

Plaatsingsregels Almere 2023



Figuur 1: Publieke laadpaal in Almere Duin. Bron: Eigen Foto

1 Inleiding

1.1 Begripsbepalingen en afkortingen:

Laadinfrastructuur: het geheel van oplaad- palen, aansluitingen op het elektriciteitsnet en andere voorzieningen in de openbare ruimte op of aan de weg bestemd voor het opladen van elektrische voertuigen.

Laadpaal

Fysiek object met één maar meestal twee laadpunten.

Laadpunt

De elektrische aansluiting op een laadpaal waar de stekker wordt aangesloten. Reguliere laadpalen beschikken meestal over twee laadpunten. Een enkel laadpunt kan ook verwerkt zijn in bijvoorbeeld een muurbox.

Laadplein

Een laadplein bestaat uit meer dan twee laadpunten voor elektrische voertuigen die bij voorkeur een gedeelde netaansluiting hebben (bij openbare laadpalen) of die op een gedeelde groep achter de meter zitten.

Laadpunt voor regulier laden

Laadpunt met een vermogen van hoogstens 22kW.

Laadpunt voor snel laden

Laadpunt met een vermogen hoger dan 22 kW.

Kortparkeerladen

Snelladen aan het begin van de snellaadrange wordt 'kortparkeerladen' genoemd. Deze laadpalen worden vaak geplaatst op plekken waar de EV-rijder het laden kan combineren met een andere activiteit, zoals winkelen, sporten of vergaderen.

Ultrasnelladen



Snelladen aan de bovenkant van de range wordt ook wel ultrasnelladen of 'Ultra Fast Charging' (UFC) genoemd. Hierbij gaat het om laadvermogens van meer dan 150kW. Deze laadvermogens zijn gewenst voor zwaardere voertuigen en logistiek met veel vervoersbewegingen.

Slim laden

Brede term, die wordt gebruikt om aan te duiden dat slimme technieken de laadsessie op afstand kunnen aansturen. Minimaal betekent dit dat het opladen van elektrische auto's op het meest optimale moment gebeurt, wanneer de kosten laag zijn en het aanbod van (duurzame) energie hoog.

Publiek toegankelijk laadpunt

Een laadpunt voor een elektrisch voertuig dat 24/7 openbaar toegankelijk is, zonder barrières zoals slagbomen of poorten.

Semipubliek toegankelijk laadpunt

Een laadpunt dat is opengesteld voor publiek op een private locatie. Bijvoorbeeld bij parkeergarages of tankstations. Er kunnen beperkte toegangstijden zijn.

Privaat laadpunt

Een laadpunt op eigen terrein.

NAL-regio's

Zes samenwerkingsregio's die zijn voortgekomen uit de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL). Gemeenten werken binnen deze regio's samen met de provincie en met de netbeheerder. Gemeente Almere werkt samen in de NAL-regio Noordwest-Nederland (MRA-E).

Nationale agenda laadinfrastructuur (NAL)

De NAL is een meerjarige beleidsagenda met ambities en acties die ervoor gaan zorgen dat we straks altijd overal, makkelijk en slim kunnen laden.

LS-net

Op het laagspanningsnet (LS net) worden de kleinverbruikaansluitingen aangesloten, zoals de consumenten en publieke reguliere laadpalen.

MRA-e

De provincies Noord-Holland en Flevoland, de Vervoersregio Amsterdam en de gemeenten Amsterdam en Almere zijn in 2012 een samenwerking aangegaan om het elektrisch vervoer te stimuleren. Hiervoor is het projectbureau MRA-Elektrisch opgezet. In 2014 is ook de provincie Utrecht tot MRA-E toegetreden. De provincie Noord-Holland is trekker en bestuurlijk opdrachtgever van het programma.

1.2 Aanleiding

Laadinfrastructuur vormt een belangrijke hoeksteen van elektrisch rijden en is cruciaal voor de transitie naar duurzame mobiliteit. Naar verwachting rijden in 2030 ruim 1,9 miljoen elektrische personenauto's op de Nederlandse wegen. Vanaf 2030¹ zijn alle nieuwe auto's emissieloos, voor een belangrijk deel zullen dat batterij-elektrische auto's zijn. Die kunnen alleen rijden als de laadinfrastructuur op orde is. Om te zorgen dat er tijdig voldoende laadpunten zijn, is de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (hierna: NAL) opgesteld. Dit is een bijlage van het nationale Klimaatakkoord.

Een van de afspraken uit de NAL is dat gemeenten zorgen voor een integrale laadvisie en plaatsingsregels en deze iedere twee jaar actualiseren. In het voorjaar van 2021 stelde de gemeenteraad van Almere het raadsvoorstel RV-75/2020 vast. Dit besluit bestond uit een integraal beleidskader voor de aanleg van (snel)laadinfrastructuur in de gemeente Almere. De afgelopen twee jaar is gewerkt aan de uitwerking van de hoofdlijnen uit het integrale beleidskader.

Om onze klimaatdoelen te halen is het nodig dat ook ons vervoer verduurzaamt. Elektrisch vervoer draagt hieraan bij. Volgens prognoses uit het Klimaatakkoord en de NAL zijn in 2030 landelijk naar schatting 1,7 miljoen laadpunten nodig voor personenvervoer. Voor Almere is de prognose 1.522 (semi)publieke laadpunten in 2023, 2.788 in 2027, en 5528 laadpunten in 2030, ten opzichte van +/- 1.316 publieke laadpunten nu. De opgave is echter breder dan personenvervoer. We verwachten ook een toename van het aantal bestelbussen, deelauto's, doelgroepenvervoer, elektrische bussen en logistieke voertuigen. Dat vraagt om een forse uitbreiding van het aantal laadpunten en een slim, dekkend, toegankelijk en betaalbaar laadnetwerk. Een grote opgave die impact heeft op de openbare ruimte en op het elektrici-

1) Zie: [Overheid stimuleert milieuvriendelijker rijden | Auto | Rijksoverheid.nl](#)

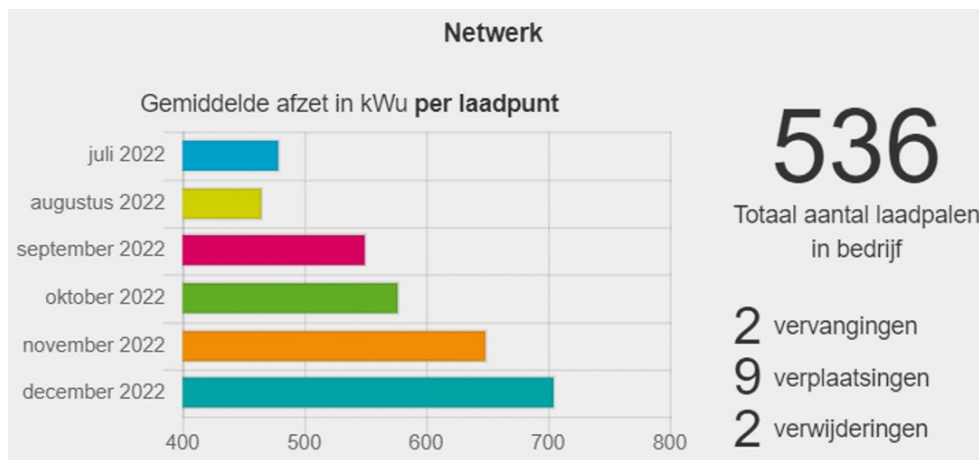


teitsnet. Hoe onze strategie voor laadinfrastructuur eruitziet, hebben we vastgelegd in de Laadvisie Almere 2023 - 2025.

Voor de uitrol van de publieke laadinfrastructuur is besloten om de Ladder van Laden te blijven hanteren, waardoor we ons als gemeente kunnen concentreren op het realiseren van een openbaar laadnetwerk waar dat echt nodig is. Dit doen we door het plaatsen van reguliere laadpalen, waar mogelijk in laadpleinformatie. Ook komt er meer aandacht voor openbare snellaadpunten die wij willen plaatsen op strategische locaties, zodat verschillende gebruikersdoelgroepen hier gebruik van kunnen maken.

We streven daarbij naar procesoptimalisatie, onder andere door samen te werken met andere overheden en het gezamenlijk aanbesteden van publieke reguliere laadpalen en publieke snellaadpalen. Aansluiten bij gezamenlijke concessies biedt schaal- en kennisvoordelen, waardoor we als gemeente worden ontzorgd in de aanleg.

We plaatsen publieke laadinfrastructuur vraaggestuurd en breiden ons laadnetwerk datagestuurd en strategisch uit. Voor toekomstige laadlocaties doorlopen we een zorgvuldig besluitvormingsproces, o.a. aan de hand van deze plaatsingsregels, een plankaart (i.o.) en collectieve verkeersbesluiten.



Tabel 1: Gemiddelde afzet (in kWh) per laadpunt in Almere binnen de MRA-E concessie. Bron: MRA-E (2022).

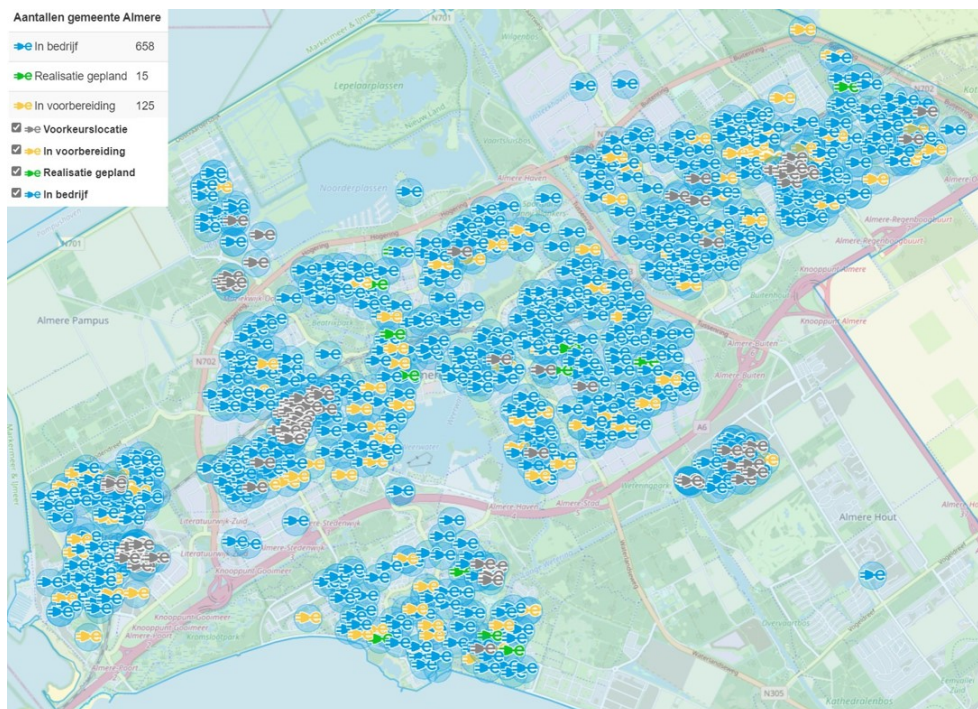
1.3 Doel en scope

De plaatsingsregels geven invulling aan de keuzes die in de Laadvisie Almere 2023-2025 zijn gemaakt. De plaatsingsregels richten zich op de uitrol van laadinfrastructuur voor de verschillende gebruikersgroepen genoemd in de laadvisie onder 1.4 en hoofdstuk 6 en helpen de gemeente bij de uitvoering en uitrol van het publieke laadnetwerk.

Voor personenvervoer is op dit moment op veel plaatsen al een grote behoefte aan laadpunten en verwachten we een sterke toename. Afgelopen jaren is gewerkt aan het realiseren van een dekkend laadnetwerk, welke de komende jaren verdicht en verder uitgebreid moet worden. Voor andere gebruikersdoelgroepen volgen we de ontwikkelingen en als nodig passen we onze visie en plaatsingsregels hierop aan. Omdat de ontwikkelingen op het gebied van elektrisch vervoer en laadinfrastructuur snel gaan, actualiseren we de laadvisie en de plaatsingsregels in ieder geval elke twee jaar. Waar nodig kunnen deze plaatsingsregels tussentijds worden bijgewerkt.

De plaatsingsstrategie en scope in deze plaatsingsregels gaat over de uitrol van laadinfrastructuur in de (semi-) publieke ruimte, die in beheer en eigendom is van de gemeente. Uitgezonderd zijn gronden waar de gemeente geen zeggenschap over heeft, bijvoorbeeld omdat de grond in eigendom of erfpacht is van een private partij (zoals bij brandstofverkooppunten).

Voor de (semi-) publieke parkeergarages in beheer en eigendom van de gemeente zal er een aanbesteding en/of concessiemodel komen voor de plaatsing van laadinfrastructuur. De nadere uitwerking hiervan vindt plaats in de komende concessie en/of aanbestedingsvoorwaarden waarbij er een losstaand locatieproces en plaatsingsstrategie wordt gehanteerd.



Figuur 2: Totaal aantal laadpalen (in bedrijf, gepland en in ontwikkeling) in Almere met 200m dekkingstraal. **Blauw:** in bedrijf. **Groen:** gepland voor plaatsing. **Geel:** in voorbereiding. Bron: MRA-E (2023)

2 Uitwerking beleidskeuzes

2.1 Private, semipublieke, publieke laadpunten

We hanteren het uitgangspunt dat elektrische rijders zoveel mogelijk laden op privaat terrein. Alleen voor elektrische rijders die daar geen mogelijkheid voor hebben, organiseert de gemeente laadvoorzieningen in de publieke ruimte. Als onderdeel van de NAL heeft de Rijksoverheid een programma vastgesteld voor lokale overheden als richtlijn om de benodigde laadinfrastructuur voor het elektrisch rijden te realiseren. Aan de hand hiervan is de Ladder van Laden ontwikkeld, waarbinnen de overheid zich primair richt op het realiseren van een publiek laadnetwerk, maar ook samenwerking zoekt met marktpartijen voor de realisatie van laadinfrastructuur op semipubliek en privaat terrein. In onderstaand kader staat de Ladder van Laden toegelicht.

Ladder van laden

De gemeente Almere volgt de 'Ladder van Laden' van de Rijksoverheid. Dat betekent:

- I. Primair parkeren en laden elektrische rijders op eigen terrein;
- II. Daarna ligt de nadruk op semipublieke laadvoorzieningen;
- III. Publieke laadvoorzieningen voorzien in de resterende behoefte aan laaddiensten.

Figuur 3: Ladder van Laden

De Almeerse werkwijze volgt de Ladder van Laden en kenmerkt zich als vraagedreven, waarbij de locatiekeuze op basis van data wordt gestuurd en waar nodig strategisch wordt uitgebreid. Deze plaatsingsstrategie is toegelicht in hoofdstuk 2.4 van deze plaatsingsregels. Het doel is daarbij om te zorgen voor een dekkend, toegankelijk, betaalbaar, en veilig netwerk van laadinfrastructuur in Almere:

- **Dekkend:** De gemeente wil dat elektrische rijders nooit lang hoeven te zoeken, voor ze een laadpaal tegenkomen.
- **Toegankelijk:** Laadpunten moeten voor iedereen eenvoudig te gebruiken zijn. Daarom streven we ernaar dat de werkwijze en het gebruik van de laadinfrastructuur zoveel mogelijk is gestandaardiseerd.
- **Betaalbaar:** We zorgen ervoor dat laadsessies betaalbaar blijven, bijvoorbeeld door afspraken te maken binnen de concessie over de kWh-prijs ten opzichte van de fossiele brandstof.²
- **Veilig:** Iedereen moet zijn of haar elektrische voertuig veilig kunnen laden en gebruiken. Dit betreft zowel fysieke veiligheid als digitale veiligheid oftewel cyber security.

2) MRA-e (2022) 'Energiecrisis raakt nu ook laadtarieven in de regio'. Zie: <https://www.mra-e.nl/energiecrisis-raakt-nu-ook-laadtarieven-in-de-regio/>.



Om het gebruik van laadpalen op privaat en semipubliek terrein maximaal te benutten en daarmee de druk op de openbare ruimte zoveel mogelijk te ontzien, zet de gemeente in op de volgende maatregelen:

- We stimuleren in ons uitvoeringsmodel het realiseren van private en semipublieke laadpunten.
- We onderzoeken welke stimuleringsmaatregelen we kunnen nemen om de drempels om private en semipublieke laadpunten te realiseren weg te nemen. Bijvoorbeeld door te adviseren in samenwerking met de MRA-e via VvEladen.nl .
- We stimuleren het openstellen van private laadpunten voor andere gebruikers, daar waar parkeerplaatsen op private terreinen beschikbaar zijn.

Uitgelicht: Light Electric Vehicle (LEV)³ bij publieke laadpunten.

Het is uit veiligheidsoverwegingen niet toegestaan om bij een publiek laadpunt een elektrische bromfiets, scooter, bakfiets, brommobiel, Birò, step of ander light electric vehicles (LEV's) op te laden met een verloopstekker. De verloopstekker kan namelijk losraken. Bovendien is er geen communicatie mogelijk tussen laadpaal en voertuig, waardoor er niet veilig kan worden geladen. Bestuurders die een laadpaal toch gebruiken voor het opladen van een ander voertuig dan een elektrische auto kunnen aansprakelijk gesteld worden voor ontstane schade.

Laadpalen zijn vaak drukbezet en bedoeld voor elektrische auto's. Het laden van een LEV aan een laadpaal verhoogt de druk op het laadnetwerk verder. Omdat het opladen van een LEV aan een publieke laadpaal niet toegestaan is, kunt u als bestuurder van een LEV ook geen verzoek indienen voor een nieuwe publieke laadpaal bij u in de buurt.

2.2 Locatie proces

De gemeente wijst de locaties aan waar publieke laadinfrastructuur wordt geplaatst. De locaties worden op de volgende manieren bepaald en moeten allen voldoen aan de in hoofdstuk 3 genoemde eisen. Voor elke aangewezen locatie wordt een zorgvuldig besluitvormingsproces doorlopen.

2.2.1 Locatie proces bij een individueel verzoek

Bewoners en werknemers kunnen een verzoek indienen voor het bijplaatsen van laadinfrastructuur in de omgeving van de aanvrager. Een verzoek moet worden gedaan via <https://laadpaal.mrae.nl>. Als een verzoek is goedgekeurd, bepalen we per individueel verzoek wat hiervoor de beste locatie is.

Bij de locatiekeuze houden we onder andere rekening met de locatie criteria uit hoofdstuk 3 en locaties die op basis van de oude plankaart (2019) en nieuwe plankaart (2022) al op technische haalbaarheid gecontroleerd zijn. Wanneer een individueel verzoek of maatwerk verzoek niet aan een bestaande laadpaal locatie of een plankaart locatie kan worden gekoppeld, zal er een nieuwe locatie moeten worden gezocht.

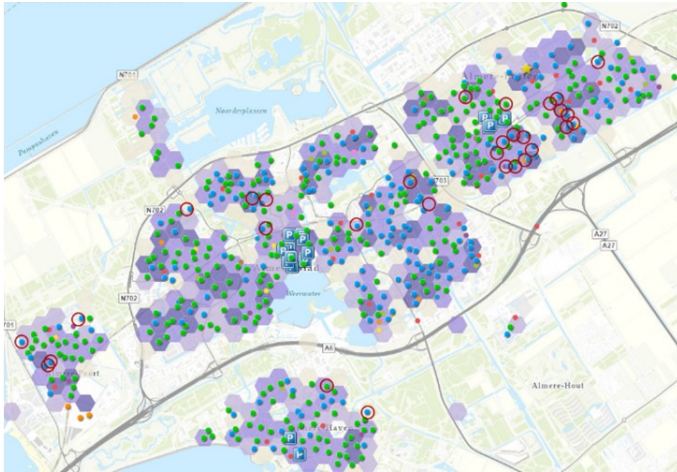
2.2.2 Locatie proces bij de plankaarten

De oude plankaart uit 2019 is afgelopen jaren gebruikt als instrument voor procesoptimalisatie om de realisatietijd te verkorten. Aan de hand van deze plankaart waren locaties vooraf al op technische geschiktheid gecontroleerd, waarbij een optimaal spreidingsplan was gemaakt om een zo groot mogelijke dekking te creëren. Bij een individueel verzoek werd een locatie van de plankaart gebruikt die binnen 250m van de aanvrager was gesitueerd.

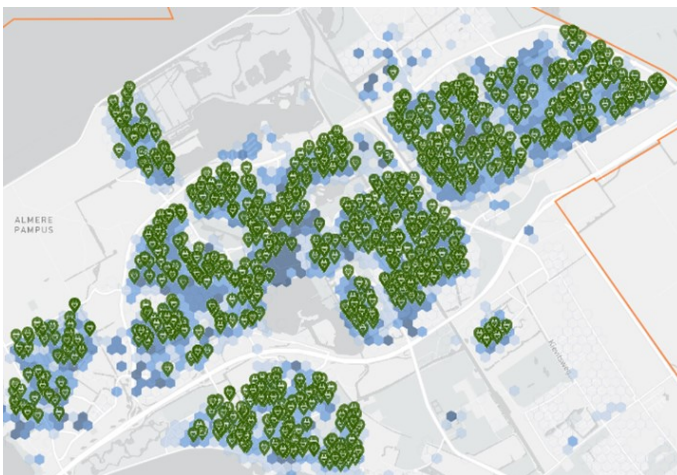
In 2022 is gewerkt aan een nieuwe plankaart, waarbij er 900 nieuwe laadpaal –(en laadplein) locaties zijn ingetekend om de laadbehoefte tot en met 2027 te voorzien. Locaties op de nieuwe plankaart zijn bepaald op basis van prognoses, aanvragen uit het verleden, statistieken van bestaande laadpalen en (verwachte) gebiedsontwikkelingen. Tevens is er een doorkijk gegeven met het verwachte aantal elektrische voertuigen en laadbehoefte in 2030.

Op basis van individuele verzoeken en data analyses van bestaande laadpalen worden de locaties van de nieuwe plankaart in gebruik genomen. De focus bij de nieuwe plankaart ligt daarbij meer op inbreiding en verdichting van het bestaande laadnetwerk, waarbij wordt uitgebreid tot laadpleinen op locaties waar de bestaande laadpalen goed gebruikt worden.

3) FAQ – MRA-Elektrisch



Figuur 4: Plankaart 2019



Figuur 5: Plankaart 2022

2.2.3 Locatie proces bij nieuwbouwgebieden

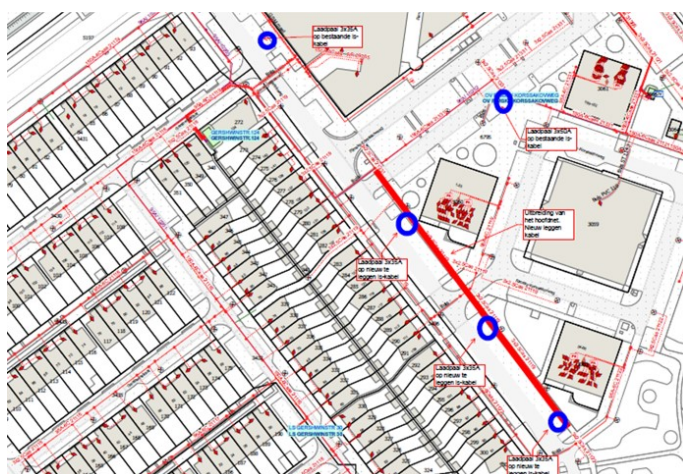
In nieuwbouwgebieden en inbreidingslocaties worden (toekomstige) laadinfrastructuur locaties al bepaald in de ontwerpfase. Door in de ontwerpfase de locaties al in te tekenen op de inrichtingsplannen kan er rekening gehouden worden met de ruimtelijke inpassing van laadinfrastructuur en de ligging van (toekomstige) kabels en leidingen tracés. Locaties op inrichtingsplannen worden getoetst aan de eisen genoemd in hoofdstuk 3 en worden vooraf afgestemd met de netbeheerder voor een netcapaciteit berekening. Tijdens de voorbereidende (grond) werkzaamheden wordt de benodigde bekabeling al aangelegd. Locaties worden bij voorkeur in nieuwbouwgebieden in laadpleinformatie ingetekend, waarbij er een enkele aansluiting per laadplein wordt aangelegd en gerealiseerd bij oplevering van de definitieve inrichting.

2.2.4 Locatie proces bij groot onderhoud gebieden

In wijken waar groot onderhoud plaats gaat vinden worden (toekomstige) laadinfrastructuur locaties bepaald in de ontwerpfase. Dit wordt gedaan op basis van de huidige (ondergrondse) inrichting en nieuwe (bovengrondse) inrichtingsplannen. Doordat in groot onderhoud gebieden de bestaande kabels en leidingen vaak niet verplaatst kunnen worden moet er gekeken worden naar de inpassingsmogelijkheden van laadinfrastructuur in het nieuwe inrichtingsplan. Locaties op inrichtingsplannen worden getoetst aan de eisen genoemd in hoofdstuk 3 en worden vooraf afgestemd met de netbeheerder voor een berekening van netcapaciteit. Wanneer er bewonersavonden of inspraakmomenten worden georganiseerd tijdens groot onderhoud worden de ingetekende locaties besproken en gepresenteerd aan de bewoners en belanghebbenden. Indien er tijdens groot onderhoud straat en/of grond werkzaamheden plaats vinden wordt de benodigde (toekomstige) bekabeling al aangelegd. Locaties worden bij voorkeur in laadpleinformatie ingetekend, waarbij er gezorgd wordt voor een aansluitkabel en/of mantelbuis naar elk laadplein.



Figuur 6: Bewonersavond Muziekwijk Fase 3



Figuur 7: Netcapaciteit berekening Muziekwijk

2.2.5 Locatie proces bij strategische locaties

Om te kunnen beschikken over een voldoende dekkend laadnetwerk worden waar mogelijk aanvullende locaties bepaald. Strategische locaties worden onder andere bepaald op basis van spreidingskaarten van bestaande laadpalen, verwachte (gebieds-)ontwikkelingen en aantal bezoekers en worden getoetst aan de eisen genoemd in hoofdstuk 3. Bij een strategische locatie wordt er gekeken naar de grootte van een parkeerterrein, het aantal vervoersbewegingen, soort voorzieningen in de buurt en de verwachte bezoekers met een laadbehoefte. Op basis van de strategie in 2.4 wordt er besloten of een strategische locatie noodzakelijk is voor het creëren van een dekkend laadnetwerk.

2.2.6 Locatie proces bij snellaadinfrastructuur locaties

Locaties voor snellaadinfrastructuur behoeven een ander locatieproces dan reguliere laadinfrastructuur vanwege de aanvullende technische (inpassings)eisen. Snelladen is duurder dan regulier laden, heeft een hogere doorlooptijd bij de plaatsing en heeft qua vervoersbewegingen een grotere impact op de omgeving. Snellaadinfrastructuur is daarom vooral gewenst op plaatsen waar een korte verblijfsduur gepaard gaat met een grote laadbehoefte en men bereid is daar meer voor te betalen.

We maken daarbij een onderscheid in het zoeken naar locaties tussen corridorlocaties en kort-parkeerlocaties. Corridorlocaties zijn locaties met veel vervoersbewegingen zoals een dreef of bijvoorbeeld de Hogering (N702). Kort-parkeerlocaties zijn locaties zoals een groot parkeerterrein bij een supermarkt of een sportcomplex. Al deze locaties zijn in beeld gebracht waarbij er potentiële snellaadlocaties zijn bepaald die technisch geschikt zijn en verder voldoen aan de voorwaarden uit deze plaatsingsregels. Voor de plaatsing van snellaadpalen stemmen we af met de netbeheerder en het kernteam netcongestie.

2.3 Soorten laadinfrastructuur

Bij de publieke laadinfrastructuur maken we onderscheid tussen reguliere laadinfrastructuur bestaande uit laadpalen, laadpunten, laadpleinen en snellaadinfrastructuur met snellaadpunten.



2.3.1 Reguliere laadinfrastructuur

De gemeente heeft een verantwoordelijkheid in de uitrol van reguliere publieke laadpalen en laadpunten. Onder reguliere laadinfrastructuur vallen de laadpalen, punten en laadpleinen met een maximale net-aansluiting van 3x80A op het laagspanningsnet (een zogenoemde kleinverbruik aansluiting). Hieronder staan de drie reguliere soorten laadinfrastructuur beschreven.

- a. **Laadpalen**
De reguliere laadpalen hebben een vermogen tot 22 kW en plaatsen we over het algemeen als losse palen in de openbare ruimte bij parkeervakken en worden standaard voorzien van 2 laadpunten.
- b. **Laadpunten**
In gemeentelijke parkeergarages worden voornamelijk laadpunten geplaatst met vermogens die variëren tussen de 3,7 kW en 22 kW.
- c. **Laadpleinen**
Op locaties waar veel behoefte is aan laadinfrastructuur en/of al een dekkend netwerk is gerealiseerd wordt er gekeken naar inbreidingslocaties en parkeerstroken waar laadpleinen gerealiseerd kunnen worden. Door het clusteren van laadpalen en het realiseren van laadpleinen heeft de gebruiker een grotere kans op een vrije laadplek en is de vindbaarheid beter. Een laadplein bestaat uit minimaal 4 laadpunten welke bij voorkeur gerealiseerd worden op een enkele netaansluiting, waarbij de beschikbare stroom op een slimme manier wordt verdeeld over de laadpunten.

2.3.2 Snellaadinfrastructuur

Snellaadinfrastructuur heeft een vermogen met meer dan 22 kW, waardoor elektrische voertuigen sneller kunnen opladen. Voor snellaadinfrastructuur worden de volgende subcategorieën onderscheiden:

- a. **Kortparkeerladen of semi-snelladen**
Laadpunt met een vermogen tussen 22 en 125 kW, deze worden steeds meer geplaatst bij onder andere supermarkten, hotels en vergaderlocaties.
- b. **Ultrasnelladen voor personenvervoer**
Laadpunt met een vermogen tussen 125 en 350 kW. Het grootste deel van de huidige beschikbare elektrische voertuigen is technisch geschikt om te laden met een snelheid van maximaal 50 kW. De nieuwere modellen en modellen in het hogere segment zijn geschikt voor de hogere vermogens. De laadvermogens tussen 125 kW en 350 kW worden tegenwoordig bij snellaadstations langs hoofdwegen geplaatst, bijvoorbeeld bij pompstations en wegrestaurants.
- c. **Ultrasnelladen voor openbaar vervoer en logistiek**
Laadpunt met een vermogen hoger dan 350 kW, bijvoorbeeld een pantograaf. De laadpunten zijn geschikt om grote voertuigen zoals vrachtwagens en bussen in korte tijd te laden.

Snelladen is duurder dan regulier laden, heeft een hogere doorlooptijd bij de plaatsing en heeft qua vervoersbewegingen een grotere impact op de omgeving. Snellaadpalen zijn daarom vooral gewenst op plaatsen waar een korte verblijfsduur gepaard gaat met een grote laadbehoefte en men bereid is daar meer voor te betalen. Dit kan op openbare plekken, maar ook op semiopenbare of private locaties. Denk bijvoorbeeld aan taxistandplaatsen, supermarkten of verzorgingsplaatsen langs de snelweg. De gemeente heeft een directe invloed op de publieke snellaadpunten, waarbij wij deze willen plaatsen op strategische openbare locaties met voldoende capaciteit op het stroomnet. Voor de plaatsing van snellaadpalen stemmen we af met de netbeheerder en het kernteam netcongestie. De locatie criteria voor de publieke snellaadpunten zijn opgenomen in hoofdstuk 3.

2.4 Plaatsingsstrategie

De Almeerse plaatsingsstrategie voor reguliere laadinfrastructuur volgt de Ladder van Laden en kenmerkt zich als vraag gedreven, waarbij de locatiekeuze op basis van data wordt gestuurd en waar nodig strategisch wordt uitgebreid. Dit betekent dat de gemeente op basis van aanvragen van inwoners en forenzen tot plaatsing en realisatie over gaat en waar nodig op basis van statistieken aanvullende locaties aanwijst en realiseert. Daardoor ontwikkelt onze werkwijze zich steeds meer naar een proactieve data-gestuurde werkwijze. Dit levert een steeds accurater beeld op van gebruik en bezetting van de Almeerse laadinfrastructuur. De werkwijze is erop gericht om bij de uitbreiding van het laadnetwerk te voorzien in de laadbehoefte. Bij het plaatsen van nieuwe laadinfrastructuur en het uitbreiden van bestaande locaties wordt er op de volgende manieren gewerkt, waarbij ook de MRA-e uitbreidingscriteria en werkwijze uit Bijlage 2 in acht worden genomen.

2.4.1 Vraaggestuurd plaatsen

Bewoners en werknemers kunnen een verzoek indienen voor het bijplaatsen van laadinfrastructuur in de omgeving van de aanvrager. Een aanvraag moet worden gedaan via laadpaal.mrae.nl waarna deze



getoetst wordt aan de concessievoorwaarden die zijn afgesproken met de concessiehouder, de locatie criteria uit deze plaatsingsregels en de Integrale laadvisie laadinfrastructuur. De standaardvoorwaarden voor een goedgekeurde aanvraag zijn:

1. De aanvrager woont of werkt minimaal 18 uur per week in de gemeente Almere;
2. De aanvrager heeft elektrische auto die minimaal 45 km volledig elektrisch kan rijden;
3. De aanvrager is voor het parkeren van de elektrische auto volledig afhankelijk van een openbare parkeerplaats op straat.

Daarnaast wordt er ook nog gekeken naar de bezettingsgraad van bestaande laadpalen binnen 200m. In maatwerksituaties kan er onderbouwd afgeweken worden van deze voorwaarden, bijvoorbeeld bij een aanvraag van een bewoner met een gehandicapten parkeerkaart. Op basis van een goedgekeurde aanvraag wordt er gekeken naar een geschikte locatie volgens de criteria genoemd in 2.2 en hoofdstuk 3. Doordat een locatie proces en plaatsing pas in gang wordt gezet na een goedgekeurde aanvraag heeft deze werkwijze de langste doorlooptijd. Ook worden hiermee alleen de bewoners en forenzen voorzien, en niet de bezoekers van Almere met een elektrisch voertuig.

2.4.2 Plaatsing op basis van gebruiksdata

Vanwege het al grotendeels dekkende netwerk aan bestaande laadpalen zijn we in Almere in staat om op basis van gebruiksdata van deze laadpalen prognoses te maken. Het gebruik van bestaande laadinfrastructuur wordt continu gemonitord. Hierbij kijken we naar de bezettingsgraad, het aantal unieke gebruikers en het aantal geladen kWh. Bij goed gebruik volgt een uitbreiding van laadinfrastructuur in de omgeving of een inbreiding door het bijplaatsen van een laadpaal naast een bestaande laadpaal (het creëren van een laadplein). Het plaatsen op basis van prognoses en gebruiksdata verkort de doorlooptijd doordat er geen aanvraag aan vooraf gaat, zodat bewoners en forenzen niet onnodig lang op extra laadmogelijkheden hoeven te wachten.

2.4.3 Strategische plaatsingen

Naast de vraaggestuurde en data gestuurde plaatsingen worden er ook strategische laadpalen geplaatst in Almere. Strategische plaatsingen zijn op basis van verwachte (gebieds-)ontwikkelingen en laadbehoefte in de toekomst. Voorbeelden hiervan zijn op P&R-locaties, industrie en bedrijventerreinen, sportaccommodaties en grote parkeervelden met een hoog bezoekersaantal. Dit zijn locaties waar bewoners of forenzen geen aanvraag kunnen doen, maar waar wel een verwachte laadbehoefte is. Daarmee faciliteren we bezoekers van onze gemeente en wordt er een beter dekkend netwerk gecreëerd. Laadpalen die in nieuwbouwgebieden worden geplaatst vallen ook onder de strategische plaatsingen, indien er nog geen aanvragen aan vooraf gingen.

2.4.4 Het plaatsen van snellaadinfrastructuur

Snellaadinfrastructuur wordt geplaatst op aangewezen locaties die in beeld zijn gebracht in samenwerking met de MRA-e binnen de concessievoorwaarden. Het plaatsingsproces duurt langer dan bij reguliere laadinfrastructuur doordat er in veel gevallen een zwaardere netaansluiting nodig is. We plaatsen snellaadinfrastructuur op strategische locaties die in eigendom en beheer zijn van de gemeente, zoals bijvoorbeeld bij taxistandplaatsen, sportcomplexen, supermarkten, bedrijventerreinen of verzorgingsplaatsen langs wijkontsluitingswegen en de dreven.

3 Realisatie en locatiecriteria

3.1 Technische inpasbaarheid

Bij de realisatie van laadinfrastructuur gelden de volgende inrichtingskaders en locatie criteria waar locaties aan getoetst worden. In maatwerksituaties kan er waar mogelijk onderbouwd afgeweken worden van deze inrichtingskaders en criteria.

- 3.2: Reguliere publieke laadinfrastructuur
- 3.3: Publieke snellaadinfrastructuur
- 3.4: Laadinfrastructuur Parkeergarages
- 3.5: Laadinfrastructuur Nieuwbouwgebieden
- 3.6: Laadinfrastructuur Groot Onderhoud gebieden
- Bijlage 1: Locatie en inrichtingscriteria MRA-e

De technische inpasbaarheid is hierin leidend en doorslaggevend. De eisen aan een locatie voor laadinfrastructuur zijn opgesteld omdat deze noodzakelijk zijn om de laadinfrastructuur veilig te kunnen plaatsen zonder dat derden hinder ondervinden. In de praktijk blijkt het aantal locaties dat aan deze eisen voldoet beperkt. Wanneer een locatie aan de eisen voldoet, is het voorstel dat deze locatie gerealiseerd kan worden.

Uitgelicht: plaatsing laadpalen en parkeerdruk



Een vaak gehoord argument tegen de plaatsing van laadpalen is parkeerdruk in de straat of wijk. Bij de realisatie van laadinfrastructuur is de technische inpasbaarheid leidend en doorslaggevend. Er wordt altijd gekeken naar de parkeersituatie, de inrichting van de openbare ruimte, het gebruik van de omgeving en naar beschikbare alternatieve locaties in de omgeving. In heel Almere zien we een toename van elektrisch rijden. Ook in gebieden met een hoge parkeerdruk komen steeds meer elektrische voertuigen en gebruikers die afhankelijk zijn van publieke laadinfrastructuur. Daarom plaatsen we ook in deze gebieden laadinfrastructuur bij. Het belang van het efficiënt kunnen gebruiken van een publiek oplaadnetwerk weegt zwaarder dan een eventuele lokale parkeerdruk.

Daarnaast gaan er bij de komst van een laadpaal geen parkeervakken verloren, maar worden deze enkel gereserveerd voor het opladen van elektrische voertuigen. Doordat een elektrische auto geen ander parkeervak bezet houdt tijdens het opladen verandert de parkeerbalans niet en is er geen verhoging van de parkeerdruk. Daarbij komt een elektrisch voertuig veelal in de plaats van een fossiele brandstofvoertuig. Wij merken ook op dat uit de rechtspraak blijkt dat hoge parkeerdruk op zichzelf geen grond vormt om van het plaatsen van een laadpaal af te zien.⁴ Parkeerdruk is daarom geen geldige bezwaargrond bij bezwaar tegen de reservering van parkeervakken voor de plaatsing van een laadpaal.

3.1.1 Onderscheid soorten laadinfrastructuur en bijzondere locaties

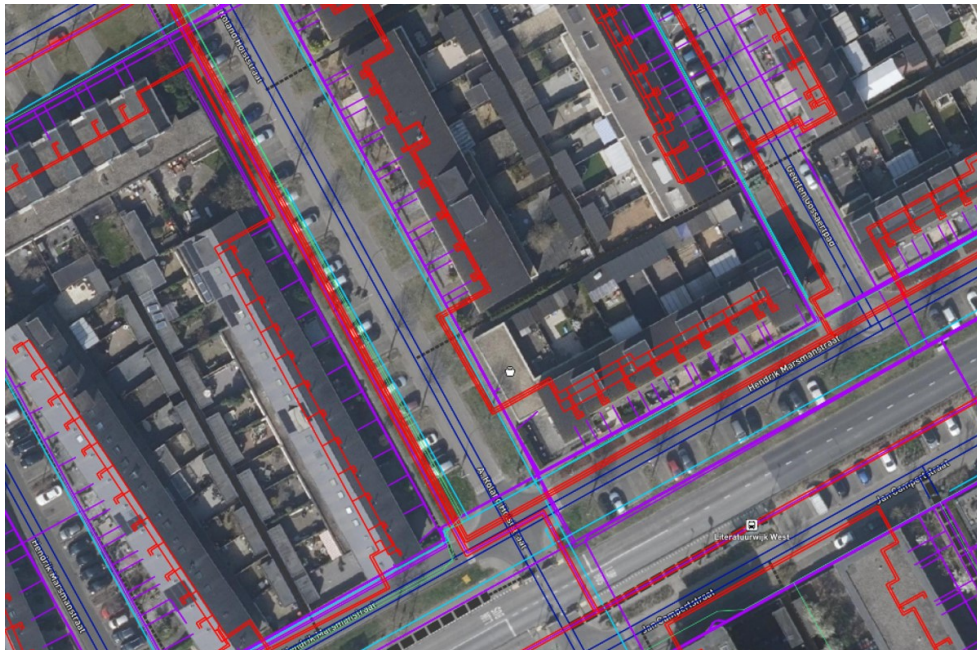
We maken onderscheid in de eisen voor het type laadinfrastructuur en voor bijzondere locaties. Dit vanwege het verschil in werkwijze en de technische eisen die er zijn. Voor de bestaande stad worden er eisen gesteld aan de inpassing van laadinfrastructuur in de bestaande openbare ruimte. Hierbij wordt er onderscheid gemaakt tussen reguliere en snellaadinfrastructuur in de openbare ruimte en laadinfrastructuur in parkeergarages.

Bijzondere locaties zijn nieuwbouwgebieden, inbreidingslocaties en groot onderhoudsgebieden. Voor deze locaties gelden aanvullende eisen waar op getoetst wordt tijdens de ontwerpfase en uitvoeringsfase. Hier is in veel gevallen een andere werkwijze nodig bij het plaatsen van laadinfrastructuur als bij de bestaande stad en zijn er minder beperkingen doordat er in een vroeg stadium afgestemd kan worden. Door in het ontwerp al rekening te houden met laadinfrastructuur kunnen de locaties afgestemd worden met de (toekomstige) ligging van kabels en leidingen en de inpassing in de openbare ruimte. Dit vergemakkelijkt de plaatsing en vergoot de inpassingsmogelijkheden. Realisatie en voorbereiding van laadinfrastructuur in nieuwbouwgebieden, inbreidingslocaties en groot onderhoud gebieden bespaart kosten, stimuleert elektrisch vervoer en zorgt voor vermindering van overlast door werkzaamheden na oplevering. Daarnaast worden in de ontwerpfase de locaties al vastgesteld en de verkeersbesluiten al genomen, wat bezwaren in de toekomst voorkomt. Bij het intekenen wordt er zo veel mogelijk voor laadpleinen gekozen doordat dit laadzekerheid aan de e-rijder biedt, dit tijdens de ontwerpfase makkelijk in te passen is in een te ontwikkelen wijk en doordat een laadplein met een enkele stroomaansluiting de beschikbare stroom slimmer kan verdelen doormiddel van energiemangement.

3.1.2 Locatie- en inrichtingscriteria MRA-e

In Bijlage 1 zijn de locatiecriteria van MRA-e opgenomen waaraan nieuwe locaties worden getoetst door MRA-e. De eisen genoemd in dit document gelden als standaard eisen voor elke locatie, waarbij de gemeente Almere aanvullende eisen en wensen opstelt middels de onderdelen uit de plaatsingsregels.

4) Zie voor de uitspraak over parkeerdruk in relatie tot laadpalen: ABRvS 14 februari 2018, 201705501/1/A2, ECLI:NL:RVS:2018:489.



Figuur 8: Overzichtskaart globale ligging kabels en leidingen. Bron: Plankaart

3.2 Reguliere publieke laadinfrastructuur

Voor reguliere laadinfrastructuur gelden de volgende eisen en wensen als locatiecriteriën:

3.2.1 Eisen reguliere publieke laadinfrastructuur

- **Veiligheid:** Bij de plaatsing van een laadpaal moet er rekening worden gehouden met struikelgevaar. Zo mag de laadkabel niet over de stoep komen te liggen en mag zowel de laadpaal als de kabels de doorloop niet belemmeren. Ook mag de plaatsing van een laadpaal niet het zicht van weggebruikers beperken of andere onveilige verkeerssituaties veroorzaken.
- **Kabels en Leidingen:** Laadpalen mogen niet boven bestaande kabels en leidingen geplaatst worden. Er wordt daarbij minimaal 75cm afstand gehouden van bestaande kabels en leidingen en er wordt rekening gehouden met toekomstige tracés. Laadpaal locaties en de aansluiting van de laadpaal worden getoetst aan de geldende Algemene Verordening Ondergrondse Infrastructuren⁵ en bijbehorende toelichting⁶ en het Handboek Kabels en Leidingen⁷.
- **Eigendom van overheid:** Laadpalen worden geplaatst op parkeervakken en gronden in eigendom van de gemeente Almere of van samenwerkende overheden.
- **Vrije (doorloop) ruimte:** Rondom de laadpaal moet minimaal 50cm werkruimte overblijven voor onderhoud aan de laadpaal. Bij de plaatsing van laadpalen op de stoep moet bij voorkeur 120 centimeter doorloopruimte overblijven, de minimale doorloopruimte is 90 centimeter.
- **Hinder objecten:** Bij de plaatsing van laadpalen mag er geen hinder plaatsvinden aan andere objecten zoals bomen (en boomwortels), lichtmasten, straatmeubilair en containers.
- **Loopafstand:** Bij een aanvraag gestuurde plaatsing moet de laadpaal binnen 200m van een eventuele aanvrager geplaatst worden. In maatwerksituaties kan hiervan worden afgeweken.
- **Elektriciteitsnet:** Laadpalen worden waar mogelijk binnen 25 meter van het elektriciteitsnet van Liander (laagspanningsnet) geplaatst. Dit in verband met de meerkosten voor kabels die langer dan 25 meter zijn en de impact op de openbare ruimte bij de aansluit werkzaamheden.
- **Bestaand parkeervak:** Laadpalen worden waar mogelijk gerealiseerd in het bestaande parkeerreel op locaties met minimaal 2 parkeervakken naast elkaar gelegen.

3.2.2 Wensen reguliere publieke laadinfrastructuur

- **Laadpleinen:** We geven de voorkeur aan het plaatsen van laadpalen op grote parkeerpleinen, parkeerhofjes, parkeerstroken en parkeerterreinen met minimaal 4 naast elkaar gelegen vakken, zodat er mogelijkheid is tot (strategische of datagestuurde) uitbreiding naar laadpleinen.

5) [Algemene Verordening Ondergrondse Infrastructuren gemeente Almere 2016 | Lokale wet- en regelgeving \(overheid.nl\)](#)

6) [Toelichting_AVOI_Almere_2016_18-1-2016.pdf](#)

7) [Handboek Kabels & Leidingen \(almere.nl\)](#)



- **Concentreren:** Zodra er voldoende dekking is bereikt in een omgeving heeft het clusteren van laadpalen altijd de voorkeur boven losse laadpalen in de openbare ruimte. Hiermee voorkomen we versnippering.
- **Gezamenlijke netaansluiting:** Bij het clusteren en uitbreiden geven we de voorkeur aan het realiseren van laadpleinen op een gezamenlijke netaansluiting en/of het gebruiken van een bestaande netaansluiting van een bestaande laadpaal binnen dezelfde concessie.
- **Aanlegwerkzaamheden:** We geven de voorkeur aan het plaatsen van laadpalen aan de kant van de straat waar ook het laagspanningsnet ligt. Dit zorgt voor minder graafwerkzaamheden, een kortere aansluitkabel en minder impact op de omgeving.
- **Inpasbaarheid:** We geven de voorkeur aan het plaatsen van laadpalen op locaties die goed inpasbaar zijn in de ruimte, zijnde: niet in het groen (struiken, bosschages, beeldbepalende groenstructuren), in de buurt van woningen zonder eigen oprit, tegen blinde gevel, verlichte locaties, sociaal veilige locaties.
- **Aanvrager:** Bij voorkeur wordt een laadpaal niet op het parkeervak voor de deur van een eventuele aanvrager geplaatst, om te voorkomen dat aanvrager en omwonenden het laadpunt ervaren als 'eigen'.
- **Parkeersituatie:** Bij de locatiekeuze houden we waar mogelijk rekening met de parkeersituatie en parkeerdruk, maar zijn de technische mogelijkheden doorslaggevend.

3.3 Publieke snellaadinfrastructuur

Voor snellaadinfrastructuur gelden de volgende eisen en wensen als locatiecriteria. Indien er door het rijk of middels concessievoorwaarden eisen worden vastgesteld aan snellaadinfrastructuur gelden die eisen, normen of richtlijnen en is onderstaand aanvullend.

3.3.1 Eisen publieke snellaadinfrastructuur

- **Veiligheid:** Bij de plaatsing van snellaadinfrastructuur moet er rekening worden gehouden met struikelgevaar. Zo mag de laadkabel niet over de stoep komen te liggen en mag zowel het snellaadpunt als de kabel de doorloop niet belemmeren. Ook mag de plaatsing van snellaadinfrastructuur niet het zicht van weggebruikers beperken of andere mogelijke onveilige verkeerssituaties veroorzaken.
- **Plaatsingsruimte hardware:** Er moet rekening worden gehouden met voldoende ruimte voor de realisatie van ondersteunende hardware bij grotere aansluitingen voor snellaadinfrastructuur zoals een transformatorstation (trafo) en omvormers waarbij er voldoende doorloopruimte (minimaal 90 cm) overblijft indien de hardware op de stoep moet worden geplaatst.
- **Verkeersaantrekking:** Minimale geluidsoverlast voor de omgeving en een adequate afstand van woonbebouwing m.b.t. externe veiligheid.
- **Impact openbare ruimte:** Minimale impact openbare ruimte, zoals het behoud van een goede doorstroming en bereikbaarheid van een locatie en een minimaal visueel effect van het snellaadpunt.
- **Kabels en Leidingen:** Snellaadinfrastructuur mag niet boven bestaande kabels en leidingen geplaatst worden. Er wordt daarbij minimaal 75cm afstand gehouden van bestaande kabels en leidingen en er wordt rekening gehouden met toekomstige tracés. Snellaadinfrastructuur locaties en de aansluiting worden getoetst aan de geldende Algemene Verordening Ondergrondse Infrastructuren⁸ en bijbehorende toelichting⁹ en het Handboek Kabels en Leidingen¹⁰.
- **Eigendom van overheid:** Snellaadinfrastructuur wordt geplaatst op parkeervakken en gronden in beheer en eigendom van de gemeente Almere of van samenwerkende overheden.
- **Hinder objecten:** Bij de plaatsing van snellaadinfrastructuur mag er geen hinder plaatsvinden aan andere objecten zoals bomen (en boomwortels), lichtmasten, straatmeubilair en containers.
- **Elektriciteitsnet:** Snellaadinfrastructuur wordt binnen 25 meter van het elektriciteitsnet (laagspanningsnet en/of middenspanningsnet) gerealiseerd. Snellaadinfrastructuur met vermogens boven 100.000 kWh (groter dan 3x80A) wordt aangesloten op het middenspanningsnet en mag maximaal op 25m afstand liggen. Snellaadinfrastructuur tot 100.000 kWh (kleiner of gelijk aan 3x80A) wordt aangesloten op het laagspanningsnet waarbij een aansluiting binnen 25m de voorkeur heeft.
- **Bestaand parkeervak:** Snellaadinfrastructuur wordt waar mogelijk gerealiseerd in het bestaande parkeerareaal op locaties met minimaal 4 parkeervakken naast elkaar gelegen. In maatwerk situaties kan hiervan worden afgeweken of kunnen er nieuwe parkeervakken worden aangelegd.
- **Netcongestie:** De komst van een snellaadpunt wordt bij voorkeur geplaatst op locaties waar een overschot aan elektriciteit is. Er zal per potentiële snellaadlocatie moeten worden gekeken naar de mogelijkheden om een stroomaansluiting te voorzien, waarbij er ook per locatie een afweging zal moeten worden gemaakt met oog op andere maatschappelijk belangrijke voorzieningen die

8) [Algemene Verordening Ondergrondse Infrastructuren gemeente Almere 2016 | Lokale wet- en regelgeving \(overheid.nl\)](#)

9) [Toelichting_AVOI_Almere_2016_18-1-2016.pdf](#)

10) [Handboek Kabels & Leidingen \(almere.nl\)](#)



een aansluiting nodig hebben. Voor de plaatsing van snellaadpalen stemmen we af met de netbeheerder en het kernteam netcongestie. Ook houdt de gemeente praktische oplossingen en ontwikkelingen in de gaten.

3.3.2 Wensen publieke snellaadinfrastructuur

- **Bereikbaarheid:** Locaties in de nabijheid of grenzend aan van wijkontsluitingswegen, uitvalswegen of N-wegen hebben de voorkeur voor het plaatsen van snellaadinfrastructuur.
- **Voorzieningen:** Snellaadinfrastructuur wordt geplaatst op locaties met voorzieningen waar men kort verblijft, bijvoorbeeld supermarkten en sportaccommodaties
- **Inpasbaarheid:** We geven de voorkeur aan het plaatsen van snellaadinfrastructuur op locaties die goed inpasbaar zijn in de ruimte, zijnde: niet in het groen (struiken, bosschages, beeldbepalende groenstructuren), verlichte locaties, sociaal veilige locaties.

3.4 Laadinfrastructuur Parkeergarages

Een belangrijk aandachtspunt bij laadinfrastructuur in parkeergarages is dat (brand)veiligheid altijd leidend is, waarbij de adviezen van de brandweer worden meegenomen in de locatiekeuze en plaatsing. Voor laadinfrastructuur in parkeergarages gelden verschillende landelijk vastgestelde veiligheidsnormen voor (elektro)technische installaties. Doordat de (technische) mogelijkheden per parkeergarage verschillend zijn, vindt de nadere uitwerking van de plaatsing van laadinfrastructuur in parkeergarages plaats in de komende concessie en/of aanbestedingsvoorwaarden. In zijn algemeenheid kunnen onderstaande locatie eisen en wensen als standaard worden gezien, waarbij er per garage aanvullende (technische) eisen en wensen gesteld kunnen worden.

Uitgelicht: laden in parkeergarages

De gemeente heeft bij raadsbesluit RV-75/2020 (d.d. 28 januari 2021) besloten om in te stemmen met het realiseren van laadpunten in alle parkeergarages. Daarnaast werd, ten aanzien van laden in parkeergarages, op 4 maart 2021 door staatssecretaris Stientje van Veldhoven en André Wielaard (voorzitter van het platform voor parkeren "de Vexpan") een convenant ondertekend. In het convenant is afgesproken dat het ministerie en Vexpan zich gezamenlijk inzetten voor voldoende laadinfrastructuur in parkeergarages, zowel kwantitatief als kwalitatief. In 2025 zal 5 procent van alle plekken in parkeergarages voorzien moeten zijn van laadinfrastructuur en in 2030 gemiddeld 10 procent.¹¹

In samenwerking met de brandweer Flevoland is onderzoek uitgevoerd naar de inpassing mogelijkheden van laadinfrastructuur in de bestaande parkeergarages van Almere. Uit het onderzoek blijkt dat (afhankelijk van een aantal aanvullende voorwaarden en technische aanpassingen) in alle parkeergarages in Almere laadpunten op een brandveilige manier ingepast kunnen worden. In veel gevallen betekent het wel dat de laadpunten op het bovenste parkeerdek of bij de in- en uitgang moeten worden geplaatst of dat er aanvullende brandpreventieve aanpassingen moeten worden gedaan. Laadpunten kunnen echter technisch gezien niet onbeperkt geplaatst worden in alle parkeergarages. De beschikbare netcapaciteit per parkeergarage is de beperkende factor in de hoeveelheid laadpunten per parkeergarage.

3.4.1 Eisen laadinfrastructuur Parkeergarages

- **Veiligheid Stroom:** Laadpunten dienen voorzien te zijn van beveiligingsmechanismen waardoor o.a. het beschikbare vermogen van de groep niet wordt overschreden. Elk laadpunt dient geschikt te zijn voor zowel enkelfaseladen met 3,7 kW als voor 3 fasen-laden met 22 kW, waarbij laadpunten in staat moeten zijn om het actueel maximaal beschikbare vermogen dat vanuit de meterkast of hoofdverdeelkast beschikbaar wordt gesteld voor de laadpunten, volledig te gebruiken voor laden (*dynamic load balancing*), voor zover dit 22 kW per laadpunt niet overstijgt. Uitzondering op het toepassen van dynamic load balancing is wanneer het energiesysteem van de parkeergarage niet toereikend is om dynamic load balancing te implementeren.
- **Veiligheid omgeving:** Een laadpunt moet zo gesitueerd worden dat de laadkabel de doorloop niet belemmeren. Ook mag de plaatsing van een laadpunt niet het zicht van weggebruikers beperken of andere onveilige verkeerssituaties veroorzaken.
- **Normeringen Laadpunt:** Het laadpunt voldoet aan de veiligheidsnormen en standaarden die hiervoor in internationaal verband gesteld zijn, zoals – maar niet uitsluitend – NEN1010, IEC61851-1:2017, IEC 62196-2, aanvulling bescherming omhulsel elektrische componenten IP44 en alle elektrische componenten van het laadpunt zijn beschermd en voldoen minimaal aan IP54. Ook dient er een aardlekschakelaar per laadpunt aanwezig te zijn.

¹¹ Zie voor meer informatie: [Meer laadpalen in parkeergarages | Nieuwsbericht | Rijksoverheid.nl](#).



- **Normeringen installaties:** De technische installaties van de parkeergarages dienen te voldoen aan de Nederlandse wetgeving en de laatste stand van normeringen, voorschriften en regelgeving bouwbesluit, waaronder, maar niet uitsluitend: NEN2443, NEN1010, ESPA normering.

3.4.2 Wensen laadinfrastructuur Parkeergarages

- **Parkeersituatie:** Bij de locatiekeuze houden we waar mogelijk rekening met de parkeersituatie en drukte in de parkeergarages, maar zijn de technische mogelijkheden doorslaggevend.

3.5 Laadinfrastructuur nieuwbouwgebiede

In nieuwbouwgebieden en inbreidingslocaties worden (toekomstige) laadinfrastructuur locaties al bepaald in de ontwerpfase. In het ontwerp wordt tevens gekeken naar de Nota Parkeernomen 2020¹², Leidraad duurzame gebiedsontwikkeling¹³ Locaties worden daarbij ingetekend volgens de volgende eisen en wensen.

3.5.1 Eisen laadinfrastructuur nieuwbouwgebieden

- **Veiligheid:** Bij de plaatsing van laadinfrastructuur moet er rekening worden gehouden met struikelgevaar. Zo mag de laadkabel niet over de stoep komen te liggen en mag zowel de laadpaal als de kabels de doorloop niet belemmeren. Ook mag de plaatsing van een laadpaal niet het zicht van weggebruikers beperken of andere onveilige verkeerssituaties veroorzaken. Hier moet rekening mee worden gehouden in het ontwerp van de parkeer en verkeerssituatie.
- **Aantal Parkeervakken:** Op het inrichtingsplan dient in totaal 10% van het aantal publieke parkeervakken te worden voorzien van een laadpunt. Deze 10% wordt bij voorkeur ingetekend als laadplein locaties op centrale plekken of bij de wijkontsluiting. Om voldoende dekking te creëren worden er aanvullend losse laadpaal locaties ingetekend. Bij de daadwerkelijke aanleg van de wijk wordt 3% van het aantal publieke parkeervakken ook daadwerkelijk voorzien van een laadpunt en wordt de resterende 7% als toekomstige reservering aangehouden. In de praktijk betekent dit dat bij laadplein locaties de eerste laadpaal al geplaatst wordt en de resterende laadpalen als reservering dienen. Deze percentages worden jaarlijks geïndexeerd.
- **Kabels en Leidingen:** Het bepalen van laadpaal locaties moet worden afgestemd met de (toekomstige) ligging van kabels en leidingen. Laadpaal locaties en de aansluiting van de laadpaal worden getoetst aan de geldende Algemene Verordening Ondergrondse Infrastructuren¹⁴ en bijbehorende toelichting¹⁵ en het Handboek Kabels en Leidingen¹⁶.
- **Eigendom van overheid:** Laadpalen worden geplaatst op parkeervakken en gronden in eigendom van de gemeente Almere of van samenwerkende overheden.
- **Vrije (doorloop) ruimte:** Rondom de laadpaal moet minimaal 50cm werkruimte overblijven voor onderhoud aan de laadpaal. Bij de plaatsing van laadpalen op de stoep moet bij voorkeur 120 centimeter doorloopruimte overblijven, de minimale doorloopruimte is 90 centimeter.
- **Hinder objecten:** Bij de plaatsing van laadpalen mag er geen hinder plaatsvinden aan andere objecten zoals bomen (en boomwortels), lichtmasten, straatmeubilair en containers.
- **Elektriciteitsnet:** In nieuwbouwgebieden wordt tijdens de voorbereidende (grond) werkzaamheden de benodigde bekabeling al aangelegd. Bij laadplein locaties wordt een aansluitkabel aangelegd tot aan de eerste laadpaal. Losse laadpalen worden ingetekend op locaties binnen 25 meter van het elektriciteitsnet van Liander (laagspanningsnet). Dit in verband met de meerkosten voor kabels die langer dan 25 meter zijn en de impact op de openbare ruimte bij de aansluit werkzaamheden.

3.5.2 Wensen laadinfrastructuur nieuwbouwgebieden

- **Laadpleinen:** We geven de voorkeur aan het intekenen van laadpalen op grote parkeerpleinen, stroken en parkeerterreinen met minimaal 4 naast elkaar gelegen parkeervakken, zodat er mogelijkheid is tot (strategische of datagestuurde) uitbreiding naar laadpleinen.
- **Inpasbaarheid:** In de ontwerpfase wordt er waar mogelijk gehouden met de inpasbaarheid in de openbare ruimte, zijnde: niet in het groen (struiken, bosschages, beeldbepalende groenstructuren), in de buurt van woningen zonder eigen oprit, tegen blinde gevel, verlichte locaties, sociaal veilige locaties.

¹² Gemeenteblad 2020, 342303 | Overheid.nl > Officiële bekendmakingen (officielebekendmakingen.nl)

¹³ Zie voor het collegebesluit en de raadsbrief over de Leidraad Duurzame Gebiedsontwikkeling 1 (notubiz.nl)

¹⁴ Algemene Verordening Ondergrondse Infrastructuren gemeente Almere 2016 | Lokale wet- en regelgeving (overheid.nl)

¹⁵ Toelichting_AVOI_Almere_2016_18-1-2016.pdf

¹⁶ Handboek Kabels & Leidingen (almere.nl)



- **Gezamenlijke netaansluiting:** Bij het clusteren en uitbreiden geven we de voorkeur aan het realiseren van laadpleinen op een gezamenlijke netaansluiting en/of het gebruiken van een bestaande netaansluiting van een bestaande laadpaal binnen dezelfde concessie.
- **Snellaadinfrastructuur:** Bij grootschalige nieuwbouwplannen voor grote woonwijken, bedrijventerreinen of complete stadsdelen wordt er waar mogelijk rekening gehouden met inpassingsmogelijkheden van toekomstige snellaadinfrastructuur

3.6 Laadinfrastructuur groot onderhoud gebieden

In wijken waar groot onderhoud plaats gaat vinden worden (toekomstige) laadinfrastructuur locaties bepaald in de ontwerpfase. Locaties worden daarbij ingetekend volgens de volgende eisen en wensen.

3.6.1 Eisen laadinfrastructuur groot onderhoud gebieden

- **Veiligheid:** Bij de plaatsing van laadinfrastructuur moet er rekening worden gehouden met struikelgevaar. Zo mag de laadkabel niet over de stoep komen te liggen en mag zowel de laadpaal als de kabels de doorloop niet belemmeren. Ook mag de plaatsing van een laadpaal niet het zicht van weggebruikers beperken of andere onveilige verkeerssituaties veroorzaken. Hier moet rekening mee worden gehouden in het ontwerp van de parkeer en verkeerssituatie.
- **Aantal parkeervakken:** Op het inrichtingsplan van groot onderhoud wijken dient in totaal 10% van het aantal publieke parkeervakken te worden voorzien van een laadpunt. Deze 10% wordt bij voorkeur ingetekend als laadplein locaties op centrale plekken of bij de wijkontsluiting. Om voldoende dekking te creëren worden er aanvullend losse laadpaal locaties ingetekend. Op basis van de bestaande laadvraag, het aantal gebruikers bij bestaande laadpalen en het aantal aanvragers in een wijk wordt bepaald hoeveel parkeervakken een reservering krijgen en hoeveel laadpalen er worden geplaatst.
- **Kabels en leidingen:** Het bepalen van laadpaal locaties moet worden afgestemd met de (toekomstige) ligging van kabels en leidingen. Laadpalen mogen niet boven bestaande kabels en leidingen geplaatst worden. Er wordt daarbij minimaal 75cm afstand gehouden van bestaande kabels en leidingen en er wordt rekening gehouden met toekomstige tracés. Bestaande laadpaal locaties dienen verplaatst te worden wanneer de inrichting van de parkeersituatie wijzigt tijdens groot onderhoud. Laadpaal locaties en de aansluiting van de laadpaal worden getoetst aan de geldende Algemene Verordening Ondergrondse Infrastructuren¹⁷ en bijbehorende toelichting¹⁸ en het Handboek Kabels en Leidingen¹⁹.
- **Eigendom van overheid:** Laadpalen worden geplaatst op parkeervakken en gronden in eigendom van de gemeente Almere of van samenwerkende overheden.
- **Vrije (doorloop) ruimte:** Rondom de laadpaal moet minimaal 50cm werkruimte overblijven voor onderhoud aan de laadpaal. Bij de plaatsing van laadpalen op de stoep moet bij voorkeur 120 centimeter doorloopruimte overblijven, de minimale doorloopruimte is 90 centimeter.
- **Hinder objecten:** Bij de plaatsing van laadpalen mag er geen hinder plaatsvinden aan andere objecten zoals bomen (en boomwortels), lichtmasten, straatmeubilair en containers.
- **Elektriciteitsnet:** In groot onderhoud gebieden worden de bestaande en toekomstige locaties afgestemd met de netbeheerder. Op basis van een netcheck wordt er gekeken of het bestaande elektriciteitsnet voldoende capaciteit heeft voor toekomstige uitbreidingen. Laadpalen en laadpleinen worden ingetekend op locaties binnen 25 meter van het elektriciteitsnet van Liander (laagspanningsnet). Dit in verband met de meerkosten voor kabels die langer dan 25 meter zijn en de impact op de openbare ruimte bij de aansluit werkzaamheden. Indien er tijdens groot onderhoud straat en/of grond werkzaamheden plaats vinden wordt waar mogelijk de benodigde (toekomstige) bekabeling al aangelegd. Dit kan in de vorm van mantelbuizen wanneer er wegoversteken nodig zijn, nieuwe aansluitkabels bij directe plaatsingen van laadpalen of netuitbreiding wanneer het bestaande elektriciteitsnet niet voldoende capaciteit heeft voor de toekomstige laadpalen.

3.6.2 Wensen laadinfrastructuur groot onderhoud gebieden

- **Laadpleinen:** We geven de voorkeur aan het intekenen van laadpalen op grote parkeerpleinen, stroken en parkeerterreinen met minimaal 4 naast elkaar gelegen parkeervakken, zodat er mogelijkheid is tot (strategische of datagestuurde) uitbreiding naar laadpleinen.
- **Inpasbaarheid:** In de ontwerpfase wordt er waar mogelijk gehouden met de inpasbaarheid in de bestaande en toekomstige openbare ruimte, zijnde: niet in het groen (struiken, bosschages, beeldbepalende groenstructuren), in de buurt van woningen zonder eigen oprit, tegen blinde gevel, verlichte locaties, sociaal veilige locaties.

¹⁷ [Algemene Verordening Ondergrondse Infrastructuren gemeente Almere 2016 | Lokale wet- en regelgeving \(overheid.nl\)](#)

¹⁸ [Toelichting_AVOI_Almere_2016_18-1-2016.pdf](#)

¹⁹ [Handboek Kabels & Leidingen \(almere.nl\)](#)



- **Gezamenlijke netaansluiting:** Bij het clusteren en uitbreiden geven we de voorkeur aan het realiseren van laadpleinen op een gezamenlijke netaansluiting en/of het gebruiken van een bestaande netaansluiting van een bestaande laadpaal binnen dezelfde concessie.

4 Strategische plankaart

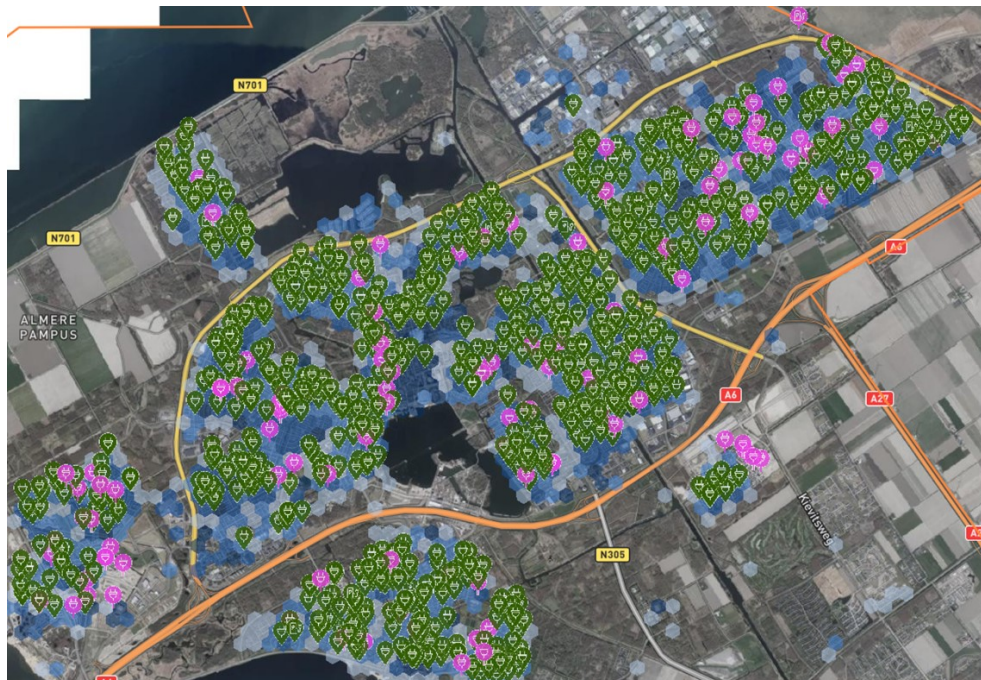
Uit het Integraal Beleidskader Laadinfrastructuur (2021) volgt dat de strategische plankaart iedere twee jaar wordt geactualiseerd. De oude plankaart uit 2019 is afgelopen jaren gebruikt als instrument voor procesoptimalisatie om de realisatietijd te verkorten waarbij de meeste locaties ondertussen in gebruik zijn genomen. De besluitvorming over de daadwerkelijke locatiekeuze was uitdrukkelijk nog geen onderdeel van deze plankaart.

In 2022 is gewerkt aan een vernieuwde plankaart, waarbij er 900 nieuwe laadpaal –(en laadplein) locaties zijn ingetekend om de laadbehoefte tot en met 2027 te voorzien. Tevens is er een doorkijk gegeven met het verwachte aantal elektrische voertuigen en laadbehoefte in 2030. De prognoses die zijn gebruikt bij het opstellen van de plankaart zijn opgesteld volgens de prognoses van de NAL en de SparkCity-methode²⁰ voor zowel voor het planjaar 2027 als voor planjaar 2030.

De vernieuwde plankaart is ontwikkeld in samenwerking met de MRA-e en bevat naast locaties en prognoses ook de kabels en leidingen data van de gemeente (KLIC data), grondeigendommen overzicht, elektriciteit netwerken van Liander en informatie over de al bestaande laadpalen. Hiermee is de plankaart een systeem waarin meerdere partijen kunnen samenwerken.

Op basis van 2.2.2 zijn locaties op de plankaart bepaald en getoetst aan de eisen uit hoofdstuk 3. De statistieken van bestaande laadpalen zijn gebruikt om het netwerk verder te verdichten door uitbreidingslocaties aan te wijzen waar nieuwe laadpalen naast bestaande laadpalen kunnen worden geplaatst.

Alle voorgestelde locaties uit de plankaart voor 2023-2027 zijn gecontroleerd op technische inpassingsmogelijkheden op basis van de eisen uit hoofdstuk 3, waarna deze zijn voorgelegd ter controle aan de verschillende vakafdelingen binnen de gemeente. Na deze integrale controle wordt de plankaart via een online informatietraject ter kennisgeving op een digitale kaart gepresenteerd aan bewoners van Almere en worden de locaties vastgelegd doormiddel van collectieve verkeersbesluiten.



Figuur 9: Plankaart 2022 met locaties en prognoses per 200m. Groen: Gevalideerd. Roze: In ontwikkeling.

²⁰ Zie meer informatie over de [SparkCity-methode](#).



5 Participatieladder: informeren

De gemeente Almere vindt het belangrijk dat inwoners goed geïnformeerd zijn over ontwikkelingen in hun omgeving. Inwoners informeren we bij de uitrol realisatie van publieke laadpunten in en nabij woonwijken. Tijdens het informatietraject voor de vernieuwde plankaart worden ingetekende locaties ter kennisgeving gepresenteerd op een digitale kaart. Bij groot onderhoud projecten worden bewoners tijdens bewonersavonden actief betrokken bij de toekomstige uitrol van laadinfrastructuur.

5.1 Communicatie nieuwe locaties

Het toenemende aantal besluiten vraagt om een efficiënte manier van goed communiceren. Om inwoners goed te informeren over de voorgenomen plaatsing van de laadpaal kondigen we gepubliceerde verkeersbesluiten aan via de gemeentelijke informatiekanalen. Tot vaststelling van de plankaart locaties en bij locaties die niet op de plankaart staan worden besluiten gecommuniceerd via een overzicht op de gemeentelijke website. Deze nieuwe werkwijze zal worden aangekondigd middels artikelen in de Stadhuis-aan-huis en via de gemeentelijke informatiekanalen.

Hoewel er een groot aantal locaties is opgenomen in de vernieuwde plankaart, wijkt de gemeente alleen in bijzondere gevallen af van deze locaties. Maatwerklocaties met een grote impact op de omliggende openbare ruimte en/of waar keuzemogelijkheden zijn worden gecommuniceerd doormiddel van een bewonersbrief welke wordt verstuurd naar direct omliggende woningen. Verkeersbesluiten worden altijd gepubliceerd in het Gemeenteblad²¹ (c.q. Staatscourant) en zijn ook vindbaar via overheid.nl en officielebekendmakingen.nl

Op de website wordt de informatievoorziening verbeterd en voegen we een Q&A toe. In deze Q&A worden de belangrijkste vragen beantwoord, waaronder meer informatie over bezwaarmogelijkheden. We zorgen dat de webpagina te bezoeken is via een shortlink, zoals almere.nl/laadpalen. Dit zorgt ervoor dat de informatie sneller vindbaar is. Ook leggen we uit waarom er steeds meer laadinfrastructuur bij komt en de uitdagingen die er zijn bij het zoeken naar een geschikte locatie.

5.2 Participatie en raadplegen tijdens groot onderhoud

Wanneer er bewonersavonden of inspraakmomenten worden georganiseerd tijdens groot onderhoud projecten wordt er aangehaakt bij deze participatiemomenten. Op deze manier kunnen we bewoners al in een vroeg stadium betrekken bij de toekomstige uitrol van laadinfrastructuur. Tijdens deze participatiemomenten worden laadbehoeften en reacties verzameld en meegenomen in het ontwerp van de toekomstige laadlocaties. Op basis van deze reacties en de eisen uit hoofdstuk 3 worden op het inrichtingsplan mogelijke locaties aangewezen. Deze locaties worden afgestemd met de verschillende vakafdelingen, de concessiehouder en Liander voor een netberekening. Het inrichtingsplan met laadlocaties presenteren we aan de bewoners, waarbij er nog mogelijkheid is op inspraak en reacties. Zienswijzen worden vervolgens meegenomen in de definitieve inrichtingsplannen waarna het definitieve plan wordt gepresenteerd en vastgesteld. Bewoners van groot onderhoud woonwijken zijn hierdoor betrokken bij de ontwikkelingen in hun omgeving en de toekomstige uitrol van de laadinfrastructuur.

5.3 Informatietraject en communicatie over de plankaart

Het uitrollen van een dekkend, betaalbaar en toegankelijk laadnetwerk vraagt om duidelijke informatievoorziening richting onze inwoners, ondernemers en bedrijven. Er is echter een beperkt aantal locaties in Almere waar het plaatsen van laadpalen technisch inpasbaar is. Hierdoor is de ruimte voor belanghebbenden om alternatieve en inpasbare locaties aan te dragen beperkt. We steken het proces bij de plankaart in als een online informatietraject waarin de ingetekende locaties ter kennisgeving worden gepresenteerd op een digitale kaart.

Als we dit naar de participatieladder vertalen, dan betekent dit dat we informeren en er vanwege de technische randvoorwaarden geen ruimte is om bewoners te consulteren of mee te laten bepalen. Duidelijke communicatie richting belanghebbenden is daarom essentieel om uit te leggen waarom de gemeente bepaalde keuzes maakt. Om teleurstelling en frustratie te voorkomen, wordt hier in het online platform en bij de communicatie nadrukkelijk aandacht aan gegeven. Deze plaatsingsregels gelden daarbij als leidende beleidsregels op basis waarvan het college op bezwaren en/of suggesties voor alternatieven kan worden ingegaan.

5 Verkeersbesluiten

5.1 Reservering parkeervakken

De gemeente Almere wijst bij het plaatsen van laadinfrastructuur in de openbare ruimte parkeervakken aan om te reserveren voor het opladen van elektrische voertuigen. Deze reservering wordt gedaan

²¹ Gemeenteblad (almere.nl)



doormiddel van een verkeersbesluit en wordt op locatie aangeduid doormiddel van RVV²² bord. (Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990). Deze aanduiding kan gedaan worden doormiddel van een gecombineerd bord bestaande uit een RVV-E04 bord met een RVV-OB304 onderbord met de tekst "alleen voor het opladen van elektrische voertuigen" en een onderbord OB501 – schuin (links/rechts wijzend) met pijlen aangegeven de gereserveerde parkeervakken. Een reservering kan ook worden aangeduid doormiddel van een RVV -E8c bord welke onlangs is toegevoegd aan de RVV 1990 in combinatie met een OB501 – schuin (links/rechts wijzend) onderbord met 2 pijlen en eventueel samen met een RVV-OB304 onderbord met de tekst "alleen voor het opladen van elektrische voertuigen".

De gereserveerde parkeervakken moeten overeenkomen met de in het verkeersbesluit aangeduide parkeervakken. Per laadpunt wordt er een parkeervak gereserveerd. Bij laadpalen met twee laadpunten worden dus twee aangrenzende parkeervakken gereserveerd. Het verkeersbesluit geeft het gereserveerde parkeervak de doelbestemming 'opladen van elektrische voertuigen'. In dit vak mag alleen worden geparkeerd door elektrische auto's die laden. Dat wil zeggen dat de stekker in de laadpaal moet zitten en er een actieve laadsessie plaats moet vinden.

Het college van B&W neemt een verkeersbesluit gelet op de bepalingen in de Wegenverkeerswet 1994, het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (RVV 1990) het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (BABW) en de Algemene wet bestuursrecht (Awb). Verkeersbesluiten worden gepubliceerd in het Gemeenteblad²³ en liggen 6 weken ter inzage. Op grond van artikel 7:1 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) kunnen belanghebbenden bezwaar maken tegen een verkeersbesluit. Na het indienen van een bezwaarschrift blijft de genomen beslissing gelden, in ieder geval totdat het college van burgemeester en wethouders op het bezwaarschrift heeft beslist.

5.2 Collectieve verkeersbesluiten voor locaties uit de plankaart

Onderdeel van de nieuwe plaatsingsregels en laadvisie is dat er voor de locaties uit de plankaart collectieve verkeersbesluiten worden opgesteld. In een collectief verkeersbesluit zijn meerdere locaties opgenomen binnen een bepaald gebied, postcode, wijk en/of zone waar parkeervakken worden gereserveerd. Deze collectieve verkeersbesluiten stelt het college vast, waarna de verkeersbesluiten worden gepubliceerd in het Gemeenteblad. In deze fase is er een bezwaartermijn van 6 weken waarbij er nog bezwaar kan worden aangetekend en zienswijzen kunnen worden ingediend. Na vaststelling van de collectieve verkeersbesluiten en na een eventueel bezwaartraject zijn de toekomstige locaties vastgelegd en kunnen aangevraagde laadpalen of uitbreiding direct door naar de uitvoering, zonder eerst nog gecontroleerd te moeten worden op technische haalbaarheid of een bezwaartraject. Deze werkwijze zorgt voor minder belasting op het ambtelijk apparaat en een snellere plaatsing en uitbreiding van het dekkende publieke laadnetwerk.

5.3 Collectieve verkeersbesluiten nieuwbouwgebieden en groot onderhoud.

Voor nieuwbouwgebieden en bij groot onderhoud projecten worden al collectieve verkeersbesluiten genomen voor de ingetekende locaties tijdens de ontwerpfase. Het collectieve verkeersbesluit bevat daarbij alle locaties waar parkeervakken worden gereserveerd binnen het projectgebied. Bij nieuwbouwgebieden worden locaties ingetekend op basis van het inrichtingsplan en worden aangeduid middels coördinaten en waar mogelijk al middels (toekomstige) adressen en straatnamen. Het inrichtingsplan en de locaties worden onderdeel gemaakt van het verkeersbesluit en daarmee al vastgelegd. Door in-tekening op het inrichtingsplan zijn kopers en toekomstige bewoners al vroeg op de hoogte van de laadpaal locaties. Voor groot onderhoud projecten hanteren we dezelfde werkwijze, waarbij locaties worden ingepast in een bestaand ontwerp of een nieuw inrichtingsplan wanneer de parkeersituatie wijzigt door een andere inrichting. Locaties in het verkeersbesluit worden aangeduid middels een inrichtingsplan met adressen, straatnamen en bijbehorende situatietekeningen.

6 Bezwaarproces

Het college van B&W neemt een verkeersbesluit en publiceert dit via een officiële bekendmaking in het Gemeenteblad²⁴. Op grond van artikel 7:1 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) kunnen belanghebbenden bezwaar maken tegen een verkeersbesluit. Een bezwaar kan alleen worden ingediend via de gemeentelijke website of schriftelijk gericht aan de Bezwaarschriftencommissie. Op de website [Bezwaar of beroep aantekenen \(almere.nl\)](https://www.almere.nl/Bezwaar-of-beroep-aantekenen) staan alle stappen beschreven om op de juiste manier bezwaar in te dienen. Ook in het gepubliceerde verkeersbesluit is altijd een Bezwaar- of beroepsclausule opgenomen.

²² wetten.nl - Regeling - Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990) - BWBR0004825 (overheid.nl)

²³ [Gemeenteblad \(almere.nl\)](https://www.almere.nl)

²⁴ [Gemeenteblad \(almere.nl\)](https://www.almere.nl)



6.1 Informele aanpak

Door de combinatie van het continu stijgende aantal aanvragen en verkeersbesluiten zien wij een evenredige stijging van het aantal bezwaren op deze verkeersbesluiten. In 2021 en 2022 zijn er meer dan 100 bezwaarzaken geweest, waarbij de gemiddelde doorlooptijd van een bezwaartraject vier maanden bedroeg.

Op dit moment start de gemeente bij een bezwaar met een informeel gesprek.²⁵ In dit gesprek probeert de gemeente eerst om samen met de bezwaarmaker te kijken of het bezwaar op een andere manier kan worden opgelost. Als het niet lukt om een andere oplossing te vinden dan wordt op basis van de verordening bezwaarschriftencommissie 2017²⁶ een keuze gemaakt om het bezwaar te laten behandelen door een bezwaarschriftencommissie of een ambtelijke commissie. Tijdens de hoorzitting wordt de inhoud van het bezwaar behandeld waarna een advies van de bezwaarschriftencommissie volgt. Het college stelt vervolgens de beslissing op bezwaar op en neemt daarbij het advies van de commissie in overweging.

6.2 Bezwaargronden

Kenmerkend aan de bezwaarschriften is de herhaling van gronden. Bezwaargronden als parkeerdruk, het ontkennen van de behoefte aan een laadpaal en het willen verplaatsen van de locatie zijn oververtegenwoordigd waardoor minder tijd en ruimte ontstaat voor belangrijke bezwaargronden als verkeersveiligheid of voor het college onvoorziene omstandigheden. Overigens levert het verplaatsen van de locatie van de laadpaal (vrijwel) altijd bezwaren op deze nieuwe locatie op waardoor dit geen oplossing is gebleken²⁷.

Wanneer men bezwaar indient tegen een verkeersbesluit wordt het besluit heroverwogen. Dit betekent dat wij nagaan of er fouten zijn gemaakt bij het nemen van dit besluit. In de heroverweging is in eerste instantie niet aan de orde of er alternatieve locaties mogelijk zijn, maar of de aanwijzing zorgvuldig heeft plaatsgevonden. Volgens vaste rechtspraak komt aan het college, binnen het verkeersdomein, beoordelingsruimte toe tenzij hier onredelijk gebruik van wordt gemaakt²⁸. Dit houdt in dat bezwaarschriften enkel gegrond kunnen worden verklaard op het moment dat de belangenafweging van het college tekortschiet.

6.3 Resultaten bezwaren

Tot nu toe zijn alle bezwaren die zijn behandeld door een ambtelijke commissie ongegrond verklaard. Ook de bezwaarzaken waar de bezwaarschriftencommissie een onafhankelijk advies uitbrengt zijn altijd in het voordeel van de gemeente geadviseerd, waarbij de bezwaren ongegrond of niet-ontvankelijk zijn verklaard in een beslissing op bezwaar. De voornaamste reden hiervoor is de nauwkeurigheid van de voorbereiding van verkeersbesluiten en de werkwijze om tot een locatiekeuze te komen, waarbij de technische mogelijkheden en alternatieven vaak gering zijn. Voor het college levert het bezwaar een vertraging en verstoring van het met succes creëren van een netwerk van laadpalen op, gezien de plaatsing van de laadpaal pas ingepland wordt na afronding van het gehele bezwaartraject.

6.4 Communicatie en werkwijze bezwaartraject

Het afhandelen van de bezwaren vraagt een grote tijds- en kosteninvestering van de ambtelijke organisatie. Het toenemende aantal verkeersbesluiten vraagt om een efficiënte en goede manier van communiceren. Afgaande op de vele bezwaren en het grote percentage dat uiteindelijk ongegrond blijkt, is in hoofdstuk 5 van deze plaatsingsregels gekeken naar andere manieren om richting bewoners te communiceren over dit onderwerp.

Ook is op basis van de verworpen Motie RG-11/2021²⁹ opnieuw gekeken naar de mogelijkheden sneller over te gaan tot plaatsing van laadpalen waartegen bezwaar is gemaakt. Het is wettelijk niet verplicht om de plaatsing uit te stellen tot afronding van het bezwaartraject. Het college besluit dan ook om, na de bezwaartermijn van 6 weken vanaf de publicatie, het verkeersbesluit definitief te maken en niet het hele bezwaartraject af te wachten, afhankelijk van de soort ingediende bezwaren. Door locaties na de bezwaartermijn direct vrij te geven voor plaatsing door de aannemer kan er een gemiddelde tijdswinst van 3 maanden doorlooptijd (van aanvraag laadpaal tot realisatie) bereikt worden bij locaties waartegen bezwaar is gemaakt. Uiteraard wordt hierbij nog wel de wettelijke inzage en bezwaartermijn van 6 weken gehanteerd voor wij overgaan tot realisatie.

²⁵ Passende aanpak (almere.nl)

²⁶ Verordening Bezwaarschriftencommissie | Lokale wet- en regelgeving (overheid.nl)

²⁷ Zie: <https://uitspraken.rechtspraak.nl/inziendocument?id=ECLI:NL:RVS:2018:489>.

²⁸ Zie: ABRvS 8 september 2021, ECLI:NL:RVS:2021:2022.

²⁹ <https://almere.notubiz.nl/document/9699493/2#search=%22rg-11%22>



6.5 Ongegronde bezwaargronden en argumenten

Uit een evaluatie van eerder gevoerde bezwaar- en beroepsprocedures is duidelijk geworden dat bepaalde argumenten bij voorbaat geen of nauwelijks kans maken in een bezwaartraject. Het college zal vooraf beter gaan communiceren over de gronden waarvan bekend is dat zij zelden of nooit leiden tot een gegrondverklaring van een bezwaar- of beroepsprocedure. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om de volgende gronden:

- **De parkeerdruk in mijn straat is hoog**
 Het college is van oordeel dat het belang van een dekkend netwerk van laadpalen en inbreiding daarvan, evenals het creëren van een laadmogelijkheid voor aanvragers, zwaarder weegt dan de nadelige gevolgen die een bezwaarmaker verwacht te ervaren. Ook in gebieden met een hoge parkeerdruk komen steeds meer elektrische voertuigen en gebruikers die afhankelijk zijn van publieke laadinfrastructuur. Daarom plaatsen we ook in deze gebieden laadinfrastructuur bij. Wij overwegen daarbij dat de veronderstelling dat de parkeerdruk toeneemt bij het aanwijzen van laadplaatsen niet geheel juist is. Personen stappen over naar elektrisch rijden. Dat betekent over het algemeen dat zij hun fossiele brandstofvoertuig inruilen. Het aantal voertuigen in de wijk blijft zodoende gelijk. Wij concluderen daarom dat de parkeerdruk mogelijk kan verschuiven, maar dat een toename niet kan worden aangenomen. Wij merken ook op dat uit de rechtspraak blijkt dat hoge parkeerdruk op zichzelf geen grond vormt om van het plaatsen van een laadpaal af te zien.
- **Er staan al laadpalen in de omgeving**
 Het college is van oordeel dat bij het plaatsen van laadpalen de vraag zoveel mogelijk gevolgd wordt, en daarmee ook het plaatsen van een nieuwe laadpaal in een omgeving waar al laadpalen staan verantwoord kan worden. Voordat we een laadpaal plaatsen, kijken we zorgvuldig of de plek voldoet aan de voorwaarden uit deze plaatsingsregels en naar het gebruik van bestaande laadpalen in de omgeving. Elektrische auto's worden steeds beter betaalbaar en we zien het gebruik bij de bestaande laadpalen steeds meer toenemen. Afgelopen jaren is gewerkt aan het creëren van een dekkend laadnetwerk, waarbij er nu voornamelijk inbreiding plaatsvindt en het laadnetwerk verder verdicht wordt. Als we zien dat bestaande laadpalen in een gebied erg goed gebruikt worden en/of we nieuwe goedgekeurde aanvragen ontvangen voor uitbreiding, wordt er een extra laadpaal geplaatst. In veel gevallen plaatsen we deze nieuwe laadpaal naast of in de omgeving van een goed gebruikte laadpaal.
- **Ik parkeer (of mijn bezoek parkeert) altijd op de vakken die gereserveerd worden**
 Het college is van oordeel dat de nadelige gevolgen die een bezwaarmaker verwacht te ervaren, de bezwaarmaker niet onevenredig treffen. De openbare parkeervakken waar een laadpaal wordt geplaatst zijn geen privé bezit en kunnen niet worden geclaimd. In voorkomende gevallen zal een bezwaarmaker of het bezoek van een bezwaarmaker de auto verder van het huis moeten parkeren. Gelet op de omstandigheid dat voor elektrische rijders een loopafstand van 200 meter wordt gehanteerd, vinden wij een wat langere loopafstand voor een bezwaarmaker vervelend maar niet onevenredig.
- **De laadpaal moet een paar vakken worden opgeschoven**
 Het college is van oordeel dat het opschuiven van de laadpaal en de te reserveren vakken geen argument kan zijn om de laadpaal niet op de beoogde locatie te plaatsen. Voor de locatiekeuze wordt een belangenafweging gemaakt en de technisch best geschikte locatie uitgekozen die verder voldoet aan alle technische eisen uit deze plaatsingsregels. Het NIMBY ('Not In My Back Yard') argument is begrijpelijk en veelgehoord, maar ook op een eventuele nieuwe locatie zullen er belanghebbenden zijn die het wellicht niet eens zijn met de komst van een laadpaal. Er zal dus altijd een belangenafweging gemaakt moeten worden, waarbij het individuele belang niet voor het collectieve belang gaat. In veel gevallen is het overigens vanwege de technische inpassingsmogelijkheden met ondergrondse kabels en leidingen niet altijd mogelijk enkele vakken op de schuiven.
- **De laadpaal komt voor mijn deur of voor mijn raam**
 Het college is van oordeel dat er bij de locatiekeuze rekening wordt gehouden met de eisen en wensen uit deze plaatsingsregels, waaronder de voorwaarden die worden gesteld bij een locatie voor de deur of raam. Waar mogelijk worden locaties voor een deur of raam altijd vermeden. Alleen als het vanwege de technische inpassingsmogelijkheden en de genoemde eisen uit deze plaatsingsregels niet anders mogelijk is, worden de locatiecriteria die zijn genoemd onder wensen ondergeschikt geacht aan de locatiecriteria genoemd onder eisen. Het argument maakt daarom als bezwaargrond geen of nauwelijks kans in een bezwaartraject, maar is wel begrijpelijk. Bij vragen over de locatiekeuze voor een deur of raam kan er altijd extra motivering gegeven worden door het college.

³⁰ Zie voor de uitspraak over parkeerdruk in relatie tot laadpalen: ABRvS 14 februari 2018, 201705501/1/A2, ECLI:NL:RVS:2018:489.



- **De laadpaal of het verkeersbord belemmert mijn uitzicht**
 Het college is van oordeel dat de nadelige gevolgen die een bezwaarmaker verwacht te ervaren, de bezwaarmaker niet onevenredig treffen. Het verkeersbord waarmee de parkeervakken bij een laadpaal worden gereserveerd of de laadpaal zelf worden altijd bij parkeervakken geplaatst waar ook al voertuigen kunnen parkeren, welke het uitzicht ook kunnen belemmeren. Het is overkomelijk dat het verkeersbord uitsteekt boven de geparkeerde voertuigen, maar dit vindt het college net zo evenredig als het plaatsen van een verkeersbord voor een gehandicaptenparkeerplaats of het plaatsen van een lichtmast. Het plaatsen van de laadpaal en de bijbehorende verkeersbebording ziet het college als een belangrijke ontwikkeling welke zwaarder weegt dan de nadelige gevolgen van het uitkijken op een laadpaal of verkeersbord die een bezwaarmaker verwacht te ervaren.
- **Er zijn nog geen elektrische auto's in de straat**
 Het college is van oordeel dat bij het plaatsen van laadpalen de vraag zoveel mogelijk wordt gevolgd, en daarmee ook het plaatsen van een nieuwe laadpaal kan worden verantwoord. In bijna alle wijken en straten in Almere staan al elektrische auto's of komen er nieuwe elektrische auto's bij. Om een (goedgekeurde) aanvraag te doen voor een nieuwe publieke laadpaal moet men aantonen in bezit te zijn van een elektrisch voertuig of een bewijs van aanschaf, lease, of een andere vorm van een bestuurdersverklaring overhandigen. Bij een laadpaal die geplaatst wordt op basis van een aanvraag kan het dus ook voorkomen dat de elektrische auto van de aanvrager nog niet geleverd is. Gemiddeld gezien zijn de doorlooptijden bij een aanvraag van een publieke laadpaal en de levertijden van een nieuwe elektrische auto beide zo'n zes maanden, maar dit wordt verder niet op elkaar afgestemd. Wanneer we op basis van data en statistieken van bestaande laadpalen een nieuwe laadpaal plaatsen of bij een strategische plaatsing kijken we naar de werkwijze uit deze plaatsingsregels en gaat er een weloverwogen onderzoek aan de besluitvorming vooraf.
- **De laadpalen moeten aan de rand van de wijk**
 Het college is van oordeel dat het doel om een dekkend laadnetwerk te creëren ook betekent dat er zowel aan de randen van de wijk als centraal in de wijk laadpalen moeten komen om deze dekking te verzorgen. Om het elektrisch rijden te stimuleren moet het gemakkelijk zijn om te laden en wil het college dat elektrische rijders nooit lang hoeven te zoeken voor ze een laadpaal tegenkomen. Er wordt dan ook gewerkt naar een dekkend laadnetwerk waarbij het uitgangspunt is dat iedere bewoner die afhankelijk is van publieke laadpalen binnen 200m loopafstand een laadpaal kan vinden. Hierbij wordt er ook gekeken of er aan de randen van de wijk, bij wijkontsluitingswegen of juist op centrale locaties in de wijk toegewerkt kan worden naar laadplein locaties om de vindbaarheid van een beschikbare laadplek te vergroten.
- **Elektrische auto's zijn gevaarlijk en kunnen in brand vliegen**
 Het college is van oordeel dat elektrische auto's niet brandgevaarlijker zijn dan fossiele brandstof auto's. Uit onafhankelijk onderzoek dat is uitgevoerd in opdracht van Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO)³¹ blijkt dat elektrische auto's geen hoger veiligheidsrisico met zich meebrengen dan fossiele brandstof auto's. Voor het blussen van een elektrische auto die in brand staat wordt wel een andere blusmethode gebruikt dan bij een fossiele brandstof auto.
- **Wij zijn niet betrokken bij de locatiekeuze**
 Het college is van oordeel dat de locatiekeuze afhankelijk is van de technische inpassingsmogelijkheden en de eisen genoemd in deze plaatsingsregels. Doordat er weinig locaties technisch mogelijk zijn is er weinig mogelijkheid tot participatie in de locatiekeuze. Voordat we een laadpaal plaatsen, kijken we goed of de plek voldoet aan de voorwaarden uit deze plaatsingsregels. Bij elke locatiekeuze wordt er een belangenafweging gemaakt en vindt er een uitgebreid locatieonderzoek plaats. Bij grootschalige aanpassingen aan de openbare ruimte zoals groot onderhoud of bij maatwerk locaties die een grote impact hebben op de openbare ruimte proberen we waar mogelijk input van omwonenden mee te nemen en een vorm van participatie te faciliteren zoals beschreven in deze plaatsingsregels.
- **Ik stoer mij aan het indicatielampje van de laadpaal**
 Het college is van oordeel dat het indicatielampje van de laadpaal geen lichtoverlast veroorzaakt en daarmee de bezwaarmaker niet onevenredig treft. Het indicatielampje is een klein led lampje welke doormiddel van kleuren de status van de laadpaal aangeeft. Dit licht schijnt opzij en geeft minder lichtoverlast dan bijvoorbeeld een lichtmast. Bij de locatiekeuze wordt al rekening gehouden met deuren of ramen vlak bij de laadpaal, waarbij locaties voor een deur of raam zoveel mogelijk worden vermeden. Het college verwacht dan ook dat de nadelige gevolgen die een bezwaarmaker verwacht te hebben gering zullen zijn.
- **Men kan ook bij snelladers of tankstations laden**
 Het college is van oordeel dat elektrisch rijden gemakkelijk moet zijn om zo de overstap te stimuleren. Doelstelling is daarbij een dekkend en betaalbaar netwerk van laadpunten waarbij het uitgangspunt is dat iedere bewoner die afhankelijk is van publieke laadpalen binnen 200m loopafstand

31 [Veiligheid en elektrische personenauto's. Actualisatie factsheet 2020 - CE Delft](#)



een laadpaal kan vinden. Snelladers en tankstations kunnen niet altijd midden in woonwijken geplaatst worden en voorzien een ander plaatsingsproces en gebruiksprofiel dan de reguliere laders. Vanwege de zwaarte van de stroomaansluiting duurt het plaatsen van een snellader langer en zijn er minder locaties technisch geschikt door de afhankelijkheid van een middenspanningsnet. Daarnaast zijn de laadkosten bij een snellader duurder dan bij een reguliere laadpaal, en zijn nog niet alle elektrische voertuigen geschikt om "snel" te snelladen. Het college ziet snelladers vooral als een aanvullende laadmogelijkheid binnen het dekkende netwerk van reguliere laadpalen waarbij snelladers geplaatst kunnen worden op locaties waar al veel vervoersbewegingen zijn of korte parkeeracties. Denk hierbij aan locaties langs de dreven en wijkontsluitingswegen of aan supermarkten en sportlocaties waar men kort verblijft.



Bijlage 1: Locatie en inrichtingscriteria MRA-e

Criteria en eisen 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 locatie te kiezen voor het realiseren van een laadpaal. Wanneer locatiebepaling proactief gebeurt en dus 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. Tzamen helpen de verschillende soorten criteria en eisen 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 criteria en eisen. We maken een onderscheid tussen criteria en eisen voor de keuze van de locatie. De criteria sturen de afweging voor de juiste locatie. Alle locaties moeten aan de eisen voldoen. De criteria en eisen zijn geordend volgens onderstaande thema's. Daarnaast zijn achteraan dit document een aantal veel voorkomende opstellingsvoorbeelden ingevoegd.

- 7.1 Strategische locatie
- 7.2 Installatie & onderhoud
- 7.3 Gebruiksvriendelijkheid & veiligheid
- 7.4 Vergunningscriteria
- 7.5 Laadkaarten
- 7.6 Opstellingsvoorbeelden

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 Oplaadobjecten in plaats van laadpalen.

7.1 Strategische locatie

Criteria

- Meerdere typen gebruikers mogelijk (woon + werk + bezoek);
- Zichtbaarheid/vindbaarheid;
 - o Einde van de straat is zichtbaarder dan midden in de straat;
 - o Aan doorgaande weg is zichtbaarder/meer gebruikers dan aan niet-doorgaande weg;
- Invloed op parkeerdruk;
 - o 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 dat geval in principe 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;
 - o Parkeerplein: Parkeervakken tegenover elkaar, vanaf 4 parkeervakken;
 - o Dwars parkeren;
 - o Langsparkeren;
 - o Schrikstroken (afwijkende verharding tussen parkeervak en voetpad of fietspad);

7.2 Installatie & onderhoud

B1.1 Installatie & onderhoud eisen MRA-e

- Onderhoud en installatie moet veilig uitgevoerd kunnen worden (gelet op oriëntatie ten opzichte van verkeersstromen);



- Oplaadobject dient in het midden tussen twee vakken geplaatst te worden;
- Oplaadobject dient op gelijke hoogte (+/- hoogte trottoir) met de parkeervakken geplaatst te worden;
- Oplaadobject dient op gemeentegrond geplaatst te worden;
- Rondom de Oplaadobject dient tenminste 50cm ruimte voor onderhoud beschikbaar te zijn;
- Het Oplaadobject dient 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;
- Oplaadobject dient op minimaal 3 meter van een elektriciteitskast (LS-kast, LS/MS-kast, MS-kast) te worden geplaatst.
- Oplaadobject dient op minimaal 1 meter van het MS-net te worden geplaatst.
- Indien wel in groenstrook gewenst, raden we de gemeente aan zorg te dragen voor;
 - o Het aanbrengen van verharde ondergrond rondom het Oplaadobject (bijvoorbeeld rij stoeptegels). Werkzaamheden kunnen tegen meerwerkkosten worden uitgevoerd door exploitant;
 - o Het op eigen kosten vrijhouden van minimaal 50cm bosschages/groenwerk rondom het Oplaadobject. Werkzaamheden kunnen initieel kosteloos door exploitant worden uitgevoerd;
- Oplaadobject dient niet aanrijdgevoelig opgesteld te worden;
 - o Minimale afstand vanaf stoeprand: 1 stoeptegel + band (+/- 45 cm);
 - o 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; Diamantkoppaaltjes;
 - o 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

- Kortst mogelijke afstand tot aanwezige laagspanningskabel (LS-net) en bij voorkeur binnen 25 meter;
- Minimale hoeveelheid noodzakelijke weg/bosschage- opbrekingen;
 - o 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;
- Oplaadobjecten kunnen niet worden geplaatst op een schuin talud;

7.3 Gebruiksvriendelijkheid & veiligheid

B1.2 Gebruiksvriendelijkheid & veiligheid eisen MRA-e

- Doorgang van het trottoir na plaatsing Oplaadobject: meer dan 120 cm (4 stoeptegels 30 x 30 cm);
 - o 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.
 - o 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;
 - o 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 blauwe-zones, winkelstraten of andere locaties 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;



- o Blinde gevel;
- o Zijgevel;
- o Voorgevel;
- Opladobject niet in de directe nabijheid van 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;
 - o Zo mogelijk bij een reeds aanwezige gereserveerde mindervalide parkeerplaats;
 - o Bij voorkeur niet midden tussen andere parkeervakken (i.v.m. ruimte voor uitstappen);
 - o Bij voorkeur zo dicht mogelijk in de buurt van meest gebruikte bestemming;

7.4 Vergunningscriteria

Onderstaand het 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 Opladobject 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);
 - o 11 meter uit hart spoor;
 - o Oversteek onder spoor door;
- Rijkswaterstaat en waterschappen (40-65 werkdagen);
 - o Dijken waterlichamen. Hierbij is een vergunning nodig. De reden hiervan is dat alles wat aan aangrenzend water is gelegen zoals o.a. dijkenliggers gegraven moet worden;
 - o Rijkswegen;
 - o Van oktober tot april dijksluiting;
- Zakelijk recht (maatwerk);
 - o Kruising privaat terrein;
 - o Recht van overpad;
 - o Recht van opstal;

7.5 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:

- Binnen door gemeente bepaalde reële loopafstand (zie beleidsregels) van potentiële vraag vanaf het woon- of werkadres van bewoners of forenzen;
- Doelgroep stuurt de locatie van de Opladobject;
 - o Bewoners (dominante doelgroep) centraal in de wijk;
 - o Bezoekers / forenzen (dominante doelgroep): zichtlocatie;
- Bij voorkeur privaat laden boven publiek of semi-publiek 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 Opladobject hanteren we ten behoeve van een balans tussen spreiding en verdichting de volgende logica;
 - o Binnen elk hexagoon van 200m diameter: 2 locaties, daarna clustering;

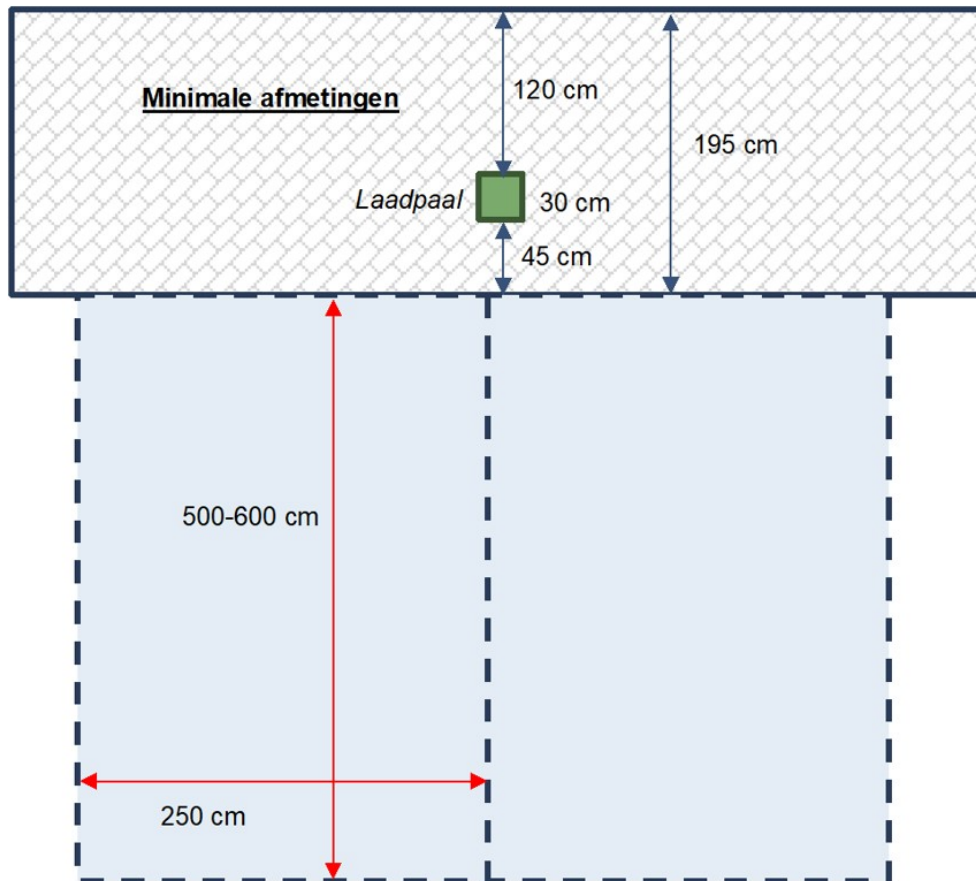


- o Minimum aantal geclusterde laadpunten: 4 laadpunten;
- o Maximaal aantal geclusterde laadpunten: 8 laadpunten;
- Voor de realisatie van clusters van Oplaadobjecten hanteren we dezelfde eisen en criteria als voor reguliere laadpalen, maar in het bijzonder zijn de volgende criteria relevant;
 - o Goede zichtbaarheid vanaf doorgaande weg, niet verscholen in de wijk;
 - o Meerdere typen gebruikers mogelijk (woon + werk + bezoek etc.);
 - o Voldoende aantal parkeerplekken in de wijk zodat er nog voldoende parkeerruimte is voor fossiele voertuigen;
- Laadpalen mogen in het centrum worden geplaatst;
 - o 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;

7.6 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 cm³²
- Lengte bestelbussen: ~600 cm.
- Minimale doorloopruimte o.b.v. beleidsregels: 120 cm (+/- 4 stoeptegels)
- Oppervlak Oplaadobject: ~1 stoeptegel³³ (30 x 30 cm)
- 50 cm ruimte rondom om de Oplaadobject voor werkzaamheden.
- Minimale afstand tussen Oplaadobject en parkeervak: +/- 45 cm (1 stoeptegel + trottoirband)

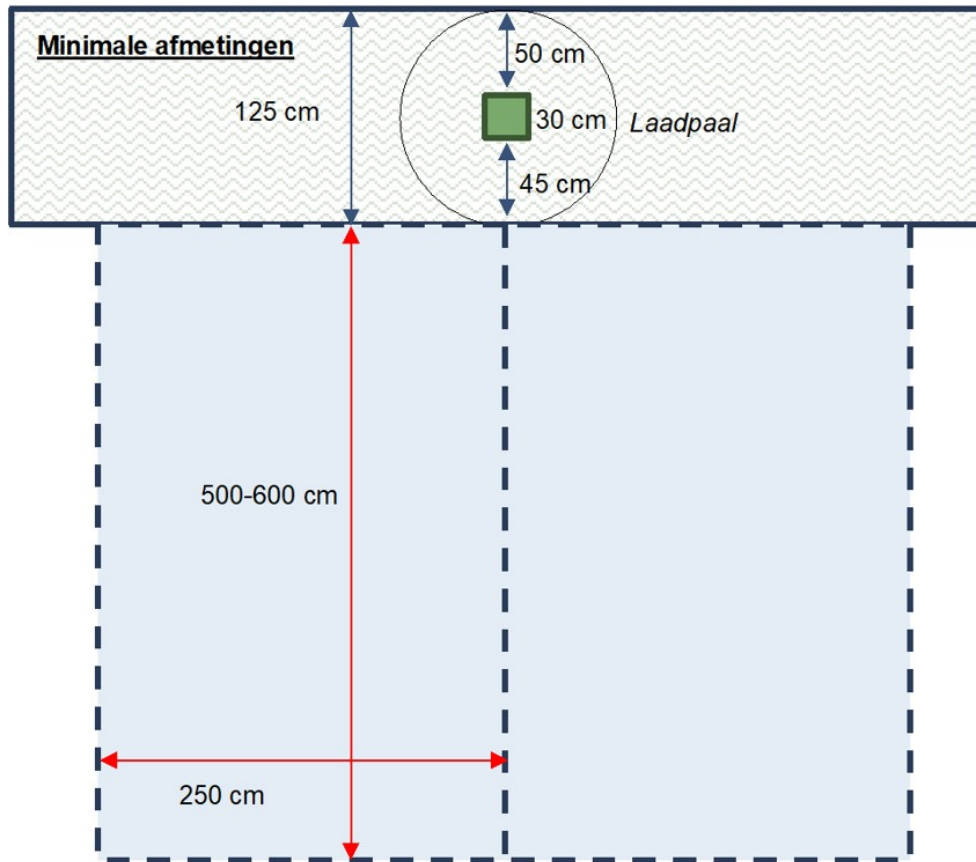
³² Bron: ASVV (CROW) 2012

³³ De breedte/diepte van de laadpalen varieert maar is doorgaans tussen de 20-25 cm.



- 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.

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



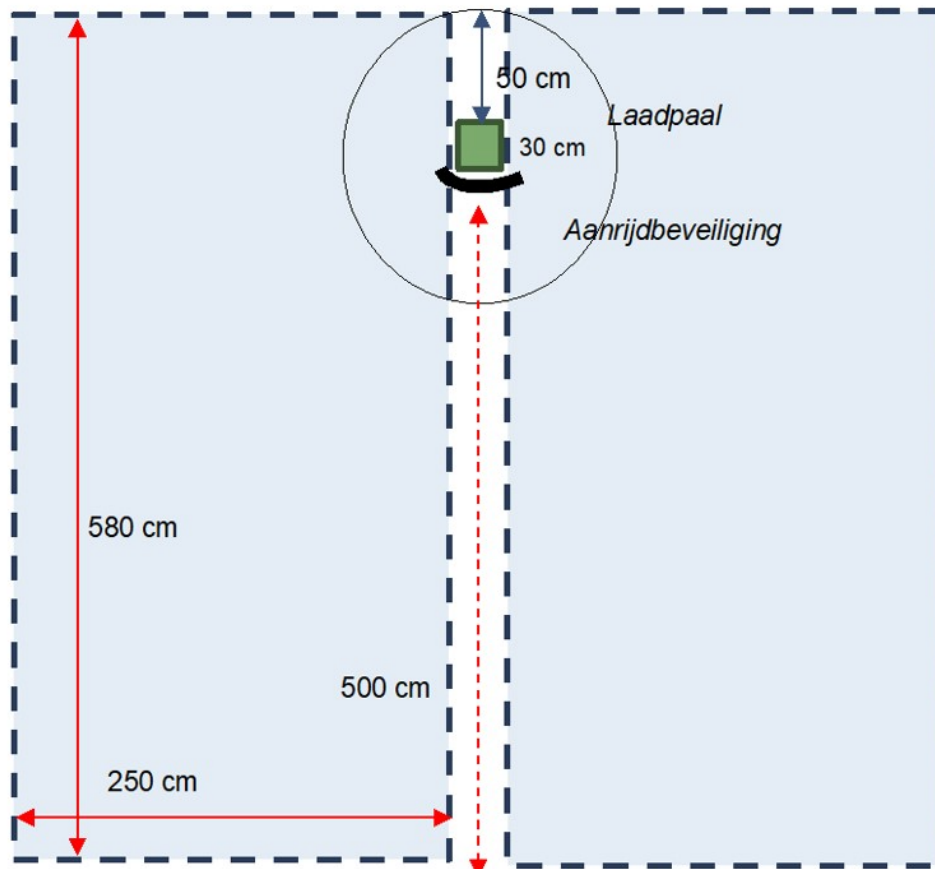
Toelichting minimale afmetingen zoals weergegeven in afbeelding

- 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 de Oplaadobject voor werkzaamheden.
- Minimale afstand tussen Oplaadobject en parkeervak: +/- 45 cm (1 stoeptegel + trottoirband)

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



Minimale afmetingen

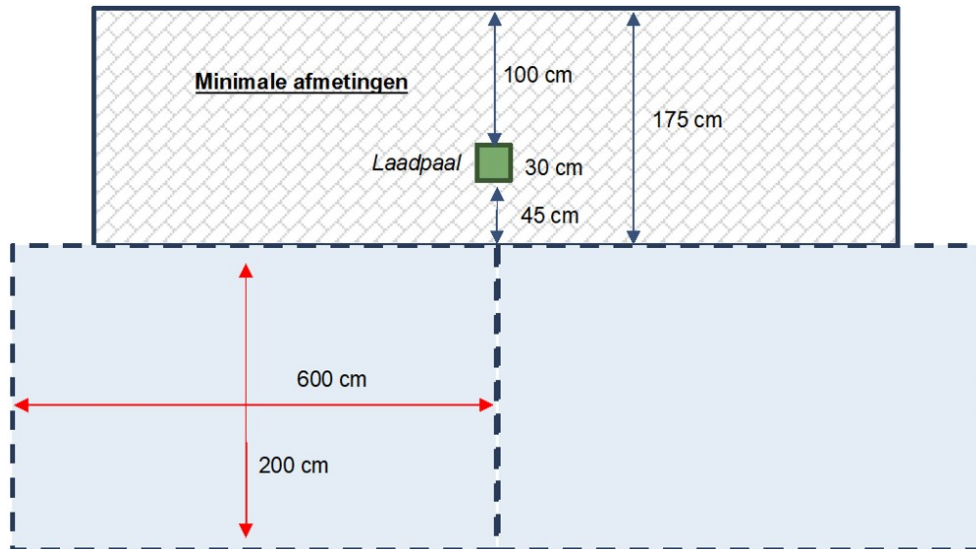


Toelichting minimale afmetingen zoals weergegeven in afbeelding

- Volgens CROW-richtlijnen zijn de minimale afmetingen van een parkeervak 500 x 250 cm. Deze richtlijn hanteren ontwikkelaars. Wanneer een laadpaal in het parkeervak wordt geplaatst, dient het parkeervak minimaal 580 cm lang te zijn om oversteek van het voertuig op de weg te voorkomen. Het kan daarom gewenst om te sturen op het realiseren van de laadpalen buiten de parkeervakken (zie opstellingsvoorbeeld #1, #2 en #4).
- Minimale afmetingen parkeervak:
 - o 580 x 250 cm³⁴
 - o Minimale lengte van einde parkeervak tot laadpaal: 500 cm
 - o Lengte bestelbussen: ~600 cm.
- Minimale doorloopruimte o.b.v. beleidsregels
 - o N.v.t.
- Oppervlak Oplaadobject ~1 stoeptegels (30 x 30 cm)
- 50 cm ruimte rondom Oplaadobject voor werkzaamheden.

#4 - Opstellingsvoorbeeld: plaatsing Oplaadobject bij langs parkeervakken

³⁴ Zodat een elektrisch voertuig met een lengte van 5.0 m (vb. Tesla model X) veilig kan parkeren en niet uit het parkeervak steekt over de weg).



Toelichting minimale afmetingen zoals weergeven 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 de Oplaadobject voor werkzaamheden.
- Minimale afstand tussen Oplaadobject en parkeervak: +/- 45 cm (1 stoeptegel + trottoirband)



Bijlage 2: Uitbreidingscriteria en werkwijze MRA-e

Dit document beschrijft de criteria die worden gehanteerd door MRA-Elektrisch.

De volgende criteria worden beschreven:

- 1 - Reserveren tweede parkeervak bij een laadpaal t.b.v. laden elektrisch voertuig
- 2 - Uitbreiden laadnetwerk naar aanleiding van een verzoek van een e-rijder
- 3 - Datagestuurd uitbreiden laadnetwerk
- 4 - Hoeveelheid te realiseren laadpunten bij gebiedsontwikkeling

Tot slot is ook de berekening van de in de criteria genoemde bezettingsgraad beschreven in deel 5.

B2.1 Reserveren tweede parkeervak bij een laadpaal t.b.v. laden elektrisch voertuig

Enkele gemeenten gebruiken de uitzonderingsmogelijkheid om bij de plaatsing van een laadpaal aanvankelijk één parkeervak te realiseren. Wanneer aan het criterium is voldaan reserveert de gemeente alsnog ook het tweede parkeervak.

Criterion
Gemeente wijst een 2 ^e parkeervak voor het laden van elektrische voertuigen aan bij een laadpaal als:
<ul style="list-style-type: none"> • De gemiddelde bezettingsgraad op de laadpaal hoger dan 40% was gedurende de voorafgaande drie maanden in een dagdeel (ochtend 6-12, middag 12-6, avond 6-12, nacht 0-6).

B2.2 Uitbreiden laadnetwerk naar aanleiding van een verzoek van een e-rijder

E-rijders kunnen een verzoek indienen bij de gemeente voor het uitbreiden van het laadnetwerk in hun buurt. De hier beschreven criteria worden toegepast om te bepalen of het een valide verzoek is en vervolgens het verzoek geaccepteerd wordt. Bij acceptatie wordt een nieuwe locatievoorstel opgesteld of wordt het verzoek gekoppeld aan een lopend locatievoorstel.

Criterion
Gemeente accepteert een valide verzoek van de e-rijder indien:
<ul style="list-style-type: none"> • Er geen publieke laadpaal binnen 200 meter loopafstand in bedrijf is; • OF publieke laadpalen aanwezig binnen 200 meter loopafstand hebben een gemiddelde bezettingsgraad hoger dan 40% gedurende de voorafgaande drie maanden in een dagdeel (ochtend 6-12, middag 12-6, avond 6-12, nacht 0-6); • EN aan de overige criteria voor het behandelen van e-rijder verzoeken is voldaan: <ul style="list-style-type: none"> o Indiener van het verzoek woont of werkt aantoonbaar minimaal 18 uur per week in de betreffende Gemeente (aantoonbaar); o Indiener verzoek beschikt over een elektrische auto³⁵. met een minimaal elektrisch bereik van 45 km. Indiener moet dit aantonen door middel van een (voorlopige) koop- of leaseovereenkomst, eigendomsbewijs of document met vergelijkbare bewijskracht; o Indiener is voor het parkeren van de elektrische auto afhankelijk van een publieke parkeerplaats op straat. Dit betekent dat de indiener niet beschikt 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.
Gemeenten kunnen besluiten om de bovengenoemde maximale loopafstand te verminderen tot 150meter. Gemeenten melden een wijziging van de maximale loopafstand bij MRA-Elektrisch.

B2.3 Datagestuurd uitbreiden laadnetwerk

Bij datagestuurde uitbreiding passen we de gebruiksdata van laadpalen toe om te bepalen in welke omgeving uitbreiding van het laadnetwerk gewenst is.

Werkwijze

³⁵ Overeenkomstig met 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: zijnde een personen-of bedrijfsauto 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.



1. De laadpalen die voldoen aan het criterium worden door MRA-E in een apart overzicht geplaatst in het MRA-E portaal.
2. MRA-E of een concessiehouder voorziet een datagestuurd verzoek van een voorstel voor de locatie waar wordt uitgebreid, inclusief een boven- en een zijaanzicht
3. Gemeenten beoordelen de datagestuurde verzoeken.
4. Bij akkoord kunnen de concept-locatie en de boven- en zijaanzichten worden overgenomen in een locatievoorstel.

Criterium
Een datagestuurd verzoek voor uitbreiding wordt opgesteld voor:
<ol style="list-style-type: none"> 1. Laadpalen met een gemiddeld maandelijks afzet volume vanaf 1.000 kWh over de afgelopen 3 maanden; 2. EN een gemiddelde bezettingsgraad hoger dan 40% gedurende de voorafgaande drie maanden in een specifiek dagdeel; 3. EN waarvan NIET binnen 150 meter hemelsbreed al een nieuwe laadpaal in voorbereiding of in de afgelopen 3 maanden in bedrijf gesteld is; 4. Criterium 1 en 2 toepassen op laadpalen in bedrijf binnen 150 meter hemelsbreed.

B2.4 Hoeveelheid te realiseren laadpunten bij gebiedsontwikkeling

Gemeenten kunnen kosteloos en zonder concrete vraag bij gebiedsontwikkeling publieke laadpunten laten realiseren. Het percentage openbare parkeerplaatsen dat bij oplevering van een gebiedsontwikkeling kosteloos kan worden voorzien van een publieke oplaadpunt is in ieder geval gelijk aan 2% (jaargang 2022), elk jaar na 2022 te verhogen met 0,5 procent.

Uitgangspunten:

- Zorgen voor minimaal dekkend netwerk van publieke laadinfrastructuur bij oplevering gebiedsontwikkeling;
- Gebiedsontwikkeling kan bestaan uit zowel inbreidings- als uitbreidingslocaties;
- Bij gebiedsontwikkeling bestaat merendeel uit woningbouw en aantal nieuwe woningen is minimaal 30;

Voorwaarden:

Algemeen

- Maximale loopafstand (dan wel hemelsbrede afstand) tot laadpunt is gelijk aan afstand o.b.v. gemeentelijk beleid;
- Locaties te realiseren publieke laadpalen bij oplevering liggen maximaal 25m van LS-net, bij voorkeur 5m en bij voorkeur vrij van obstakels en bij voorkeur vrij van bestrating;
- Locaties te realiseren publieke laadpalen bij oplevering zijn zo gelegen dat deze zijn uit te breiden naar 2 of 3 laadpalen (en deze uitbreiding wordt opgenomen als voorkeurslocaties);
- Voorbereiding van ondergrondse infrastructuur voor voorkeurslocaties bestaat in principe uit LS-net nabij de locatie van een laadpaal ten behoeve van netaansluiting voor vermogen/energievraag die in 2030 verwacht kan worden, te weten 9% parkeervakken met een laadpunt. Bij uitzondering kunnen – in plaats van directe aansluiting op het LS-net – mantelbuizen naar de parkeervakken worden toegepast, mits de uitzondering wordt onderbouwd en goedgekeurd door gemeente en MRA-E.

Gemeente

- Gemeente zorgt voor aanwijzing locaties te realiseren publieke laadpalen dan wel laat dit uitvoeren door MRA-E. Hierbij zijn reguliere voorwaarden en eisen uit concessie en gemeentelijke beleidsregel van toepassing;
- Gemeente zorgt voor een laadkaart met voorkeurslocaties van de betreffende gebiedsontwikkeling met bijhorend ontwerp voor ondergrondse infrastructuur als onderdeel van ontwerp openbare ruimte dan wel laat dit uitvoeren en stelt dit vast. Gemeente heeft afstemming met de concessiehouder en netbeheerder voorafgaand aan het vaststellen van het ontwerp ondergrondse infrastructuur.
- De bij oplevering te realiseren publieke laadpalen maken onderdeel van uit van de vast te stellen voorkeurslocaties;
- Gemeente zorgt bij het opstellen van de laadkaart dat er bij voorkeur locatievoorstellen worden aangewezen waarbij uitbreiding mogelijk is;
- Gemeente neemt voorkeurslocaties op in communicatie over gebiedsontwikkeling dan wel laat dit door ontwikkelaar opnemen;



- Gemeente zorgt voor verzamelverkeersbesluit voor alle voorkeurslocaties;
- Gemeente zorgt in afstemming met netbeheerder voor ondergrondse infrastructuur ten behoeve van te realiseren laadpalen dan wel laat dit uitvoeren door de ontwikkelaar;
- Gemeente zorgt voor voorbereiding van ondergrondse infrastructuur op voorkeurslocaties door netbeheerder dan wel laat de ontwikkelaar hiervoor zorgdragen;
- Gemeente zorgt voor (voorlopige) bestrating (ook zijnde half-verharding) ten behoeve van gereserveerde parkeerplaatsen en te realiseren publieke laadpalen voorafgaand aan oplevering 1e woning dan wel laat dit uitvoeren door de ontwikkelaar. Belangrijk uitgangspunt is dat publieke laadpaal niet verplaatst hoeft te worden bij realisatie definitieve bestrating.

Concessiehouder

- Concessiehouder realiseert kosteloos te realiseren publieke laadpalen met bijbehorende bebording binnen 1 maand na oplevering (voorlopige) bestrating (ook zijnde halfverharding), mits tevens woningen zijn opgeleverd en laadpaal bij realisatie definitieve bestrating niet opnieuw hoeft te worden verplaatst. Hierbij is de 1e laadpaal sowieso gerealiseerd bij oplevering 1e woning;
- Indien gewenst vanuit de gemeente realiseert de concessiehouder de laadinfrastructuur inclusief mantelbuizen voor de aangrenzende parkeervakken zodat eenvoudig opgeschaald kan worden naar een groter aantal laadpalen. De concessiehouder levert een (digitale) bouwtekening aan waarin de mantelbuizen staan opgenomen.
- Concessiehouder controleert uiterlijk 4 weken voor aanvang werkzaamheden t.b.v. te realiseren publieke laadpaal bij gemeente of oplevering (voorlopige) bestrating en woningen volgens planning verloopt;
- Concessiehouder plaats conform overige concessievoorwaarden datagestuurd, vraaggestuurd of aanbodgestuurd extra publieke laadpalen bij.

B2.5 Gemiddelde bezettingsgraad over drie maanden

De gemiddelde bezettingsgraad per laadpaal in een dagdeel (ochtend 6:00 -12:00, middag 12:00 -18:00, avond 18:00 – 24:00, nacht 0:00-6:00) wordt als volgt berekend:

