

Beleidsregel plaatsen van laadpalen in de openbare ruimte Haarlem 2026

1. Aanleiding

Naar verwachting rijden er in 2030 ruim 1,9 miljoen elektrische personenauto's in Nederland. Voor het gebruik van deze elektrische auto's is het essentieel dat zij kunnen opladen. Om te zorgen voor voldoende laadinfrastructuur is de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) opgesteld. Deze Agenda is onderdeel van het nationale Klimaatakkoord. Volgens de prognose van de NAL zijn er in 2030 1,7 miljoen laadpunten nodig¹. Iedere gemeente is daarbij verantwoordelijk voor het vaststellen van een integrale laadvisie en plaatsingsregels.

De gemeente Haarlem wil in 2030 een klimaatneutrale en duurzame gemeente zijn. Daarbij past het stimuleren van elektrisch rijden. Op welke manier de gemeente werkt aan een dekkend laadnetwerk is vastgelegd in de Laadvisie Haarlem 2025-2030 en bijbehorende Uitvoeringsagenda.

Deze beleidsregel omschrijft op welke manier de gemeente publieke laadpalen plaatst in de openbare ruimte (:plaatsingsregels), welke voorwaarden en criteria daarbij gehanteerd worden en hoe de locatiebepaling van een laadpaal tot stand komt. Deze beleidsregels komen voort uit afspraken die tussen Laadwerk en de gemeente zijn gemaakt over het plaatsen van laadpalen in de openbare ruimte. Met deze beleidsregels is voor eenieder duidelijk onder welke voorwaarden laadpalen in de openbare ruimte geplaatst worden, en hoe de gemeente Haarlem werkt aan de uitbreiding van het publieke laadnetwerk.

2. Begrippenlijst

- a. Bezettingsgraad: het percentage dat een oplaadpunt of oplaadobject gedurende een bepaalde periode daadwerkelijk is bezet door een aangesloten elektrisch voertuig.
- b. College: het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlem.
- c. Concessiehouder: een partij die op grond van een aanbesteding een overeenkomst met Laadwerk heeft gesloten inzake de plaatsing, het beheer en/of de exploitatie van oplaadobjecten.
- d. Elektrische voertuig: een motorvoertuig als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onder c van de Wegenverkeerswet 1994 en nader bepaald in de Regeling auto, dat bij de RDW staat geregistreerd als auto en die geheel of gedeeltelijk – met een minimaal volledig elektrisch bereik van 45 km 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.
- e. E-rijder: een particulier die aantoonbaar beschikt of gaat beschikken over een Elektrisch voertuig en woonachtig en/of werkzaam is in de gemeente.
- f. Laadkaart: een door het college vastgesteld document waarop op wijk- of gemeenteniveau meerdere oplaadlocaties zijn aangegeven die de gemeente in de toekomst beoogt te realiseren.
- g. Laadwerk: het samenwerkingsverband van publieke partijen in de provincies Noord-Holland, Flevoland en Utrecht, vertegenwoordigd door Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland, met als doel het stimuleren van elektrisch vervoer.
- h. Netbeheerder: de regionale netbeheerder als bedoeld in de Elektriciteitswet of de opvolger daarvan, belast met het beheer van het elektriciteitsnet en de aansluitingen daarop.
- i. Laadlocatie: een locatie in de openbare ruimte van de gemeente waar een laadobject en één of twee parkeerplaatsen met bebording en eventueel belijning ten behoeve van het Opladen van Elektrische voertuigen aanwezig zijn.
- j. Laadpaal: een openbare voorziening waar het elektrische voertuig kan worden opgeladen, voorzien van één of meerdere laadpunten.
- k. Laadpunt: een connector waarmee via een laadkabel de verbinding wordt gemaakt tussen een elektrisch voertuig en een laadobject.
- l. Slim laden: het opladen van de batterij van het Elektrisch voertuig op het meest optimale moment, wanneer de kosten laag zijn en het aanbod van (duurzame) energie hoog is
- m. Verzoek: een verzoek tot plaatsing van of uitbreiding met een laadobject, ingediend door een gebruiker, het college, Laadwerk of een concessiehouder.

3. Verzoek tot het plaatsen van een laadpaal

De plaatsing van laadpaal begint altijd met een verzoek tot het plaatsen van een laadpaal. Dit verzoek voor plaatsing kan afkomstig zijn van:

1) Overheid stimuleert milieuvriendelijker rijden, Rijksoverheid, online: Overheid stimuleert milieuvriendelijker rijden | Auto | Rijksoverheid.nl

- I. Laadwerk of concessiehouder, op basis van gebruiksgegevens (datagestuurd plaatsen),
- II. Een (toekomstige) e-rijder (vraaggestuurd plaatsen),
- III. Het college, in het geval van algemeen belang (bijvoorbeeld een laadpaal bij een gehandicapten-parkeerplaats of bij een deelauto-parkeerplaats) of bij gebiedsontwikkeling.

Het verzoek kan via een formulier bij het Portaal van Laadwerk ingediend worden. Dit portaal is te benaderen via www.laadpaal.laadwerk.nl. Dit formulier is (ook) te vinden op de informatiepagina op de website van de Gemeente Haarlem,

- a. De gemeente, of Laadwerk namens de gemeente, kijkt of het verzoek voldoet aan de criteria. Deze criteria zijn te vinden in bijlage II 'Criteria uitbreiden laadnetwerk 2026'. Deze criteria zijn onderdeel van deze beleidsregel.
- b. De indiener van het verzoek wordt geïnformeerd over de verdere behandeling.

4. Locatiebepaling

Als het verzoek voldoet aan de criteria, wordt er een geschikte locatie voor de toekomstige laadpaal gezocht:

- a. De gemeente of Laadwerk zoekt binnen 15 werkdagen een voorlopige locatie voor de laadpaal,
- b. Bij het kiezen van een voorlopige locatie wordt een lijst aan criteria en eisen gewogen, die ervoor zorgen dat de laadpaal op een locatie komt te staan die gebruiksvriendelijk en veilig is. Deze criteria en eisen zijn te vinden in bijlage I. 'Criteria en eisen locatiebepaling laadpalen Haarlem'. Deze criteria zijn onderdeel van deze beleidsregel.
- c. Laadwerk geeft definitief akkoord op de locatie in overleg met de concessiehouder.

5. Verkeersbesluit

Nadat de locatie voor de laadpaal definitief is bepaald, worden twee parkeervakken aangewezen die uitsluitend gereserveerd worden voor het opladen van elektrische voertuigen. Dit gebeurt met een verkeersbesluit. Het college neemt het verkeersbesluit binnen 20 werkdagen na het bepalen van de definitieve locatie. Het verkeersbesluit staat open voor bezwaar en beroep, maar dit heeft geen opschortende werking (tenzij er een voorlopige voorziening wordt toegekend). Dat betekent dat gelijktijdig met de bezwaartermijn van zes weken gestart wordt met de realisatie van de laadlocatie.

- a. Het college neemt een verkeersbesluit,
- b. Direct omwonenden (binnen 50 meter) worden door de gemeente met een brief geïnformeerd over het verkeersbesluit, naast dat dit bekend wordt gemaakt in het elektronisch gemeenteblad. Belanghebbenden kunnen bezwaar en beroep aantekenen tegen het verkeersbesluit.

6. Locatiebepaling en verzamelverkeersbesluit bij Laadkaart

- a. Het college kan een Laadkaart opstellen waarin een verzameling aan potentiële locaties voor openbare laadlocaties zijn opgenomen. Bij het opstellen van de laadkaart worden alle locaties getoetst aan de criteria en eisen uit bijlage I. Bij het opstellen van de laadkaart vindt participatie plaats, waarmee inwoners van de gemeente Haarlem input kunnen geven op de boogde locaties voor laadpalen in Haarlem,
- b. De laadkaart wordt onderdeel van een verzamelverkeersbesluit, waarin alle locaties worden aangewezen als bijzondere parkeerplaats voor het opladen van elektrische voertuigen. Op dat verzamelverkeersbesluit is bezwaar en beroep mogelijk. Er wordt dus niet meer per locatie een besluit genomen, tenzij er aanleiding is af te wijken van de laadkaart (omdat er bijvoorbeeld fysiek in de buitenruimte iets veranderd is waardoor de locatie niet meer geschikt is). In dat geval wordt er voor die locatie een nieuw verkeersbesluit voorbereidt,
- c. De laadkaart wordt iedere drie jaar geactualiseerd,
- d. De laadkaart is te vinden op kaart.haarlem.nl,
- e. Als de gemeente een laadkaart heeft opgesteld, wordt naar aanleiding van een verzoek een locatie uit de laadkaart gekozen.

7. Realisatie

- a. Door de concessiehouders die bij Laadwerk onder contract staan, wordt de realisatie van de locatie verder voorbereid en uitgevoerd,
- b. De inrichting van het parkeervak wordt in opdracht van de gemeente uitgevoerd.

8. Afwijken van het beschreven proces

Vanwege veranderende regelgeving of doordat zich mogelijkheden voordoen om doorlooptijden en/of efficiëntie van het proces te bevorderen, kan van bovengenoemd proces worden afgeweken.

9. Realisatie van publieke snellaadinfrastructuur

Voor het plaatsen van publieke snelladers hanteert de gemeente een ander proces. Snelladers hebben een hoger vermogen, waardoor elektrische voertuigen sneller kunnen opladen. Snelladers worden gebruikt om snel onderweg of bij een tussenstop te laden. De gemeente werkt samen met Laadwerk aan de plaatsing van publieke snelladers op strategische locaties. De gemeente kiest samen met Laadwerk geschikte locaties. Hierbij worden de volgende criteria afgewogen:

- a. De locatie ligt op grond die in beheer is van de gemeente en/of eigendom is van de gemeente,
- b. De locatie ligt binnen 25 meter van het middenspanningsnet,
- c. De locatie ligt bij voorkeur aan of in de buurt van gebiedsontsluitingswegen, uitvalswegen of N-wegen,
- d. De locatie ligt in de buurt van (maatschappelijke) voorzieningen of functies met bezoekerstrekkende werking, zoals taxistandplaatsen, ziekenhuizen, religieuze complexen, sportcomplexen, supermarkten, bedrijventerreinen en/of verzorgingsplaatsen,
- e. Bij voorkeur wordt een locatie gezocht waar al parkeerplaatsen aanwezig zijn,
- f. Er wordt gezocht naar een evenredige verdeling van snelladers over de stad.

Nadat de locatie is bepaald, worden door middel van het nemen van een verkeersbesluit twee parkeer vakken aangewezen die uitsluitend gereserveerd worden voor het snelladen van elektrische voertuigen. Het verkeersbesluit staat open voor bezwaar en beroep.

Direct omwonenden (binnen 50 meter) worden door de gemeente met een brief geïnformeerd over het verkeersbesluit, naast dat dit bekend wordt gemaakt in het elektronisch gemeenteblad. Belanghebbenden kunnen bezwaar en beroep aantekenen tegen het verkeersbesluit.

10. Intrekking 'Beleidsregel plaatsen van laadpalen Haarlem'

De 'Beleidsregel plaatsen van laadpalen Haarlem' wordt ingetrokken zodra deze beleidsregel in werking treedt.

11. Inwerkingtreding

De beleidsregel treedt in werking de dag na bekendmaking.

12. Citeertitel

Deze beleidsregel wordt aangehaald als 'Beleidsregel plaatsen van laadpalen in de openbare ruimte Haarlem 2026'.

Vastgesteld door het college op 7 juli 2026.

*drs. K. Radstake
de secretaris*

*drs. J. Wienen
de burgemeester*

Bijlage I. Criteria en eisen locatiebepaling laadpalen Haarlem

Criteria en eisen van Laadwerk en gemeente Haarlem bij het aanwijzen van een locatie voor een publiek laadobject of bij het opstellen van een laadkaart

Nadat de gemeente een verzoek accepteert, 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 (want 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.

Gezamenlijk helpen de verschillende soorten criteria en eisen om de (maatschappelijke) kosten van de ontwikkeling van elektrisch vervoer te beheersen. Er is een verschil tussen criteria en eisen:

- **Criteria** - *uitgangspunten* voor de meest geschikte locatie
- **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.

1. Strategische locatie van de laadpalen

Locatiecriteria

1. Gebruikersgroep
 - Er kunnen meerdere soorten gebruikers laden (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
 - Een 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 het publieke laadnetwerk is belangrijker dan een eventuele verhoging van de 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 aangedreven voertuig komt veelal in de plaats van een fossiel aangedreven 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 in een ruimere omgeving (wijkniveau) aannemelijk;
4. Omgevingskenmerken
 - Voorkeur voor een locatie met een hoge bewonersdichtheid;
 - Voorkeur voor een locatie met 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, voorkeur (meeste voorkeur voor i, aflopend naar iv):
 - (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 Laadobject 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 Laadobject is minimaal 50 cm ruimte voor onderhoud beschikbaar, tenzij deur van het Laadobject richting parkeervakken opengaat; in dat geval mag het Laadobject dichter bij de gevel staan;
- Het Laadobject 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 Laadobject wordt op minimaal 3 meter van een elektriciteitskast (LS-kast, LS/MS-kast, MS-kast) geplaatst.
 - o het Laadobject wordt op minimaal 1 meter van het MS-netgeplaatst.
- Indien een plaatsing in een groenstrook voorzien is;
 - o een verharde ondergrond rondom het Laadobject (bijvoorbeeld rij van 30x30cm stoeptegels);
 - o vrijhouden van minimaal 50 cm bosschages/groenwerk rondom het Laadobject. De kosten hiervan worden betaald door de gemeente. Werkzaamheden kunnen initieel kosteloos door exploitant worden uitgevoerd;
- Laadobject wordt 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. Haarlem staat geen diamantkoppaaltjes toe.
 - 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 portaal Laadwerk);

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 Laadobject
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
 - Laadobjecten kunnen niet worden geplaatst op een schuin talud;

3. Gebruiksvriendelijkheid & veiligheid

Eisen

- Doorgang van het trottoir na plaatsing Laadobject: 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 Laadobject 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 Laadobject;
- Het voorkomen van belemmering voor doorstroming van het overige wegverkeer, langzame verkeersstromen etc.;
- Het voorkomen van Laadobjecten aan hoofdverkeerswegen;
- Het Laadobject 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;
- Laadobject niet in de directe nabijheid van andere objecten in de openbare ruimte zoals fietsenrekken, vuilcontainers, bomen en straatmeubilair;
- Toegankelijkheid van het laadobject voor minder valide e-rijders;
 - o De laadpaal wordt zo mogelijk bij een reeds aanwezige gereserveerde mindervalide parkeerplaats geplaatst;
 - o Bij voorkeur zo dicht mogelijk in de buurt van meest gebruikte bestemming;

4 Vergunningscriteria

Bij de locatiekeuze dient rekening te worden gehouden met de benodigde vergunningen en de bijbehorende doorlooptijden. Hoe meer vergunningen vereist zijn, hoe langer de realisatietermijn van het laadobject en hoe groter de onzekerheid over het verkrijgen van deze vergunningen.

Vergunningen en termijnen

- Tracélengte & wegoversteken (ca. 40 werkdagen);
- WIOR staat voor Werken in de Openbare Ruimte. Er is een vergunning nodig om de grond open te breken in geval van een tracé-lengte van meer dan 25 meter.
- Breekvergunning. Het is een vergunning om in de grond te mogen breken, ook wel opbreekvergunning genoemd;
- Persing/ boring. Het is een vergunning voor een gestuurde boring. Hierbij wordt vooraf gekeken of er niet overige infra in de grond wordt geraakt;
- Open ontgraving. Bij het open graven van de grond, is vaak een graafvergunning nodig. Voorafgaand is hier een melding bij het Kabels en Leidingen Informatiecentrum nodig (KLIC-melding), omdat er wordt gekeken of er geen leidingen in de grond worden geraakt;
- Bodemonderzoek/vervuilde grond/BUS-melding (=Besluit Uniforme Sanering)
- Verkeersplan (omleiding);
- Vergunning van ProRail (doorlooptijd: 40-65 werkdagen) bij;
 - o 11 meter uit hart spoor;
 - o Oversteek onder spoor door;
- Vergunning Rijkswaterstaat en waterschappen (doorlooptijd: 40-65 werkdagen) bij;
 - o Dijken waterlichamen. Hierbij is een vergunning nodig. De reden hiervan is dat alles wat aan aangrenzend water is gelegen zoals o.a. dijkenniggers gegraven moet worden;
 - o Rijkswegen;
 - o Van oktober tot april dijksluiting;
- Soms in geval van zakelijk recht (maatwerk);
 - o Kruising privaat terrein;
 - o Recht van overpad;
 - o Recht van opstal;

5 Laadkaarten

Aanvullende criteria bij het opstellen van laadkaarten:

- Op basis van prognoses en CBS-cijfers wordt het aantal laadpunten per hexagoon (200m diameter) bepaald;
- De gewenste doelgroep van het Laadobject stuurt de locatie van Laadobject;
- Bewoners (dominante doelgroep) centraal in de wijk;
- Bezoekers/ forenzen (dominante doelgroep): zichtlocatie;

- Laadpalen mogen worden geplaatst in een vergunningszone of blauwe zone wanneer de dominante laadbehoefte van bezoekers komt (~2 uur en langer parkeren is dan acceptabel), plaatsen in blauwe zones wordt vermeden wanneer de laadvraag van bewoners en forenzen komt.
- Haarlem kent verschillende parkeerzones. De parkeerplaatsen waar de laadpalen bij geplaatst worden volgen het parkeerregime van de zone waar ze onder vallen.

Bijlage II - Criteria uitbreiden laadnetwerk 2026

Deze bijlage beschrijft de criteria die worden gehanteerd bij de uitbreiding van het netwerk van publieke laadpalen.

Om aan de vraag naar laadinfrastructuur te kunnen blijven voorzien is het noodzakelijk om meer nadruk te gaan leggen op het vraaggestuurd plaatsen van laadpalen op basis van gebruiksgegevens. De vraag vanuit de e-rijder is namelijk reactief en het proces vanaf het moment van aanvraag tot daadwerkelijk plaatsing van een laadpaal kan lang duren (een jaar is niet ongewoon). Door vraaggestuurd op basis van gebruiksgegevens te gaan plaatsen kan de gemeente eerder inspelen op de vraag voor laadpalen en zo voorzien in de publieke laadbehoefte.

Criteria:

1. – Datagestuurd uitbreiden laadnetwerk op basis van gebruik;
2. – Uitbreiden van het laadnetwerk naar aanleiding van een verzoek van een e-rijder (vraaggestuurd);
3. – Realiseren van laadpunten bij gebiedsontwikkeling

1 – Datagestuurd uitbreiden laadnetwerk op basis van gebruiksgegevens

Bij datagestuurde uitbreiding bekijken we de gebruiksgegevens van laadpalen om te bepalen in welke omgeving uitbreiding van het laadnetwerk nodig is.

Werkwijze

1. Laadwerk voorziet een datagestuurd verzoek (obv. gebruiksgegevens) van een voorstel voor de locatie waar wordt uitgebreid, inclusief een boven- en een zijaanzicht.
2. De gemeente beoordeelt deze datagestuurde verzoeken.
3. Bij akkoord kunnen de concept-locatie en de boven- en zijaanzichten worden overgenomen in een locatievoorstel.

criterium
Een datagestuurd verzoek voor uitbreiding op basis van gebruik wordt opgesteld indien aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:
1. 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.
2. Bezettingsgraad
De gemiddelde bezettingsgraad van de laadpaal bedroeg gedurende de voorafgaande drie (3) maanden minimaal 40% (gemiddeld per dag).
3. Geografische afstand
- Binnen een straal van 150 meter van de voorgestelde locatie: - o Is geen nieuwe laadpaal in voorbereiding.

2 - Uitbreiden laadnetwerk naar aanleiding van een verzoek van een e-rijder (vraaggestuurd)

E-rijders kunnen een verzoek indienen bij de gemeente voor het uitbreiden van het laadnetwerk in hun buurt. De hierna beschreven criteria worden toegepast om te bepalen of het een valide verzoek is en vervolgens het verzoek geaccepteerd wordt.

criterium
De gemeente accepteert een verzoek van de e-rijder indien aan de volgende voorwaarde wordt voldaan:
- Er is nog geen andere publieke laadpaal binnen 200 meter loopafstand in bedrijf, OF - de wel binnen 200 meter loopafstand aanwezige laadpalen hebben een gemiddelde bezettingsgraad van minimaal 40% in de afgelopen drie maanden (gemiddeld per dag).
EN
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.
- Daarnaast voldoet het verzoek aan de overige criteria: - o De indiener van het verzoek woont of werkt aantoonbaar minimaal 18 uur per week in de betreffende Gemeente;

- o De indiener van het verzoek beschikt over een elektrische auto² met een minimaal elektrisch bereik van 45 km. Indiener moet dit aantonen door middel van een (voorlopige) koop- of leaseovereenkomst, eigendomsbewijs of document met vergelijkbare bewijskracht;
- o De 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.

3 – Hoeveelheid te realiseren laadpunten bij gebiedsontwikkeling

Gemeenten kunnen kosteloos en zonder concrete vraag bij gebiedsontwikkeling publieke laadpunten laten realiseren. Het percentage van de openbare parkeerplaatsen dat bij oplevering van een gebiedsontwikkeling kosteloos kan worden voorzien van een publieke oplaadpunt is in ieder geval gelijk aan 4% (jaargang 2026), elk jaar na 2026 te verhogen met 0,5 procent tot een maximum van 6% in 2030.

Uitgangspunten:

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

Voorwaarden:

Algemeen

- Maximale loopafstand tot laadpunt is 200 meter
- Publieke laadpalen bij oplevering liggen maximaal 25 meter van het laagspanningsnet (LS-net), bij voorkeur binnen 5 meter en bij voorkeur vrij van obstakels en bij voorkeur van bestrating;
- Laadlocaties worden zo gekozen dat deze zijn uit te breiden naar 2 of 3 laadpalen; deze uitbreidingslocaties worden opgenomen als voorkeurslocaties;
- In beginsel wordt - in het kader van voorbereiding ondergrondse infrastructuur - het LS-net nabij de laadlocatie voorbereid op de verwachte netaansluitingsbehoefte in 2030, uitgaande van 9% van de parkeervakken met een laadpunt. Bij uitzondering kan, in plaats van directe aansluiting op het LS-net, gebruik worden gemaakt van mantelbuizen naar de parkeervakken. Deze uitzondering moet worden onderbouwd en vooraf worden goedgekeurd door de gemeente en Laadwerk.

Gemeente

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

2) Overeenkomstig met eerste lid van artikel 1 sub c, van de Wegenverkeerswet 1994 en nader bepaald in de Regeling auto en die is geregistreerd bij de Rijksdienst voor Wegverkeer: zijnde een personen-of bedrijfsauto die geheel of gedeeltelijk - met een minimaal volledig elektrisch bereik van 45 km - door een elektromotor wordt aangedreven, waarvoor de elektrische energie geleverd wordt door een batterij en waarvan deze batterij wordt opgeladen door middel van een voorziening buiten de auto.

- De gemeente zorgt voor (voorlopige) bestrating (ook zijnde half-verharding) ten behoeve van gereserveerde parkeerplaatsen en te realiseren publieke laadpalen voorafgaand aan oplevering 1e woning dan wel laat dit uitvoeren door de ontwikkelaar.
- Uitgangspunt is dat de publieke laadpaal niet verplaatst hoeft te worden bij realisatie definitieve bestrating; indien dit wel het geval is, is gemeente verantwoordelijk voor de kosten van verplaatsing.

Concessiehouder

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