



gemeente  
putten

# Plaatsingsbeleid publieke laadinfrastructuur



# Plaatsingsbeleid publieke laadinfrastructuur

## Gemeente Putten

Vestiging Enschede:  
Marssteden 70  
7547 TD Enschede

Vestiging Groningen:  
Euvelgunnerweg 25A  
9723 CV Groningen

085 130 46 34  
[info@binddd.nl](mailto:info@binddd.nl)  
[www.binddd.nl](http://www.binddd.nl)

### Projectgegevens:

Projectnummer: 230360

Datum: 18-02-2025

Status: definitief

Versie: 1.0

Opstellers: Ronald Nijhoff en Vera Vloedgraven

© 2025 bind



# Inhoudsopgave

Begrippenlijst .....	4
1. Inleiding .....	6
1.1. Aanleiding .....	6
1.2. Doel en scope plaatsingsbeleid .....	6
2. Uitwerking en beleidskeuzes .....	8
2.1. Private, semipublieke, publieke laadpunten .....	8
2.2. Concessie .....	8
2.3. Prognoses en plankaart .....	8
2.4. Soorten laadinfrastructuur .....	9
2.4.1. Reguliere laadpunten .....	9
2.4.2. Snellaadpunten .....	9
2.5. Plaatsingsstrategie .....	10
2.5.1. Vraaggestuurd .....	10
2.5.2. Strategisch .....	11
2.6. Realisatiecriteria en uitgangspunten .....	11
2.6.1. Realisatiecriteria .....	11
2.6.2. Uitgangspunten plaatsing .....	12
2.7. Uitzonderingssituaties voor mindervaliden en laden vanaf eigen terrein .....	13
2.8. Verplaatsing of verwijdering van een laadpaal .....	13
2.9. Controle en handhaving .....	13
3. Participatie .....	14
4. Verkeersbesluit .....	16
Bijlage 1 Locaties laadpalen op basis van participatie .....	17

# Begrippenlijst

## **Batterij-elektrisch voertuig (BEV)**

Volledig elektrisch voertuig, waarbij een brandstofmotor ontbreekt. Dit in tegenstelling tot een Plug-In Hybride Elektrisch Voertuig (PHEV).

## **Bi-directionele lader**

Een laadpaal die, als het elektriciteitsnet balancerend nodig heeft, eventueel terug kan laden vanaf voertuigen naar het elektriciteitsnet.

## **Charge Point Operator (CPO)**

De CPO is verantwoordelijk voor beheer, onderhoud en exploitatie van laadpalen.

## **EV-rijders**

Eigenaren van een elektrisch voertuig.

## **GO-RAL**

Gelders-Overijsselse Regionale Aanpak Laadinfrastructuur.

## **Kortparkeerladen**

Snelladen aan het begin van de snellaadrange wordt 'kortparkeerladen' genoemd. Deze laadpalen worden vaak geplaatst op plekken waar de EV-rijder het laden kan combineren met een andere activiteit, zoals winkelen of vergaderen.

## **Laadpaal**

Fysiek object met meestal twee laadpunten.

## **Laadpaalkleven**

Het onnodig bezet houden van een elektrisch laadpunt door een elektrische auto.

## **Laadplein**

Een laadplein bestaat uit meer dan twee laadpunten voor elektrische voertuigen die een gedeelde netaansluiting hebben (bij publieke laadpalen) of die op een gedeelde groep achter de meter zitten.

## **Laadpunt**

De elektrische aansluiting op een laadpaal waar de stekker wordt aangesloten. Reguliere laadpalen beschikken meestal over twee laadpunten. Een laadpunt kan ook verwerkt zijn in bijvoorbeeld een muurbox of lichtmast.

## **Laadpunt voor regulier laden**

Laadpunt met een vermogen van hoogstens 22kW.

## **Laadpunt voor snelladen**

Laadpunt met een vermogen hoger dan 22 kW.

## **Privaat laadpunt**

Een laadpunt op eigen terrein.

## **Publiek toegankelijk laadpunt**

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

## **Semipubliek toegankelijk laadpunt**

Een laadpunt dat is opengesteld voor publiek op een private locatie. Bijvoorbeeld bij parkeergarages of tankstations. Er kunnen beperkte toegangstijden zijn.

**Slim laden**

Brede term, die wordt gebruikt om aan te duiden dat slimme technieken de laadtransactie op afstand kunnen aansturen. Minimaal betekent dit dat het opladen van elektrische auto's op het meest optimale moment gebeurt, wanneer de kosten laag zijn en het aanbod van (duurzame) energie hoog.

**Solar carports**

Een solar carport is een overkapping met zonnepanelen op parkeerplaatsen. Auto's staan droog, koeler en beschermd en tegelijkertijd kan het elektrische voertuig geladen worden.

**Ultrasnelladen**

Snelladen aan de bovenkant van de range wordt ook wel ultrasnelladen of 'Ultra Fast Charging' (UFC) genoemd. Hierbij gaat het om laadvermogens van meer dan 150kW. Deze laadvermogens zijn gewenst voor zwaardere voertuigen.

**Zero-emissielogistiek (ZE-logistiek)**

Zonder uitstoot van schadelijke stoffen goederen verplaatsen voor bijvoorbeeld bouw, retail, afval, horeca en e-commerce. Voertuigen rijden op elektriciteit of waterstof.

**Zero-emissiezones (ZE-zones)**

Zones waarbinnen geen logistieke voertuigen mogen komen die emissies uitstoten.

# 1. Inleiding

## 1.1. Aanleiding

Om de klimaatdoelen uit het Klimaatakkoord te halen is het nodig dat ook ons vervoer verduurzaamt. Elektrisch vervoer draagt hieraan bij. In Europees verband is besloten dat uiterlijk in 2035 alle nieuw verkochte auto's emissievrij moeten zijn. Voor een belangrijk deel zullen dat batterij-elektrische auto's zijn. Volgens prognoses uit het Klimaatakkoord en de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) zijn in 2030 landelijk naar schatting 1,4 miljoen laadpunten nodig voor personenvervoer. Voor Putten is de prognose 373 laadpunten in 2025, 796 laadpunten in 2030 en 1.468 laadpunten in 2035, ten opzichte van 315 reguliere publieke laadpunten nu. De opgave is echter breder dan personenvervoer. We verwachten ook een toename van het aantal elektrische bussen, doelgroepenvervoer, bestelwagens, trucks en mobiele werktuigen. Dat vraagt om een forse uitbreiding van het aantal laadpunten en een slim, dekkend, toegankelijk en betaalbaar netwerk van laadinfrastructuur. Een grote opgave die impact heeft op de openbare ruimte en op het elektriciteitsnet. Hoe onze strategie voor laadinfrastructuur eruitziet, hebben we vastgelegd in de Integrale Laadvisie.

We hebben gekozen om de focus te leggen op reguliere publieke laadinfrastructuur. Het uitgangspunt is hierbij dat zoveel mogelijk op privaat terrein geladen wordt en dat de gemeente daarnaast zorgt voor een passend, dekkend, toegankelijk, betaalbaar en veilig netwerk van laadinfrastructuur.

Voor de plaatsing van de publieke laadinfrastructuur wordt in eerste instantie uitgegaan van vraag gestuurde plaatsing. Daarnaast spelen we ook in op de groeiende vraag naar elektrische laadinfrastructuur door proactief laadpalen te plaatsen op locaties waar we verwachten dat de vraag toe zal nemen. Ook breiden we capaciteit uit op basis van gebruiksdata van bestaande laadpalen.

Laadpleinen, solar carports en snellaadpunten vinden we ook relevant voor de laadinfrastructuur. We onderzoeken, wanneer hier vraag naar is, de mogelijkheden voor de inzet hiervan en staan locatie specifiek open voor initiatieven.

## 1.2. Doel en scope plaatsingsbeleid

Het plaatsingsbeleid publieke laadinfrastructuur geeft invulling aan de keuzes die in de Integrale Laadvisie van gemeente Putten zijn gemaakt. Het plaatsingsbeleid richt zich op de uitrol van laadinfrastructuur voor de gebruikersgroepen personenvervoer, doelgroepenvervoer, taxi's en voor een deel lichte logistieke voertuigen. Voor personenvervoer maken we onderscheid tussen inwoners en bezoekers, waarbij we bezoekers verdelen in recreatief en werk gerelateerd bezoek. We geven daarnaast inzicht in de procedures en een doorkijk in het communicatie- en participatietraject.

Voor personenvervoer is op dit moment op veel plaatsen al een grote behoefte aan laadpunten en wordt een sterke toename verwacht. Voor andere gebruikersgroepen zoals het openbaar vervoer en zware logistieke voertuigen volgen we de ontwikkelingen en wanneer nodig passen we onze visie en ons plaatsingsbeleid hierop aan. Omdat de ontwikkelingen op het gebied van elektrisch vervoer en laadinfrastructuur snel gaan, actualiseren we de visie en het plaatsingsbeleid in ieder geval iedere twee jaar. Het plaatsingsbeleid gaat niet in op laadpunten voor elektrische fietsen of scooters, omdat deze aan een normaal stopcontact zijn op te laden.



## 2. Uitwerking en beleidskeuzes

### 2.1. Private, semipublieke, publieke laadpunten

We hanteren het uitgangspunt dat EV-rijders zoveel mogelijk laden op privaat terrein. Alleen voor EV-rijders die daar geen mogelijkheid voor hebben en bezoekers, organiseert de gemeente laadvoorzieningen in de publieke ruimte.

Omdat de meeste inwoners van Putten een eigen oprit hebben onderzoeken we of het noodzakelijk is om stimuleringsmaatregelen te nemen om de drempels om private en semipublieke laadpunten te realiseren weg te nemen. We informeren onze inwoners en ondernemers over de mogelijkheden. Daarnaast brengen we proactief locaties in kaart voor (semi-)publiek laden. Met weloverwogen locatiekeuzes proberen we de invloed op de openbare ruimte zo laag mogelijk te houden.

### 2.2. Concessie

Om de beleidskeuzes uit de Integrale Laadvisie Putten te volgen en een dekkend en toegankelijk netwerk aan elektrische laadinfrastructuur binnen de gemeente te realiseren, heeft de gemeente Putten zich aangesloten bij de 'Concessieovereenkomst laadpalen openbare ruimte 2022-2025'. Deze concessie wordt vanuit de provincies Gelderland en Overijssel voor de deelnemende gemeenten georganiseerd. Met deze collectieve Concessie voor publieke laadpalen worden de afspraken uit het Klimaatakkoord en specifiek de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) voor elektrisch vervoer vormgegeven. Ook worden de deelnemende gemeenten ontzorgd op het gebied van de plaatsing, het beheer, onderhoud en exploitatie van publieke laadinfrastructuur. De focus van deze concessie ligt op de versnelling van de uitrol van publieke laadpalen om zo te komen tot een dekkend netwerk en te anticiperen op de sterke toename van het aantal elektrische auto's.

Via een openbare Europese aanbesteding is een concessie met een concessiehouder aangegaan die laadpalen zal realiseren en exploiteren. Deze concessie is in het voorjaar van 2022 ingegaan en de plaatsing van de nieuwe laadpalen is in de zomer 2022 begonnen. Voor de plaatsing geldt een termijn van drie jaar met twee keer een mogelijkheid tot verlenging. Voor de exploitatie geldt een termijn van tien jaar. De gemeente Putten haakt hier sinds 1 januari 2024 ook bij aan.

### 2.3. Prognoses en plankaart

Een onderdeel van deelname aan de concessie is het maken van een plankaart. Een plankaart is een geografische kaart van de gemeente waarop bestaande en nog te realiseren laadinfrastructuur is ingetekend. De plankaart bevat alle bestaande reguliere publieke laadpalen en geschikte locaties voor toekomstige laadpalen. Daarnaast worden bestaande semipublieke laadpalen en snelladers getoond en de gemeente heeft de mogelijkheid zelf handmatig andere locaties hiervoor aan te wijzen.



Eenzijds zijn er de laadpalen die worden aangevraagd door inwoners en ondernemers. Daarnaast wijst de gemeente een aantal locaties aan waar proactief laadpalen worden geplaatst voor een dekkend netwerk aan laadinfrastructuur. Op plekken waar de parkeerdruk hoog is wijzen we geen proactieve locaties aan.

In alle gevallen zijn de locaties gezamenlijk met betrokkenen tot stand gekomen. Meer hierover is te lezen in hoofdstuk 3 Participatie. Daarnaast houden we rekening met de realisatiecriteria en uitgangspunten (paragraaf 2.6).

## **2.4. Soorten laadinfrastructuur**

We maken onderscheid tussen reguliere laadpunten en snellaadpunten. We kiezen er nu voor om alleen reguliere laadpunten actief te plaatsen. Hiermee voorzien we in een dekkend netwerk voor de beoogde gebruikersgroepen. Voor snellaadpunten volgen we de ontwikkelingen en de markt.

### **2.4.1. Reguliere laadpunten**

Laadpunt met een vermogen tot 22 kilowatt (kW). Het opladen tot de maximale batterijcapaciteit duurt meerdere uren. Reguliere laadpunten kunnen individueel worden geplaatst, of geclusterd worden op een laadplein.

### **2.4.2. Snellaadpunten**

Laadpunt met een vermogen van meer dan 22 kW, waarmee elektrische voertuigen in kortere tijd kunnen opladen. Snelladen gebeurt op gelijkstroom en is volop in ontwikkeling. Snelladen is duurder dan regulier laden. Snelladers zijn daarom vooral gewenst op plaatsen waar een korte verblijfsduur gepaard gaat met een grote laadbehoefte en men bereid is daar meer voor te betalen. Denk bijvoorbeeld aan taxistandplaatsen of verzorgingsplaatsen langs de snelweg. We onderscheiden drie subcategorieën:

#### **1. Kortparkeerladen of semisnelladen**

Laadpunt met een vermogen tussen 22 en 125 kW. Deze worden steeds meer geplaatst bij onder andere supermarkten, hotels en vergaderlocaties. Het opladen tot tachtig procent batterijcapaciteit duurt ongeveer een half uur tot meerdere uren.

#### **2. Ultrasnelladen voor personenvervoer**

Laadpunt met een vermogen tussen 125 en 350 kW. Het grootste deel van de huidige beschikbare elektrische voertuigen is technisch geschikt om te laden met een snelheid van maximaal 50 kW. De nieuwere modellen en modellen in het hogere segment zijn geschikt voor de hogere vermogens. De laadvermogens tussen 125 kW en 350 kW worden tegenwoordig bij snellaadstations langs hoofdwegen geplaatst, bijvoorbeeld bij pompstations en wegrestaurants. Met een gemiddelde snellaadpaal duurt het opladen tot tachtig procent batterijcapaciteit ongeveer twintig tot vijfenveertig minuten.

### 3. Ultrasnelladen voor openbaar vervoer en logistiek

Laadpunt met een vermogen hoger dan 350 kW, bijvoorbeeld laden via een pantograaf<sup>1</sup>. De laadpunten zijn geschikt om grote voertuigen zoals vrachtwagens en bussen in korte tijd te laden.

Naast de bovengenoemde soorten laadinfrastructuur, staat de gemeente Putten open voor innovaties op het gebied van laadinfrastructuur. Bij nieuwe ontwikkelingen wordt gekeken of het in te passen valt binnen het gemeentelijk beleid, het elektriciteitsnetwerk, de infrastructuur en de openbare ruimte.

## 2.5. Plaatsingsstrategie

Om publieke laadinfrastructuur bij te plaatsen kiezen we voor een vraaggestuurde en strategische aanpak.

### 2.5.1. Vraaggestuurd

We kiezen voor vraaggestuurde plaatsing, waarbij inwoners een aanvraag kunnen indienen voor een publiek laadpunt, ook wel de 'paal volgt-auto' laadpalen genoemd. Vanuit de concessie wordt het beheer en de plaatsing van publieke laadpalen verzorgd.

Inwoners komen voor een dergelijke laadpaal in aanmerking als ze een (deels) elektrische auto hebben en geen eigen oprit of ruimte op eigen terrein hebben voor parkeren. Na de aanvraag selecteren we op basis van de plankaart een geschikte locatie binnen een range van 250 meter vanaf het adres van de inwoner. Vervolgens wordt, wanneer dit nog niet is gedaan met het verzamel verkeersbesluit, een verkeersbesluit genomen en gepubliceerd. De inspraaktermijn is zes weken. Als er geen bezwaar wordt ingediend, wordt het verkeersbesluit definitief gemaakt. Als het verkeersbesluit definitief is, gaat de Charge Point Operator (CPO) over tot plaatsing van de laadpaal. Belangrijk uitgangspunt bij de plaatsing is dat de loopafstand voor een aanvrager minder dan 250 meter is vanaf het aanvraagadres tot aan de laadpaal. De gemiddelde termijn tussen moment van aanvragen en realisatie is zestien weken exclusief mogelijke bezwaarprocedure.

Het aanvragen van de laadpalen gebeurt via een online portaal dat wordt beheerd in opdracht van de provincie. De CPO maakt gebruik van dit portaal en communiceert transparant en proactief over de aanvraag en plaatsing naar de aanvrager. Daarnaast geeft de CPO de gemeente inzicht in alle binnengekomen en verwerkte aanvragen. De provincie draagt er zorg voor dat de technische randvoorwaarden geborgd zijn en de CPO voert de afspraken uit. We verwachten dat in sommige delen van de gemeente nog geen aanvragen voor laadpunten binnenkomen en monitoren of dit problemen oplevert voor bezoekers. Vooruitlopend gaat de gemeente, op plekken waar de parkeerdruk dit toelaat, al voortvarend aan de slag met strategische laadpunten die proactief worden geplaatst.

---

<sup>1</sup> Laden via een pantograaf is een laadmethode die in een zeer korte tijd een hoge conductieve energieoverdracht vanuit de laadinfrastructuur naar grote elektrische voertuigen levert, zoals bussen maar zeker ook andere toepassingen zoals E-trucks en haven- en vliegveldvoertuigen.

## 2.5.2. Strategisch

Naast de vraaggestuurde plaatsing, gaat de gemeente Putten ook laadpunten realiseren op plekken waar wordt verwacht dat er behoefte is aan laadinfrastructuur bij inwoners en bezoekers. Daarmee spelen we proactief in op de toenemende vraag naar elektrische laadinfrastructuur. Vanuit de concessie wordt de plaatsing van strategische laadpalen verplicht gesteld. Jaarlijks zal de gemeente Putten negen laadpalen proactief plaatsen. Welke locaties hiervoor geschikt zijn bepaald de gemeente en ligt vast in de plankaart. De plankaart is gekoppeld aan het aanvraagportaal. Dit geeft zowel de inwoners, de ondernemers, onze organisatie als de netbeheerder houvast. Ook versnelt dit het proces rond plaatsing.

## 2.6. Realisatiecriteria en uitgangspunten

Voor de realisatie van laadinfrastructuur gelden realisatiecriteria en uitgangspunten.

Het doel van de realisatiecriteria en uitgangspunten is om inwoners, bedrijven, netwerkbeheerders en aanbieders van oplaadinfrastructuur duidelijkheid te geven over de criteria en voorwaarden waaronder de gemeente medewerking verleent aan het plaatsen van oplaadinfrastructuur in de openbare ruimte en het aanwijzen van parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische voertuigen. Ook is het doel om aanvragen voor het plaatsen van oplaadinfrastructuur en het aanwijzen van parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische voertuigen op een zelfde en gelijkwaardige manier te kunnen beoordelen en af te handelen.

### 2.6.1. Realisatiecriteria

De volgende criteria zijn van toepassing:

- Veiligheid: de laadkabel mag niet over het trottoir liggen.
- Elektriciteitsnet: laadpalen worden waar mogelijk binnen 25 meter van het elektriciteitsnet (laagspanning) gerealiseerd. Dit in verband met de meerkosten voor kabels die langer dan 25 meter zijn. Daarnaast wordt er rekening gehouden met voldoende ruimte voor de realisatie van ondersteunende hardware bij grotere aansluitingen zoals de trafo en omvormers.
- Bestaand parkeervak: laadpalen worden waar mogelijk gerealiseerd bij bestaande parkeervakken. Bij voorkeur betreffen dit haakse parkeervakken met vakmarkering.
- Belemmering voorkomen: de doorgang op het trottoir moet na plaatsing van de laadpaal en bebording achter de laadpaal minimaal 90 cm bedragen en bij voorkeur 120 cm.
- Smalle uitstapstrook: laadpalen worden niet geplaatst bij een smalle uitstapstrook tussen parkeerplaats en fietspad.
- Straatmeubilair: bestaand straatmeubilair dient onbelemmerd gebruikt te kunnen worden.
- Kruispunten: bij kruispunten worden laadpalen op voldoende afstand van de hoeken geplaatst en bij voorkeur niet in de open zichtlijnen.
- Groen: laadinfrastructuur mag bij voorkeur niet ten koste gaan van groen. Hier kan van afgeweken worden door overleg met de vakdiscipline groen. Voorwaarde hierbij is dat dit alleen mogelijk is als het beheer en onderhoud van de groenstrook op de reguliere manier uitgevoerd kan blijven worden.
- Parkeerdruk: laadpalen worden bij voorkeur geplaatst op plekken met een parkeerdruk van negentig procent of minder in de omgeving van 100 meter loopafstand vanaf de paal. Uitgangspunt is dat bij de plaatsing van een nieuwe laadpaal op een locatie met hoge

parkeerdruk in eerste instantie één parkeervak wordt bestemd voor elektrisch laden. Bij een bepaald verbruik of nieuwe/meerdere aanvragen vanuit de omgeving dient het tweede parkeervak ook bestemd te worden voor elektrisch laden. Daarnaast onderzoeken we bij situaties waar de parkeerdruk groter is dan negentig procent of er mogelijkheden zijn om het aantal parkeerplaatsen te compenseren.

- Ramen/deuren van inwoners: bij voorkeur wordt een laadpaal niet voor het raam of de deur van inwoners geplaatst. Daarbij streven we naar een afstand van minimaal vijf meter vanaf de gevel.
- Zichtbaarheid: de locatie van de laadpaal dient voldoende zichtbaar en vindbaar te zijn. Daarmee bedoelen we dat we laadpalen op plekken plaatsen waar een groot deel van de buurt de paal snel ziet en dus het liefst langs de hoofdwegen van een wijk.

### **2.6.2. Uitgangspunten plaatsing**

De volgende uitgangspunten zijn van toepassing:

- Eigendom gemeente: de desbetreffende ondergrond is in eigendom van de gemeente.
- Infrastructurele werkzaamheden: er dient zoveel mogelijk rekening gehouden te worden met geplande infrastructurele werkzaamheden op de locatie van de te plaatsen laadpaal. Als bijvoorbeeld de straat een aantal weken na de beoogde plaatsing van de laadpaal opgehaald wordt i.v.m. geplande werkzaamheden, wordt de plaatsingsplanning hierop zo goed mogelijk aangepast.
- Duurzaamheid: in het kader van duurzaamheid worden door de gemeente enkel verkeersborden van duurzame materialen toegepast. Bij verkeersborden vanuit de concessie is dit op dit moment nog geen eis.
- Om te zorgen dat elektrische voertuigen ook aan de bron geen CO<sub>2</sub>-uitstoot veroorzaken, mag de beheerder van de oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur alleen gegarandeerd duurzaam opgewekte stroom (laten) leveren uit Nederland. Door het concessiemodel kunnen we hiervan mogelijk afwijken.
- Interoperabiliteit: het oplaadpunt is interoperabel conform de landelijke en internationale afspraken, waaronder de uitwisselbaarheid van laadpassen en het gebruik van standaard stekkers.
- Veiligheidseisen: de oplaadpaal en/of oplaadinfrastructuur voldoet aan alle daaraan gestelde (nationale en internationale) veiligheidseisen.
- Aansprakelijkheid: de CPO is aansprakelijk voor alle schade die door het gebruik van de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur of anderszins aan derden wordt veroorzaakt. De gemeente Putten is op geen enkele manier aansprakelijk voor eventuele schade die door de oplaadpaal en/of andere infrastructuur is veroorzaakt.
- Blauwe zone of andere restricties: in gebieden waar betaald parkeren of vergunninghoudersparkeren is ingevoerd of waar een maximale parkeerduur (blauwe zone) of enige andere restrictie geldt, geldt deze restrictie onverminderd ook voor de oplaadvakken.

## **2.7. Uitzonderingssituaties voor mindervaliden en laden vanaf eigen terrein**

In bepaalde gevallen kan het voorkomen dat iemand een parkeerplaats op naam of kenteken heeft. In de gemeente Putten zijn dit alleen mindervaliden. In deze gevallen gaat de gemeente in overleg met de CPO of zij buiten de plankaart om een laadpaal willen plaatsen specifiek voor deze parkeerplaats.

In alle andere situaties dient een openbare laadpaal als alternatief. Indien de aanvrager zonnepanelen heeft op eigen terrein, maar geen gelegenheid tot laden op eigen terrein, dient ook een openbare laadpaal als alternatief.

De gemeente Putten is verantwoordelijk voor de openbare ruimte en vindt het risico op struikelgevaar en aansprakelijkheid bij schades te groot om dit verantwoord te kunnen toestaan. Ook speelt de onbruikbaarheid van het trottoir bij bijvoorbeeld beheer en onderhoud mee.

Het college beseft dat de ontwikkelingen op het gebied van elektrisch rijden en laadinfrastructuur nieuw en nog volop in ontwikkeling zijn. Met deze uitvoeringsregels wil het college duidelijkheid verschaffen over de voorwaarden, criteria en condities die van toepassing zijn op het realiseren van oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur in de gemeente. In specifieke, bijzondere of onvoorziene omstandigheden kan het college besluiten van deze uitvoeringsregels af te wijken.

## **2.8. Verplaatsing of verwijdering van een laadpaal**

Indien achteraf blijkt dat een laadpaal om bepaalde redenen (tijdelijk) verwijderd of verplaatst moet worden, zijn hieraan kosten verbonden. Binnen de concessie waar de gemeente Putten sinds 1 januari 2024 aan deelneemt, zijn hierover afspraken gemaakt. Indien de gemeente een verwijdering of verplaatsing initieert, worden deze kosten bij de gemeente in rekening gebracht en ten laste gebracht van het desbetreffende project.

In het geval van werkzaamheden door de gemeente, waaronder maar niet beperkt tot wegconstructies, kan de CPO geen aanspraak maken op een vergoeding voor gederfde inkomsten. De gemeente spant zich in om de periode dat de laadpaal niet of beperkt toegankelijk is zo kort mogelijk te houden.

## **2.9. Controle en handhaving**

Het college ziet toe op het juiste gebruik van de aangewezen parkeerplaats(en) en kan indien nodig handhavend optreden. Het juiste gebruik is: als een elektrisch voertuig met de kabel aangesloten is op het oplaadpunt en daadwerkelijk aan het laden is. Daarnaast wordt ook gehandhaafd op parkeervergunning, blauwe zone en andere restricties die voor alle parkeerplaatsen gelden.

### 3. Participatie

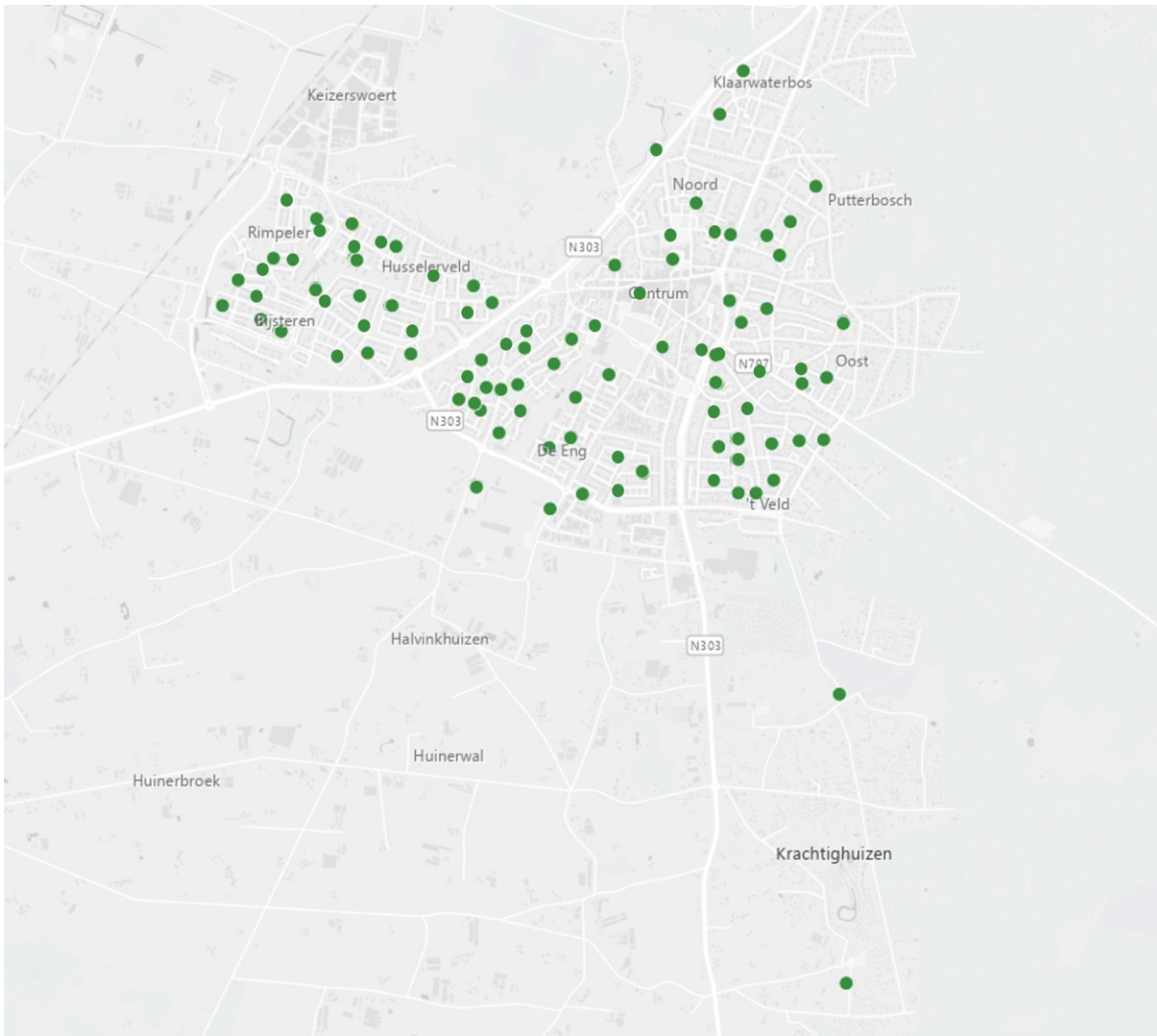
We vinden het belangrijk dat inwoners en ondernemers goed geïnformeerd zijn over ontwikkelingen in hun omgeving. Vooral bij het bepalen van de locaties voor laadpalen, willen we de inwoners en ondernemers betrekken bij het proces. Daarom kiezen we ervoor om bij de plankaart met de mogelijke locaties van publieke laadpalen binnen de gemeente de inwoners en ondernemers te raadplegen. Dit houdt in dat we belanghebbenden bevragen op hun mening, wensen, ideeën en voorkeuren met betrekking tot de plankaart en dit meenemen in de verdere uitwerking en vaststelling (is de gekozen locatie de meest logische of is er een beter alternatief). We volgen hierbij het proces dat we zelf hebben opgezet en vanuit GO-RAL wordt gefaciliteerd. We raadplegen onze inwoners voor het moment van vaststelling van de plankaart en bij een grootschalige wijziging van de plankaart. Dit kan bijvoorbeeld zijn bij een veranderende prognose of bij een nieuw verzamelverkeersbesluit.

Door zelf eerst locaties aan te wijzen en vervolgens inwoners en ondernemers te betrekken, borgen we dat de mogelijke locaties voldoen aan de hiervoor besproken realisatiecriteria en voorkomen we daarmee dat laadpalen op locaties die niet aan de criteria voldoen worden aangedragen. Bij wijziging van een locatie zal, om de dekking te waarborgen, gevraagd worden om een onderbouwde alternatieve locatie.

In 2024 hebben inwoners weer de mogelijkheid gehad om mee te denken over nieuwe locaties voor laadpalen. De reacties waren vooral gericht op zorgen over parkeerdruk, over beperkt uitzicht en over zorg voor bestaande bomen. Iedere reactie is afzonderlijk beoordeeld en waar nodig en mogelijk opgevolgd.

Op basis van de participatie in 2024 zijn een aantal locaties verplaatst, vervallen of nieuw aangewezen op advies van inwoners. Ook zijn sommige locaties behouden, omdat we ondanks de hoge parkeerdruk verwachten dat in de toekomst wel vraag naar elektrisch opladen gaat ontstaan. Deze locaties worden niet proactief aangewezen.

De voorlopige locaties vanuit de participatie zijn vastgelegd in een ontwerpverkeersbesluit. Binnen 6 weken na publicatie van dit besluit hebben belanghebbenden de kans gehad om een (schriftelijke) inspraakreactie in te dienen. Op basis hiervan is een definitief verkeersbesluit genomen. Het verkeersbesluit wordt in het volgende hoofdstuk behandeld.



Bovenstaande kaart toont een overzicht van de definitieve locaties. Een volledig overzicht van het definitieve adres is weergegeven in Bijlage 1. De precieze locaties zijn te vinden in Bijlage 2.



## 4. Verkeersbesluit

Wanneer de gemeente een aanvraag goedkeurt voor het plaatsen van een oplaadpaal of andere oplaadinfrastructuur op of aan de weg, dan wijst de gemeente de parkeerplaats(en) bij de oplaadvoorziening ook aan voor alleen het opladen van elektrische voertuigen. Het college van burgemeester en wethouders neemt op grond van art. 18 Wegenverkeerswet 1994 (WVW 1994) jo. art. 12 Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) een verkeersbesluit. In het verkeersbesluit wijst het college de betreffende parkeerplaats(en) aan met het plaatsen van het verkeersbord E8c.



E8c: Parkeergelegenheid met oplaadpunt.

Het verkeersbesluit geeft het parkeervak de doelbestemming 'opladen van elektrische voertuigen'. In dit parkeervak mag alleen worden geladen door elektrische auto's. Dat wil zeggen dat de stekker in de laadpaal moet zitten en het voertuig aan het laden moet zijn. Als gemeente nemen we voor de locaties op de plankaart een verkeersbesluit. Op locaties waar de parkeerdruk hoger dan negentig procent is, is het uitgangspunt om bij plaatsing eerst één parkeervak aan te duiden als bestemd voor het opladen van elektrische voertuigen. Bij een nieuwe aanvraag of een jaarlijks verbruik van 4.500 kWh zal ook een tweede parkeervak worden bestemd voor het opladen van elektrische voertuigen.

Op basis van de plankaart is een verzamelverkeersbesluit genomen. Dit versnelt het proces van plaatsing voor onze inwoners, ondernemers en bezoekers, omdat er dan op voorhand al een verkeersbesluit ligt.

Voor laadpalen die buiten dit verzamelverkeersbesluit vallen wordt een verkeersbesluit per locatie genomen.

## Bijlage 1 Locaties laadpalen op basis van participatie

Locatie	Aantal laadpalen
Rimpelerweg ter hoogte van huisnummer 38	2
Wijmpje Koopmanstraat ter hoogte van Josina Oudemansstraat 1	2
Bollengoed ter hoogte van huisnummer 40	2
Bollengoed ter hoogte van huisnummer 13	2
Bollengoed ter hoogte van huisnummer 20	2
Pepergoed ter hoogte van huisnummer 2	2
Meerkoetstraat ter hoogte van Rietgansstraat 15	2
De Kraak ter hoogte van huisnummer 23	2
Havikstraat ter hoogte van huisnummer 25	2
E. van Grevengoedhof ter hoogte van huisnummer 19	1
Steven Kraaijstraat ter hoogte van huisnummer 17	1
Wallenbergstraat ter hoogte van huisnummer 48	2
Kievitlaan ter hoogte van huisnummer 56	4
Davelaarsgoed ter hoogte van huisnummer 62	2
Haverstraat ter hoogte van huisnummer 16	2
Roggestraat ter hoogte van huisnummer 2	1
Boekweitstraat ter hoogte van Lupinehof 1	1
Klaverstraat ter hoogte van huisnummer 13	1
Roosendaalseweg ter hoogte van Klaverstraat 25	2
Luzernestraat ter hoogte van Boekweitstraat 83	2
Van Dedemstraat ter hoogte van huisnummer 58	2
Tarwestraat ter hoogte van huisnummer 14	1
Tarwestraat ter hoogte van huisnummer 21	1
Ds. Hollandstraat ter hoogte van Ds. Ruysstraat 23	2
Ds. de Jagerstraat ter hoogte van huisnummer 16	2
Van Weesstraat ter hoogte van huisnummer 7	2
Anna van Gelrestraat ter hoogte van huisnummer 27	2
Van Goltsteinstraat ter hoogte van huisnummer 28	2
Picardstraat ter hoogte van huisnummer 4	1
Vervoornstraat ter hoogte van huisnummer 32	2
Van Pallandstraat ter hoogte van huisnummer 10	2
Van Lennepstraat ter hoogte van huisnummer 42	1
Van Lennepstraat ter hoogte van Jac. Catsstraat 110	1
Potgieterstraat ter hoogte van huisnummer 26	2
Bilderdijkstraat ter hoogte van huisnummer 45	2
Nel Veermanstraat ter hoogte van P.C. Hoofdstraat 35P	2
Peppelerweg ter hoogte van huisnummer 10	1

Calcariaweg ter hoogte van huisnummer 24	1
Van Damhof ter hoogte van huisnummer 4	2
Sophialaan ter hoogte van huisnummer 5	1
Margrietlaan ter hoogte van Prins Bernhardlaan 33	2
Pinnenburgerweg ter hoogte van huisnummer 78	2
Anna van Burenstraat ter hoogte van huisnummer 7	1
Schoolstraat ter hoogte van huisnummer 28	2
Meidoornlaan ter hoogte van huisnummer 27	2
Esdoornlaan ter hoogte van huisnummer 35	2
Wijenburgh ter hoogte van huisnummer 15	2
Kelnarijstraat ter hoogte van huisnummer 40	2
Brinkstraat ter hoogte van huisnummer 7C	2
Voorthuizerstraat ter hoogte van huisnummer 6	2
Hoofdlaan ter hoogte van huisnummer 80	2
Sparrenhof ter hoogte van huisnummer 37	2
Esdoornlaan ter hoogte van huisnummer 14	2
Brinkstraat ter hoogte van huisnummer 91	2
Van Damstraat ter hoogte van huisnummer 47	1
Van Damstraat ter hoogte van Da Costastraat huisnummer 2	1
Nicolaas Beetsstraat ter hoogte van huisnummer 41	2
Bentinckstraat ter hoogte van huisnummer 61	2
Burgemeester A.J. Berkhouthof ter hoogte van huisnummer 28	2
Verburggenstraat ter hoogte van huisnummer 1	2
Groeneveltstraat ter hoogte van huisnummer 5	2
Veldstraat ter hoogte van huisnummer 2a	2
Muntersgoed ter hoogte van huisnummer 29	2
Conny Heijmansstraat ter hoogte van huisnummer 3	2
Molenweg ter hoogte van huisnummer 25	1
Margrietlaan ter hoogte van huisnummer 2	2
Windhalmstraat ter hoogte van huisnummer 23	2
Garderenseweg ter hoogte van Bakkerstraat 10	2
Dames Tijssenstraat ter hoogte van huisnummer 1	2
Valkstraat ter hoogte van huisnummer 34	2
Reigerstraat ter hoogte van Aalscholverstraat 14	2
Huygensstraat ter hoogte van huisnummer 12	2
Klaas Frisohof ter hoogte van huisnummer 20	2
Vervoornstraat ter hoogte van huisnummer 128	2
Spechtstraat ter hoogte van huisnummer 17	2
Mennestraat ter hoogte van Aaltsengoed 2	2
Jacob Catsstraat ter hoogte van huisnummer 51	2
Trientje Timmerstraat ter hoogte van huisnummer 33	2

Leeuwerikstraat ter hoogte van huisnummer 1	2
Brinkstraat ter hoogte van huisnummer 56	2
Achterstraat ter hoogte van huisnummer 105	2
Aaltsengoed ter hoogte van huisnummer 27	2
Sperwerstraat ter hoogte van huisnummer 9	2
Halvinkhuizerweg ter hoogte van Roosendaalseweg 111	1
Roosendaalseweg ter hoogte van huisnummer 111	4
Fontanusplein ter hoogte van huisnummer 2	1
Jacq Perkstraat ter hoogte van Jacqperkpad 2	2
Batos'weg ter hoogte van huisnummer 11	2
Krachtighuizerweg ter hoogte van Oude Prinsenweg 1 209	1
Stationsstraat ter hoogte van huisnummer 127	2