

Beleidsregel publieke oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen gemeente Montfoort 2022

Intitulé

Beleidsregel van het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Montfoort houdende regels omtrent laadmogelijkheden voor elektrische voertuigen in de openbare ruimte (Beleidsregel publieke oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen gemeente Montfoort 2022).

Het college van Burgemeester en Wethouders van Montfoort,

Overwegende dat het wenselijk is om een beleidsregel te geven 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, lid 1 van de Algemene wet bestuursrecht;

Besluit tot vaststelling van deze

Beleidsregel publieke laadinfrastructuur elektrische voertuigen Montfoort 2022.

Montfoort, 23 mei 2022

Aanleiding

De gemeente wil vervoer zonder emissies stimuleren, waaronder elektrisch (deel)vervoer. Hiermee wordt een bijdrage geleverd aan het behalen van (inter)nationale 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. College: het college van burgemeester en wethouders.
- b. MRA-E: het samenwerkingsverband van verschillende publieke partijen met als doel het stimuleren van elektrische vervoer in de deelnemende gemeenten, vertegenwoordigd door Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland.
- c. 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.
- d. Oplaadpunt: een connector waarmee door middel van een laadkabel de verbinding met het elektrische voertuig gemaakt wordt.
- e. Oplaadobject: een openbare voorziening waar het elektrische voertuig kan worden opgeladen, voorzien van één of meerdere laadpunten.
- f. 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.

- g. Opladen: het opladen van de batterij van het Elektrisch voertuig met elektriciteit, waarbij de stekker in het Oplaadpunt en in het Elektrisch voertuig zit en het laadproces actief is of maximaal 1 uur geleden actief was.
- h. Actief laadproces: het opladen waarbij sprake is van toevoer van elektriciteit naar de batterij van het Elektrisch voertuig of een tijdelijk gepauzeerde toevoer van elektriciteit naar de batterij van het Elektrisch voertuig ten behoeve van 'slim laden';
- i. 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;
- j. Bezettingsgraad Oplaadobject: gerealiseerde connectietijd per Oplaadobject in drie voorgaande kalendermaanden / totale tijd in drie voorgaande kalendermaanden * aantal laadpunten op het Oplaadobject of cluster van Oplaadobjecten.
- k. Laadkaart: een document dat door het College is vastgesteld waarop op wijk- of gemeenteniveau meerdere Oplaadlocaties zijn aangegeven die de gemeente in te toekomst beoogd te gebruiken voor het uitbreiden van het aantal Oplaadlocaties.
- l. Beheerder: een partij die op grond van een aanbesteding een overeenkomst met MRA-E heeft gesloten inzake plaatsing, beheer en/of exploitatie van Oplaadobjecten.
- m. Netbeheerder: een regionale netbeheerder die op grond van de Elektriciteitswet of de opvolger van deze wet is aangewezen en belast met het beheer van het netwerk waarmee elektriciteit getransporteerd wordt en met de verzorging van de aansluitingen op dat net.
- n. Gebruiker: een particulier die aantoonbaar beschikt of gaat beschikken over een Elektrisch voertuig en woonachtig en/of werkzaam is in de gemeente.
- o. Verzoek: een middels het webformulier van MRA-E ingediend verzoek van Gebruiker om een extra Oplaadobject te realiseren dan wel een door het College of Beheerder kenbaar gemaakt verzoek tot realisatie van een extra oplaadobject.
- p. Indiener: Gebruiker die een Verzoek heeft ingediend bij het College.

Artikel 2 Samenwerking MRA-E

Voor het stimuleren van elektrisch vervoer en de realisatie van Oplaadlocaties is de gemeente een samenwerking aangegaan met MRA-E. De samenwerking heeft betrekking op de procedure van het behandelen van een verzoek, de locatiebepaling, de inkoop van oplaadobjecten en het bijbehorend beheer, onderhoud en diensten en de onderlinge afspraken over de verdeling van de bijbehorende werkzaamheden. De 'Voorwaarden deelname inkoop oplaadinfrastructuur MRA-Elektrisch 2019' of een opvolger van deze voorwaarden zijn hierbij van toepassing.

Artikel 3 Laadkaart

De College heeft volgens prognose tot 2025 een Laadkaart vastgesteld. In de laadkaart zijn de locaties voor de binnenstad nog niet opgenomen. De reden hiervoor is dat het parkeerbeleid voor de binnenstad zal worden herzien. De nieuwe aanvragen zullen per aanvraag worden geoordeeld. Bij het opstellen van een Laadkaart zijn voor de locatiebepaling van en besluitvorming over de verschillende Oplaadlocaties met bijbehorende parkeerplaatsen de artikelen 5, 6 en 7 van toepassing.

Artikel 4 Verzoek

Het Verzoek voor plaatsing van een Oplaadobject kan zowel uitgaan van een Gebruiker als van het College en de Beheerder.

Verzoek gebruiker

Voor een Verzoek dat is ingediend door een Gebruiker gelden voorwaarden voor een ontvankelijk verzoek. Het uitgangspunt is dat iedereen die over een Elektrisch voertuig beschikt of gaat beschikken, de mogelijkheid moet hebben om zijn/haar voertuig te kunnen opladen binnen een loopafstand van 250 meter van zijn/haar woning, deelauto-standplaats of bedrijf. Zo kan iedereen die

in de gemeente woont of werkt, dan wel een deelautodienst aanbiedt of wil bieden een verzoek indienen om het openbare laadnetwerk in de buurt van het woon- of werkadres of ten behoeve van een deelauto-dienst uit te breiden. Dit verzoek wordt gedaan door het daarvoor bedoelde webformulier in het digitaal portaal van MRA-E in te vullen.

De ontvankelijkheid van een Verzoek van een Gebruiker, dat via het portaal wordt ingediend, wordt getoetst aan de voorwaarden die zijn opgenomen in bijlage 1 'Voorwaarden Verzoek Gebruiker 2019' dan wel een opvolger van deze voorwaarden.

De gemeente of MRA-E namens de gemeente beoordeelt binnen 10 werkdagen het Verzoek op ontvankelijkheid namens het College. Bij niet ontvankelijkheid wordt het Verzoek niet geaccepteerd. De gemeente of MRA-E namens de gemeente bericht de Indiener hierover.

Verzoek college

Een Verzoek van het College hangt samen met de wens om op een specifieke locatie een oplaadobject te realiseren. Het College maakt het Verzoek bekend bij MRA-E.

Een Verzoek dat samenhangt met het (hoge) gebruik wordt getoetst aan de voorwaarden in bijlage 3 'Voorwaarden data-gestuurd bijplaatsen 2021' dan wel een opvolger van deze voorwaarden.

Bij een Verzoek over een specifieke locatie wordt door MRA-E beoordeeld of het Verzoek past binnen de overeenkomst met beheerder en welke voorwaarden hieraan verbonden zijn. MRA-E adviseert hierover binnen 15 werkdagen aan de gemeente.

Verzoek Beheerder of MRA-E

Een Verzoek van een Beheerder of MRA-E hangt samen met het (hoge) gebruik van een bestaand Oplaadobject. De Beheerder kan een Verzoek via MRA-E indienen bij de gemeente. Het verzoek wordt getoetst aan de voorwaarden in bijlage 3 'Voorwaarden data-gestuurd bijplaatsen 2021' dan wel een opvolger hiervan.

Artikel 5 Locatiebepaling

Na acceptatie van een verzoek wordt door de gemeente of door MRA-E namens de gemeente binnen 10 werkdagen een voorlopige Oplaadlocatie gekozen voor het realiseren van een Oplaadobject. Indien een Laadkaart is vastgesteld wordt in principe een Oplaadlocatie op deze Laadkaart gekozen.

De keuze voor een Oplaadlocatie hangt af van bepaalde criteria. Daarnaast wordt ook uitgegaan van een aantal voorwaarden wat betreft de plaatsing van een Oplaadobject. De criteria en voorwaarden zijn in bijlage 2 'Eisen en criteria locatiebepaling laadpalen 2021' nader gespecificeerd.

Artikel 6 Advisering, inspraak en besluitvorming

MRA-E toetst de voorlopige oplaadlocatie aan het bepaalde in artikel 4, overlegt met de Beheerder en Netbeheerder en adviseert het college binnen 15 werkdagen over de voorlopige locatie.

Het College bepaalt binnen 10 werkdagen na ontvangst van het advies van MRA-E over de voorlopige locatie. Als de voorlopige locatie door het College is bepaald worden de direct omwonenden binnen 10 werkdagen geïnformeerd over de beoogde locatie.

Gedurende een termijn van 2 weken worden de direct omwonenden in de gelegenheid gesteld om hierop te reageren (inspraak). Daarna beslist het College binnen 10 werkdagen over de definitieve Oplaadlocatie.

Indien door een omwonende middels inspraak een alternatieve locatie wordt aangedragen, zal hierover opnieuw advies worden gevraagd bij MRA-E, de Beheerder en netbeheerder. In dergelijke gevallen wordt door MRA-E binnen 15 werkdagen opnieuw advies uitgebracht aan het College. Vervolgens bepaalt het College binnen 10 werkdagen de definitieve locatie. De indieners van de inspraakreactie worden over dit besluit geïnformeerd.

Nadat het College heeft ingestemd met de definitieve locatiebepaling, zullen in de openbare ruimte in principe twee parkeervakken worden gereserveerd voor het laden van een Elektrisch voertuig. Deze reservering vindt plaats middels een verkeersbesluit volgens een procedure op grond van de wegverkeerswetgeving. Het College neemt het verkeersbesluit binnen 10 werkdagen na het besluit over de definitieve locatiebepaling.

Artikel 7 Parkeren in blauwe zone

In gebieden waar een blauwe zone is ingevoerd, gelden de restricties vanwege de blauwe zone niet voor een oplaadlocatie. Dit wordt op de oplaadlocatie aangegeven door geen blauwe belijning toe te passen.

In het geval dat er een snellaadpaal wordt geplaatst, blijven de restricties vanwege de blauwe zone wel gelden. Dit wordt op de oplaadlocatie aangegeven door wel blauwe belijning toe te passen.

Artikel 8 Handhaving

Het college ziet toe op het juiste gebruik van de aangewezen oplaadpunten. Een oplaadpunt is in gebruik als een elektrisch voertuig met de kabel daarop is aangesloten. Als dit niet het geval is, kan de gemeente handhavend optreden.

Artikel 9 Aansprakelijkheid

De beheerder is aansprakelijk voor alle schade die door het plaatsen en het gebruik van de oplaadpaal aan derden wordt veroorzaakt. Gemeente Montfoort is op geen enkele manier aansprakelijk voor eventuele schade die door de oplaadpaal, alsmede het gebruik daarvan, is veroorzaakt. De beheerder vrijwaart hiervoor de gemeente. Dit wordt in een overeenkomst tussen gemeente en beheerder vastgelegd. De beheerder verzekert zich voor eventuele schade voor minimaal een bedrag van € 1.000.000,- per gebeurtenis.

Artikel 10 Private kabels en laadpunten

Kabels, laadpunten en/of laadpalen die verbonden of aangesloten zijn op de eigen elektrische installatie van woningen, bedrijven of andere gebouwen (Verlengde Private Aansluitingen, of VPA's), zijn niet toegestaan in de openbare ruimte.

Artikel 11 Hardheidsclausule

Het college kan in bijzondere gevallen afwijken van de beleidsregels, indien toepassing hiervan leidt tot onredelijkheid en onbillijkheid van overwegende aard.

Artikel 12 Inwerkingtreding

Deze beleidsregel treedt in werking de dag na bekendmaking daarvan.

Artikel 13 Citeertitel

Deze beleidsregel wordt aangehaald als Beleidsregel publieke oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen gemeente Montfoort 2022.

Ondertekening

Vastgesteld door het college op 31 maart 2022

de griffier,

Eva van der Voorde

de voorzitter,

mr. P.J. van Hartskamp-de Jong

Bijlage 1

Voorwaarden beoordeling Verzoek Gebruiker 2019:

1. Indiener beschikt niet over een eigen terrein waarop het Elektrisch voertuig geparkeerd kan worden. Onder eigen terrein vallen ook (VvE) parkeerplaatsen en/of de (verplichte) mogelijkheid tot het huren/kopen van een parkeerplaats in combinatie met een woning;
2. Indiener beschikt over een parkeervergunning (indien van toepassing) in het betreffende vergunningsgebied of komt hiervoor in aanmerking;
3. Indiener woont of werkt minimaal 18 uur per week in de gemeente Montfoort (aantoonbaar);
4. Indiener beschikt over een Elektrisch voertuig. Indiener moet dit aantonen door middel van een (voorlopige) koop- of leaseovereenkomst, eigendomsbewijs of document met vergelijkbare bewijskracht. Het document moet aantonen dat de indiener de beschikking heeft tot het Elektrische voertuig;
5. Per Elektrisch voertuig kan maximaal één verzoek worden ingediend.

Daarnaast worden de volgende afwegingen gemaakt:

1. Indien al één of meer Oplaadobjecten aanwezig zijn binnen 250 meter loopafstand, wordt indiener verwezen naar dit Oplaadobject indien de bezettingsgraad van dat Oplaadobject gemiddeld minder dan 50% bedroeg.
2. Indien er één parkeervak is gereserveerd, wijst het college een tweede parkeervak aan indien de Bezettingsgraad van het reeds gereserveerde parkeervak hoger dan 40% is gedurende twee voorgaande maanden of langer;
3. Indien in de buurt al nieuwe Oplaadobjecten in procedure zijn (na akkoord gemeente) wordt hiernaar verwezen, mits deze locatie binnen de gestelde loopafstand is gelegen.
4. Indien zich meerdere afgewezen verzoeken in de buurt van het aangevraagde Oplaadobject bevinden, kan het nieuwe Verzoek een overweging zijn om een nieuw locatievoorstel op te stellen.

Bijlage 2

Eisen en criteria locatiebepaling laadpalen 2021

Eisen en criteria van MRA-Elektrisch en gemeenten bij het aanwijzen van een locatie voor een publieke laadpaal of het opstellen van een laadkaart.

Nadat de gemeente een verzoek van een (aanstaande) e-rijder of een datagestueerd verzoek ontvangt en deze goedkeurt, is het belangrijk een geschikte locatie te kiezen voor het realiseren van een laadpaal. Wanneer locatiebepaling proactief gebeurt en dus op basis van een laadkaart, gelden dezelfde criteria en eisen.

Bij de keuze voor een locatie dient er met een aantal veiligheids- en technische aspecten rekening gehouden te worden. Goed geplaatste laadpalen lopen ook minder risico op aanrijdingen en kunnen met minder moeite gerealiseerd worden.

Ook kan de locatie zodanig gekozen worden dat de gebruikersgroep die bediend wordt met de laadpaal zo groot mogelijk is. Het beoogt een betere acceptatie van laadpalen (er worden geen palen neergezet die nauwelijks gebruikt worden) en effectief gebruik van de openbare ruimte omdat met minder laadpalen meer mensen bediend kunnen worden. Daarnaast is deze benadering ook goed voor de exploitant, omdat zo een laadpaal een betere business case heeft.

Tezamen helpen de verschillende soorten eisen en criteria om de (maatschappelijke) kosten van de ontwikkeling van elektrisch vervoer te beheersen.

De laadpaal wordt geplaatst in het midden tussen twee parkeerplaatsen. Om doorlooptijden te versnellen en de kwaliteit van de laadlocaties te verhogen, dient bij het kiezen van een nieuwe oplaadlocatie rekening gehouden te worden met verschillende eisen en criteria. We maken een onderscheid tussen eisen en criteria voor de keuze van de locatie. Alle locaties moeten aan de eisen voldoen. De criteria sturen de afweging voor de juiste locatie. De eisen criteria zijn geordend volgens onderstaande thema's. Daarnaast zijn achteraan dit document een aantal veel voorkomende opstellingsvoorbeelden ingevoegd.

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 Opladobjecten in plaats van laadpalen.

1.1 Strategische locatie

Criteria

- Meerdere typen gebruikers mogelijk (woon + werk + bezoek);
- Zichtbaarheid/vindbaarheid;
 - Einde van de straat is zichtbaarder dan midden in de straat;
 - Aan doorgaande weg is zichtbaarder/meer gebruikers dan aan niet-doorgaande weg;
- Invloed op parkeerdruk;
 - Het belang van het efficiënt kunnen gebruiken van een openbaar oplaadnetwerk prevaleert boven een eventuele lokale parkeerdruk, waarbij;
 - Een elektrisch voertuig veelal in de plaats komt van een regulier voertuig, zodat de parkeerdruk in dat geval in principe gelijk blijft;
 - Gezien de continue uitbreiding van het aantal laadvoorzieningen binnen de gemeente een verschuiving van parkeerdruk aannemelijk is in een ruimere omgeving (wijkniveau);
 - In de eerste instantie wordt één parkeervak gereserveerd voor het laden en pas als er vraag naar is wordt de tweede parkeervak ingericht.
- Hoge bewonersdichtheid;
- Weinig woningen met eigen parkeervoorziening in de buurt;
- Mogelijkheid tot uitbreiding naar laadplein;
- 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;
 - (i) Parkeerplein: Parkeervakken tegenover elkaar, vanaf 4 parkeervakken;
 - (ii) Haaksparkeren;
 - (iii) Langsparkeren;
 - (iv) Schikstroken.

1.2 Installatie & onderhoud

Eisen oplaadpaal

1. De oplaadpaal moet voldoen aan de elektrotechnische eisen die zijn gesteld voor veiligheid in de NEN 1010, NEN 3140, aan APV (art. 2.10A en 2.19), en aan de technische randvoorwaarden genoemd in bijlage 1 behorende bij deze beleidsregels.
2. De oplaadpaal heeft een beschermend omhulsel van minimaal dichtheidsklasse IP 54 en is voorzien van een CE markering.
3. De oplaadpaal is inter-operabel conform de landelijke en internationale afspraken, waaronder de uitwisselbaarheid van laadpassen en het gebruik van standaard stekkers (aansluitpunt type 2, mode 3).
4. De oplaadpaal moet voorzien zijn van twee of meer aansluitpunten.
5. Bij plaatsing in een beschermd stads- of dorpsgezicht kan de gemeente advies vragen aan de welstandscommissie.

Overige eisen

- Onderhoud en installatie moet veilig uitgevoerd kunnen worden (gelet op oriëntatie ten opzichte van verkeersstromen);
- Oplaadobject dient in het midden tussen twee vakken geplaatst te worden;
- Oplaadobject dient op gelijke hoogte (+/- hoogte trottoir) met de parkeervakken geplaatst te worden;
- Oplaadobject dient op gemeentegrond geplaatst te worden;
- Rondom de Oplaadobject dient tenminste 50cm ruimte voor onderhoud beschikbaar te zijn;
- Het Oplaadobject dient minimaal even ver van de boom te staan als de kruin van de boom breed is met een minimum van 1 meter;
- Openbreken van een betonnen- of asfalt weg is niet mogelijk. Boringen onder een betonnen- of asfaltweg zijn alleen mogelijk tot 6 meter;
- Indien wel in groenstrook gewenst dient de gemeente zorg te dragen voor;
 - Het op eigen kosten aanbrengen van verharde ondergrond rondom het Oplaadobject (bijvoorbeeld rij stoeptegels). Werkzaamheden kunnen tegen meerwerkkosten worden uitgevoerd door exploitant;
 - Het op eigen kosten vrijhouden van minimaal 50 cm bosschages/groenwerk rondom de het Oplaadobject. Werkzaamheden kunnen initieel kosteloos door exploitant worden uitgevoerd;
- Oplaadobject dient niet aanrijdgevoelig opgesteld te worden;
 - Minimale afstand vanaf stoeprand: 1 stoeptegel + band (+/- 45 cm);
 - Indien toch gekozen wordt voor locatie met aanrijdrisico, dan 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 soort aanrijdbeveiliging wenst kan de gemeente hier zelf zorg voor dragen of de exploitant kan een andere optie aanrijdbeveiliging tegen een meerprijs laten 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

- 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;
- Het voorkomen van beschadiging van boomwortels en bomen, niet onder de kruin van een boom;
- Niet tussen het struikgewas of (boom)wortels;
- Werkzaamheden dienen op gemeentegrond uitgevoerd te kunnen worden;
- Laadpalen kunnen niet worden geplaatst op een schuin talud.

1.3 Gebruiksvriendelijkheid & veiligheid

Eisen

- Minimale doorgang van het trottoir na plaatsing Oplaadobject: 120 cm (4 stoeptegels 30 x 30 cm);
 - 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.
 - 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;
 - 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 voorkomen van Oplaadobjecten in gebieden met een afwijkend parkeerregime (zoals blauwe-zones, winkelstraten of andere locaties met een parkeerduurbepanking);
- 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, struiken, bomen en straatmeubilair;
- Houd rekening met de toegankelijkheid van het laadobject voor minder valide e-rijders;
 - Zo mogelijk bij een reeds aanwezige gereserveerde mindervalide parkeerplaats;
 - Bij voorkeur niet midden tussen andere parkeervakken (i.v.m. ruimte voor uitstappen);
 - Bij voorkeur zo dicht mogelijk in de buurt van meest gebruikte bestemming.

1.4 Vergunningscriteria

Onderstaand het type vergunningen (inclusief doorlooptijden) waarmee rekening gehouden dient te worden in de locatiekeuze. Des te meer vergunningen noodzakelijk zijn, des te langer de doorlooptijd is tot realisatie Oplaadobject en des te hoger de onzekerheid over het verkrijgen van de nodige vergunningen.

- Tracélengte & wegoversteken (40 werkdagen);
- WIOR (>25m). WIOR staat voor Werken in de Openbare Ruimte. Er is een vergunning nodig als u de grond gaat openbreken;
- 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 over 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 klik melding voor nodig, omdat er wordt gekeken of er geen leidingen in de grond worden geraakt;
- Bodemonderzoek/vervulde grond/BUS-melding (=Besluit Uniforme Sanering)
- Verkeersplan (omleiding);
- Rijkswaterstaat en waterschappen (40-65 werkdagen);
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;
Rijkswegen;
Van oktober tot april dijksluiting;
- Zakelijk recht (maatwerk);
Kruising privaat terrein;
Recht van overpad;
Recht van opstal.

1.5 Laadkaarten

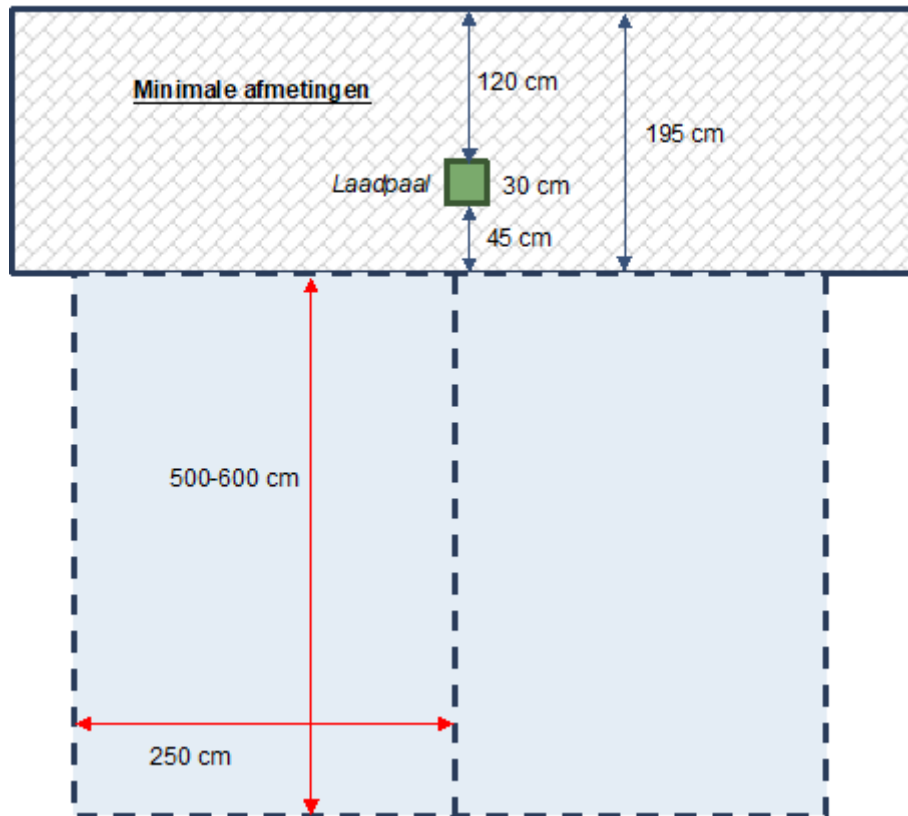
Bij het opstellen van laadkaarten wordt een locatievoorstel niet naar aanleiding van een verzoek van een inwoner of bedrijf opgesteld. Hierdoor is bij de locatiebepaling het adres van het bedrijf of de inwoner niet vanzelfsprekend het startpunt voor het aanwijzen van een nieuwe laadlocatie. Ook is niet 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:

- Binnen door gemeente bepaalde reële loopafstand (zie beleidsregels) van potentiële vraag vanaf het woon- of werkadres van bewoners of forenzen;
- 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;
- Laadpalen mogen worden geplaatst in een blauwe zone wanneer de dominante laadbehoefte van bezoekers komt (~2 uur parkeren is dan acceptabel), plaatsen in blauwe zones wordt vermeden wanneer de laadvraag van bewoners en forenzen komt;
- Bij locatiebepaling van meer dan één Oplaadobject hanteren we 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) Voldoende aantal parkeerplekken in de wijk zodat er nog voldoende parkeerruimte is voor fossiele voertuigen;
- 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 200-300m niet in geding komt), dan heeft dit de voorkeur;
- Concentratie of dekking: eerst zorgen voor een dekkend netwerk en dan pas clusteren.

1.6 Opstellingsvoorbeelden

Onderstaande opstellingsvoorbeelden zijn een concrete toepassing van de verschillende criteria en eisen, ze maken op zich geen onderdeel uit van het toetsingskader.

#1 - Opstellingsvoorbeeld: plaatsing Opladobject op trottoir



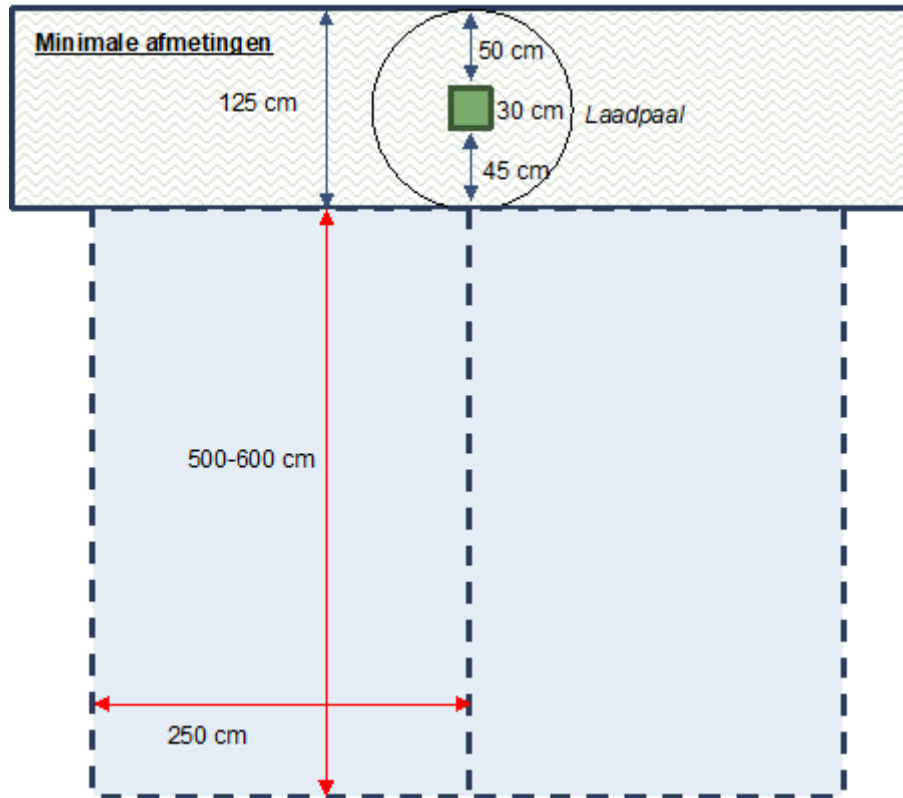
Toelichting minimale afmetingen zoals weergegeven in afbeelding:

- Minimale afmetingen parkeervak: 500 x 250 cm¹;
- Lengte bestelbussen: ~600 cm;
- Minimale doorloopruimte o.b.v. beleidsregels: 120 cm (+/- 4 stoeptegels);
- Oppervlak Opladobject: ~1 stoeptegel² (30 x 30 cm);
- 50 cm ruimte rondom om de Opladobject voor werkzaamheden;
- Minimale afstand tussen Opladobject en parkeervak: +/- 45 cm (1 stoeptegel + trottoirband) ;
- Let op: in nieuwbouwwijken kom het steeds vaker voor dat een stoep een afmeting heeft van max. 180 cm, in dit geval kan overwogen worden om toch de afstand van parkeervak tot laadpaal in te korten teneinde wel de beoogde doorloopruimte van 90 - 120 cm te bereiken, dit dient per geval te worden beoordeeld.

¹ Bron: ASVV (CROW) 2012

² De breedte/diepte van de laadpalen varieert maar is doorgaans tussen de 20-25 cm.

#2 - Opstellingsvoorbeeld #2: plaatsing Oplaadobject op vrije / groene ruimte

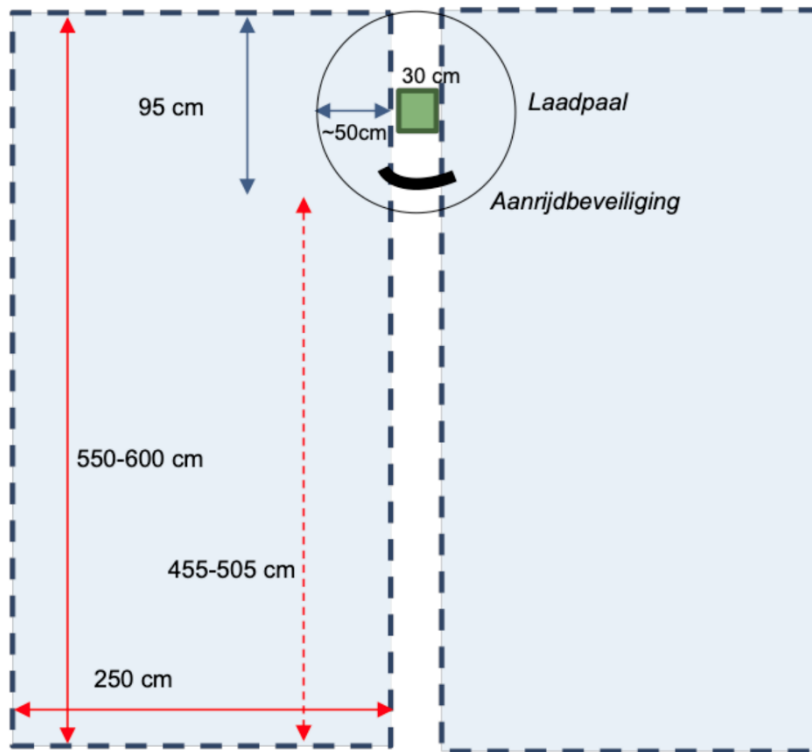


Toelichting minimale afmetingen zoals weergegeven in afbeelding:

- Minimale afmetingen parkeervak 500 x 250 cm;
- Lengte bestelbussen: ~600 cm;
- Minimale doorloopruimte o.b.v. beleidsregels 120 cm (+/- 4 stoeptegels);
- Oppervlak Oplaadobject ~1 stoeptegel (30 x 30 cm);
- 50 cm ruimte rondom om de Oplaadobject voor werkzaamheden;
- Minimale afstand tussen Oplaadobject en parkeervak: +/- 45 cm (1 stoeptegel + trottoirband).

#3 - Opstellingsvoorbeeld: plaatsing Oplaadobject in parkeervak (incl. aanrijdbeveiliging)

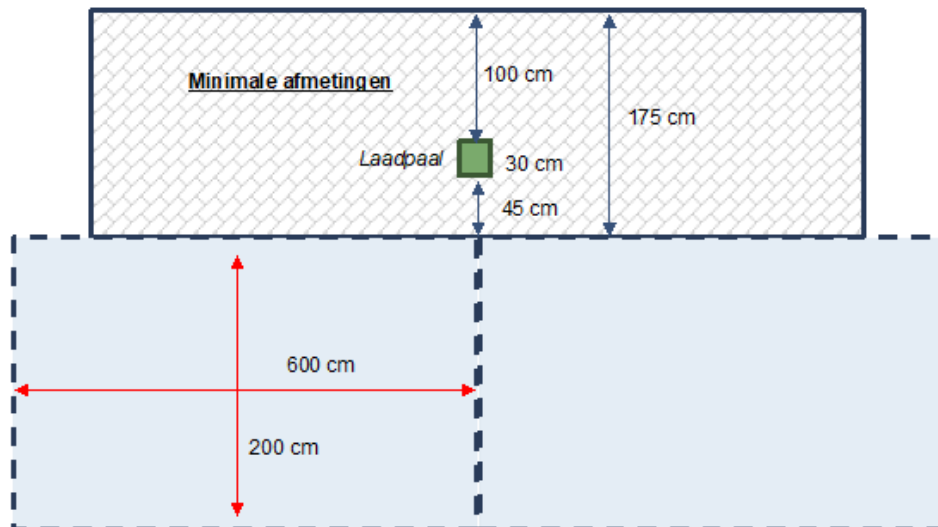
Minimale afmetingen



Toelichting minimale afmetingen zoals weergegeven in afbeelding:

- Minimale afmetingen parkeervak 500+50 x 250 cm, -, 50 cm extra i.v.m. oversteek voertuig uit parkeervak;
- Lengte bestelbussen: ~600 cm;
- Oppervlak Oplaadobject ~1 stoeptegels (30 x 30 cm);
- 50 cm ruimte rondom Oplaadobject voor werkzaamheden.

#4 - Opstellingsvoorbeeld: plaatsing Oplaadobject bij langs parkeervakken



Toelichting minimale afmetingen zoals weergegeven in afbeelding:

- Minimale afmetingen parkeervak: 200 x 600 cm;
- Lengte bestelbussen: ~600 cm;
- Minimale doorloopruijnte o.b.v. beleidsregels: 120 cm (+/- 4 stoeptegels), hier is de uitzondering voor minimaal 90 cm toegepast;
- Oppervlak Oplaadobject: ~1 stoeptegel (30 x 30 cm);
- 50 cm ruimte rondom om de Oplaadobject voor werkzaamheden;
- Minimale afstand tussen Oplaadobject en parkeervak: +- 45 cm (1 stoeptegel + trottoirband).

Bijlage 3

Voorwaarden data-gestuurd bijplaatsen 2021

Een data-gestuurd Verzoek wordt geaccepteerd indien voldaan wordt aan de volgende voorwaarden:

- Monitoringdata toont aan dat een Opladobject,
 - een gemiddeld maandelijks afzetvolume heeft van meer dan 1.000 kWh over een periode van drie voorgaande maanden én;
 - een gemiddelde Bezettingsgraad heeft van 40% of meer.
- Binnen 200 meter loopafstand van het betreffende Opladobject is geen ander Opladobject in procedure zijn (na akkoord gemeente);
- Binnen 200 meter loopafstand van het betreffende Opladobject is geen ander Opladobject in bedrijf dat,
 - een gemiddeld maandelijks afzetvolume heeft van minder dan 1.000 kWh over een periode van drie voorgaande maanden of;
 - een gemiddelde Bezettingsgraad heeft van 40% of minder.