GEMEENTE
LOPIK

1 Logo gemeente Lopik

1. Beleid laadpalen elektrische auto's



2 Laadpaal

Beleid en toetsingscriteria ten behoeve van het plaatsen van laadpalen voor elektrische auto's

Versie: Mei 2019

Inhoud

1. Inleiding 3

2. Huidig beleid gemeente Lopik en MRA-E 4

3. Visie & beleid locatiekeuze laadpaal 6

3.1 De e-rijder is zelfvoorzienend 6

3.2 De e-rijder parkeert op een openbare plek en laadt via een private laadvoorziening 8

3.3 De e-rijder maakt gebruik van publiek toegankelijke laadvoorzieningen..... 9

4. Toetsingscriteria van laadvoorzieningen in openbare ruimte.....13

5. Communicatie.....15

6. Evaluatie.....15

1. Inleiding

Het aandeel van elektrische auto's in Nederland neemt toe en daarmee samenhangend ook het aantal laadpalen voor deze voertuigen. Een trend die ook de gemeente Lopik raakt. De keuze voor het aanschaffen of leasen van een elektrische auto is een keuze van de gebruiker zelf. Maar daarbij komt de manier waarop deze auto's moeten worden voorzien van mogelijkheden om hun batterijen op te laden.

Uiteraard zullen gebruikers hun auto het liefst op eigen terrein opladen. Echter 75% van de huishoudens in Nederland heeft geen parkeergelegenheid op eigen terrein en zijn daarmee automatisch aangewezen op voorzieningen die (semi)publiek zijn[1]. Maar ook bezoekers met een elektrische auto, maken gebruik van deze (semi)publieke laadvoorzieningen.

Kortom de trend van steeds meer elektrisch vervoer in Nederland, geeft een sterke aanleiding om als gemeente Lopik een beleid omtrent laadpalen voor elektrische auto's op te stellen met daarin speciale aandacht voor de publieke laadinfrastructuur.

Dit beleid is opgesteld om meerdere doelstellingen te behalen. Allereerst heeft het beleid een informerende functie voor particulieren en bedrijven in de gemeente Lopik omtrent dit thema. Daarnaast maakt het beleid het mogelijk om aanvragen voor openbare laadpalen op eenzelfde en gelijkwaardige manier te beoordelen. Tot slot geeft het duidelijkheid over de criteria en voorwaarden die daarbij van toepassing zijn.

Het beleidsstuk is als volgt vormgegeven. Allereerst wordt het huidige beleid van de gemeente beschreven in combinatie met de rol die wij als gemeente willen vervullen. Daarna wordt de houding ten opzichte van de verschillende typen laadvoorzieningen en daarmee het beleid toegelicht. Tot slot worden de criteria en voorwaarden opgesomd die de gemeente hanteert bij aanvragen voor (semi) publieke laadvoorzieningen.

[1] NKL Nederland, 2018 - Stijgende behoefte aan laadpalen in de openbare ruimte, https://www.nklnederland.nl/kennisloket/artikelen/behoefte-aan-laadfaciliteiten-van-e-rijders/

2. Huidig beleid gemeente Lopik en MRA-E

Tot oktober 2012 was het mogelijk om via Stichting E-laad oplaadpunten gratis te plaatsen. Echter het ministerie van Economische Zaken heeft destijds geconstateerd dat dit marktverstorend werkte en heeft de activiteiten van de stichting gestopt. In navolging daarvan heeft de gemeente Lopik zich naar aanleiding van het B&W advies van 29 oktober 2013 aangesloten bij de projectgroep Metropoolregio Amsterdam Elektrisch (MRA-E).

Dit is een samenwerkingsverband van verschillende gemeenten en de provincies Noord-Holland, Flevoland en Utrecht. Deze organisatie organiseert aanbestedingen waardoor oplaadpunten tegen de economisch meest voordelige prijs aangeboden kunnen worden. De gemeente bepaalt zelf hoeveel oplaadpunten zij afnemen, de locatie van het oplaadpunt en geeft met een Verkeersbesluit toestemming voor het plaatsen van een oplaadpunt. Volgens het concept van MRA-E heeft de gemeente geen omkijken naar plaatsing, exploitatie, beheer of onderhoud van het oplaadpunt, dit wordt verzorgd door de partij die de aanbesteding wint.

In diverse visies en beleidsstukken van de gemeente Lopik komt het thema duurzaamheid naar voren. Maar openbare laadpalen hebben hier tot nog toe geen plaats in gekregen. In de 'Visie op de Linten' wordt gesteld: *"duurzaamheid heeft nog geen prominente plek in ons ruimtelijk beleid terwijl een goede inpassing van duurzaamheid en duurzame energie een breed afwegingskader vereisen (pagina 69)".* Dit geeft zowel het gebrek aan beleid als de noodzaak aan om hier wel goed over na te denken.

Binnen het programma van eisen voor de inrichting van de openbare ruimte, welke is vastgesteld op 1 maart 2016 is de mogelijkheid aangegeven om oplaadpunten te plaatsen in de openbare ruimte. De enige richtlijn die hierin is opgenomen is: *"Afhankelijk van het aantal parkeervakken kan de gemeente een oplaadpunt voor elektrische auto's verlangen (pagina 6).*

Elektrisch vervoer verbetert de luchtkwaliteit, is stil en kan een bijdrage leveren aan de klimaatambities van de gemeente om het energieverbruik te verminderen en het gebruik van duurzame energiebronnen te stimuleren. Inwoners en bedrijven die beschikken over een eigen oprit of parkeergarage kunnen op eigen terrein een laadfaciliteit realiseren. Om het ook voor de inwoners en bedrijven die hier niet over beschikken mogelijk te maken om hun elektrische voertuigen op te laden, worden in dit beleid kaders gegeven voor de plaatsing van openbare laadpalen bij openbare parkeerplaatsen.

Op 24 februari 2019 heeft het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Lopik de eerste versie van het 'beleid laadpalen elektrische auto's' vastgesteld. Het verschil met die versie en deze versie is dat er een bijlage aan is toegevoegd met enkele kaarten met zoekgebieden voor locaties van openbare laadpalen. Daarmee trachten we als gemeente Lopik een robuust netwerk op te zetten waardoor een dekkend bedieningsgebied over alle de kernen in de gemeente komt te liggen.

Dit beleid maakt de houding van de gemeente Lopik ten opzichte van de oplaadinfrastructuur (in de openbare ruimte) ten behoeve van elektrisch vervoer concreter. Als gemeente kun je hierin verschillende rollen vervullen, de gemeente Lopik heeft ervoor gekozen om een rol aan te nemen waarin de gemeente kaders stelt voor elektrisch vervoer [2]. Daarbij worden beleidsregels aangegeven onder welke voorwaarden de gemeente bereid is de nodige besluiten te nemen voor het realiseren van de oplaadinfrastructuur en de bijbehorende parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische voertuigen. De realisering van de oplaadinfrastructuur wordt aan marktpartijen overgelaten. Deze marktpartij wordt middels een gezamenlijke aanbesteding via het MRA-E gegund. Via deze constructie zijn de kosten voor de gemeente Lopik beperkt tot het plaatsen van bebording bij de gereserveerde parkeerplaats(en), eventuele aanpassingen aan de situatie zodat de laadpaal geplaatst kan worden en de manuren voor het nemen van een verkeersbesluit.

[2] NKL Nederland – Rollen van de gemeente bij laadpalenbeleid
https://www.nklnederland.nl/kennisloket/artikelen/rollen-van-de-gemeente/

3. Visie & beleid locatiekeuze laadpaal

De gemeente Lopik kiest ervoor om de locatiekeuze van een laadpaal ten behoeve van elektrische voertuigen breder te bekijken dan alleen openbare laadpalen. De locatiekeuze van een laadpaal begint bij de beslissing tot het aanschaffen van een elektrische auto, waarbij de inwoner die of het bedrijf dat die beslissing maakt ook zelf nagedacht moet hebben over de wijze waarop het voertuig zal moeten worden opgeladen. Daarbij is een openbare laadpaal niet de enige optie.
De verschillende typen laadvoorzieningen voor elektrische auto's zijn in drie treden in de te delen (ook verbeeld in tabel 1):

1. De e-rijder is zelfvoorzienend.
2. De e-rijder parkeert op een openbare plek en laadt via een private laadvoorziening.
3. De e-rijder maakt gebruik van een publiek toegankelijke laadvoorziening.

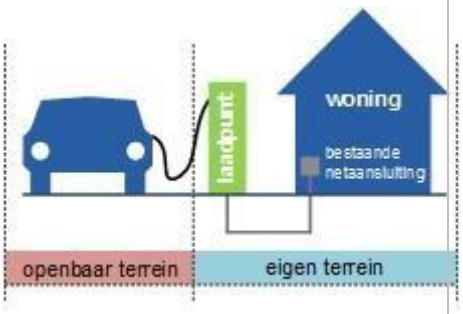
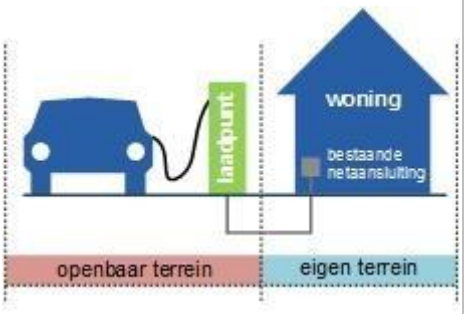
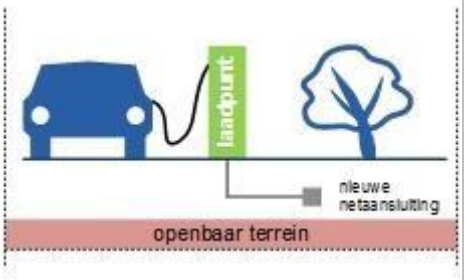
Binnen deze treden is soms weer een onderscheid van uitvoering gemaakt. Maar het gaat om de locatie waar de auto geparkeerd staat (op eigen terrein, of openbaar terrein) en om de locatie waar de laadpaal staat en op welke netaansluiting die is aangesloten. Dat laatste onderscheid bepaalt onder andere wie en op welke manier van het laadpunt gebruik kan maken. De visie en het beleid omtrent laadpalen is hierna ook in dezelfde driedeling vormgegeven.

3.1 De e-rijder is zelfvoorzienend

Het type laadvoorziening waarbij de e-rijder zelfvoorzienend is, wordt gekenmerkt doordat zowel de laadpaal als de parkeerplaats waar de elektrische auto wordt neergezet op eigen terrein staan. De laadpaal wordt daarbij ook aangesloten op de bestaande netaansluiting van de woning. Daarbij is de laadpaal ook slechts privaat toegankelijk voor de bewoner van die woning.

Het beleid van de gemeente Lopik omtrent dit type laadvoorziening is als volgt: inwoners of bedrijven met een elektrisch voertuig in de gemeente Lopik dienen een laadpaal op eigen terrein te realiseren wanneer dit mogelijk is. Hiertoe wordt gerekend: (VVE) parkeerplaatsen op eigen terrein en/of de (verplichte) mogelijkheid tot het huren/kopen van een parkeerplaats in combinatie met een appartement. Wanneer dit niet mogelijk is, wordt gevraagd in eerste instantie zelf een manier te organiseren om het voertuig op te laden (voor de uitwerking daarvan zie de uitleg bij laadvoorzieningstype 2). Deze terughoudende houding is gebaseerd op de ervaring dat voor een openbare laadpaal een reguliere openbare parkeerplaats opgeofferd moet worden ten behoeve van het reserveren van de parkeerplaats voor het opladen van een elektrisch voertuig. Gezien het beperkt aantal aanvragen binnen eenzelfde gebied heeft dit een relatief grote impact op de parkeermogelijkheden van inwoners zonder elektrische auto.

Tabel 1: Typen laadvoorzieningen voor elektrische auto's

De e-rijder is zelfvoor-zienend		
De e-rijder parkeert op een openbare plek en laadt via een private laadvoor-ziening		
De e-rijder maakt gebruik van publiek toegankelijke laadvoor-zieningen		

1tabel met type laadvoorzieningen

Bron: Agentschap NL Ministerie van Economische Zaken (2013), *Laadinfrastructuur, Oplossingen voor gemeenten*
Bron: NKL Nederland (2019), *03. Laadoplossingen: standplaats van de ladende auto en aansluiting op het elektriciteitsnet.* http://www.nklnederland.nl/kennisloket/artikelen/laadoplossingen/

3.2 De e-rijder parkeert op een openbare plek en laadt via een private laadvoorziening

Bij het type laadvoorzieningen binnen deze categorie zijn er twee mogelijke uitwerkingen (zie tabel 1). In beide gevallen wordt de elektrische auto op een openbare parkeerplaats geparkeerd, maar in dit beleid wordt het ene type wel gedoogd/toegestaan en het andere type niet.

In de eerste situatie staat het laadpunt op eigen terrein, aangesloten op de bestaande netaansluiting van de bijbehorende woning. Daarbij staat er dus geen object in de openbare ruimte. De gebruiker dient vervolgens een snoer uit te rollen naar de elektrische auto. Hierbij blijft het laadpunt, evenals in de categorie 'de e-rijder is zelfvoorzienend' alleen toegankelijk voor de eigenaar van de woning. Maar de e-rijder organiseert in dit geval wel zijn eigen laadvoorziening, ook al heeft hij geen mogelijkheid te parkeren op eigen terrein.

Binnen dit beleid wordt dit type laadvoorziening wel onder voorwaarden mogelijk gemaakt omdat de gemeente wil stimuleren dat de koper van een elektrische auto zelf voor zorgt voor een voorziening voor het opladen ervan. In dat geval dient de e-rijder een verzoek in voor een ontheffing van de Algemene Plaatselijke Verordening (art. 2:10) om een laadkabel te gebruiken voor het opladen van de elektrische auto. Met de ontheffing is het toegestaan een laadkabel op straat te leggen onder de voorwaarde dat de e-rijder geen verkeersonveilige situatie creëert.

Indien er geen openbaar laadpunt (binnen een straal van 300 meter) voor handen is en laden op eigen terrein is niet mogelijk dan wordt laden vanaf de eigen woning gedoogd door gebruikmaking van een kabel die over de openbare ruimte wordt gelegd. Dit is voor eigen rekening en risico. Bij schade kan dit verhaald worden op degene die het snoer gebruikt.

Hierbij moeten de volgende richtlijnen in acht worden genomen[3] :

- Laden op eigen terrein is niet mogelijk
- Binnen een loopafstand van 300 meter is er geen oplaadpunt
- Men installeert een oplaadpunt op eigen terrein;
- Men parkeert op een openbare parkeerplaats. De openbare parkeerplaats moet direct grenzen aan het trottoir. Er mag geen elektrische kabel over de openbare weg (rijbaan/fietspad) neergelegd worden;
- De elektrische kabel moet in goede staat zijn;
- Men kan de openbare parkeerplaats niet claimen, deze blijft beschikbaar als openbare parkeerplaats;
- Men houdt met het laden van het voertuig rekening met de buren;
- De kabel mag maximaal 10 meter over het trottoir liggen. Dit is de afstand vanaf de grens van het eigen terrein tot aan de auto;
- Men legt de kabel voor zover mogelijk langs het trottoir;
- Men neemt maatregelen zodat andere gebruikers van het trottoir geen hinder ondervinden en hier niet over kunnen struikelen, dit kan bijvoorbeeld door het afdekken van de kabel met een kabelmat

[3] Gemeente Zaanstad – voorwaarden aan uitrollen van laadkabel.
https://www.zaanstad.nl/mozard/!suite86.scherm0325?mVrg=6325&mAlle=J

Het tweede type laadvoorziening binnen de categorie 'de e-rijder parkeert op een openbare plek en laadt via een private laadvoorziening' wordt in het vakjargon een Verlengd Privaat Aansluitpunt (VPA) genoemd. Hierbij wordt het laadpunt niet op eigen terrein gezet, maar in de openbare ruimte. De aansluiting op het elektriciteitsnet loopt via de bestaande woning, zodat het laadpunt alleen toegankelijk blijft voor de private eigenaar.

Binnen dit beleid wordt een dergelijk type laadvoorziening binnen de gemeente Lopik uitgesloten. Want het laadpunt staat wel in de openbare ruimte, maar is niet openbaar toegankelijk. Daarnaast wordt er gebruik gemaakt van een openbare parkeerplek voor de elektrische auto, terwijl deze niet geclaimd kan worden door de gebruiker. Bewoners onderling in een wijk kunnen hierover conflicten krijgen. Daarnaast is er door de gemeente dan slechts zeer beperkte controle op de locatie van het oplaadpunt in de openbare ruimte, waardoor een zogenaamde wildgroei van laadpunten in de openbare ruimte kan ontstaan. Een niet wenselijke situatie.

Eigenaren van een elektrische auto, die niet op eigen terrein kunnen parkeren, én niet gebaat zijn bij de mogelijkheden die geboden worden binnen dit beleid voor het eerste type laadvoorziening binnen deze categorie, zullen gebruik moeten maken van de volledig publiek toegankelijke laadvoorzieningen. Het beleid daaromtrent wordt hierna beschreven.

3.3 De e-rijder maakt gebruik van publiek toegankelijke laadvoorzieningen

Binnen deze categorie zijn, evenals bij de vorige categorie, twee mogelijke uitwerkingen (zie tabel 1). Echter in dit geval worden wel beide type laadvoorzieningen middels beleid gesteund.

Het eerste laadvoorzieningstype betreft het parkeren op publiek toegankelijk privaat terrein, waarbij op dat terrein ook de laadpaal staat, welke is aangesloten op een bestaande netaansluiting van het gebouw waartoe het publiek toegankelijk private terrein behoort. Voorbeelden hiervan zijn laadpunten op het parkeerterrein van bijvoorbeeld een restaurant. Vanuit gemeentelijk oogpunt is het alleen maar te stimuleren wanneer bedrijven/instanties met een publiek toegankelijk privaat terrein willen investeren in het plaatsen van laadpalen. Immers hoe beter de infrastructuur voor het opladen van elektrische voertuigen wordt, hoe aantrekkelijker het wordt voor potentiële autokopers om te kiezen voor een elektrisch model. Hiertoe zijn vanuit de gemeente geen aanvullende voorwaarden nodig. De plaatsing en aanleg van dit type laadvoorzieningen kan op dezelfde manier plaatsvinden als de plaatsing van laadpunten op het eigen terrein bij woningen.

Het tweede type laadvoorzieningen binnen deze categorie betreft de volledig openbare laadvoorzieningen. Dat is de situatie waarin de elektrische auto op een parkeerplek in de openbare ruimte wordt neergezet, de laadpaal in de openbare ruimte staat en qua aansluiting niet verbonden is met een gebouw en dus bestaande aansluiting, maar waarvoor een nieuwe netaansluiting gemaakt wordt. Dit type laadpalen vraagt om een duidelijke visie van de gemeente over de locatiekeuzes voor deze palen.

De gemeente Lopik wil het gebruik van elektrische auto's wel stimuleren en is zich ervan bewust dat daar ook een netwerk van openbare laadpalen bij hoort. Maar het zeer beperkte aantal aanvragen voor openbare laadpalen in de afgelopen jaren heeft laten zien dat het niet rendabel is om op dit moment een groot aantal openbare laadpalen te plaatsen binnen de gemeente Lopik zonder aanvraag van een elektrische rijder.

Daarom is ervoor gekozen om in eerste instantie met zoekgebieden op een kaart weer te geven waar een openbare laadvoorziening in de toekomst kan worden geplaatst. Daarmee trachten we als gemeente Lopik een robuust netwerk op te zetten waardoor een dekkend bedieningsgebied over alle de kernen in de gemeente komt te liggen (zie Kaart 1 en Bijlage 1). Met een punt word de ideale locatie aangegeven op basis van een analyse op het oppervlak dat de kern heeft. Daaromheen zijn vervolgens een viertal cirkels getrokken met als straal: 50 meter, 100 meter, 200 meter en 300 meter.

Deze cirkels worden allereerst gebruikt om te bepalen binnen welke zone de aanvrager woont. Want de aanvrager moet binnen 300 meter wonen ten opzichte van de positie van de laadpaal. Echter met het opstellen van de kaart is zo veel mogelijk geprobeerd mensen binnen een straal van 200 meter te kunnen faciliteren met een laadpaal zodat deze voorzieningen toegankelijker worden om gebruikt te worden.
Daarnaast worden de cirkels gebruikt om zo dicht mogelijk bij de ideale locatie op basis van de analyse van het oppervlak van een kern de exacte (strategische) locatie voor de openbare laadpaal te vinden. Hiervoor wordt in eerste instantie binnen een cirkel van 50 meter een locatie te vinden. Maar wordt er een geschiktere locatie gevonden in een cirkel van 100 meter dan wordt die locatie ook meegenomen in de overweging.

Deze kaart zorgt ervoor dat er een zo optimaal mogelijk netwerk wordt opgebouwd over de kernen van de gemeente Lopik. Binnen een kleine cirkel rondom de ideale locatie wordt de specifieke locatie gezocht. Uiteindelijk zal bij de specifieke locatie één laadpaal met twee oplaadpunten worden geplaatst en middels het nemen van een verkeersbesluit, wordt de bijbehorende parkeerplek gereserveerd. Die exacte locatie wordt strategisch gezocht en afgewogen op basis van de 5 aspecten zoals hierna zijn uitgewerkt.

1) **Openbaarheid**
   Het plaatsen van een openbare laadpaal heeft in geen geval ten doel om privé parkeerplaatsen te creëren voor de aanvrager van een dergelijke laadvoorziening. Deze openbare laadpaal is ten alle tijde te gebruiken en toegankelijk voor iedere gebruiker met een elektrisch voertuig. Door te kiezen voor dergelijke locaties wordt de openbaarheid van deze laadpalen benadrukt. De mate van openbaarheid wordt als belangrijk aspect gezien om bij de strategische locatiekeuze bij voorkeur te kiezen voor een locatie nabij een maatschappelijke voorziening.

2) Zichtbaarheid

De locatie dient op een zichtbare locatie geplaatst te worden. Waar veel potentiële gebruikers langskomen waardoor ook de aanwezigheid van de laadpaal snel bekend is en makkelijk vindbaar voor gebruikers van buiten de kern. Daarbij moet ook voor de keuze van de exacte parkeervakken op de zichtbaarheid gelet worden. Bij voorkeur vooraan in een rij van parkeervakken. Dichtbij de meest gebruikte doorgaande weg. En dus niet in een parkeerkoffer of andere doodlopende straat, afgelegen van de doorgaande route door de kern.

3) Meerdere typen gebruikers

De locatie van de laadpaal moet het aantrekkelijk maken om door verschillende typen gebruikers gebruikt te worden. Hierdoor wordt de openbare laadpaal niet alleen toegankelijk gemaakt voor bewoners, maar ook voor bezoekers van voorzieningen of medewerkers van voorzieningen en bedrijven in de kern. Door de laadpaal op deze manier toegankelijk te maken voor meerdere typen gebruikers is de kans groter dat de bezettingsgraad hoger is en het gebruik over de dag verspreid is. Anders dan wanneer deze in een woongebied wordt geplaatst waar er waarschijnlijk alleen in de avond- en nachturen gebruik van wordt gemaakt.

4) Toekomstgerichtheid

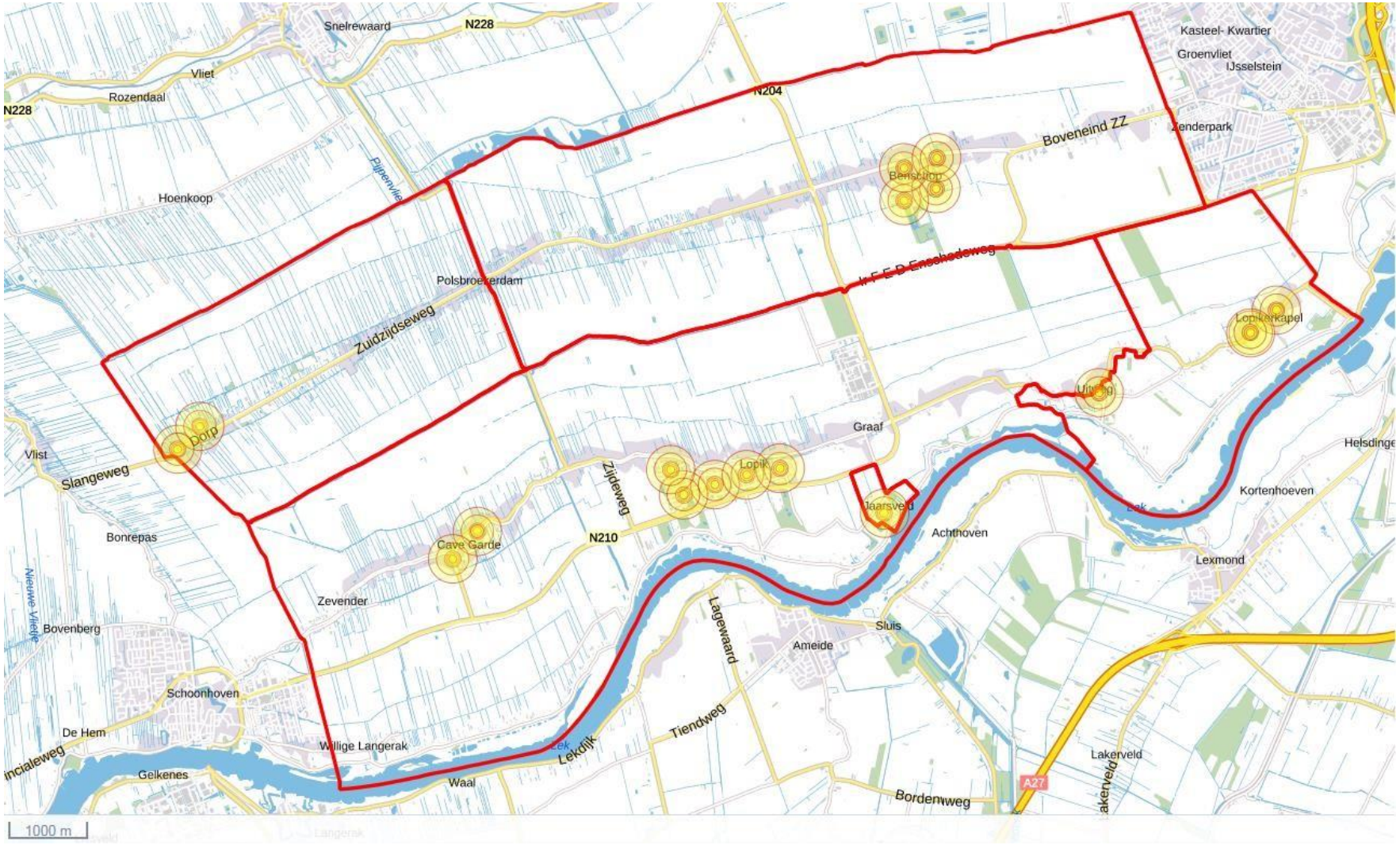
Openbare laadpalen staan er, zoals al eerder aangegeven, niet alleen voor de aanvrager van de laadpaal. Met het aspect van toekomstgerichtheid, wordt bedoeld dat ook wanneer de aanvrager van de laadpaal zijn elektrische auto niet meer zou bezitten, de laadpaal niet zijn functie verliest. Door gebruik te maken van de zoekgebieden die op de laadpalenkaart (Zie kaart 1 en bijlage 1) zijn aangegeven ontstaat er automatisch een laadpaal robuust netwerk met een dekking over de kernen. Naar de toekomst toe zorgt dit netwerk ervoor dat de openbare laadpaal gemakkelijk ook door andere elektrische rijders gebruikt kan worden en zo blijft de laadpaal zijn functie en nut behouden.

5) Parkeerdruk en uitbreidingsmogelijkheden

Wanneer een locatie voor een openbare laadpaal gezocht wordt, moet er rekening worden gehouden met de parkeerdruk en de uitbreidingsmogelijkheden van de laadvoorziening. De impact van het plaatsen van een openbare laadpaal en daarbij reserveren van minimaal één parkeervak ten behoeve van het opladen van elektrische auto's op het aantal openbare parkeervakken op die locatie moet worden bekeken. Omdat de gereserveerde parkeervakken alleen voor een specifieke en (binnen onze gemeente) nog kleine doelgroep is, willen we geen onnodige impact op een moeilijk oplosbaar vraagstuk creëren.

Ruime parkeergelegenheden in de vorm van grotere parkeergelegenheden bij bijvoorbeeld voorzieningen leiden tot minder parkeerdruk overlast. Maar daarnaast geven dergelijke ruime locaties ook de mogelijkheid om, mocht daar in de toekomst behoefte aan zijn, het aantal laadvoorzieningen uit te breiden.

Kaart 1 Zoekgebieden openbare laadpalen gemeente Lopik



4. Toetsingscriteria van laadvoorzieningen in openbare ruimte

Het voorgaande geeft de visie van de gemeente Lopik weer op de locatiekeuze van een laadpaal. In dit deel van de beleidsnota gaan we een stap verder op de toetsing van de locatie van openbare laadpalen in de openbare ruimte. De strategische keuze voor het plaatsen van openbare laadpalen is uitgebreid toegelicht. Maar de exacte locatie van deze openbare laadpalen zullen aan de volgende criteria worden getoetst:

1. Er zijn geen bestaande of in procedure zijnde oplaadpalen en/of een andere oplaadinfrastructuren aanwezig in de openbare ruimte binnen een straal van 300 meter van de gevraagde locatie, tenzij de reeds aanwezige oplaadpaal een bezettingsgraad van meer dan 50% heeft (op te vragen bij de exploitant van die laadpaal).
2. De desbetreffende grond is eigendom van de gemeente Lopik
3. De locatie van oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur is voldoende openbaar, zichtbaar en toekomstbestendig volgens het beschreven beleid voor openbare laadpalen in de openbare ruimte.
4. De oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur wordt voorzien van twee of meer aansluitpunten en er kunnen – eventueel op termijn – twee of meer parkeerplaatsen worden bediend.
5. De parkeerdruk laat de reservering van parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische voertuigen toe
6. Het betreft bestaande parkeervakken met de volgende mogelijkheden:
    a. De vorm van de parkeervakken op de locatie zijn bij voorkeur als volgt, van boven naar beneden:
        1. Vakken die haaks op de rijbaan staan
        2. Vakken die schuin op de rijbaan staan
        3. Vakken die parallel aan de weg lopen
    b. De laadpaal dient tussen twee vakken geplaatst te kunnen worden
    c. Rondom de paal dient tenminste 50 cm ruimte voor onderhoud beschikbaar te zijn
    d. De laadpaal dient niet aanrijgevoelig geplaatst te kunnen worden, waarbij geldt:
        1. De minimale afstand vanaf de stoeprand is 1 stoeptegel + band, oftewel +/- 45cm
        2. Indien niet aan bovenstaande voldaan kan worden, moet overwogen worden of extra maatregelen genomen dienen te worden.
7. De doorgang blijft gewaarborgd voor ander verkeer (auto, fiets, voetganger, rolstoel etc.), waarbij ten minste wordt gelet op:
    a. De doorgang van het trottoir blijft minimaal 120cm (+/- 4 stoeptegels)
    b. Bij voorkeur geen locatie direct aan een hoofdverkeersweg
8. Er zijn geen belemmeringen ten aanzien van ander straatmeubilair of (openbaar) groen, waarbij ten minste wordt gelet op:
    a. De laadpaal dient even ver van de boom te staan als de kruin van de boom breed is met een minimum van 1 meter.
    b. Indien in groenstrook de gewenste locatie wordt gevonden dient de locatie geschikt te worden gemaakt voor de plaatsing van de laadpaal door middel van het leggen van stoeptegels rondom de paal.
    c. Rondom de laadpaal moet minimaal 50cm vrij zijn van bosschages/groen
9. Er is geen sprake van geplande reconstructies of andere infrastructurele ontwikkelingen waardoor de laadpaal binnen afzienbare tijd verwijderd of verplaatst dient te worden.

10. Het dient mogelijk te zijn om voor de locatie van de laadpaal een verkeersbesluit te nemen, waarbij geldt dat:
    a. De gemeente een verkeersbesluit neemt waarbij tenminste één parkeerplaats wordt gereserveerd voor elektrische auto's die aan het laden zijn. Dit wordt aangegeven met een verkeersbord.
    b. De parkeerplaats(en) opgenomen in het verkeersbesluit is/zijn niet kenteken gebonden
    c. De ontheffing voor het plaatsen van een oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur wordt eerst van kracht en kan dus pas worden gebruikt, nadat het verkeersbesluit tot aanwijzing van de benodigde parkeerplaatsen onherroepelijk is geworden.

Indien de openbare laadpaal wordt geplaatst op verzoek van een gebruiker zijn er aanvullende toetsingscriteria van toepassing. Deze aanvullende criteria zijn:

11. Er wordt geen medewerking verleend als de indiener van het verzoek niet feitelijk op het opgegeven adres woont en/of niet in het bevolkingsregister is geregistreerd.
12. Er wordt alleen medewerking verleend als de indiener van het verzoek (aantoonbaar) minimaal 18 uur per week woont of werkt in de gemeente Lopik.
13. De indiener van het verzoek beschikt niet over een eigen terrein om een oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur te realiseren. Onder eigen terrein vallen ook (VVE) parkeerplaatsen en/of de (verplichte) mogelijkheid tot het huren/kopen van een parkeerplaats in combinatie met een appartement.
14. De indiener van het verzoek beschikt over een elektrische auto. Met elektrische auto wordt een personen- of bedrijfsauto bedoeld, zoals in het eerste lid van artikel 1 sub c, van de Wegenverkeerswet 1994 en nader bepaald in de Regeling auto en die is geregistreerd bij de Rijksdienst voor Wegverkeer en die geheel of gedeeltelijk – met een minimaal volledig elektrisch bereik van 45 km – door een elektromotor wordt aangedreven, waardoor de elektrische energie geleverd wordt door een batterij en waarvan deze batterij wordt opgeladen door middel van een voorziening buiten de auto. Indiener moet dit aantonen door middel van een (voorlopige) koop- of leaseovereenkomst, eigendomsbewijs of document met vergelijkbare bewijskracht.
15. Er wordt geen medewerking verleend aan een verlengd privaat laadpunt of een niet openbaar te gebruiken laadpunt in de openbare ruimte.

5. Communicatie

In de inleiding van deze beleidsnota zijn de beoogde doelstellingen aangegeven. Als eerste doelstelling is aangegeven dat het beleid heeft een informerende functie heeft naar particulieren en bedrijven omtrent dit thema. Daarom is het van belang ook aan te geven hoe de communicatie zal verlopen omtrent het thema laadpalen voor elektrische auto's in combinatie met dit beleid.

Allereerst zal middels de gebruikelijke wegen de vaststelling van dit beleid worden gecommuniceerd. Via de website van de gemeente Lopik en een bekendmaking van het besluit in het huis-aan-huis blad.
Daarnaast is het wenselijk om in een breder perspectief informatie over het thema beschikbaar te maken voor inwoners en bedrijven. Dit kan middels het toegankelijk maken van dit beleidsstuk maar ook door een verwijzing naar de portal van de MRA-E waar openbare laadpalen kunnen worden aangevraagd. En een link naar de laadpalenkaart van de MRA-E, zodat inzichtelijk kan worden gemaakt waar er openbare laadpalen aanwezig zijn binnen de gemeente Lopik.

6. Evaluatie

De gemeente Lopik is voornemens dit beleid jaarlijks te evalueren en wanneer uit de evaluatie de noodzaak blijkt het beleid ook te herzien. Het is immers onduidelijk welke ontwikkelingen rondom het elektrisch rijden in de toekomst op ons afkomen. Evenals het aantal eigenaren van elektrische auto's en het aantal aanvragen voor openbare laadpalen. Wanneer het aantal eigenaren en aanvragen dusdanig toe neemt is het ook mogelijk dat de voorwaarden en richtlijnen aangepast zullen worden om in te spelen op die situatie. Op dit moment is het beleid terughoudend in het plaatsen van openbare laadpalen omdat het gebruik ervan minimaal zal zijn. Maar in de toekomst zou het aantal wel uitgebreid kunnen worden, ook in gebieden waar we op dit moment geen openbare laadpalen zouden willen.

In de eerstvolgende evaluatie is het van belang dat ten minste het onderdeel uitvoerig meegenomen wordt omtrent de aan te vragen ontheffing van de Algemene Plaatselijke Verordening (art. 2:10) om een laadkabel over het trottoir te leggen voor het opladen van de elektrische auto, die geparkeerd staat op een openbare parkeerplek.

Tot slot is het van belang om in de evaluatie de financiële consequenties mee te nemen. Op dit moment worden de kosten gedragen door de gemeente en zijn er voor de aanvrager geen (leges)kosten aan verbonden. Mogelijk dat dit in de toekomst wel opgenomen gaat worden in de legesverordening, als dat wenselijk wordt geacht.