

## **Besluit van het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Edam-Volendam tot vaststelling van beleidsregels voor de uitvoering van artikelen 15 en 18 van de Wegenverkeerswet 1994 en de daarop gebaseerde artikelen van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer en het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (Beleidsregels elektrisch laden Edam-Volendam)**

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Edam-Volendam;

gelet op de artikelen 4:81, eerste lid, 4:83 en 1:3, vierde lid, van de Algemene wet bestuursrecht;

gelet op de artikelen 15 en 18 van de Wegenverkeerswet 1994;

overwegende dat het wenselijk is om beleidsregels vast te stellen omtrent de afweging van belangen, de vaststelling van feiten en de uitleg van de artikelen 15 en 18 van de Wegenverkeerswet 1994 bij het nemen van verkeersbesluiten ten behoeve van het plaatsen van een laadvoorziening voor elektrisch aangedreven voertuigen;

dat het faciliteren van de ontwikkeling van het elektrisch vervoer als beleidsuitgangspunt opgenomen is in het Verkeersplan;

dat daaraan invulling wordt gegeven door het opladen van elektrische vervoermiddelen in de openbare ruimte mogelijk te maken;

dat het wenselijk is om beleidsregels vast te stellen over locatiekeuze en procedure voor infrastructuur voor het opladen van elektrische voertuigen;

### **B E S L U I T:**

vast te stellen de **Beleidsregels elektrisch laden Edam-Volendam**.

### **Artikel 1 Definities**

In deze regeling wordt verstaan onder:

- elektrisch voertuig: een motorvoertuig als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onder c van de Wegenverkeerswet 1994, 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.
- laadkaart: een document dat door het college is vastgesteld waarop op wijk- of gemeenteniveau meerdere oplaadlocaties zijn aangegeven die de gemeente in de toekomst beoogd te gebruiken voor het uitbreiden van het aantal oplaadlocaties.
- opladen: het opladen van de batterij van het elektrisch voertuig, waarbij de stekker in het oplaadpunt en in het elektrisch voertuig zit en het laadproces actief is.
- oplaadpunt: een connector waarmee door middel van een laadkabel de verbinding met het elektrische voertuig gemaakt wordt.
- oplaadobject: een openbare voorziening waar het elektrische voertuig kan worden opgeladen, voorzien van één of meerdere laadpunten.
- oplaadlocatie: een locatie in de openbare ruimte van de gemeente waar een oplaadobject en één of twee parkeerplaatsen met bebording en eventueel belijning ten behoeve van het opladen van elektrische voertuigen aanwezig zijn.
- oplaadinfrastructuur: het geheel van oplaadlocaties, aansluitingen op het elektriciteitsnet en andere voorzieningen in de openbare ruimte op of aan de weg bestemd voor het opladen van elektrische voertuigen.
- bezettingsgraad: gerealiseerde connectietijd per oplaadobject in drie voorgaande kalendermaanden, gedeeld tot de totale tijd in drie voorgaande kalendermaanden, maal het aantal oplaadpunten op het oplaadobject of cluster van oplaadobjecten.
- beheerder: een partij die op grond van een aanbesteding, of een andere overeenkomst, bevoegd is tot het plaatsen, beheren en/of exploiteren van oplaadobjecten.

- 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 de elektriciteit wordt getransporteerd en met de verzorging van de aansluiting op dat net.
- gebruiker:
  - een particulier die eigenaar is van een elektrisch voertuig en woonachtig is in de gemeente Edam-Volendam;
  - een particulier die per week 18 uur of meer werkt in de gemeente Edam-Volendam;
  - een in de gemeente Edam-Volendam gevestigd bedrijf en/of organisatie welke eigenaar is van één of meerdere elektrische voertuigen;
  - een aanbieder van een deelautodienst.
- verzoek: een ingediende aanvraag van een gebruiker om een extra oplaadobject te realiseren, dan wel een door het college of beheerder kenbaar gemaakt verzoek tot realisatie van een extra oplaadobject.
- reserveren: bij besluit een parkeerplaats aanwijzen waar alleen elektrische voertuigen mogen parkeren om op te laden.
- college: het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Edam-Volendam.
- indiener: gebruiker die een aanvraag voor een oplaadobject heeft ingediend bij het college.

## Artikel 2 Samenwerking MRA-Elektrisch

1. Voor het stimuleren van elektrisch vervoer en de realisatie van oplaadlocaties is het college een samenwerking aangegaan met MRA-Elektrisch. MRA-Elektrisch (MRA-E) is een samenwerkingsverband van overheden in de provincies Noord-Holland, Flevoland en Utrecht: samen regio Noordwest. MRA-E stimuleert het elektrisch rijden in deze regio om beleidsdoelen rond luchtkwaliteit en klimaat te realiseren. De samenwerking heeft betrekking op de procedure van het behandelen van een verzoek, de locatiebepaling, de inkoop van oplaadobjecten en het bijbehorend beheer, onderhoud en diensten en de onderlinge afspraken over de verdeling van de bijbehorende werkzaamheden. De 'Voorwaarden deelname inkoop oplaadinfrastructuur MRA-Elektrisch 2019' of een opvolger van deze voorwaarden zijn hierbij van toepassing.
2. Het college behoudt de mogelijkheid om verzoeken die niet via de MRA-E zijn ingediend, afzonderlijk te behandelen.

## Artikel 3 Laadkaart

Het college kan locaties aanwijzen op een laadkaart, waarmee deze locaties als toekomstige oplaadlocaties worden aangemerkt. Bij de besluitvorming tot het aanwijzen van oplaadlocaties zijn artikelen 5-8 van toepassing.

## Artikel 4 Verzoek om plaatsing van een laadvoorziening

1. Als ontvangstdatum van een verzoek geldt de datum waarop het verzoek volledig is ingediend. De ontvankelijkheid van een verzoek door de gebruiker wordt getoetst aan de voorwaarden uit bijlage 1: 'Voorwaarden beoordeling verzoek gebruiker'.
2. Een verzoek om plaatsing van een oplaadobject wordt ingediend door een gebruiker, een beheerder of het college.
3. Het college dient een verzoek in als zij de wens heeft om op een specifieke locatie een oplaadobject te realiseren. Het college maakt het verzoek bekend bij MRA-E, die het verzoek toetst aan de in bijlage 3 'Voorwaarden voor het data-gestuurd bijplaatsen'. Bij een verzoek over een specifieke locatie 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 het college.
4. De beheerder kan een via de MRA-E verzoek indienen bij het college als het gebruik van de bestaande laadinfrastructuur dat rechtvaardigt. Het college toetst het verzoek aan de voorwaarden in bijlage 3 'Voorwaarden data-gestuurd bijplaatsen'.

## Artikel 5 Afwegingen bij het bepalen van de locatie en voor het nemen verkeersbesluit

1. Het college kiest op basis van een verzoek een oplaadlocatie voor het realiseren van een oplaadobject. Het college toetst het verzoek daarbij aan de criteria in bijlage 2 'Eisen en criteria locatiebepaling laadpalen', en aan de hieronder vermelde criteria.
2. Het college reserveert geen parkeervakken indien er binnen een loopafstand van 250 meter van de voorgestelde locatie reeds voldoende laadinfrastructuur aanwezig is, en waarvan de bezettingsgraad het gebruik door de indiener toelaat, of op de planning staat aangelegd te worden. In overleg met de beheerder wordt deze afstand desgewenst verlaagd tot 200 meter.
3. Het college keurt een verzoek goed of af, of wijst een andere locatie aan, rekening houdend met:
  - a. de aanwezigheid van geschikte parkeervakken binnen de onder punt 1 genoemde loopafstand;
  - b. de lokale verkeerssituatie en het effect op de verkeersveiligheid;
  - c. de ligging en afmetingen van de parkeervakken;

- d. de mogelijkheid om vanuit twee naast elkaar liggende parkeervakken te kunnen opladen;
  - e. de parkeerdruk;
  - f. het effect van een oplaadlocatie op het straatbeeld;
  - g. de aanwezigheid van een laagspanningskabel in de nabijheid van het parkeervak;
  - h. een op de planning staande herinrichting of herontwikkeling van het gebied; of
  - i. de vindbaarheid en toegankelijkheid van de oplaadlocatie.
4. De gemeente moet wegbeheerder zijn en de ondergrond moet eigendom zijn van de gemeente. In elk ander geval kan het college geen verkeersbesluit nemen.
  5. Het college trekt een verkeersbesluit in:
    - a. als er in de praktijk niet of nauwelijks gebruik wordt gemaakt van het oplaadpunt;
    - b. de beheerder zich niet houdt aan de verantwoordelijkheden of andere voor hem zijnde bepalingen die vermeld zijn in deze beleidsregel of overeenkomst.
  6. Het college kan afwijken van het bepaalde in dit artikel als ze dat in het belang acht van de ontwikkeling van een laadnetwerk, of het garanderen van de beschikbaarheid van een laadpunt.

#### **Artikel 6 Parkeerregulering**

1. Verzoeken voor openbare oplaadlocaties in gereguleerd gebied, zijnde vergunninghouders en parkeerschijfzones, worden alleen ingewilligd als de indiener in het bezit is van een vergunning of ontheffing voor de betreffende reguleringsvorm.
2. Als een elektrisch voertuig binnen een parkeervergunningzone op een daarvoor bestemde parkeerplaats wordt opgeladen, is de berijder van het voertuig in het bezit van een zichtbare parkeervergunning voor de betreffende zone.
3. Als een elektrisch voertuig binnen een parkeerschijfzone op een daarvoor bestemde parkeerplaats wordt opgeladen, is de parkeerduurlijmiet voor voertuigen zonder ontheffing voor de betreffende zone:
  - a. van kracht bij parkeerplaatsen waar een blauwe lijn zichtbaar is;
  - b. niet van kracht bij parkeerplaatsen waar geen blauwe lijn zichtbaar is.

#### **Artikel 7 Verantwoordelijkheden beheerder**

1. De beheerder plaatst en onderhoudt het oplaadobject, en sluit het oplaadobject aan op het elektriciteitsnetwerk.
2. De beheerder zorgt voor de daarvoor benodigde vergunningen.
3. De oplaadpaal en –infrastructuur voldoet aan alle daaraan gestelde (nationale en internationale) veiligheidseisen. De beheerder is aansprakelijk voor alle schade die door het gebruik van de oplaadpaal of andere oplaadinfrastructuur of anderszins aan derden wordt veroorzaakt.
4. De Gemeente Edam-Volendam is niet aansprakelijk voor eventuele schade die door de oplaadpaal of andere infrastructuur is veroorzaakt. De beheerder vrijwaart hiervoor de gemeente. De beheerder verzekert zich voor schade voor ten minste een bedrag van € 1.000.000,- per gebeurtenis.
5. De beheerder van de oplaadpaal is 24 uur per dag bereikbaar voor het melden van storingen.

#### **Artikel 8 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 naar aanleiding van inspraak een alternatieve locatie wordt aangedragen, geeft het college dat door aan MRA-E en aan de indieners van de inspraakreactie.
3. Het college handhaaft het juiste gebruik van de gereserveerde parkeerplaatsen.

#### **Artikel 9 Verkeersbesluit**

1. Het college neemt na de definitieve locatiebepaling een verkeersbesluit waarbij twee parkeervakken worden gereserveerd voor het laden van een elektrisch voertuig.
2. Het college kan besluiten om bij een oplaadlocatie één parkeervak te reserveren.
3. Het tweede parkeervak wordt gereserveerd als van de oplaadlocatie, gedurende drie kalendermaanden
  - a. de bezettingsgraad 40% of meer is; of
  - b. 25 maal per maand of vaker gebruik wordt gemaakt.
4. Het college kan een parkeervak bij een oplaadlocatie reserveren voor een deelauto.

#### **Artikel 10 Particuliere laadinfrastructuur**

1. Het college verleent geen medewerking aan het realiseren van openbare oplaadinfrastructuur, als de indiener de mogelijkheid heeft om op eigen terrein te parkeren. Deze gebruikers worden geacht een particulier laadpunt te realiseren of gebruik te maken van bestaande laadinfrastructuur.
2. Particuliere laadinfrastructuur wordt op particulier terrein gerealiseerd.

**Artikel 11 Inwerkingtreding**

Dit besluit treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het gemeenteblad.

**Artikel 12 Citeertitel**

Dit besluit wordt aangehaald als: Beleidsregels elektrische laadinfrastructuur Edam-Volendam.

*Aldus vastgesteld in de collegevergadering van 22 februari 2022,  
het college van burgemeester en wethouders van Edam-Volendam,  
de secretaris,  
H. van der Woude.  
de burgemeester,  
L.J. Sievers.*

## **Toelichting**

### **Algemeen**

De gemeente Edam-Volendam wil schone mobiliteit stimuleren. Elektrisch vervoer maakt daarvan deel uit, daar het bijdraagt aan het behalen van (inter)nationale en lokale doelstellingen om emissievrij te rijden.

Om te komen tot de plaatsing van een oplaadpaal zijn gemeentelijke besluiten nodig. Nadat de gemeente met de beheerder een locatie overeen is gekomen regelt de gemeente middels een verkeersbesluit het gebruik van de parkeerplaatsen rondom de laadvoorziening. In het verkeersbesluit wijst het college de betreffende parkeerplaats(en) aan voor het exclusieve gebruik voor het laden van elektrische auto's. Verkeersbesluiten waarmee een parkeergelegenheid wordt gereserveerd voor het opladen van elektrische voertuigen treden in werking op het moment dat de oplaadlocatie inclusief de in het verkeersbesluit vermelde bebording is gerealiseerd. Op het moment dat het verkeersbesluit is gepubliceerd, kunnen de overige benodigde vergunningen worden aangevraagd.

Er bestaat behoefte aan richtlijnen in het beleid om particulieren, bedrijven, en aanbieders van laadinfrastructuur duidelijkheid te geven over de voorwaarden waaronder de gemeente medewerking verleent aan het realiseren van laadinfrastructuur in de openbare ruimte. Voor het aanwijzen van locaties voor oplaadobjecten is het noodzakelijk om aanvragen consequent en eenduidig te kunnen beoordelen.

### **Artikelsgewijs**

#### **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. Om die reden 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 desondanks goedkeuring nodig van het college en de beheerder.

#### **Artikel 5**

Het college bepaalt aan de hand van 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. Deze toetst eveneens aan de gevolgen van een oplaadobject voor de verkeersveiligheid. Bij het indienen van het verzoek kan de gebruiker een voorkeur aangeven voor een locatie. De beslissing blijft aan het college en de beheerder.

#### **Artikel 6**

Parkeerregulering kan ten koste gaan van de toegankelijkheid en gebruiksvriendelijkheid van een oplaadobject. Daarom worden er normaal gesproken geen openbare oplaadobjecten geplaatst bij parkeervakken die reeds zijn gereserveerd voor vergunninghouders. Vergunninghouders kunnen wel een laadpaal aanvragen. In het geval een dergelijke aanvraag wordt goedgekeurd, zal het oplaadobject geplaatst worden bij een openbare parkeergelegenheid.

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

Indien wenselijk, kan het college de parkeerlimiet 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 8**

Om laadpaalklevers te voorkomen, mag een gereserveerde parkeerplaats bij de oplaadlocatie in principe alleen gebruikt worden voor het opladen van elektrische voertuigen. Dat is het geval wanneer dat met bebording staat aangegeven. Wanneer het voertuig is opgeladen, verwijdert de gebruiker deze binnen een uur van de gereserveerde parkeerplaats nadat het opladen is voltooid. Om praktische redenen gebeurt handhaving hierop niet tussen 22:00 en 07:00 uur.

#### **Artikel 10**

Particuliere laadpunten worden op eigen terrein gerealiseerd. Hiervoor is geen toestemming van het college voor nodig. De plaatsing van particuliere oplaadobjecten in de openbare ruimte is omwille van de veiligheid voor het verkeer en vanwege de onwenselijkheid van particuliere kabels over en onder de openbare weg niet toegestaan.

Het hebben van laadkabel in, op of over de weg kan gereguleerd zijn op basis van artikel 2:10 van de Algemene plaatselijke verordening Edam-Volendam. Dat is geduid in de nadere regels terrassen, uitstallingen, reclame- en overige objecten op of aan de weg Edam-Volendam.

### **Bijlage 1 Voorwaarden beoordeling verzoeken gebruiker**

1. Indiener beschikt niet over een eigen terrein waarop het Elektrisch voertuig geparkeerd kan worden. Onder eigen terrein vallen ook (VvE-) parkeerplaatsen of de (verplichte) mogelijkheid tot het huren of kopen van een parkeerplaats in combinatie met een woning.
2. Indiener beschikt over een parkeervergunning (indien van toepassing) in het betreffende vergunningsgebied.
3. Indiener woont of werkt minimaal 18 uur per week in de gemeente Edam-Volendam.
4. Indiener beschikt over een Elektrisch voertuig. Indiener toont dit aan met een (voorlopige) koop- of leaseovereenkomst, eigendomsbewijs of document met vergelijkbare bewijskracht. Het document toont aan dat de indiener de beschikking heeft tot het Elektrische voertuig.
5. Per Elektrisch voertuig wordt maximaal één verzoek ingediend.
6. Als al één of meer Oplaadobjecten aanwezig zijn binnen 250 meter loopafstand, wordt indiener verwezen naar dit Oplaadobject als de Bezettingsgraad van dat Oplaadobject gemiddeld minder dan 50% bedraagt
7. Het college kan besluiten om de bovengenoemde maximale loopafstand te verminderen tot 200 meter.
8. Als er één parkeervak is gereserveerd, wijst het college een tweede parkeervak aan indien de Bezettingsgraad van het reeds gereserveerde parkeervak hoger dan 40% is gedurende twee voorgaande maanden of langer;
9. Als in de buurt al nieuwe Oplaadobjecten in procedure zijn, wordt hiernaar verwezen, mits deze locatie binnen de gestelde loopafstand is gelegen.
10. 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.

## Bijlage 2 Eisen en criteria locatiebepaling laadpalen

*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 het college een verzoek van een (aanstaande) e-rijder of een data gestuurd verzoek ontvangt en deze goedkeurt, is het belangrijk een geschikte locatie te kiezen voor het realiseren van een laadpaal. Wanneer locatiebepaling proactief gebeurt, op basis van een laadkaart, gelden dezelfde criteria en eisen. Bij de keuze voor een locatie dient er 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 locatie zodanig 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. Tegenwoordig 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 laadlocaties te verhogen, dient 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 locatie. Alle locaties moeten aan de eisen voldoen. De criteria sturen de afweging voor de juiste locatie. De eisen criteria zijn geordend volgens onderstaande thema's. Daarnaast zijn achteraan dit document een aantal veel voorkomende opstellingsvoorbeelden ingevoegd. Omdat niet in alle gevallen een laadoplossing de vorm van een laadpaal heeft (in de zin van een zuil of sokkel), verwijzen we in onderstaande lijst naar Opladobjecten in plaats van laadpalen.

### 1.1 Strategische locatie

#### Criteria

1. Meerdere typen gebruikers mogelijk (woon + werk + bezoek);
2. 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;
3. Invloed op parkeerdruk;
  - Het belang van het efficiënt kunnen gebruiken van een openbaar oplaadnetwerk prevaleert boven een eventuele lokale parkeerdruk, waarbij;
    - een elektrisch voertuig veelal 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);
4. Hoge bewonersdichtheid;
5. Weinig woningen met eigen parkeervoorziening in de buurt;
6. Mogelijkheid tot uitbreiding naar laadplein;
7. 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;
8. Type parkeerplek, aflopend naar voorkeur;
  - (i) Parkeerplein: Parkeervakken tegenover elkaar, vanaf 4 parkeervakken;
  - (ii) Haaksparkeren;
  - (iii) Langsparkeren;
  - (iv) Schikstroken.

### 1.2 Installatie & onderhoud

#### Eisen

1. Onderhoud en installatie moet veilig uitgevoerd kunnen worden (gelet op oriëntatie ten opzichte van verkeersstromen);
2. Opladobject wordt zo veel mogelijk in het midden tussen twee vakken geplaatst;
3. Opladobject wordt zo veel mogelijk op gelijke hoogte (+/- hoogte trottoir) met de parkeervakken geplaatst;
4. Opladobject wordt op gemeentegrond geplaatst;
5. Rondom de Opladobject dient tenminste 50cm ruimte voor onderhoud beschikbaar te zijn;
6. Het Opladobject dient minimaal even ver van de boom te staan als de kruin van de boom breed is met een minimum van 1 meter;



7. Openbreken van een betonnen of asfaltweg is niet mogelijk. Boringen onder een betonnen- of asfaltweg zijn alleen mogelijk tot 6 meter;
8. Indien wel in groenstrook gewenst dient 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 50 cm bosschages/groenwerk rondom de het Oplaadobject. Werkzaamheden kunnen initieel kosteloos door exploitant worden uitgevoerd;
9. Oplaadobject dient niet aanrijdgevoelig opgesteld te worden;
  - Minimale afstand vanaf stoeprand: 1 stoeptegel + band (+/- 45 cm);
  - Indien toch gekozen wordt voor locatie met aanrijdrisico, dan dient de exploitant zorg te dragen voor het aanbrengen van aanrijdbeveiliging; de volgende aanrijdbeveiliging is in de concessie inbegrepen;
10. Diamantkoppaaltjes;
  - Indien 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

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

#### 1.3 Gebruiksvriendelijkheid en veiligheid

##### Eisen

1. Minimale doorgang van het trottoir na plaatsing Oplaadobject: 120 cm (4 stoeptegels 30 x 30 cm);
  - Bij uitzondering kan er een doorloopruijme 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;
2. Voorkomen van wegversperring voor aanrijdroutes van hulpdiensten.

##### Criteria

1. Voorkomen struikelgevaar door kabels;
  - Streven naar minimale afstand van parkeervakken tot Oplaadobject;
2. Haakse en parallel gelegen parkeervakken worden geprefereerd boven parkeervakken die schuin aan de weg zijn gepositioneerd;
3. Het voorkomen van belemmering voor doorstroming van het overige wegverkeer, langzame verkeersstromen etc.;
4. Het voorkomen van Oplaadobjecten aan hoofdverkeerswegen;
5. Het voorkomen van Oplaadobjecten in gebieden met een afwijkend parkeerregime (zoals blauwezones, winkelstraten of andere locaties met een parkeerdurbeperking);
6. 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;

7. Oplaadobject niet in de directe nabijheid van andere objecten in de openbare ruimte zoals fietsenrekken, vuilcontainers, struiken, bomen en straatmeubilair;
8. Houd rekening met de toegankelijkheid van het laadobject voor minder valide e-rijders;
  - Zo mogelijk bij een reeds 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 voor zover bekend) waarmee rekening gehouden dient te 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.

1. Tracélengte en wegoversteken (8 weken);
2. De AVOI (Algemene Verordening Ondergrondse Infrastructuur) bepaalt dat er een instemmingsbesluit en/of een meldingsplicht van toepassing is, afhankelijk van de te overbruggen afstand tot de laagspanningskabel;
3. (Weg)opbreekvergunning om in de grond te mogen breken;
4. Vergunning voor persing/ gestuurde boring. Hierbij wordt vooraf gekeken over niet overige infra in de grond wordt geraakt;
5. Open ontgraving. Bij het open graven van de grond, is altijd een meldingsplicht van toepassing. Voorafgaand is hier een klik melding voor nodig, omdat er wordt gekeken of er geen leidingen in de grond worden geraakt;
6. Bodemonderzoek/vervuilde grond/BUS-melding (=Besluit Uniforme Sanering)
7. Verkeersplan (omleiding);
8. ProRail (40-65 werkdagen);
  - 11 meter uit hart spoor;
  - Oversteek onder spoor door;
9. Vergunningen bij Rijkswaterstaat en waterschappen (40-65 werkdagen); voor werkzaamheden aan dijk en waterlichamen, en rijkswegen;
10. Zakelijk recht (maatwerk); indien het trace particulier grondgebied doorkruist
11. Na aanleg van kabels en leidingen stemt de netbeheerder recht van opstal met het college af.
12. De aannemer welke voedingskabels aanlegt dient mandaat te hebben voor het aanvragen van een instemmingsbesluit/melding in platform MOOR. Deze conformeert zich aan legeskosten en dient straatwerkkosten op te voeren. Ook conformeert de aannemer zich aan de regelgeving van de AVOI.

#### 1.5 Laadkaarten

Bij het opstellen van laadkaarten wordt een locatievoorstel niet naar aanleiding van een verzoek van een inwoner of bedrijf opgesteld. Hierdoor is bij de locatiebepaling het adres van het bedrijf of de inwoner niet vanzelfsprekend het startpunt voor het aanwijzen van een nieuwe laadlocatie. Ook is niet al vooraf bepaald of de e-rijder terecht kan bij een private parkeervoorziening. Daarom benoemen we hieronder de volgende aanvullende criteria bij het opstellen van laadkaarten:

1. Binnen door gemeente bepaalde reële loopafstand (zie beleidsregels) van potentiële vraag vanaf het woon- of werkadres van bewoners of forenzen;
2. Doelgroep stuurt de locatie van de Oplaadobject;
  - (i) Bewoners (dominante doelgroep) centraal in de wijk;
  - (ii) Bezoekers / forenzen (dominante doelgroep): zichtlocatie;
3. Bij voorkeur privaat laden boven publiek of semi-publiek laden;
4. 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;
5. 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 locaties, daarna clustering;
  - (ii) Minimum aantal geclusterde laadpunten: 4 laadpunten;
  - (ii) Maximaal aantal geclusterde laadpunten: 8 laadpunten;
6. 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;

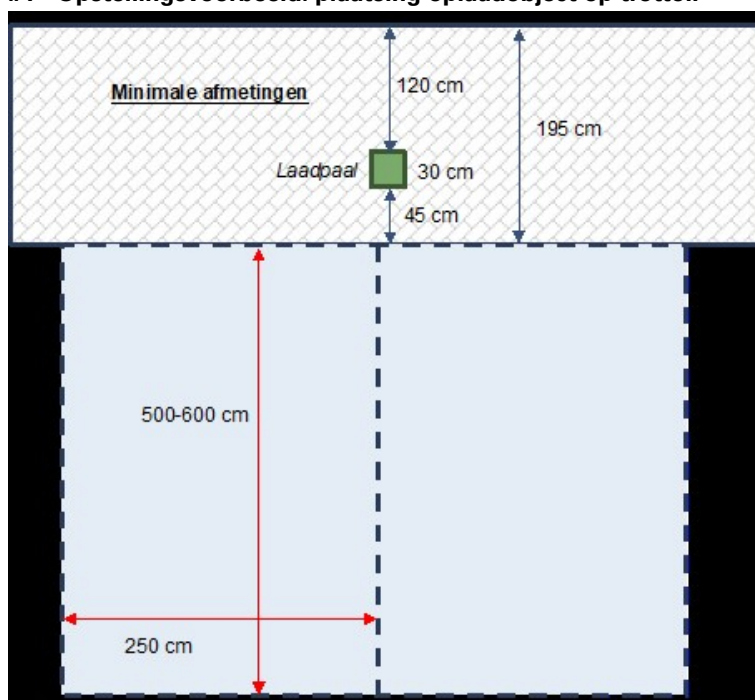
- (i) Goede zichtbaarheid vanaf doorgaande weg, niet verscholen in de wijk;
- (ii) Meerdere typen gebruikers mogelijk (woon + werk + bezoek etc.);
- (iii) Voldoende aantal parkeerplekken in de wijk zodat er nog voldoende parkeerruimte is voor fossiele voertuigen;

- 7. Laadpalen mogen in het centrum worden geplaatst;
  - Wanneer het mogelijk is om uit wijken naar laadlocatie buiten het centrum, dan heeft dit de voorkeur;
- 8. 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 de toetsing van de ontvankelijkheid van het verzoek.

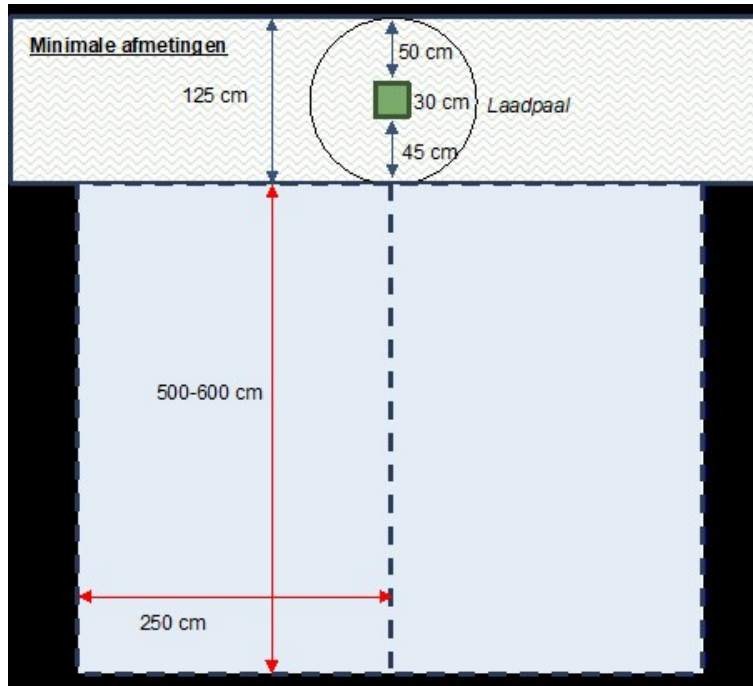
#### #1 - Opstellingsvoorbeeld: plaatsing oplaadobject op trottoir



Toelichting minimale afmetingen zoals weergegeven in afbeelding:

1. Minimale afmetingen parkeervak: 500 x 250 cm [1];
  2. Lengte bestelbussen: ~600 cm;
  3. Minimale doorloopruimte o.b.v. beleidsregels: 120 cm (+/- 4 stoeptegels);
  4. Oppervlak oplaadobject: ~1 stoeptegel [2] (30 x 30 cm);
  5. 50 cm ruimte rondom om de Oplaadobject voor werkzaamheden;
  6. Minimale afstand tussen Oplaadobject en parkeervak: +/- 45 cm (1 stoeptegel + trottoirband) ;
  7. 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 teneinde wel de beoogde doorloopruimte van 90 - 120 cm te bereiken, dit dient per geval te worden beoordeeld.
- [1] Bron: ASVV (CROW) 2012 [2] De breedte/diepte van de laadpalen varieert maar is doorgaans tussen de 20-25 cm.
- [2] De breedte/diepte van de laadpalen varieert maar is doorgaans tussen de 20-25 cm.

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

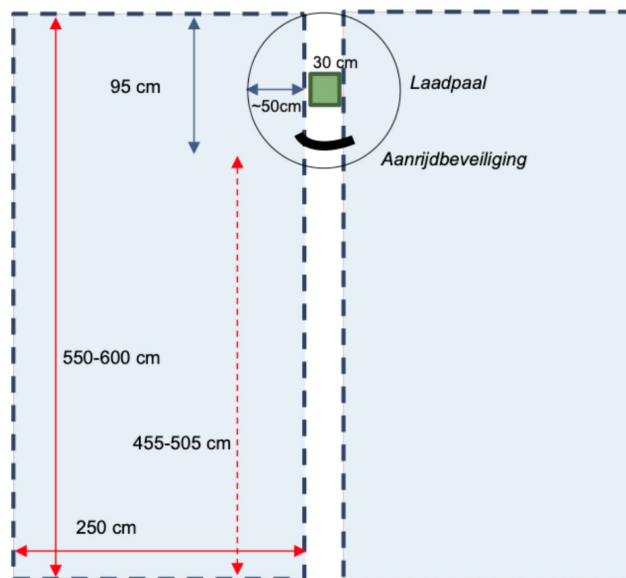


Toelichting minimale afmetingen zoals weergeven in afbeelding:

1. Minimale afmetingen parkeervak 500 x 250 cm;
2. Lengte bestelbussen: ~600 cm;
3. Minimale doorloopruimte o.b.v. beleidsregels 120 cm (+/- 4 stoeptegels);
4. Oppervlak oplaadobject ~1 stoeptegel (30 x 30 cm);
5. 50 cm ruimte rondom om de oplaadobject voor werkzaamheden;
6. Minimale afstand tussen oplaadobject en parkeervak: +- 45 cm (1 stoeptegel + trottoirband).

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

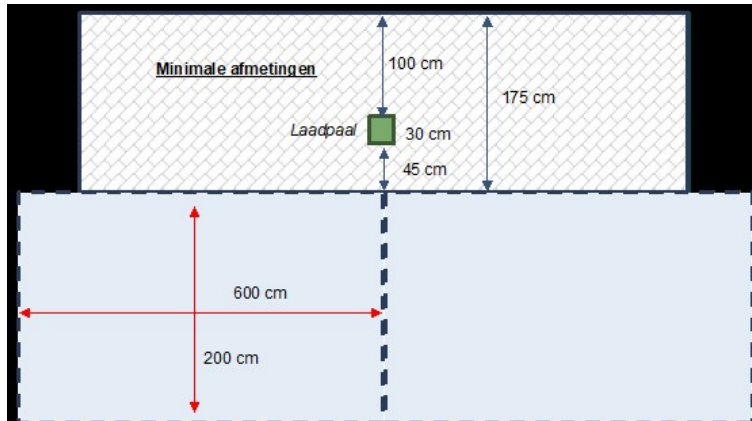
#### Minimale afmetingen



Toelichting minimale afmetingen zoals weergeven in afbeelding:

1. Minimale afmetingen parkeervak: 500+50 x 250 cm, -, 50 cm extra i.v.m. overstek voertuig uit parkeervak;
2. Lengte bestelbussen: ~600 cm;
3. Oppervlak oplaadobject ~1 stoeptegel (30 x 30 cm);
4. 50 cm ruimte rondom oplaadobject voor werkzaamheden.

### #4 - Opstellingsvoorbeeld: plaatsing oplaadobject bij langs parkeervakken



Toelichting minimale afmetingen zoals weergegeven in afbeelding:

1. Minimale afmetingen parkeervak: 200 x 600 cm;
2. Lengte bestelbussen: ~600 cm;
3. Minimale doorloopruimte o.b.v. beleidsregels: 120 cm (+/- 4 stoeptegels), hier is de uitzondering voor minimaal 90 cm toegepast;
4. Oppervlak oplaadobject: ~1 stoeptegel (30 x 30 cm);
5. 50 cm ruimte rondom om de oplaadobject voor werkzaamheden;
6. Minimale afstand tussen oplaadobject en parkeervak: +/- 45 cm (1 stoeptegel + trottoirband).

### **Bijlage 3 Voorwaarden datagestuurd bijplaatsen**

Een datagestuurd verzoek wordt geaccepteerd als voldoet aan de volgende voorwaarden:

1. Monitoringdata toont aan dat een Oplaadobject,
  - een gemiddeld maandelijks afzetvolume heeft van meer dan 1.000 kWh over een periode van drie voorgaande maanden én;
  - een gemiddelde Bezettingsgraad heeft van 40% of meer.
2. Binnen 200 meter loopafstand van het betreffende oplaadobject is geen ander oplaadobject in procedure zijn (na akkoord gemeente);
3. Binnen 200 meter loopafstand van het betreffende oplaadobject is geen ander oplaadobject in bedrijf dat,
  - een gemiddeld maandelijks afzetvolume heeft van minder dan 1.000 kWh over een periode van drie voorgaande maanden of;
  - een gemiddelde bezettingsgraad heeft van 40% of minder.