&W) de Nationale aanpak laadinfrastructuur (NAL) opgesteld. Volgens de prognoses van de NAL zullen er in 2030 zo'n 1,9 miljoen elektrische personenauto's in Nederland rondrijden. Daarnaast wordt ook een groot deel van de nieuwe bestelbussen, touringcars, lijnbussen, light electric vehicles (LEV's), vrachtwagens en overige vervoer en transportmiddelen voorzien van een elektromotor.

Steeds meer automerken bieden hybride en/of volledig elektrische modellen aan tegen steeds scherpere prijzen. De betaalbaarheid ervan neemt toe en daarnaast komen er steeds meer elektrische tweedehands auto's beschikbaar. Samengevat komt elektrisch rijden steeds beter in bereik van een ieder.

In de NAL staat dat er voor de genoemde 1,9 miljoen voertuigen ongeveer 1,7 miljoen oplaadplaatsen nodig zijn. Dit is het totaal van private én publieke oplaadpunten. Het betekent dat er in Nederland een grote opgave is om dit te realiseren. In de NAL zijn daarom een aantal fundamentele uitgangspunten (eisen) beschreven om een en ander mogelijk te maken:

- **'De basis op orde'**: Organiseren van 'overheidsactie' die leidt tot een landelijk dekkende laadpaalinfrastructuur, zodat elektrisch rijden voor iedereen mogelijk wordt waarbij de bruikbaarheid van de voertuigen blijvend en overal in het land wordt gegarandeerd.
- **Proactief plaatsen**: Het merendeel van de oplaadpunten wordt strategisch en proactief geplaatst om een snelle uitrol van laadinfrastructuur mogelijk te maken. Hiermee worden ook de procedurele doorlooptijden verkort.
- **Duidelijke informatie**: Toegankelijke, duidelijke informatie voor gebruikers zoals locatie en beschikbaarheid van laadpunten en laadtarieven'.
- **Laadinfrastructuur**: Het bieden van een robuuste laadinfrastructuur die borgt dat er een betrouwbaar, veilig elektriciteitsnet voorziet in de gebruiksvraag naar laadstroom.

3.2 Regionale Aanpak Laadinfrastructuur (RAL)

De opgaves van de NAL zijn nader gespecificeerd in de regionale aanpak laadinfrastructuur Zuidwest. De gemeente Hardinxveld-Giessendam valt 'in Drechtsteden' onder de Regio RAL-Zuidwest. Deze wordt gevormd door Zuid-Holland en Zeeland. Gedeputeerde Staten van provincie Zuid-Holland heeft in januari 2021 RAL ZW vastgesteld. In dit besluit staat hoe invulling wordt gegeven aan de regionale samenwerking en aan de afspraken met het Rijk. Het is de ambitie om vooral sámen de aanpak, de visie en het beleid rond laadinfrastructuur zo veel mogelijk te uniformeren daarbij rekening houdend met het maatwerkbelang van lokale invulling door de aangesloten gemeenten.

3.3 Lokale laadvisie

De gemeenteraad stelt voorliggende laadvisie en het beleid vast. Het college van burgemeester en wethouders van Hardinxveld-Giessendam gaat door het nemen van verkeersbesluiten over het aanwijzen van de specifieke laadparkeerplaatsen. Het college heeft deze bevoegdheid gemandateerd aan de medewerkers verkeer van de gemeente.

Een aanvrager brengt het proces op gang via de digitale website van de gemeente.

De gemeente Hardinxveld-Giessendam heeft een open marktmodel voor het plaatsen van laadpalen. Laadpalen kunnen op twee manier worden geplaatst:

- **Proactief:** Op basis van data-analyse worden locaties voorgesteld en met de gemeente besproken. Wanneer het akkoord is bereikt over de voorgenomen locaties dan worden er verkeersbesluiten opgesteld. Zo'n proactieve plaatsing gebeurt op dit moment in samenspraak met marktpartijen als Allego, Park 'n Charge en Den Hartog Charging.
- **'Paal-volgt-auto':** Wanneer iemand een elektrische auto aanschaft en geen mogelijkheid heeft om op eigen terrein te laden, dan kan de bewoner een aanvraag indienen via de website van de gemeente om een oplaadpunt in de buurt van de woning te plaatsen. Dit altijd op een plaats die ook uit data-analyse naar voren zou komen. Hiermee wordt bereikt dat de gewenste paal ook als dekking voor andere belanghebbenden kan worden gebruikt.

3.4 De samenhang met vigerende beleidsnota's RES en RMP

Hier wordt de relatie van dit document met de Regionale Energiestrategie (RES) 1.0 Drechtsteden en het regionaal MobiliteitsProgramma in het kort weergegeven.

Wat is de relatie tussen de RES, RAL en RMP?

Provincies, gemeenten en netbeheerders leggen de verbinding tussen uitwerkingen van afspraken in het Klimaatakkoord, zoals de Regionale Energiestrategie, de Regionale Aanpak Laadinfrastructuur en het Regionale Mobiliteitsprogramma. De inhoudelijke samenhang tussen deze werelden is een gedeelde verantwoordelijkheid van gemeenten, regio's en provincies.

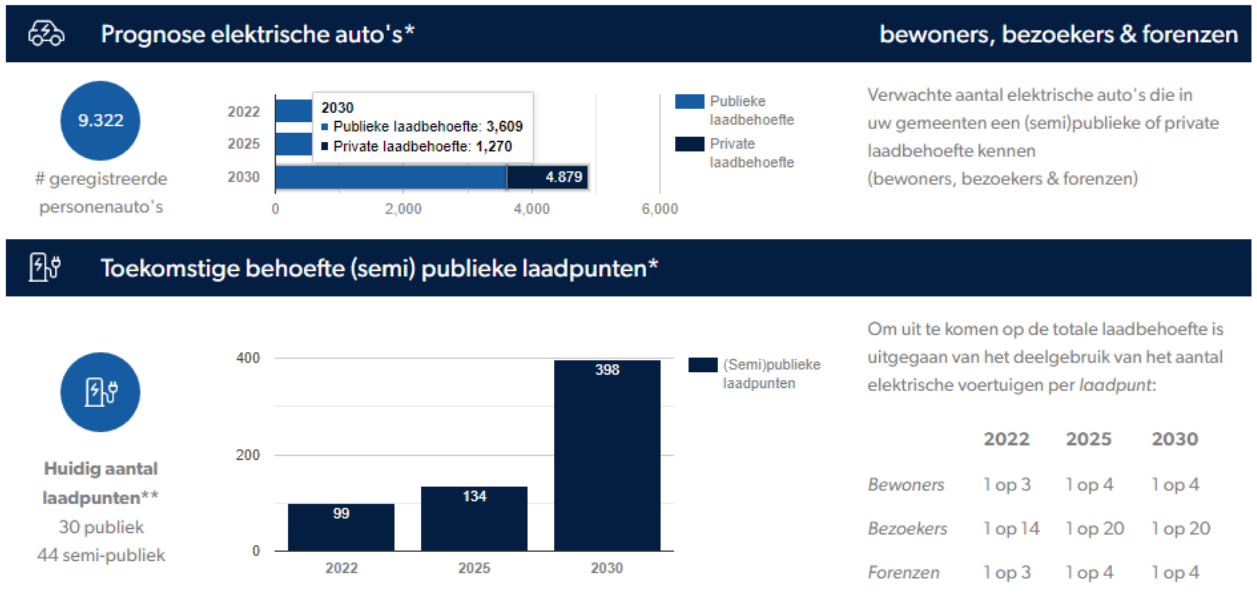
Bron: Regionale Energiestrategie 1.0 Drechtsteden

Het is van belang RES, RAL en RMP in samenhang te benaderen: enerzijds vanuit de gedeelde doelstelling om bij te dragen de doelen van het klimaatakkoord, anderzijds randvoorwaarden zoals netstabiliteit zoveel mogelijk te waarborgen.

3.5 Cijfers uit Hardinxveld-Giessendam

De afgelopen jaren zijn er steeds meer elektrische voertuigen bijgekomen. Niet alleen elektrische auto's, maar ook het aandeel elektrische deelvoertuigen, zoals e-scooters en diverse soorten e-bikes nemen in hoog tempo toe. In dit beleidsstuk ligt de focus op de oplaadpunten voor elektrische én plug in hybride auto's. Niet alleen voor onze eigen inwoners maar ook voor bezoekers en passanten.

Factsheet Hardinxveld-Giessendam



Figuur: Factsheet Bron EV Tools n.a.v. Voltkaart RAL Zuid-West.

Belangrijk gegeven is: door de plaatsing van laadpalen neemt de druk op beschikbare parkeerruimte toe. Een elektrisch voertuig mag alleen maar parkeren bij een laadpaal op het moment dat deze aan het laden is. Als de accu vol is, moet de auto worden verplaatst naar een andere parkeerplaats. Dit is op basis van de actuele wetgeving (RVV1990) handhaafbaar.

Het aantal oplaadpunten ná 2025 stijgt volgens de voorspelling van de NAL/ RAL exponentieel. Om te kunnen blijven voorzien in de laadbehoefte is het zaak om tijdig in te spelen op de toenemende vraag door meer laadpalen te faciliteren. Mede om deze verwachting te toetsen aan de realiteit is het verstandig om deze beleidsvisie na een jaar of twee te actualiseren en bij te stellen.

4. Beleidsinvulling, uitvoering en (handhavings)regels

4.1 Over proces en beleidskaders

Uitgangspunten voor plaatsing openbare oplaadpunten:

- a. **Aanwezigheid parkeerplaats.** Op de aangevraagde locatie moet reeds een parkeerplaats aanwezig zijn. Een laadpaal mag alleen worden geplaatst op een locatie waar bij voorkeur meerdere openbare parkeerplaatsen zijn. De locatie ligt bij voorkeur op een verzamelparkeerplaats.
- b. **Afstand tot de woning van de gebruiker.** De gemeente wil medewerking verlenen aan een verzoek voor het plaatsen van een laadpaal binnen een afstand van 250 meter van de woning van de beoogde gebruiker. De gestelde 250 meter is richtinggevend. Om 'strategische redenen' kan hiervan worden afgeweken.
- c. **Doorgangsbreedte van het voetpad.** De aanvraag kan afgewezen worden indien de laadpaal de doorgangsbreedte van het voetpad verkleint. De minimale doorgangsbreedte van het voetpad is 1,20 meter.
- d. **Fysieke inpassing.** De laadpaal kan alleen geplaatst worden op plekken waar dit ook fysiek mogelijk is. Indien er een boom, straatmeubilair of andere nutsvoorzieningen verplaatst moeten worden, wordt er onderzocht of dit tot de mogelijkheden behoort. Indien dit mogelijk wordt geacht, geschiedt de verplaatsing op kosten van de aanvrager na een vooraf opgemaakte kostenraming.
- e. **Langsparkeerplaats.** Een laadpaal wordt niet toegestaan langs een langsparkeerplaats, tenzij er geen andere locaties mogelijk zijn binnen redelijke afstand van de woning zoals bepaald onder b.
- f. **Openbaarheid.** Gezien de openbare functie van de laadpaal wordt deze, in het kader van de openbaarheid en bereikbaarheid, bij voorkeur op een openbare verzamelparkeerplaats geplaatst.
- g. **Technische haalbaarheid.** Voor de aanvraag in behandeling wordt genomen heeft de exploitant onderzoek gedaan naar de technische haalbaarheid van de gewenste locatie en de gemeente hierover verslag gedaan.
- h. **Toekomstvast.** Het begrip toekomstvast betekent dat de laadpaal op een locatie geplaatst wordt waar deze, ook na bijvoorbeeld verhuizen van de oorspronkelijke gebruiker, zijn publieke functie kan blijven dienen.
- i. **Zichtbaarheid.** De laadpaal moet goed zichtbaar zijn zodat een ieder die in het bezit is van een elektrisch motorvoertuig gebruik kan maken van de laadpaal. Daarnaast moet de zichtbaarheid het elektrisch rijden stimuleren en het gebruik van de laadpaal bevorderen.

Gehandicaptenparkeerplaatsen

Algemene gehandicaptenparkeerplaats:

- Bij algemene gehandicaptenparkeerplaatsen worden in beginsel geen oplaadpunten geplaatst. Wanneer de vraag komt, bestaat de mogelijkheid om een oplaadpunt te plaatsen tussen een algemene gehandicaptenparkeerplaats en een reguliere openbare parkeerplaats.

Individuele gehandicaptenparkeerplaats:

- Bij individuele gehandicaptenparkeerplaatsen of gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken, is het mogelijk om een openbaar oplaadpunt aan te vragen. Hiervoor bestaat een voorwaarde:
- Wanneer er bij de gehandicaptenparkeerplaats energiekabel infrastructuur aanwezig, dan kan meestal bij het parkeervak een openbare laadpaal worden geplaatst met twee aansluitingen. Eén aansluiting is dan voor de gehandicaptenparkeerplaats en de andere aansluiting is dan voor publiek gebruik. Dit publieke vak zal dan ook worden ingericht als parkeerplaats voor het opladen van elektrische voertuigen.

Het is niet mogelijk om hier specifiek beleid voor te maken, alleen een aantal globale uitgangspunten, zoals hierboven beschreven. Iedere situatie is anders en maatwerk is nodig. In voorkomende gevallen werkt de gemeente mee aan een specifieke maatwerkoplossing.

Parkeer gereguleerde zones:

Blauwe zone:

- Binnen het winkelgebied van de blauwe zone worden slechts oplaadpunten geplaatst als de 'goede spreiding van laadinfra' dit verlangt.
- In de directe omgeving van het winkelgebied kunnen buiten de blauwe zones laadplaatsen worden gerealiseerd om zoekverkeer te voorkomen. (vb. is Klein Diepje. Daar is een dubbele parkeerplaats met een besluit buiten de zone gebracht).

Beeldkwaliteit:

- De oplaadpunten moeten zoveel mogelijk duidelijk zichtbaar zijn en voldoende hoogte hebben om de aanrijdingskans te verminderen. De aansluitingen aan het oplaadpunt zijn zoveel mogelijk uniform uitgevoerd.

Loketfunctie:

- De gemeente is het loket voor vragen over oplaadpunten. Op de website informeert de gemeente over de laadvisie en het laadbeleid. In het Gemeenteblad publiceert de gemeente verkeersbesluiten voor het aanwijzen van parkeerplaatsen voor het opladen van elektrisch aangedreven voertuigen.

Nieuwbouw- en herinrichtingsprojecten:

- Bij nieuwbouwprojecten wordt bij realisatie een dekkingsgraad van 1 laadpaal binnen 250 meter van het woonadres gehanteerd. Bij appartementen kan worden overwogen om een laadplein te ontwikkelen waar de omliggende woningen ook gebruik kunnen maken van deze laadinfra.

Deelauto's:

- Wanneer er initiatieven zijn voor elektrische deelauto's, denken wij graag mee in de locatie en plaatsing hiervan. De leverancier dient zelf een voorkeurslocatie aan te geven bij de gemeente. Daarnaast dient de leverancier ook zelf zorg te dragen voor een laadpunt. De gemeente toetst de locatie en neemt uiteindelijk een verkeersbesluit.

Realisatie op straat:

- De parkeerlocatie met een laadpaal wordt aangegeven conform de eisen die de Wet hieraan stelt. Een en ander conform de regels van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (RVV1990) en richtlijnen van de CROW.
- Voordat de laadpaal en de verkeersborden worden geplaatst, neemt de gemeente een verkeerbesluit. Dit besluit wordt gepubliceerd in het online Gemeenteblad en in huis-aan-huisblad 'Het Kompas'. Vanaf de dag na publicatie kunnen belanghebbenden gedurende zes weken (slechts gegrond) bezwaar indienen tegen het besluit. Daarnaast bestaat ook nog de mogelijkheid om in beroep te gaan.

Vermogen laadpalen:

Wanneer op een locatie twee of meer laadpalen worden gerealiseerd, hebben alle oplaadpunten het zelfde vermogen van laden. De gemeente staat het niet toe dat het laadvermogen wordt gedeeld over meerdere oplaadpunten. Als er twee laadpalen met 4 laadpunten worden gerealiseerd hebben alle 4 de laadpunten een gelijk vermogen van laden. De palen die zijn gerealiseerd op het moment van vaststellen van deze laadvisie mogen blijven staan.

4.2 Verkeersregels opladen elektrische auto en handhaving

Eén laadpaal kent in beginsel 2 aansluitingen. Bij alle laadpalen in de openbare ruimte zijn om reden van juridische handhavingsmogelijkheden, verkeersbordencombinaties geplaatst om de bijhorende parkeerplaatsen aan te wijzen voor het opladen van elektrische auto's. De juridisch juiste aanduiding is de combinatie van RVV-borden E04 in combinatie met het onderbord 'Geldt slechts voor het opladen van elektrische voertuigen' óf E08c + OB504 (zie figuur hiernaast). Alle andere gebruikte borden in Nederland hebben geen (juiste) juridische status.

Wanneer een elektrisch voertuig op zo'n reserveerde parkeerplaats parkeert, dan moet de auto aan het opladen zijn. Dat betekent: stekker aangesloten en opladen. Wanneer de accu van het elektrische voertuig opgeladen is, dan moet de bestuurder de auto verplaatsen naar een reguliere parkeerplaats. Laat de eigenaar/ bestuurder de auto bij de laadpaal staan, dan is hij/ zij in overtreding. Dit wordt in de volksmond 'laadpaalkleven' genoemd. Bij wetwijziging van 1 januari 2023 staat in de wetstekst bij het bord in Bijlage 1 van het RVV 1990 dat het parkeren slechts geldt voor het opladen van elektrische voertuigen.



*Verkeersborden
bij laadpaal*

Beleid handhaving

Een bestuurder van een voertuig is in overtreding bij het parkeren van een laadpaal wanneer:

- Een niet elektrisch voertuig staat geparkeerd op een parkeerplaats voor e-laden;
- Een elektrisch/hybride voertuig niet is aangesloten op de laadpaal;
- Een elektrisch/hybride voertuig wel is aangesloten, maar niet wordt opgeladen.

Zodra het voertuig volledig is opgeladen dient de bestuurder het direct te verplaatsen. Tussen 08:00 uur en 22:00 uur zullen handhavers eerst waarschuwen en dan later controleren of er gevolg is gegeven aan de waarschuwing. Indien het voertuig dan nog steeds geparkeerd staat, kán een boete worden uitgeschreven. Echter zullen onze handhavers niet beboeten tussen 22:00 uur en 08:00 uur.

(laad)kosten doorberekenen bij 'kleven'.

Steeds meer aanbieders van laadpalen zijn zelf actief in het voorkomen van laadpaalkleven door een tarief in rekening te brengen voor 'aangekoppeld' parkeren zonder te laden.

Beleid vergunningverlening

Vooralsnog kiest het bestuur ervoor om geen vergunningen te verlenen voor verlengd private aansluitingen. De dekingsgraad in de openbare ruimte is (nog niet altijd binnen 250 meter) voldoende.

5. Stand van zaken m.b.t realisatie en Communicatie

5.1 Stand van zaken

Op dit moment zijn er tientallen inwoners die geheel privé hun elektrische voertuigen kunnen laden. Marktpartijen hebben al tientallen openbare parkeerplaatsen voorzien van laadpalen. Er bestaat een doorlopend realisatieproces voor circa 20 nieuwe laadplaatsen.

Bewust noemen we geen concreet aantal. Dit wordt maandelijks bijgesteld. Er zijn sites waaronder bijvoorbeeld van de ANWB waar een plaatsingsbeeld van de gemeente en de regio kan worden verkregen. [Bekijk alle openbare laadpalen voor elektrische auto's | ANWB](#)

Onze realisatie sluit (goed) aan bij het beeld van de prognose dat hiervoor in de factsheet van paragraaf 3.5 staat aangegeven.

5.2 Communicatie

Na vaststelling van deze beleidsvisie wordt op de gemeentesite én in Het Kompas uitgebreid gecommuniceerd over het vastgestelde beleid en over e-laden van voertuigen in onze gemeente. Daarbij wordt ook een doorkijk gegeven naar de toekomstige ontwikkelingen.

5.3 Slotbepalingen

Citeertitel:

Deze laadvisie kan worden aangehaald als Laadvisie 2023.

Inwerkingtreding

Deze Laadvisie 2023 treedt in werking op de dag na vaststelling.