

Beleidsregels verkeersbesluit opladen elektrische voertuigen Amersfoort 2026

Burgemeester en wethouders van gemeente Amersfoort; gelezen het voorstel d.d. 12 januari 2021, met kenmerk 1380994, overwegende dat het gewenst is het beleid inzake laadinfrastructuur elektrische voertuigen te actualiseren;

gelet op artikel 2, derde lid, aanhef en onder a, 15 en artikel 18, eerste lid, onder d van de Wegenverkeerswet 1994 en artikel 12 BABW,

besluit vast te stellen:

Beleidsregels verkeersbesluit opladen elektrische voertuigen Amersfoort 2026

INLEIDING

Voor de transitie naar uitstootvrije mobiliteit zijn voldoende oplaadpunten voor elektrische voertuigen nodig. De huidige aanpak in Amersfoort heeft de afgelopen jaren gezorgd voor een gerichte en gecontroleerde groei naar zo'n 600 openbare laadpalen. Tegelijkertijd is een forse uitbreiding nodig van het aantal openbare laadpalen door de verwachte groei van elektrische voertuigen. Prognoses in het Omgevingsprogramma Mobiliteit 2025-2035 (2025) laten zien dat er in 2030 ongeveer 2.000 reguliere openbare laadpalen nodig zijn om in de publieke laadbehoefte te voorzien in Amersfoort. Daarom kiezen we voor een proactieve aanpak en een ander uitvoeringsmodel: een regionale concessie.

We doen mee met de regionale concessie van een samenwerkingsverband van gemeenten in de provincies Noord-Holland, Utrecht en Flevoland, genaamd Laadwerk. We hebben ons in 2025 bij Laadwerk aangesloten. Dat betekent dat reguliere openbare laadpalen in Amersfoort worden geplaatst door de concessiehouder(s). De provincie Noord-Holland is penvoerder van de aanbestedingen van Laadwerk. De provincie Noord-Holland heeft een privaatrechtelijke overeenkomst met de concessiehouder(s) voor het plaatsen, beheren en exploiteren van openbare laadpalen. De bestuursrechtelijke bevoegdheid voor het nemen van het benodigde verkeersbesluit ligt bij het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amersfoort (hierna: het college). Het college besluit in welke gevallen zij een verkeersbesluit neemt, op basis waarvan parkeerplekken worden aangewezen voor het laden van elektrische voertuigen (conform artikel 12 van het BABW). In deze beleidsregels staan kaders en regels voor wanneer het college bereid is om een verkeersbesluit te nemen voor het aanwijzen van parkeervakken voor het laden van elektrische voertuigen (met de benodigde bebording conform het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990).

Netcongestie

In Amersfoort is een tekort aan transportcapaciteit voor elektriciteit op het stroomnet. Dat wordt ook wel netcongestie genoemd; drukte op het stroomnet. Daarom is er een prioriteringskader opgesteld door de Autoriteit Consument & Markt (ACM), officieel heet dat het *Codebesluit prioriteringsruimte transportverzoeken 2025*. Dit prioriteringskader wordt door netbeheerders gebruikt om te bepalen wie een (uitbreiding van hun) aansluiting krijgt op het stroomnet. Niet hoe groot de aansluiting is, maar in welke categorie van het prioriteringskader een functie valt, is bepalend bij de verdeling van netcapaciteit. Openbare laadpalen zijn niet opgenomen in één van de prioriteringscategorieën. Het prioriteringskader gaat in vanaf 1 juli 2026. Dit heeft gevolgen voor het plaatsen van openbare laadpalen en de partijen die daarbij betrokken zijn. Dat geldt voor laadpaalexploitanten, netbeheerders en gemeenten. Er komen mogelijk extra voorwaarden voor het aansluiten van openbare laadpalen. Er is ook een mogelijkheid dat er vanaf 1 juli 2026 voor onbepaalde tijd geen ruimte meer is voor nieuwe laadpalen op het stroomnet.

Bij deze beleidsregels is een verklarende woordenlijst opgenomen in bijlage 1.

1. Uitgangspunten bij deze beleidsregels

In deze beleidsregels hanteren we het uitgangspunt dat inwoners die in het bezit van een elektrisch voertuig (hierna EV-rijders, zie ook verklarende woordenlijst) zoveel mogelijk laden op privaat terrein. Voor EV-rijders die daar geen mogelijkheid voor hebben, organiseert de gemeente laadvoorzieningen in de openbare ruimte. Deze beleidsregels richten zich dan ook specifiek op reguliere laadpalen in de openbare ruimte voor de gebruikersgroep personenvervoer (bewoners en bezoekers).

Regels en beleid voor andere vormen van openbare oplaadinfrastructuur, zoals snelladen, vallen buiten de scope van deze beleidsregels. Voor het plaatsen van openbare snelladers gelden de *Beleidsregel Snellaadinfrastructuur Elektrische Voertuigen* (2024). Regels voor het opladen van een elektrisch voertuig in de openbare ruimte direct vanaf een private (huis-)aansluiting door middel van een verlengde private aansluiting (VPA) hebben we vastgelegd in de *Nadere regels verlengde private aansluitingen* (2024).

2. Plaatsingsstrategie

De inzet van onze plaatsingsstrategie is dat het aantal openbare laadpalen in het juiste tempo meegroeit met de ontwikkeling van elektrisch rijden en de behoefte aan openbare laadpalen. We kiezen voor een proactieve plaatsingsstrategie met meer initiatief bij de gemeente. Het laadnetwerk in de gemeente wordt primair uitgebreid op basis van gebruiksgegevens van bestaande openbare laadpalen. Dat wordt ook wel datagestuurde plaatsing genoemd, of plaatsing op basis van laaddruk. Dat is mogelijk omdat er op veel plekken in de gemeente al openbare laadpalen staan. Zo kunnen we beter in de daadwerkelijke behoefte aan openbare laadpalen voorzien. Naast laaddruk zijn er een aantal andere aanleidingen voor het plaatsen van openbare laadpalen: op initiatief van de gemeente ('strategisch' of 'aanbod-gestuurd'), voor elektrische deelauto's en bij gebiedsontwikkelingen. In sommige gevallen worden laadpalen ook geplaatst verzoek van een EV-rijder. Hieronder lichten we de verschillende aanleidingen toe. We werken toe naar een dekkend netwerk van openbare laadpalen in de gemeente, met als uitgangspunt dat inwoners binnen 250 meter loopafstand van hun woning hun elektrische auto kunnen opladen bij een openbare laadpaal.

Prognoses

Er zijn landelijke prognoses beschikbaar die voorspellen waar en hoeveel openbare laadpalen nodig zijn, ook voor Amersfoort. Veel van deze prognoses werken met verschillende groeiscenario's (laag, midden, hoog). Toch blijken ze in de praktijk vaak te ambitieus te zijn, zeker op gebieds- of wijkniveau. Daarom gebruiken we prognoses niet als aanleiding voor het plaatsen van laadpalen of als concrete doelstelling of gewenste eindsituatie. Op basis van onze strategie willen we de daadwerkelijke vraag(ontwikkeling) zo goed mogelijk volgen en dat kan via gebruiksdata van bestaande laadpalen. Prognoses kunnen wel helpen om richting te bepalen, inzicht te krijgen in de omvang van de opgave en in de verwachte ontwikkelingen van openbare laadpunten.

Aanleiding voor plaatsen openbare laadpaal

Er zijn verschillende aanleidingen op basis waarvan we een verkeersbesluit kunnen nemen om mee te werken aan het plaatsen van een laadpaal in de openbare ruimte. Deze aanleidingen zijn:

1. Laaddruk
2. Initiatief van de gemeente;
3. Gebiedsontwikkeling, woningbouw en herinrichting;
4. Verzoek van een aanbieder van deelauto's;
5. Verzoek van een EV-rijder.

2.1 Laaddruk: Plaatsen naar aanleiding van gebruiksdata

Met gebruiksdata bedoelen we het aantal geladen kilowattuur, afgeronde laadsessies en (unieke) gebruikers van de laadpaal, de duur en omvang van laadsessies en de bezettingsgraad van een laadpaal. Gebruiksdata van bestaande laadpalen geven een goed beeld van de daadwerkelijke ontwikkeling van elektrisch rijden en de behoefte aan openbare laadpalen. Op de meeste plekken in de gemeente zijn voldoende laadpalen aanwezig om de behoefte aan laadpalen te kunnen voorspellen en te bepalen waar (meer) laadpalen nodig zijn. Door openbare laadpalen te plaatsen op basis van gebruiksdata, hebben we niet te maken met het langere aanvraagproces via een verzoek van een EV-rijder. Daardoor kunnen openbare laadpalen sneller geplaatst worden. Zo spelen we sneller in op de vraag naar openbare laadpalen en voorzien we sneller in de publieke laadbehoefte. Ook maakt dit de plaatsing van laadpalen beter planbaar.

Samen met Laadwerk monitoren we het gebruik van openbare laadpalen. Met behulp van laaddrukanalyses zien we wat het gebruik is van laadpalen en waar het wenselijk is om laadpalen (bij) te plaatsen. Onderstaande grenswaarden worden gebruikt om te bepalen of het nodig is om een laadpaal (bij) te plaatsen.

Afzetvolume

- De bestaande laadpaal heeft in de voorafgaande twaalf (12) maanden een afzetvolume van minimaal 10.000 kWh gerealiseerd; OF

- De bestaande laadpaal heeft in de voorafgaande drie (3) maanden een afzetvolume van minimaal 2.500 kWh gerealiseerd.

Bezettingsgraad

- De gemiddelde bezettingsgraad van de laadpaal bedroeg gedurende de voorafgaande drie (3) maanden minimaal 40% in ten minste één dagdeel.
- Als dagdelen gelden:
 - o Ochtend: 06:00 - 12:00 uur;
 - o Middag: 12:00 - 18:00 uur;
 - o Avond: 18:00 - 00:00 uur;
 - o Nacht: 00:00 - 06:00 uur;
- Het dagdeel waarin de bezettingsgraad van 40% wordt bereikt, mag per dag verschillen.

Geografische afstand

- Binnen een straal van 150 meter van de voorgestelde locatie:
 - o Er is geen nieuwe laadpaal in voorbereiding;
 - o Er is in de voorafgaande drie maanden geen nieuwe laadpaal in bedrijf gesteld.

2.2 Initiatief van de gemeente

Het plaatsen van openbare laadpalen kan ook nodig of wenselijk zijn op plekken waar geen verzoek kan worden gedaan door EV-rijders en waar geen gebruiksdata van openbare laadpalen aanwezig is. Daarbij kan gedacht worden aan maatschappelijke voorzieningen met een openbaar parkeerterrein, zoals sportverenigingen, culturele en maatschappelijke instellingen en recreatiegebieden, openbare parkeerterreinen of bezoeklocaties met openbare parkeerplaatsen. Ook kan in deze categorie gedacht worden aan het faciliteren van laadpalen voor bepaalde gebruikersgroepen, zoals ambulante handel of doelgroepenvervoer. In dit geval kijken we eerst naar de mogelijkheden om op eigen terrein te kunnen opladen.

2.3 Gebiedsontwikkeling, woningbouw en herinrichting

Bij gebiedsontwikkeling en nieuwe woningbouwlocaties gebruiken we landelijke kencijfers, bijvoorbeeld van het CROW, en prognoses om het aantal laadpalen te voorspellen dat nodig is voor de wijk of buurt. Op basis daarvan bepalen we hoeveel laadpalen geplaatst worden bij de oplevering van het gebied of van de eerste woning(en) in het gebied. We nemen dit mee in de planvorming en de uitvoering. Daarbij kijken we ook naar de locatie van de wijk of woningen, het aantal en type te bouwen woningen en de totale parkeeroplossing, waaronder het aantal aan te leggen openbare parkeerplaatsen. We nemen hierin ook de mogelijkheden mee uit de concessie voor het plaatsen van openbare laadpalen in deze situaties. Het uitgangspunt is om te komen tot een dekkend netwerk van openbare laadpalen. Het percentage van de openbare parkeerplaatsen dat bij gebiedsontwikkeling door de concessiehouder kan worden voorzien van een openbaar oplaadpunt (een laadpaal heeft twee oplaadpunten) is in ieder geval gelijk aan 4% in 2026, elk jaar na 2026 te verhogen met 0,5 procentpunt tot een maximum van 6% in 2030.

Als een gebied wordt heringericht en er staan al voldoende laadpalen om gebruiksdata te kunnen analyseren, dan is de laadruimte het uitgangspunt voor het (bij)plaatsen van openbare laadpalen.

2.4 Op verzoek van aanbieders van deelauto's

We kiezen ervoor om mee te werken aan het plaatsen van laadpalen in de openbare ruimte voor elektrische deelauto's binnen de mogelijkheden van de concessie. De deelauto-aanbieder moet hiervoor beschikken over een vergunning als bedoeld in de Nadere regels Vergunning Autodelen of de opvolger van die regels.

2.5 Op verzoek van een EV-rijder

Doordat we laadpalen hoofdzakelijk plaatsen op basis van gebruiksdata, is een verzoek van een EV-rijder in veel gevallen niet nodig. We kiezen er daarom voor om alleen in bepaalde situaties mee te werken aan verzoeken van EV-rijders voor het plaatsen van een openbare laadpaal. Bijvoorbeeld op plekken waar niet genoeg gebruiksdata beschikbaar is van bestaande laadpalen, omdat daar geen of weinig openbare laadpalen staan. Een verzoek wordt beoordeeld om te bepalen of we ook daadwerkelijk meewerken aan het nemen van een verkeersbesluit en het laten plaatsen van een laadpaal. Hierbij wordt gekeken naar de eisen van de gemeente en de voorwaarden en criteria die gelden binnen de concessie-afspraken, zoals hieronder toegelicht. Op de webpagina [amersfoort.nl/laadpalen](https://www.amersfoort.nl/laadpalen) staat hoe en waar een verzoek kan worden ingediend door een EV-rijder.

In de concessie-afspraken staat dat een EV-rijder een verzoek kan indienen voor het plaatsen van een openbare laadpaal als aan onderstaande criteria wordt voldaan:

- indiener woont in Amersfoort of werkt hier aantoonbaar minimaal 18 uur per week;
- indiener beschikt over een elektrische auto met een minimaal elektrisch bereik van 45 km.
- indiener is voor het parkeren van de elektrische auto afhankelijk van een openbare parkeerplaats op straat. Dit betekent dat de indiener niet beschikt over een parkeerplaats op eigen terrein.

De gemeente werkt mee aan een verzoek van een EV-rijder om een verkeersbesluit te nemen en een openbare laadpaal te plaatsen indien aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:

- er is geen lopend plaatsingsproces voor een openbare laadpaal binnen een straal van 200 meter of 250 meter loopafstand van het woonadres van de indiener;
- er is geen openbare laadpaal in bedrijf binnen een straal van 200 meter of 250 meter loopafstand van het woonadres van de indiener, OF;
- de wel aanwezige laadpalen binnen een straal van 200 meter of 250 meter loopafstand van het woonadres van de indiener hebben een gemiddelde bezettingsgraad die als volgt wordt bepaald:
 - o de gemiddelde bezettingsgraad van de laadpaal bedroeg gedurende de voorafgaande drie (3) maanden minimaal 40% in ten minste één dagdeel.
 - o het dagdeel waarin de bezettingsgraad van 40% wordt bereikt, mag per dag verschillen.
 - o Als dagdelen gelden:
 - Ochtend: 06:00 - 12:00 uur;
 - Middag: 12:00 - 18:00 uur;
 - Avond: 18:00 - 00:00 uur;
 - Nacht: 00:00 - 06:00 uur.

De gemeente werkt niet mee aan een verzoek van een EV-rijder die werkt in Amersfoort en waarvan de werkgever beschikt over parkeerplaatsen op eigen terrein.

VvE's, hun leden en andere pandeigenaren met eigen (ondergrondse) parkeervoorziening(en) worden geacht zelf laadvoorzieningen aan te leggen op eigen terrein. De gemeente voorziet niet in laadvoorzieningen op eigen terrein.

Gehandicaptenparkeerkaart

EV-rijders die beschikken over een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken kunnen een verzoek doen voor het plaatsen van een laadpaal bij hun parkeerplaats op kenteken.

3. Locaties

Het college houdt bij het bepalen van de locatie van een laadpaal rekening met de volgende criteria:

- straatmeubilair of openbaar groen wordt niet belemmerd door de locatie van de laadpaal;
- de locatie van de laadpaal leidt niet tot schade voor de bruikbaarheid van de openbare plaats of voor het doelmatig en veilig gebruik daarvan en vormt geen belemmering voor het doelmatig beheer en onderhoud van de openbare plaats;
- de doorgang voor ander verkeer is gewaarborgd, waarbij de doorgang op de stoep ten minste 90 cm is;
- voorkeur voor een locatie voor de laadpaal bij een parkeerplaats waar haaks wordt geparkeerd.

Binnen de concessie gelden inrichtingseisen- en criteria aan de locatie voor een openbare laadpaal. Dit gaat voornamelijk om technische eisen aan de omgeving en (de inrichting van) de plek van de laadpaal. Ook deze spelen mee bij de uiteindelijke locatiekeuze. Het college beschouwt deze eisen en criteria als aanvullend op bovenstaande criteria. Deze eisen en criteria zijn opgenomen in bijlage 2. Wanneer de eisen en criteria van Laadwerk conflicteren met of afwijken van de criteria van de gemeente, prevaleren de criteria van de gemeente bij de locatiebepaling.

3.1 Plankaart

De gemeente heeft onderzocht waar openbare laadpalen kunnen komen. Deze locaties zijn op een openbare digitale kaart geplaatst. Deze kaart met locaties noemen we een plankaart. Het uitgangspunt bij het opstellen van de plankaart was om te zorgen voor een dekkend netwerk van openbare laadpalen voor de hele gemeente. Een actuele digitale versie van de kaart is te vinden via een link op onze webpagina amersfoort.nl/laadpalen. Via de legenda bij de kaart is te zien wat de status is van een locatie. De kaart wordt regelmatig bijgewerkt.

Bij het bepalen van de locaties op de plankaart hebben we rekening gehouden bovenstaande criteria. Zo zorgen we ervoor dat laadpalen komen op plekken die veilig zijn en geen hinder of gevaar veroorzaken. De locaties op de kaart geven aan wat geschikte locaties zijn voor openbare laadpalen. We gebruiken de plankaart als hulpmiddel om te bepalen op welke plek een laadpaal wordt geplaatst. Als een locatie

van de plankaart in de praktijk niet meer passend is of niet meer kan worden gebruikt, wordt een nieuwe locatie gekozen. Dit is bijvoorbeeld het geval bij een verandering van de omgeving van de locatie. Voorbeelden van veranderingen zijn een herinrichting van de openbare ruimte, het plaatsen van ondergrondse afvalcontainers, bomen of openbaar groen of het verwijderen van parkeerplaatsen. Ieder geschikt elektrisch voertuig kan opladen bij openbare laadpalen, maar bij het opstellen van de plankaart zijn we voornamelijk uitgegaan van de gebruikersgroep personenvervoer.

Bij het bepalen van een definitieve locatie voor een openbare laadpaal heeft spreiding (in de wijk of buurt) de voorkeur boven verdichting (het bijplaatsen van een laadpaal naast of in de buurt van een bestaande laadpaal), omdat we daarmee zorgen een grotere dekking van het openbare laadnetwerk. Tenzij het vanuit netcapaciteit of de noodzaak voor netuitbreiding ten behoeve van het aansluiten van de laadpaal plaatsing wenselijk is om te kiezen voor verdichting.

De plankaart is tegelijkertijd met de vorige beleidsregels (*Beleidsregels verkeersbesluit opladen elektrische voertuigen Amersfoort, 2021*) vastgesteld. Voor de vaststelling is de kaart door middel van een uitgebreid participatietraject gedeeld met inwoners. Inwoners konden reageren op alle locaties op de kaart en aangeven wat ze ervan vonden. Met behulp van een participatie-aanpak konden inwoners reageren op alle locaties op de kaart en aangeven wat ze ervan vonden. We hebben alle reacties verwerkt, locaties aangepast en vervolgens is de plankaart vastgesteld. We hebben deze plankaart bijgewerkt op basis van de ontwikkelingen en wijzigen van de afgelopen jaren. De kaart is informatief en wordt niet opnieuw vastgesteld. We kiezen ervoor om deze wel te blijven gebruiken. Door de bestaande plankaart te gebruiken zorgen we voor duidelijkheid, betrouwbaarheid en zekerheid voor inwoners en partijen die betrokken zijn bij het plaatsen van openbare laadpalen: de netbeheerder, de concessiehouder en de gemeentelijke organisatie zelf. Dit maakt het plaatsingsproces sneller en makkelijker. Het werk voor het zoeken naar geschikte locaties en afstemmen met inwoners is bij het opstellen en vaststellen van de plankaart al gedaan. We hoeven daardoor niet steeds als we een laadpaal willen plaatsen op zoek te gaan naar een passende plek. Voordat we laadpaal plaatsen op een locatie op bepalen met behulp de plankaart, controleren we of die locatie nog passend is op grond van de criteria in de eerste alinea van hoofdstuk 3.

3.2 Nieuwe locaties op de plankaart

Voor situaties waarmee geen rekening is gehouden bij het maken van de plankaart en voor situaties waar maatwerk nodig of wenselijk is, bepalen we per geval wat hiervoor een geschikte locatie is. Deze locaties zijn bijvoorbeeld afhankelijk van (beleids-)ontwikkelingen en daarvan weten we nog niet of er plekken nodig zijn en waar ze nodig zijn. Daarom staan ze niet op de plankaart. Ook in wijken of buurten waar op alle locaties van de plankaart laadpalen staan kan het nodig zijn om nieuwe locaties voor openbare laadpalen te bepalen.

Verkeersbesluit

Met een verkeersbesluit wijst de gemeente parkeerplaatsen bij een laadpaal aan voor het opladen van elektrische voertuigen. Dit is nodig om een verkeersbord te kunnen plaatsen waarmee wordt aangegeven dat alleen opladende auto's op deze plek mogen parkeren. De aangewezen parkeerplaatsen bij openbare laadpalen zijn alleen bedoeld voor het opladen van een elektrisch voertuig door gebruik te maken van de openbare laadpaal bij deze parkeerplaatsen. Deze parkeerplaatsen zijn niet bedoeld voor het opladen van een elektrisch voertuig dat niet is aangesloten aan de laadpaal bij deze parkeerplaatsen. Ze zijn niet bedoeld om een elektrisch voertuig op te laden met behulp van een verlengde private aansluiting.

Beschikbaarheid van parkeer- en laadplekken

Door het aanwijzen van parkeervakken voor het opladen van elektrische voertuigen treedt er een verschuiving op in de beschikbaarheid van het type parkeerplaatsen. Het bestaan van feitelijke parkeerdruk ofwel ervaren parkeerdruk vormen geen overweging bij het bepalen van een definitieve locatie voor een openbare laadpaal en het aanwijzen van parkeervakken voor het opladen van elektrische voertuigen.

4. Citeertitel

Dit besluit wordt aangehaald als: Beleidsregels verkeersbesluit opladen elektrische voertuigen Amersfoort 2026.

5. Inwerkingtreding

Dit besluit treedt in werking op de eerste dag na die waarop zij is bekendgemaakt.

Vastgesteld in de vergadering van het college van burgemeester en wethouders van 9 juni 2026,

*de gemeentesecretaris,
de voorzitter,*

Bijlage 1 Verklarende woordenlijst

Elektrisch voertuig

Het gaat hierbij om elk voertuig dat op de openbare weg mag rijden, geheel of gedeeltelijk op elektriciteit kan rijden en voorzien is van een stekker om op te laden. Veelal zal het gaan om een volledig elektrische auto of plug-in hybride elektrische auto.

EV-rijder

De bezitter of houder van een van een elektrisch voertuig (Electric Vehicle, EV).

Openbare laadpaal

Een laadvoorziening voor elektrische voertuigen die wisselstroom levert, waarbij de omzetting naar gelijkstroom plaatsvindt in het voertuig. Een AC-laadpaal heeft in de regel een nominaal laadvermogen tot en met 22 kW per aansluiting en wordt primair ingezet voor regulier (parkeren en laden) gebruik in de openbare of semi-openbare ruimte.

(Op)laden

Het gedurende een aaneengesloten periode overbrengen van elektrische energie van een laadpunt naar een elektrische auto.

Snellader/Snellaadpaal

Een laadvoorziening voor elektrische voertuigen die gelijkstroom levert, waarbij de omzetting van wisselstroom naar gelijkstroom in de laadvoorziening zelf plaatsvindt. Een DC-laadpaal heeft in de regel een nominaal laadvermogen van meer dan 22 kW, veelal beginnend bij circa 50 kW en hoger, en is geschikt voor het versneld laden van elektrische voertuigen.

Snelladen

Het laden van een elektrisch voertuig via een snellader.

VvE (Vereniging van Eigenaars)

De rechtspersoon als bedoeld in artikel 5:124 van het Burgerlijk Wetboek, bestaande uit de gezamenlijke eigenaars van appartementsrechten, die verantwoordelijk is voor het beheer en de besluitvorming omtrent de gemeenschappelijke gedeelten van een gebouw of complex.

Woonadres

Het adres waarop een natuurlijke persoon staat ingeschreven in de Basisregistratie Personen (BRP) en waar deze persoon zijn of haar feitelijke hoofdverblijf heeft.

Bijlage 2 Criteria en eisen van Laadwerk voor locatiebepaling laadpalen

Criteria en eisen van Laadwerk bij het aanwijzen van een locatie voor een publiek oplaadobject

Nadat de gemeente een verzoek van een (aanstaande) e-rijder of een vraaggestuurd verzoek (op basis van gebruiksdata) ontvangt en dit goedkeurt, wordt een geschikte locatie gekozen voor de realisatie van een laadpaal. Wanneer de locatiebepaling proactief gebeurt, bijvoorbeeld op basis van een laadkaart, gelden dezelfde criteria en eisen.

Bij de locatiekeuze wordt rekening gehouden met een aantal veiligheids- en technische aspecten. Goed geplaatste laadpalen lopen minder risico op aanrijdingen en kunnen makkelijker gerealiseerd worden.

Daarnaast kan de locatie zo gekozen worden dat de laadpaal een zo groot mogelijke gebruikersgroep bedient. Dit vergroot de acceptatie (er worden geen palen neergezet die nauwelijks gebruikt worden) en zorgt voor een effectief gebruik van de openbare ruimte: met minder laadpalen kunnen meer gebruikers worden bediend. Ook voor de exploitant levert dit voordeel op, doordat de laadpaal een betere businesscase heeft. Dit leidt indirect tot een betere laadprijs.

Met de nadruk op vraaggestuurd (op basis van gebruiksdata) plaatsen (zie 'Bijlage II Criteria uitbreiden laadnetwerk') wordt aan deze uitgangspunten invulling gegeven.

Gezamenlijk helpen de verschillende soorten criteria en eisen om de (maatschappelijke) kosten van de ontwikkeling van elektrisch vervoer te beheersen. De laadpaal wordt geplaatst tussen twee parkeerplaatsen. Om doorlooptijden te verkorten en de kwaliteit van de laadlocaties te verbeteren, wordt bij het kiezen van een nieuwe oplaadlocatie rekening gehouden met verschillende criteria en eisen. Daarbij wordt onderscheid gemaakt in:

- **Criteria** - uitgangspunten die de afweging voor de meest geschikte locatie sturen
- **Eisen**: voorwaarden waaraan alle locaties in ieder geval moeten voldoen.

De criteria en eisen zijn geordend naar thema. Daarnaast zijn achter in dit document enkele veel voorkomende opstellingsvoorbeelden opgenomen.

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 van de laadpalen

Eisen

- De laadpaal wordt geplaatst in het midden tussen twee parkeerplaatsen

Criteria

1. Gebruikersgroep
 - Meerdere typen gebruikers mogelijk (woon + werk + bezoek);
 - Een van de twee vakken mag toegewezen worden aan deelmobiliteit of een Gehandicapte parkeerplaats (GPP)
2. Zichtbaarheid/vindbaarheid;
 - Een locatie aan het begin van de straat heeft de voorkeur vanwege de grotere zichtbaarheid en vindbaarheid van de laadvoorziening
 - Locatie aan een doorgaande weg heeft meer zichtbaarheid en gebruikerspotentieel dan aan een niet-doorgaande weg;
3. Invloed parkeerdruk
 - Het belang van het efficiënt kunnen gebruiken van een openbaar oplaadnetwerk prevaleert boven een eventuele lokale parkeerdruk;
 - Een hoge parkeerdruk is op zichzelf geen reden om af te zien van plaatsing (vgl. Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 5 februari 2025 over parkeerdruk (ECLI:NL:RVS:2025:439, r.o. 8.4));
 - Een elektrisch voertuig veelal in de plaats komt van een fossiel voertuig, zodat de parkeerdruk in dat geval in principe gelijk blijft;
 - Door de continue uitbreiding van het aantal laadvoorzieningen binnen de gemeente is een verschuiving van parkeerdruk aannemelijk in een ruimere omgeving (wijkniveau);
4. Omgevingskenmerken
 - Hoge bewonersdichtheid
 - Weinig woningen met eigen parkeervoorziening in de buurt;

- 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;
5. Type parkeerplek, aflopend naar voorkeur:
- (i) Parkeerplein: Parkeervakken tegenover elkaar, vanaf 4 parkeervakken, mits er 4 laadpunten beschikbaar zijn;
 - (ii) Haaks parkeren;
 - (iii) Langsparkeren;
 - (iv) Schrikstroken (afwijkende verharding tussen parkeervak en voetpad of fietspad)

2. Installatie & onderhoud

Eisen

- Installatie en onderhoud moeten veilig uitgevoerd kunnen worden, met inachtneming van de oriëntatie ten opzichte van verkeersstromen;
- Het Oplaadobject wordt geplaatst:
 - o in het midden tussen twee parkeervakken, aan de kopse kant van de vakken;
 - o op gelijke hoogte (+/- hoogte trottoir) met de parkeervakken;
 - o op gemeentegrond.
- Rondom het Oplaadobject is minimaal 50 cm ruimte voor onderhoud beschikbaar, tenzij deur van het oplaadobject richting parkeervakken opengaat; in dat geval mag het Oplaadobject dicht bij de gevel staan;
- Het Oplaadobject dient minimaal op een afstand te worden geplaatst van de breedte van de boomkruin tot de dichtstbijzijnde boom
- Openbreken van een betonnen of asfaltweg is niet mogelijk. Boringen onder een betonnen of asfaltweg zijn alleen mogelijk tot 6 meter;
- Afstanden tot netcomponenten:
 - o het Oplaadobject wordt op minimaal 3 meter van een elektriciteitskast (LS-kast, LS/MS-kast, MS-kast) geplaatst.
 - o het Oplaadobject wordt op minimaal 1 meter van het MS-net geplaatst.
- Indien plaatsing in een groenstrook gewenst is, raden we de gemeente aan zorg te dragen voor:
 - o een verharde ondergrond rondom het Oplaadobject (bijvoorbeeld rij van 30x30cm stoeptegels);
 - o het op eigen kosten vrijhouden van minimaal 50 cm bosschages/groenwerk rondom het Oplaadobject. Werkzaamheden kunnen initieel kosteloos door exploitant worden uitgevoerd;
- Oplaadobject worden niet-aanrijdgevoelig opgesteld;
 - o minimale afstand vanaf stoeprand: 1 stoeptegel + stoeprandband (+/- 45 cm);
 - o indien de locatie aanrijdrisico kent, 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 type aanrijdbeveiliging wenst, regelt de gemeente dit zelf of laat dit tegen meerprijs door de exploitant uitvoeren. Indien gemeente meerwerk door de exploitant wil laten verzorgen, moet dit in de precheck van het locatievoorstel worden aangegeven (zie Laadwerk-portaal);

Criteria

1. **Technische aansluiting**
 - Kortst mogelijke afstand tot aanwezige laagspanningskabel (LS-net) en bij voorkeur binnen 25 meter
 - Minimale hoeveelheid noodzakelijke weg/boschage- opbrekingen;
 - LS-stroomkabel bij voorkeur aan dezelfde kant van de weg als het Oplaadobject
2. **Bescherming van groen**
 - Het voorkomen van beschadiging van boomwortels en bomen,
 - Niet plaatsen onder de kruin van een boom;
 - Niet tussen het struikgewas of (boom)wortels
3. **Overige voorwaarden**
 - Werkzaamheden vinden op gemeentegrond plaats
 - Oplaadobjecten kunnen niet worden geplaatst op een schuin talud;

3. Gebruiksvriendelijkheid & veiligheid

Eisen

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

Criteria

- Voorkomen struikelgevaar door kabels;
 - o Streven naar minimale afstand van parkeervakken tot Oplaadobject;
- Haakse en parallel gelegen parkeervakken worden geprefereerd boven parkeervakken die schuin aan de weg zijn gepositioneerd;
- Het voorkomen van belemmering voor doorstroming van het overige wegverkeer, langzame verkeersstromen etc.;
- Het voorkomen van Oplaadobjecten aan hoofdverkeerswegen;
- Het 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, bomen en straatmeubilair;
- Houd rekening met de toegankelijkheid van het laadobject voor minder valide e-rijders;
 - o Zo mogelijk bij een reeds aanwezige gereserveerde mindervalide parkeerplaats plaatsen, of wijs een van de vakken toe aan een kenteken van een voertuig van een mindervalide;
 - 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.