

aan	van	datum
Concessie-Verlener Overijssel, Gelderland en deelnemende gemeenten.	Eric Vos eric.vos@nobralux.nl 06-1072 3891	19 januari 2023
onderwerp	ons kenmerk	uw kenmerk
Aandachtspunten voor locatie laadpaal bij verkeersbesluiten en plaatsing laadpalen	GLD-22-02	GO-RAL

Inleiding

Met de tot op dit moment geplaatste laadpalen is geconstateerd dat een aantal van de laadpalen niet op een optimale locatie geplaatst zijn, waardoor er mogelijk extra voorzieningen nodig zijn, zoals een aanvullende aanrijdbeveiliging, of tegelplateau. Wanneer er bij de projectie van de laadpaal, in bijvoorbeeld het verkeersbesluit, rekening gehouden wordt met aanrijdingsrisico en openbaar groen, kunnen aanvullende aanrijdbeveiligingen en tegelplateau's in een aantal situaties mogelijk voorkomen worden.

Deze memo, bedoeld voor de deelnemende gemeente, geeft handreikingen voor die situaties waar voetgangers en/of openbaar groen in de directe nabijheid van de laadpalen voor conflicten zorgen, waardoor het in de concessie opgenomen tegelplateau (volgens eis AR21) en de aanrijdbeveiliging (volgens eis AR20) niet volledig aangebracht kunnen worden.

Ook t.a.v. de inrichting van de laadplaatsen worden handreikingen gegeven, om afspraken duidelijk te krijgen tussen de gemeente en de CPO Vattenfall, over de bebording bij de laadplaat(sen), het rooien van groen en het schoon achterlaten van laadplekken.

Namens de provincie Gelderland en Overijssel is deze memo opgesteld om duidelijkheid te creëren over het plaatsen van een laadpaal al dan niet met een aanrijdbeveiliging en/of een tegelplateau (grondversteving). Het uitgangspunt van deze memo is het zorgen voor minder aanrijdgevoelige laadpalen, het niet onnodig ruimen van groen in de directe omgeving van de geplaatste laadpaal en ergernis voorkomen voor andere weggebruikers, zoals voetgangers.

Goed inzicht in de locatie van de (geplande) laadpaal bij planning en plaatsen

Zodra de wens er ligt tot het plaatsen van een laadpaal, zal de aanwezige infrastructuur (deels) moeten wijken voor het realiseren van 2 laadlocaties bij de geplande laadpaal. Hiervoor dienen vaak bestaande parkeerplaatsen omgebouwd te worden tot laadlocaties en zijn aanpassingen direct rondom de geplaatste laadpaal nodig.

Bij het realiseren van laadlocaties, dienen er ook concessies gedaan te worden in het huidig gebruik van de openbare ruimte, nabij de geplande laadlocaties, zoals o.a. het opgeven van 2 parkeerplaatsen. Het verdient dan ook de voorkeur, om vanaf het plan al een duidelijke locatie van de laadpaal in het vizier te hebben en niet af te wachten waar de uitvoerend aannemer van de CPO de laadpaal uiteindelijk zal gaan plaatsen.

Verkeersbesluit

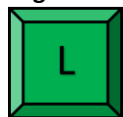
Door vanuit het verkeersbesluit al rekening te houden met de exacte locatie van de aan te leggen laadpaal, zoals de inrichting van de laadlocatie, de aanwezige verharding, groen en eventueel aanwezige varkensruggen in de huidige parkeerplaatsen, kan de laadpaal duidelijk gepositioneerd worden en kunnen onduidelijkheden, na plaatsing van de laadpaal, voorkomen worden.

Zo kan, bij een juiste positionering van de laadpaal, in combinatie met een trottoirband, een aanrijdbeveiliging (paaltjes direct om de laadpaal) voorkomen worden. Dat geldt ook voor een eventuele 'varkensrug' (verhoogde rand in de parkeerplaats zelf), waarbij de laadpaal beter beschermd is tegen aanrijdingen, doordat de oversteek van het voertuig de laadpaal niet kan raken. De wielen van het voertuig worden immers gestopt door de varkensrug.

Door vanaf het eerste moment de laadpaal zodanig te positioneren dat voldaan kan worden aan de eisen uit de concessieovereenkomst, hoeft tijdens het plaatsen niet meer, door de plaatsingsaannemer, uitgezocht te worden waar de laadpaal het best geplaatst kan worden. Indien aanpassingen nodig zijn in de zin van het wegnemen van groen, aanbrengen van tegelverharding, omdat niet 100% voldaan kan worden aan de concessie-eisen, kan een varkensrug, een verhoogde trottoirband, of een aanrijdbeveiliging d.m.v. paaltjes, bij het inpassen van de laadpaal op de geplande stek, uitkomst bieden.

Deze memo is opgesteld, beginnend met hoofdstukken over het plaatsen van een laadpaal bij haaks- (en onder een hoek) en langsparkeren in verharde grond en wat hiervoor de uitgangspunten zijn. Hierop volgend is een hoofdstuk opgenomen hoe om te gaan met het plaatsen van een laadpaal in onverharde grond. Een vast uitgangspunt is het vrijhouden van de trottoir achter de laadpaal met minimaal 90cm, voor een goede doorgang van o.a. personen met kinderwagens. Als laatste wordt er aandacht geschonken aan het maken van duidelijke afspraken over benodigde tegelplateau en de plaatsing van het verkeersbord 'Opladen Elektrische Voertuigen'.

Legenda



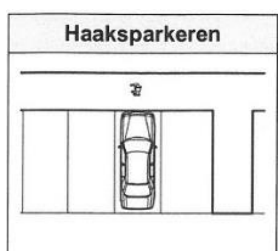
Laadpaal (incl. Flespaal)



Aanrijdbeveiliging

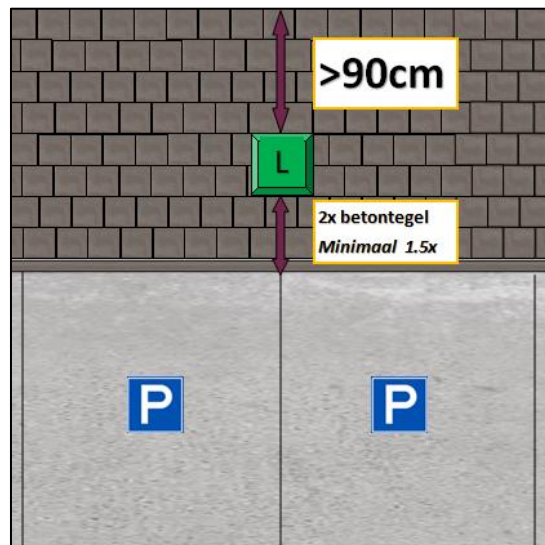
Vooropgesteld blijven de eisen uit de concessieovereenkomst onverkort van kracht, maar waar dit door een te krappe ruimte niet uitgevoerd kan worden, mag het tegelplateau al dan niet i.c.m. de aanrijdbeveiliging enigszins aangepast worden. Dit ter bescherming van de laadpaal tegen aanrijdingen en om de EV-rijder het comfort te geven dat bij het plaatsen en wegnemen van de EV-stekker, niet op onverharde grond hoeft te geschieden. Ook kan hierdoor voorkomen worden dat de voetgangers onnodig gehinderd worden.

Haaks (en gestoken) parkeren



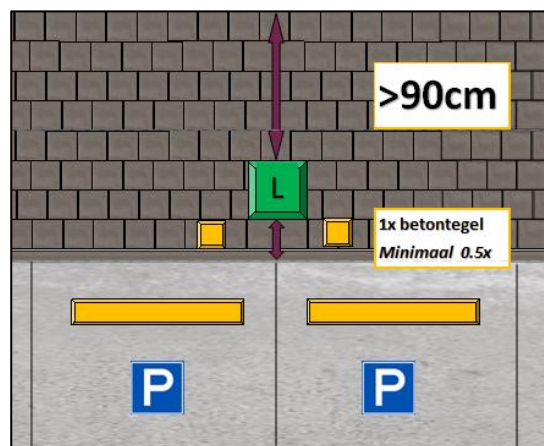
Bij haaksparkeren is het aanrijdgevaar van de laadpaal groter dan bij langsparkeren, doordat de voor- of achterkant van de auto een oversteek heeft van gemiddeld 0,60m. Er zijn hiervoor een aantal oplossingen om het aanrijdgevaar te minimaliseren. Hieronder zijn de mogelijkheden omschreven gerangschikt op voorkeur, waarbij nummer één de voorkeur heeft.

1. Figuur 1: De laadpaal wordt tussen twee parkeervakken in geplaatst op de scheidingslijn. Tussen de voorkant laadpaal en de opsluitband worden twee betontegels (*minimaal 1.5 x betontegel*) aangebracht van 30x30cm. Enkel mogelijk wanneer aan de achterkant van de laadpaal 90cm trottoir vrij blijft.



Figuur 1 Plaatsing laadpaal haaksparkeren ideale situatie

2. Figuur 2: Indien 2x (of 1.5x, plus de breedte van de trottoirband) betontegel niet mogelijk is wordt ten minste 1x betontegel (*minimaal 0.5x betontegel, plus de breedte van de trottoirband*) tussen de opsluitband en de laadpaal geplaatst met aanrijdbeveiliging. Achter de laadpaal dient altijd minimaal 90cm trottoir vrij te blijven. Aanrijdbeveiliging kan worden aangebracht in het parkeervak, zijnde een varkensrug, **of** paaltjes rondom de laadpaal (*of gelijkwaardig*). Hierbij dient de toegang tot de binnenkant van de paal ten alle tijden vrij te blijven.



Figuur 2 Plaatsing laadpaal haaksparkeren aanrijdbeveiliging



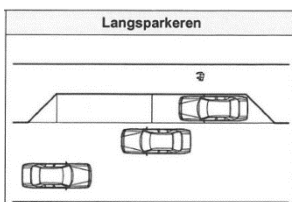
In de hiernaast afgebeelde foto is te zien dat de bestaande varkensruggen voorkomen dat de neus of achterzijde van de geparkeerde auto niet over het trottoir komen en de doorgang van de voetganger op het trottoir kunnen belemmeren in de doorgang. Deze varkensruggen bieden hier echter geen enkele aanrijdbescherming voor de, tussen de varkensruggen, geplaatste laadpaal. Hierdoor is alsnog een aanrijdbeveiliging nodig om de laadpaal tegen schade te beperken.

De aanrijdbeveiliging van de laadpaal kan dan alleen in de parkeerplaatsen nog geplaatst worden, hetgeen de automobilist veel hinder geeft bij het inparkeren van de auto op de laadplekken.

Figuur 3 Tussen de varkensruggen geplaatste laadpaal heeft geen enkele aanrijdbescherming.

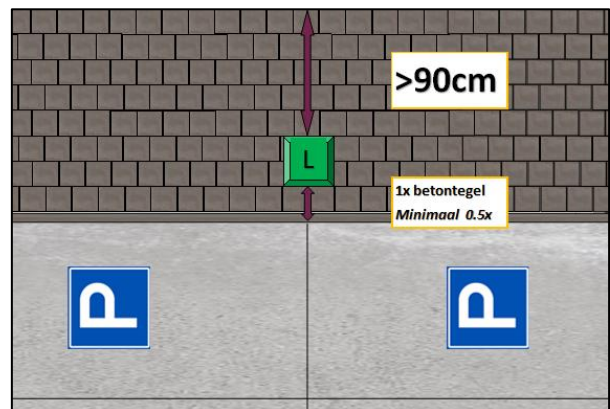
Het was beter om de laadpaal 60 cm verder in het trottoir te laten plaatsen. De varkensruggen bieden dan optimale bescherming voor de laadpaal en de doorgang op het trottoir.

Langsparkeren



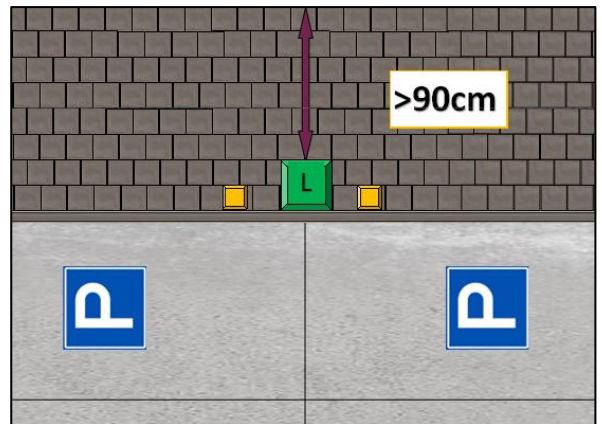
Bij langsparkeren is het aanrijdgevaar minder groot dan bij haaksparkeren, hierdoor mag de afstand van de laadpaal tot de opsluitband minder zijn. Hieronder zijn de mogelijkheden omschreven gerangschikt op voorkeur, waarbij nummer één de grootste voorkeur heeft.

1. Figuur 4: De laadpaal wordt tussen twee parkeervakken in geplaatst op de scheidingslijn. Tussen de voorkant laadpaal en de opsluitband/trottoirband wordt één betontegel (minimaal 0.5 x betontegel, plus breedte trottoirband) aangebracht van 30x30cm. Enkel mogelijk wanneer aan de achterkant van de laadpaal 90cm trottoir vrij blijft.



Figuur 4 Plaatsing laadpaal langsparkeren ideale situatie

2. Figuur 5: Indien 1x (of 0.5x.) betontegel niet mogelijk is en wordt de laadpaal tegen de opsluitband geplaatst wordt er aanrijdbeveiliging geplaatst, zijnde **paaltjes** (of *gelijkwaardig*). *Achter de laadpaal dient altijd minimaal 90cm trottoir vrij te blijven.* Hierbij dient de toegang tot de binnenkant van de paal ten alle tijden vrij te blijven.

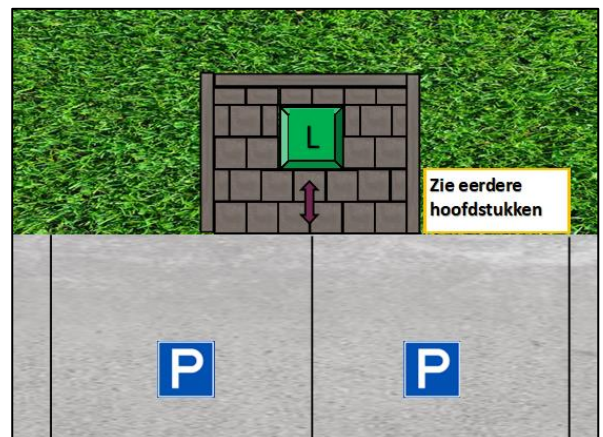


Figuur 5 Plaatsing laadpaal langsparkeren aanrijdbeveiliging

Onverharde grond

Bij het plaatsen in onverharde grond wordt verwacht dat de laadpaal volgens eerdergenoemde uitgangspunten in een aan te brengen tegelplateau wordt geplaatst. De afstanden zoals opgenomen in eerdere hoofdstukken dienen zo goed als mogelijk gevolgd te worden. In het programma van eisen is opgenomen onder ID: AR21 dat bij plaatsing in onverharde grond rondom de laadpaal 2x betontegel in opsluitband dient te worden geplaatst. Daarnaast is opgenomen zo min mogelijk groen te verwijderen bij het plaatsen van een laadpaal, met als gevolg dat er afgeweken kan worden van de eis ID: AR21. Wel zal tenminste de grondversteving aan weerszijde van de paal geplaatst dienen te worden om het aanbrengen en wegnemen van de EV-stekker voor de EV-rijder vrij en bereikbaar te houden.

1. Figuur 6: opgenomen in figuur is een situatie zoals verwacht wordt de verharding aan te brengen in onverharde grond, zoals gras, zand en bij struiken, wanneer het als eis AR21 opgenomen tegelplateau door te krappe ruimte niet in zijn geheel geplaatst kan worden.



Figuur 6 Plaatsing laadpaal onverharde grond



Bij het plaatsen van laadpalen in onverharde grond, gras of struiken, voorzien de concessie-eisen in een tegelplateau. Dit om de EV-rijder bij slecht weer niet in de modder te laten staan, bij het plaatsen of wegnemen van de EV-stekker in of uit de laadpaal en het opstarten, c.q. beëindigen van de laadsessie.

In deze situatie dienen hiervoor struiken weggenomen te worden, om plaatsing van de laadpaal mogelijk te maken. Het is wenselijk om niet teveel struiken weg te halen, maar genoeg om een tegelplateau, zoals aangegeven in figuur 6, mogelijk te maken.

De gemeente kan hierin een duidelijke locatie aangeven, waar de laadpaal definitief moet komen staan. Ook kan de gemeente duidelijk aangeven waar groen geruimd mag worden, omdat het de CPO niet altijd duidelijk is waar de gemeentegrenzen met die van de particulieren liggen. Ook hierin verschaft duidelijkheid, voorkomt eventuele problemen bij het plaatsen van laadpalen.

Figuur 7 Plaatsing laadpaal onverharde grond, zonder tegelplateau.

Bord 'Opladen Elektrische Voertuigen'

Omdat de oplaadplekken voor elektrische voertuigen duidelijk een andere functie hebben dan reguliere parkeerplaatsen, dient voor de duidelijkheid er altijd een bord 'Opladen Elektrische Voertuigen' geplaatst te worden. Hierdoor wordt duidelijkheid gegeven dat deze oplaadplekken niet als reguliere parkeerplaatsen mogen worden gebruikt.

In de concessie is de plicht op de oplaadplek(ken) een bord te plaatsen bij de CPO neergelegd. Omdat er ook gemeenten zijn, die de levering, plaatsing en het wegnemen van verkeersborden, bij overeenkomst ondergebracht hebben bij een andere marktpartij, kan er onduidelijkheid ontstaan, of de CPO dit bord nu mag plaatsen, of dat dit voorbehouden is aan de gecontracteerde externe partij van de gemeente. Wel is het zaak dat het verkeersbord aansluit bij het verkeersbesluit van de gemeente en dat het bord z.s.m. na plaatsing van de laadpaal wordt geplaatst en duidelijkheid verschaft, of het bord betrekking heeft op één of twee oplaadplekken.

Het verzoek aan de deelnemende gemeente is dan ook, om, wanneer men de borden wil laten plaatsen door een door de gemeente gecontracteerde partij, dit schriftelijk kenbaar te maken bij zowel de CPO als de laadconsulent van de provincie.

Resumé

Het is de bedoeling van deze memo, om duidelijkheid te verschaffen aan alle bij de laadconcessie betrokken partijen. Daarnaast heeft deze memo als doel, om de gebruikers van de openbare ruimte, in de directe nabijheid van de geplaatste laadpaal, zo min mogelijk hinder te laten ondervinden.

Goed gebruik van de aanwezige voorzieningen (zoals bijvoorbeeld bestaande varkensruggen in de oplaadplekken, of een verhoogde trottoirband), kunnen voorkomen dat er extra aanrijdbeveiligingen nodig zijn.

Ik hoop dan ook dat deze memo bij draagt aan het goed afbakenen van de locatie van de laadpaal met o.a. het verkeersbesluit, tot aan het zo min mogelijk wegnemen van groen, plaatsen van aanrijdbeveiligingen en het onnodig bestraten van onverharde grond.

Een soortgelijke memo is ook gedeeld met de CPO van de concessieovereenkomst.

Schijndel, 19 januari 2023,

Eric Vos
Technisch Manager laadconcessies Overijssel en Gelderland