

## Gemeenteraad (Het Debat en Het Besluit) GHG

Raadsvoorstel

Zaaknummer: 2023-0136169

Vergadering van 23 november 2023  
Gemeente Hardinxveld-Giessendam -  
Hardinxveld-Giessendam  
Auteur: Saskia Roomer  
gslc.roomer@hardinxveld-giessendam.nl

---

### Laadvisie 2023

#### Voorgesteld besluit

---

1. De Laadvisie 2023 vast te stellen.

#### Inhoud

---

##### Inleiding

Het aantal elektrische voertuigen neemt, ook in Hardinxveld-Giessendam, sterk toe. Dat draagt in belangrijke mate bij om de gestelde klimaatdoelen in het Klimaatakkoord te halen. Gedeputeerde Staten van provincie Zuid-Holland heeft in januari 2021, in navolging van het klimaatakkoord en de NAL (Nationale Agenda Laadinfrastructuur), de RAL Zuid-West (Regionale Agenda Laadinfrastructuur) vastgesteld. Hierin staat beschreven wat de werkwijze is om sámen de aanpak, de visie en het beleid rond laadinfrastructuur zo veel mogelijk te uniformeren, daarbij rekening houdend met de mogelijkheid voor maatwerk en een lokale invulling door de Zuid-Hollandse gemeenten.

Op basis van de Startnotitie Laadpaalbeleid Gemeente Hardinxveld-Giessendam (2022) is voorliggend beleidskader geschreven. Bij het tot stand brengen van de visie zijn college en raad betrokken.

Binnen de regio nemen wij een actieve rol in om te komen tot een dekkend en functioneel laadnetwerk voor voertuigen. Niet alleen in het belang van de bewoners, maar ook voor ondernemers, bezoekers en passanten. De taakstelling voor Hardinxveld-Giessendam is om in 2030 ca. 400 laadpunten (in totaal) beschikbaar te hebben. Voor het juiste begrip: een laadpaal heeft doorgaans twee laadpunten. De taakstelling is dus niet om 400 laadpalen te plaatsen. Ook particuliere laadpunten tellen mee in de opgave.

Het afgelopen jaar heeft de gemeente een forse inhaalslag gemaakt in het plaatsen van laadpalen. Daarom gaan we steeds meer over op strategisch plaatsen waarbij binnen redelijke loopafstanden e-laden mogelijk moet worden voor iedereen.

##### Beoogd effect

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.

## **Argumenten**

### *1.1 De laadvisie sluit aan op de duurzaamheidsambities van de gemeente*

Met deze laadvisie draagt de gemeente Hardinxveld-Giessendam bij aan de duurzaamheidsambities die we als gemeente hebben rondom het verduurzamen van mobiliteit. In de voorliggende vast te stellen visie kijken we naar elektrisch aangedreven personenauto's.

### *1.2 De laadvisie geeft zowel een visie als beleidskader voor elektrisch laden in de gemeente*

De laadvisie geeft duidelijkheid over ontwikkelingen en welke beleidskaders bij een doelmatig en functioneel gebruik van elektrische laadvoorzieningen hoort. Daarbij is er voldoende aandacht voor de reguliere parkeerbehoefte. Met deze laadvisie willen we in de toenemende laadvraag kunnen voorzien en richting geven aan een breed gedragen transitie naar elektrisch vervoer.

### *1.3 De ontwikkelingen op het gebied van elektrisch laden gaan heel snel*

De afgelopen twee jaren is er een flinke inhaalslag gemaakt met het plaatsen van laadpalen in de gemeente. In de bijlage bij dit voorstel is een actueel overzicht opgenomen van reeds geplaatste laadpalen. Het vigerende beleid uit 2018 is terughoudend van aard als het gaat om het plaatsen van laadpalen. Dit beleidskader past niet meer bij de huidige tijd.

### *1.4 Verduurzaming van automobilititeit draagt bij aan een schonere lucht*

Door een goede laadinfrastructuur te bieden, nodigt het inwoners uit om te kiezen voor een elektrisch aangedreven auto. Daarmee worden er minder milieubelastende stoffen uitgestoten. Dit draagt bij aan een schonere lucht.

## **Kanttekeningen**

### *1.1 Parkeerplaatsen t.b.v. laden geven meer parkeerdruk*

Het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 is per 1 januari 2023 gewijzigd. In bijlage 1 is bepaald dat bord model E8c betekent: 'Parkeergelegenheid alleen bestemd voor het opladen van elektrische voertuigen'. Dit betekent dat regulier parkeren op deze plaatsen tot niet is toegestaan terwijl het opgeladen voertuig ook weer van de laadparkeerplaats moet worden verwijderd. Dit betekent dat er grofweg 5 – 10% extra druk op parkeercapaciteit ontstaat op diverse plaatsen. We monitoren dit en kijken waar de laadlocatie het beste kan worden gerealiseerd. Uiteindelijk ontstaat overal, in iedere straat een laadbehoefte.

### *1.2 Verlengd privaat laden staan we in beginsel niet toe*

Bij verlengd privaat laden moet de laadkabel op de een of andere manier via de openbare ruimte naar het te laden voertuig. Argumenten voor de terughoudendheid op hoofdlijnen zijn vooral: verrommeling van de buitenruimte, risico op precedentwerking, risico's van kabelbeschadiging en struikelgevaar. Het belangrijkste argument om verlengd privaat laden wel toe te staan is de mogelijkheid om de auto op te laden met zelf opgewekte energie.

De enige situatie waarin we verlengd privaat laden toestaan is 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 de openbare parkeerruimte kan benutten en dat er geen rechten aan kunnen worden ontleend aan het hebben van een laadstroomkast op eigen terrein.

Daarnaast hebben we een grote inhaalslag gemaakt met het plaatsen van laadpalen. Daardoor is in steeds meer delen van de gemeente binnen een redelijke loopafstand een openbare laadpaal aanwezig. Daar waar dat (nog) niet het geval is, zullen we op strategische plaatsen een laadpaal plaatsen of op aanvraag.

### *1.3 Deze laadvisie is geen eindproduct*

De ontwikkelingen op het gebied van elektrisch laden gaan heel snel. Daarom zal deze laadvisie binnen afzienbare tijd weer herzien moeten worden. Wij denken hierbij aan een uitwerking van snelladen en logistiek laden. Deze voorliggende laadvisie is daarom geen eindproduct. Voor nu biedt

de visie echter een goed houvast voor het plaatsen van laadpalen in de openbare ruimte, die worden gevoed met laagspanning.

### **Financiële informatie**

De gemeente laat het plaatsen van laadpalen 'aan de markt'. Revenuen van de opbrengst worden nu voor het laden met laagspanning niet ontvangen.

Recent is een contract met Den Hartog Charging (Groot-Ammers) afgesloten waarin is vastgelegd dat de gemeente een kostencompensatie van € 250,- per laadpaal ontvangt voor het plaatsen van bovenvermeld bord. Het contract beperkt zich tot laagspanning laden.

### **Participatie**

Bij de totstandkoming van deze laadvisie hebben we de raad betrokken. We hebben een presentatie in De Ontmoeting verzorgd en in de raads werkgroep Duurzaamheid hebben we inhoudelijk met elkaar gediscussieerd aan de hand van stellingen.

### **Communicatie**

Na vaststelling van de visie wordt de laadvisie bekendgemaakt in Het Gemeenteblad. Daarnaast wordt via de gemeentelijke website en Het Kompas gecommuniceerd in de richting van inwoners en bedrijven om het vastgestelde beleid te delen en daarmee de verdere uitrol en ontwikkelingen van de nog in te richten e-laadplaatsen in goede samenspraak vorm te kunnen geven.

### **Vervolg**

Deze Laadvisie 2023 treedt in werking op het moment van bekendmaking in het Gemeenteblad.

### **Openbaar**

Ja

### **Bijlagen**

---

1. Laadvisie 2023
2. Momentopname overzicht publieke laadpalen in Hardinxveld (19 sept 2023)