





Beleidsplan openbare laadinfrastructuur 2022-2026

Gemeente Woensdrecht







Colofon

Dit beleidsplan is opgesteld door de afdeling Ontwikkeling, Beleid en Beheer, Team Leefomgeving.

Opstellers:	M.C. de Joode J.A.J. Vermeeren
Juridisch adviseurs:	J.A. de Kivit P.A. Bouman
Adviseur Duurzaam:	M.P.J. Krullaards

Voorwoord

Voor u ligt het beleidsplan openbare laadinfractuur 2022-2026 van de gemeente Woensdrecht. Elke gemeente in Nederland is verplicht om in 2021 bestuurlijk een laadvisie op te stellen.

De vraag naar laadpalen neemt toe. Het elektrisch laden van auto's is een opkomende markt, waar de gemeente een belangrijke rol in speelt.

Het beleidsplan geeft het standpunt van de gemeente weer omtrent laadpalen en het elektrisch rijden. In dit beleidsplan wordt duidelijk wat de aanpak van de gemeente is rondom het elektrisch laden. Er is gekozen voor een (hoofdzakelijk) faciliterende aanpak. Hierin maakt de gemeente het mogelijk om laadvoorzieningen te creëren in openbare ruimtes.

In de huidige situatie zijn er enkele laadpalen te vinden in de gemeente Woensdrecht. Aan de hand van dit beleidsplan wordt duidelijk gemaakt aan welke eisen een inwoner moet voldoen om een laadpaal aan te kunnen vragen. In eerste instantie zal er gekeken worden of er een laadpaal gerealiseerd kan worden op eigen terrein. Is dit niet mogelijk, dan zal er in de openbare ruimte gekeken worden naar een mogelijkheid.

Zo'n 70-75 procent van de huizen in de gemeente Woensdrecht, bestaat uit particulier woningbezit. Hiervan zal een gedeelte van de eigenaren een laadpaal kunnen plaatsen op eigen terrein.

Indien dat niet mogelijk is, zal een laadpaal in de openbare ruimte worden geplaatst.

Het beleidsplan openbare laadinfrastructuur 2022-2026 geeft u een duidelijk beeld hoe we als gemeente omgaan met laadpalen voor nu en in de toekomst.

Jeffrey van Agtmaal, wethouder

Inhoudsopgave

Voorwoord....3
1. Inleiding....5
2 Werkingssfeer beleidsplan....8
2.1 Gemotoriseerd verkeer....8
2.2 Fietsverkeer....8
3 Begrippenlijst....10
4 Ontwikkelingen elektrisch vervoer....11
4.1 Landelijk....11
4.2 Regionaal en lokaal....11
5 Rol van de gemeente....12
5.1 Doelgroepen....12
5.2 Juridische aspecten....12
5.2.1 Recht van opstal....12
5.2.2 Aansprakelijkheid....12
6 Toetsingskader....14
6.1. Faciliteren van laadbehoefte....14
6.2. Ladder van laden....14
6.3. Locatiekeuze....14
6.4. Inrichting openbare ruimte....15
7 Beheer en onderhoud laadpunten....16
7.1. Laadpaal....16
7.1.1. Normaal laden....16
7.1.2. Snelladen....17
7.1.3. Inductieladen....18
7.1.4. Batterij wisselen....18
7.1.5. Laadpas....19
7.2. Parkeerplaats en omgeving....19
7.3. Klachten en meldingen....19
Bijlage A Voorwaarden laden op een openbare plek met een laadpunt op eigen terrein....20
Bijlage B Toetsingscriteria openbare laadpaal....21
Bijlage C Inrichtingseisen parkeerplaatsen openbare laadpaal....22

1. Inleiding

De vraag naar elektrische voertuigen stijgt. Er is een structurele groei geconstateerd. Was het enkele jaren geleden nog ‘bijzonder’ om in een elektrische auto te rijden, is het nu een opkomende markt in de gemeente Woensdrecht. Steeds meer inwoners, bezoekers en forenzen zijn afhankelijk van publieke laadvoorzieningen, niet iedereen kan immers een laadpaal plaatsen op eigen terrein.

De gemeente legt in dit beleidsdocument haar kaders rondom laadpalen in de openbare ruimte vast.

Om de klimaatdoelstellingen te kunnen behalen, is het van belang dat er steeds meer gebruik gemaakt gaat worden van het rijden in schone voertuigen. In het totaaloverzicht van de C02-uitstoot in Nederland zorgen auto’s en vrachtauto’s voor 1/5 van de uitstoot.

Door elektrisch te gaan rijden wordt rekening gehouden met het klimaat (en een schonere lucht). In afbeelding 1 is inzichtelijk gemaakt hoeveel uitstoot een auto met een uitlaat geeft ten opzichte van een elektrische auto.

De voordelen van elektrisch rijden:

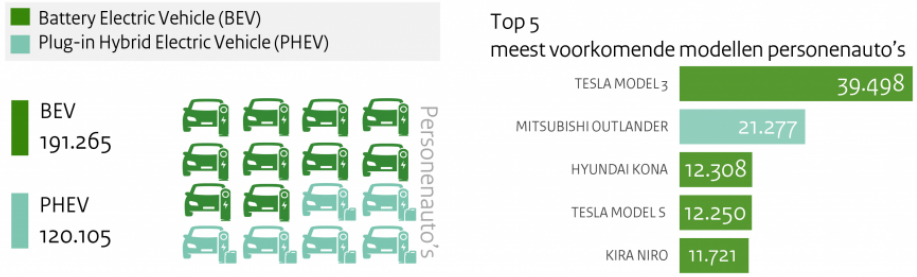
- Goed voor het klimaat (CO2 uitstoot van een elektrische auto is 40% lager dan van een brandstofauto);
- Geen uitstoot van ongezonde gassen;
- Minder geluidshinder;
- Lagere onderhoudskosten.



Figuur 1 Bron: milieucentraal.nl

Verwacht wordt dat het aantal elektrisch auto's in de komende jaren sterk zal groeien. Begin 2020 reden er 292.630 elektrische auto's in Nederland. Dit is een stijging van 43 procent ten opzichte van 2019. Het aantal is opgebouwd uit twee delen: de Battery Electric Vehicle (BEV) en de Plug in Hybrid Electric Vehicle (PHEV). In 2020 reed 3,5 procent van de Nederlandse personenauto's elektrisch. In 2019 was dat 2,3 procent.

In de onderstaande figuur is het aantal elektrische voertuigen op de Nederlandse wegen t/m 30 juni 2021 zichtbaar. Ten opzichte van begin 2020 is er een totaal van 18.740 auto's bijgekomen.



Figuur 2: Bron rvo.nl

De vooruitgang rondom andere voertuigsoorten (denk aan vrachtwagens, bus en motorfiets) is nog niet zo ver als die van de personenauto's.

De ontwikkeling en productie van elektrische vrachtwagens is in opkomst. Echter is het (snel)laden van deze voertuigen niet eenvoudig. De huidige laadpalen langs de snelweg zijn niet ingericht op lange en zware vrachtauto's. Omdat er minder laadmogelijkheden zijn, moeten de routes vooraf goed bekeken worden. Een vrachtauto met een lege accu aan de kant van de snelweg geeft veel problemen.

Het aantal elektrische bussen stijgt. Nederland is een van de koplopers in Europa en heeft in maart 2021, 446 elektrische bussen rondrijden. De elektrische bussen zijn uitstootvrij, stiller en financieel aantrekkelijker (onderhoudskosten liggen lager).

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat hebben de gezamenlijke ambitie om in 2030 schoon te rijden. Of dit gaat lukken is nog de vraag, aangezien de effecten van COVID-19 groot zijn. In de huidige situatie rijdt 40 tot 50 procent van de bussen op accu's of waterstof.



Figuur 3: Bron evconsult.nl

Het aanbod van elektrische motorfietsen is beperkt. De vraag ligt stukken lager dan bij personenauto's. Om de elektrische motorfiets een groot succes te maken moeten er nog enkele doorontwikkelingen

doorgevoerd worden: de efficiëntie van de accu's, het gewicht van de motor en de prijs. Daarnaast speelt voor veel berijders mee dat het geluid van de motor een emotioneel aspect is dat bij de rijbeleving van het voertuig hoort.

2 Werkingssfeer beleidsplan

Dit beleidsplan gaat over de voorwaarden wanneer er een openbare laadpaal geplaats mag worden en waar de locatie aan moet voldoen. De vraag naar de plaatsing van laadpalen neemt toe. Het aanbod van elektrische auto's groeit en ook de kopersmarkt breidt uit, omdat steeds meer modellen als gebruikte auto op de markt komen. Het publiek dat elektrisch rijdt wordt daardoor breder. De druk op de bestaande palen neemt toe, maar ook de vraag naar nieuwe palen.

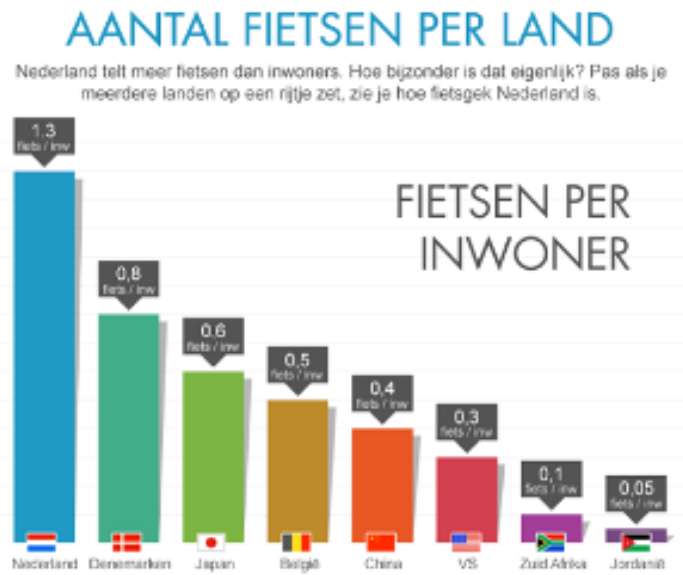
2.1 Gemotoriseerd verkeer

De focus wordt in dit beleidsstuk gelegd op personenautos'en niet op bussen, vrachtauto's en motoren. De markt voor personenauto's is het grootst en biedt voor de gemeente Woensdrecht een kans.

2.2 Fietsverkeer

Nederland staat op nummer 1 als het gaat om fietsgebruik. Er zijn in totaal bijna 23 miljoen fietsen voor utilitair en recreatief gebruik. De infrastructuur in Nederland is goed ingericht voor fietsers. Alleen in Noord-Brabant en Gelderland ligt al 5.000 kilometer aan fietspaden.

De gemeente Woensdrecht heeft veel te bieden voor de recreatieve en de sportieve fietser. Gemeente Woensdrecht heeft het fietslandschap van de Brabantse Wal en dit kenmerkt zich door hoogteverschillen, mooie vergezichten, bospaden en polderwegen. In de gemeente hebben diverse horecaondernemingen laadpunten voor elektrische fietsen. De realisatie wordt door de horecaondernemingen zelf uitgevoerd.



Figuur 4. Aantal fietsen per land (bron: fietsplatform.nl)

Elektrische fietsen kunnen worden geladen met een 230 volt aansluiting. Op deze manier is het niet nodig om uitneembare accu's mee te nemen op de fiets. Er is een toenemende behoefte ontstaan aan fietslaadpunten op strategische locaties.



Figuur 5: Een voorbeeld van een recreatief oplaadpunt op zonne-energie voor fietsers.

3 Begrippenlijst

Charge Point Operator (CPO)
CPO is een organisatie die verantwoordelijk is voor het beheren van de laadpaal. De eigenaar van de laadpaal is vrij om tarieven in te stellen voor stroom. CPO zorgt voor support, onderhoud en de distributie van elektriciteit naar laadpalen.

Elektrisch voertuig (EV)
Een elektrische auto is een auto met een elektromotor voor de aandrijving. De energie wordt geleverd door een tractiebatterij of een brandstofcel.

Gebruiker
Een natuurlijk persoon of rechtspersoon in het bezit van een elektrische auto en een laadpas die op een oplaadlocatie zijn of haar elektrische auto wil opladen.

Laadpaal
Een voorziening waar elektrische voertuigen kunnen opladen, conform de nationale en internationale standaarden voor stekkers en betaalsystemen voor interpretabel laden, inclusief alle daarbij behorende en achterliggende installaties.

Laadpunt
De elektrische aansluiting op een laadpaal waar de stekker wordt aangesloten. Een laadpaal beschikt over twee laadpunten.

Laadplein
Op een laadplein staan minimaal 3 laadpalen (6 of 12 parkeerplaatsen) voor elektrische voertuigen die geclusterd geplaatst worden op één locatie.

Laadpunt voor regulier laden
Een laadpunt met een vermogen van maximaal 22kW.

Laadpunt voor snel laden
Een laadpunt met een vermogen hoger dan 22kW.

Openbaar toegankelijk laadpunt
Een laadpunt voor een elektrisch voertuig dat 24/7 openbaar toegankelijk is, zonder barrières zoals poorten of slagbomen.

Publieke toegankelijke laadinfrastructuur
Een openbaar oplaadpunt dat 24/7 toegankelijk is voor een elektrisch voertuig, zonder barrières zoals poorten of slagbomen.

Privaat laadpunt
Een laadpunt op eigen terrein.

Plugin Hybrid Electric Vehicle (PHEV)
Een PHEV is een hybride voertuig dat gebruikmaakt van herlaadbare batterijen of een andere manier van energieopslag, dat herladen kan worden door het voertuig aan te sluiten op een externe energiebron.

Slim laden
Een term die wordt gebruikt om aan te duiden dat slimme technieken de laadtransacties op afstand kunnen aansturen. Het laden van elektrische auto’s gebeurt op een gunstig moment (wanneer de kosten laag zijn en het aanbod van duurzame energie hoog is).

4 Ontwikkelingen elektrisch vervoer

4.1 Landelijk

Tesla is de eerste autofabrikant die op grote schaal is gestart met het maken van elektrische auto's. Inmiddels zijn ook andere merken overgegaan tot de productie van elektrische auto's. Naast luxe auto's worden er ook budgetmodellen ontwikkeld. Dit is een positieve ontwikkeling als het gaat over duurzaam rijden.

Gelijk met de investeringen in nieuwe auto's, gaat de ontwikkeling rondom een landelijk dekkend netwerk snel. Naast oplaadpunten zijn er tegenwoordig ook snel laadpunten te vinden (voornamelijk langs de snelweg). Omdat het opladen minder tijd vergt wordt het mogelijk om ook langere stukken met een elektrische auto te rijden.

Door middel van smart charging kan er sneller en groener worden geladen. Op deze manier wordt gekeken naar de hoeveelheid benodigde elektriciteit voor een huis/kantoorgebouw. Wat er overblijft van deze energie wordt doorgesluisd naar oplaadpunten voor auto's. Daarnaast wordt er 'gespeeld' met de energieprijs om het beschikbare vermogen te verdelen tussen de auto's die op dat moment aan het laden zijn.

De Nederlandse overheid wil elektrisch rijden op verschillende manieren stimuleren. De huidige voordelen zijn gericht op de zakelijke rijders:

- Aanschafsubsidie: per 1 juli 2020 is er een aanschafsubsidie beschikbaar voor particulieren die een elektrische auto aanschaffen of privé leasen.
- Lagere bijtelling: in 2021 betalen zakelijke rijders 12 procent bijtelling (in plaats van 22 procent) tot een maximaal bedrag van € 45.000, -. In 2022 worden de regels veranderd, de bijtelling gaat dan naar 16 procent met een maximaal bedrag van € 40.000, -
- Milieu-investeringsaftrek (MIA). Deze regeling geldt alleen voor ondernemers, zij kunnen bij aanschaf van een volledig elektrische auto subsidie ontvangen in de vorm van een extra afschrijvingspost. Hierdoor valt de fiscale winst van een onderneming lager uit, waardoor de inkomstenbelasting lager is.
- Geen BPM (belasting van personenauto's en motorrijwielen)
- Tot 2025 hoeven elektrische auto's geen wegenbelasting te betalen.

4.2 Regionaal en lokaal

Momenteel staan er enkele laadpalen in de gemeente Woensdrecht. Een deel is geplaatst in opdracht van de gemeente en een aantal staat particulier op eigen grond. In Woensdrecht staat duurzaamheid hoog in het vaandel. Een onderdeel van het duurzaamheidsbeleid is ook duurzame mobiliteit. Het voorzien van laadpalen is een essentieel onderdeel van het stimuleren van elektrisch autorijden en het terugdringen van de C02 uitstoot.

5 Rol van de gemeente

De gemeente heeft in het kader van elektrisch rijden een belangrijke rol in de plaatsing van laadpalen en de gevolgen voor de parkeerdruk.

5.1 Doelgroepen

Het aantal elektrische auto's stijgt. Waar eerder een kleine groep de mogelijkheid had om in een elektrische auto te rijden, zijn er nu meer en (goedkopere) oplossingen. De kosten voor de aanschaf van een elektrische auto liggen hoog. Het belangrijkste voordeel van elektrisch rijden is dat het beter is voor het milieu. Steeds meer bedrijven stellen in nieuwe leasecontracten de aanschaf van een elektrische auto als voorwaarde.

5.2 Juridische aspecten

De plaatsing, het beheer, het onderhoud en de exploitatie van een laadpaal is in handen van de Charge Point Operator (CPO). Omdat de laadpalen in de openbare ruimte staan, dus daarmee op grond van de gemeente, is het eigendom en aansprakelijkheid van de laadpaal een aandachtspunt.

Laadpalen worden beschouwd als een onroerende zaak. Wie juridisch eigenaar is van de grond, wordt ook eigenaar van de onroerende zaak. De gemeente is dus automatisch formeel eigenaar van de laadpaal. Om dit aan te passen, kan het eigendom gesplitst worden in juridisch en economisch eigendom. De economisch eigenaar heeft recht op de gebruikswaarde van een object en op de positieve of negatieve waardeverandering. De juridisch eigenaar blijft bij het kadaster zichtbaar als eigenaar. Echter blijft de gemeente juridisch eigenaar en risicoaansprakelijk.

Op grond van artikel 6:174 lid 5 BW wordt degene die in de openbare registers (kadaster) als eigenaar van de opstal of van de grond staat ingeschreven, vermoed de bezitter van de opstal te zijn. De onroerende zaak (de laadpaal) komt pas in juridisch eigendom van de economisch eigenaar wanneer deze bij de notaris is overgedragen en met een transportakte is ingeschreven bij het kadaster.
Dat de eigenaar van de grond ook de eigenaar is van de onroerende zaak op die grond, heet in juridisch jargon 'natrekking' (artikel 5:20 lid 1 sub e BW). Er zijn situaties waarin natrekking niet wenselijk is. Dan biedt het recht van opstal uitkomst.

5.2.1 Recht van opstal

Het recht van opstal is een zakelijk recht om in, op of boven een onroerende zaak van een ander, gebouwen, werken of beplantingen in eigendom te hebben of te verkrijgen. De rechthebbende kan deze zaken in eigendom hebben, zonder dat hij eigenaar is van de grond. Dit recht van opstal wordt gevestigd en bewerkstelligt dat de economisch eigenaar ook formeel eigenaar van de laadpaal is.
In het geval van laadpalen is het gebruikelijk dat in de overeenkomst staat dat de CPO verantwoordelijk is voor onderhoud en beheer van het laadobject. Ook schade aan de laadpaal valt onder onderhoud en beheer, echter schade door de laadpaal niet. Het is dus verstandig om juridisch de zaken goed te regelen en daarbij het object te verzekeren.

5.2.2 Aansprakelijkheid

In het ergste geval kan er gevaar ontstaan door elektrocutie als gevolg van een technisch defect of schade aan de laadpaal. Dit kan veel problemen veroorzaken waaronder letselschade. Voorkomen

moet worden dat de juridisch eigenaar via natrekking automatisch te maken krijgt met dit soort gevallen. Door hierover afspraken te maken in een contractvorm is duidelijk wie welke verantwoordelijkheid draagt in geval van incidenten in, door of rondom de laadpaal.

Er zijn twee oplossingen:

1. De gemeente vestigt een recht van opstal. Daarmee wordt de CPO-eigenaar. Die wordt dan risicoaansprakelijk.
2. De gemeente verlegt de aansprakelijkheid contractueel, dan kan zij claims die ze ontvangt als eigenaar doorleggen naar de CPO.

Bij verdere contractvorming hierover gaat de gemeente uit van het vestigen van een recht van opstal.

5.3 Handhaving

De gemeentelijke boa's houden toezicht op het juist gebruik van de parkeerplaatsen bestemd voor het laden van elektrische voertuigen. Ook de politie heeft de bevoegdheid om bij misbruik van de aangewezen parkeerplaatsen handhavend op te treden. Zij mogen de voertuigeigenaar een sanctie opleggen.

5.4 Monitoring

Na het in werking treden van het beleidsplan zal op managementniveau het proces en het aantal aanvragen worden gemonitord.

6 Toetsingskader

Alle aanvragen voor de plaatsing van een openbare laadpaal worden getoetst aan het toetsingskader dat hiervoor is opgesteld en onderdeel is van dit beleidsplan. Daarbij worden een aantal aspecten meegewogen in de beoordeling.

6.1. Faciliteren van laadbehoefte

De Gemeente Woensdrecht kiest ervoor om in een behoefte voor het laden van elektrische voertuigen te faciliteren. Daarbij is het uitgangspunt dat we meewerken aan of het mogelijk maken van laadvoorzieningen voor elektrische auto's in de openbare ruimte. Dit doen we op basis van het principe "ja, tenzij…". Dit betekent dat de gemeente afspraken maakt met een CPO voor het plaatsen van laadpalen in de openbare ruimte. De aanvrager dient de laadpaal aan te vragen bij een marktpartij. De marktpartij doet dan een eerste toetsing en beoordeling van de aanvraag. Zij doen zo mogelijk een voorstel voor een locatie voor de plaatsing van een laadpaal in de openbare ruimte aan de gemeente. Dit voorstel wordt ambtelijk besproken en daarna kan de marktpartij een omgevingsvergunning indienen. De gemeente toets of deze aanvraag voldoet aan de in dit beleidsplan gestelde voorwaarden. Ook neemt de gemeente een verkeersbesluit, zodat het parkeervak bij een laadpaal wordt bestemd en ingericht voor het 'opladen van elektrische voertuigen'. Daarnaast wordt er een contract opgesteld met een CPO.

6.2. Ladder van laden

De laadoplossingen volgen de ladder van laden. Deze ladder heeft als uitgangspunt dat e-rijders zoveel mogelijk zelfvoorzienend zijn. Oftewel: waar het kan, laadt een e-rijder zoveel mogelijk buiten de openbare ruimte. Is dit niet mogelijk, pas dan wordt er gekeken naar een oplossing in de openbare ruimte. Er zijn verschillende treden van laadoplossingen:

Trede 1: Laden op eigen terrein bij een woning of een bedrijf;
Trede 2A: Parkeren op een openbare plek met een laadpunt op eigen terrein;
Trede 2B: Parkeren op een openbare plek en een privaat laadpunt in de openbare ruimte;
Trede 3A: Een publiek toegankelijke parkeerplek op privaat terrein met laadpunt;
Trede 3B: Een openbare parkeerplek en publieke toegankelijk laadpunt in de openbare ruimte.

De gemeente Woensdrecht kiest ervoor om aanvragen te toetsen op de traptreden 1, 2A en 3B. Voor trede 2A zijn aanvullende eisen geformuleerd over hoe en onder welke omstandigheden voertuigen geladen mogen worden; deze zijn opgenomen in bijlage C.

6.3. Locatiekeuze

Om het gebruik van de laadpaal te optimaliseren is de locatiekeuze van groot belang. Een laadpaal moet niet te ver van de bestemming af staan, veilig en tegen redelijke kosten te gebruiken zijn.

Om de locatiekeuze te bepalen worden aanvragen voor openbare laadpalen getoetst aan de criteria die zijn opgenomen in bijlage A.

Bij voorkeur wordt gebruik gemaakt van bestaande parkeerplaatsen als een laadpaal is toegewezen aan de aanvrager. Daarbij is uitgangspunt dat met het aanwijzen van de gereserveerde parkeerplaats voor het laden van een elektrisch voertuig de parkeerdruk niet onevenredig toeneemt. Als in de directe omgeving

van de beoogde laadpaal de parkeerdruk lager is dan 80% kan de laadpaal op een bestaande parkeerplek gerealiseerd worden. Is sprake van een parkeerdruk hoger dan 80%, dan dient voor de aanvraag een extra parkeerplaats (en bij voorkeur twee om te kunnen voorzien in toekomstige uitbreidingen) te worden aangelegd. In eerste instantie is hiervoor een reeds verhard weggedeelte de meest wenselijke plek, er hoeft dan geen verhard oppervlak te worden toegevoegd. Is dat niet mogelijk, dan zal het nieuwe parkeervak ten behoeve van de laadpaal uitgevoerd worden in waterdoorlatende verharding.

Om te controleren of de infrastructuur van het elektriciteitsnet voldoende is, moet een aanvraag voor een laadpaal vergezeld gaan van een door de marktpartij uitgevoerde KLIC-melding. Op deze manier kan er ook door de netbeheerder onderzocht worden of aanpassingen in het netwerk noodzakelijk zijn. Tevens wordt zo informatie verkregen over overige kabels en leidingen in de grond waar gegraven gaat worden.

6.4. Inrichting openbare ruimte

Als bepaald is dat er een openbare laadpaal geplaatst gaat worden, moet de inrichting van de openbare ruimte onder andere voldoen aan een aantal criteria. Deze zijn opgenomen in bijlage C.
Afhankelijk van de aanvraag wordt gekeken naar de mogelijkheden om een laadpaal te plaatsen. Individuele belangen worden daarbij afgewogen tegenover maatschappelijke belangen. Aspecten zoals verkeersveiliggebruik en hinder voor de omgeving worden daarbij meegewogen in de beslising.

7 Beheer en onderhoud laadpunten

Er zijn twee soorten laadpalen: private- en openbare laadpalen. Private laadbalen zijn op eigen terrein geplaatst en de eigenaar is in bezit van een elektrisch voertuig. Openbare laadpalen staan in de openbare ruimte en kunnen door iedereen met een elektrisch voertuig worden gebruikt.

De gemeente Woensdrecht gaat in samenwerking met externe partijen zorgen voor het beheer en onderhoud van laadpalen. Aan de hand van de gestelde criteria wordt gekeken of een laadpaal geplaatst kan worden.

De volgende stappen worden uitgevoerd:
- Aanvraag indienen;
- De aanvraag wordt op haalbaarheid beoordeeld door de CPO;
- De externe laadpaal partij bepaalt aan de hand van de criteria of en waar de laadpaal kan worden geplaatst;
- De gemeente beoordeelt de aanvraag en bij definitief akkoord wordt een contract afgesloten met CPO.
- Er wordt een verkeersbesluit opgesteld door de gemeente;
- De laadpaal wordt geplaatst en na keuring kan deze worden gebruikt.

De kosten voor het aanduiden van een gereserveerde parkeerplaats bij een openbare laadpaal worden in rekening gebracht bij de laadpaalexploitant. De verwachting is dat de kosten van het plaatsen van een bord en kruismarkering rond de 300 euro liggen. Deze kosten komen boven op de kosten voor het plaatsen van een laadpunt.

Om het gebruik van elektrisch rijden te stimuleren worden voor de aanvragen van een openbare laadpaal in 2022 geen leges gerekend. De legesverordening zal hierop voor 2023 worden herzien.

7.1. Laadpaal

Laden aan een openbare laadpaal kan op verschillende manieren. Meest gebruikelijk is via een ‘gewone’ laadpaal of via zogenaamde snelladers.

Gewone laadpalen staan op bestemmingen waar gebruikers voor langere tijd verblijven, zoals aan huis (op de oprit), op straat bij openbare parkeerplaatsen en op het werk. Steeds vaker staan laadpalen ook bij voorzieningen als een soort service naar de gebruiker, zoals bij restaurants, winkelcentra en bij kantoorpanden.

Ieder elektrisch voertuig kan via zo'n laadpaal worden opgeladen door middel van een laadkabel die bij het voertuig wordt meegeleverd. Een enkele keer heeft een paal zelf een ingebouwde kabel en is het aansluiten van een eigen kabel niet nodig. De snelheid, oftewel het vermogen, van het laden is afhankelijk van de auto en de laadpaal. Het vermogen varieert van 3,7 tot 22 kW. Openbare laadpunten leveren meestal een vermogen tussen 3.7 en 11 kilowatt (kW). In de praktijk komt dit neer op 20 à 60 kilometer aan toegevoegde actieradius per uur. Sommige laadpunten kunnen 22 kilowatt leveren, maar er zijn momenteel maar weinig auto's die daar gebruikt van kunnen maken

7.1.1. Normaal laden

De meeste laadpalen hebben momenteel een vermogen tot 22 kW. De benodigde laadtijd wordt bepaald door de capaciteit van de accu

van het te laden voertuig en de beschikbare laadsnelheid. Het laden van een plug-in hybride elektrische auto duurt gemiddeld twee uur. Voor het opladen van een volledig elektrische auto is doorgaans zes tot acht uur nodig als de accu ver leeg is.
Voor normaal laden bestaat er sinds enkele jaren een internationale standaard, het zogenoemde type 2 mode 3 laden. Type 2 staat voor het soort stekker dat wordt gebruikt. Een Nederlands laadpunt in de openbare ruimte heeft de beschikking over dezelfde stekker, namelijk de zogenoemde Mennekes-stekker. Mode 3 staat voor het communicatieprotocol. Via dit protocol communiceert het openbare laadpunt met de elektrische auto en controleert zo bijvoorbeeld of de aarding goed is. Dit maakt het laden veilig.



Type 2 (Mennekes - IEC 62196)	
Toepassingsgebied	Alle (nieuwe) volledig elektrische auto's in EU
Maximaal Laadvermogen	1-fase: 7.4 kW 2-fase: 14.8 kW 3-fase: 43 kW
Praktisch Laadvermogen	3.7 kW (1-fase 16A) 7.4 kW (2-fase 16A) 11 kW (3-fase 16A)
Opmerkingen	De meeste elektrische voertuigen hebben een 1-fase of 3-fase boordlader. Een elektrisch voertuig kan ook op een lager vermogen geladen worden.

7.1.2. Snelladen

Snelladen wordt voornamelijk onderweg gedaan. Bij snelladen gaat het erom zoveel mogelijk actieradius toe te voegen in zo min mogelijk tijd. Snelladers staan vaak langs snelwegen. Tijdens het snelladen blijf je in principe in de buurt van de auto zodat je snel verder kunt reizen.

Het vermogen waarmee geladen kan worden is afhankelijk van wat de auto maximaal ondersteunt en soms ook van de laadpaal. Veel oudere snelladers bieden een vermogen van maximaal 50kW. Moderne snelladers bieden 150 tot 350kW. Hoe hoger het vermogen, des te sneller de auto weer opgeladen is. Van 10 tot 80% laden duurt, afhankelijk van de auto, tussen de 18 en 45 minuten.

Een groot deel van de (volledig) elektrische auto’s kan snelladen, met een vermogen van meer dan 44 kW. Bij snelladen laadt de accu tot ongeveer 80% op in dertig minuten. Voor snelladen zijn speciale kabels en stekkers nodig. De verschillende typen automerken maken gebruik van verschillende standaarden voor snelladen en stekkers. Op dit moment zijn er drie typen standaarden voor snelladen:

- ChaDeMo
- Combo CSS
- AC-snelladen.

Snelladers zijn steeds vaker uitgerust met deze drie typen standaarden. Snel laden gebeurt op een hoog vermogen. Daarom is er altijd een zware aansluiting op het elektriciteitsnet nodig. De

investeringskosten zijn daarom hoog. Snelladen vindt daardoor vooral plaats op speciaal daarvoor ingerichte locaties, zoals de snellaadstations van Fastnet langs de Nederlandse snelwegen.

In de praktijk wordt snelladen vooral gezien als 'laden om thuis te komen': e-rijders gaan vooral snelladen als de resterende elektriciteit in de accu onvoldoende is om de gewenste afstand te rijden. Snelladen vormt op dit moment nog geen alternatief voor het normaal laden in de openbare ruimte. Snelladen vormt een grote belasting voor de accu in het voertuig, waardoor de levensduur ervan sterkt wordt gereduceerd als alleen geladen wordt via snelladers. Daarom wordt enkel het gebruik van snelladers door nagenoeg alle fabrikanten ontraden.

7.1.3. Inductieladen

Inductieladen houdt in dat een accu draadloos wordt opgeladen. De techniek is vergelijkbaar met die van bijvoorbeeld een elektrische tandenborstel. Om deze methode toe te passen worden inductieladers in het wegdek of parkeerplaats verwerkt. Deze techniek is nog in ontwikkeling; er lopen experimenten die tot op heden niet erg succesvol lijken. Om gebruik te kunnen maken van inductieladen zijn aanpassingen aan het op te laden voertuig nodig en ook de positie van het voertuig ten opzichte van de lader is van essentieel belang. Uit de proeven blijkt ook dat de laadsnelheid sterk achterblijft bij het gewoon laden met een stekker. Vooralsnog lijkt de overstap van laden via palen naar inductieladen nog ver weg.

7.1.4. Batterij wisselen

Bij deze laadvorm wisselt de e-rijder een lege accu om voor een opgeladen accu. Deze mogelijkheid is momenteel niet meer beschikbaar op de Nederlandse markt. Echter zijn er ontwikkelingen die dit in de toekomst mogelijk gaat maken.

Een Zweedse startup (die is ontstaan uit een crowdfunding campagne en met steun van het Swedish Energy Agency, onderdeel van het Zweedse ministerie voor Milieu en Energie) ontwikkelde een batterijwisselconcept voor elektrische voertuigen met een uitwisselbaar accupakket in de bodem van het voertuig.

De gebruiker van een elektrische auto zou zijn of haar voertuig naast een zogenaamd 'Power Swap station' moeten parkeren, waarna een robot vanaf de zijkant in 2 minuten de lege accu uit het voertuig haalt en vervangt voor een opgeladen accu. Daarna kan de gebruiker direct verder rijden. De tijd benodigd voor het wisselen van het accupakket is daarmee vergelijkbaar met het tanken van een auto met brandstofmotor. De elektrische auto moet uiteraard wel geschikt zijn voor een Power Swap station en dat vergt aandacht van de fabrikanten van het voertuig. De wil om het ontwerp en de technische ontwikkeling van een elektrische auto af te stemmen op een standaard accupakket is momenteel bij veel fabrikanten het grootste struikelblok.

In een ideale situatie wil Power Swap de accu's via een leaseconstructie aanbieden. Autofabrikanten kunnen nieuwe elektrische modellen dan zonder accu aanbieden, waardoor de kostprijs aanzienlijk daalt, misschien wel onder het niveau van een auto met verbrandingsmotor. Het is de vraag in hoeverre dit op korte termijn (binnen 5 jaar) succesvol gaat zijn.



Figuur 6. Verbeelding van het wisselen van een accupakket. (Bron: ZERauto.nl)

7.1.5. Laadpas

Om gebruik te kunnen maken van een laadpaal in de openbare ruimte is een laadpas nodig. Hiervoor bestaan verschillende aanbieders. De prijzen voor de stroom in kWh's verschillen per aanbieder en type laadpaal. Een compleet overzicht is te vinden op de website van Idolaad. De e-rijder sluit een overeenkomst met de laadpasaanbieder. De geladen kWh's worden geregistreerd en de e-rijder krijgt maandelijks een factuur thuisgestuurd. Elke laadpas is op vrijwel alle openbare laadpalen te gebruiken.

7.2. Parkeerplaats en omgeving

De afgelopen vier jaar is de druk op laadpalen gestegen. Waar eerst gemiddeld 1,1 publieke laadpaal per elektrische auto beschikbaar was, is dat nu met 4,6 auto's. Hieruit kan geconcludeerd worden dat het aantal auto's sneller stijgt dan de laadpalen.

Voor de gemeente Woensdrecht is het van belang dat er goed wordt gekeken naar de plaatsing van de laadpaal. Zo zijn er op diverse grotere parkeerplaatsen al publieke laadpalen geplaatst. Daarnaast moet ook het 'groen' in de gaten worden gehouden. Het is niet de bedoeling dat er groen wordt opgeofferd voor de plaatsing van een laadpaal.

7.3. Klachten en meldingen

Melding en klachten vanuit gebruikers en omwonenden kunnen zowel bij de gemeente als bij de CPO ingediend worden. Met de CPO wordt afgesproken dat in eerste lijn zij alle klachten en meldingen afhandelen, zeker daar waar het aan het gebruik gerelateerde klachten en meldingen betreft. Meldingen en klachten die via de gemeentelijke Servicelijn binnenkomen worden via de verantwoordelijke beleidsmedewerker beoordeeld en zo mogelijk doorgezet naar de CPO. Terugkoppelingen en communicatie richting de melder verloopt via de beleidsmedewerker van de gemeente.

Bijlage A Voorwaarden laden op een openbare plek met een laadpunt op eigen terrein

Bij een situatie als beschreven in trede 2A zijn de volgende voorwaarden van toepassing:

- De reële loopafstand naar de dichtstbijzijnde bestaande of reeds geplande openbare laadpaal is 200 meter; tenzij de bewoner slecht ter been is. Dit dient aangetoond te worden middels het overleggen van een invalidenparkeerkaart op naam van de voertuigeigenaar of regelmatige bestuurder.
- De parkeerplaats tegenover de voordeur van de bewoner grenst gelijk aan het trottoir. Dus niet aan een gras- of groenstrook, weg of fietspad.
- Het oplaadpunt staat op het eigen terrein van de bewoner.
- De parkeerplaats blijft door iedereen te gebruiken. Na gebruik ruimt de bewoner de kabel op, om aan te geven dat de parkeerplaats niet van de bewoner is.
- De naaste buren gaan akkoord met het leggen van de EV-kabelgoottegels.
- De kabelgoottegels worden alleen in een recht lijn geplaats tussen oplaadpunt en parkeervak.
- De elektrische kabel is in goede staat.
- Bewoners die op eigen terrein/ de eigen oprit kunnen opladen, komen niet in aanmerking.
- De kosten voor aanleg van de kabelgoottegels is voor rekening van de aanvrager. De gemeente plaatst de tegels en blijft eigenaar.



Figuur 7. Voorbeeld van de toepassing van een kabelgoottegel (bron: Struyk Verwo Infra).

Bijlage B Toetsingscriteria openbare laadpaal

Bij een situatie als beschreven in trede 2A zijn de volgende voorwaarden van toepassing:

- Alleen aanvragen van inwoners die aantoonbaar eigenaar zijn van of dagelijks beschikken over een elektrische (lease)auto worden gehonoreerd.
- Een laadpaal wordt in de basis in de buurt van de woning van de aanvrager geplaatst (om zo te voorkomen dat de paal als eigendom wordt gezien door de aanvrager).
- De maximale reële loopafstand tussen laadpaal en woonbestemming van de aanvrager bedraagt 200 meter;
- Laadpalen staan bij voorkeur op hoeken van straten in verband met de zichtbaarheid/vindbaarheid door gebruikers.
- De locatie van laadpalen is mede afhankelijk van de ligging van de benodigde stroomkabels.
- Laadpalen worden niet geplaatst aan de voorzijden van woonbestemmingen op de begane grond, maar bij zij- of achtergevels of voor functies en winkels.
- In groenstroken worden geen laadpalen geplaatst.
- Bij voorkeur maken we gebruik van bestaande haakse parkeervakken, waarbij uitbreiding naar een naastgelegen parkeervak mogelijk is. Daarbij is uitgangspunt dat met het aanwijzen van de gereserveerde parkeerplaats voor het laden van een elektrisch voertuig de parkeerdruk niet onevenredig toeneemt. Als in de directe omgeving van de beoogde laadpaal de parkeerdruk lager is dan 80% kan de laadpaal op een bestaande parkeerplek gerealiseerd worden. Is er sprake van een parkeerdruk hoger dan 80%, dan dient voor de aanvraag een extra parkeerplaats (en bij voorkeur twee om te kunnen voerzien in toekomstige uitbreidingen) te worden aangelegd.
- Parkeerplaatsen voor laden van elektrische voertuigen wijzen we altijd met een verkeersbesluit exclusief aan voor het gebruik;
- (Toekomstig) betaald parkeren is ook van toepassing op de plekken bij de laadpaal als deze ligt binnen een gebied waar betaald parkeren geldt;
- Binnen blauwe zones worden geen openbare laadpalen geplaatst.

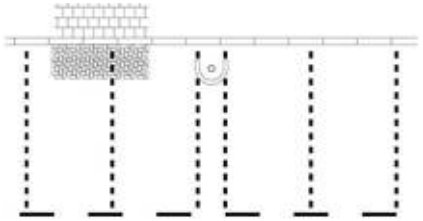
Bijlage C Inrichtingseisen parkeerplaatsen openbare laadpaal

Criteria

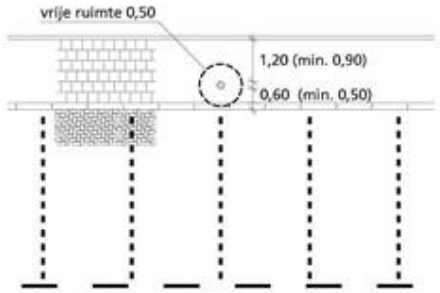
- Behoefte: gemeente Woensdrecht kijkt naar de behoefte van gebruikers binnen een straal van 200 meter tot de aanvraaglocatie;
- Eigendom grond: de desbetreffende ondergrond is eigendom van en in beheer bij de gemeente;
- Veiligheid: de gemeente let bij het plaatsen van een laadpaal op de veiligheid van gebruikers, medeweggebruikers en de doorgang. De gemeente Woensdrecht heeft hierbij een controlerende rol;
- Inpasbaarheid: de laadpaal past op de beoogde locatie in de openbare ruimte en vormt geen belemmering voor ander straatmeubilair.
- Toegankelijkheid: geldt voor 3 criteria: de laadpaal is goed vindbaar, zichtbaar en toegankelijk. Daarnaast zorgt de laadpaal ervoor dat de omgeving toegankelijk blijft (zoals rolstoelgebruikers);
- Plaatsing ten opzichte van het parkeervak: een laadpaal moet te gebruiken zijn op beide toegewezen parkeerplekken;
- Groen: bij plaatsen van de laadinfrastructuur houdt gemeente Woensdrecht rekening met groenvoorzieningen. Het uitgangspunt is dat een laadpaal de groenstructuur in de omgeving minimaal beïnvloedt en schade aan het groen moet worden voorkomen. Bij het bepalen van een laadlocatie geldt dat groenvoorzieningen in de basis leidend zijn en dat een laadpaal of de inrichting van de parkeerplaats geen negatieve uitwerking mag hebben op het aanwezige groen. Als voor een laadpaal een geheel nieuwe parkeerplaats moet worden aangelegd zal deze zoveel als mogelijk worden voorzien van groen doorlatende bestrating;
- Publiek karakter: een laadpaal wordt door meerdere gebruikers gedeeld (het is geen privé parkeerplaats).

Voorkeurscriteria

- Straatbeeld: het voorkomen van de aantasting van het karakter van het straatbeeld weegt mee in de overweging om een locatie aan te wijzen. Ten behoeve van een eenduidig straatbeeld gaat de voorkeur uit naar toepassing van hetzelfde type laadpaal;
- Parkeervak**:** in principe wordt een laadpaal geplaatst bij een bestaand parkeervak. De voorkeur gaat uit naar haakse parkeervakken waarbij twee vakken aangewezen worden voor het gebruik van de laadpaal, echter kan het op basis van de beperkte vraag nog zo zijn dat voorlopig slechts één parkeervak voor laden wordt ingericht en aangeduid met borden.

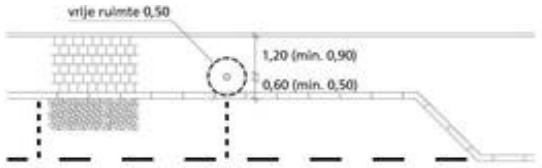


opstellingsvoorbeeld 1: plaatsing laadpunt in parkeervak



opstellingsvoorbeeld 2: plaatsing laadpunt op trottoir

Wanneer er geen haakse parkeervakken aanwezig of beschikbaar zijn, kan gekozen worden voor het aanwijzen van één of twee langsparkeerplaatsen.



opstellingsvoorbeeld 3: plaatsing laadpunt bij langsparkeervakken

- Procesmatige efficiëntie: indien mogelijk wordt bij de planning van de realisatie van laadpalen rekening gehouden met geplande reconstructies en andere (ondergrondse) werkzaamheden. Als er binnen 6 maanden andere werkzaamheden plaatsvinden die van invloed zijn op de laadpaal, dan worden deze werkzaamheden zoveel mogelijk gecombineerd uitgevoerd of in elk geval op elkaar afgestemd.

Blauwe zone

In de huidige situatie (4e kwartaal 2021) wordt er (nog) geen gebruik gemaakt van een blauwe zone in de gemeente Woensdrecht. Met een geldige parkeerschijf mag er twee uur geparkeerd worden (dit moet aangeduid worden op de schijf). Het laden van een elektrisch voertuig duurt vaak langer dan twee uur. Om deze reden gaan er geen laadpalen geplaatst worden in de blauwe zone.

Plaatsingscriteria

Het uitgangspunt van de gemeente Woensdrecht is dat iedereen die een elektrisch voertuig bezit of least de mogelijkheid heeft om het voertuig op te kunnen laden binnen een straal van 200 meter vanaf de woonplaats of werkomgeving.

Om een laadpaal aan te vragen, dient aan de volgende voorwaarden te worden voldaan:

- De aanvrager is woonachtig of werkzaam in de gemeente Woensdrecht. Dit is schriftelijk aan te tonen;
- Het is niet mogelijk om op eigen terrein een eigen laadvoorziening te plaatsen;
- De oplaadpaal dient te worden voorzien van 2 of meer aansluitpunten (op termijn kunnen er 2 parkeerplaatsen worden bediend);
- De voorkeur gaat uit naar parkeervakken die haaks op de rijbaan staan;
- De locatie van de oplaadpaal dient vindbaar en zichtbaar te zijn;
- De voorkeur gaat uit naar een bestaand parkeervak;
- Als er binnen 200 meter een andere laadpaal aanwezig is, wordt er gekeken of er een naast geplaatst kan worden.

Als er laadpalen worden geplaatst, gelden er enkele voorwaarden:

- De componenten van de laadpaal dienen altijd bereikbaar te zijn. Denk hierbij aan het serviceluik (inclusief cilinderslot), de RFID-reader en de sockets;
- Als de laadpaal op het trottoir wordt geplaatst, dient er minimaal 90 cm vrije doorgangsruimte aanwezig te zijn;
- Als er haaks wordt geparkeerd achter de trottoirband moet de afstand tussen de laadpaal en de trottoirband minimaal 60 cm zijn. Als deze afstand kleiner is, moeten er maatregelen getroffen worden;
- Als er wordt geparkeerd achter de trottoirband moet de afstand tussen de laadpaal en de trottoirband minimaal 60 cm zijn;
- De laadpaal moet zo geplaatst worden dat het mogelijk blijft om te parkeren met de elektrische auto;
- Bij haaks en langs parkeren wordt de laadpaal tussen 2 parkeervakken in geplaatst en bij harp parkeren tussen 4 parkeervakken;
- Als de laadpaal wordt geplaatst op onverharde grond, dient deze grond verstevigd te worden. De grondversteviging moet dan bestaan uit minimaal 2 rijen betontegels met het format 30x30 cm.

Bezoekadres
Huijbergseweg 3
4631 GC Hoogerheide

Postadres
Postbus 24
4630 AA Hoogerheide

gemeente@woensdrecht.nl
Telefoonnummer: 14 0164

www.woensdrecht.nl

GemeenteWoensdrecht
GemWoensdrecht
Gemeente Woensdrecht
GemWoensdrecht

