

## Besluit van het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Lansingerland houdende regels omtrent de plaatsing van laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen

### 1 Inleiding

#### *Aanleiding*

##### *Nationale en regionale context*

Onderdeel van het Klimaatakkoord is de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL). De NAL geeft aan wat nodig is om te zorgen dat laadinfrastructuur geen drempel vormt voor de uitrol van het sterk groeiende elektrisch vervoer in Nederland. Regionaal dan wel gemeentelijk plaatsingsbeleid moet hierop gestoeld zijn. Het plaatsen van laadpalen op basis van zogenoemde strategische kaarten, maakt hier een belangrijk onderdeel van uit omdat met deze kaarten inzichtelijk wordt gemaakt op welke locaties er een behoefte aan laadpalen is of in de toekomst waarschijnlijk zal ontstaan.

Sinds 2016 zijn wij samen met 16 andere gemeenten aangesloten bij de concessie van de gemeente Rotterdam voor het plaatsen, beheren en exploiteren van laadpalen in de openbare ruimte. Deze concessie is verleend aan ENGIE. De concessieovereenkomst voor de plaatsing van nieuwe laadpalen loopt af in 2021. Wij sluiten aan bij de nieuwe concessie, die per 1 juni 2021 ingaat en die wederom aan Engie is gegund.

Als deelnemer aan de concessie is het van belang om nieuwe beleidsregels vast te stellen dat zoveel mogelijk aansluit bij de regionale uitgangspunten. Zo wordt de concessiehouder in staat gesteld een uniforme en efficiënte werkwijze voor de gehele regio te hanteren, wat de uitrol van laadinfrastructuur ten goede komt en tegelijkertijd voor uniformiteit zorgt voor de eindgebruikers.

##### *Lokale context*

Sinds 2017 werken we met het 'Uitvoeringskader Openbaar Laden Lansingerland'. Hierin staan de afwegingscriteria, randvoorwaarden en procesbeschrijvingen voor het plaatsen van laadpalen voor personenauto's in onze gemeente. De voorbije drie jaar is intensief gewerkt aan het realiseren van onze doelstellingen op het gebied van laadinfrastructuur, op basis van dit uitvoeringskader. In die tijd is er veel praktijkervaring opgedaan en hebben wij een goed beeld van wat goed gaat en waar er ruimte voor verbetering is.

Voorliggend kader vindt grotendeels zijn basis in het kader uit 2017 en vervangt deze. Waar nodig zijn uitgangspunten en criteria herijkt. Zo beschikken we over geactualiseerde beleidsregels die beter aansluiten op de praktijk en is gestoeld op regionale afspraken, waar toekomstige behoeftes nadrukkelijk in zijn meegenomen en waarmee wij beter in staat zijn onze doelen ten aanzien van laadinfrastructuur te behalen.

##### *Ambitie*

De in juli 2019 vastgestelde visie Lansingerland Duurzaam meldt ten aanzien van laadinfrastructuur onder meer het volgende: "Deze laadinfrastructuur willen wij verder uitbreiden om zo voldoende dekking te genereren voor de inwoners zonder eigen mogelijkheden voor een laadpaal. (...) In 2030 hebben wij een goede en dekkende (snel)laadinfrastructuur."

Voor de periode tot 2025 wordt verwacht dat het aantal elektrische auto's ook in Lansingerland sterk zal groeien. Elektrische auto's worden steeds meer concurrerend met de conventionele auto's, niet alleen in financieel opzicht maar ook in de prestaties zoals de actieradius. De groei van het aantal elektrische auto's zal ook leiden tot een grotere laadbehoefte. Deze groeiende laadbehoefte is deels op te vangen door een efficiënter gebruik van de bestaande laadinfra, maar zal ook verlangen dat de laadinfrastructuur in Lansingerland verder wordt uitgebreid. Eén van de oorzaken van de groei van de laadbehoefte is de opkomende markt en het groeiende aanbod van tweedehands elektrische auto's.

Vanwege de korte levertijden van deze auto's, vraagt dit een snellere respons in het plaatsen van laadpunten. De groeiende vraag naar laadpunten zal kansen met zich meebrengen, zoals een verbeterde businesscase en innovaties. Daarnaast zal het uitdagingen met zich meebrengen zoals de combinatie met de energietransitie en de ruimtelijke inpassing van een groot aantal laadpunten in de gemeente.

Het uitgangspunt van dit plaatsingskader is dat (gebrek aan) laadinfrastructuur geen belemmering mag vormen voor de groei van elektrisch vervoer.

### **Leeswijzer**

In hoofdstuk 2 gaan we in op de uitgangspunten voor de plaatsing van laadinfrastructuur. Hoofdstuk 3 beschrijft op hoofdlijnen het aanvraag- en realisatieproces en geeft de toetsingscriteria waaraan we een aanvraag om een laadpaal en de locatie van een laadpaal beoordelen. In hoofdstuk 4 gaan we in op de snelladers en onze rol bij het realiseren daarvan. Met hoofdstuk 5 voegen we tot slot enkele uitgangspunten voor het aanleggen van laadinfrastructuur in nieuwbouwwijken toe.

## **2 Uitgangspunten voor gebruik en uitrol openbaar laadnetwerk**

### **2.1 Doelgroepen**

Openbare laadpalen in Lansingerland kunnen en mogen gebruikt worden door alle berijders van elektrische voertuigen (e-rijders) met als gebruiksdoel om het voertuig op te laden. De laadpalen zijn bedoeld voor de volgende doelgroepen:

- Inwoners van de gemeente
- Werkenden in de gemeente
- Bezoekers in de gemeente
- Gebruikers en aanbieders van deelauto's
- Zakelijke veelrijders/passanten

De laadpalen zijn te gebruiken door de volgende voertuig categorieën:

- Volledig elektrische personenauto's, bestelbussen en motorfietsen (FEV)
- Light Electric Vehicles (LEV)
- Plug-in Hybride Elektrische Auto's en bestelbussen (PHEV)

Om een openbare laadpaal te kunnen gebruiken is het bezitten van een laadpas noodzakelijk. Hiervoor zijn vele private aanbieders beschikbaar.

Het openbaar laadnetwerk is beperkt tot niet bruikbaar voor zwaardere elektrische voertuigen, zoals vrachtauto's, bussen en touringcars. Dit type elektrisch vervoer behoeft andere eisen aan zowel de inrichting, locatie en technische specificatie van oplaadpunten.

### **2.2 Ladder van Laden**

Laadinfrastructuur, of anders gezegd het ontbreken van laadinfrastructuur, mag geen belemmering vormen voor de overstap van een voertuig op fossiele brandstoffen naar een elektrisch voertuig.

Echter, om te voorkomen dat er onnodig extra (parkeer)druk in de openbare ruimte ontstaat en om de kwaliteit van de openbare ruimte te behouden wordt de ladder van laden gehanteerd.

Het uitgangspunt hierbij is dat het laden van elektrische auto's primair op eigen terrein moet plaatsvinden, indien daar op eigen terrein de mogelijkheid toe bestaat. Laden op eigen terrein geeft de zekerheid van een laadplek en de aansluiting van het laadpunt op de eigen meterkast zorgt voor een lager laadtarief, zeker wanneer de eigenaar de mogelijkheid heeft om de stroom van eigen zonnepanelen te gebruiken.

Plaatsing van laadpalen op eigen terrein valt onder de eigen verantwoordelijkheid van burgers en bedrijven, individueel of verenigd in een Vereniging van Eigenaren (VVE). Wanneer iemand op eigen terrein kan parkeren, zullen wij een eventuele aanvraag voor een laadpaal in de openbare ruimte niet inwilligen. Dit om te voorkomen dat parkeren op eigen terrein verschuift naar de openbare weg.

Het merendeel van de woningen in Lansingerland beschikt niet over parkeerruimte op eigen terrein waar de inwoner de elektrische auto kan laden. Voor het parkeren en laden is de e-rijder daardoor veelal aangewezen op een parkeerplek in de openbare ruimte. De gemeente is, als beheerder en eigenaar van de openbare ruimte, verantwoordelijk voor de objecten in de openbare ruimte en daarmee ook voor het al dan niet realiseren van oplaadobjecten in die ruimte.

### **2.3 Plaatsing van openbare laadpalen**

Plaatsing van openbare laadpalen kan plaatsvinden door:

1. Gemeente, in de openbare ruimte en in gemeentelijke parkeergarages;
2. Eigenaren van semiopenbaar gebied (openbaar toegankelijk privé terrein) en eigen terrein

#### *2.3.1 Realisatie door de gemeente in het openbaar gebied*

De gemeente plaatst oplaadpalen in de openbare ruimte en in gemeentelijke parkeergarages.

We onderscheiden daarbij twee argumenten voor de plaatsing van nieuwe openbare laadpalen:

- Vraaggestuurde laadpalen: dit betreft plaatsing van een laadpaal op basis van een aanvraag van een individuele inwoner of ondernemer die in het bezit is van een volledig elektrisch voertuig (FEV), Light Electric Vehicle (LEV) of een Plug-in Hybride Elektrisch Voertuig (PHEV)
- Strategische (of aanbodgestuurde) laadpalen: dit betreft plaatsing van openbare laadpalen op locaties waar geen individuele aanvraag aan ten grondslag ligt, maar waar extra behoefte aan laadpalen wordt verwacht. Deze behoefte is inzichtelijk gemaakt in een strategische kaart voor 2025. De behoefte aan een extra laadpaal kan ook zijn wegens hoog verbruik van de laadpalen in de nabije omgeving of bij nieuwbouw.

### *2.3.2 Realisatie door eigenaren van semiopenbaar gebied en eigen terrein (privé terrein)*

Eigenaren van eigen terrein kunnen altijd op eigen terrein laadpalen realiseren. In het geval dat dit semiopenbaar terrein betreft, kunnen deze laadpalen openbaar beschikbaar worden gesteld zodat alle doelgroepen van deze laadpaal gebruik kunnen maken.

## **2.4 Reguliere lader**

De belangrijkste laadvoorzieningen in Nederland zijn reguliere laders (22 kWh AC laadpaal) en de snellader (> 50 kWh DC laadstation). Het uitgangspunt voor uitbreiding van de laadinfrastructuur in de openbare ruimte is de reguliere (AC) lader. Hieronder wordt een laadvermogen verstaan tussen 3,7 en 22 kWh per laadpunt, afhankelijk van het type voertuig, laadpaal en tijdstip.

De praktijk leert dat de behoefte om op te laden meestal is wanneer de auto thuis of bij het werk geparkeerd staat. De behoefte aan een reguliere lader is daardoor aanzienlijk groter dan die aan snelladers. Om elektrisch rijden optimaal te stimuleren is het van belang om daarbij aan te sluiten. De duur van de verblijfsduur thuis of op het werk sluit ook aan bij de duur van het volladen van een gemiddelde auto (6 tot 12 uur). Het is op dit moment ook voor de accu's van veel elektrische auto's beter om langzaam geladen te worden dan snel.

Mits goed ruimtelijk ingepast, is de druk op de buitenruimte minder doordat we geen separate gronden beschikbaar hoeven te stellen voor plaatsing van snellaadstations met bijbehorende vakken en weginfrastructuur. Bij normale laders maken we immers gebruik van bestaande parkeervakken.

Hoofdstuk 4 gaat nader in op snellaadvoorzieningen.

Experimenten met nieuwe en innovatieve laadpunten in de openbare ruimte kunnen echter, naast de plaatsing van reguliere laadpalen, ook plaatsvinden.

## **2.5 Groene stroom**

Voor alle laadpalen in de openbare ruimte (normale laders en eventuele snelladers of experimentele laadpunten) wordt het gebruik van groene stroom als voorwaarde gesteld. Hierdoor stimuleren we verduurzaming van zowel de auto als de bron.

## **2.6 Geen Verlengd Private Aansluitingen (VPA)**

Een VPA is een oplaadpunt in de openbare ruimte, dat aangesloten is op een bestaande huisaansluiting van een particulier of bedrijf. Op basis van het beleidskader uit 2017 was realisatie van een VPA door een particulier in de openbare onder zeer strikte voorwaarden mogelijk. In de praktijk bleek hier echter bijna geen behoefte aan te zijn. Daar komt bij dat de realisatie van een VPA vaak de nodige technische ingrepen in de openbare ruimte vergt, waarbij de verantwoordelijkheid voor de instandhouding van een VPA laadpaal bij de particulier of ondernemer ligt.

De VPA wordt niet langer gefaciliteerd omdat gebleken is dat VPA's niet of slechts zeer beperkt als volwaardige openbare laadpunten ingezet kunnen worden.

Onder die omstandigheden beschouwen we een VPA niet langer als een logische oplossing die bijdraagt aan het uitrollen van een dekkende laadinfrastructuur en realisatie daarvan staan we dan ook niet langer toe. In aanvulling daarop is het opladen van een elektrische auto op een openbare parkeerplaats met een oplaadsnoer naar de eigen woning (over het trottoir of door openbaar groen) ook niet toegestaan.

Inwoners van Lansingerland die geen mogelijkheid hebben tot parkeren op eigen terrein en de realisatie van een laadpunt aldaar, kunnen een aanvraag indienen voor een openbare laadpaal.
--

## 2.7 Laadpleinen

Op locaties met een geconcentreerde hoge vraag kan besloten worden tot realisatie van een laadplein. Een laadplein voorziet meer dan twee parkeervakken van laadinfrastructuur door op één zwaardere netaansluiting twee of meer laadobjecten te bundelen. Op die manier is er een technisch voordeel beschikbaar omdat het vermogen centraal verdeeld wordt en ook ontstaat procesmatige efficiëntie omdat er maar één keer werkzaamheden plaatsvinden voor meerdere laadpunten.

Dankzij de clustering van laadpalen op een laadplein kunnen meerdere automobilisten tegelijk laden op één centrale plaats. Elektrisch rijders hebben daardoor meer kans op een vrije plek. Die laadzekerheid kan de overstap naar een elektrische auto stimuleren. Een ander voordeel van clustering is dat verkeersstromen makkelijker te reguleren zijn; het voorkomt zoekverkeer naar verschillende laadlocaties in de wijk.

Laadpleinen zijn in eerste instantie een aanvulling op een dekkend netwerk van losstaande reguliere laadpalen in gebieden waar de (te verwachten) laadbehoefte hoog is. Hierdoor ontstaat een duidelijk vindbare locatie voor laden en doordat meerdere laadpalen dichtbij elkaar staan is de kans op een vrije laadpaal groter dan bij losstaande laadpalen. Daarmee wordt zoekverkeer tussen individuele laadpalen met een hoge bezetting voorkomen.

Andere voordelen van laadpleinen zijn:

- Geconcentreerde laadpleinen zijn vaak beter in te passen in openbare ruimte;
- Comfortabeler voor gebruikers door grotere laadzekerheid;
- De business case (rendabiliteit) van laadpleinen is over het algemeen beter;
- Voorbereiding op Smart Mobility, zoals gebruik in combinatie met standplaatsen van deelauto's;
- Makkelijker schaalbaar en daarmee snel uit te breiden wanneer nodig.

Omdat we in Lansingerland nog ver weg zijn van een dekkend netwerk van laadvoorzieningen (altijd een laadpaal dichtbij) is onze inzet nog niet expliciet gericht op laadpleinen. Dit betekent niet dat waar het ruimtelijk goed kan en er voldoende gebruikers in de omgeving zijn, wij een kans voor een laadplein laten liggen.

## 3 Beleidsregels realisatie reguliere openbare oplaadpalen

### 3.1 Algemeen

Het aanvraag- en realisatieproces ziet er anders uit dan onder het regime van het oorspronkelijke uitvoeringskader uit 2017, omdat een aantal procesonderdelen die eerder telkens opnieuw doorlopen werden, nu eerder collectief worden doorlopen in de hieronder weergegeven voorbereidingsfase.

Zo is er een 'Strategische Kaart' tot 2025 beschikbaar waarin locaties zijn bepaald voor nieuw te realiseren laadpalen. Aan deze locatiekeuzes liggen enerzijds prognoses ten grondslag over de verwachte ontwikkeling van elektrische voertuigen en de daarbij behorende behoefte aan laadpalen en anderzijds de inpasbaarheid in de openbare ruimte, vooraf getoetst door de gemeente. Op basis van de locaties voor laadpalen in de strategische kaart hebben alle inwoners / ondernemers in de gemeente de mogelijkheid gekregen hierop te reageren en suggesties te doen.

### 3.2 Aanleiding plaatsing van een laadpaal

Bewoners, werkenden in Lansingerland en ook deelauto-aanbieders kunnen een aanvraag voor een elektrische oplaadpaal indienen. Naast plaatsing op basis van een aanvraag kan de gemeente besluiten om opdracht te geven tot de plaatsing van een openbare oplaadpaal, op basis van inzicht in gebruiksdata van nabije laadpalen en op basis van een prognose van het te verwachten gebruik van een nieuwe oplaadpaal.

Voor de plaatsing van een aangevraagde laadpaal gelden de volgende criteria:

1. De aanvrager is in het bezit (koop/lease) van een volledig elektrische auto (FEV) of een plug-in hybride elektrische auto (PHEV).
2. Er is sprake van een minimumafname van 2000 kWh per jaar (gebaseerd op het merk en de actieradius van het voertuig) en een te verwachten aantal gereden elektrische kilometers van minimaal 10.000 km per jaar;
3. De aanvrager heeft geen gelegenheid om een oplaadpunt op eigen terrein te realiseren;
4. Binnen een loopafstand van 200 meter vanaf de woning of de werklocatie van de aanvrager is geen laadpaal aanwezig waarop nog ruimte voor een extra gebruiker is.

*Bezit van full electric of hybride voertuig met een minimumafname van 2000 kWh*

Om te zorgen dat de oplaadpalen die we in Lansingerland laten plaatsen optimaal gebruikt worden, plaatsen we oplaadpalen wanneer er voldoende afname is. Voor de plaatsing van een nieuwe laadpaal geldt daarom een minimumafname van 2.000 kWh per jaar. Dit staat voor ongeveer 10.000 elektrisch gereden kilometers door een of meerdere auto's samen. Concreet betekent dit dat we een vraag om een laadpaal pas in behandeling nemen als de aanvrager in het bezit is of komst (bestelbewijs) van een elektrische auto.

#### *Voorkeur voor plaatsing op eigen terrein*

Opladen dient zoveel mogelijk plaats te vinden op eigen terrein. Zo onttrekken we zo min mogelijk parkeervakken aan de openbaarheid. Bij het bepalen van de mogelijkheid tot parkeren en laden op eigen terrein gaan we uit van de oorspronkelijke situatie: de inwoner heeft of had de mogelijkheid om op eigen terrein te parkeren. Om dit te kunnen bepalen gaan we onder andere uit van wat het bestemmingsplan hierover regelt.

Er wordt rekening gehouden met aanvragers die wel kunnen parkeren op eigen terrein, maar voor wie de realisatie van een laadpunt om technische redenen niet haalbaar is doordat er een grote afstand is tussen woning en parkeerplaats (het zgn. mandelig terrein), waarbij het kabeltracé door de openbare ruimte moet lopen en de laadpaal in veel gevallen op openbaar trottoir geplaatst zou moeten worden omdat er geen bevestiging/plaatsing op het mandelig terrein mogelijk is. In zo'n situatie kan voor deze aanvrager een laadpaal in de openbare ruimte geplaatst worden, indien er beschikbare parkeervakken in de openbare ruimte zijn. Daar waar mandelig terrein deel uitmaakt van een nieuwe gebiedsontwikkeling, dient de voorbereiding voor laadinfrastructuur door de ontwikkelaar in het ontwerp worden meegenomen.

#### *Optimaal gebruik van bestaande netwerk van oplaadpalen*

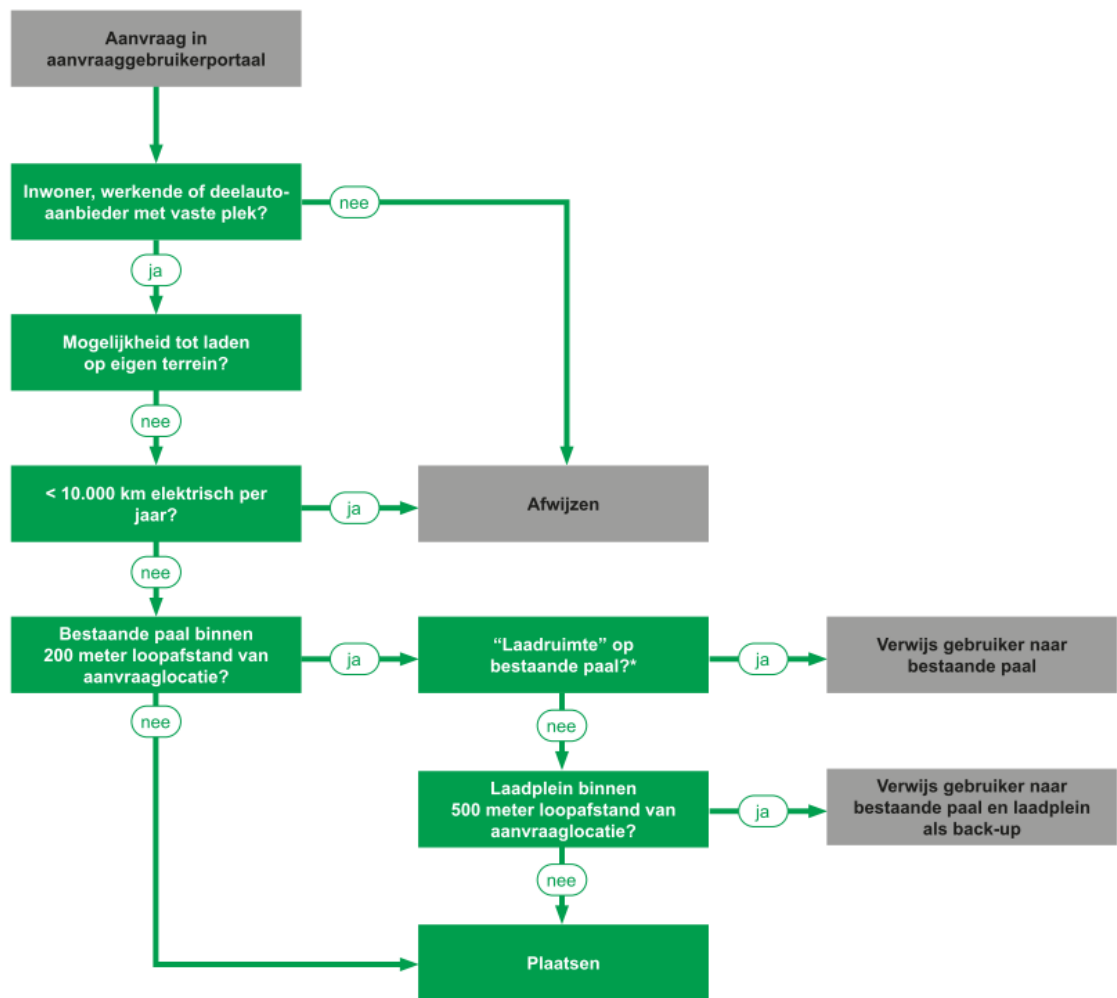
De gemeente streeft naar optimaal gebruik van het bestaande laadnetwerk. Daarom wordt bekeken of het bestaande openbare netwerk van laadpunten zogenaamde 'laadruimte' biedt voor de nieuwe gebruiker. Het uitgangspunt is dat een laadobject laadruimte biedt als er nog 1 of meer laadvakken aanvullend gereserveerd kunnen worden en/of het verbruik lager ligt dan gemiddeld 250 kWh/laadpunt/maand en/of het aantal transactie lager is dan gemiddeld 25 transacties/laadpunt/maand. Per geval wordt daarnaast de omgeving, het type gebruikers en de aanvraag in ogenschouw genomen om te bepalen of de laadruimte ook daadwerkelijk leidt tot genoeg beschikbaarheid voor de e-rijders in de omgeving.

Als binnen een loopafstand van 200 meter van het adres van de aanvrager een laadpaal staat waar nog laadruimte is, wordt de nieuwe gebruiker naar deze laadpaal verwezen. Wanneer zich ook binnen een loopafstand van 500 meter een laadplein bevindt met laadruimte, kan dat eveneens aanleiding zijn om de aanvrager te verwijzen naar de laadpaal binnen 200 meter met het laadplein als beschikbare backup binnen 500 meter.

Wanneer bij bestaande laadpalen of laadpleinen in de omgeving nog niet alle parkeervakken zijn bestemd als laadvakken, kan door het reserveren van een extra vak de beschikbaarheid van de laadpaal vergroot worden en op deze manier het laadnetwerk worden uitgebreid.

#### *Nieuwe laadpaal bij voldoende vraag*

Wanneer voldoende vraag naar een nieuwe oplaadpaal is aangetoond, dan neemt de concessiehouder de aanvraag in behandeling en onderzoekt hij de mogelijkheid om een nieuwe laadpaal in de omgeving van de aanvrager te plaatsen.



\* Laadruimte wordt bepaald door de combinatie van het gebruik en verbruik van de laadpunten en het aantal parkeervakken in de specifieke omgeving.

### 3.2.1 Plaatsing in opdracht van gemeente (strategische plaatsing)

De gemeente Lansingerland kan op basis van het huidige gebruik van laadpalen of op basis van verwacht gebruik in de toekomst opdracht geven tot het plaatsen van een laadpaal in de openbare ruimte.

Net als bij de plaatsing op aanvraag is het te verwachten jaarlijks verbruik van 2.000 kWh een leidend criterium hierbij. In de volgende gevallen kan de gemeente een laadpaal plaatsen zonder dat hiervoor een aanvraag aan ten grondslag ligt

#### *Plaatsen op basis van intensief gebruik van bestaande laadpunten.*

Indien bestaande laadpunten structureel veel gebruikt worden en daarbij wordt verwacht dat dit verder zal toenemen, dan kan de gemeente op voorhand opdracht geven om een extra laadpaal te plaatsen, zonder daarvoor een aanvraag van een (potentiele) gebruiker af te wachten. Hiervoor gelden de volgende criteria:

- Gemiddeld 250 kWh of meer per maand per laadpunt en/of gemiddeld 25 transacties of meer per maand per laadpunt.
- Alle parkeervakken van de bestaande goed gebruikte paal zijn reeds gereserveerd.
- Er is binnen 200m geen laadpaal aanwezig met nog beschikbare 'laadruimte'
- Er is binnen 500m geen laadplein aanwezig met nog beschikbare 'laadruimte'.

#### *Plaatsen op de verwachte vraag bij nieuwbouw*

Zie hoofdstuk 5.

#### *Plaatsen op basis van verwachte vraag voor elektrische veelrijders*

Op locaties waar veel geladen zal worden voor bedrijfsvoertuig zoals taxi's, groepsvervoer of deelauto's zonder vaste plek kan de gemeente opdracht geven voor het plaatsen van een of meerdere laadpalen. Hetzelfde geldt voor toekomstige one-way deelauto's (free floating) om daarmee te voorkomen dat zij het huidige laadnetwerk te veel belasten. Om een eventuele overbelasting te herkennen en voorkomen moeten aanbieders van deelauto's een onderbouwde verwachting geven van waar hun elektrische auto's zullen opladen.

*Plaatsen op basis van verwachte vraag in bestaande gebieden*

In gebieden waar het laadnetwerk nog niet dekkend is, maar wel te verwachten is dat binnen afzienbare termijn meer vraag naar reguliere laadpalen komt, kan de gemeente opdracht geven tot het plaatsen van nieuwe laadpalen. Hiermee wordt voorkomen dat niet snel geniet aan de laadbehoefte kan worden voldaan als de groei van elektrische auto's in een gebied snel toeneemt. Hiervoor wordt op basis van de strategische kaart de laadpaalbehoefte bepaald.

*Plaatsen op basis van een door de gemeente verwachte hoog gebruik locatie door bezoekers*

Op bezoekersintensieve locaties, zoals sportaccommodaties, winkelcentra, bedrijventerreinen, mobiliteits-hubs en andere voorzieningen / plekken met een openbaar karakter, kan de gemeente opdracht geven tot het plaatsen van nieuwe laadpalen. De locatiekeuze kan op basis van de verwachting van de gemeente of op basis van signalen uit het betreffende gebied.

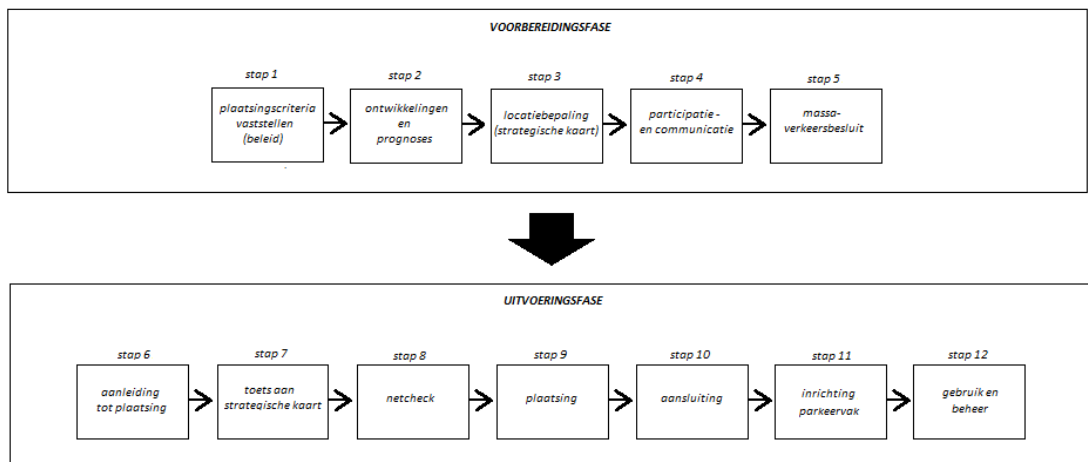
Intensief gebruik van bestaande laadpunten	Verwacht verbruik van $\geq 2.000$ kWh/jaar gebaseerd op bestaand gebruik van: <ul style="list-style-type: none"> <li>• gemiddeld <math>\geq 250</math> kWh/laadpunt/maand</li> <li>en/of</li> <li>• gemiddeld <math>\geq 25</math> transacties/laadpunt/maand</li> </ul>
Verwachte vraag in nieuwbouw	Verwacht verbruik van $\geq 2.000$ kWh/jaar gebaseerd op prognoses en/of toekomstige ontwikkelingen
Verwachte vraag van veelrijders	
Verwachte vraag in bestaande gebieden	
Verwachte positieve businesscase	

Tabel 1: Aanleidingen en criteria voor opdracht plaatsing laadpalen door de gemeente

**3.3 Aanvraag en realisatieproces**

Het huidige proces kan als volgt schematisch worden weergegeven, waarbij een onderscheid gemaakt wordt tussen de voorbereidingsfase (stappen 1 t/m 5) en de uitvoeringsfase (stappen 6 t/m 12).

De voorbereidingsfase omvat eenmalig doorlopen processtappen. De stappen uit de uitvoeringsfase worden per nieuw te plaatsen laadpaal telkens opnieuw doorlopen.



### 3.4 Voorbereidingsfase

#### 3.4.1 Plaatsingscriteria (stap 1)

Met het oog op de veiligheid en een goed gebruik van de openbare ruimte, hanteren wij criteria waaraan de locatie voor een laadpaal moet voldoen. Deze criteria zijn:

1. Een laadpaal wordt bij voorkeur niet bij een parkeerplaats voor of naast de woning van de aanvrager geplaatst;
2. Een laadpaal wordt binnen een loopafstand van 200 meter van het adres van de aanvrager geplaatst;
3. Een laadpaal grenst aan een bestaande parkeerplaats en bij voorkeur aan meerdere bestaande parkeerplaatsen;
4. Een laadpaal wordt bij voorkeur bij haakse parkeerplaatsen geplaatst (en zo min mogelijk bij langsparkeren of gestoken parkeren);
5. Een laadpaal heeft een publiek karakter, bij voorkeur geplaatst direct na een kruising of bij een groepscluster van (bezoekers)parkeerplaatsen;
6. De obstakelvrije afstand kant-weg of parkeerplaats tot laadpaal moet minimaal 0,50 meter zijn;
7. De vrije ruimte op het trottoir moet na plaatsing van een laadpaal minimaal 1,2 meter zijn;
8. Een laadpaal wordt bij voorkeur in het openbaar groen of in smalle schrikstroken geplaatst;
9. Een laadpaal wordt niet in een parkeerschijfzone geplaatst, tenzij daar vier uur of langer geparkeerd mag worden.

#### Ad. 1 en 2

De locatie van een laadpaal ligt bij voorkeur niet direct voor de (ingang van een) woning van een aanvrager. Daarmee wordt voorkomen dat de aanvrager de parkeerplaats als 'eigen' parkeerplaats gaat beschouwen. Een laadpaal wordt wel binnen een loopafstand van 200 meter van het adres van de aanvrager geplaatst. Wanneer binnen de maximale loopafstand een potentiële locatie voor een laadplein ligt, komt de laadpaal bij voorkeur daar.

#### Ad. 3 en 4

Een laadpaal wordt bij een bestaande parkeerplaats gerealiseerd. Er worden geen nieuwe parkeerplaatsen ten behoeve van een nieuwe laadpaal gemaakt. De voorkeur ligt bij een plek waar meerdere parkeerplaatsen aan grenzen. Dit scheelt in het ruimtegebruik. Het heeft de voorkeur om locaties te kiezen waar sprake is van haaks parkeren (in plaats van langsparkeren of gestoken parkeren) in verband met de kleinere kans op schade aan zowel de laadpaal als het voertuig.

#### Ad. 5

De vindbaarheid van de oplaadpaal en bruikbaarheid ervan voor andere potentiële gebruikers is van groot belang. Daarom wordt een laadpaal bij voorkeur pla direct na een kruising of bij een groepscluster van (bezoekers)parkeerplaatsen geplaatst. Daarnaast heeft het een psychologisch voordeel: de oplaadpalen zijn openbaar toegankelijk en niet alleen voor de aanvrager(s) te gebruiken.

#### Ad. 6

Door een obstakelvrije afstand in acht te nemen is de kans op het aanrijden van een laadpaal door elektrische voertuigen kleiner. In uitzonderlijke gevallen, wanneer de mogelijk tot het hanteren van een obstakelvrije afstand ontbreekt, kan er een aanrijdbeveiliging om de laadpaal worden geplaatst.

#### Ad. 7

Met een vrije doorloopbreedte op het trottoir van minimaal 1,2 meter wordt voorkomen dat laadpalen de doorgang voor passanten met een beperking of met een kinderwagen blokkeren. In uitzonderlijke gevallen, wanneer er geen alternatieve locaties zijn, wordt een minimum doorloopbreedte van 0,9m geaccepteerd. De plaatsing van laadpalen op smallere stroken zijn alleen mogelijk als voor voetgangers een geschikt alternatief aanwezig is, bijvoorbeeld een trottoir aan de overzijde van de weg.

#### Ad. 8

Een laadpaal komt bij voorkeur niet in het openbaar groen of in smalle schrikstroken. Plaatsing nabij (grote) bomen is niet toegestaan (in verband met problemen met het vinden van benodigde kabels en kans op beschadiging van de boomwortels)

#### Ad. 9

In principe komen er géén nieuwe laadpalen in parkeerschijfzones. Het parkeren binnen deze zones is namelijk gericht op kort parkeren. Het opladen bij een 'reguliere laadpaal duurt meerdere uren en staat daarom haaks op het principe van kort parkeren. Binnen blauwe zones kunnen laadpalen enkel worden geplaatst indien in die zone vier uur of langer geparkeerd mag worden, of wanneer de blauwe zone in de avonduren en nachtelijke uren niet geldig is en deze plekken in die gevallen voor bewonersparkeren worden gebruikt.



### 3.4.2 Locatiebepaling en prognose (stappen 2 en 3)

#### *Gebruik oplaadlocatie*

De te plaatsen oplaadpalen en –vakken zijn openbaar en kunnen derhalve door alle gebruikers van elektrische voertuigen worden gebruikt. Een aanvrager heeft dus niet het alleenrecht op een naar aanleiding van zijn of haar ingediende aanvraag geplaatste laadpaal. Oplaadvakken mogen alleen gebruikt worden door elektrische auto's.

#### *Oplaadpalen niet op kenteken gereserveerd*

De openbare oplaadpalen worden niet 'op kenteken' gereserveerd. Uitzonderingen zijn laadpalen waarbij de aanvrager beschikt over een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken. De laadpaal wordt dan bij deze gehandicaptenparkeerplaats geplaatst. De naastgelegen parkeerplaats wordt dan gereserveerd voor algemeen gebruik.

#### *Betaald parkeren/vergunninghoudersparkeren*

Een groot aantal gemeenten stelt in hun parkeerregelgeving geen enkele doelgroep vrij van parkeerbelasting. Ook elektrische auto's op een normaal parkeervak of een oplaadparkeervak in een zone voor betaald parkeren dienen dus parkeergeld te betalen. In Lansingerland zijn op het moment van vaststellen van dit beleidskader geen zones voor betaald parkeren. Mocht dat anders worden dan geldt de regel dat eigenaren van elektrische voertuigen parkeergeld moeten betalen als zij parkeren en/of opladen in een zone voor betaald parkeren. Een eventuele aanvrager uit het gebied waar betaald parkeren geldt, moet beschikken over een parkeervergunning voor dit gebied.

In het geval een aanvrager woonachtig is in een gebied waar vergunninghoudersparkeren geldt, dan moet de aanvrager voor het elektrische voertuig in het bezit zijn van een parkeervergunning.

#### *Parkeerdruk geen criterium*

Een (relatief) hoge parkeerdruk is nadrukkelijk geen argument om geen laadpaal te plaatsen. Ook is een (relatief) hoge parkeerdruk geen argument om een laadpaal op een andere locatie te plaatsen. Elektrische voertuigen dienen opgeladen te worden en veelal vervangt een elektrisch voertuig een voertuig dat op fossiele brandstoffen rijdt, waardoor de netto parkeerdruk meestal gelijk blijft.

#### *Eén aansluiting tegelijk*

Een laadpaal in de openbare ruimte heeft standaard twee oplaadpunten (aansluitingen). Het streven is om beide punten te gebruiken. De laadpaal plaatsen we daarom zodanig dat altijd twee elektrische voertuigen tegelijkertijd van de laadpaal gebruik kunnen maken. Daarbij wordt in geval van een enkele aanvrager eerst één parkeerplaats gereserveerd. In geval van meer dan één aanvrager, óf in geval van een (verwacht) verbruik van meer dan 4.000 KWh per jaar op een laadpaal, óf in geval van structureel meerdere unieke gebruikers wordt het tweede laadvak gereserveerd. Dit kan op basis van initiatief van de gemeente/concessiehouder of op basis van een particuliere aanvraag voor het reserveren van een tweede vak.

### 3.4.3 Communicatie en participatie (stap 4)

Een overzicht met voorgenoemde plaatsingslocaties (op basis van de strategische kaart) bespreken we vervolgens met onze inwoners en ondernemers (stap 4) om te toetsen of onze verwachtingen over de ontwikkeling van de laadbehoefte aansluiten bij wat zij dagelijks in hun omgeving zien en om te horen of bepaalde locaties op (praktische) bezwaren van belanghebbende stuiten. Indien nodig voeren wij op basis hiervan aanpassingen door in het overzicht van plaatsingslocaties.

### 3.4.4 Verzamelverkeersbesluit (stap 5)

Na de participatie- en communicatiestap is er een compleet beeld ontstaan van de locaties waar wij de komende jaren laadpalen kunnen plaatsen. Deze geven wij weer op de strategische kaart en voor deze locaties nemen wij één zogenoemd verzamelverkeersbesluit (stap 5). Zo is er niet langer voor iedere individuele aanvraag een individueel verkeersbesluit nodig. Nadat de bezwaartermijn voor het verzamelverkeersbesluit is verstreken wordt bezien in hoeverre eventueel ingediende bezwaren moeten leiden tot aanpassing van de locaties. Dit markeert het einde van de voorbereidingsfase.

Om te voorkomen dat dat voor elke nieuwe laadpaal een apart verkeersbesluit genomen moet worden en om ook het proces tussen aanvraag en plaatsing te versnellen, wordt één verkeersbesluit genomen voor in een keer alle locaties, gebaseerd op de strategische kaart, gemeentelijke toets en participatie. Individuele aanvragen worden getoetst aan de locaties die staan weergegeven op de strategische kaart en zijn opgenomen in het verzamelverkeersbesluit. Ingeval het verzamelverkeersbesluit niet voorziet, is er de mogelijkheid om bij wijze van uitzondering een nieuw verkeersbesluit voor een aparte locatie te nemen.

### 3.5 Uitvoeringsfase

#### 3.5.1 Aanleiding tot plaatsing (stap 6)

De uitvoeringsfase start met een aanleiding voor een plaatsing (stap 6). Zoals we in paragraaf 2.1 beschreven kan plaatsing van een laadpaal in het openbaar gebied vraaggestuurd of aanbodgestuurd geschieden. Aanbodgestuurde (of 'strategische') plaatsing vindt zijn aanleiding in een verwachte toekomstige behoefte aan een laadpaal, waarvan de locatie staat weergegeven op de strategische kaart. Vraaggestuurde realisatie vindt zijn aanleiding in een individuele aanvraag.

Eigenaren en gebruikers van een elektrische auto die in Lansingerland wonen of werken, dienen een aanvraag in voor uitbreiding van het laadnetwerk in de buurt van hun woning of werkplek via [www.laadpaalnodig.nl](http://www.laadpaalnodig.nl).

#### *In behandeling nemen van een aanvraag*

De concessiehouder ontvangt de aanvraag en toetst deze aan de criteria genoemd in 3.2 waaraan een aanvraag/aanvrager moet voldoen voordat hij de aanvraag in behandeling neemt.

#### 3.5.2 Toets strategische kaart en netcheck (stappen 7 en 8)

Na het in behandeling nemen van de aanvraag legt de concessiehouder een locatievoorstel aan ons voor. Wij toetsen of deze locatie overeenkomt met de locaties die staan weergegeven op onze strategische kaart en in het verzamelverkeersbesluit. Indien de voorgestelde locatie afwijkt geven wij aan de concessiehouder door op basis van de strategische kaart op welke nabijgelegen locatie plaatsing van de laadpaal wel mogelijk is. Vervolgens voert de netbeheerder een zogenoemde netcheck (stap 5) voor de bepaalde locatie uit. Dit betreft een verkenning van de technische implicaties die met de plaatsing van de paal gemoeid zijn. Het gaat dan onder andere om de beschikbare netcapaciteit en het benodigde extra kabel- en leidingwerk.

#### 3.5.3 Plaatsen, aansluiten en in gebruik stellen van laadpaal (stappen 9 t/m 12)

Nadat wij het locatievoorstel van de concessiehouder akkoord hebben bevonden en er een netcheck is uitgevoerd, geeft de concessiehouder opdracht aan een aannemer om een laadpaal te plaatsen, de netaansluiting te realiseren en het parkeervak in te richten, dat wil zeggen de bebording en belijning aan te brengen. Het laadpunt kan vervolgens in gebruik genomen worden door de e-rijders. De concessiehouder is verantwoordelijk voor het beheer van de laadpaal en het parkeervak en dus het eerste aanspreekpunt in geval van storingen of onderhoudsvragen.

## 4 Snelladers

Een snellader laadt een elektrische auto sneller op dan een reguliere laadpaal waar eerder in dit uitvoeringskader telkens vanuit is gegaan. Opladen aan een normaal laadpunt duurt gemiddeld zo'n 6 tot 8 uur; een snellader laadt de batterij van een elektrische auto in 15 tot 30 minuten tot 80% op. Het elektrische voertuig moet hier technisch wel op ingericht zijn; niet alle batterijen zijn geschikt om snel op te laden.

Snelladers kunnen een belangrijke rol spelen, aanvullend op de behoefte naar normaal laden. Van deze aanvullende rol kan bijvoorbeeld sprake zijn voor de onderstaande specifieke doelen:

1. Bijladen onderweg
2. Back Up bij onvoldoende beschikbaarheid van normaal laders
3. Stimuleren elektrische veelrijders
4. Strategische locaties met kort parkeren

#### *Realisatie snelladers*

Het realiseren van snelladers laten we zoveel mogelijk over aan de markt. Vooral langs snelwegen worden momenteel snelladers geplaatst. Daar waar de markt kansen ziet om ook langs doorgaande wegen binnen de gemeentegrenzen snelladers te plaatsen, werkt de gemeente zoveel mogelijk mee aan het realiseren hiervan. De gemeente neemt hiertoe, eventuele pilots daarbuiten gelaten, niet zelf het initiatief. Hierbij is de gemeente gebonden aan haar publiekrechtelijke taak en een goede ruimtelijke ordening. Dit houdt in dat alle aanbieders van snelladers dezelfde mogelijkheden dienen te krijgen en dat de gemeente een eigen afweging van belangen kan maken in het toestaan of weigeren van het realiseren van snelladers op bepaalde locaties (bijvoorbeeld op grond van het bestemmingsplan, beeldkwaliteitsplan, verkavelingsplan, verkeersaantrekkende werking of zichthinder omwonenden).

#### *Locatie snelladers*

Snelladers worden zoveel mogelijk gerealiseerd buiten de openbare weg, dus op private grond of door gemeente uitgegeven grond. Te denken valt aan parkeerterreinen bij bedrijven of tankstations. De redenen hiervoor zijn:

- Door het gebruik van bestaande (zware) huisaansluitingen, zoals aanwezig bij tankstations of grote bedrijven, is de kostenkant van de snellader lager;
- Handhaving op misbruik van de snellaadvakken als parkeervak kan geschieden vanuit de eigenaar/gebruiker van de grond zonder inmenging van de gemeente. Handhaving is daarmee niet afhankelijk van de gemeente. Daarnaast is het voor de gebruikers eenduidiger welk gebruik wordt verwacht: bij een tankstation 'tank' je en parkeer je niet, op een openbaar parkeervak wel.

## 5 Nieuwbouw

### *Uitgangspunten*

Nieuwbouwwijken willen wij EV-ready maken. De locaties van laadpalen in nieuw aan te leggen openbare ruimte baseren wij op de verwachte gebiedspecifieke toekomstige laadbehoefte. Deze verwachte laadbehoefte wordt per locatie vastgesteld op basis van gangbare modellen<sup>1</sup> en de richtlijnen van het CROW. Het heeft de voorkeur om de laadinfrastructuur stapsgewijs mee te laten groeien met de behoefte. Deze werkwijze past bij een laadbehoefte die nu vaak nog beperkt is, maar steeds groter wordt. De laadinfrastructuur wordt dusdanig ontworpen dat deze relatief eenvoudig en kostenefficiënt uit te breiden is.

Voor private gronden wijzen wij de ontwikkelaar op de per 10 maart 2020 in het Bouwbesluit neergelegde verplichting<sup>2</sup> ten aanzien van het aanleggen van laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen in de private gebouwde omgeving. Dit betekent onder andere dat een nieuw te realiseren woongebouw, met een parkeergelegenheid bestaande uit meer dan tien parkeervakken, moet worden opgeleverd met leidingdoorvoeren voor ieder parkeervak. Zo worden appartementseigenaren in staat gesteld op enig moment een eigen laadvoorziening te realiseren, zonder dat een VVE zich gesteld ziet voor een grote kostenpost als gevolg van ingrijpende werkzaamheden.

### *Werkwijze openbaar gebied*

- In de ontwerpfase van een nieuwbouwwijk passen wij laadinfrastructuur toekomstbestendig in. Dit betekent dat (voorkeurs)locaties van laadpalen, bepaald op basis van het hiervoor bedoelde gehanteerde gangbare model, worden weergegeven in een definitief ontwerp of inrichtingsplan voor de openbare ruimte.
- Daarbij houden wij in het ontwerp rekening met de verwachte toekomstige uitbreiding van laadinfrastructuur. Door bijvoorbeeld het leggen van mantelbuizen. Zo beperken wij de werkzaamheden en overlast wanneer extra laadpalen worden geplaatst.
- De plaatsingscriteria die wij hanteren voor de bestaande gebouwde omgeving gelden in beginsel ook voor het bepalen van een specifieke locatie voor een laadpaal in een nieuwbouwwijk. Wanneer toepassing van deze criteria het ontwikkelperspectief van de wijk negatief beïnvloed, treden ontwikkelaar en gemeente in overleg over alternatieve plaatsingsmogelijkheden.
- Op basis van de verwachting van de behoefte aan laadpalen plaatst de gemeente laadpalen in de nieuwe wijk ten tijde van het opleveren van openbaar gebied. Hierbij wordt de fasering van de te bouwen woningen zo veel als mogelijk gevolgd.

*Vastgesteld op 29 april 2021 door het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Lansingerland*

1) Zoals de het model 'EV Prognose Atlas - Nieuwbouwwijken', van adviesbureau OverMorgen.

2) Volgend uit de Europese Energy Performance of Buildings Directive (EPBD III)

## Bijlage 1 Lijst met begrippen

### **Elektrische auto's**

Elektrische auto's zijn alle auto's die rijden op elektriciteit en voorzien zijn van een stekker om op te laden. Een voertuig met meer dan twee wielen, zoals bedoeld in het eerste lid van artikel 1 sub c van de Wegenverkeerswet 1994, welke is geregistreerd bij de Rijksdienst voor Wegverkeer en geheel of gedeeltelijk door een elektromotor wordt aangedreven, waarvoor de elektrische energie geleverd wordt door een batterij en waarvan deze batterij wordt opgeladen door middel van een voorziening buiten het voertuig.

### **Gebruiker**

Bedrijf, particulier of andere organisatie dat/die gevestigd, woonachtig of werkzaam is in de gemeente en in het bezit is of gebruik maakt van een elektrische auto.

### **Huisaansluiting**

De verbinding tussen het net (hoofdelektriciteitskabel) en het oplaadobject, voorzien van een stroommeter en AEN-nummer. Ook: 'Netaansluiting' genoemd.

### **Laadkabel**

Een kabel, in gebruik of eigendom van een e-rijder, benodigd om de elektrische auto op te laden door deze aan te sluiten op een oplaadobject.

### **Light Electric Vehicle**

Verzamelnaam voor voertuigen lichter dan een reguliere personenauto of motorfiets. Hierbij kan gedacht worden aan e-scooters of elektrische 'brommobielen' zoals de Birò.

### **Oplaaainfrastructuur**

Het geheel van oplaadobjecten, aansluitingen op het elektriciteitsnetwerk en andere voorzieningen in de openbare ruimte op of aan de weg bestemd voor het opladen van elektrische voertuigen.

### **Oplaadlocatie**

Plaats waar auto's opgeladen kunnen worden, op één of meerdere oplaadvakken die voorzien zijn van een oplaadobject.

### **Oplaadobject**

In de openbare ruimte te plaatsen object met daarop minimaal twee onafhankelijk van elkaar te bedienen oplaadpunten.

### **Laadpaal**

Oplaadobject in de vorm van een paal. Een laadpaal heeft twee laadpunten.

### **Oplaadpunt**

Fysieke stekkeraansluiting op het oplaadobject ('stopcontact'), waaraan een gebruiker een elektrisch voertuig kan opladen door deze aan te sluiten met een oplaadkabel. Een laadpaal heeft meestal twee oplaadpunten of laadpunten.

### **Snellader**

Een snellader is een oplaadpunt waarbij een accu van een elektrisch voertuig in korte tijd bijgeladen kan worden.

### **Verlengd Private Aansluiting (VPA)**

Een VPA is een oplaadpunt in de openbare ruimte, dat aangesloten is op een bestaande huisaansluiting van een particulier of bedrijf.