

Beleidsregel publieke oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen gemeente IJsselstein 2026

Het college van IJsselstein,

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 het bepaalde in artikel 4:81 e.v. van de Algemene wet bestuursrecht;

Besluit vast te stellen de "Beleidsregel publieke laadinfrastructuur elektrische voertuigen gemeente IJsselstein 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 IJsselstein.
- 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. Gebruiker: 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. Oplaadlocatie: een locatie in de openbare ruimte van de gemeente waar een Oplaadobject en één of twee parkeerplaatsen met bebording en eventueel belijning ten behoeve van het Opladen van Elektrische voertuigen aanwezig zijn.
- j. Oplaadobject: een openbare voorziening waar het 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. 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 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.
- n. Indiener: Gebruiker die een Verzoek heeft ingediend bij het College.

Artikel 2 Samenwerking Laadwerk

De gemeente werkt samen binnen Laadwerk voor de procedure van verzoeken, locatiebepaling, inkoop, beheer en exploitatie van oplaadobjecten. De Voorwaarden gezamenlijke oplaadinfrastructuur Laadwerk 2026 zijn hierbij van toepassing.

Artikel 3 Laadkaart

Het college kan een laadkaart vaststellen. Bij het opstellen en vaststellen van een Laadkaart gelden de criteria en eisen 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 (o.b.v. gebruik) of concessiehouder
 - b. een Gebruiker
 - c. het College
2. De ontvankelijkheid en inhoudelijke toetsing van een verzoek vindt tot uitbreiding vindt plaats conform de criteria en eisen in Bijlage II (Criteria uitbreiden laadnetwerk 2026) en de voorwaarden die volgen uit de samenwerking met Laadwerk.
3. De gemeente of Laadwerk namens de gemeente beoordeelt verzoeken binnen de daarvoor geldende termijnen en brengt de indiener hiervan op de hoogte.

Artikel 5 – Locatiebepaling

1. Na acceptatie van een verzoek wordt binnen 10 werkdagen een voorlopige locatie gekozen.
2. De locatiekeuze wordt getoetst aan de criteria en eisen in Bijlage I (Criteria en eisen locatiebepaling laadpalen 2026).
3. Indien een laadkaart is vastgesteld, wordt in beginsel een locatie op de laadkaart gekozen.
4. Laadwerk adviseert het college, dat vervolgens een voorlopige en daarna een definitieve locatie vaststelt.

Artikel 6 Advisering, inspraak en besluitvorming

1. Direct omwonenden worden door het college geïnformeerd over de beoogde locatie en krijgen gelegenheid tot inspraak (twee weken).
2. Het college besluit vervolgens definitief over de locatie, met inachtneming van het advies van Laadwerk en eventuele inspraakreacties.

Artikel 7 Verkeersbesluit

Nadat het College heeft ingestemd met de definitieve locatiebepaling, 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 de Wegenverkeerswet 1994. In het verkeersbesluit worden onder andere de aanleiding en de locatiekeuze beschreven en meegewogen. Het College neemt het verkeersbesluit binnen 10 werkdagen na het besluit over de definitieve locatiebepaling.

Artikel 8 Inwerkingtreding en intrekking vorige beleidsregel

1. Deze beleidsregel treedt in werking de dag na bekendmaking daarvan.
2. De beleidsregel publieke oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen gemeente IJsselstein 2021 wordt ingetrokken.

Artikel 9 Citeertitel

Deze beleidsregel wordt aangehaald als Beleidsregel publieke oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen gemeente IJsselstein 2026.

Vastgesteld door het college op 14 juli 2026.

Wilma van de Werken
secretaris

Ester Weststeijn

burgemeester

Bijlage I. Criteria en eisen locatiebepaling laadpalen

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

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

- Gebruikersgroep
 - o Meerdere typen gebruikers mogelijk (woon + werk + bezoek);
 - o Een van de twee vakken mag toegewezen worden aan deelmobiliteit of een Gehandicapte parkeerplaats (GPP)
- Zichtbaarheid/vindbaarheid;
 - o Een locatie aan het begin van de straat heeft de voorkeur vanwege de grotere zichtbaarheid en vindbaarheid van de laadvoorziening
 - o Locatie aan een doorgaande weg heeft meer zichtbaarheid en gebruikerspotentieel dan aan een niet-doorgaande weg;
- Invloed parkeerdruk
 - o Het belang van het efficiënt kunnen gebruiken van een openbaar oplaadnetwerk prevaleert boven een eventuele lokale parkeerdruk;
 - o 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));
 - o 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);
- 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;
- 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:
 - in het midden tussen twee parkeervakken, aan de kopse kant van de vakken;
 - op gelijke hoogte (+/- hoogte trottoir) met de parkeervakken;
 - 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:
 - het Oplaadobject wordt op minimaal 3 meter van een elektriciteitskast (LS-kast, LS/MS-kast, MS-kast) geplaatst.
 - 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:
 - een verharde ondergrond rondom het Oplaadobject (bijvoorbeeld rij van 30x30cm stoeptegels);
 - 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;
 - minimale afstand vanaf stoeprand: 1 stoeptegel + stoeprandband (+/- 45 cm);
 - 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;
 - 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

- Technische aansluiting
 - Kortst mogelijke afstand tot aanwezige laagspanningskabel (LS-net) en bij voorkeur binnen 25 meter;
 - Minimale hoeveelheid noodzakelijke weg/bosschage- opbrekingen;
 - LS-stroomkabel bij voorkeur aan dezelfde kant van de weg als het Oplaadobject

- Bescherming van groen
 - o Het voorkomen van beschadiging van boomwortels en bomen;
 - o Niet plaatsen onder de kruin van een boom;
 - o Niet tussen het struikgewas of (boom)wortels
- Overige voorwaarden
 - o Werkzaamheden vinden op gemeentegrond plaats
 - o Opladobjecten kunnen niet worden geplaatst op een schuin talud;

3. Gebruiksvriendelijkheid & veiligheid

Eisen

- Doorgang van het trottoir na plaatsing Opladobject: 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 Opladobject 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 Opladobject;
- 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 Opladobjecten aan hoofdverkeerswegen;
- Het Opladobject 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;
 - o Blinde gevel;
 - o Zijgevel;
 - o Voorgevel;
- Opladobject 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;

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 opladobject 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 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, 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, heb je vaak een graafvergunning nodig. Voorafgaand is hier een melding bij het Kabels en Leidingen Informatiecentrum nodig (KLICmelding), omdat er wordt gekeken of er geen leidingen in de grond worden geraakt;
- Bodemonderzoek/vervuilde 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 Laadkaarten

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

- Op basis van prognoses en CBS-cijfers wordt het aantal laadpunten per hexagoon (200m diameter) bepaald;
- Doelgroep stuurt de locatie van de Oplaadobject;
 - o Bewoners (dominante doelgroep) centraal in de wijk;
 - o Bezoekers/ forenzen (dominante doelgroep): zichtlocatie;
- Bij voorkeur privaat laden boven publiek of semipubliek laden (in lijn met de ladder van laden, <https://nederlandelektrisch.nl/u/files/2013-04-laadinfra-oplossingengemeenten.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;
 - o Binnen elk hexagoon van 200m diameter: 2 locaties, daarna clustering;
 - o Minimum aantal geclusterde laadpunten: 4 laadpunten;
 - o 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;
 - o Goede zichtbaarheid vanaf doorgaande weg, niet verscholen in de wijk;
 - o Meerdere typen gebruikers mogelijk (woon + werk + bezoek etc.);
 - o 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 die binnen 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 (o.b.v.. gebruiksgegevens) van een voorstel voor de locatie waar wordt uitgebreid, inclusief een boven- en een zijaanzicht.
3. Gemeenten beoordelen deze vraaggestuurde verzoeken.
4. Bij akkoord kunnen de concept-locatie en de boven- en zijaanzichten worden overgenomen in een 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 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.

Criterium

Gemeente of Laadwerk 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 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

Enkele gemeenten gebruiken de uitzonderingsmogelijkheid 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.

Criterium

1) Overeenkomstig met eerste lid van artikel 1 sub c, van de Wegenverkeerswet 1994 en nader bepaald in de Regeling auto en die is geregistreerd bij de Rijksdienst voor Wegverkeer: 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.

Gemeente wijst, indien dit niet al direct is gedaan, alsnog een 2e parkeervak aan voor het laden van elektrische voertuigen bij een laadpaal als:

- De gemiddelde bezettingsgraad van de laadpaal gedurende de voorafgaande drie (3) maanden minimaal 40% bedraagt in ten minste één dagdeel.
 - 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
- 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
- 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 laadkaart 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 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;
- Gemeente zorgt bij het opstellen van de laadkaart 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.

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.