

Beleidsregels Publieke Oplaainfrastructuur Gemeente Medemblik 2024

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Medemblik;
of
De burgemeester van de gemeente Medemblik;

Gelet op het bepaalde artikel 4.81 van de Algemene Wet Bestuursrecht en de noodzaak om nieuwe beleidsregels voor publieke oplaainfrastructuur vast te stellen.

Overwegende dat:

- voor elektrisch vervoer een netwerk van oplaadpunten noodzakelijk is;
- er behoefte bestaat aan duidelijke richtlijnen voor oplaadmogelijkheden in de openbare ruimte;
- deze richtlijnen criteria en voorwaarden voor de aanvraagprocedure en locatiebepaling van een oplaadpaal bevatten;
- de gemeente Medemblik vervoer zonder emissies wil stimuleren en versnellen, waaronder elektrisch (deel)vervoer;
- hiermee een bijdrage wordt geleverd aan het behalen van (inter)nationale en lokale doelstellingen om emissieloos te rijden.

Besluiten:

1. vast te stellen 'Beleidsregels Publieke Oplaainfrastructuur Gemeente Medemblik 2024';
2. de 'Nadere regels oplaainfrastructuur Medemblik 2021' in te trekken.

Artikel 1 Definities

In deze beleidsregel wordt verstaan onder:

1. College: het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Medemblik.
2. Netbeheerder: een regionale netbeheerder die op grond van de Elektriciteitswet of de opvolger van deze wet is aangewezen en belast met het beheer van het netwerk waarmee elektriciteit getransporteerd wordt en met de verzorging van de aansluitingen op dat net.
3. Beheerder: een partij die op grond van een aanbesteding een overeenkomst met MRA-E heeft gesloten inzake plaatsing, beheer en/of exploitatie van oplaadobjecten.
4. Gebruiker: een particulier die aantoonbaar beschikt of gaat beschikken over een elektrisch voertuig en woonachtig en/of werkzaam is in de gemeente Medemblik.
5. MRA-E: het samenwerkingsverband van verschillende publieke partijen waaronder de gemeente Medemblik met als doel het stimuleren van elektrische vervoer in de deelnemende gemeenten, vertegenwoordigd door Gedeputeerde Staten van de Provincie Noord-Holland.
6. Indiener: gebruiker die een verzoek heeft ingediend bij het college.
7. Verzoek: een ingediend verzoek van gebruiker om een extra oplaadobject te realiseren dan wel een door het college of beheerder kenbaar gemaakt verzoek tot realisatie van een extra oplaadobject.
8. Elektrisch voertuig: een motorvoertuig als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onder c van de Wegenverkeerswet 1994 en nader bepaald in de Regeling auto, dat bij de RDW staat geregistreerd als auto en die geheel of gedeeltelijk – met een minimaal volledig elektrisch bereik van 45 km Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure (WLTP) door een elektromotor wordt aangedreven waarvoor de elektrische energie geleverd wordt door een batterij en waarvan de batterij (mede) kan worden opgeladen door middel van een voorziening buiten het voertuig.
9. Oplaadpunt: een connector waarmee door middel van een laadkabel de verbinding met het elektrische voertuig gemaakt wordt.
10. Oplaadobject: een openbare voorziening waar het elektrische voertuig kan worden opgeladen, voorzien van één of meerdere laadpunten.
11. Oplaadlocatie: een locatie in de openbare ruimte van de gemeente waar een oplaadobject en een of twee parkeerplaatsen met bebording ten behoeve van het opladen van elektrische voertuigen aanwezig zijn.
12. Opladen: het opladen van de batterij van het elektrisch voertuig met elektriciteit, waarbij de stekker in het oplaadpunt en in het elektrisch voertuig zit en het laadproces actief is of maximaal twee uur geleden actief was.
13. Actief laadproces: het opladen waarbij sprake is van toevoer van elektriciteit naar de batterij van het elektrisch voertuig of een tijdelijk gepauzeerde toevoer van elektriciteit naar de batterij van het elektrisch voertuig ten behoeve van 'slim laden';

14. Laadplein: Een laadplein bestaat uit meer dan vier laadpunten voor elektrische voertuigen die een gedeelde netaansluiting hebben (bij publieke laadpalen) of die op een gedeelde groep achter de meter zitten;
15. Slim laden: het opladen van de batterij van het elektrisch voertuig op het meest optimale moment, wanneer de kosten laag zijn en het aanbod van energie hoog is;
16. Snel laden: het overbrengen van elektrische energie op een elektrisch voertuig met een vermogen groter dan 22 kW;
17. Laadkaart: een kaart waarop meerdere oplaadlocaties staan aangegeven die de gemeente in de toekomst beoogt te gebruiken voor het uitbreiden van het aantal oplaadlocaties;
18. Verkeersbesluit: een besluit genomen door de wegbeheerder om een bepaald verkeer te plaatsen, te wijzigen of in te trekken op basis van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW).
19. Kabelmat: Een mat die speciaal is ontworpen om kabels veilig te geleiden en te beschermen, in deze context op trottoirs.

Artikel 2 Samenwerkingsverband

De gemeente Medemblik is een samenwerking aangegaan met de MRA-E voor de realisatie van oplaadlocaties en het stimuleren van elektrisch vervoer. Deze samenwerking behelst de volledige procedure: van het behandelen van een verzoek, de locatiebepaling, de inkoop van oplaadobjecten en het bijbehorend beheer tot en met onderhoud en diensten en de onderlinge afspraken over de verdeling van de bijbehorende werkzaamheden. De 'Voorwaarden deelname inkoop oplaadinfrastructuur MRA-Elektrisch 2023' of een opvolger van deze voorwaarden zijn hierbij van toepassing.

Artikel 3 Verzoek

1. Zowel het college, een gebruiker als de beheerder kan een verzoek indienen voor plaatsing van een oplaadobject.
2. Een gebruiker kan het daarvoor bedoelde webformulier in het digitale portaal van MRA-E invullen.
3. De gemeente of MRA-E - namens de gemeente- beoordeelt het verzoek op ontvankelijkheid namens het college. Bij niet ontvankelijkheid wordt het verzoek niet geaccepteerd.
4. Een beheerder heeft de mogelijkheid om, wanneer een reeds bestaande laadpaal gedurende een periode van drie maanden een verbruik van 40 procent of meer laat zien, verzoeken om in de directe omgeving van deze bestaande laadpaal een tweede laadpaal bij te plaatsen. De voorwaarden voor datagestuurd plaatsen zijn te vinden in bijlage 2: 'Voorwaarden Datagestuurd plaatsen'.
5. Een verzoek van het college hangt samen met de wens om op een specifieke locatie een oplaadobject te realiseren. Het college maakt het verzoek bekend bij MRA-E. Bij een verzoek over een specifieke locatie wordt door MRA-E beoordeeld of het verzoek past binnen de overeenkomst met beheerder en welke voorwaarden hieraan verbonden zijn.
6. Het college kan, in samenspraak met MRA-E, een gebied aanwijzen met een straal van 200 meter waarbinnen een snellader kan worden gerealiseerd. De beheerder kiest vervolgens de exacte locatie voor de snellader.

Artikel 4 Oplaadlocatie

1. Na acceptatie van een verzoek wordt door de gemeente en door MRA-E - namens de gemeente- een oplaadlocatie gekozen. De keuze voor een oplaadlocatie hangt af van bepaalde eisen en criteria. Daarnaast wordt ook uitgegaan van een aantal voorwaarden wat betreft de plaatsing van een oplaadobject (zie bijlage 3 'eisen en criteria locatiebepaling laadpalen 2021' of een opvolger van deze eisen en criteria).
2. MRA-E toetst de oplaadlocatie, overlegt met de beheerder en netbeheerder en adviseert het college over de locatie.
3. Vervolgens worden twee parkeervakken aangewezen uitsluitend voor het opladen van een elektrisch voertuig. Deze reservering vindt plaats middels een verkeersbesluit als bedoeld in artikel 18 van de Wegenverkeerswet 1994 en artikel 12 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer. Bij uitzondering kan onder omstandigheden, bijvoorbeeld hoge parkeerdruk, besloten worden om met bebording in eerste instantie één parkeervak exclusief in te richten voor elektrische voertuigen.
4. Het verkeersbesluit wordt genomen volgens een procedure op grond van deze wegenverkeerswetgeving.
5. De parkeervakken worden aangewezen door middel van verkeersbord E8c (Parkeergelegenheid alleen bestemd voor het opladen van elektrische voertuigen) en OB504 (pijlen schuin links/rechts).

Artikel 5 Nieuwe woonwijken

1. Het college overlegt met de ontwikkelende partij of er voldoende mogelijkheden zijn om te parkeren op privéterrein, en zoekt bij het opstellen van een stedenbouwkundig plan naar de locaties voor laadpalen en of pleinen. Tevens overlegt de gemeente met de netbeheerder of voldoende aansluitingscapaciteit voor deze nieuwe wijk beschikbaar is.

2. Van de ontwikkelde partij wordt geëist dat van de openbare parkeerplaatsen voor 20% een aansluitpunt, in de vorm van een mantelbuis, wordt voorbereid voor het plaatsen van een laadpaal.
3. Het college zoekt naar mogelijkheden om een plan te maken voor een proactieve plaatsing van laadpalen.
4. Het college neemt in haar parkeerbeleid op het aantal laadpalen dat per 100 parkeervakken beschikbaar komt. De gemeente drukt dit aantal uit in een percentage.
5. Het college houdt bij de realisatie van laadinfrastructuur bij nieuwbouw de kencijfers van CROW-publicatie 381 het voorgestelde maximumpercentage van de CROW aan.

Artikel 6 Laadkaart

1. Het college stelt een laadkaart vast. Bij het opstellen van de laadkaart zijn voor de locatiebepaling van en besluitvorming over de verschillende oplaadlocaties met bijbehorende parkeerplaatsen de artikelen 3 en 4 van toepassing. Een laadkaart beoogt versnelling van de aanvraagprocedure, door op voorhand al locaties aan te wijzen waar in de toekomst – na een verzoek – een laadpaal kan komen.
2. De laadkaart kent een participatietraject, waarin inwoners van gemeente Medemblik aangewezen locaties kunnen beoordelen. De laadkaart wordt door het college vastgesteld met toepassing van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht. Wanneer de locaties definitief zijn neemt het college een verzamelverkeersbesluit, waarmee zij alle potentiële locaties vaststellen.
3. De laadkaart kent een realisatietermijn van vier jaar. Er is een realisatietermijn, omdat het niet wenselijk is dat de uitvoering van het verkeersbesluit te lang op zich laat wachten.

Artikel 7 Handhaving

1. Het college ziet toe op het juiste gebruik van de aangewezen parkeerplaats(en) en kan indien nodig handhavend optreden, op basis van art. 172 van de Gemeentewet. Het juiste gebruik van een laadpaal is: het opladen van een elektrisch voertuig.
2. Bestuurders en gebruikers dienen zich te houden aan geldende regels omtrent vergunningen, betaald parkeren, parkeerschijfzones of andere parkeerrestricties indien van toepassing.
3. Onrechtmatig gebruik van een parkeerplaats voor het opladen van elektrische voertuigen kan worden bestraft met een proces-verbaal (wet Mulder).

Artikel 8 Verlengd Private Aansluitingen (VPA's)

Bij het gebruik van oplaadkabels op de weg of een weggedeelte is er geen sprake van een situatie waarbij het gebruik de bruikbaarheid van de weg kan belemmeren, gevaar oplevert voor personen of zaken of schade aan de weg kan toebrengen. Voorwaarden voor het toestaan van VPA's zijn:

1. De betreffende gebruiker heeft geen parkeerplaats op eigen terrein;
2. Het oplaadpunt van de gebruiker bevindt zich op eigen terrein;
3. Private oplaadpunten geïnstalleerd op openbaar terrein zijn verboden op basis van art. 7.1 van de Verordening fysieke leefomgeving van de gemeente Medemblik;
4. De oplaadkabel wordt enkel geplaatst op het voetpad, dus niet in openbaar groen, op een rijbaan of een fietspad;
5. De oplaadkabel ligt te allen tijde in een rechte lijn en plat op de grond;
6. De oplaadkabel heeft een CE-markering en is niet beschadigd;
7. De oplaadkabel wordt afgedekt met een daarvoor bestemde kabelmat;
8. De kabelmat ligt over het gehele gedeelte van het voetpad waar de kabel op ligt;
9. De kabelmat is van rubber, heeft een antislipprofiel, is voorzien van een aflooprand, heeft aan de randen geelzwarte strepen en mag maximaal vijf millimeter hoog zijn;
10. De kabelmat, die op het voetpad ligt, is maximaal 5 meter lang.
11. De gebruiker van de oplaadkabel en kabelmat zorg draagt voor een correcte plaatsing en instandhouding daarvan;
12. De kosten voor de aanschaf van een kabelmat zijn voor de gebruiker zelf;
13. De oplaadkabel en toebehoren direct na gebruik worden verwijderd;
14. Openbare parkeerplaatsen mogen niet worden afgesloten of afgezet en moeten voor iedereen bereikbaar blijven;
15. De eigenaar van de kabel en kabelmat is verantwoordelijk voor het veilig, zorgvuldig en correct gebruik hiervan.

Artikel 9 Intrekken huidige beleidsregels

Zie artikel 11, lid 3.

Artikel 10 Hardheidsclausule

Het college kan in bijzondere gevallen afwijken van deze beleidsregels voor zover de beleidsregels zullen leiden tot een onbillijkheid van overwegende aard.

Artikel 11 Inwerkingtreding

1. Deze beleidsregels treden in werking op de dag na de bekendmaking van de beleidsregel.
2. Deze beleidsregels vervangen op de dag na de bekendmaking de 'Nadere regels oplaadinfrastructuur Medemblik 2021', zoals vastgesteld door het college op 9 februari 2021.
3. De beleidsregel 'Nadere regels oplaadinfrastructuur Medemblik 2021', vastgesteld bij besluit van 09-03-2021 worden ingetrokken.

Artikel 12 Citeertitel

Dit beleid, wordt aangehaald als 'Beleidsregels Publieke Oplaadinfrastructuur gemeente Medemblik 2024' van.

Aldus besloten door het college van burgemeester en wethouders van Medemblik op 3 september 2024,

*de secretaris
C. Minnaert*

*de burgemeester,
M. Pijl*

Bijlage 1 Ambitie en strategie

1. Inleiding

Duurzame mobiliteit is een belangrijk onderdeel van de energietransitie en het klimaatakkoord. Het landelijke en regionale beleid is gericht op verduurzaming door onder andere het stimuleren van elektrisch vervoer. Dit leidt ertoe dat het aantal elektrische voertuigen momenteel groeit en de komende jaren aanzienlijk zal blijven groeien, ook in de gemeente Medemblik. Hierdoor wordt de luchtkwaliteit beter, wat ten goede komt aan de gezondheid van de inwoners en bezoekers van de gemeente.

Elektriciteit is op dit moment de meest rendabele schone brandstof. Waterstof biedt mede de mogelijkheid om richting een emissieloze samenleving te gaan. De productie van waterstof vindt echter nu nog met behulp van fossiele brandstoffen plaats en is momenteel (nog) geen rendabele optie. Ook zijn de kosten van productie en opslag van waterstof nog te hoog. Grootschalige toepassing van het gebruik van waterstof bij personenvoertuigen gaat dan ook pas op de langere termijn spelen. Voor de logistieke sector is waterstof wel een aantrekkelijkere optie, omdat elektrisch rijden voor zware voertuigen en de lange afstand nog minder geschikt is. Voor elektriciteit geldt overigens ook dat deze nu nog voor een groot deel wordt geproduceerd met behulp van kolencentrales.

In 2019 is de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) vastgesteld. Hierin wordt opgeroepen om tot een integrale visie op laadinfrastructuur te komen, en om deze in regionaal verband op te stellen. De visie omvat laadinfrastructuur voor alle verschillende vormen van laden, zoals publiek, privaat en snelladen, en alle verschillende typen elektrische voertuigen. De Metropool Regio Amsterdam voor elektrisch vervoer (MRA-E) heeft hiervoor een visie ontwikkeld voor de regio. De gemeente Medemblik is aangesloten bij de regio MRA-E, die in Noord-Holland, Utrecht en Flevoland plaatsing en beheer van laadpalen verzorgt. Echter, gezien de faciliterende rol van de MRA-E en ondanks het feit dat de gemeente Medemblik zich uitsluitend bezighoudt met de plaatsing van laadvoorzieningen, is het toch wenselijk om ook een beknopte gemeentelijke ambitie vast te stellen.

Op het terrein van elektrische auto's en laadfaciliteiten is sprake van een continue ontwikkeling. Dit beleid en bijbehorende beleidsregels worden daarom steeds voor twee jaar opgesteld, met een zichttermijn van 10-15 jaar.

Ten opzichte van het vigerende (voorgaande) beleidsdocument 'Nadere regels oplaadinfrastructuur Medemblik 2021' is er een aantal zaken toegevoegd en/of aangepast in dit document. Kort benoemd zijn dat:

- De toevoeging van onderdeel ambitie en strategie.
- De toevoeging van een aanbodgestuurde manier van laadpaalplaatsing in de vorm van een plan- en prognosekaart.
- De toevoeging van het onderdeel snelladen.
- De toevoeging van het onderdeel laadpleinen.
- De toevoeging van het onderdeel nieuwbouw.
- Duidelijkere (beleids)regels rondom privaat laden, parkeren in de openbare ruimte en het gebruik van kabels over trottoirs.
- Meer aandacht voor stijgende algemene parkeerdruk.

2. Ambitie

Op dit moment (Q2 2024) zijn er in de gemeente Medemblik 76 openbare laadpalen gerealiseerd of nog in voorbereiding. In het coalitieakkoord 2022-2026 van Medemblik wordt sterk ingezet op het creëren van een duurzame leefomgeving. Zo snel mogelijk moet het gebruik van fossiele brandstoffen naar nul worden gebracht. Duurzame mobiliteit is een belangrijk middel om dit te bereiken. Zo wordt dat ook omschreven in het programma Duurzaam Medemblik, waarin de gemeente overigens haar ambitie toont om niet enkel de laadinfrastructuur voor voertuigen, maar ook in de vorm van fietsoplaadpunten sterk te doen laten groeien. Verder is in het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan 2030-2035 (GVVP) elektrisch vervoer een integraal onderdeel. De gemeente zal de groei van elektrisch rijden ondersteunen door een op de vraag afgestemd netwerk van laadpunten in de openbare ruimte uit te breiden. Voor een dergelijk netwerk zijn duidelijke regels nodig, die deze ambitie ondersteunen.

De ambitie van Medemblik is om in versneld tempo elektrisch vervoer mogelijk te maken en te stimuleren. De plaatsing van laadpalen voor de komende jaren is onder te verdelen in de volgende vormen:

- 1a) Vraaggestuurd; op basis van verzoeken van gebruikers. Het huidige beleid rondom het plaatsen van laadpalen is op aanvraag gestuurde plaatsing. Inwoners en werkenden binnen de gemeente met een elektrische auto en zonder parkeergelegenheid op eigen terrein kunnen een verzoek indienen voor de uitbreiding van het laadnetwerk in hun woon- of werkomgeving. Dit beleid wordt voortgezet en de verwachting is dat het aantal aanvragen (gebruikers) de komende jaren zal blijven

toenemen. Zeker voor de kleinere kernen van de gemeente zal deze wijze van plaatsen de komende jaren essentieel blijven.

- 1b) Vraaggestuurd; op basis van datagestuurd plaatsen. Met behulp van gedetailleerde en actuele laaddata in een straat of buurt kan ingespeeld worden op de oplopende vraag. Geïdentificeerd kan worden waar het laadnetwerk uitgebreid zou moeten worden. Zo wordt geplaatst naar de reële vraag en scheelt dit proces tijd en moeite voor een inwoner en/of de gemeente. Voorwaardelijk is een lokaal dekkend netwerk van laadpunten welke de benodigde informatie kan leveren.
- 2) Aanbodgestuurd: op basis van een kaart. Dit jaar (2024) wordt een plan- en prognosekaart vastgesteld waarop nieuwe laadlocaties staan aangegeven om het laadnetwerk uit te breiden. De plan- en prognosekaart maakt het mogelijk om de betreffende aangewezen parkeerlocaties versneld voor elektrisch laden mogelijk te maken en is gebaseerd op de toekomstige verwachte laadbehoefte van een wijk/gebied. Bovendien kunnen de locaties strategisch en centraal worden uitgekozen, wat zorgt voor een gespreid en dekkend netwerk. De plan- en prognosekaart bestaat uit 125 potentiële laadlocaties. De uitvoertermijn voor de laadkaart is vier jaar.

In de bijgevoegde beleidsregels is nader omschreven hoe dit plaatsingsproces en -beleid in z'n werk gaat.

3. Laadpleinen

De parkeervakken van reguliere laadpunten kunnen geclusterd worden in de vorm van een zogenaamd laadplein. Een laadplein bestaat uit meer dan vier laadpunten voor elektrische voertuigen die een gedeelde netaansluiting hebben (bij publieke laadpalen) of die op een gedeelde groep achter de meter zitten. Voor een laadplein wordt gekozen wanneer er op een locatie of binnen een klein gebied een hoge geconcentreerde vraag is. Dat zullen onder andere locaties zijn zoals: winkel- en bezoekerscentra, sportverenigingen, OV-knooppunten, nieuwbouwprojecten en grote appartementencomplexen. Belangrijk is dat de locaties goed bereikbaar en zichtbaar zijn en dat rekening wordt gehouden met de aanwezige netwerkcapaciteit. Meestal verdeelt een laadplein het beschikbare vermogen op basis van actuele vraag over de laadpunten. Dit gaat dan enigszins ten kosten van het maximale laadvermogen, maar scheelt druk op het netwerk vergeleken afzonderlijke aansluitingen op het net.

4. Snellaadlocaties

Snelladen is een term die een verzameling van verschillende laadoplossingen dekt. De MRA-E definieert verschillende snellaadoplossingen naar het formaat van voertuigen en de beschikbare vermogens (in kW) bij een lader. Dit onderscheid maakt de MRA-E tussen reguliere voertuigen (personeervoertuigen en bestelwagens) en grotere voertuigen (zoals vrachtwagens en bussen). Voor personeervoertuigen valt over het algemeen een laadvermogen hoger dan 22 kW onder de term 'snelladen'.

De faciliteiten van en nabij huidige tankstations zorgen ervoor dat snelladen op die locaties het beste gecombineerd kan worden. In de gemeente Medemblik zijn op dit moment twee locaties voor snelladen (Fastned-stations De Horn en Broerdijk langs de A7). Binnenstedelijk kunnen snellaadpunten in de buurt van sportlocaties, winkelcentra of een blauwe zone wenselijk zijn. Ook kan bijvoorbeeld de ontwikkeling van het parkeerterrein Buitendijks mogelijkheden bieden om direct bij aanleg één of meerdere snelladers te realiseren.

Daarnaast kan, in samenwerking met de MRA-E, het college specifieke plaatsen aanwijzen waar een snellader geplaatst kan worden.

5. Privaat laden

Een laadpunt voor een elektrische auto kan op eigen grond zonder vergunning gerealiseerd worden. Laden vanuit een eigen woning is vrijwel altijd goedkoper dan met behulp van de openbare laadpaal. Ook lijkt het er nu op dat de auto op termijn als accu kan worden ingezet, e.g. als opslag van opgewekte energie. Wanneer mogelijk zal men daarom privaat willen laden.

Het is onder beperkte specifieke voorwaarden toegestaan om een geparkeerd voertuig in de openbare ruimte van stroom te voorzien via een laadkabel komende vanaf eigen perceel. Dit zijn zogeheten verlengde private aansluitingen (VPA's). De bruikbaarheid en veiligheid van de openbare weg dient te allen tijde gewaarborgd te blijven. Daarbij is het gebruik van een zogeheten kabelmat een vereiste, om o.a. het risico van struikelgevaar voor met name mensen met een visuele beperking, rollator of rolstoel tot een minimum te beperken. De kabelmat zelf moet ook aan een aantal eisen voldoen. In de bijgevoegde beleidsregels zijn nader specifieke criteria en eisen omschreven.

Het gebruik van kabelgoten is niet toegestaan binnen de gemeente. Zo'n goot wordt normaal gesproken tussen een aantal straatstenen gelegd waar de kabel doorheen kan lopen en wordt afgedekt met rubber. De goot is door het rubberen vlak niet egaal en kan ook een gevaar vormen voor mindervaliden of mensen met een visuele beperking. Daarnaast zijn de kabelgoten erg onderhoudsgevoelig, liggen ze structureel in het voetpad getegeld (dus niet wegneembaar/verplaatsbaar) en is er het risico dat mensen de openbare parkeerplek waar deze naartoe loopt 'claimen'. Ook een kabel door de lucht door middel

van een beugel aan de woning of tuin wordt niet toegestaan. Door de verschillende constructies is de veiligheid hiervan niet te garanderen. Daarnaast zorgen de beugels aan de gevels voor een sterke afbreuk van de ruimtelijke belevingswaarde van de straat.

6. Nieuwbouw

Bij nieuwbouwprojecten zijn nog geen gebruikers of aanvragers van laadpalen, maar die zijn wel te verwachten. In het inrichtingsplan voor de nieuwe wijk of het nieuwe project wordt rekening gehouden met locaties voor laadpalen. In plaats van wachten op aanvragen kan de gemeente van tevoren zorgen voor de facilitatie van één meerdere laadpalen, ten tijde van oplevering van het gebied.

Op basis van Europese regelgeving is in 2020 in Het Bouwbesluit de verplichting opgenomen dat woon- en utiliteitsgebouwen, met meer dan 10 parkeervakken, van laadinfrastructuur moeten worden voorzien. Voor woongebouwen geldt dat elk parkeervak moet worden voorzien van loze leidingen ten behoeve van de aanleg van laadpunten. Voor nieuw te bouwen utiliteitsgebouwen geldt de minimale aanleg van één oplaadpunt per 10 parkeervakken en loze leidingen voor 1 op de 5 parkeervakken.

Om de trend van het elektrisch rijden te beantwoorden is er de vereiste om bij nieuwbouwontwikkelingen laadpalen te realiseren dan wel voor te bereiden. Van de initiatiefnemers wordt geëist dat van de openbare parkeerplaatsen er voor 20% een aansluitpunt, in de vorm van een mantelbuis, wordt voorbereid voor het plaatsen van een laadpaal.

7. Openbaar Vervoer

Door gemeente Medemblik lopen verschillende buslijnen van Connexxion. Beide aanbieders hebben de afgelopen jaren geïnvesteerd in elektrische bussen en zetten dit voort tot 100% emissieloos rijden in 2030, zo is dat namelijk afgesproken in het 'Bestuursakkoord Zero Emissie Busvervoer'. Nieuwe concessieovereenkomsten die op de markt worden gebracht door OV-autoriteiten bevatten ook allemaal een vorm van zero-emissie busvervoer. Voorafgaand aan de aanbesteding van een concessie wordt met OV-autoriteiten, gemeente en netbeheerders geïnventariseerd waar mogelijke laadlocaties (kunnen) komen voor busvervoer. In de gemeente Medemblik zijn op dit moment geen haltes waar bussen lang genoeg staan om, met behulp van een zogeheten pantograaf, opgeladen te kunnen worden. In de toekomst zijn de busstations van Medemblik aan de Overtoom en Abbekerk t.h.v. de A7/Reigerweg mogelijke locaties waar dit ruimtelijk gezien toepasbaar en (uit)werkbaar zou kunnen zijn. Voor Zero Emissiebusvervoer is het gebruik van waterstof in de toekomst nog altijd reëel. Bij nieuwe overeenkomsten van busconcessies wordt daarom ook rekening gehouden met bussen aangedreven op waterstof.

8. Congestie van het netwerk

Een risico voor de gehele elektriciteitsontwikkeling, en dus ook effect heeft op de groei van het aantal laadpalen, is de overbelasting van het netwerk. Het kenniscentrum van de netbeheerders, ElaadNL, voorziet in 2025 al congestie in zo'n 20 procent van de Nederlandse wijken. Het vermijden van deze lokale netcongestie is de komende tijd één van de hoofdogaven in de transitie naar elektrisch rijden. Plaatselijk kan in de gemeente Medemblik gezocht worden naar de realisatie van laadpleinen, daar waar nog genoeg capaciteit in het netwerk zit.

9. Parkeerdruk

Door het plaatsen van laadpalen in de openbare ruimte kan de parkeerdruk toenemen. Een elektrische auto die oplaadt neemt geen andere parkeerplaats in beslag, maar de keuzevrijheid voor een parkeerplaats neemt af. Bij de plaatsing van nieuwe laadpalen wordt daarom rekening gehouden met de parkeerdruk in het betreffende gebied (binnen een loopafstand van 200 meter), afhankelijk van in hoeverre deze bekend is. Eén of meer parkeerplaatsen voor laden wordt aangewezen wanneer de parkeerdruk dit toelaat (o.b.v. een gemiddelde parkeerdruk van 90% in woonwijken en 85% op parkeerterreinen).

In gebieden met een hoge parkeerdruk kan, afhankelijk van de vraag naar elektrisch laden, afwijkend worden besloten om één laadplek aan te wijzen. Naast hoge parkeerdruk geldt dat ook voor bepaalde specifieke gevallen, waar het toevoegen van twee laadpunten in één keer minder wenselijk is. Een voorbeeld daarvan is een hofjes-structuur, waarbij op een relatief klein oppervlakte slechts een beperkt aantal bewoners parkeert en twee laadplekken aanwijzen veel effect heeft op beschikbaarheid van de overige parkeerplaatsen. Dit zal per geval worden afgewogen.

Het centrum van Medemblik kent een relatief hoge parkeerdruk. Het toekomstige Buitendijks Parkeren wordt voorzien van laadmogelijkheden. De vraag naar laadmogelijkheden zal daar zoveel als mogelijk worden gefaciliteerd en slechts beperkt in de rest van het centrum. Dit om de groei van openbare laadpalen, gepaard met eventuele stijgende parkeerdruk, in het centrum te ontlasten.

Bijlage 2 Voorwaarden ontvankelijkheid verzoek gebruiker

1. Indiener beschikt niet over een eigen terrein waarop het elektrisch voertuig geparkeerd kan worden. Onder eigen terrein vallen ook (VvE) parkeerplaatsen en/of de (verplichte) mogelijkheid tot het huren/kopen van een parkeerplaats in combinatie met een woning;
2. Indiener beschikt over een parkeervergunning (als van toepassing) in het betreffende vergunningsgebied of komt hiervoor in aanmerking;
3. Indiener beschikt over een ontheffing voor de parkeerschijfzone, of komt hiervoor in aanmerking, met betrekking tot de gewenste plaats binnen het parkeerschijfzonegebied.
4. Indiener woont in de gemeente Medemblik en staat hier ook ingeschreven, of werkt hier voor tenminste 18 uur per week. In het geval van een werkende Indiener kan gevraagd worden door de gemeente om een vormvrije werkgeversverklaring waarin deze werkduur per week wordt onderschreven door de werkgever;
5. Indiener beschikt over een elektrisch voertuig. Indiener moet dit aantonen door middel van een (voorlopige) koop- of leaseovereenkomst, eigendomsbewijs of document met vergelijkbare bewijskracht. Het document moet aantonen dat de indiener de beschikking heeft over het elektrische voertuig;
6. Per elektrisch voertuig kan maximaal één verzoek worden ingediend.
Daarnaast worden de volgende afwegingen gemaakt:
 - a. Als al één of meer Oplaadobjecten aanwezig zijn binnen 200 meter loopafstand van het woon- of werkadres, wordt indiener verwezen naar dit Oplaadobject als de Bezettingsgraad van dat Oplaadobject gemiddeld minder dan 35% bedroeg en de stroomafname onder 1000 KWh ligt.
 - b. Als in de buurt al nieuwe oplaadobjecten in procedure zijn (na akkoord gemeente) wordt hiernaar verwezen, mits deze plaats binnen de gestelde loopafstand is gelegen.
 - c. Als zich meerdere afgewezen verzoeken in de buurt van het aangevraagde oplaadobject bevinden, kan het nieuwe verzoek een overweging zijn om een nieuw locatievoorstel op te stellen. Eerder afgewezen verzoeken bevinden zich namelijk nog in de database van MRA-e en zijn daarom inzichtelijk.

Bijlage 3 Voorwaarden data-gestuurd plaatsen

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

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

Bijlage 4 Eisen en criteria locatiebepaling laadpalen 2021

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

Nadat de gemeente een verzoek van een (aanstaande) e-rijder of een datagestuurd verzoek ontvangt en deze goedkeurt, is het belangrijk een geschikte locatie te kiezen voor het realiseren van een laadpaal. 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 gedoe 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.

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

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

Omdat niet in alle gevallen een laadoplossing de vorm van een laadpaal heeft (in de zin van een zuil of sokkel), verwijzen we in onderstaande lijst naar oplaadobjecten in plaats van laadpalen.

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 verhouding nagenoeg gelijk blijft;
 - Gezien de continue uitbreiding van het aantal laadvoorzieningen binnen de gemeente een verschuiving van parkeerdruk aannemelijk is in een ruimere omgeving (wijkniveau);
- Hoge bewonersdichtheid;
- Weinig woningen met eigen parkeervoorziening in de buurt;
- Mogelijkheid tot uitbreiding naar laadplein;
- De gemeente stelt zich zo goed mogelijk op de hoogte van eventueel geplande werkzaamheden in het gebied om te voorkomen dat laadpalen op korte termijn verwijderd en/of verplaatst dienen te worden;
- Type parkeerplek, aflopend naar voorkeur;
 - (i) Parkeerplein: Parkeervakken tegenover elkaar, vanaf 4 parkeervakken;
 - (ii) Haaksparkeren;
 - (iii) Langsparkeren;
 - (iv) Schikstroken.

2 Installatie & onderhoud

Eisen

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;
- Indien wel in groenstrook gewenst dient de gemeente zorg te dragen voor;
 - o Het op eigen kosten 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;
- Laadpalen kunnen niet worden geplaatst op een schuin talud.
- Niet als dit ten koste gaat van waardevol groen.

3 Gebruiksvriendelijkheid & veiligheid

Eisen

- Minimale doorgang van het trottoir na plaatsing Oplaadobject: 150 cm (4 stoeptegels 30 x 30 cm); Bij uitzondering kan er een doorloopruimte van 90 cm (3 stoeptegels van 30x30cm) geaccepteerd worden. Het oplaadobject en het verkeersbord betreffen een puntversmalling van
 - o 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 Oplaadobject wordt bij voorkeur niet geplaatst voor de deur of het raam van een woonhuis.

We hanteren de volgende oriëntatie t.o.v. bebouwing, aflopend naar voorkeur;

- (i) Blinde gevel;
- (ii) Zijgevel;
- (iii) Voorgevel;
- Oplaadobject niet 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 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.