

Beleidsregel publieke laadinfrastructuur elektrische voertuigen gemeente Ouder-Amstel 2022

Overwegende dat het wenselijk is om een beleidsregel te geven over de locatiekeuze en procedure voor infrastructuur voor het opladen van elektrische voertuigen in de openbare ruimte;

Gelet op het bepaalde in artikel 4:81 lid 1 van de Algemene wet bestuursrecht;

Besluit tot vaststelling van deze beleidsregel publieke laadinfrastructuur elektrische voertuigen gemeente Ouder-Amstel 2022.

Aanleiding

De gemeente wil vervoer zonder emissies stimuleren, waaronder elektrisch (deel)vervoer. Hiermee wordt een bijdrage geleverd aan het behalen van (inter)nationale en lokale doelstellingen om emissieloos rijden te stimuleren.

Voor het gebruik van elektrische voertuigen is het beschikbaar hebben van een oplaadmogelijkheid essentieel.

Voor zover deze oplaadmogelijkheid in de openbare ruimte moet worden gerealiseerd, bestaat behoefte aan duidelijk beleid. Daarin voorziet deze beleidsregel. Dit beleid geeft duidelijkheid over het plaatsen en gebruiken van een oplaadpaal, waarbij de veiligheid in de openbare ruimte voorop staat. Verder bevat dit beleid criteria en voorwaarden voor de aanvraagprocedure en locatiebepaling van een oplaadpaal. Deze beleidsregel vervangt de eerder vastgestelde "beleidslijn voor de plaatsing van openbare oplaadpunten voor elektrische voertuigen binnen de gemeente Ouder-Amstel" uit 2014.

Artikel 1 Begrippen

In deze beleidsregel wordt verstaan onder:

- a. **Actief laadproces:** het opladen waarbij sprake is van toevoer van elektriciteit naar de batterij van het Elektrisch voertuig of een tijdelijk gepauzeerde toevoer van elektriciteit naar de batterij van het Elektrisch voertuig ten behoeve van 'slim laden';
- b. **Beheerder:** een partij die op grond van een aanbesteding een overeenkomst met MRA-e heeft gesloten over plaatsing, beheer en/of exploitatie van oplaadobjecten.
- c. **Bezettingsgraad oplaadobject:** gerealiseerde connectietijd per oplaadobject in drie voorgaande kalendermaanden/totale tijd in drie voorgaande kalendermaanden * aantal laadpunten op het oplaadobject of cluster van oplaadobjecten.
- d. **College:** het college van burgemeester en wethouders.
- e. **Datagestueerd verzoek:** een door de exploitant of gemeente gedaan verzoek. Deze kan alleen worden ingediend als een paal (zeer) goed gebruikt wordt. De criteria voor een dataverzoek fluctueren. Op peildatum: 10-05-2022 kan een datagestueerd verzoek worden ingestuurd als een oplaadobject een bezettingspercentage van 35%, stroomafname van 1000 kWh of meer (gemiddeld over de afgelopen drie maanden) en niet binnen 150 meter hemelsbreed al een nieuwe laadpaal in voorbereiding is.
- f. **Elektrisch voertuig:** een motorvoertuig als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onder c van de Wegenverkeerswet 1994 en nader bepaald in de 'Regeling Voertuigen' artikel 1.1, termen elektrisch aangedreven voertuig, hybride elektrisch voertuig, dat bij de RDW staat geregistreerd als auto en die geheel of gedeeltelijk – met een minimaal volledig elektrisch bereik van 45 km WLTP – door een elektromotor wordt aangedreven waarvoor de elektrische energie geleverd wordt door een batterij en waarvan de batterij (mede) kan worden opgeladen door middel van een voorziening buiten het voertuig.
- g. **Gebruiker:** een particulier die aantoonbaar beschikt of gaat beschikken over een elektrisch voertuig en woonachtig en/of werkzaam is in de gemeente. Een gebruiker is ook een bedrijf dat zijn wagenpark elektrificeert en niet over eigen terrein beschikt om opladen van elektrische auto's te faciliteren.
- h. **Indiener:** Gebruiker die een verzoek heeft ingediend bij het College. In het geval van een datagestueerd verzoek spreken we niet over een gebruiker. Met een datagestueerd verzoek is de Indiener de exploitant, MRA-e of gemeente.
- i. **Laadkaart:** een document dat door het college is vastgesteld waarop op wijk- of gemeenteniveau meerdere oplaadplaatsen zijn aangegeven die de gemeente in te toekomst beoogd te gebruiken voor het uitbreiden van het aantal oplaadplaatsen.

- j. **MRA-E:** het samenwerkingsverband van verschillende publieke partijen met als doel het stimuleren van elektrisch vervoer in de deelnemende gemeenten, vertegenwoordigd door Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland.
- k. **Netbeheerder:** een regionale netbeheerder die op grond van de Elektriciteitswet of de opvolger van deze wet is aangewezen en belast met het beheer van het netwerk waarmee elektriciteit getransporteerd wordt en met de verzorging van de aansluitingen op dat net.
- l. **Oplaadlocatie:** een locatie in de openbare ruimte van de gemeente waar een oplaadobject en twee of meer parkeerplaatsen met bebording en eventueel belijning ten behoeve van het Opladen van Elektrische voertuigen aanwezig zijn. Bij tweede laadpaal of laadplein geldt dat het geheel als oplaadlocatie wordt gezien.
- m. **Oplaadobject:** een openbare voorziening waar het elektrische voertuig kan worden opgeladen, voorzien van één of twee Oplaadpunten. Ook wel: de laadpaal.
- n. **Oplaadpunt:** een connector waarmee door middel van een laadkabel de verbinding met het elektrische voertuig gemaakt wordt.
- o. **Opladen:** het opladen van de batterij van het elektrisch voertuig met elektriciteit, waarbij de stekker in het oplaadpunt en in het elektrisch voertuig zit en het laadproces actief is, of maximaal 120 minuten geleden actief was.
- p. **Slim laden:** het opladen van de batterij van het elektrisch voertuig op het meest optimale moment, wanneer de kosten laag zijn en het aanbod van (duurzame) energie hoog is;
- q. **Verzoek:** een met het webformulier van MRA-e ingediend verzoek van Indiener om een (extra) oplaadobject te realiseren.

Artikel 2 Samenwerking

- 1) Voor het stimuleren van elektrisch vervoer en de realisatie van oplaadplaatsen is de gemeente een samenwerking aangegaan met MRA-e. De samenwerking heeft betrekking op de procedure van het behandelen van een verzoek, de locatiebepaling, de inkoop van oplaadobjecten en het beheer, onderhoud en diensten en de onderlinge afspraken over de verdeling van de werkzaamheden. De 'Voorwaarden deelname inkoop oplaadinfrastructuur MRA-Elektrisch 2019' of een opvolger van deze voorwaarden zijn hierbij van toepassing.
- 2) In Werkstad OverAmstel plaatst gemeente Ouder-Amstel oplaadobjecten. Verzoeken van gebruikers, het college, MRA-e of de beheerder worden door gemeente Ouder-Amstel beoordeeld.

Artikel 3 Laadkaart

- 1) Het college zal medio 2022 een laadkaart laten opstellen en vaststellen.
- 2) Bij een laadkaart worden vooraf plaatsen bepalen voor het plaatsen van een oplaadobject. Bij een geaccepteerd verzoek wordt eerste bekeken of de laadpaal geplaatst kan worden vanuit plaatsen die zijn vastgesteld in de laadkaart. Als dit niet kan, wordt gemotiveerd afgeweken van de laadkaart. Hiervoor is wel een apart verkeersbesluit nodig.
- 3) Bij het bepalen van de plaatsen wordt eerste gezorgd dat bewoners en werknemers die afhankelijk zijn van openbare laadinfrastructuur in de gemeente Ouder-Amstel binnen 200 meter kunnen laden. Als dit is gebeurd wordt vervolgens 'geclusterd'. Dit betekent dat waar dit kan een nieuw oplaadobject direct naast een huidig oplaadobject wordt geplaatst. In verband met onvoldoende parkeervakken, ruimtegebrek, boomwortels of andere redenen kan worden afgezien van het clusteren van oplaadobjecten.
- 4) Gebiedsontwikkelingen worden zoveel mogelijk verwerkt vooraf in de laadkaart. Als een gebiedsontwikkeling niet is verwerkt in de laadkaart geldt het bepaalde in artikel 10.
- 5) De laadkaart heeft een geldingsduur van medio 2022- 31 december 2027. In artikel 9 wordt de wijze van het nemen van verzamelverkeersbesluiten verder toegelicht.

Artikel 4 Verzoek

- 1) Het verzoek voor plaatsing van een oplaadobject kan komen van een gebruiker, het college of de beheerder. Dit is toegelicht in artikel 1 onder indiener.
- 2) Het uitgangspunt is dat iedereen die over een elektrisch voertuig beschikt of binnen zes maanden gaat beschikken, de mogelijkheid heeft om het voertuig te kunnen opladen. Dit kan binnen een (loop)afstand van 200 meter van de woning van de gebruiker, deelauto-standplaats of bedrijf zijn. Zo kan iedereen die in de gemeente woont, werkt of een deelauto aanbiedt of wil bieden een verzoek indienen om het openbare laadnetwerk in de buurt van het woon- of werkadres of voor de deelauto uit te breiden. Hierbij geldt het bepaalde in artikel 4.4

Artikel 4a Verzoek gebruiker

- 3) Voor een verzoek dat is ingediend door een gebruiker gelden voorwaarden voor de ontvankelijkheid van dat verzoek.
- 4) De ontvankelijkheid van een verzoek van een gebruiker wordt getoetst aan de voorwaarden die zijn opgenomen in bijlage 1 'Voorwaarden verzoek gebruiker 2022' of een opvolger van deze voorwaarden.

- 5) Het verzoek wordt ingediend via een webformulier in het digitaal portaal van MRA-e. Het formulier is te bereiken is via de gemeentewebsite.
- 6) De gemeente of MRA-e beoordeelt het verzoek op ontvankelijkheid. Een niet-ontvankelijk verzoek wordt niet in behandeling genomen. De indiener wordt hierover geïnformeerd.

Artikel 4b Verzoek college

- 7) Een verzoek van het college hangt samen met de wens om op een plaats een oplaadobject te realiseren. Het college maakt het verzoek bekend bij MRA-e. 8).
- 8) Een verzoek dat samenhangt met het (hoge) gebruik wordt getoetst aan de voorwaarden in bijlage 3 'Voorwaarden datagestuurd bijplaatsen 2022' of een opvolger van deze voorwaarden.
- 9) Bij een verzoek over een specifieke plaats wordt door MRA-e beoordeeld of het verzoek past binnen de overeenkomst met beheerder en welke voorwaarden hieraan verbonden zijn. MRA-e adviseert hierover aan de gemeente.

Artikel 4c Verzoek beheerder of MRA-e

- 10) Een verzoek van een beheerder of MRA-e hangt samen met het (hoge) gebruik van een bestaand oplaadobject. De beheerder kan een verzoek via MRA-e indienen bij de gemeente. Het verzoek wordt getoetst aan de voorwaarden in bijlage 3 'Voorwaarden datagestuurd bijplaatsen 2022' of een opvolger hiervan.

Artikel 5 Locatiebepaling

- 1) Na acceptatie van een verzoek wordt door de gemeente een voorlopige oplaadplaats gekozen voor het realiseren van een oplaadobject. Als een laadkaart is vastgesteld wordt in principe een bijpassende oplaadplaats op deze laadkaart gekozen door de gemeente.
- 2) De keuze voor een oplaadplaats hangt af van bepaalde criteria. Daarnaast wordt ook uitgegaan van een aantal voorwaarden wat betreft de plaatsing van een oplaadobject. De criteria en voorwaarden zijn in bijlage 2 'Eisen en criteria locatiebepaling laadpalen 2022' nader gespecificeerd.
- 3) Als de laadkaart niet voldoet aan de vraag voor een plaats kan door het college gemotiveerd van de laadkaart worden afgeweken.

Artikel 6 Parkeerregulering

- 1) Met verzoeken voor openbare oplaadplaatsen in gereguleerd gebied (parkeren voor vergunninghouders, betaald parkeren en parkeerschijfzones) wordt rekening gehouden met de geldende zones. Dit om te voorkomen dat een nieuw laadobject buiten de parkeerzone van de aanvrager valt.
- 2) Bij een oplaadplaats gelden dezelfde parkeerregels als voor de rest van het gebied.

Artikel 7 Inspraak, advisering en besluitvorming

- 1) Voor het instellen van twee parkeervakken exclusief voor het laden van een elektrisch voertuig wordt in beginsel geen inspraak toegepast. Via het verkeersbesluit kan wel bezwaar worden gemaakt op het toewijzen van twee parkeerplaatsen exclusief voor het laden van elektrische voertuigen. Voorafgaand aan het vaststellen van een laadkaart (wat verder is toegelicht in artikel 3 en bijlage 2) wordt **wel** inspraak toegepast. De laadkaart wordt in eerste instantie altijd gebruikt voor het plaatsen van een laadpaal. Alleen in uitzonderlijke gevallen waarbij de laadkaart niet voldoet kan hiervan gemotiveerd worden afgeweken. Dit zorgt ervoor dat in de praktijk voor het plaatsen van een nieuwe laadpaal bijna altijd inspraak heeft plaatsgevonden. Dit is verder toegelicht in artikel 9.
- 2) De gemeente toetst de voorlopige oplaadplaats aan het bepaalde in artikel 4 en bijlage 1, overlegt met MRA-e, de beheerder en netbeheerder en adviseert het college over de voorlopige plaats.

Artikel 8 Verkeersbesluit

- 1) Het college neemt na de definitieve plaatsbepaling een verkeersbesluit waarbij twee parkeervakken worden gereserveerd voor het laden van een elektrisch voertuig.
- 2) Het college kan een parkeervak bij een oplaadplaats reserveren voor een deelauto. Hiervoor wordt een verkeersbesluit genomen voor het exclusief toewijzen van een parkeerplaats voor een deelauto, bovenop het (al eerder) genomen verkeersbesluit met betrekking tot de oplaadplaats(en).
- 3) Uitzondering op lid 1 van dit artikel zijn de oplaadplaatsen die in de laadkaart zijn opgenomen. Deze worden in een verzamelverkeersbesluit genomen volgens artikel 9.

Artikel 9 Verzamelverkeersbesluit

- 1) In medio 2022 wordt de laadkaart vastgesteld. Dit geeft aan waar tot en met 2027 laadpalen geplaatst kunnen worden.
- 2) Deze potentiële oplaadplaatsen worden in drie verzamelbesluiten genomen. Eén verkeersbesluit wordt genomen voor Ouderkerk aan de Amstel en het omliggende polderlandschap en één voor Duivendrecht, Amsterdam-Duivendrecht en De Nieuwe Kern.

- 3) Het verzamelverkeersbesluit geeft de gemeente de mogelijkheid om voor deze plaatsen na een verzoek een (extra) oplaadobject te plaatsen zonder dat hiervoor een nieuw verkeersbesluit nodig is.
- 4) Dit verkeersbesluit wordt iedere twee jaar herzien en valt samen met een herbeoordeling van de vastgestelde laadkaart.

Artikel 10 Deelgebruik en parkeernormering

- 1) Om uit te komen op de totale laadpaalbehoefte wordt uitgegaan van het deelgebruik van het aantal elektrische voertuigen per laadpunt (*dit is een zgn. socket. De meeste laadpalen beschikken over twee laadpunten/sockets*):

	2022	2025	2027
Bewoners	1 op 3	1 op 4	1 op 4
Bezoekers	1 op 14	1 op 20	1 op 20
Forenzen	1 op 3	1 op 4	1 op 4

- 2) Met toekomstige ontwikkelingen wordt rekening gehouden met de mogelijkheid tot het laden van elektrische voertuigen. Belangrijke nieuwe ontwikkelingen worden meegenomen in de laadkaart. Deze geeft dan een verwachte behoefte aan laadinfrastructuur. Hier kan alleen gemotiveerd van worden afgeweken.
- 3) Toekomstige ontwikkelingen of reconstructies die niet zijn verwerkt in de laadkaart moeten 15% van de parkeerplaatsen van de totale parkeercapaciteit beschikbaar maken voor elektrisch laden, direct bij de oplevering van de ontwikkeling. Hierbij geldt dat voor iedere 100 parkeervakken daarvan ten minste vijftien geschikt worden gemaakt voor elektrisch laden. Hiervoor geldt als drempel een minimum van tien parkeerplaatsen. Hiervoor wordt een laadpaal geplaatst met twee parkeerplaatsen voor elektrisch laden. Met herinrichtingen onder de tien parkeerplaatsen vervalt de norm van 15%. Van deze norm kan alleen gemotiveerd worden afgeweken.
- 4) Bij het exclusief toewijzen van een parkeerplaats voor het laden van een deelauto bij een bestaande laadpaal geldt het bepaalde in artikel 8.

Artikel 11 Verantwoordelijkheden college

- 1) Het college neemt en publiceert verkeersbesluiten, is verantwoordelijk voor inspraak en de juridische procedures, waaronder bezwaarprocedures over verkeersbesluiten.
- 2) Als door een omwonende na inspraak een alternatieve plaats wordt aangedragen, geeft het de gemeente dat door aan MRA-e en aan de indieners van de inspraakreactie. Het college besluit uiteindelijk om een voorgestelde plaats te handhaven of mee te gaan in de alternatieve plaats.
- 3) Het college handhaaft het juiste gebruik van de gereserveerde parkeerplaatsen.

Artikel 12 Private kabels en laadpunten

- 4) Kabels, laadpunten en/of laadpalen die verbonden of aangesloten zijn op de eigen elektrische installatie van woningen, bedrijven of andere gebouwen (Verlengde Private Aansluitingen, of VPA's), zijn niet toegestaan in de openbare ruimte.
- 5) Uitzondering hierop zijn bewoners met een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken voor hun eigen woning. Zij moeten ten minste al een aangewezen gehandicaptenparkeerplaats bezitten en een elektrische auto in het bezit hebben of binnen zes maanden bezitten. Dit kan schriftelijk worden aangevraagd via de gemeente.

Artikel 12 Inwerkingtreding

Deze beleidsregel treedt in werking de dag na bekendmaking daarvan.

Artikel 13 Citeertitel

Deze beleidsregel wordt aangehaald als "Beleidsregel publieke oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen gemeente Ouder-Amstel 2022".

Vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders van Ouder-Amstel op 12 juli 2022.

*R. van Reijswoud
de secretaris*

*J. Langenacker
de burgemeester*

Toelichting

Artikel 4

De MRA-E vervult bij de behandeling van verzoeken meerdere rollen, afhankelijk van de herkomst van het verzoek. De MRA-E is geen commerciële partij. Een beheerder van een oplaadobject is dat wel. De MRA-E vertegenwoordigt de aangesloten gemeenten bij het uitschrijven en bijwerken van een gezamenlijke concessie, waarbinnen laadpalen op kosten van de beheerder geplaatst en onderhouden worden. Daarnaast vertegenwoordigt de MRA-E de beheerder aan wie de concessie is verleend. De MRA-E is dus een schakel tussen de colleges van de aangesloten gemeenten en de beheerder. De MRA-E heeft als doel het ontwikkelen van een dekkend laadnetwerk. Daarom kan zij namens de beheerder van de laadpalen, of namens het college een voorstel doen om het laadnetwerk uit te breiden op grond van het gebruik van bestaande laadinfrastructuur. Voor de plaatsing blijft toch goedkeuring nodig van het college en de beheerder.

Artikel 5

Het college bepaalt met de bepalingen in artikel 5 waar het openbare laadobject geplaatst wordt, in overleg met de beheerder. Daarbij vindt bij het reserveren van de parkeervakken overleg plaats met de verkeersadviseur van de politie. Deze is door de korpschef gemandateerd om advies te geven bij verkeersbesluiten. Bij het indienen van het verzoek kan de gebruiker een voorkeur aangeven voor een plaats. De beslissing blijft aan het college en de beheerder.

Artikel 6

In parkeerschijfzones blijft de parkeerduurlimiet bij een laadobject in principe gelijk aan de rest van de parkeergelegenheden in de bewuste zone. Voor voertuigen met een ontheffing geldt de parkeerduurlimiet niet. Daarom wordt een oplaadpaal in principe alleen in een parkeerschijfzone geplaatst als de indiener van het verzoek een ontheffing voor de zone heeft, of ervoor in aanmerking komt.

Als wenselijk, kan het college de parkeerduurlimiet bij de gereserveerde parkeervakken laten vervallen, door de blauwe lijn te verwijderen. Het tonen van de parkeerschijf of de ontheffing is in dat geval niet meer nodig voor de bewuste parkeervakken.

Artikel 11

Om laadpaalklevers te voorkomen, mag een gereserveerde parkeerplaats bij de oplaadplaats in principe alleen gebruikt worden voor het opladen van elektrische voertuigen. Dat is het geval wanneer dat met bebording staat aangegeven en de laadpaal aangeeft dat het ladenproces loopt. Wanneer het voertuig is opgeladen, verwijdert de gebruiker deze binnen twee uur (120 minuten) van de gereserveerde parkeerplaats nadat het opladen is voltooid. De voorgaande tekst niet van toepassing is op het laadproces tussen 22.00 en 08.00 uur en voor elektrische deelauto's.

Bijlage 1 Beleidsregel publieke oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen gemeente Ouder-Amstel 2022

Voorwaarden ontvankelijkheid verzoek gebruiker 2022:

1. Indiener beschikt niet over een eigen terrein waarop het elektrisch voertuig geparkeerd kan worden. Onder eigen terrein vallen ook (VvE) parkeerplaatsen en/of de (verplichte) mogelijkheid tot het huren/kopen van een parkeerplaats in combinatie met een woning;
2. Indiener beschikt over een parkeervergunning (als van toepassing) in het betreffende vergunningsgebied of komt hiervoor in aanmerking;
3. Indiener beschikt over een ontheffing voor de parkeerschijfzone, of komt hiervoor in aanmerking, met betrekking tot de gewenste plaats binnen het parkeerschijfzonegebied.
4. Indiener woont in de gemeente Ouder-Amstel en staat hier ook ingeschreven, of werkt hier voor tenminste 18 uur per week. In het geval van een werkende Indiener kan gevraagd worden door de gemeente om een vormvrije werkgeversverklaring waarin deze werkduur per week wordt onderschreven door de werkgever;
5. Indiener beschikt over een elektrisch voertuig. Indiener moet dit aantonen door middel van een (voorlopige) koop- of leaseovereenkomst, eigendomsbewijs of document met vergelijkbare bewijskracht. Het document moet aantonen dat de indiener de beschikking heeft over het elektrische voertuig;
6. Per elektrisch voertuig kan maximaal één verzoek worden ingediend.

Daarnaast worden de volgende afwegingen gemaakt:

1. Als al één of meer Oplaadobjecten aanwezig zijn binnen 200 meter loopafstand van het woon- of werkadres, wordt indiener verwezen naar dit Oplaadobject als de Bezettingsgraad van dat Oplaadobject gemiddeld minder dan 35% bedroeg en de stroomafname onder 1000 KWh ligt.
2. Als in de buurt al nieuwe oplaadobjecten in procedure zijn (na akkoord gemeente) wordt hiernaar verwezen, mits deze plaats binnen de gestelde loopafstand is gelegen.
3. Als zich meerdere afgewezen verzoeken in de buurt van het aangevraagde oplaadobject bevinden, kan het nieuwe verzoek een overweging zijn om een nieuw locatievoorstel op te stellen. Eerder afgewezen verzoeken bevinden zich namelijk nog in de database van MRA-e en zijn daarom inzichtelijk.

Bijlage 2 Beleidsregel publieke oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen gemeente Ouder-Amstel 2022

Eisen en criteria locatiebepaling laadpalen 2021

Eisen en criteria van MRA-Elektrisch en gemeenten bij het aanwijzen van een locatie voor een publieke laadpaal of het opstellen van een laadkaart.

Nadat de gemeente een verzoek van een (aanstaande) e-rijder of een datagestuurd verzoek ontvangt en deze goedkeurt, is het belangrijk een geschikte plaats te kiezen voor het realiseren van een laadpaal. Wanneer plaatsbepaling proactief gebeurt en dus op basis van een laadkaart, gelden dezelfde criteria en eisen.

Bij de keuze voor een plaats moet met een aantal veiligheids- en technische aspecten rekening gehouden te worden. Goed geplaatste laadpalen lopen ook minder risico op aanrijdingen en kunnen met minder moeite gerealiseerd worden.

Ook kan de plaats zo gekozen worden dat de gebruikersgroep die bediend wordt met de laadpaal zo groot mogelijk is. Het beoogt een betere acceptatie van laadpalen (er worden geen palen neergezet die nauwelijks gebruikt worden) en effectief gebruik van de openbare ruimte omdat met minder laadpalen meer mensen bediend kunnen worden. Daarnaast is deze benadering ook goed voor de exploitant, omdat zo een laadpaal een betere business case heeft.

Tezamen helpen de verschillende soorten eisen en criteria om de (maatschappelijke) kosten van de ontwikkeling van elektrisch vervoer te beheersen.

De laadpaal wordt geplaatst in het midden tussen twee parkeerplaatsen. Om doorlooptijden te versnellen en de kwaliteit van de laadplaatsen te verhogen, moet bij het kiezen van een nieuwe oplaadlocatie rekening gehouden te worden met verschillende eisen en criteria. We maken een onderscheid tussen eisen en criteria voor de keuze van de plaats. Alle plaatsen moeten aan de eisen voldoen. De criteria sturen de afweging voor de juiste. De eisen en criteria zijn geordend volgens onderstaande thema's. Daarnaast zijn achteraan dit document een aantal veel voorkomende opstellingsvoorbeelden ingevoegd.

1.1 Strategische locatie

Criteria

- Meerdere typen gebruikers mogelijk (woon + werk + bezoek);
- Zichtbaarheid/vindbaarheid;
 - Einde van de straat is zichtbaarder dan midden in de straat;
 - Aan doorgaande weg is zichtbaarder/meer gebruikers dan aan niet-doorgaande weg;
- Invloed op parkeerdruk;
 - Het belang van het efficiënt kunnen gebruiken van een openbaar oplaadnetwerk prevaleert boven een eventuele lokale parkeerdruk, waarbij;
 - Een elektrisch voertuig vaak in de plaats komt van een regulier voertuig, zodat de parkeerdruk in verhouding nagenoeg gelijk blijft;
 - Gezien de continue uitbreiding van het aantal laadvoorzieningen binnen de gemeente een verschuiving van parkeerdruk aannemelijk is in een ruimere omgeving (wijkniveau);
- Hoge bewonersdichtheid;
- Weinig woningen met eigen parkeervoorziening in de buurt;
- Mogelijkheid tot uitbreiding naar laadplein;
- De gemeente stelt zich zo goed mogelijk op de hoogte van eventueel geplande werkzaamheden in het gebied om te voorkomen dat laadpalen op korte termijn verwijderd en/of verplaatst dienen te worden;
- Type parkeerplek, aflopend naar voorkeur;
 - (i) Parkeerplein: Parkeervakken tegenover elkaar, vanaf 4 parkeervakken;
 - (ii) Haaksparkeren;

- (iii) Langsparkeren;
- (iv) Schikstroken.

1.2 Installatie & onderhoud

Eisen

- Onderhoud en installatie moet veilig uitgevoerd kunnen worden (gelet op oriëntatie ten opzichte van verkeersstromen);
- Oplaadobject moet in het midden tussen twee vakken geplaatst te worden;
- Oplaadobject moet op gelijke hoogte (+/- hoogte trottoir) met de parkeervakken geplaatst te worden;
- Oplaadobject moet op gemeentegrond geplaatst te worden;
- Rondom het oplaadobject moet tenminste 50cm ruimte voor onderhoud beschikbaar te zijn;
- Oplaadobject moet minimaal even ver van de boom te staan als de kruin van de boom breed is met een minimum van 1 meter;
- Openbreken van een betonnen- of asfalt weg is niet mogelijk. Boringen onder een betonnen- of asfaltweg zijn alleen mogelijk tot 6 meter;
- Als wel in groenstrook gewenst moet de gemeente zorg te dragen voor;
 - Het op eigen kosten aanbrengen van verharde ondergrond rondom het oplaadobject (bijvoorbeeld rij stoeptegels). Werkzaamheden kunnen tegen meerwerkkosten worden uitgevoerd door exploitant;
 - Het op eigen kosten vrijhouden van minimaal 50cm bosschages/groenwerk rondom het oplaadobject. Werkzaamheden kunnen initieel kosteloos door exploitant worden uitgevoerd;
- Oplaadobject moet niet aanrijdgevoelig opgesteld te worden;
 - Minimale afstand vanaf stoeprand: 1 stoeptegel + band (+/- 45 cm);
 - Als toch gekozen wordt voor plaats met aanrijdrisico, dan moet de exploitant zorg te dragen voor het aanbrengen van aanrijdbeveiliging; de volgende aanrijdbeveiliging is in de concessie inbegrepen;
 - Diamantkoppaaltjes;
 - Als de gemeente een ander soort aanrijdbeveiliging wenst kan de gemeente hier zelf zorg voor dragen of de exploitant kan een andere optie aanrijdbeveiliging tegen een meerprijs laten uitvoeren. Indien gemeente meerwerk door de exploitant wil laten verzorgen, moet dit in de precheck van het locatievoorstel worden aangegeven (zie MRA-e portaal).

Criteria

- Kortst mogelijke afstand tot aanwezige laagspanningskabel (LS-net) en bij voorkeur binnen 25 meter;
- Minimale hoeveelheid noodzakelijke weg/bosschage- oprekkingen;
 - LS-stroomkabel bij voorkeur aan dezelfde kant van de weg als het oplaadobject;
- Het voorkomen van beschadiging van boomwortels en bomen, niet onder de kruin van een boom;
- Niet tussen het struikgewas of (boom)wortels;
- Werkzaamheden dienen op gemeentegrond uitgevoerd te kunnen worden;
- Laadpalen kunnen niet worden geplaatst op een schuin talud.

1.3 Gebruiksvriendelijkheid & veiligheid

Eisen

- Minimale doorgang van het trottoir na plaatsing oplaadobject: 120 cm (4 stoeptegels 30 x 30 cm);
 - Bij uitzondering kan er een doorloopruimte van 90 cm (3 stoeptegels van 30x30cm) geaccepteerd worden. Het oplaadobject en het verkeersbord betreffen een puntversmalling van minder dan 50x50cm waardoor bij uitzondering ook een minimale effectieve breedte van 90 cm aangehouden kan worden.

- Ook een uitstapstrookje is een uitzondering, want hier hoeft geen kinderwagen of rollator langs;
- Voorkomen van wegversperring voor aanrijdroutes van hulpdiensten.

Criteria

- Voorkomen struikelgevaar door kabels;
 - Streven naar minimale afstand van parkeervakken tot oplaadobject;
- Haakse en parallel gelegen parkeervakken worden geprefereerd boven parkeervakken die schuin aan de weg zijn gepositioneerd;
- Het voorkomen van belemmering voor doorstroming van het overige wegverkeer, langzame verkeersstromen etc.;
- Het voorkomen van oplaadobjecten aan hoofdverkeerswegen;
- Het voorkomen van oplaadobjecten in gebieden met een afwijkend parkeerregime (zoals blauwezones, winkelstraten of andere plaatsen met een parkeerduurbeperking);
- Het oplaadobject wordt bij voorkeur niet geplaatst voor de deur of het raam van een woonhuis. We hanteren de volgende oriëntatie t.o.v. bebouwing, aflopend naar voorkeur:
 - (i) Blinde gevel;
 - (ii) Zijgevel;
 - (iii) Voorgevel;
- Oplaadobject niet dichtbij andere objecten in de openbare ruimte zoals fietsenrekken, vuilcontainers, struiken, bomen en straatmeubilair;
- Houd rekening met de toegankelijkheid van het laadobject voor minder valide e-rijders;
 - Zo mogelijk bij een al aanwezige gereserveerde mindervalide parkeerplaats;
 - Bij voorkeur niet midden tussen andere parkeervakken (i.v.m. ruimte voor uitstappen);
 - Bij voorkeur zo dicht mogelijk in de buurt van meest gebruikte bestemming.

1.4 Vergunningscriteria

Onderstaand het type vergunningen (inclusief doorlooptijden) waarmee rekening gehouden moet worden in de locatiekeuze. Des te meer vergunningen noodzakelijk zijn, des te langer de doorlooptijd is tot realisatie oplaadobject en des te hoger de onzekerheid over het verkrijgen van de nodige vergunningen.

- Tracélengte & wegoversteken (40 werkdagen);
- WIOR (>25m). WIOR staat voor Werken in de Openbare Ruimte. Er is een vergunning nodig als u de grond gaat openbreken;
- Breekvergunning. Het is een vergunning om in de grond te mogen breken, ook wel opbreekvergunning genoemd;
- Persing/boring. Het is een vergunning voor een gestuurde boring. Hierbij wordt vooraf gekeken over niet overige infra in de grond wordt geraakt;
- Open ontgraving. Bij het open graven van de grond, heb je vaak een graafvergunning nodig. Voorafgaand is hier een klik melding voor nodig, omdat er wordt gekeken of er geen leidingen in de grond worden geraakt;
- Bodemonderzoek/vervuilde grond/BUS-melding (=Besluit Uniforme Sanering);
- Verkeersplan (omleiding);
- ProRail (40-65 werkdagen);
 - 11 meter uit hart spoor;
 - Oversteek onder spoor door;
- Rijkswaterstaat en waterschappen (40-65 werkdagen);

Dijken en waterlichamen. Hierbij is een vergunning nodig, omdat alles wat aan aangrenzend water is gelegen zoals o.a. dijkliggers gegraven moet worden;

Rijkswegen;

Van oktober tot april dijksluiting;

- Zakelijk recht (maatwerk);
Kruising privaat terrein;
Recht van overpad.

1.5 Laadkaarten

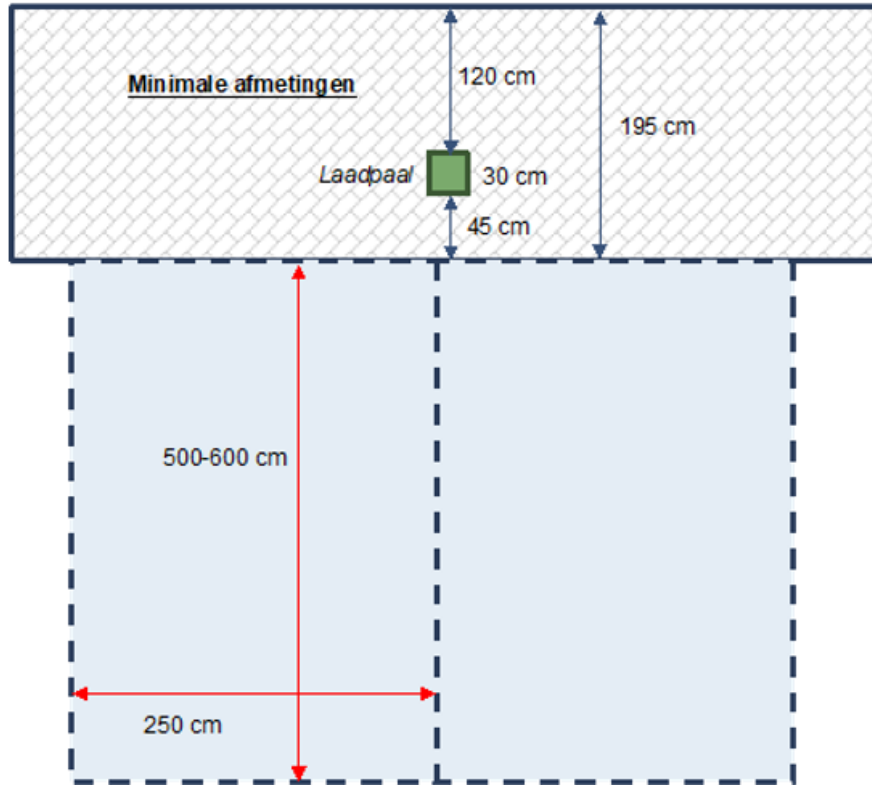
Bij het opstellen van laadkaarten worden vooraf strategische plaatsen bepaald voor een laadpaal. Hieronder worden de volgende aanvullende criteria bij het opstellen van laadkaarten benoemd:

- Binnen door gemeente bepaalde reële loopafstand (zie beleidsregel) van potentiële vraag vanaf het woon- of werkadres van bewoners of forenzen;
- Doelgroep stuurt de plaatsen van het oplaadobject;
 - (i) Bewoners (dominante doelgroep) centraal in de wijk;
 - (ii) Bezoekers/ forenzen (dominante doelgroep): zichtlocatie;
- Bij voorkeur privaat laden boven publiek of semipubliek laden;
- Laadpalen mogen worden geplaatst in een blauwe zone wanneer de dominante laadbehoefte van bezoekers komt (2 uur parkeren is dan acceptabel), plaatsen in blauwe zones wordt vermeden wanneer de laadvraag van bewoners en forenzen komt;
- Bij locatiebepaling van meer dan één Oplaadobject hanteren we ten behoeve van een balans tussen spreiding en verdichting de volgende logica;
 - (i) Binnen elk hexagoon van 200m diameter: 2 plaatsen, daarna clustering;
 - (ii) Minimaal aantal geclusterde laadpunten: 4 laadpunten;
 - (iii) Maximaal aantal geclusterde laadpunten: 8 laadpunten;
- Voor de realisatie van clusters van Oplaadobjecten hanteren we dezelfde eisen en criteria als voor reguliere laadpalen, maar in het bijzonder zijn de volgende criteria relevant;
 - (i) Goede zichtbaarheid vanaf doorgaande weg, niet verscholen in de wijk;
 - (ii) Meerdere typen gebruikers mogelijk (woon + werk + bezoek etc.);
 - (iii) Voldoende aantal parkeerplekken in de wijk zodat er nog voldoende parkeerruimte is voor voertuigen op fossiele brandstof;
- Laadpalen mogen in het centrum worden geplaatst;
 - Wanneer het mogelijk is om uit wijken naar laadlocatie buiten het hart van de stad (waarbij loopafstand van 200-300m niet in geding komt), dan heeft dit de voorkeur;
- Concentratie of dekking: eerst zorgen voor een dekkend netwerk en dan pas clusteren.

1.6 Opstellingsvoorbeelden

Onderstaande opstellingsvoorbeelden zijn een concrete toepassing van de verschillende criteria en eisen, ze maken op zich geen onderdeel uit van het toetsingskader.

#1 - Opstellingsvoorbeeld: plaatsing oplaadobject op trottoir



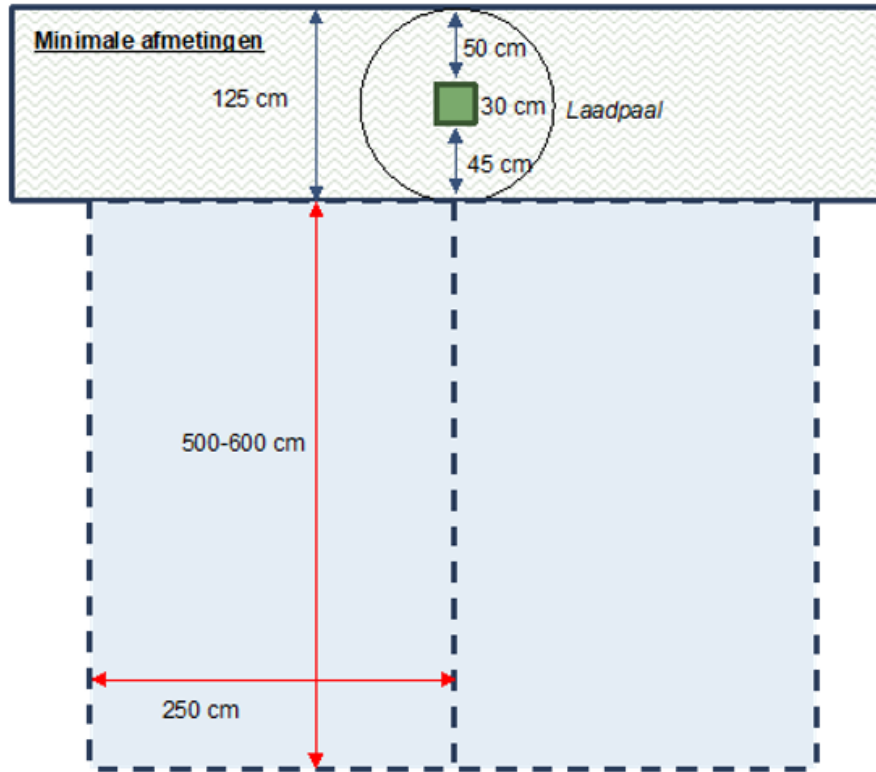
Toelichting minimale afmetingen zoals weergegeven in afbeelding:

- Minimale afmetingen parkeervak: 500 x 250 cm¹ ;
- Lengte bestelbussen: ~600 cm;
- Minimale doorloopruimte o.b.v. beleidsregels: 120 cm (+/- 4 stoeptegels);
- Oppervlak oplaadobject: ~1 stoeptegels² (30 x 30 cm);
- 50 cm ruimte rondom om het oplaadobject voor werkzaamheden;
- Minimale afstand tussen oplaadobject en parkeervak: +/- 45 cm (1 stoeptegels + trottoirband);
- Let op: in nieuwbouwwijken kom het steeds vaker voor dat een stoep een afmeting heeft van max. 180 cm, in dit geval kan overwogen worden om toch de afstand van parkeervak tot laadpaal in te korten om wel de beoogde doorloopruimte van 90 - 120 cm te bereiken, dit moet per geval te worden beoordeeld.

#2 - Opstellingsvoorbeeld #2: plaatsing oplaadobject op vrije/ groene ruimte

1) Bron: ASVV (CROW) 2012

2) De breedte/diepte van de laadpalen varieert maar is doorgaans tussen de 20-25 cm.

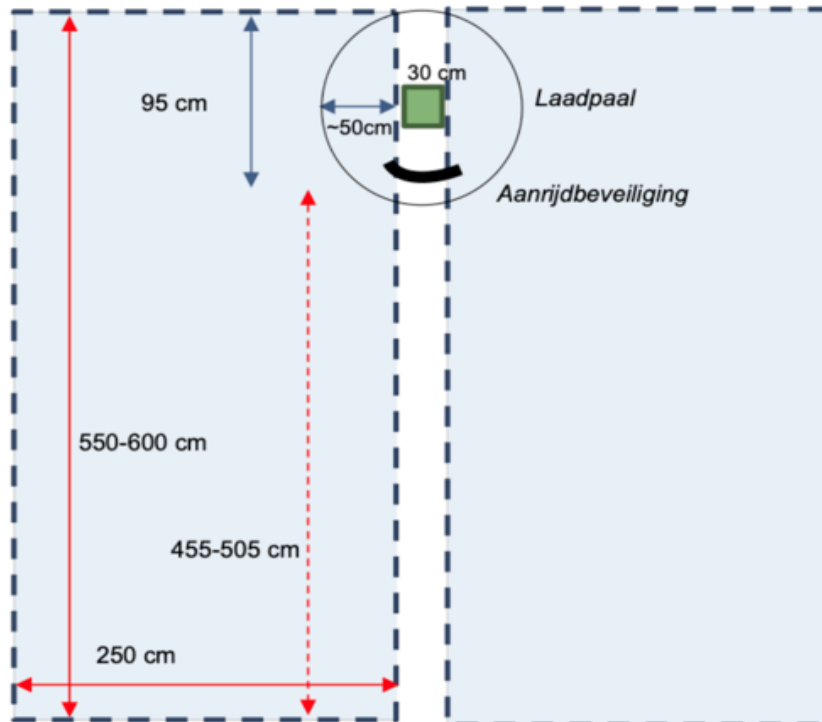


Toelichting minimale afmetingen zoals weergeven in afbeelding:

- Minimale afmetingen parkeervak 500 x 250 cm;
- Lengte bestelbussen: ~600 cm;
- Minimale doorloopruimte o.b.v. beleidsregels 120 cm (+/- 4 stoeptegels);
- Oppervlak oplaadobject ~1 stoeptegel (30 x 30 cm);
- 50 cm ruimte rondom om het oplaadobject voor werkzaamheden;
- Minimale afstand tussen oplaadobject en parkeervak: +- 45 cm (1 stoeptegel + trottoirband).

#3 - Opstellingsvoorbeeld: plaatsing oplaadobject in parkeervak (incl. aanrijdbeveiliging)

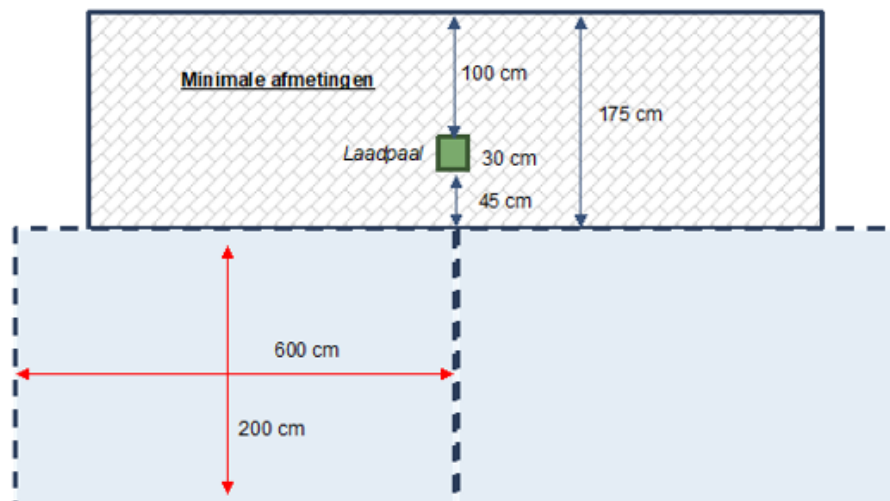
Minimale afmetingen



Toelichting minimale afmetingen zoals weergegeven in afbeelding:

- Minimale afmetingen parkeervak 500+50 x 250 cm, -, 50 cm extra i.v.m. oversteek voertuig uit parkeervak;
- Lengte bestelbussen: ~600 cm;
- Oppervlak oplaadobject ~1 stoeptegels (30 x 30 cm);
- 50 cm ruimte rondom oplaadobject voor werkzaamheden.

#4 - Opstellingsvoorbeeld: plaatsing oplaadobject bij langs parkeervakken



Toelichting minimale afmetingen zoals weergegeven in afbeelding:

- Minimale afmetingen parkeervak: 200 x 600 cm;
- Lengte bestelbussen: ~600 cm;

-
- Minimale doorloopruimte o.b.v. beleidsregels: 120 cm (+/- 4 stoeptegels), hier is de uitzondering voor minimaal 90 cm toegepast;
 - Oppervlak oplaadobject: ~1 stoeptegel (30 x 30 cm);
 - 50 cm ruimte rondom om het oplaadobject voor werkzaamheden;
 - Minimale afstand tussen oplaadobject en parkeervak: +- 45 cm (1 stoeptegel + trottoirband).

Bijlage 3

Voorwaarden data-gestuurd bijplaatsen 2022

Een data-gestuurd verzoek wordt geaccepteerd als voldaan wordt aan de volgende voorwaarden:

- Monitoringdata toont aan dat een oplaadobject:
 - Een gemiddeld maandelijks afzetvolume heeft van meer dan 1000 kWh over een periode van drie voorgaande maanden én;
 - Een gemiddelde bezettingsgraad heeft van 35% of meer.
- Binnen 200 meter loopafstand van het betreffende oplaadobject is geen ander oplaadobject in procedure (na akkoord gemeente);
- Binnen 200 meter loopafstand van het betreffende oplaadobject is geen ander oplaadobject in bedrijf dat:
 - Een gemiddeld maandelijks afzetvolume heeft van minder dan 1000 kWh over een periode van drie voorgaande maanden of;
 - Een gemiddelde bezettingsgraad heeft van 35% of minder.