

Beleidsregel Publieke laadinfrastructuur elektrische voertuigen gemeente Vijfheerenlanden 2026

Het college van de gemeente Vijfheerenlanden,

Overwegende dat het wenselijk is om een beleidsregel vast te stellen over de locatiekeuze en procedure voor infrastructuur voor het opladen van elektrische voertuigen in de openbare ruimte;

Gelet op artikel 15 lid 1 en artikel 18 lid 1 onder d van de Wegenverkeerswet 1994, het Reglement Verkeersregels en verkeerstekens 1990, artikel 12 van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (BABW) en artikel 4:81 e.v. van de Algemene wet bestuursrecht;

Besluit vast te stellen de "Beleidsregel publieke laadinfrastructuur elektrische voertuigen gemeente Vijfheerenlanden 2026."

Aanleiding

De gemeente wil vervoer zonder emissies stimuleren, waaronder elektrisch (deel)vervoer. Hiermee wordt een bijdrage geleverd aan het behalen van internationale en lokale doelstellingen om emissieloos te rijden.

Voor het gebruik van elektrische voertuigen is het beschikbaar hebben van een oplaadmogelijkheid essentieel.

Voor zover deze oplaadmogelijkheid in de openbare ruimte moet worden gerealiseerd, is er behoefte aan duidelijke richtlijnen. Daarin voorziet deze beleidsregel. Deze richtlijnen geven duidelijkheid over het plaatsen en gebruiken van een oplaadpaal, waarbij de veiligheid in de openbare ruimte voorop staat. Verder bevatten deze richtlijnen criteria en voorwaarden voor de aanvraagprocedure en locatiebepaling van een oplaadpaal.

Artikel 1 Begrippen

In deze beleidsregel wordt verstaan onder:

- a. Bezettingsgraad: het percentage tijd dat een oplaadpunt of oplaadobject gedurende een bepaalde periode daadwerkelijk is bezet door een aangesloten elektrisch voertuig. De berekening van de bezettingsgraad vindt plaats conform de methode beschreven in bijlage II (Criteria uitbreiden laadnetwerk 2026).
- b. College: het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Vijfheerenlanden.
- 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. Elektrisch voertuig: een motorvoertuig als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onder c van de Wegenverkeerswet 1994 en nader bepaald in de Regeling voertuigen, dat bij de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW) staat geregistreerd als auto en 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 de batterij (mede) kan worden opgeladen door middel van een voorziening buiten het voertuig.
- e. Gebruiker: een particulier die aantoonbaar beschikt of gaat beschikken over een elektrisch voertuig en woonachtig en/of werkzaam is in de gemeente.
- f. Indiener: gebruiker die een verzoek heeft ingediend bij het college of bij Laadwerk.
- g. Laadpalenkaart: een door het college vastgesteld document waarop op wijk- of gemeenteniveau meerdere oplaadlocaties zijn aangegeven die de gemeente in de toekomst beoogt te realiseren. Deze laadpalenkaart staat op de website van Laadwerk en is ook via de website van de gemeente te bereiken: [Laadwerk - Verzoek laadpaal indienen](#)
- h. 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. Gemeente VHL maakt sinds 15-02-2022 (zaaknr. 362253) onderdeel uit van dit samenwerkingsverband.
- i. Oplaadlocatie: een locatie in de openbare ruimte waar een oplaadobject en één of twee parkeerplaatsen met bebording en eventueel belijning ten behoeve van het opladen van elektrische voertuigen aanwezig zijn.
- j. Oplaadobject: een openbare voorziening waar een elektrische voertuig kan worden opgeladen, voorzien van één of meerdere laadpunten.

- k. Oplaadpunt: een connector waarmee via een laadkabel de verbinding wordt gemaakt tussen een elektrisch voertuig en een oplaadobject.
- l. Parkeergelegenheid op eigen terrein: een parkeerplaats op eigen terrein of in een garage waarover de aanvrager kan beschikken op grond van eigendom, erfpacht, huur of ingebruikgeving of parkeerplaats(en) die de aanvrager kan huren of kopen in een garage of op een open perceel grond. Onder eigen terrein vallen ook VVE parkeerplaatsen en/of de (verplichte) mogelijkheid tot het huren/kopen van een parkeerplaats in combinatie met appartement.
- m. Verzoek: een aanvraag tot plaatsing van of uitbreiding met een oplaadobject, ingediend door een gebruiker, het college, Laadwerk of een concessiehouder, die wordt beoordeeld aan de hand van de criteria in bijlage I en bijlage II.

Artikel 2 Samenwerking Laadwerk

De gemeente Vijfheerenlanden en Laadwerk werken samen op het gebied van de procedure van verzoeken, locatiebepaling, inkoop, beheer en exploitatie van oplaadobjecten van openbare laadvoorzieningen. Laadwerk treedt hierbij op als concessiegever.

Artikel 3 Laadpalenkaart

De gemeente heeft samen met Laadwerk een laadpalenkaart opgesteld. Bij het opstellen van deze laadpalenkaart zijn de criteria en eisen gehanteerd zoals vastgelegd in bijlage I (Criteria en eisen locatiebepaling laadpalen 2026) en, voor uitbreidingsvraagstukken, bijlage II (Criteria uitbreiden laadnetwerk 2026).

Artikel 4 Verzoek

1. Een verzoek tot plaatsing van een oplaadobject kan afkomstig zijn van:
 - a. Laadwerk (op basis van gebruik; deze dient het verzoek ter beoordeling in bij het college)
 - b. concessiehouder (deze dient het verzoek ter beoordeling in bij Laadwerk waarna Laadwerk het verzoek ter beoordeling aan het college voorlegt)
 - c. een gebruiker (deze dient het verzoek ter beoordeling in bij Laadwerk waarna Laadwerk het verzoek ter beoordeling aan het college voorlegt)
 - d. het college (deze dient het verzoek ter beoordeling in bij Laadwerk waarna Laadwerk het verzoek ter beoordeling weer aan het college voorlegt)
2. Een verzoek tot uitbreiding kan afkomstig zijn van:
 - a. Laadwerk (op basis van gebruik; deze dient het verzoek ter beoordeling in bij het college)
 - b. Een gebruiker (deze dient het verzoek ter beoordeling in bij Laadwerk waarna Laadwerk het verzoek ter beoordeling aan het college voorlegt)
3. De ontvankelijkheid en inhoudelijke toetsing van een verzoek tot plaatsing of uitbreiding vindt plaats conform de criteria en eisen in bijlage II (Criteria uitbreiden laadnetwerk 2026). De inhoudelijke toetsing vindt plaats binnen een termijn van 6 weken.

Artikel 5 – Locatiebepaling

1. Indien naar aanleiding van de toetsing het verzoek voldoet aan de criteria als in artikel 4 wordt binnen 20 werkdagen door het college een voorlopige locatie gekozen.
2. De locatiekeuze wordt getoetst aan de criteria en eisen in bijlage I (Criteria en eisen locatiebepaling laadpalen 2026).
3. In beginsel wordt een locatie op de laadpalenkaart gekozen.
4. Laadwerk adviseert het college, dat vervolgens binnen 20 werkdagen een voorlopige locatie vaststelt.

Artikel 6 Besluitvorming

1. Naar aanleiding van een locatievaststelling als in artikel 5, draagt het college zorg voor het reserveren van een of twee parkeerplaats(en) voor uitsluitend het opladen van elektrische voertuigen door het nemen van een verkeersbesluit.

Artikel 7 Verkeersbesluit

Nadat het college de locatie heeft bepaald, zullen in de openbare ruimte in principe twee parkeervakken worden aangewezen uitsluitend voor het opladen van een elektrisch voertuig. Deze reservering vindt plaats volgens een procedure op grond van artikel 15 lid 1 en lid 2 van de Wegenverkeerswet 1994, het Reglement Verkeersregels en verkeerstekens 1990, artikel 12 van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (BABW) en artikel 4:81 e.v. van de Algemene wet bestuursrecht;

Ook wordt getoetst aan de criteria en eisen uit de bijlagen:

Bijlage I: Criteria en eisen locatiebepaling laadpalen 2026

Bijlage II: Criteria uitbreiden laadnetwerk 2026.

De realisatie van deze parkeerplaatsen kan gefaseerd plaatsvinden. In het verkeersbesluit worden onder andere de aanleiding en de locatiekeuze beschreven. Het college neemt het verkeersbesluit binnen 10 werkdagen na het besluit over de locatiebepaling.

Door publicatie van het verkeersbesluit worden belanghebbenden via de gebruikelijke media door het college geïnformeerd over de beoogde locatie en krijgen gelegenheid om bezwaar in te dienen (zes weken).

Artikel 8 Inwerkingtreding

Deze beleidsregel treedt in werking de dag na bekendmaking daarvan. Per datum van inwerkingtreding van deze beleidsregel wordt de Beleidsregel van het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Vijfheerenlanden houdende regels omtrent de oplaadinfrastructuur van elektrische voertuigen, bekend gemaakt in het Gemeenteblad van 23-07-2021 ingetrokken.

Vastgesteld door het college van B&W van de gemeente Vijfheerenlanden op 7 juli 2026.

*de secretaris,
W.J. (Judith) de Jonge*

*de burgemeester,
S. (Sjors) Fröhlich*

Bijlage I: Criteria en eisen locatiebepaling laadpalen 2026

Criteria en eisen van Laadwerk en gemeenten bij het aanwijzen van een locatie voor een publiek oplaad-object of bij het opstellen van een laadpalenkaart

Nadat de gemeente via Laadwerk 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 laadpalenkaart, gelden dezelfde criteria en eisen.

Bij de locatiekeuze wordt rekening gehouden met een aantal veiligheids- en technische aspecten.

Daarnaast kan de locatie zo gekozen worden dat de laadpaal een zo groot mogelijke gebruikersgroep bedient. Dit vergroot de acceptatie (er worden bij voorkeur 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 of op de kop van twee parkeerplaatsen; als dit niet mogelijk is zal er maatwerk geleverd worden. Om doorlooptijden te verkorten en de kwaliteit van de laadlocaties te verbeteren, wordt bij het kiezen van een nieuwe oplaad-locatie 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 in beginsel geplaatst tussen of op de kopse kant van twee parkeerplaatsen

Criteria

1. Gebruikersgroep
 - Meerdere typen gebruikers mogelijk (woon + werk + bezoek);
 - Eén van de twee vakken mag toegewezen worden aan deelmobiliteit of een gehandicapten-parkeerplaats (GPP); ook hier mag dan alleen geladen worden, niet geparkeerd zonder te laden;
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;
 - Wanneer een laadpaal bezet is, leidt dit niet direct tot een hogere parkeerdruk. De betreffende auto zou anders elders in de wijk geparkeerd staan, maar maakt nu gebruik van de laadplaats. Wanneer de gebruiker de auto na het opladen verplaatst (omdat het niet is toegestaan om te blijven staan zodra de accu opgeladen is), kan het voorkomen dat de auto elders in de wijk geparkeerd wordt en de laadplek vrij komt. Deze laadplek wordt doorgaans snel ingenomen door een andere elektrische rijder. Mocht dat niet het geval zijn, kan de parkeerdruk in de wijk tijdelijk iets toenemen. Dit betreft echter slechts een minimale en incidentele toename en heeft dus geen structureel effect. Parkeerdruk vormt geen doorslaggevende reden om wel of geen laadpaal te plaatsen. De parkeerdruk is op veel locaties in Vijfheerenlanden al hoog, met waarden boven de 85%. Als laadpalen alleen geplaatst zouden worden

op locaties met een lage parkeerdruk, zou het op veel plekken niet mogelijk zijn om laadpalen te realiseren.

- Wanneer de accu van een elektrisch voertuig volledig is opgeladen, dient het voertuig te worden verplaatst. Dit geldt niet tussen 22.00 en 7.00 uur.
- 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:

- Parkeerplein: parkeervakken tegenover elkaar, vanaf 4 parkeervakken, mits er 4 laadpunten beschikbaar zijn;
- Haaks parkeren;
- Langsparkeren;
- 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. In uitzonderlijke gevallen is maatwerk mogelijk; hiertoe beslist de verkeerskundige ambtenaar namens het college;
 - o op gelijke hoogte (+/- hoogte trottoir) met de parkeervakken;
 - o op gemeentegrond.
- Rondom het oplaadobject is minimaal 50 cm ruimte voor onderhoud beschikbaar, tenzij de deur van het oplaadobject richting de 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 worden 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 maar bij voorkeur flexibele kunststof palen;
 - 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 MRA-E 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 (tenzij in goed overleg met de groenbeheerder van de gemeente);
- 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;
 - o Niet alle voetpaden zijn als zodanig aangelegd. Vaak dient het als beveiliging tegen aanrijdingen van bijvoorbeeld een muur of een tuinafscheiding. Als er een voldoende breed voetpad van minimaal 120 cm aan de overkant van de rijbaan aanwezig is, kan er worden volstaan met een doorloopruimte van 60 cm.
- 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;
- Voorkomen van geluidsoverlast:

Bij de plaatsing van snelladers (oplaadvoorzieningen waarbij de accu van een elektrisch voertuig met een vermogen van 50 kW tot 350 kW opgeladen kan worden) moet rekening worden gehouden met geluidsoverlast. Er dient een afstand van minimaal 20 meter in acht te worden genomen. In geval van blinde gevels volstaat een afstand van 15 meter.

Niet alleen de opladers, maar ook de voertuigen zelf maken geluid. Voertuigen die veel geluid maken krijgen minder kW zodat het geluid gereduceerd wordt.

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 oplaadobject en hoe groter de onzekerheid over het verkrijgen van deze vergunningen.

Vergunningen en termijnen

- Tracélengte & wegoversteken (ca. 40 werkdagen);
- HIOR staat voor Handboek Inrichting Openbare Ruimte. Er is een vergunning nodig als u de grond gaat openbreken in geval van een tracé-lengte van meer dan 25 meter.
- Breekvergunning. Het is een vergunning om in de grond te mogen breken, tegenwoordig een omgevingsvergunning 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; juridisch valt een vergunning om te persen of te boren onder dezelfde categorie als een breekvergunning
- Open ontgraving. Bij het opengraven van de grond is toestemming van de gemeente vereist en moet er een KLIC-melding worden gedaan; eventueel is er aanvullende toestemming nodig van het waterschap of de provincie. Deze regels zijn opgenomen in het omgevingsplan.
- Bodemonderzoek/vervulde grond/BUS-melding (=Besluit Uniforme Sanering)
- Verkeersplan (omleiding);
- ProRail (40-65 werkdagen);
 - o 11 meter uit hart spoor;
 - o Oversteek onder spoor door;
- Rijkswaterstaat en waterschappen (40-65 werkdagen);
 - o Dijken waterlichamen. Hierbij is een vergunning nodig. De reden hiervan is dat alles wat aan aangrenzend water is gelegen zoals o.a. dijkenliggers gegraven moet worden;
 - o Rijkswegen;
 - o Van oktober tot april dijksluiting;
- Zakelijk recht (maatwerk);
 - o Kruising privaat terrein;
 - o Recht van overpad;
 - o Recht van opstal;

5 Laadpalenkaarten

Bij het opstellen van laadpalenkaarten 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 laadpalenkaarten:

- Op basis van prognoses en CBS-cijfers wordt het aantal laadpunten per hexagoon (200m diameter) bepaald;
- Doelgroep stuurt de locatie van de oplaadobject;
 - (i) Bewoners (dominante doelgroep) centraal in de wijk;
 - (ii) Bezoekers/ forenzen (dominante doelgroep): zichtlocatie;
- Bij voorkeur privaat laden boven publiek of semi-publiek laden (in lijn met de ladder van laden, <https://nederlandelektrisch.nl/u/files/2013-04-laadinfra-oplossingen-gemeenten.pdf>);
- 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;
- Concentratie of dekking: eerst zorgen voor een dekkend netwerk en dan pas clusteren;
- Bij locatiebepaling van meer dan één oplaadobject hanteren we in beginsel 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;
- 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) Laadpalen mogen in het centrum worden geplaatst;
- Wanneer het mogelijk is om uit wijken naar laadlocatie buiten het hart van de stad (waarbij loopafstand van 200m niet in geding komt), dan heeft dit de voorkeur.

Bijlage II: Criteria uitbreiden laadnetwerk 2026.

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

Binnen de Laadwerkregio is inmiddels sprake van een (nagenoeg) dekkend netwerk, volgens de definitie van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL). Daarmee breekt een nieuwe fase van de transitie aan waarin het dekkende netwerk moet worden verdicht om mee te groeien met het groeiende aantal e-rijders. Volgens de prognoses zullen in de Laadwerkregio de komende jaren steeds meer laadpalen moeten worden bijgeplaatst: tot 2030 elk jaar gemiddeld 500 publieke laadpunten méér dan het jaar ervoor. Laadwerk en gemeenten streven ernaar om de daadwerkelijke vraag op straat te volgen.

Om deze daadwerkelijke behoefte te volgen en daarin 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 Laadwerk eerder inspelen op de vraag voor laadpalen en zo voorzien in de publieke laadbehoefte.

Criteria:

- 1 - Vraaggestuurd uitbreiden laadnetwerk op basis van gebruik;
- 2 - Uitbreiden van het laadnetwerk naar aanleiding van een verzoek van een e-rijder;
- 3 - Reserveren tweede parkeervak bij een laadpaal ten behoeve van het opladen van een elektrisch voertuig;
- 4 - Realiseren van laadpunten bij gebiedsontwikkeling

1 – Vraaggestuurd uitbreiden laadnetwerk op basis van gebruiksgegevens

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

Werkwijze

1. De laadpalen die voldoen aan het criterium worden door Laadwerk in een apart overzicht geplaatst in het Laadwerk portaal.
2. Laadwerk voorziet een vraaggestuurd verzoek (obv. gebruiksgegevens) van een voorstel voor de locatie waar wordt uitgebreid, inclusief een boven- en een zijaanzicht.
3. Gemeenten beoordelen deze vraaggestuurde verzoeken inclusief het bijbehorende locatievoorstel. Het betreft hier uitvoering van artikel 4 lid 3 van de Beleidsregel Publieke laadinfrastructuur elektrische voertuigen gemeente Vijfheerenlanden 2026
4. Bij een positieve beoordeling neemt de gemeente de concept-locatie en de bijbehorende boven- en zijaanzichten over in het locatievoorstel.

Criterium
Een vraaggestuurd verzoek voor uitbreiding op basis van gebruik wordt opgesteld indien aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:
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 Is geen nieuwe laadpaal in voorbereiding; EN
 - o Is in de voorafgaande drie (3) maanden geen nieuwe laadpaal in bedrijf gesteld.

2 - Uitbreiden laadnetwerk naar aanleiding van een verzoek van een e-rijder

E-rijders kunnen een verzoek indienen bij de gemeente of bij Laadwerk 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. Bij acceptatie wordt een nieuw locatievoorstel opgesteld of wordt het verzoek gekoppeld aan een lopend locatievoorstel. Het betreft hier uitvoering van artikel 4 lid 3 van de Beleidsregel Publieke laadinfrastructuur elektrische voertuigen gemeente Vijfheerenlanden 2026

criterium
Gemeente accepteert een verzoek van de e-rijder als valide indien aan de volgende voorwaarde wordt voldaan: • Er is geen publieke laadpaal binnen 200 meter loopafstand in bedrijf, OF • de wel binnen 200 meter loopafstand aanwezige laadpalen 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. • 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 - o Het dagdeel waarin de bezettingsgraad van 40% wordt bereikt, mag per dag verschillen EN • aan de overige criteria voor het behandelen van e-rijder verzoeken is voldaan: - o Indiener van het verzoek woont of werkt aantoonbaar minimaal 18 uur per week in de betreffende Gemeente; - o Indiener van het verzoek beschikt over een elektrische auto¹ 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 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- Reserveren tweede parkeervak bij een laadpaal ten behoeve van het opladen van een elektrisch voertuig

De gemeente Vijfheerenlanden kiest ervoor de uitzonderingsmogelijkheid te gebruiken om bij de plaatsing van een laadpaal aanvankelijk één parkeervak voor laden te reserveren. Wanneer aan het criterium is voldaan reserveert de gemeente alsnog ook het tweede parkeervak.

1) Overeenkomstig met eerste lid van artikel 1 sub c, van de Wegenverkeerswet 1994 en nader bepaald in de Regeling voertuigen 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.

Criterium	
Gemeente wijst, indien dit niet al direct is gedaan, alsnog een 2e parkeervak aan voor het laden van elektrische voertuigen bij een laadpaal als:	
o	De gemiddelde bezettingsgraad van de laadpaal gedurende de voorafgaande drie (3) maanden minimaal 40% bedraagt in ten minste één dagdeel. - 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
o	Het dagdeel waarin de bezettingsgraad van 40% wordt bereikt, mag per dag verschillen

4 – 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, gemeten vanaf het middelpunt van de gebiedsontwikkeling;
- 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 dan wel laat dit uitvoeren door Laadwerk. Hierbij zijn reguliere voorwaarden en eisen uit concessie en gemeentelijke beleidsregel van toepassing;
- Gemeente zorgt voor een laadpalenkaart met voorkeurslocaties van de betreffende gebiedsontwikkeling met bijhorend ontwerp voor ondergrondse infrastructuur als onderdeel van ontwerp openbare ruimte dan wel laat dit uitvoeren en stelt dit vast. Gemeente heeft afstemming met de concessiehouder en systeembeheerder 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;
- Gemeente zorgt bij het opstellen van de laadpalenkaart dat er bij voorkeur locatievoorstellen worden aangewezen waarbij uitbreiding mogelijk is;
- Gemeente neemt voorkeurslocaties op in communicatie over gebiedsontwikkeling dan wel laat dit door ontwikkelaar opnemen;
- Gemeente zorgt voor verzamelverkeersbesluit voor alle voorkeurslocaties of losse verkeersbesluiten per voorkeurslocatie;
- Gemeente zorgt in afstemming met netbeheerder voor ondergrondse infrastructuur ten behoeve van te realiseren laadpalen dan wel laat dit uitvoeren door de ontwikkelaar;
- Gemeente zorgt voor voorbereiding van ondergrondse infrastructuur op voorkeurslocaties door netbeheerder dan wel laat de ontwikkelaar hiervoor zorgdragen;

- 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 als dit meer dan 50 cm bedraagt..

Concessiehouder

- Concessiehouder realiseert kosteloos te realiseren publieke laadpalen met bijbehorende bebording binnen 1 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 vraaggestuurd op basis van gebruik, een individuele aanvraag of aanbodgestuurd publieke laadpalen bij.