

## Plaatsingskader openbare laadpalen Pijnacker-Nootdorp

Het college van burgemeester en wethouders van Pijnacker-Nootdorp;

gezien het advies van het domein Fysiek Leefomgeving d.d. 24 februari 2026;

gelet op artikel 160 van de Gemeentewet en artikel 4:81 van de Algemene wet bestuursrecht en de Laadvisie "Opgeladen naar 2030" van de gemeente Pijnacker-Nootdorp;

### besluit:

1. Het geactualiseerde *Plaatsingskader openbare laadpalen Pijnacker-Nootdorp* vast te stellen.
2. Het *Plaatsingskader openbare laadpalen Pijnacker-Nootdorp* van 28-02-2024 in te trekken.

### 1 Inleiding

De gemeente Pijnacker-Nootdorp stimuleert elektrisch vervoer en zorgt samen met een concessiehouder voor een dekkend netwerk van openbare oplaadpunten. Hiervoor is een Samenwerkingsovereenkomst gesloten met andere gemeenten in de regio Zuidwest-Nederland, waarin afspraken zijn vastgelegd over gezamenlijke uitvoering en uniform beleid binnen het concessiegebied.

De gemeentelijke Laadvisie "Opgeladen naar 2030" blijft het strategische kader voor de ontwikkeling van laadinfrastructuur. De toepassing op plaatsing is echter gewijzigd. Waar voorheen aanvragen van inwoners leidend waren, wordt nu gewerkt met een proactieve aanpak op basis van gebruiksdata en prognoses. Dit zorgt voor een efficiëntere uitbreiding van het netwerk en een betere spreiding van laadvoorzieningen.

Het voorliggende plaatsingskader bundelt de relevante beleidsregels en afspraken en dient als praktische richtlijn voor de uitvoering van de concessie en de toetsing van laadlocaties binnen de gemeente.

### 2 Uitgangspunten en principes plaatsing openbare laadpalen

#### 2.1 Stimuleren elektrische rijden

De gemeente stimuleert het gebruik van de elektrische auto's door het aanleggen van voldoende openbare oplaadplaatsen. De uitbreiding van het netwerk gebeurt op basis van gegevens over bezetting, verbruik en verwachte vraag. Elektrische auto's krijgen daarbij in de openbare ruimte prioriteit boven de meer vervuilende auto's. De gemeente vindt het belangrijk dat elektrische rijders een vrije oplaadplaats kunnen vinden. Parkeerdruk is geen criterium bij het aanleggen van oplaadplaatsen. Dat kan betekenen dat de afstand naar vrije parkeerplaatsen voor andere auto's groter wordt.

#### 2.2 Laden gebeurt zo veel mogelijk op eigen terrein

Laden gebeurt zo veel mogelijk op eigen terrein. Elektrische rijders met mogelijkheid om te parkeren op eigen terrein zijn zelf verantwoordelijk voor een laadvoorziening. Dat geldt ook bij VvE's en mandelige terreinen. Wel houden we rekening met aanvragers die beschikking hebben over een eigen parkeerplaats, maar voor wie de realisatie van een laadpunt om technische redenen niet haalbaar is, of waar sprake is van een uitzonderlijke situatie.

#### 2.3 Dekkend netwerk openbare laadvoorzieningen

Uitgangspunt is een dekkend netwerk van openbare laadpunten, zodat iedere gebruiker zonder eigen parkeermogelijkheid in de bebouwde kom binnen circa 300 meter loopafstand één of meer laadpalen met voldoende laadruimte kan bereiken. Met prognoses van stichting ElaadNL bepalen we het aantal benodigde laadpalen tot en met 2030 op buurtniveau, met een verdere verfijning naar gebieden van circa 250 meter op basis van woningdichtheid en eigen parkeermogelijkheden. Binnen die gebieden bepalen we op basis van plaatsingscriteria geschikte laadlocaties in bestaande parkeervakken en leggen deze vast in een digitale plankaart. De laadpalen worden pas geplaatst als er laadbehoefte is.

#### 2.4 Plankaart en verzamelverkeersbesluit oplaadlocaties

De gemeente legt oplaadplaatsen vast in een verkeersbesluit<sup>1</sup>. Op basis van de prognoses kiezen we ervoor om in één keer meerdere oplaadlocaties vast te leggen voor een periode van circa vijf jaar. Dit

1 ) Voor het plaatsen van de laadpaal zelf is geen verkeersbesluit nodig. Het verkeersbesluit regelt de voorwaarde dat een parkeerplaats bij een laadpaal alleen gebruikt mag worden voor het opladen van een elektrisch voertuig. Dit wordt aangeduid met een verkeersbord.

doen we via een verzamelverkeersbesluit, waarvan het ontwerp vooraf ter inzage wordt gelegd voor zienswijzen van bewoners. De mogelijke locaties worden gepubliceerd op een digitale plankaart op de gemeentelijke website. Een verzamelverkeersbesluit versnelt het realisatieproces en biedt duidelijkheid aan elektrische rijders en de exploitant. Voor het einde van de looptijd nemen we een nieuw besluit voor de volgende periode, op basis van actuele ontwikkelingen en nieuwe prognoses.

## 2.5 Datagedreven plaatsing is hoofdmethode

De groei van het netwerk verloopt via een datagedreven methode. Elk kwartaal wordt de bezettingsgraad en het verbruik van de bestaande publieke laadpalen bepaald. In de gebieden waar laadlocaties zijn die boven de drempelwaarden uitkomen, wordt bijgeplaatst. Dit voorkomt dat gemeenten achter de vraag aanlopen en zorgt voor een evenwichtige groei van het netwerk.

Daarmee is het plaatsen op aanvraag niet meer nodig. De publieke aanvraagmogelijkheid via laadpaal-paalnodig.nl is met ingang van 2026 vervallen. De gemeente kan strategische aanvragen doen wanneer dit vanuit lokaal beleid of specifieke doelgroepen gewenst is. Dit kan bijvoorbeeld gaan om laadpunten bij nieuwbouwprojecten, recreatiegebieden, locaties voor deelmobiliteit of laadvoorzieningen voor mindervaliden. Deze locaties worden aan de plankaart toegevoegd en volgens de afspraken uit de concessie gerealiseerd.

## 2.6 Aanvullende verkeersbesluiten voor oplaadlocaties

Het kan voorkomen dat er in een bepaald gebied geen laadlocaties meer beschikbaar zijn op de plankaart binnen het verzamelbesluit, terwijl er wel laadbehoefte is. Of er is behoefte aan extra laadlocaties vanuit strategische aanvragen, bijvoorbeeld nieuwbouwlocaties. In dat geval leggen we extra locaties vast in een afzonderlijk verkeersbesluit.

Om het realisatieproces te versnellen, leggen we het ontwerpbesluit niet meer ter inzage voor bewoners. Bij de toetsing wegen we de verschillende belangen zorgvuldig af aan de hand van dit plaatsingskader. Belanghebbenden behouden wel de mogelijkheid om bezwaar te maken.

## 2.7 Collectieve concessie publieke laadinfra

De gemeente is deelnemer aan de collectieve voor publieke laadinfrastructuur in Zuidwest-Nederland. De concessie regelt zowel de plaatsing van nieuwe laadpalen tot en met 2030, als de exploitatie en het onderhoud van deze palen tot en met 2035, inclusief afspraken over betrouwbaarheid, veiligheid en transparante tarieven. Twee geselecteerde partijen krijgen het exclusieve recht én de verplichting om reguliere publieke AC-laadpalen (tot en met 22 kW) te plaatsen en te beheren in de openbare ruimte. Daarmee zijn we niet afhankelijk van één aanbieder, terwijl uniformiteit, kwaliteit en laadzekerheid geborgd blijven.

## 2.8 Uitrolproces en verantwoordelijkheden

- *RAL Zuidwest (Regionale Aanpak Laadinfrastructuur)*  
RAL-Zuidwest is een uitvoeringsorganisatie die de collectieve concessie organiseert en begeleidt en de gemeente ondersteunt met prognoses en datagedreven plaatsing.  
RAL-Zuidwest voert ieder kwartaal een laadrukanalyse uit en stelt locaties voor voor het bijplaatsen van publieke laadpalen op basis van de gemeentelijke plankaart.
- *Gemeente Pijnacker-Nootdorp*  
De gemeente is deelnemer aan de collectieve concessie en is verantwoordelijk voor het opstellen van een plankaart met laadlocaties tot en met 2030 en het nemen van verkeersbesluiten voor deze laadlocaties. De gemeente geeft akkoord op de locatievoorstellen van RAL-zuidwest die volgen uit de laadrukanalyse en op de technische uitwerking daarvan door de concessiehouder. Bij afkeuring levert de gemeente een tegenvoorstel. De gemeente ziet toe op een juiste uitvoering van de plaatsing.
- *Concessiehouder*  
De concessiehouder (CPO, Charge Point Operator) is verantwoordelijk voor de voorbereiding, plaatsing en exploitatie van laadpalen. De concessiehouder maakt technische locatievoorstellen, zorgt voor de netaansluiting met de netbeheerder en de nodige vergunningen en plaatst de laadpaal.

## 2.9 Handhaving

De gemeente is verantwoordelijk voor de handhaving van het juiste gebruik van laadvakken conform het Reglement verkeersregels en verkeerstekens (RVV). Een verkeersbesluit en bijbehorende bebording bepalen dat de betreffende parkeerplaats uitsluitend mag worden gebruikt voor het opladen van elektrische voertuigen. Het voertuig dient daartoe via een laadkabel te zijn aangesloten op de laadpaal. Controle op de mate waarin een voertuig is opgeladen is technisch niet altijd mogelijk. Om die reden wordt niet gehandhaafd op het langer bezet houden van een laadplaats (laadpaalkleven). Uit beschikbare data blijkt dat laadpaalkleven momenteel weinig voorkomt. Binnen de concessie is het toepassen van een connectietarief of kleeftarief niet toegestaan. Indien uit monitoring blijkt dat laadpaalkleven structureel problemen veroorzaakt, is de concessiehouder verplicht passende maatregelen te treffen.

### 3 Uitrolstrategie plaatsing laadpalen

#### 3.1 Datagedreven plaatsing (hoofdmethode)

De groei van het netwerk verloopt via een datagedreven methode. Elk kwartaal bepaalt RAL Zuidwest de bezettingsgraad en het verbruik van de bestaande publieke laadpalen bepaald. Dit gebeurt aan de hand van een laaddrukanalyse (zie *B2 Bijlage methodiek laaddrukanalyse*). De gebruiksdata komt uit het nationale monitoringportal LINDA (LaadINfrastructuur Data), waar CPO's verplicht zijn hun data te delen. Uit de analyse volgt of bijplaatsen van laadpalen rond bestaande laadpalen nodig is. RAL-Zuidwest wijst in dat geval locaties aan op de digitale plankaart van de gemeente en legt deze ter goedkeuring voor aan de gemeente. Op grond van lokale bekendheid beoordeelt de gemeente of de aangewezen locaties het meest geschikt zijn. Bij afkeuring wijst de gemeente een andere locatie aan op de plankaart binnen hetzelfde invloedsgebied rond overbelaste laadpalen.

#### 3.2 Strategische aanvragen

Naast de uitrol op basis van laaddruk, kan een gemeente op grond van eigen overwegingen een locatie aanwijzen voor het realiseren van een publieke laadpaal. Een zogenoemde 'strategische laadpaal'. De CPO is verplicht om mee te werken aan de realisatie van een laadpaal op een strategische locatie. Wel dient het hierbij te gaan om een locatie waar een normaal gebruik te verwachten is. Voor een strategische locatie dient de gemeente een verzoek in bij RAL-Zuidwest.

- *Signalen van inwoners*  
Doordat er sprake is van een (redelijk) dekkend netwerk en een datagedreven uitrol, is het aanvragen van een laadpaal door een inwoner met een elektrische auto in principe niet langer nodig. Het is echter denkbaar dat er situaties zijn waar het netwerk nog niet dekkend is of de periodieke analyse onvoldoende werkt. In die gevallen blijft het voor gemeenten mogelijk om signalen van inwoners in behandeling te nemen en deze als 'strategische' locatie in te dienen bij de CPO. Voor strategische laadpalen geldt dat deze in principe vanuit de potentiële locaties op de plankaart worden gekozen.
- *Laadpalen bij gehandicaptenparkeerplaatsen*  
Als een houder van een individuele gehandicaptenparkeerplaats een elektrische auto heeft, dan kan die een laadpaal bij de gemeente aanvragen. Voldoet de locatie niet aan de plaatsingseisen (zie hoofdstuk 4), dan onderzoekt de gemeente of maatwerk mogelijk is, bijvoorbeeld door de gehandicaptenparkeerplaats te verplaatsen. Uitgangspunt is dat het naastgelegen parkeervak, indien aanwezig, wordt aangewezen als openbaar laadvak door middel van een verkeersbesluit.
- *Plaatsing op basis van verwachte vraag in nieuwbouw*  
De behoefte aan laadpalen in nieuwbouwwijken is lastig vooraf in te schatten. Indicatief kan tot en met 2030 worden uitgegaan van het reserveren van circa 5% van de openbare parkeerplaatsen als oplaadplaats. In het inrichtingsplan van de nieuwe wijk worden hiervoor geschikte locaties opgenomen, die waar mogelijk vooraf in een verkeersbesluit worden vastgelegd. De gemeente kan vervolgens opdracht geven om bij oplevering van het gebied één of meerdere laadpalen te plaatsen, waarbij de fasering van de woningbouw zo goed mogelijk wordt gevolgd.

#### 3.3 Gefaseerde bebording

De standaardinrichting van een laadlocatie bestaat uit twee gereserveerde parkeerplaatsen met het verkeersbord E8c: "*Parkeergelegenheid alleen bestemd voor het opladen van elektrische voertuigen*". In gebieden waar de laadvraag nog beperkt is, maar wel een stijgende trend laat zien, kunnen we ervoor kiezen om in eerste instantie slechts één van de twee parkeervakken bij een laadpaal te reserveren en te beborden. Het tweede vak blijft dan in eerste instantie vrij toegankelijk voor regulier parkeren. Zodra het gebruik toeneemt en de laadpaal structureel meer dan 3.000 kWh per jaar levert of gemiddeld meer dan 25 transacties per maand heeft, wordt ook het tweede vak met een verkeersbord gereserveerd voor elektrisch laden.

#### 3.4 Plaatsing zonder verkeersbesluit

In uitzonderingsgevallen kan de gemeente ervoor kiezen om geen parkeervakken te reserveren en de laadpaal zonder verkeersbesluit te plaatsen. Uitzonderingsgevallen zijn pilots, oplaadplaatsen naast een gehandicaptenparkeerplaats met laadpaal, gegronde bezwaren tegen een verkeersbesluit of schrijnende situaties. Omdat de laadpaal in dat geval niet exclusief voor elektrische voertuigen beschikbaar is, geldt een garantieregeling voor minimale afname. We staan daarbij garant voor een bepaald jaarlijks verbruik (via staffelafspraken met de concessiehouder). Wanneer het verbruik achterblijft, kunnen we alsnog besluiten om een verkeersbesluit te nemen en het vak te beborden.

### 4 Plaatsbepaling laadobject

Voor het plaatsen van een laadpaal moet een locatie gekozen worden. Hierbij houden we zoveel mogelijk rekening met de volgende criteria:

- voor de oplaadplaatsen worden twee bestaande, naast elkaar gelegen parkeerplaatsen gebruikt, waarbij ruimte is voor de plaatsing van een laadpaal met verkeersbord ter hoogte van de scheiding van de twee parkeerplaatsen;
- er is een laagspanningskabel aanwezig binnen 25 meter. Grotere afstanden moeten voorkomen worden i.v.m. aanzienlijke meerkosten;
- er zijn geen technische belemmeringen vanuit de netbeheerder Stedin;
- doorstroming van het overige wegverkeer, langzaam verkeersstromen, etc. mag niet belemmerd worden;
- bij plaatsing op een trottoir moet de doorgang minimaal 120 cm bedragen. In uitzonderlijke gevallen mag dit 90 cm zijn;
- geen andere objecten in de directe nabijheid die het gebruik of de doorgang kunnen belemmeren zoals fietsenrekken, vuilcontainers en straatmeubilair;
- geen grote bomen in de nabijheid van de locatie van de laadpaal, i.v.m. problemen met het vinden van benodigde kabels en kans op beschadiging van de boomwortels;
- de laadpaal moet goed toegankelijk zijn voor gebruikers om de laadkabel aan te sluiten en voor het openen van de laadpaal bij onderhoud, dus voldoende vrije ruimte rondom om de laadpaal en zo nodig snoeien van groen;
- de laadpaal moet goed vindbaar en zichtbaar zijn, bij voorkeur op een hoek van een straat;
- bij voorkeur niet plaatsen direct voor een raam/deur van een woning;
- voorkeur voor plaatsing van de laadpaal op een verharde ondergrond in plaats van in een groenvoorziening.

#### *Prioriteiten*

Voorkeurcriteria zijn niet doorslaggevend, maar wel wenselijk. Overige criteria krijgen prioriteit. Gegeven de bestaande infrastructuur en de toename van het aantal laadplekken wordt het steeds lastiger om locaties te vinden die voldoen aan alle criteria. Criteria ten aanzien van de technische haalbaarheid kunnen dan ook doorslaggevend zijn ten nadele van andere criteria.

#### *Clustering*

In een gebied waar al een dekkend netwerk van laadpalen is, plaatsen we bij grote vraag zo mogelijk laadpalen bij tot een laadplein van twee of meer laadpalen. Elektrische rijders hebben hier meer kans op een vrije plek. Dit voorkomt zoekverkeer. In de concessie voor openbare laadpunten is de optie opgenomen om tot 2 extra laadpalen aan te sluiten op een bestaande laadpaal (primair-secundaire opstelling). Dat heeft bovendien het voordeel dat minder vaak een wegopbreking nodig is.

*Vastgesteld in de vergadering van 24 februari 2026.*

*het college van Pijnacker-Nootdorp,*

*Annelies Kroeskamp*

*Björn Lugthart*

*Secretaris*

*Burgemeester*

## **B1 Bijlage bronverwijzing beleidsvisies en contracten**

- Visie duurzame mobiliteit 2040, Pijnacker-Nootdorp, 19 september 2016
- Laadvisie Pijnacker-Nootdorp, Opgeladen naar 2030, 4 februari 2020
- Samenwerkingsovereenkomst concessie publieke laadinfrastructuur, 19 juni 2025
- Samenvatting collectieve aanpak en concessie publieke laadinfrastructuur, april 2025
- Beschrijvend document, Aanbesteding Openbare laaddiensten, 1 september 2025
- Couleur Locale Pijnacker-Nootdorp, 19 juni 2025

## B2 Bijlage methodiek laaddrukanalyse

### B2.1 Methode Laaddruk-analyse

De analyse van laaddruk vindt plaats op basis van een straal van 250 meter rondom een bestaande Laadpaal. Binnen deze straal worden de bezettingsgraden van alle aanwezige Laadpunten samengenomen, op basis van de aanname dat het verzorgingsgebied van een Laadpaal circa 300 meter loopafstand bedraagt. De analyses zijn gebaseerd op de gebruiksdata van de afgelopen 12 maanden. Hierdoor wordt rekening gehouden met seizoensinvloeden en trends.

Nieuwe Laadpalen worden met een bezettingsgraad van 0% meegenomen in de analyse, totdat gebruiksdata beschikbaar is.

De laaddruk wordt vastgesteld op basis van de gemiddelde bezettingsgraad tijdens vijf piekuren per week (bijvoorbeeld alle dinsdagen in januari van 10:00–11:00). Deze actuele bezettingsgraad wordt gedeeld door een vooraf vastgestelde maximale bezettingsgraad (zie Tabel 1). Deze is afhankelijk van het aantal Laadpalen binnen de straal van 250 meter. Een waarde boven de 1 duidt op een te hoge laaddruk.

Tabel 1. Maximale toegestane bezettingsgraad per aantal laadpalen in straal van 250m

Aantal Laadpalen in 250 meter straal	Maximale bezettingsgraad in piekuren voor bijplaatsen (toekomst)
1	50
2 t/m 3	55
4 t/m 5	60
6 t/m 7	65
8 t/m 12	70
13 t/m 17	70
18+	72.5

Naast de laaddruk wordt ook de gemiddelde maandelijkse kWh-afname over de afgelopen drie maanden per Laadpaal meegenomen in de afweging. Zodra beide indicatoren boven de drempelwaarden (zie Tabel 2) liggen, zal de Concessieverlener een aanvraag tot plaatsing doen.

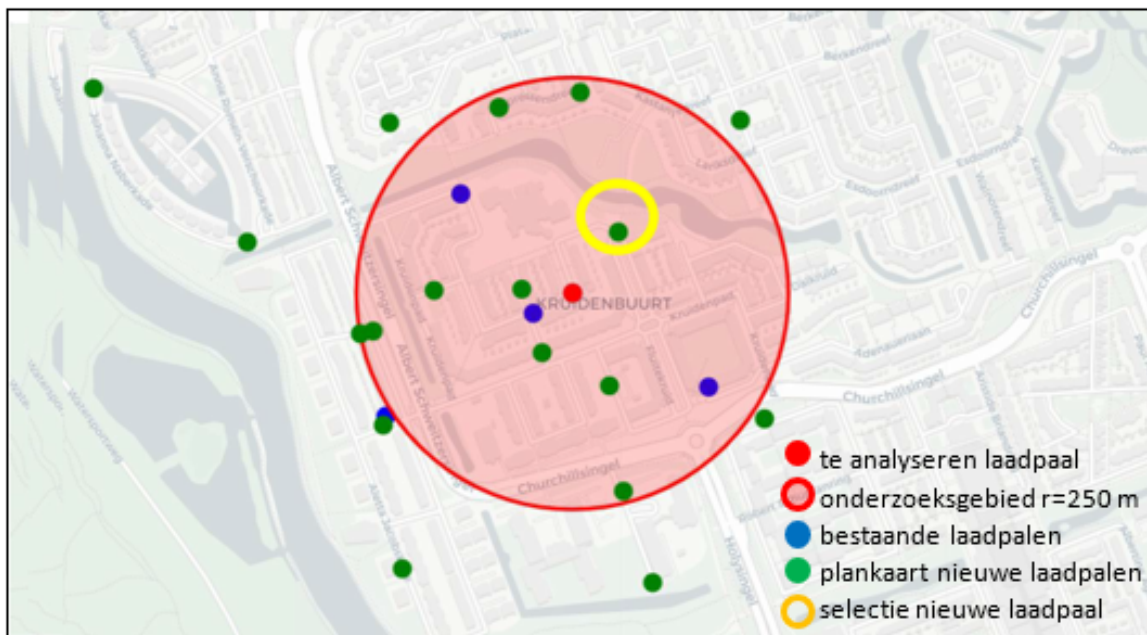
Tabel 2. Drempelwaarden voor bijplaatsing Laadlocaties

Aantal maanden met laaddruk boven 1	KWh-afname per maand (gemiddelde van meest recente 3 (of 2) maanden van Laadpaal)
≥6	>750
≥3	>1000
≥2	>2000

### B2.2 Voorbeeldberekening van de "Methode laaddruk analyse"

Berekening voor de laaddruk in 5 piekuren in een straal van 250 meter van de Laadpaal:

De laaddruk van elke paal wordt berekend aan de hand van de bezettingsgraad van alle laadpalen in een straal van 250 meter van de Laadpaal. Dit is inclusief de bezettingsgraad van de Laadpaal zelf. In deze voorbeeldberekening gaat het over de berekening van de Laaddruk voor Laadpaal 1 met 3 Laadpalen (Laadpaal 2, 3 en 4) binnen een straal van 250 meter.



Figuur 1: Situatietekening voorbeeldberekening

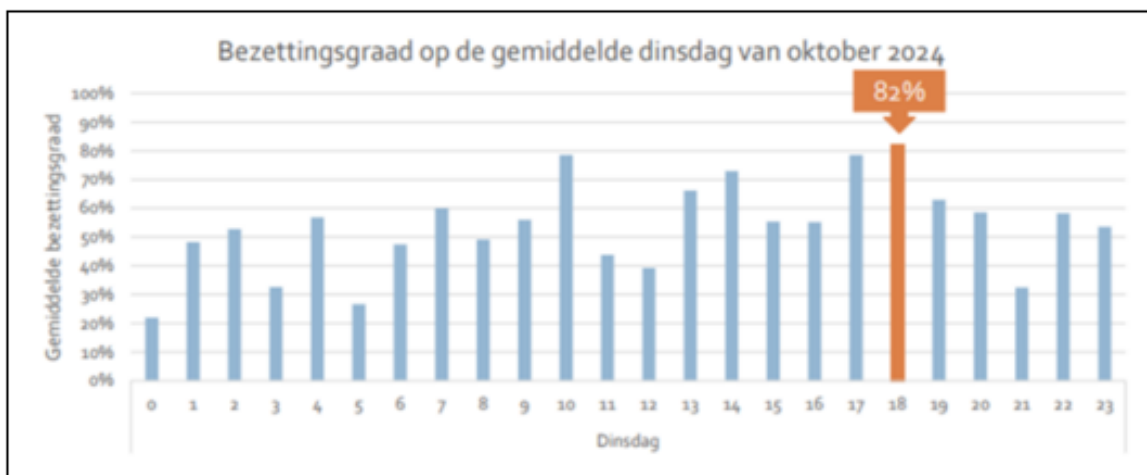
**Berekening Gemiddelde en Gerealiseerde Bezettingsgraad**

De gemiddelde bezettingsgraad wordt eerst in de maand oktober berekend voor alle dinsdagen van 18:00 – 19:00. In tabel 1 zijn de bezettingsgraden voor deze uren per Laadpaal weergegeven. Het gemiddelde van de Laadpalen (onderste rij) leidt tot een algemeen gemiddelde van 82% in de straal van Laadpaal 1.

Tabel 3: Bezettingsgraden per Laadpaal op dinsdagen in oktober met gemiddelde waarden

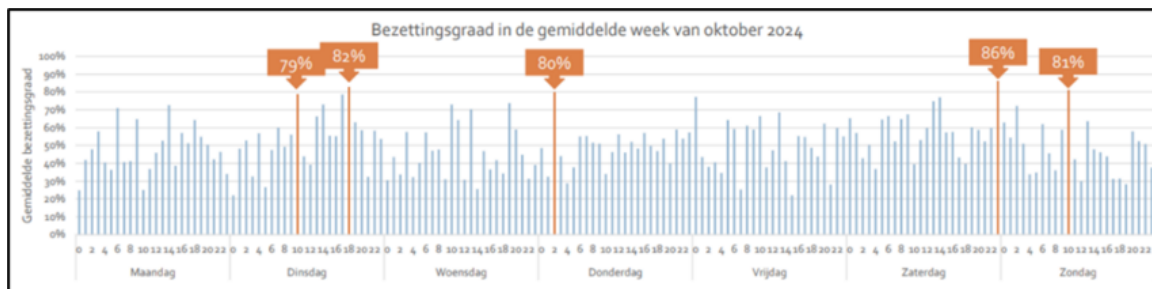
Datum (dinsdagen)	Tijdstip	Bezettingsgraad Laadpaal 1	Bezettingsgraad Laadpaal 2	Bezettingsgraad Laadpaal 3	Bezettingsgraad Laadpaal 4
07-10-2024	18:00-19:00	85%	80%	40%	70%
14-10-2024	18:00-19:00	100%	55%	90%	90%
21-10-2024	18:00-19:00	80%	100%	100%	85%
28-10-2024	18:00-19:00	90%	100%	40%	100%
Gemiddeld	18:00-19:00	89%	84%	68%	86%

De bovenstaande berekening wordt voor elke weekdag (7) en tijdsinterval (24) gedaan, waardoor we voor elke combinatie een gerealiseerde bezettingsgraden berekenen. In grafiek 1 is een voorbeeld te zien voor dinsdagen. Voor elke weekdag zijn dus de waarden zoals in onderstaande grafiek staan bekend.



Grafiek 1: Voorbeeld gerealiseerde bezettingsgraden voor een Laadpaal (dinsdagen in oktober)

Vervolgens wordt gekeken wat de drukste 5 tijdsintervallen zijn in de maand – dit is dus op basis van gemiddelden zoals berekend in de vorige stap. In grafiek 2 zijn deze 5 waarden zichtbaar.



Grafiek 2: Voorbeeld bepaling drukste 5 tijdsintervallen in een maand

Van deze 5 tijdsintervallen wordt vervolgens het gemiddelde berekend. Deze waarde is de uiteindelijke gerealiseerde bezettingsgraad. In dit voorbeeld is dat 82% (gemiddelde van 79, 82, 80, 86 en 81).

### Toegestane Bezettingsgraad

Naast de gerealiseerde bezettingsgraad is er ook nog een maximaal toegestane bezettingsgraad. Deze is gebaseerd op het aantal laadpalen binnen een straal van 250 meter van de onderzochte Laadpaal. Dit zijn in het voorbeeld 4 laadpalen. Uit tabel 2 is af te leiden welke maximale bezettingsgraad toegestaan is bij een bepaald aantal Laadpalen binnen een straal van 250 meter. In dit geval is dat daarom een maximaal toegestane bezettingsgraad van 60%.

Bij minder laadpalen in een gebied is de maximale bezettingsgraad lager omdat in een groeiende markt het effect op de bezettingsgraad met toevoeging van een extra elektrisch voertuig groter is.

### Berekening Laaddruk Laadpaal 1

Om de laaddruk voor laadpaal 1 te berekenen wordt de volgende formule gebruikt:

$$\text{Laaddruk} = \frac{\text{Gerealiseerde Bezettingsgraad}}{\text{Maximaal Toegestane Bezettingsgraad}}$$

In dit voorbeeld komt dat dus neer op de volgende berekening:

$$\frac{82\%}{60\%} = 1,36$$

Een laaddruk hoger dan 1 is onvoldoende. Bij meerdere maanden met een te hoge laaddruk & kWh-afname moet er bijgeplaatst worden, zie hiervoor tabel 2.