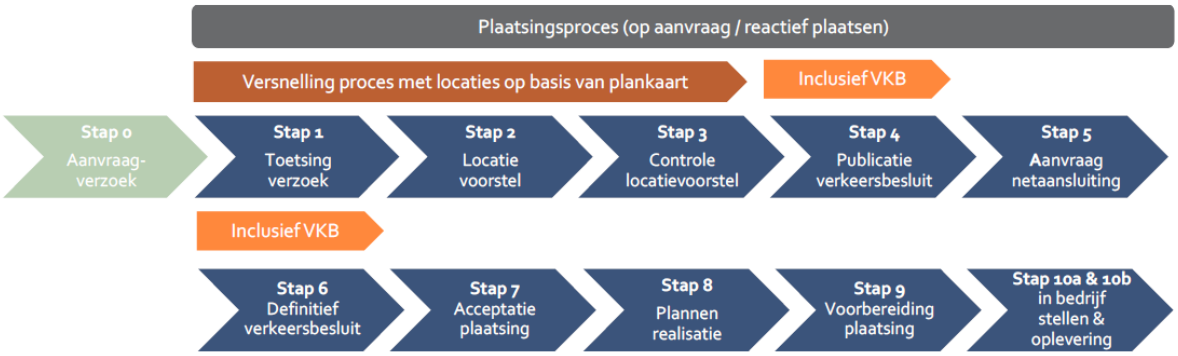
Bijlage 1 Laadkader plaatsing laadpaal

Laadkader –
Criteria en afwegingen locatiekeuze laadpalen

Het laadkader dat voor u zich heeft wordt door de Friese gemeenten ingezet om aanvraagverzoeken voor publieke oplaadobjecten te toetsen en vormt een gezamenlijk uitgangspunt voor het plaatsingsbeleid binnen de aanbesteding. Dit document zal dan ook als bijlage van de leidraad worden gepubliceerd en met de boodschap voor de Concessiehouder dat dit laadkader de basis vormt voor de locatievoorstellen die Concessiehouder zal doen en het plaatsingsbeleid van de Friese gemeenten. De genoemde eisen onder Lid 2. zijn tevens opgenomen in het PvE. Ook het opstellen van plankaarten wordt op basis van deze gezamenlijke uitgangspunten uitgevoerd. Dit laadkader bestaat uit een set met eisen en wensen om te komen tot een geschikte locatie voor publieke oplaadobjecten. Tevens helpt dit laadkader de gemeente om consistente keuzes en afwegingen te maken in het bepalen van locaties voor het realiseren van publieke laadinfrastructuur.

Dit laadkader is opgesteld op basis van het laadkader van de gemeente Heerenveen en input van het kernteam (gemeente Leeuwarden, Achtkarspelen, Smallingerland en Waadhoeke). Daarnaast is dit laadkader gebaseerd op inbreng van het NKL en *best practices* opgedaan in 10 jaar publiek laadbeleid bij tientallen Nederlandse gemeenten, waaronder de G40 gemeenten die de afgelopen tien jaar al bezig zijn met de uitrol van publieke laadinfrastructuur.



Figuur 1: *Plaatsingsproces publieke laadpalen (prikkel 1). In "Bijlage PvE - I Plaatsingsproces" wordt iedere stap van het plaatsingsproces toegelicht en benoemd welke partij verantwoordelijk is voor de betreffende stap.*

Zoals weergeven in *figuur 1* vindt het beoordelen plaats in *stap 1: toetsing verzoek*. Dit laadkader maakt het voor de gemeente efficiënt om aanvragen van e-rijders op een transparant wijze te beoordelen aangezien het laadkader in te zien is voor burgers. Het bovenstaande proces laat het plaatsingsproces zien als gevolg van **Prikkel 1:** Aanvraag e-rijder – *plaatsing na een geldige aanvraag.*

Daarnaast zal de plaatsing van publieke laadinfrastructuur op basis van de volgende prikkels worden ingevuld:

- **Prikkel 2:** Basis op orde – *lijst locaties voor basisdekking bij start concessie*
- **Prikkel 3:** Gemeentelijke aanvraag – *strategische locatie op verzoek gemeente*
- **Prikkel 4:** Datagestuurd – *bijplaatsing bij hoge bezettingsgraad*

Ook voor deze plaatsingsprikkels, gelden in principe dezelfde selectiecriteria die benoemd zijn onder Lid 2.

A. Beoordeling verzoek en locatiekeuze publieke oplaadlocatie

Lid 1. Toetsing verzoek:

Voor prikkel 1 toetst de Gemeente het verzoek. Alleen verzoeken voor oplaadobjecten die voldoen aan de volgende eisen worden geaccepteerd:

1. Aanvrager woont of werkt minimaal 18 uur per week in de betreffende Gemeente (aantoonbaar);
2. Indiener verzoek beschikt over een elektrische auto[1]. Indiener moet dit aantonen door middel van een (voorlopige) koop- of leaseovereenkomst, eigendomsbewijs of document met vergelijkbare bewijskracht.
3. 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 parkeergelegenheid (ondertekend hiervoor een verklaring). Onder eigen terrein vallen ook (VVE) parkeerplaatsen en/of de (verplichte) mogelijkheid tot het huren/kopen van een parkeerplaats in combinatie met appartement;
    - Indien in omgeving van indiener een parkeervergunning vereist is, beschikt de indiener van verzoek over een parkeervergunning in het betreffende vergunningsgebied of komt hiervoor in aanmerking;
4. Per elektrische auto kan maximaal één verzoek worden ingediend.
5. Er is reeds nog geen oplaadobject in de nabije omgeving van de e-rijder (maximaal 250 m loopafstand van aanvraagadres), tenzij voor dit bestaande oplaadobject het volgende geldt:
    - Maandelijks energieafname is, gedurende 3 achtereenvolgende maanden, hoger dan 450 kWh;
    - Bezettingsgraad gemiddeld hoger is dan 50% (over 24 uur), gedurende 3 achtereenvolgende maanden[2];
    - Er door Concessiehouder nieuwe locatie wordt voorbereid.

Lid 2. Locatiekeuze criteria

Wanneer aanvraag positief beoordeeld is, wordt er op basis van de volgende criteria een locatiekeuze voorgesteld. In het geval dat er plankaarten zijn opgesteld, dan zijn de locaties vooraf vastgesteld en zal na aanvraag een locatie uit de plankaart worden geselecteerd. Bij het opstellen van de plankaarten worden de onderstaande locatiecriteria toegepast.

Het College beoordeelt het verzoek voor plaatsing van een openbare oplaadobject op publieke oplaadlocatie(s). Om doorlooptijden te versnellen en de kwaliteit van de laadplekken te verhogen, wordt bij het kiezen van een nieuwe oplaadlocatie rekening gehouden met de volgende criteria:

2.1 Eisen laadlocatie

a. Het oplaadobject wordt tussen twee parkeervakken geplaatst
b. De geselecteerde oplaadlocatie;
    i. is voldoende zichtbaar en vindbaar vanaf de doorgaande weg;
    ii. betreft grond dat in eigendom is van de gemeente[3];
    iii. bevindt zich op een bestaande openbare parkeerplaats (de locatie is 24 uur per dag, 7 dagen per week toegankelijk);
    iv. kan door meerdere gebruikers gedeeld worden (dit om te voorkomen dat er 'privé-parkeergelegenheid' gecreëerd wordt);
c. De doorgang voor ander verkeer (auto, fiets, voetganger, rolstoel etc.) blijft gewaarborgd;

---

[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.
[2] De bezettingsgraad per oplaadobject wordt als volgt berekend: gerealiseerde connectietijd per laadpunt in drie kalendermaanden / (totale tijd in drie kalendermaanden*aantal laadpunten per oplaadobject of Laadplein)
[3] Alhoewel de gemeente ook bevoegd gezag is m.b.t. de verkeersregels op openbaar toegankelijk terrein, focussen we ons nu op de concessie.

i. bij voorkeur 120 cm doorloopruimte (4 stoeptegels[4]) en minimaal 90 cm (3 stoeptegels) resteert;
ii. minimaal 45 cm en bij voorkeur 60 cm doorloopruimte vanaf de trottoirband resteert;
iii. struikelgevaar wordt voorkomen.

d. Er zijn geen bestaande openbare oplaadlocaties aanwezig binnen een straal van 250 meter van het aanvraagadres[5];
e. Het toekomstige oplaadobject wordt geplaatst binnen 250 meter loopafstand van (toekomstige) het toekomstige aanvraagadres.
f. Objecten in openbare ruimte:
   i. het oplaadobject en bebording worden niet hinderlijk dichtbij straatmeubilair, afvalcontainers geplaatst.
   ii. het oplaadobject dient minimaal op 2 meter afstand van de boomkruin geplaatst te worden.
g. Het oplaadobject wordt voorzien van twee of meer aansluitpunten en kan twee of meer parkeerplaatsen bedienen.
h. Uitgangspunt is het inrichten en het nemen van een verkeersbesluit voor twee parkeervakken voor elektrisch laden, bij elk oplaadobject. De gemeente kan er bij wijze van uitzondering voor kiezen om af te wijken van dit uitgangspunt, indien bij hoge parkeerdruk op de locatie het aanwijzen van twee parkeervakken beter kan worden vermeden. De gemeente beargumenteert de gronden voor de afwijking.
i. Aansluiting op het ondergrondse elektriciteitsnet is mogelijk;
   i. bij voorkeur aansluiting binnen 25 meter van het bestaande laagspanningsnet (in verband met mogelijke kosten meerlengte);
   ii. indien aansluiting binnen 25 meter niet mogelijk is, wordt een locatie geselecteerd waarbij afstand tot het bestaande laagspanningsnet zo klein mogelijk is;
   iii. mogelijke meerkosten worden bekostigd door de gemeente waarbij gemeente toestemming geeft voor plaatsing van het oplaadobject.
j. Ten behoeve van onderhoud & installatie gelden de volgende eisen:
   i. minimaal 50 cm ruimte voor onderhoud aan alle zijden van het oplaadobject;
   ii. flespaal met bebording dient op minimaal 10 cm afstand van het oplaadobject geplaatst te worden en niet hinderlink voor de kaartlezer of voor het luik dat dient om in het oplaadobject onderhoud te kunnen plegen.

2.2 Wensen laadlocatie

a. De geselecteerde laadlocatie;
   i. maakt dubbelgebruik mogelijk tussen verschillende gebruikersgroepen (bewoners, forenzen, bezoekers);
   ii. bevindt zich niet direct voor een monument en wordt bij voorkeur niet voor een deur/raam van een woning geplaatst;
   iii. bevindt zich bij voorkeur bij een blinde gevel aan en/of aan de straatzijde van gebouwen;
   iv. zal in woongebieden centraal in de wijk worden geplaatst;
   v. is een locatie waar bewoners, bezoekers, forenzen zijn aangewezen op publieke parkeerlocaties en waar veel publieke laadbehoefte wordt verwacht.
b. Type parkeerplek, aflopend naar voorkeur:
   i. parkeerplein, ten behoeve van mogelijkheid tot uitbreiding naar laadplein;
   ii. dwars (haaks) parkeren, ten behoeve van het comfort voor de e-rijder;
   iii. langs (parallel) parkeren.
c. Er is geen sprake van geplande reconstructies of andere infrastructurele ontwikkelingen in de openbare ruimte;
d. De parkeerdruk laat het realiseren van een laadlocatie toe;
   i. op locaties met een hoge parkeerdruk, wordt rekening gehouden met een goede verhouding voor parkeerplekken voor e-rijders en fossiele brandstofrijders.
e. Meerdere laadlocaties worden bij voorkeur op één plek geconcentreerd;
f. Groenvoorziening wordt bij voorkeur in stand gehouden;
   i. In het geval een haaks parkeervak breder is dan 2.5m breedte (per parkeervak) dan kan ervoor worden gekozen om een oplaadobject tussen de parkeervakken op de

[4] Stoeptegels hebben in veel gevallen een afmeting van 30 x 30 cm.
[5] Uitzondering: in het geval de maximale bezettingsgraad bereikt is, wordt er een oplaadobject bij geplaatst.

scheidingslijn te plaatsen. Dit voorkomt het verwijderen van groen en voorkomt aanrijding tijdens onderhoud aan de groenvoorziening.

g. Oplaadobject en bebording worden in lijn met ander straatmeubilair geplaatst.
h. Vermijden aanrijdrisico:
   i. plaatsen van oplaadobject op (verhoogde) stoep verlaagd het aanrijdrisico
   ii. indien toch gekozen wordt voor locatie met aanrijdrisico, dan wordt er aanrijdbeveiliging geplaatst. Dat kan dit in de vorm van:
      - biggenruggen
      - stalen aanrijdbeveiliging (paaltjes of buiswerk)
      - oortje van 3x3 tegels
      - paaltje

Lid 3. Recht om af te wijken van de beoordelingscriteria verzoek oplaadlocatie
Het college kan afwijken van de beoordelingscriteria bedoeld onder lid 2.1 a t/m j indien er sprake is van zwaarwichtige publieke of gemeentelijke belangen.

B. Verlenen toestemming van verzoek laadlocatie

Lid 4. Positieve beoordeling verzoek laadlocatie
Bij een positieve beoordeling van het verzoek wordt toestemming verleend door de gemeente voor de laadlocatie. De toestemming heeft in beginsel een looptijd is gekoppeld aan de contractueel afgesproken exploitatietermijn. De looptijd, voorwaarden en eventuele afwijkende looptijd, worden op de toestemming vermeld. Indien van toepassing wordt ook melding gemaakt van eventuele omstandigheden die een looptijd van tien jaar in de weg staan, zoals bijvoorbeeld voorgenomen wegconstructies ter plaatse.

Lid 5. Realiseren en aansluiten oplaadobject
Een oplaadobject mag pas worden gerealiseerd en aangesloten als het verkeersbesluit onherroepelijk is geworden en de toestemming is verleend.

Lid 6. Moment van exclusief aanwijzen parkeerplaatsen
Het markeren van een parkeerplaats exclusief voor elektrisch voertuigen gebeurt pas als het verkeersbesluit onherroepelijk is en het oplaadobject gerealiseerd is. De concessiehouder voorziet dan het parkeervak van een verkeersbord E4 met onderbord ‘opladen elektrische voertuigen’.

C. Parkeerplaatsen exclusief voor elektrische voertuigen

Lid 7. Parkeerplaatsen exclusief voor elektrische voertuigen
Voor een nieuw te realiseren publieke laadlocatie is het nodig om parkeergelegenheid exclusief voor opladen van elektrische voertuigen aan te wijzen door middel van een verkeersbesluit. Op deze plekken mag dan alleen een elektrisch voertuig staan die met een kabel verbonden is met een laadpunt.

Lid 8. Aantal parkeerplaatsen exclusief voor elektrische voertuigen
Het aantal aan te wijzen parkeerplaatsen in het verkeersbesluit exclusief voor elektrische voertuigen komt overeen met het aantal aansluitingen van het te plaatsen oplaadobject. Daarbij wordt een oplaadobject standaard uitgevoerd met minimaal twee aansluitingen, zodat er standaard ook minimaal twee parkeerplaatsen bij een oplaadobject worden aangewezen voor elektrische voertuigen. Bij uitzondering wordt bij een oplaadobject één parkeerplaats voor elektrische voertuigen toegestaan. De gemeente beargumenteert de gronden voor de afwijking.

Lid 9. Aanwenden van bestaande parkeerplaatsen voor elektrische voertuigen
Afhankelijk van de parkeerdruk in de directe omgeving worden van de bestaande parkeerplaatsen het benodigde aantal parkeerplaatsen voor elektrische voertuigen aangewezen. De parkeerdruk wordt getoetst aan de hand van de meest recente parkeerdrukmeting. Uitganspunt is het aanwijzen van minimaal twee parkeervakken omdat de parkeerdruk in de basis niet verandert als het aantal elektrische voertuigen toeneemt. Op locaties met een hoge parkeerdruk, wordt rekening gehouden met een gezonde verhouding voor parkeerplekken voor e-rijders en fossiele brandstofrijders (prioriteit geven aan plaatsing laadpalen op parkeerpleinen en in parkeerkoffers).

Lid 10. Laadpaalkleven
Uit de enquête uitgezet onder de Friese gemeenten blijkt dat “laadpaalkleven” binnen de provincie Fryslân momenteel (nog) geen groot probleem is. De verwachting is dat “laadpaalkleven” een kleinere rol zal gaan spelen vanwege door de trend van grotere accu’s waardoor er minder vaak geladen hoeft te worden. Niettemin zal het aantal e-rijders sterk toenemen de aankomende jaren. Daarom wordt de concessiehouder uitgedaagd in haar plan de mogelijkheden voor het ontmoedigen van “laadpaalkleven” op te nemen en daarbij aan te geven hoe zij hierop in zal spelen.

Lid 11. Intrekken / wijzigen van toestemming en verkeersbesluit
Indien de concessiehouder van de oplaadobject en/of andere oplaadinfrastructuur zich niet houdt aan de voorschriften verbonden aan de toestemming, kan het college de toestemming intrekken. Het college kan in dat geval ook het verkeersbesluit, waarbij de parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische voertuigen zijn aangewezen, intrekken.
Het college kan de toestemming en/of het verkeersbesluit tevens intrekken, wanneer er in de praktijk langdurige (3 jaar) niet of nauwelijks gebruik wordt gemaakt van het oplaadobject.