

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

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

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

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

overwegende dat het faciliteren van de ontwikkeling van het elektrisch vervoer als beleidsuitgangspunt opgenomen is in de Omgevingsvisie Edam-Volendam;

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

dat het college een Uitvoeringsplan elektrisch laden voor de gemeente Edam-Volendam vaststelt;

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

B E S L U I T :

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

Aanleiding

De gemeente Edam-Volendam wil schone mobiliteit stimuleren. Elektrisch vervoer maakt daarvan deel uit, daar het bijdraagt aan het behalen van (inter)nationale en lokale doelstellingen om emissievrij te rijden. Om te komen tot de plaatsing van een oplaadpaal zijn gemeentelijke besluiten nodig.

In 2022 heeft het college de Beleidsregels elektrisch laden Edam-Volendam vastgesteld als toetsingskader voor deze besluiten. Deze is aan herziening toe vanwege de vaststelling van het Uitvoeringsplan elektrisch laden: oplaadinfrastructuur gemeente Edam-Volendam, vanwege vernieuwde criteria ten aanzien van de inrichting van de openbare ruimte bij laadpunten, en vanwege de introductie van openbare snellaadvoorzieningen in de gemeente Edam-Volendam.

Ten opzichte van de vorige beleidsregel is tevens een bepaling ten aanzien van de parkeerdruk aangepast.

Artikel 1 Definities

1. In deze regeling wordt verstaan onder:
 - elektrisch voertuig: een motorvoertuig als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onder c van de Wegenverkeerswet 1994, dat bij de RDW staat geregistreerd als auto en die geheel of gedeeltelijk – met een minimaal volledig elektrisch bereik van 45 km WLTP – door een elektromotor wordt aangedreven waarvoor de elektrische energie geleverd wordt door een batterij en waarvan de batterij (mede) kan worden opgeladen door middel van een voorziening buiten het voertuig.
 - opladen: het opladen van de batterij van het elektrisch voertuig, waarbij de stekker in het oplaadpunt en in het elektrisch voertuig zit en het laadproces actief is.
 - oplaadpunt: een connector waarmee door middel van een laadkabel de verbinding met het elektrische voertuig gemaakt wordt.
 - oplaadobject: een openbare voorziening waar het elektrische voertuig kan worden opgeladen, voorzien van één of meerdere laadpunten.
 - oplaadlocatie: een locatie in de openbare ruimte van de gemeente waar een oplaadobject en één of twee parkeerplaatsen met bebording en eventueel belijning ten behoeve van het opladen van elektrische voertuigen aanwezig zijn.

- oplaadinfrastructuur: het geheel van oplaadlocaties, aansluitingen op het elektriciteitsnet en andere voorzieningen in de openbare ruimte op of aan de weg bestemd voor het opladen van elektrische voertuigen.
 - Regulier oplaadpunt: Een oplaadpunt met een vermogen van niet meer dan 50 kW
 - Sneloplaadpunt: Een oplaadpunt met een vermogen van meer dan 50kW.
 - bezettingsgraad: gerealiseerde connectietijd per oplaadobject in drie voorgaande kalendermaanden, gedeeld tot de totale tijd in drie voorgaande kalendermaanden, maal het aantal oplaadpunten op het oplaadobject of cluster van oplaadobjecten.
 - beheerder: een partij die op grond van een aanbesteding, of een andere overeenkomst, bevoegd is tot het plaatsen, beheeren en exploiteren van oplaadobjecten.
 - netbeheerder: een regionale netbeheerder die op grond van de Elektriciteitswet 1998 of de opvolger van deze wet is aangewezen en belast met het beheer van het netwerk waarmee de elektriciteit wordt getransporteerd en met de verzorging van de aansluiting op dat net.
 - gebruiker:
 - een particulier die eigenaar is van een elektrisch voertuig en woonachtig is in de gemeente Edam-Volendam;
 - een particulier die per week 18 uur of meer werkt in de gemeente Edam-Volendam;
 - een in de gemeente Edam-Volendam gevestigd bedrijf of organisatie welke eigenaar is van één of meerdere elektrische voertuigen; of
 - een aanbieder van een deelautodienst.
 - verzoek: een ingediende aanvraag van een gebruiker om een extra oplaadobject te realiseren, dan wel een door het college of beheerder kenbaar gemaakt verzoek tot realisatie van een extra oplaadobject.
 - reserveren: bij besluit een parkeerplaats aanwijzen waar alleen elektrische voertuigen mogen parkeren om op te laden.
 - college: het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Edam-Volendam.
 - indiener: gebruiker die een aanvraag voor een oplaadobject heeft ingediend bij het college.
 - Uitvoeringsplan: het uitvoeringsplan elektrisch laden Edam-Volendam en de bijbehorende locatietaart
2. Alle begrippen die in deze beleidsregels worden gebruikt en die niet nader worden omschreven hebben dezelfde betekenis als in de Algemene wet bestuursrecht.

Artikel 2 Samenwerking MRA-Elektrisch

1. Voor het stimuleren van elektrisch vervoer en de realisatie van oplaadlocaties is het college een samenwerking aangegaan met MRA-Elektrisch. MRA-Elektrisch (MRA-E) is een samenwerkingsverband van overheden in de provincies Noord-Holland, Flevoland en Utrecht: samen regio Noordwest. MRA-E stimuleert het elektrisch rijden in deze regio om beleidsdoelen rond luchtkwaliteit en klimaat te realiseren. De samenwerking heeft betrekking op de procedure van het behandelen van een verzoek, de locatiebepaling, de inkoop van oplaadobjecten en het bijbehorend beheer, onderhoud en diensten en de onderlinge afspraken over de verdeling van de bijbehorende werkzaamheden. De 'Voorwaarden deelname inkoop oplaadinfrastructuur MRA-Elektrisch 2023' of een opvolger van deze voorwaarden zijn hierbij van toepassing.
2. Het college behoudt de mogelijkheid om verzoeken die niet via de MRA-E zijn ingediend, afzonderlijk te behandelen.
3. Het realiseren van openbare sneloplaadpunten geschiedt uitsluitend door een beheerder welke is gecontracteerd via de MRA-E. Een afwijking daarvan is uitsluitend mogelijk na toestemming van de gemeente Edam-Volendam en de MRA-E.

Artikel 3 Locatietaart

1. Het college kan locaties aanwijzen op een laadkaart, waarmee deze locaties als toekomstige oplaadlocaties worden aangemerkt. Bij de besluitvorming tot het aanwijzen van oplaadlocaties zijn artikelen 5-8 van toepassing.
2. Artikel 4 is van toepassing bij de realisatie van de oplaadobjecten op elk van de genoemde locaties in het Uitvoeringsplan.

Artikel 4 Verzoek om plaatsing van een laadvoorziening

1. Het Verzoek voor plaatsing van een Oplaadobject kan uitgaan van een Gebruiker, het College, MRA-Elektrisch, of de Beheerder.
2. Voor een Verzoek dat is ingediend door een Gebruiker gelden voorwaarden voor een ontvankelijk verzoek. De ontvankelijkheid van een Verzoek van een Gebruiker wordt getoetst aan de voorwaarden die zijn opgenomen in bijlage 1 'Voorwaarden verzoek gebruiker 2023', of een opvolger van deze voorwaarden.
3. 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, welke het verzoek toetst aan de in bijlage 3 'Voorwaarden voor het data-gestuurd bijplaatsen 2022' dan wel een opvolger

hiervan. Bij een Verzoek over een specifieke locatie wordt door MRA-E beoordeeld of het Verzoek past binnen de overeenkomst met beheerder en welke voorwaarden hieraan verbonden zijn. MRA-E adviseert hierover aan de gemeente.

4. Een Verzoek van een Beheerder of MRA-E hangt samen met het (hoge) gebruik van een bestaand Oplaadobject. De Beheerder kan een Verzoek via MRA-E indienen bij de gemeente. Het verzoek wordt getoetst aan de voorwaarden in bijlage 3 'Voorwaarden data-gestuurd bijplaatsen 2022' dan wel een opvolger hiervan.

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

1. Het college kiest op basis van een Verzoek een Oplaadlocatie voor het realiseren van een Oplaadobject. Het college toetst het Verzoek daarbij aan de criteria in bijlage 2 'Eisen en criteria locatiebepaling laadpalen 2022' of een opvolger hiervan, en aan de hieronder vermelde criteria.
2. Het college wijst geen parkeervakken aan voor het opladen van elektrische voertuigen indien er binnen een loopafstand van 250 meter van de voorgestelde locatie reeds voldoende laadinfrastructuur aanwezig is, en waarvan de bezettingsgraad het gebruik door de indiener toelaat, of op de planning staat aangelegd te worden. Het college kan deze afstand in overleg met de beheerder verlagen tot 200 meter.
3. Het college behoudt de mogelijkheid een verzoek af te wijzen dan wel een andere locatie aan te wijzen als oplaadlocatie, dan wel één parkeerplaats in plaats van twee parkeerplaatsen te reserveren, indien nodig in overleg met de Beheerder, vanwege:
 - a. De aanwezigheid van geschikte parkeervakken binnen de in het tweede lid genoemde loopafstand;
 - b. De ligging van de ondergrondse infrastructuur;
 - c. De lokale verkeerssituatie en het effect op de verkeersveiligheid;
 - d. De ligging en afmetingen van de parkeervakken (zie bijlage 2);
 - e. De mogelijkheid om vanuit twee naast elkaar liggende parkeervakken te kunnen opladen;
 - f. Het effect van een oplaadlocatie op het straatbeeld;
 - g. De vindbaarheid en toegankelijkheid van de oplaadlocatie;
 - h. De parkeerdruk;
4. Voor de locatie geldt dat de gemeente wegbeheerder is en de eigenaar van de ondergrond.
5. Het college kan het verkeersbesluit intrekken indien de beheerder zich niet houdt aan de verantwoordelijkheden of andere voor hem zijnde bepalingen die vermeld zijn in deze beleidsregel of overeenkomst.
6. Het college kan afwijken van het bepaalde in dit artikel als ze dat in het belang acht van de ontwikkeling van een laadnetwerk, of het waarborgen van de beschikbaarheid van een laadpunt.

Artikel 6 Parkeerregulering

1. Als een elektrisch voertuig binnen een parkeervergunningszone op een daarvoor bestemde parkeerplaats wordt opgeladen, is de berijder van het voertuig in het bezit van een zichtbare parkeervergunning voor de betreffende zone.
2. Als een elektrisch voertuig binnen een parkeerschijfzone als bedoeld in Artikel 25 van het RVV1990 op een daarvoor bestemde parkeerplaats wordt opgeladen, is de parkeerduurlimiet, binnen de dagen en/of uren die op de onderborden staan vermeld, voor voertuigen zonder ontheffing voor de betreffende parkeerschijfzone:
 - a. van kracht bij parkeerplaatsen waar een blauwe lijn zichtbaar is;
 - b. niet van kracht bij parkeerplaatsen waar geen blauwe lijn zichtbaar is.

Artikel 7 Verantwoordelijkheden beheerder

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

Artikel 8 Verantwoordelijkheden college

1. Het college neemt en publiceert verkeersbesluiten, is verantwoordelijk voor inspraak en de juridische procedures, waaronder bezwaarprocedures over verkeersbesluiten.
2. Als door een omwonende naar aanleiding van inspraak een alternatieve locatie wordt aangedragen, geeft het college dat door aan MRA-E en aan de indieners van de inspraakreactie.

3. Het college handhaaft het juiste gebruik van de gereserveerde parkeerplaatsen.

Artikel 9 Verkeersbesluit

1. Nadat het College heeft ingestemd met de definitieve locatiebepaling, zullen in de openbare ruimte in principe per locatie twee parkeervakken worden gereserveerd voor het laden van een Elektrisch voertuig. Deze reservering vindt plaats middels een verkeersbesluit volgens een procedure op grond van de wegenverkeerswetgeving.
2. Een verkeersbesluit strekt zich tot één oplaadlocatie of tot meerdere oplaadlocaties.
3. De aanwijzing van de parkeervakken geschiedt middels plaatsing van de verkeersbord uit bijlage 2 van het RVV 1990. Dat is het bord E8c, of een combinatie van de verkeersborden E4 (400x600mm) en het onderbord OB20 (alleen voor opladen elektrische voertuigen); en OB504 (één of twee pijlen schuin links/rechts).
4. Het tweede parkeervak wordt gereserveerd als van de oplaadlocatie, gedurende drie kalendermaanden
 - a. de bezettingsgraad 25% of meer is in een dagdeel; of
 - b. 25 maal per maand of vaker gebruik wordt gemaakt.
5. Het college kan een parkeervak bij een oplaadlocatie reserveren voor een deelauto.

Artikel 10 Particuliere laadinfrastructuur

1. Het college verleent geen medewerking aan het realiseren van openbare oplaadinfrastructuur, wanneer de indiener van een Verzoek als gebruiker de mogelijkheid heeft om op eigen terrein te parkeren. Deze gebruikers dienen een particulier laadpunt te realiseren of gebruik te maken van bestaande laadinfrastructuur.
2. Particuliere laadpunten dienen op eigen terrein worden gerealiseerd. Daar is geen toestemming van het college voor nodig.
3. Het gebruik van particuliere laadvoorzieningen in de openbare ruimte is omwille van de veiligheid voor het verkeer en vanwege de onwenselijkheid van particuliere kabels over en onder de openbare weg in principe niet toegestaan.

Artikel 11 Intrekking oude beleidsregels

De Beleidsregels elektrische laadinfrastructuur Edam-Volendam van 22 februari 2022 worden ingetrokken.

Artikel 12 Inwerkingtreding

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

Artikel 13 Citeertitel

Dit besluit wordt aangehaald als: Beleidsregels elektrisch laden Edam-Volendam.

*Aldus vastgesteld in de collegevergadering van 15 april 2025,
het college van burgemeester en wethouders van Edam-Volendam,
de secretaris,
C. Rijnberg.
de burgemeester,
R.J. Beukers.*

Toelichting

Algemeen

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

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

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

Artikelsgewijs

Artikel 4

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

Artikel 5

Het college bepaalt aan de hand van de bepalingen in artikel 5 waar het openbare laadobject geplaatst wordt, in overleg met de beheerder. In gebieden waar de parkeerdruk dat rechtvaardigt, kan de aangewezen parkeerplaats op grotere afstand zijn gelegen van het verblijfsadres van de aanvrager dan de afstand van 200 meter, genoemd in het eerste lid van het artikel. Bij het reserveren van de parkeervakken vindt overleg plaats met de verkeersadviseur van de politie. Deze is door de korpschef gemandateerd om advies te geven bij verkeersbesluiten. Deze toetst eveneens aan de gevolgen van een oplaadobject voor de verkeersveiligheid. Bij het indienen van het verzoek kan de gebruiker een voorkeur aangeven voor een locatie. De beslissing blijft aan het college en de beheerder.

Artikel 6

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

Voor laadpunten binnen een parkeerschijfzone kan het college, indien wenselijk, de parkeerlimiet bij de gereserveerde parkeervakken laten vervallen, door de blauwe lijn te verwijderen. Het gebruik van de parkeerschijf of een ontheffing voor de parkeerschijfzone is in dat geval niet meer nodig om de bestaande parkeervakken te gebruiken als oplaadpunt.

Artikel 8

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

Artikel 9

Het aanwijzen van een parkeerplaats voor het opladen van elektrische voertuigen geschiedt krachtens een verkeersbesluit. De bebording die wordt geplaatst leidt tot een parkeerverbod. In het BABW is bepaald dat daarvoor een verkeersbesluit moet worden opgesteld door de wegbeheerder.

Een verkeersbesluit kan betrekking hebben op meerdere laadlocaties. Deze staan per stuk genoemd in het verkeersbesluit. De laadlocaties zijn te raadplegen in de in Artikel 3 omschreven locatiekaart.

Het college heeft de uitzonderingsmogelijkheid om bij het verkeersbesluit voorafgaand aan de plaatsing van een laadpaal aanvankelijk één parkeervak te realiseren. Het college reserveert het tweede parkeervak als de maandelijkse bezettingsgraad op de laadpaal hoger was dan 20% gedurende een dag, of 35% was gedurende een dagdeel (ochtend 6-12, middag 12-6, avond 6-12, nacht 0-6), gedurende twee achtereenvolgende kalendermaanden.

Artikel 10

Particuliere laadpunten worden op eigen terrein gerealiseerd. Hiervoor is geen toestemming van het college voor nodig. De plaatsing van particuliere oplaadobjecten in de openbare ruimte is omwille van

de veiligheid voor het verkeer en vanwege de onwenselijkheid van particuliere kabels over en onder de openbare weg niet toegestaan.

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

Bijlage 1 Voorwaarden beoordeling verzoeken gebruiker 2023

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 nieuw locatievoorstel opgesteld of wordt het verzoek gekoppeld aan een lopend locatievoorstel.

Gemeente accepteert een valide verzoek van de e-rijder indien:

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:

Indiener van het verzoek woont of werkt aantoonbaar minimaal 18 uur per week in de gemeente;

Indiener verzoek beschikt over een elektrische auto 1 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; (1 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: 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.)

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 150 meter. Gemeenten melden een wijziging van de maximale loopafstand bij MRA-Elektrisch.

Bijlage 2 Eisen en criteria locatiebepaling laadpalen

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

Nadat de gemeente een verzoek van een (aanstaande) e-rijder of een data gestuurd verzoek ontvangt en deze goedkeurt, is het belangrijk een geschikte locatie te kiezen voor het realiseren van een laadpaal. Wanneer locatiebepaling proactief gebeurt 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.

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 en de 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.

2.1 Strategische locatie

Criteria

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

2.2 Installatie en onderhoud

Eisen

1. Onderhoud en installatie moet veilig uitgevoerd kunnen worden (gelet op oriëntatie ten opzichte van verkeersstromen);
2. Oplaadobject wordt zo veel mogelijk in het midden tussen twee vakken geplaatst;

3. Oplaadobject wordt zo veel mogelijk op gelijke hoogte (+/- hoogte trottoir) met de parkeervakken geplaatst;
4. Oplaadobject wordt op gemeenteground geplaatst;
5. Rondom de Oplaadobject dient tenminste 50cm ruimte voor onderhoud beschikbaar te zijn;
6. 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;
7. Openbreken van een betonnen of asfaltweg is niet mogelijk. Boringen onder een betonnen- of asfaltweg zijn alleen mogelijk tot 6 meter;
8. Indien wel in groenstrook gewenst dient de gemeente zorg te dragen voor;
 - Het op eigen kosten aanbrengen van verharde ondergrond rondom het Oplaadobject (bijvoorbeeld rij stoeptegels). Werkzaamheden kunnen tegen meerwerkkosten worden uitgevoerd door exploitant;
 - Het op eigen kosten vrijhouden van minimaal 50 cm bosschages/groenwerk rondom de het Oplaadobject. Werkzaamheden kunnen initieel kosteloos door exploitant worden uitgevoerd;
9. Oplaadobject dient niet aanrijdgevoelig opgesteld te worden;
 - Minimale afstand vanaf stoeprand: 1 stoeptegel + band (+/- 45 cm);
 - Indien toch gekozen wordt voor locatie met aanrijdrisico, dan dient de exploitant zorg te dragen voor het aanbrengen van aanrijdbeveiliging; de volgende aanrijdbeveiliging is in de concessie inbegrepen;
10. Diamantkoppaaltjes;
 - Indien de gemeente een ander soort aanrijdbeveiliging wenst kan de gemeente hier zelf zorg voor dragen of de exploitant kan een andere optie aanrijdbeveiliging tegen een meerprijs laten uitvoeren. Indien gemeente meerwerk door de exploitant wil laten verzorgen, moet dit in de precheck van het locatievoorstel worden aangegeven (zie MRA-E portaal).

Criteria

1. Kortst mogelijke afstand, bij voorkeur binnen 25 meter tot aanwezige laagspanningskabel (LS-net) bij reguliere laadpunten, middenspanningskabel (MS-net) bij snellaadpunten;
2. Minimale hoeveelheid noodzakelijke weg/bosschage- opbrekingen;
 - LS stroomkabel bij voorkeur aan dezelfde kant van de weg als het Oplaadobject;
3. Het voorkomen van beschadiging van boomwortels en bomen, niet onder de kruin van een boom;
4. Niet tussen het struikgewas of (boom)wortels;
5. Werkzaamheden dienen op gemeenteground uitgevoerd te kunnen worden;
6. Laadpalen kunnen niet worden geplaatst op een schuin talud.
7. 2.3 Gebruiksvriendelijkheid en veiligheid

Eisen

1. Minimale doorgang van het trottoir na plaatsing Oplaadobject: 120 cm (4 stoeptegels 30 x 30 cm);
 - Bij uitzondering kan er een doorloopruimte van 90 cm (3 stoeptegels van 30x30cm) geaccepteerd worden. Het Oplaadobject en het verkeersbord betreffen een puntversmalling van minder dan 50x50cm waardoor bij uitzondering ook een minimale effectieve breedte van 90 cm aangehouden kan worden.
 - Ook een uitstapstrookje is een uitzondering, want hier hoeft geen kinderwagen of rollator langs;
2. Voorkomen van wegversperring voor aanrijdroutes van hulpdiensten.

Criteria

1. Voorkomen struikelgevaar door kabels;
 - Streven naar minimale afstand van parkeervakken tot Oplaadobject;
2. Haakse en parallel gelegen parkeervakken worden geprefereerd boven parkeervakken die schuin aan de weg zijn gepositioneerd;
3. Het voorkomen van belemmering voor doorstroming van het overige wegverkeer, langzame verkeersstromen etc.;
4. Het voorkomen van Oplaadobjecten aan hoofdverkeerswegen;
5. Het voorkomen van Oplaadobjecten in gebieden met een afwijkend parkeerregime (zoals blauwe-zones, winkelstraten of andere locaties met een parkeerdurbeperking);
6. Het Oplaadobject wordt bij voorkeur niet geplaatst voor de deur of het raam van een woonhuis. We hanteren de volgende oriëntatie t.o.v. bebouwing, aflopend naar voorkeur;

- Blinde gevel;
 - Zijgevel;
 - Voorgevel;
7. Opladobject niet in de directe nabijheid van andere objecten in de openbare ruimte zoals fietsenrekken, vuilcontainers, struiken, bomen en straatmeubilair;
 8. Houd rekening met de toegankelijkheid van het laadobject voor minder valide e-rijders;
 - Zo mogelijk bij een reeds aanwezige gereserveerde mindervalide parkeerplaats;
 - Bij voorkeur niet midden tussen andere parkeervakken (i.v.m. ruimte voor uitstappen);
 - Bij voorkeur zo dicht mogelijk in de buurt van meest gebruikte bestemming.

2.4 Vergunningscriteria

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

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

2.5 Laadkaarten

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

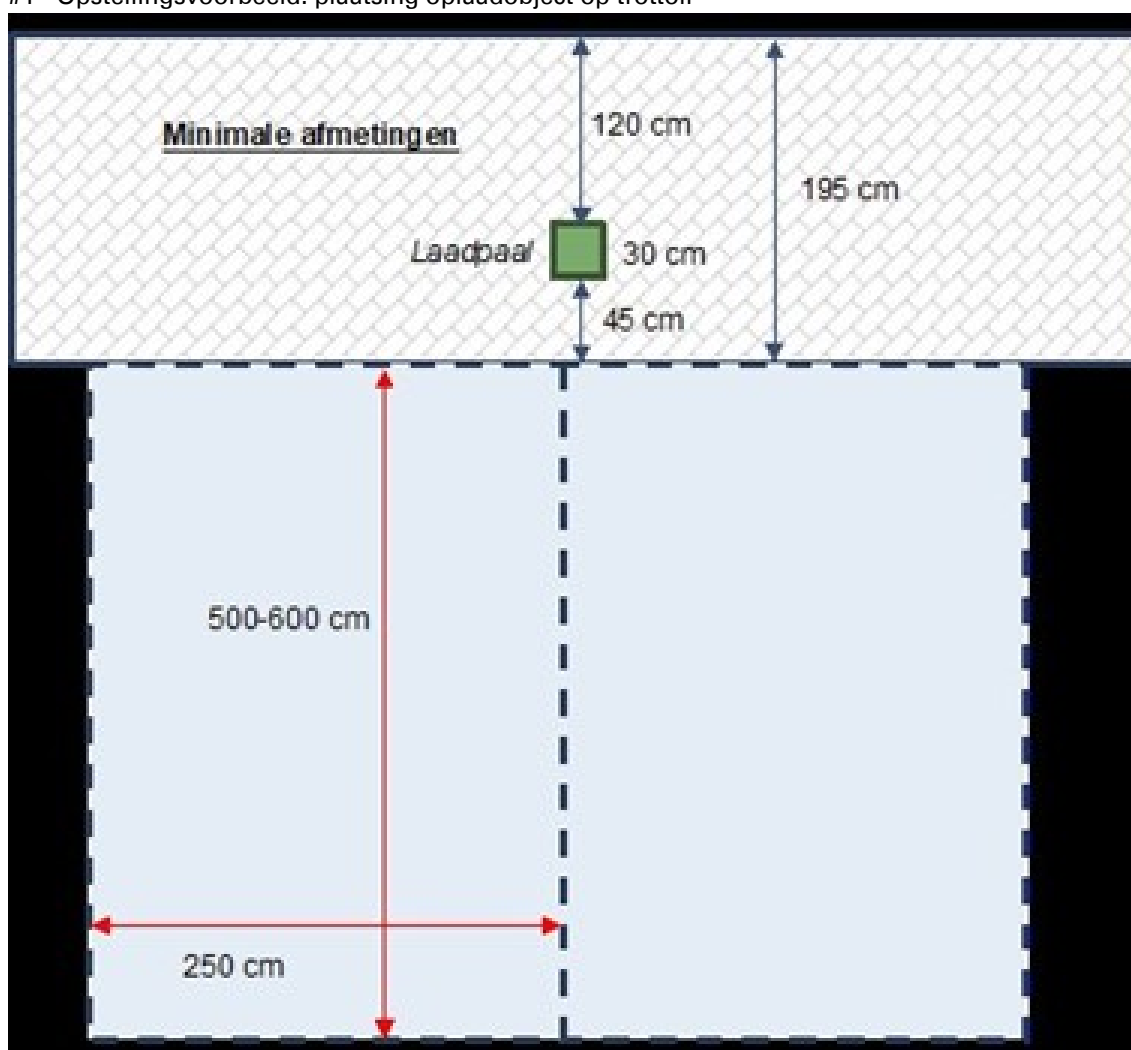
1. Binnen door gemeente bepaalde reële loopafstand (zie beleidsregels) van potentiële vraag vanaf het woon- of werkadres van bewoners of forenzen;
2. Doelgroep stuurt de locatie van de Opladobject;
 - i. Bewoners (dominante doelgroep) centraal in de wijk;
 - ii. Bezoekers / forenzen (dominante doelgroep): zichtlocatie;
4. Bij voorkeur privaat laden boven publiek of semi-publiek laden;
5. 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;
6. Bij locatiebepaling van meer dan één Opladobject hanteren we ten behoeve van een balans tussen spreiding en verdichting de volgende logica;
 - i. Binnen elk hexagoon van 200m diameter: 2 locaties, daarna clustering;
 - ii. Minimum aantal geclusterde laadpunten: 4 laadpunten;
 - iii. Maximaal aantal geclusterde laadpunten: 8 laadpunten;

6. Voor de realisatie van clusters van oplaadobjecten hanteren we dezelfde eisen en criteria als voor reguliere laadpalen, maar in het bijzonder zijn de volgende criteria relevant;
 - i. Goede zichtbaarheid vanaf doorgaande weg, niet verscholen in de wijk;
 - ii. Meerdere typen gebruikers mogelijk (woon + werk + bezoek etc.);
 - iii. Voldoende aantal parkeerplekken in de wijk zodat er nog voldoende parkeerruimte is voor fossiele voertuigen;
7. Laadpalen mogen in het centrum worden geplaatst;
 - Wanneer het mogelijk is om uit wijken naar laadlocatie buiten het centrum, dan heeft dit de voorkeur;
8. Concentratie of dekking: eerst zorgen voor een dekkend netwerk en dan pas clusteren.

2.6 Opstellingsvoorbeelden

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

#1 - Opstellingsvoorbeeld: plaatsing oplaadobject op trottoir



Toelichting minimale afmetingen zoals weergegeven in afbeelding:

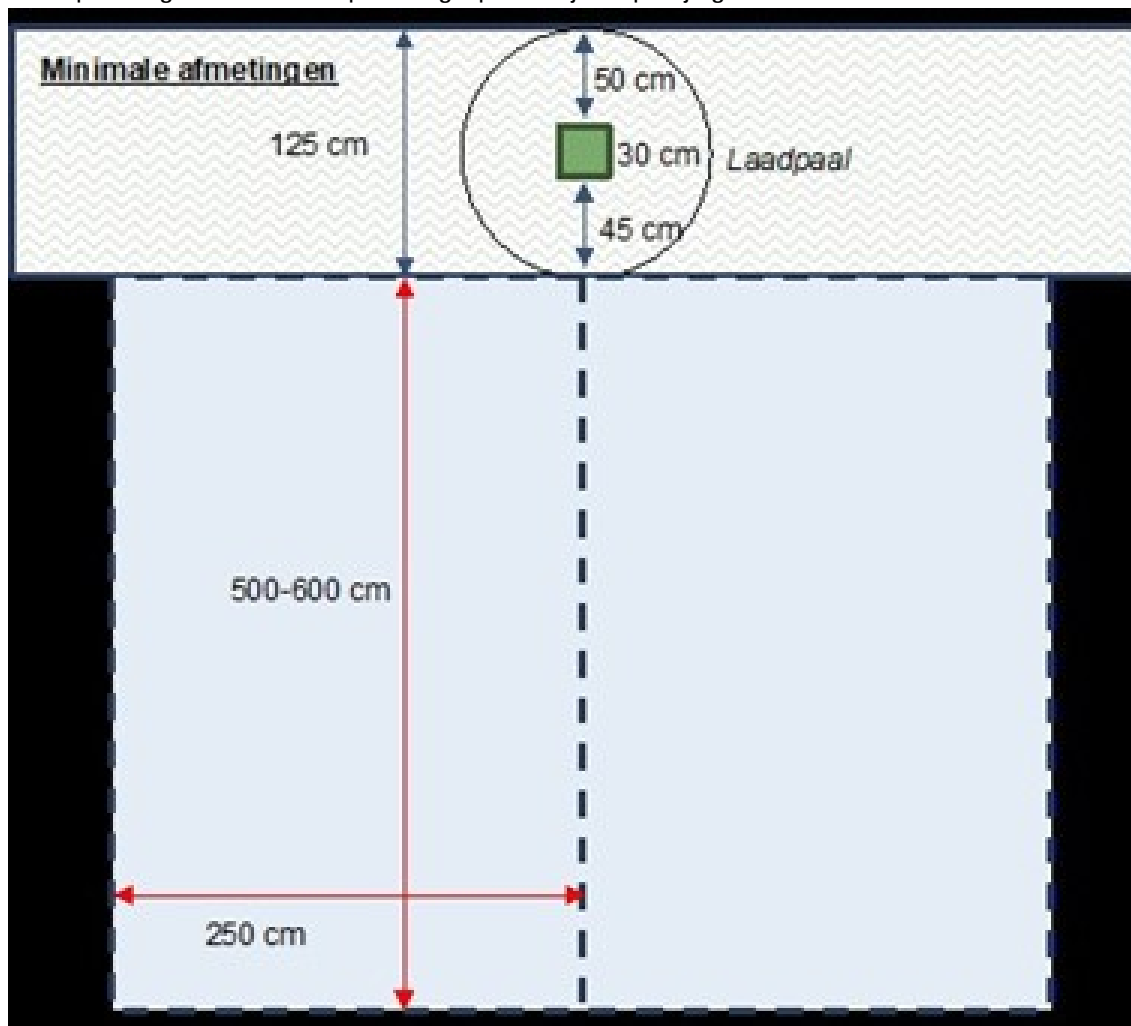
1. Minimale afmetingen parkeervak: 500 x 250 cm [1];
3. Lengte bestelbussen: ~600 cm;
4. Minimale doorloopruimte o.b.v. beleidsregels: 120 cm (+/- 4 stoeptegels);
5. Oppervlak oplaadobject: ~1 stoeptegels [2] (30 x 30 cm);
6. 50 cm ruimte rondom om de Oplaadobject voor werkzaamheden;
7. Minimale afstand tussen Oplaadobject en parkeervak: +/- 45 cm (1 stoeptegels + trottoirband)
8. Let op: in nieuwbouwwijken kom het steeds vaker voor dat een stoep een afmeting heeft van max. 180 cm, in dit geval kan overwogen worden om toch de afstand van parkeervak tot laadpaal

in te korten teneinde wel de beoogde doorloopruimte van 90 - 120 cm te bereiken, dit dient per geval te worden beoordeeld.

[1] Bron: ASVV (CROW) 2012 [2] De breedte/diepte van de laadpalen varieert maar is doorgaans tussen de 20-25 cm.

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

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

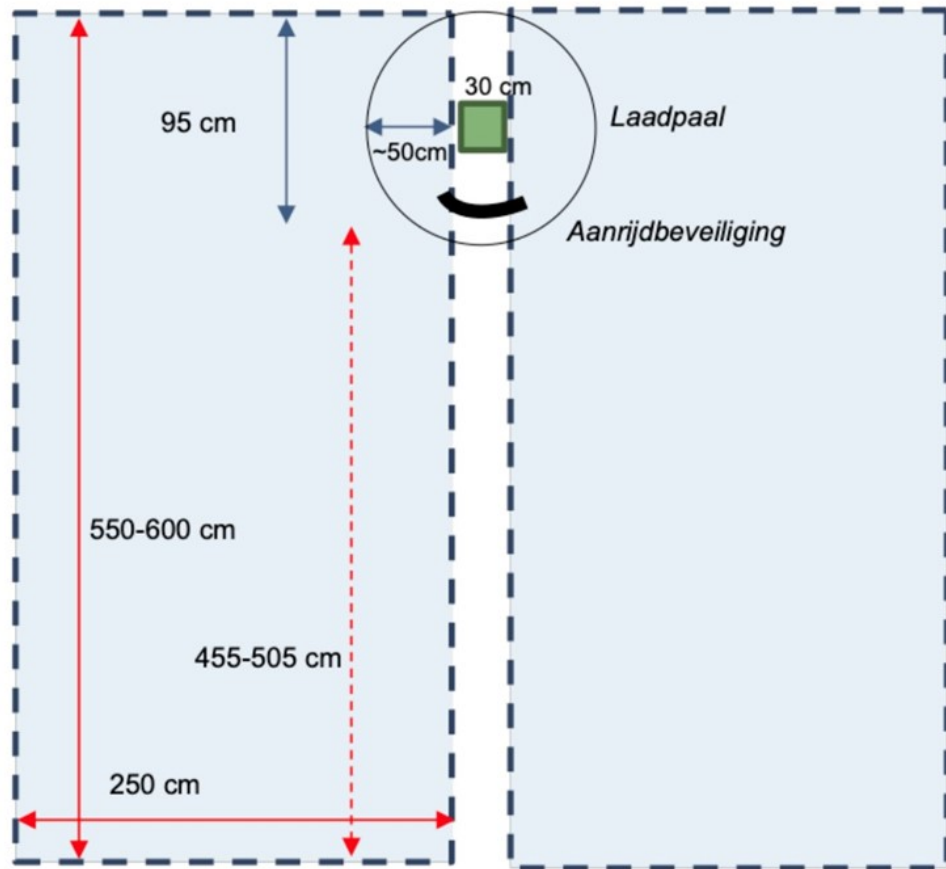


Toelichting minimale afmetingen zoals weergegeven in afbeelding:

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

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

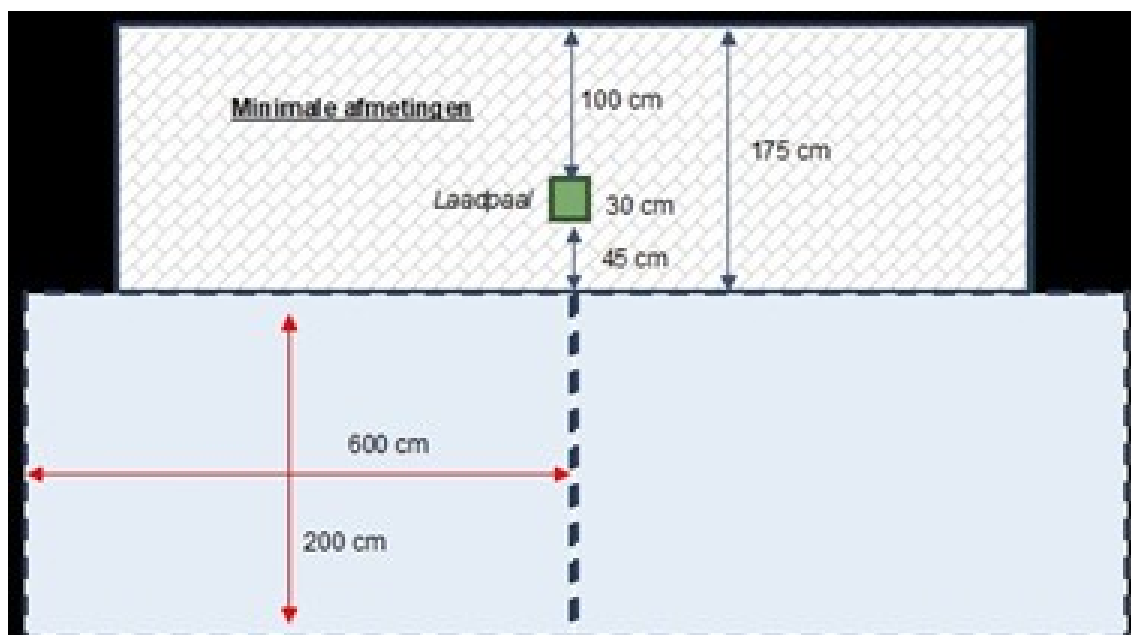
Minimale afmetingen



Toelichting minimale afmetingen zoals weergegeven in afbeelding:

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

#4 - Opstellingsvoorbeeld: plaatsing oplaadobject bij langs parkeervakken



Toelichting minimale afmetingen zoals weergegeven in afbeelding:

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

Bijlage 3 Voorwaarden datagestuurd bijplaatsen 2022

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

Werkwijze

De laadpalen die voldoen aan het criterium worden door MRA-E in een apart overzicht geplaatst in het MRA-E portaal. MRA-E of een concessiehouder voorziet een datagestuurd verzoek van een voorstel voor de locatie waar wordt uitgebreid, inclusief een boven- en een zij aanzicht. De gemeente beoordeelt de datagestuurde verzoeken. Bij akkoord kunnen de concept-locatie en de boven- en zij aanzichten worden overgenomen in een locatievoorstel.

Een datagestuurd verzoek voor uitbreiding wordt opgesteld voor:

Laadpalen met een gemiddeld maandelijks afzet volume vanaf 1.000 kWh over de afgelopen 3 maanden;
EN een gemiddelde bezettingsgraad hoger dan 40% gedurende de voorafgaande drie maanden in een specifiek dagdeel;

EN waarvan NIET binnen 150 meter hemelsbreed al een nieuwe laadpaal in voorbereiding of in de afgelopen 3 maanden in bedrijf gesteld is;

Criterium 1 en 2 toepassen op laadpalen in bedrijf binnen 150 meter hemelsbreed.