

# Beleidsregels plaatsen laadpalen voor elektrische voertuigen op openbaar terrein gemeente Meierijstad 2026 -2030

## Aanleiding

In het Klimaatakkoord is de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) vastgesteld. Hierin is opgenomen dat de ontwikkeling van laadinfrastructuur geen belemmering mag vormen voor de groei van het aantal elektrische auto's. Het voorzien in voldoende openbare laadpunten is cruciaal omdat bezitters van elektrische voertuigen zonder eigen laadvoorziening geen adequate alternatieve energievoorziening hebben. Deze ontwikkelingen vragen om de benodigde laadinfrastructuur. Daarnaast wordt hiermee voorkomen dat een gebrek aan openbare laadvoorzieningen de aanschaf van elektrische voertuigen gaat ontmoedigen.

Met de groei van het aantal elektrische voertuigen en de ambitie om een duurzame mobiliteitstransitie te realiseren, staat onze gemeente voor de uitdaging om een robuust en toekomstbestendig netwerk van laadinfrastructuur te ontwikkelen. De Nationale Agenda Laadinfrastructuur vraagt van decentrale overheden een proactieve rol in de grootschalige uitrol van publieke laadinfrastructuur.

Om gemeenten beter in staat te stellen de doelstellingen uit de Nationale Agenda Laadinfrastructuur te halen heeft de provincie Noord-Brabant op 21 juli 2024, namens alle Brabantse gemeenten, waaronder Meierijstad, een concessieovereenkomst gesloten met een laapaalexploitant, Charge Point Operator (CPO), om de uitrol van laadpalen in goede banen te leiden. Deze overeenkomst is in 2025 geëvalueerd en aangepast. Daaruit kwam voort dat bezwaren op verkeersbesluiten voor laadpalen een belemmering vormen voor de uitvoering van de NAL.

Verkeersbesluiten zijn ontvankelijk voor bezwaar bij de bezwarencommissie en beroep bij de rechtbank. Voor een zorgvuldige behandeling van de bezwaren is gebleken dat in Meierijstad behoefte is aan een toetsingskader voor de locatiekeuze van een laadpaal. De beleidsregels in dit stuk bieden het toetsingskader voor de locatiekeuze van een laadpaal.

## Inhoud

Aanleiding.....	2
Hoofdstuk 1: Inleiding en context van het nieuwe laadbeleid .....	4
1.1 Opgave .....	4
1.2 Doelstelling en scope van het beleid .....	4
1.3 Collectieve aanpak .....	5
Hoofdstuk 2: Plaatsingscriteria.....	7
2.1 Waar en wanneer in het netwerk van laadpalen wordt een laadpaal bijgeplaatst?. 7	
2.2 Overige gronden voor het plaatsen van een laadpaal.....	9
2.3 Criteria aan de te reserveren parkeerplaatsen voor een laadpaal.....	10
Hoofdstuk 3: Welke procedure wordt gevolgd na de locatiekeuze om de laadpaal op straat te realiseren? .....	12
Bijlage 1 Rolverdeling.....	14
Bijlage 2 Kernonderdelen van beleid tot plaatsing. ....	16
Bijlage 3 Rekenvoorbeeld bezettingsgraad.....	18

# Hoofdstuk 1: Inleiding en context van het nieuwe laadbeleid

Volgend uit de Nationale Agenda Laadinfrastructuur NAL heeft de gemeente Meierijstad tot 2030 een taakstelling van 791 locaties met twee laadpunten. Omdat het plaatsen van laadpalen;

- ten koste gaat van openbare parkeerplaatsen;
- niet alle laadpalen in een keer geplaatst kunnen worden vanwege de beschikbaarheid van laadpalen en personeel om deze te plaatsen;
- het niet rendabel is om meer laadpalen aan te leggen dan op grond van het aantal elektrische auto behoefte aan is;
- niet alle parkeerplaatsen geschikt zijn voor het laden van elektrische auto's;

bieden deze beleidsregels het toetsingskader voor het plaatsen van laadpalen.

Niet alle laadpalen worden vanuit hetzelfde doel geplaatst. Hier wordt op ingegaan in hoofdstuk 1. Ook heeft iedere betrokken partij andere verantwoordelijkheden bij de uitvoering van dit beleid. In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op plaatsingscriteria van elektrische laadplaatsen. In hoofdstuk 3 worden de procedures rondom de plaatsing behandeld.

## 1.1 Opgave

De realisatie van openbare laadpalen gaat op;

- basis van gebruiksanalyse van bestaande laadpalen;
- voorspellingen over het bezit van en het aantal bezoekers met een elektrisch voertuig in een deelgebied;
- op basis van strategische overwegingen een locatie aanwijzen voor het realiseren van een openbare laadpaal, de zogenaamde “strategische laadpaal”, dit betreft o.a. laadpalen voor deelauto's en laadpalen voor gehandicaptenparkeerplaatsen. Dit is maatwerk.

## 1.2 Doelstelling en scope van het beleid

Dit beleid biedt houvast voor de ontwikkeling, implementatie, en het beheer van laadinfrastructuur in onze gemeente van 2026 tot 2029.

Om de opgave van 791 laadpalen in Meierijstad te halen zet de gemeente voor laadinfrastructuur in op:

- efficiënte;
- duurzame;
- gebruiksvriendelijke;
- kansen voor inwoners en ondernemers.

Bovenstaande kan het beste bereikt worden door:

1. Laadvraag- en aanbod in balans te houden.
2. Inpassing in de bestaande situatie op straat te maken.
3. Laden vanuit eigen perceel naar een auto die in de openbare ruimte geparkeerd staat wordt niet toegestaan omdat dit een ontoelaatbare beperking van schaarse parkeerruimte inhoudt en kan leiden tot ongewenste en gevaarlijke situaties.

### 1.3 Collectieve aanpak

In samenwerking met de provincies Noord-Brabant en Limburg, en onder de samenwerkingsregio RAL-zuid, wordt medio 2024-2028 een collectieve aanpak voor publieke laadinfrastructuur geïmplementeerd. Binnen deze collectieve aanpak heeft elke partij zijn eigen rol, zie bijlage 1.

Deze aanpak omvat vijf kernonderdelen:

1. Collectieve Concessie
2. Plankaart en locatiekeuze
3. Participatietool\*
4. Realisatieportaal
5. Monitoringstool

Deze kernonderdelen worden verder toegelicht in Bijlage 2.

Het toetsingskader voor het plaatsen van laadpalen heeft betrekking op de plankaart, locatiekeuze en participatietool.

\* Omdat in Meierijstad onvoldoende keuzemogelijkheden om zinvol inspraak te kunnen verlenen wordt niet gebruik gemaakt van de participatietool.

## Hoofdstuk 2: Plaatsingscriteria

Eerst wordt behandeld waar en wanneer in het netwerk van elektrische laadpalen een laadpaal wordt bijgeplaatst en vervolgens welke uitzonderingsgronden er zijn. Daarna wordt ingegaan op de eisen die aan een te reserveren parkeerplaats worden gesteld.

### 2.1 Waar en wanneer in het netwerk van laadpalen wordt een laadpaal bijgeplaatst?

In de samenwerkingsovereenkomst tussen de provincie en de Charge Point Operator (CPO) is bepaald dat de standaard analyse wordt gebruikt met rasters van 500×500-meter. Deze rasters worden gebruikt als basis voor de laaddrukanalyse. In 2025 is na plaatsingsronde 3, deze standaard analyse geëvalueerd en uitgebreid. Uit de evaluatie bleek dat het beter is om tot een dichter netwerk van laadpalen te komen. Daarom worden vanaf plaatsingsronde vier door de CPO, subrasters van 250×250-meter operationeel gebruikt.

Vattenfall en de provincies hebben na evaluatie als volgt overeengekomen:

*“Op 21 juli 2024 sloot de provincie Noord-Brabant, namens alle Brabantse gemeenten, waaronder Meierijstad een concessieovereenkomst met de Charge Point Operator (CPO) voor een gestructureerde uitrol van laadpalen. De uitrol van laadpalen vindt plaats op basis van de werkelijke prestaties van het huidige laadpalennetwerk. Op de plekken waar laadpalen veel bezet zijn worden nieuwe laadpalen geplaatst. Zo wordt de laadzekerheid voor EV-rijders geborgen. Om te bepalen op welke plekken nieuwe laadpalen worden geplaatst wordt een laaddruk analyse uitgevoerd. Hiervoor wordt gebruikt gemaakt van rasters van 500 bij 500 meter. Deze rasters worden gebruikt als basis voor de laaddrukanalyse. Uit een evaluatie bleek dat de grote raster op verschillende plekken te grofmazig bleken om lokale pieken in de laaddruk goed te detecteren. Zodoende wordt er een tweede analyse uitgevoerd in rasters van 250 bij 250 meter om het laadnetwerk verder te verdichten en laadzekerheid voor EV-rijders voldoende te borgen.”*

De CPO kiest welke locaties uit de plankaart gerealiseerd worden. De gemeente toetst het verzoek aan deze beleidsregels. De locaties worden geplaatst op basis van een laaddrukanalyse en een standaardselectieprocedure. Locaties met het grootste gebruik worden als eerste uitgebreid.

De laaddruk in een bepaald raster (vierkant) te bepalen wordt als volgt beoordeeld:

#### **1. Gemiddelde bezetting per uur per weekdag;**

Voor elke maand wordt per uur en per weekdag gekeken naar de gemiddelde bezetting van alle publieke laadpalen in het raster.

## 2. Selectie van piekuren:

Uit deze gegevens worden de drie uren met de hoogste gemiddelde bezetting geselecteerd. Deze worden beschouwd als de piekuren van die maand;

## 3. Gerealiseerde bezetting:

Het gemiddelde van deze drie piekuren vormt de gerealiseerde bezetting voor de maand;

## 4. Berekening van laaddruk:

De gerealiseerde bezetting wordt gedeeld door de maximaal toegestane bezetting. Deze toegestane bezetting is afhankelijk van het aantal laadpalen in het raster, zoals vastgelegd in onderstaande referentietabel;

Aantal laadpunten in gebied	Maximaal toegestane bezetting
t/m 3	50%
4 t/m 6	60%
7 t/m 10	70%
11 t/m 15	80%
16 t/m 25	85%
26 t/m 35	90%
Vanaf 35	95%

## 5. Norm voor bijplaatsing:

- Als de laaddruk groter is dan 1,0 gedurende minimaal drie maanden, of
- Als de laaddruk in één maand groter is dan 1,6 is het wenselijk om extra laadcapaciteit bij te plaatsen.

## 6. Bezetting per laadpaal:

Een laadpaal telt pas als 100% bezet als beide laadpunten gedurende het hele uur bezet zijn door een elektrische auto. De bezetting wordt dus per laadpaal berekend, niet per laadpunt afzonderlijk.

## 7. Geen directe invloed van incidentele pieken:

De drie piekuren zijn niet gebaseerd op éénmalige hoge bezetting, maar op het gemiddelde van alle laadpalen op dat tijdstip gedurende de maand. Dit voorkomt dat incidentele drukte direct leidt tot bijplaatsing.

Zie voor voorbeeldberekening bijlage 3.

## 2.2 Overige gronden voor het plaatsen van een laadpaal

Niet alleen wordt gekeken naar het gebruik van laadpalen maar ook naar het netwerk van laadpalen en of er verzoeken zijn van toekomstige elektrische rijders.

### 1. Verzoeken/signalen van EV-rijders

Indien er een verzoek van een EV-rijder is ontvangen, wordt bijgeplaatst indien er per jaar meer wordt geladen dan 7000 kWu per jaar op de dichtstbijzijnde laadpaal vanaf het adres van de verzoeker. Indien dat het geval is, kiezen we de dichtstbijzijnde optie vanaf het verzoekadres (maximale afstand = 300m) binnen het raster.

Vervolgens op standaard selectiecriteria, vanaf punt b.

Indien er maar 1 optie in het raster aanwezig is, wordt die optie gekozen. Wanneer er meerdere opties in een raster aanwezig zijn dan wordt gekeken naar de nabijheid van bestaande laadpalen.

a. Selectie op afstand van bestaande laadpunten: We kijken naar de afstand t.o.v. huidige laadpunten aangezien we spreiding van laadpalen willen creëren. Dit doen we door te kijken naar de verste optie. Vervolgens nemen we alle locaties die binnen 100 meter van die verste optie liggen. Bijvoorbeeld: als de verste locatie 250 meter van een bestaand laadpunt ligt, kiezen we locaties die minimaal 150 meter van dat laadpunt af liggen. Zo zorgen we voor spreiding, zonder alleen maar voor de verste locatie te kiezen.

b. Aantal woningen in vierkant 100m\*100m: We kijken per locatieoptie hoeveel woningen er in het CBS-vierkant staan (CBS-data). De optie met het hoogst aantal woningen wordt gekozen.

c. Aantal bestaande laadpunten in 200m: We kiezen de locatie met de minste in bestaande opties in 200m radius, spreidingsprincipe.

d. Aantal bestaande laadpunten in 500m: We kiezen de locatie met de minste in bestaande opties in 500m radius, spreidingsprincipe.

### 2. Overige en strategische laadpalen

Onder deze categorie valt elke willekeurige locatie in de publieke ruimte waar de gemeente een laadpaal wenst te plaatsen. De CPO dient mee te werken aan het realiseren van een laadpaal op deze locaties. Denk hierbij bijvoorbeeld aan locaties voor deelvervoer. Een ander voorbeeld is laden bij parkeerplaatsen voor gehandicapten.

Voor laadpalen bij gereserveerde gehandicapten parkeerplaatsen wordt rekening gehouden met de positie van de laadpaal. De toegang tot de auto mag niet belemmerd worden.

### **3. Hardheidsclausule**

Daar waar de gemeente het onverhoopt toch niet eens is met de gekozen locaties kan gefundeerd afgeweken worden. De gemeente is in dat geval verantwoordelijk voor het aanwijzen van een alternatieve locatie. Goede afstemming met de CPO staat hierbij centraal.

#### **2.3 Criteria aan de te reserveren parkeerplaatsen voor een laadpaal**

Bij het plaatsen van publieke laadpalen in de openbare ruimte worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- De locatie ligt in de publieke ruimte;
- De locatie is 24 uur per dag, 7 dagen per week toegankelijk voor het openbare verkeer;
- Een laadpaal beschikt over twee laadpunten, waarbij twee parkeervakken worden gereserveerd voor het laden van elektrische auto's;
- De oplaadpunten worden zo geplaatst dat zij via bestaande en/of geplande parkeervakken gebruikt kunnen worden;
- Laadpaal en bebording worden niet hinderlijk bij straatmeubilair, afvalcontainers en elektriciteitsvoorzieningen geplaatst. Hiervoor geldt dat er ten alle tijden een afstand van 1 meter tussen de laadpaal en een dergelijk object is;
- Bomen en boomwortels: De laadpaal dient minimaal even ver van de boom te staan als de kruin van de boom breed is met een minimum van 1 meter;
- De locatie ligt binnen 25 m tot het laagspanningsnet;
- Bij plaatsing op een trottoir dient minimaal 90 cm (3 tegels) vrije doorgangruimte achter de laadpaal aanwezig te zijn;
- Bij haaksparkeren is de afstand tussen laadpaal en trottoirband minimaal 60 cm;
- Bij langsparkeren is de afstand tussen laadpaal en trottoirband minimaal 30 cm;
- Bij haaks- en langs parkeren wordt de laadpaal tussen 2 parkeervakken in geplaatst en bij harpparkeren tussen 4 parkeervakken in. Geen plaatsing op asfalt ondergrond.
  - Toelichting: Asfalt/beton kan niet opengebrouwen worden voor het aansluiten van de laadpaal aan het laagspanningsnet. Met andere woorden, als er sprake is van een geasfalteerde weg dient de laadpaal

aan de kant van de straat waar een laagspanningskabel ligt geplaatst te worden;

- Groenvoorziening zo veel mogelijk vermijden/laten staan.

## Hoofdstuk 3: Welke procedure wordt gevolgd na de locatiekeuze om de laadpaal op straat te realiseren?

De gemeente Meierijstad is als wegbeheerder voor het nemen van een verkeersbesluit voor het reserveren van een parkeerplaats voor het elektrisch laden. Bij realisatie van de laadpaal reserveert de gemeente twee parkeerplekken. Als dit verkeersbesluit van kracht is, kan de besluiten de CPO de plaatsingsprocedure starten. De CPO is verantwoordelijk voor een deugdelijke uitvoering. Monitoring van deze uitvoering door de gemeente van deze procedure is mogelijk via het dashboard dat de CPO beheert. Daarnaast zorgt de CPO voor een vaste contactpersoon voor de gemeente.

De CPO draagt zorg voor plaatsing van een flessenhalspaal met bebording, conform de hiervoor geldende voorschriften, tenzij de gemeente nadrukkelijk aangeeft zelf zorg te dragen voor de bebording. Het staat de gemeente vrij om ook andere wegmarkeringen toe te passen.

Deze beleidsregels treden in werking op 15 april 2026.

Aldus vastgesteld in de vergadering van 14 april 2026.

Burgemeester en wethouders van de gemeente Meierijstad,

De secretaris,

De burgemeester,

Drs. M.J.M. Meertens

Ir. C.H.C. van Rooij

## Bijlage 1 Rolverdeling

De implementatie van een effectieve en efficiënte laadinfrastructuur vereist een duidelijke afbakening van rollen en verantwoordelijkheden tussen de betrokken partijen. Dit hoofdstuk belicht de specifieke rollen en verantwoordelijkheden van de gemeente, de provincie, en de Charge Point Operator (CPO) binnen de context van de collectieve aanpak.

### De gemeente

1. De gemeente is verantwoordelijk voor het definitief beoordelen van de door de CPO voorgestelde locaties op basis van de plankaart. De gemeente zorgt voor de benodigde verkeersbesluiten voor deze publieke laadpalen.

Als de gemeente Meierijstad een participatietraject met belanghebbenden zou hebben dan zou de gemeente de input integreren in de plankaart.

2. De gemeente zal zich inzetten om (vraaggestuurd) in te spelen op duurzame kansen rondom duurzame mobiliteit. Zo wordt bijvoorbeeld deelmobiliteit gefaciliteerd. De focus ligt primair op de publieke laadinfrastructuur. De elektrificatie van fietsen- en scooters, commerciële bestelwagens, taxi- en doelgroepenvervoer en OV neemt ook toe. Ondernemers, OV-bedrijven en (in het geval van fietsen- en scooters) particulieren dragen grotendeels zelf zorg voor de plaatsing van laadpalen of het thuis opladen van de accu's. De verduurzaming van zwaar transport zal naar verwachting pas in de jaren '30 plaatsvinden. Deze ontwikkeling kan hand in hand gaan met de ambities op het gebied van deelmobiliteit. Het ontwikkelen van hubs en overstappunten behoort tot de mogelijkheden.

3. De gemeente zorgt voor communicatie- en bewustwordingscampagnes om elektrische (deel)mobiliteit te stimuleren. Ten slotte wordt gedacht aan de informatieve communicatie rondom het nieuwe laadpalenbeleid, de gezamenlijke concessie en de benodigde (verzamel)verkeersbesluiten.

### De provincie

De provincie beheert en voert de collectieve concessie uit namens de deelnemende gemeenten. De provincie coördineert de gezamenlijke aanpak en ondersteunt gemeenten bij de implementatie van de laadinfrastructuur.

### De laadpaalexploitant/Charge Point Operator (CPO)

De CPO is verantwoordelijk voor de operationele aspecten van de laadpalen, inclusief plaatsing, onderhoud, en exploitatie. Ook het beheren van de monitoringstool en het delen van relevante gebruiksdata met de gemeente hoort bij het takenpakket. De CPO zorgt voor het voorstellen van locaties voor nieuwe laadpalen op basis van de plankaart en beheren van het realisatieportaal.

Een soepele samenwerking en regelmatige afstemming tussen de gemeente, de provincie, en de CPO zijn cruciaal om de implementatie van de laadinfrastructuur te optimaliseren. Dit omvat het delen van data, het gezamenlijk evalueren van de voortgang, en het samenwerken aan communicatie middels ten minste een bewonersbrief die omwonenden van een toekomstige laadpaal inlicht over de aankomende werkzaamheden.

## Bijlage 2 Kernonderdelen van beleid tot plaatsing.

### 1. Collectieve Concessie

De concessie voor de plaatsing, beheer, onderhoud en exploitatie van publieke laadinfrastructuur, uitgevoerd door de provincie Noord-Brabant namens de deelnemende gemeenten waarbij geprofiteerd kan worden van gespecialiseerde juridische contractkennis, gunstige prijsafspraken voor plaatsing en gebruikers en een efficiënte inzet van installatieploegen. De CPO zal in deze context fungeren als de centrale partij die niet alleen verantwoordelijk is voor de operationele aspecten van de laadpalen maar ook voor het voorstellen van locaties op basis van de plankaart en het beheren van de realisatie- en monitoringstools.

### 2. Plankaart en locatiekeuze

De plankaart, die potentiële locaties voor laadinfrastructuur tot 2030 identificeert, is een cruciaal instrument om de uitrol van laadpalen te sturen. Op deze kaart staan alle locaties binnen de gemeente en CPO aangegeven die aan alle technische-, ruimtelijke- en verkeerskundige criteria voldoen. De CPO heeft toegang tot deze plankaart en op stelt basis hiervan te realiseren locaties voor. Op basis van deze plankaart kunnen belanghebbenden via de bij 3 beschreven participatietool inspraak leveren.

### 3. Participatietool

Een tool die gemeenten in staat stelt om inwoners digitaal inspraak te geven in de potentiële locaties voor laadinfrastructuur. Gezien de bestaande plankaart van Meierijstad wordt geen gebruik gemaakt van deze tool. De technische-, ruimtelijke en verkeerstechnische criteria geven onvoldoende keuzemogelijkheden om zinvol inspraak te kunnen verlenen. Het aantal mogelijk geschikte locaties in Meierijstad is hiervoor gewoon te beperkt.

### 4. Realisatieportaal

Een portaal dat inzicht biedt in de realisatieprocessen van laadpalen en waarin gemeenten strategische locaties en laadpalen voor specifieke gebruikersgroepen kunnen aanvragen. De CPO is verantwoordelijk voor het beheer van dit portaal en zorgt voor een transparante communicatie met de gemeente over de voortgang van de realisatieprocessen.

## 5. Monitoringstool

Een tool die gebruiksgegevens van laadpalen vastlegt en deelt met gemeenten. Deze data vormt de basis voor de CPO om de best presterende locaties te identificeren en draagt bij aan een gebruiksgedreven aanpak voor de uitbreiding en optimalisatie van het laadnetwerk. Daarnaast heeft de gemeente inzicht in het gebruik van de laadpalen. Dit inzicht is van waarde bij eventuele klachten/meldingen en zorgt voor overzicht.

## Bijlage 3 Rekenvoorbeeld bezettingsgraad

Voorbeeld: Stel dat op maandagen tussen 12:00 en 13:00 uur in augustus de bezetting als volgt was:

4 augustus: 100%

11 augustus: 75%

18 augustus: 40%

25 augustus: 100%

→ Gemiddelde bezetting op maandag 12:00–13:00 = 78%