

Uitvoeringsbeleid Oplaadpunten voor elektrische auto's

1 Inleiding



Elektrisch rijden neemt toe. Op dit moment zijn er ruim 100.000 elektrische voertuigen in Nederland. De verwachting is dat dit er in 2020 al 200.000 zijn. Dit is een verdubbeling binnen enkele jaren. Deze toename gaat daarna mogelijk alleen maar harder, omdat er steeds meer en vooral steeds meer betaalbare modellen op de markt komen.

Veel huishoudens hebben geen mogelijkheid om op eigen terrein te parkeren en dus te laden. Zij zijn daarom, net als veel toeristen, aangewezen op oplaadvoorzieningen in de openbare ruimte. Hoe en waar kunnen deze oplaadvoorzieningen worden geplaatst? In deze notitie staat beschreven wat de uitgangspunten zijn voor oplaadpunten voor elektrische auto's in de openbare ruimte. Zodat er een onderbouwing is om verzoeken voor laadvoorzieningen voor elektrische auto's in de openbare ruimte te accepteren of af te wijzen.

De focus ligt op normaal laden. Snelladen (het in korte tijd met hoog vermogen vol laden van de accu) en laadpunten voor fietsen en scooters zijn geen onderdeel van deze notitie.



2 Huidige situatie

Op Texel zijn op dit moment 21 volledig elektrische auto's geregistreerd, 53 plug-in hybride auto's en 11 elektrische bestelauto's. Deze voertuigen, samen met de voertuigen van de toeristen die het eiland bezoeken, maken gebruik van de laadpunten op Texel. Er zijn in totaal 28 laadpalen, met 52 oplaadpunten. Hiervan zijn 20 oplaadpalen openbaar toegankelijke in de openbare ruimte. Deze 20 openbare oplaadpunten zijn geplaatst in het kader van de proeftuin met Urgenda Texel Gastvrij Elektrisch Vervoer in 2012-2013.

De publieke oplaadpunten zijn de komende jaren kosteloos in beheer bij MRA-E (MRA-Elektrisch). MRA-E werkt in opdracht van de provincies Noord-Holland, Utrecht en Flevoland. Het projectbureau werkt aan een snelle uitrol van elektrisch vervoer.

MRA-Elektrisch heeft namens de provincies en enkele gemeenten in Noord-Holland, Flevoland en Utrecht een gezamenlijke aanbesteding voor de realisatie van nieuwe laadpalen gedaan. De insteek van de aanbesteding was om de gemeente in de inkoop en plaatsing zoveel mogelijk te ontzorgen en de elektrische rijder een goede laadmogelijkheid tegen een gunstig (laad)tarief te bieden. Pitpoint is de partij die deze aanbesteding gewonnen heeft.

Ook Texel mag via de oplaadpunten uit deze aanbesteding realiseren. Een elektrische rijder (inwoner van Texel of iemand die voor minstens 18 uur op Texel werkt), waarvan de elektrische auto langer dan 45 km kan rijden en die niet de mogelijkheid heeft om een oplaadpunt op eigen terrein te realiseren, mag een aanvraag indienen via <https://www.laadpaal.mrae.nl>. De aanvraag wordt in behandeling genomen waarna er in een straal van 300 meter wordt gezocht naar een geschikte locatie, zowel vanuit ruimtelijke en functionele argumenten, als vanuit de beschikbaarheid van een aansluiting op het elektriciteitsnet. De gemeente en MRA-E nemen de aanvragen in behandeling. Als er geen geschikte locatie is, kan de gemeente een aanvraag altijd weigeren. Indien een aanvraag wordt gehonoreerd, plaatst Pitpoint het oplaadpunt.

Door de gezamenlijke inkoop kan de laadpaal geplaatst worden voor een bedrag van € 500, welke door de provincie Noord-Holland wordt betaald. Plaatsing van de laadpaal is hiermee dus kosteloos voor zowel de gemeente als voor de aanvrager. Enkel eventuele legeskosten of verwijderingskosten neemt de gemeente op zich.

Er is per gemeente geen maximum aan het aantal aan te vragen laadpalen. Wel moet er een verzoek zijn vanuit een elektrische rijder. Op regio niveau kan er wel een maximum vanuit de aanbesteding worden bereikt. Hierover worden wij geïnformeerd.

Bij de nieuwe en bestaande oplaadpunten wordt door MRA-E ingezet op smart charging: slim laden. Hierbij wordt onderzoek gedaan naar het opladen van elektrische auto's op het meest optimale moment in de zin van tijd, geld, laadtarief, netbelasting en beschikbaarheid van duurzame energie.

De verwachting is dat er steeds meer verzoeken voor laadvoorzieningen in de openbare ruimte komen. Een goede ontwikkeling. Maar bij elke aanvraag moet wel onderbouwd kunnen worden of we deze accepteren of afwijzen. En of een tweede parkeerplaats aanwijzen gezien de mate waarin gebruik wordt gemaakt van het laden, nodig is. Immer is de gemeente verantwoordelijk om hierin een goede afweging te maken.

3 Type laadpunten

Voor verschillende locaties bestaan er verschillende laadvoorzieningen. Voor het normaal laden (niet snelladen) zijn er drie hoofdvarianten:

Laden op privéterrein kan met een eenvoudig laadpunt dat kan worden gezien als een buiten stopcontact. Hierbij wordt het laadpunt aangesloten op de bestaande elektrotechnische installatie. Er zijn doorgaans geen aanvullende voorzieningen nodig omdat er één gebruiker is van het laadpunt.

Een andere variant is laden in de semi-openbare ruimte zoals op bedrijventerreinen of bij hotels. De eigenaren van deze locaties kiezen er tot nu toe vaak voor om als service gratis laden mogelijk te maken of ze maken gebruik van landelijk erkende betaalsystemen. Hierdoor kunnen ook elektrische voertuigen van derden gebruik maken van het oplaadpunt en hoeven er geen afspraken gemaakt te worden over het verrekenen van de kosten. Voor de elektriciteitsaansluiting wordt doorgaans gebruik gemaakt van de eigen bestaande netaansluiting.

De laatste variant is laden in de openbare ruimte. Hiervan maken bijvoorbeeld de elektrische rijders gebruik die niet op eigen terrein kunnen laden of ergens op bezoek zijn. Laadpunten in de openbare ruimte worden tot nu toe robuust uitgevoerd, hebben een eigen netaansluiting en elke rijder van een elektrische auto kan er terecht. Laden wordt via een pasje vanuit een marktmodel aangeboden.



4 Gemeentelijk beleid

Uitgangspunten bij elektrisch laden zijn:

- Degene die een elektrische auto koopt is zelf verantwoordelijk dat de auto ook kan worden opgeladen.
- Het is niet toegestaan om een eigen laadvoorziening te realiseren op gemeentelijke grond. Laadvoorzieningen op gemeentelijke grond zijn altijd en voor iedereen te gebruiken. Laadvoorzieningen in de openbare ruimte worden uitsluitend met toestemming van de gemeente geplaatst.
- Het laden van een voertuig vanaf eigen terrein, via een kabel over het trottoir of ander openbaar gebied is niet toegestaan.

Uitgangspunten bij de plaatsing van publiek toegankelijke laadpalen zijn:

- De beoogde laadlocatie/parkeerplaats moet 24 uur per dag openbaar toegankelijk zijn.
- De laadlocatie ligt op een voor een groter publiek zichtbare locatie; de voorkeur gaat uit naar centrale, goed bereikbare plaatsen.
- De oplaadlocatie veroorzaakt geen onveilige situaties.
- De wijze van het elektrisch laden is een landelijk erkend en voor iedereen toegankelijk laadsysteem.
- De laadvoorziening is geschikt voor het gelijktijdig laden van minstens twee voertuigen.
- Er moet (later) mogelijkheid zijn tot twee parkeerplaatsen aan te wijzen voor elektrisch laden.

- De laadlocatie ligt bij voorkeur niet op een locatie met een te hoge parkeerdruk.
- Er is, gerelateerd aan de laadbehoefte, voldoende spreiding van oplaadpunten over het eiland.
- De laadvoorzieningen in de openbare ruimte worden geplaatst vanuit de samenwerking met MRA-E. De randvoorwaarden en het proces van deze samenwerking is te vinden in bijlage 1.

Uitgangspunten bij de parkeerplaatsen van publiek toegankelijke laadpalen zijn:

- Bij de parkeerplaatsen is belijning en bebording voor het uitsluitend opladen van elektrische voertuigen aanwezig.
- De parkeerplaats wordt via een verkeersbesluit aangewezen voor het laden van elektrische auto's.
- De gemeente realiseert de parkeerplaatsen, onderhoudt deze en zorgt voor plaatsing en tijdig vervangen van de bijbehorende belijning en verkeersborden.

5 Onderhoud en verwijdering

Het onderhoud van de openbare oplaadpunten is contractueel ondergebracht bij MRA-E. Op basis van deze afspraken is dit kosteloos voor de gemeente. Het contract loopt tot 1 januari 2022. De verwachting is dat er daarna een nieuw aanbod komt voor het onderhoud van de oplaadpunten.

Het is denkbaar dat oplaadpunten verwijderd moeten worden, bijvoorbeeld doordat een locatie door een herinrichting niet meer geschikt is voor elektrisch laden of doordat het oplaadpunt niet meer nodig is. In dit geval moet de gemeente het oplaadpunt (op eigen kosten) verwijderen. Ook de kosten voor het realiseren, onderhouden, reinigen en eventueel vervangen van de belijning en de verkeersborden en het nemen van de verkeersbesluiten zijn voor de gemeente.

6 Toezicht en handhaving

De gemeente Texel ziet er op toe dat de parkeerplaatsen om elektrisch te laden niet oneigenlijk worden gebruikt. Hiervoor wordt voor openbare oplaadlocaties een verkeersbesluit genomen en de benodigde bebording geplaatst.

Voor oplaadpalen op privéterreinen is de gemeente niet bevoegd om besluiten te nemen en is de eigenaar zelf verantwoordelijk voor bebording en het toezicht en/of handhaving.

7 Toekomstige ontwikkelingen

Door snelle technologische ontwikkelingen op het gebied van elektrisch laden, is nu niet inzichtelijk wat er over 10 of 20 jaar nodig is. Mogelijk ziet elektrisch laden er dan heel anders uit. Met nieuwere en snellere technieken via snelladers of op een andere wijze, via het wisselen van accu's.

We zien de huidige noodzaak voor het realiseren van meer laadpalen daarom als een tijdelijke situatie om de ontwikkeling en introductie van elektrisch rijden te ondersteunen. Dit is ook de reden dat de samenwerking met MRA-E een goede oplossing is. We kunnen inspringen op nieuwe ontwikkelingen zonder hierin financieel een risico te lopen.

Invoegen plaatje 1

Bijlage 1. Verzoek, locatie en realisatie laadpalen door MRA-E-gemeenten

Verzoek, locatie en realisatie laadpalen voor MRA-E gemeenten

1. Randvoorwaarden

1.1 Aantallen laadpalen

Er is per gemeente GEEN maximum. Het belangrijkste is dat er voor een laadpaal een geldig verzoek is van een elektrisch rijder. Wij bewaken op regio-niveau het maximum en informeren jullie als deze zijn bereikt.

1.2 Bijdragen gemeenten

De bijdrage van gemeenten aan een laadpaal is gelijk in alle regio's, namelijk € 500 excl. btw per laadpaal. Voor de gemeenten in de provincie Noord-Holland die NIET in de Stadsregio Amsterdam liggen en tot maximaal 400 laadpalen is dit bedrag reeds verrekend door de provincie Noord-Holland. Zij ontvangen dus geen factuur.

1.3 Verwijzen naar laadpaal.mrae.nl

Gemeenten verwijzen aanvragers op o.a. hun website door naar www.laadpaal.mrae.nl. Alleen verzoeken die binnenkomen via www.laadpaal.mrae.nl worden in behandeling genomen.

1.4 Voorwaarden deelname

Om deel te kunnen nemen ondertekenen gemeenten de Voorwaarden op bevestigen deze per brief. De voorwaarden moeten in ieder geval getekend zijn voordat de eerste paal in je gemeente wordt gerealiseerd. De getekende voorwaarden graag per post versturen aan: Provincie Noord-Holland, Sector Mobiliteit, t.a.v. MRA-Elektrisch, onder vermelding van Z.856625. Bewaar ook zelf een afschrift, het document wordt namelijk eenzijdig getekend en komt dus niet meer retour. Hierbij ook de bevestiging dat de maximale bijdrage van € 500 incl. btw onder artikel 6 een maximum is. Voor het beheer van bestaande oplaadpalen leveren gemeenten geen financiële bijdrage.

2 Kies een procedure

Hieronder een overzicht en in de bijlage de uitgebreide omschrijving. De realisatiefase, dus vanaf het moment dat het verkeersbesluit definitief is tot en met de installatie, is ongewijzigd.

Optie 1--locatievoorstel door gemeente	Optie 2--locatievoorstel door MRAE
<p>Gemeente</p> <ol style="list-style-type: none"> → Verzoek e-rijder beoordelen en terugkoppeling aan e-rijder → Locatievoorstel invoegen in Klantportaal Pitpoint <p>MRA-E</p> <ol style="list-style-type: none"> → Locatie beoordelen en locatieadvies uitvragen bij netbeheerder, exploitant en aannemer → Geïntegreerd locatieadvies aan Gemeente: akkoord of alternatief voorstel <p>Gemeente</p> <ol style="list-style-type: none"> → Concept en definitief verkeersbesluit uploaden in klantportaal Pitpoint 	<p>MRA-E</p> <ol style="list-style-type: none"> → Verzoek e-rijder beoordelen en terugkoppeling → Locatievoorstel invoegen in klantportaal Pitpoint en locatieadvies uitvragen bij netbeheerder, exploitant en aannemer <p>Gemeente</p> <ol style="list-style-type: none"> → Akkoord of alternatief locatievoorstel → Concept en definitief verkeersbesluit uploaden in klantportaal Pitpoint

Standaard gaan wij uit van optie 1. In zowel optie als 2 zal MRA-E de afstemming met de netbeheerder, aannemer en exploitant op zich nemen. Gemeenten die het locatievoorstel door MRA-E willen laten opstellen (optie 2), geven dit per email aan op info@mrae.nl en vermelden daarbij tot welk aantal ze aanvragen willen goedkeuren.

Na de locatiekeuze kan het verkeersbesluit genomen worden. Zoek de specifieke locatie op in het klantportaal en voeg de besluiten toe.

De opdracht wordt definitief op het moment dat het verkeersbesluit is geüpload door de gemeente. We vragen jullie om zowel het concept-verkeersbesluit (start bezwaarperiode) als het definitieve besluit (bezwaren behandeld) te uploaden. Het concept-besluit gebruikt de netbeheerder om alvast de netaansluiting voor te bereiden en dit scheidt een aantal weken doorlooptijd.

Klantportaal

Log hier in <https://portal.ecfc.nl/dc/klantportaal/login> met gebruikersnaam en wachtwoord: MRAeGemeente / MRAeGemeente

Het klantportaal maakt het ook mogelijk voor gemeenten om de status en planning bij een laadlocatie op te zoeken. Op de klantportaal is een handleiding te downloaden, hierin is onder andere beschreven wat een status bij een laadlocatie betekent.

3. Criteria voor beoordelen van een verzoek

MRA-E gemeenten toetsen een verzoek van een e-rijder op geldigheid op basis van onderstaande criteria en afwegingen, alvorens de laadpaal in procedure genomen wordt.

3.1 Criteria voor indienen van geldig uitbreidingsverzoek

Een geldig uitbreidingsverzoek dient minimaal aan de volgende eisen te voldoen:

Indiener van het verzoek woont of werkt minimaal 18 uur per week in de gemeente waar het verzoek wordt ingediend (aantoonbaar).

Indiener verzoek beschikt niet over eigen parkeerterrein. Onder eigen terrein vallen ook (VVE) parkeerplaatsen en/of de (verplichte) mogelijkheid tot het huren/kopen van een parkeerplaats in combinatie met appartement. Indien voor een werklocatie een aanvraag wordt ingediend, beschikt aanvrager niet over parkeerplaatsen op het terrein van de werkgever.

Indiener verzoek beschikt over een Elektrische Voertuig. Met Elektrisch Voertuig wordt een personen- of bedrijfsauto bedoeld, zoals in het eerste lid van artikel 1 sub c, van de Wegenverkeerswet 1994 en nader bepaald in de Regeling auto en die is geregistreerd bij de Rijksdienst voor Wegverkeer en die geheel of gedeeltelijk – met een minimaal volledig elektrisch bereik van 45 km – 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 de auto. Indiener moet dit aantonen door middel van een (voorlopige) koop- of leaseovereenkomst.

Per elektrische auto kan maximaal één aanvraag worden ingediend in combinatie met het aanvraagadres. Criteria 1 t/m 3 worden in de www.laadpaal.mrae.nl website voorgelegd aan de elektrisch rijder.

3.2 Overige afwegingen

Naast bovenstaande criteria worden bij de uitbreiding van het openbare laadnetwerk onderstaande afwegingen meegewogen in het besluit om tot plaatsing van een nieuw laadpaal over te gaan. De gemeente begint met afweging 1 en doorloopt de afwegingen tot afweging 3.

Laadlocaties binnen 300 meter (loopafstand): indien al één of meer laadlocaties aanwezig zijn in de nabijheid, wordt hiernaar verwezen indien de bezetting van deze laadobjecten <50% (over 24 uur) bedraagt of als maandelijks meer dan 450 kWh wordt afgenomen. U kunt contact opnemen met MRA-E om deze data te verkrijgen. Gebruik www.laadkaart.mrae.nl om na te gaan hoe de beoogde locatie ligt ten opzicht van bestaande laadpalen en laadpalen in voorbereiding.

Laadlocaties in procedure: Indien in de buurt al nieuwe laadlocaties in procedure zijn binnen 300 meter (na akkoord gemeente) kan hiernaar verwezen worden.

Afgewezen verzoeken: Als er meerdere afgewezen verzoeken (verzoeken in portefeuille) in de buurt zijn, kan het nieuwe verzoek een overweging zijn om een nieuwe laadlocatie voor te stellen.

Indien de aanvraag aan alle bovengenoemde criteria en afwegingen voldoet, kan het realisatieproces voor MRA-E gemeenten gestart worden.

4. Criteria en afwegingen laadlocatie

De laadpaal wordt geplaatst midden tussen twee parkeerplaatsen. Om doorlooptijden te versnellen en de kwaliteit van de laadpunten te verhogen, dient bij het kiezen van een nieuwe oplaadlocatie rekening gehouden te worden met de volgende criteria:

Strategische locatie
Installatie & Onderhoud
Gebruiksvriendelijkheid en veiligheid
Vergunningen

4.1 Strategische locatie**Streven:**

Meerdere typen gebruikers mogelijk (woon + werk + winkel etc.)

Zichtbaarheid/vindbaarheid

Hoge bewonersdichtheid

Weinig woningen met eigen oprit 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.

4.2 Installatie & Onderhoud

Streven:

Kortst mogelijke afstand tot aanwezige stroomkabel
Minimale hoeveelheid noodzakelijke weg/bossage- opbrekingen
Het voorkomen van beschadiging van boomwortels en bomen.
Niet tussen het struikgewas of (boom)wortels.
Werzaamheden dienen op gemeentegrond uitgevoerd te kunnen worden

Eisen *1

Onderhoud en installatie moet veilig uitgevoerd kunnen worden
Paal dient midden tussen twee vakken geplaatst te worden
De paal dient op gelijke hoogte (+/- hoogte trottoir) met de parkeervakken geplaatst te worden
De paal dient op gemeentegrond geplaatst te worden
Minimale doorgang van het trottoir na plaatsing paal: 120 cm.
Let op definitie van trottoir: uitstapstrookje is uitzondering).
De laadpaal dient even ver van de boom te staan als de kruin van de boom breed is, met een minimum van 1 meter
Indien wel in groenstrook gewenst dient de gemeente op eigen kosten zorg te dragen voor:
Het aanbrengen van verharde ondergrond rondom de laadpaal (bijvoorbeeld rij stoeptegels)
Het vrijhouden van minimaal 50cm bossages/groenwerk rondom de laadpaal.
Laadpaal dient niet aanrijgevoelig opgesteld te worden:
Minimale afstand vanaf stoeprand: 1 stoeptegel + band (= +/- 45 cm)
Indien toch gekozen wordt voor locatie met aanrijdrisico, dan dient de gemeente op eigen kosten zorg te dragen voor het aanbrengen van aanrijdbeveiliging; dit kan in de vorm van:
Biggenruggen (op ±1 meter vanaf hart paal tot hart biggenrug)
Stalen aanrijdbeveiliging (paaltjes of buiswerk)
Oortje van 3x3 tegels
*1) Eisen nummer 5 t/m 8 gelden enkel als streven voor laadlocaties aangeleverd t/m maart 2017.

4.3 Gebruiksvriendelijkheid en veiligheid

Eisen:

Voorkomen van wegversperring voor aanrijroutes van hulpdiensten
Onderhoud en installatie moet veilig uitgevoerd kunnen worden (gelet op oriëntatie ten opzichte van verkeersstromen.)

Streven:

Voorkomen struikelgevaar door kabels
Streven naar minimale afstand van parkeervakken tot laadpaal
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 oplaadlocaties aan hoofdverkeerswegen.
Het voorkomen van oplaadlocaties in gebieden met een afwijkend parkeerregime (zoals blauwe-zones, winkelstraten of andere locaties met een parkeerduurbepering.
De laadpaal wordt bij voorkeur niet geplaatst voor de deur of het raam van een woonhuis.
Locatiekeuze niet in de directe nabijheid van andere objecten in de openbare ruimte zoals fietsenrekken, vuilcontainers, bomen en straatmeubilair.
Houdt rekening met de toegankelijkheid van het laadobject voor minder valide EV-rijders
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

4. Vergunningscriteria

Onderstaand de type vergunningen (inclusief doorlooptijden) waarmee rekening gehouden dient te worden in de locatiekeuze. Des te meer vergunningen noodzakelijk zijn, des te langer de doorlooptijd is tot realisatie laadpaal.

- Tracélengte & wegoversteken (40 wd)
 - WIOR (>25m)
 - Breekvergunning
 - Persing/boring
 - Open ontgraving
 - Bodemonderzoek/vervulde grond/BUS-melding
 - Verkeersplan (omleiding)

- Prorail (40-65 wd)
 - 11 meter uit hart spoor
 - Oversteek onder spoor door
- Rijkswaterstaat en waterschappen (40-65wd)
 - Dijken waterlichamen
 - Rijkswegen
 - Van oktober tot april: dijksluiting
- Zakelijk recht (maatwerk)
 - Kruising privaat terrein
 - Recht van overpad

5. Aanvraag- en realisatieproces voor MRA-E gemeenten

De gemeente die zijn aangesloten bij de MRA-E zijn verantwoordelijk voor de volgende 4 stappen in het realisatieproces. Stap 2 kan eventueel ook uitgevoerd worden door MRA-E (optie 2).

1.

Processtap	Beoordelen verzoeken
Omschrijving/actie	<p>Verzoeken van elektrische rijders voor het uitbreiden van het laadnetwerk komen binnen op laadpaal.mrae.nl. De verzoeken gaan van daaruit automatisch per email naar een door de gemeente opgegeven emailadres. Gemeente selecteert op basis van lokaal beleid (zoals voorrang FEV of spreiding) uit de valide verzoeken (zie paragraaf 1: "Voorwaarden en afwegingen plaatsing laadpaal") de verzoeken waarvoor de MRA-E een nieuwe opdracht bij Pitpoint EV kan voorbereiden.</p> <p>¶</p> <p>De gemeente koppelt de goedkeuring of afkeuring van het verzoek terug aan de aanvrager.</p> <p>¶</p> <p>NB: geef svp het actuele emailadres voor ontvangst van verzoeken door op info@mrae.nl.</p> <p>□</p>
Actor	Gemeente
Doorlooptijd	Week 1

2.

Processtap	Locatiekeuze
Omschrijving/actie	<p>Gemeente selecteert locaties waarbij gestreefd wordt naar plaatsing van de laadpaal binnen 25 meter van het laagspanningsnet. De gemeente heeft de keuze om een locatievoorstel aan de MRA-E voor te leggen (optie 1) of MRA-E een locatievoorstel te laten doen op basis van een verzoek vanuit laadpaal.mrae.nl (optie 2).</p> <p>¶</p> <p>Gemeenten die voor optie 1 kozen voeren een locatievoorstel in het klantportaal van Pitpoint. Voor deze locaties brengt MRA-E i.s.m. onder andere de netbeheerder een locatieadvies uit.</p> <p>¶</p> <p>Een vast onderdeel van het locatievoorstel is de technische toets bij de netbeheerder om te controleren of de voorgestelde locatie aan de technische eisen (o.a. aanwezigheid van de LS-kabel) voldoet.</p> <p>¶</p> <p>MRA-E koppelt de uitkomst van toets terug aan de gemeente en adviseert eventueel een alternatief locatievoorstel, waar de gemeente dan akkoord op dient te geven.</p> <p>□</p>
Actor	Gemeente (optie 1) of MRA-E (optie 2)
Doorlooptijd	Week 1

3.

Processtap	Verkeersbesluit
Omschrijving/actie	<p>De gemeente stelt het verkeersbesluit op voor het reserveren van de parkeervakken voor de geselecteerde locaties. Gemeente publiceert het verkeersbesluit en doorloopt de bezwaarprocedure. De besluiten worden als volgt gedeeld:</p> <p>¶</p> <p>De gemeente uploadt het concept verkeersbesluit (start bezwaarperiode) in het systeem van Pitpoint zodat de netbeheerder voorbereidingen kan starten.</p> <p>De gemeente uploadt het definitieve verkeersbesluit in het systeem van Pitpoint zodat Pitpoint het installatieproces kan starten.</p> <p>¶</p> <p>Het risico van een aangepaste locatie als gevolg van een bezwaar op een verkeersbesluit wordt gedragen door de gemeente (o.a. de kosten).</p> <p>□</p>
Actor	Gemeente
Doorlooptijd	Week 3

4.

Processtap	Inrichting laadlocatie
Omschrijving/actie	<p>Plaatsing en ingebruikstelling van de laadpaal geschiedt binnen maximaal 8 weken nadat de MRA-E de opgestelde lijst met laadlocaties heeft ingediend bij de exploitant. EN het definitieve verkeersbesluit <u>geupload</u> is.</p> <p>¶</p> <p>Bebording en belijning van de laadlocatie vindt door de gemeente plaats voor of op dezelfde dag als de plaatsing van de laadpaal.</p> <p>¶</p> <p><i>Pitpoint-EV kan op verzoek de bebording, belijning verzorgen, geef dit aan in het klantportaal.</i></p> <p>□</p>
Actor	Gemeente
Doorlooptijd	Parallel aan de ingebruikstelling van de laadpaal

Bijlage 2. Gerealiseerde elektrische oplaadpunten op Texel

De Cocksdorp:

- Slufterweg 1
- Kruinweg 660
- Vuurtorenweg 189
- Molenlaan 1

De Koog:

- Nikadel 19
- Ruyslaan 94
- Ruyslaan 92
- Nikadel 75

Oosterend:

- Bijenkorfweg 2

Oudeschild:

- De Ruyterstraat 8

De Koog:

- Emmalaan 15
- Burdetstraat 2
- Waalderstraat 84
- Keesomlaan 17
- Vogelenzang 10
- Emmalaan 53

Den Hoorn:

- Hoornderslag 8
- De Naal 1
- Jan Ayeslag 8