Beleid laadinfrastructuur 2022

Gemeente Midden-Delfland



Versie 2.1

06-09-2022

Inhoud

Inhoud....3
1. Inleiding....4
1.1. Doel beleid....4
1.2. Aanleiding....4
1.3. Opgave....5
2. Juridisch kader....6
3. Uitgangspunten plaatsing laadinfrastructuur....7
3.1. Uitgangspunten van de concessieovereenkomst....7
3.2. Gemeentelijke rol....7
3.3. Publiek/private samenstelling....7
3.4. Uitvoeringsmodel....8
3.5. Verkeersbesluiten....8
3.6. Technische keuzes....8
3.6.1. Regulier laden en snelladen....9
3.6.2. Laadpleinen....9
3.6.3. Alternatieven voor laadpalen....10
3.7. Privaat laden in de openbare ruimte....10
4. Uitwerking....11
4.1. Plaatsingsbeleid en plaatsingscriteria....11
4.2. Aanvraagcriteria....11
5. Bijlagen....13
5.1. Plaatsingscriteria, horend bij de concessieovereenkomst van de Samenwerkende Gemeenten Zuid-Holland (SGZH)....13
5.2. Aanvullende plaatsingscriteria van Midden-Delfland....14
5.3. Aanvraag laadpunt....15

1. Inleiding

Door de groei van het aantal elektrische voertuigen speelt elektrisch rijden een steeds grotere rol in het verkeer. Waar tot voor kort elektrisch rijden door de hoge aanschafprijs vooral was voorbestemd voor zakelijke leaserijders, maakt het de laatste jaren ook zijn opwachting bij het bredere publiek voor privégebruik. De gemiddelde verkoopprijs van een elektrische auto is de laatste jaren behoorlijk gedaald, waardoor het aanschaffen van een elektrische auto voor steeds meer mensen mogelijk is geworden. Tevens zijn er ontwikkelingen om privé een elektrische auto te leasen of incidenteel te gebruiken. De verwachting is dat de groei in de komende jaren alleen maar toe zal nemen, zeker nu er ook tweedehandsauto's op de markt komen.

Op 31 december 2014 telde Nederland 43.762 elektrische auto's. Hiervan waren er 6.825 volledig elektrisch (FEV) en 36.937 waren een hybride-model (E-REV of PHEV). Precies vijf jaar later is het aantal elektrische auto's toegenomen tot 203.636: bijna een vervijfvoudiging. Opvallend is dat het aantal FEV's in 2019 daarbij voor het eerst groter is dan het aantal hybride auto's en is gegroeid tot meer dan 100.000 voertuigen. Dit aantal groeit de laatste jaren sterk door, terwijl het aantal hybrides inmiddels licht daalt na een hoogtepunt te hebben gehad in 2017.

Deze toename van het elektrisch wagenpark vraagt ook om een grotere laadinfra-structuur. De verwachting is dat de vraag naar laadpunten sterk zal stijgen. Gemeenten moeten daarop inspelen om deze groeiende vraag op te vangen en zijn verplicht om eind 2020 een beleid te hebben voor elektrisch laden. Voor de gemeente Midden-Delfland zorgt dat dan ook voor de nodige uitdagingen. Er moet immers voor worden gezorgd dat met dezelfde gemeentelijke middelen een groter aantal laadpunten wordt geplaatst. Bovendien moet dit gebeuren binnen een tijdsperiode die voor de aanvrager van de laadpaal nog steeds acceptabel is.

1.1. Doel beleid

Dit beleidsdocument heeft als doel om:

- Het behandelen van aanvragen en het aanwijzen van parkeerplaatsen voor een laadpunt op een eenduidige manier uit te voeren.
- Aan aanvragers, netbeheerders en aanbieders van laadinfrastructuur duidelijkheid te geven welke criteria en voorwaarden de gemeente hanteert voor het plaatsen van een laadpunt en welke procedures daarbij worden gevolgd.
- Te voldoen aan de eis Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) om te beschikken over een integrale visie op de laadinfrastructuur.

1.2. Aanleiding

Op 28 juni 2019 heeft de Nederlandse overheid het klimaatakkoord gepresenteerd om te voldoen aan de eisen die zijn vastgesteld in het klimaatverdrag van Parijs. De Nederlandse overheid heeft zich daarbij het doel gesteld om in 2030 49% minder CO_2 uit te stoten ten opzichte van 1990. Om dit te bereiken zijn er bij verschillende sectoren afspraken gemaakt om ervoor te zorgen dat dit doel bereikt wordt, waaronder in de mobiliteitssector. In het klimaatakkoord wordt voor elektrisch vervoer gestreefd naar '100% emissieloze nieuwverkoop personenauto's in 2030'. In de praktijk zal dit betekenen dat het aantal elektrische voertuigen in dat jaar is gegroeid naar 1,9 miljoen als het klimaatakkoord volgens plan ten uitvoer wordt gebracht.

Om ervoor te zorgen dat de laadinfrastructuur deze groei straks aankan, is als onderdeel van het klimaatakkoord de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) opgesteld. Hierin

staan alle activiteiten die ervoor moeten zorgen dat deze 1,9 miljoen elektrische voertuigen genoeg mogelijkheden hebben om op te laden. Concreet betekent dit dat er naar schatting 1,7 miljoen laadpunten nodig zijn in 2030. In de NAL is geconcludeerd dat met de huidige groei dit aantal niet gehaald gaat worden. De sleutel voor het halen van deze doelen ligt voor een groot deel bij de gemeenten. Zij plaatsen immers het publieke deel van alle laadpunten in Nederland. Omdat het plaatsen van nieuwe laadpunten op dit moment niet snel genoeg gaat, moeten gemeenten manieren vinden om de doorlooptijden voor het plaatsen van nieuwe laadpunten te verkorten. Hierbij verplicht het NAL alle gemeenten om uiterlijk in 2020 een integrale visie op de laadinfrastructuur vast te hebben gesteld. Elke gemeente beschrijft daarin hoe zij van plan is de doelen van de NAL te gaan halen.

1.3. Opgave

Op basis van de ambities van de NAL heeft de gemeente de opgave het aantal laadpalen de komende jaren harder te laten groeien dan tot nog toe het geval is. Wordt er gekeken naar de 1,9 miljoen elektrische voertuigen voor 2030 die in het klimaatakkoord staan vermeld als doel, dan zal Midden-Delfland in 2030 minstens 2.000 elektrische auto's tellen. Op 1 januari 2019 telde de ongeveer 8.000 huishoudens in Midden-Delfland 9.240 personenauto's. In 2030 is ongeveer één op de vijf auto's een elektrische auto.

In de NAL is ook berekend hoeveel laadpunten er moeten worden gerealiseerd om deze groei op te vangen. Daarbij wordt aangegeven dat dat moet worden gedaan door een aanbod van publieke, semipublieke en private laadpalen. Gemeenten zijn daarbij verantwoordelijk voor het publieke deel, dus voor laadpalen die in de openbare ruimte worden geplaatst. De NAL geeft aan dat voor 2030 een kleine 400.000 in Nederland moeten zijn geplaatst. Als dan wordt gekeken welk deel de bevolking van Midden-Delfland uitmaakt van de totale Nederlandse bevolking, dan zou het in Midden-Delfland gaan om ongeveer 450 laadpunten en – aangezien elke laadpaal twee aansluitingen heeft – 225 laadpalen.

In augustus 2022 stonden in de gemeente 64 publieke laadpalen: 26 in Den Hoorn, 25 in Maasland, 12 in Schipluiden en 1 in De Zweth. Conform het NAL zou het aantal laadpalen in 2030, gelet op het inwonertal van de dorpen, in Den Hoorn 96, in Maasland 77, in Schipluiden 12 en buiten de drie kernen 1 in De Zweth en eventueel 1 in 't Woudt. In de periode 2023 – 2030 moeten er dus ongeveer 160 laadpalen worden geplaatst. Dit betekent dus dat jaarlijks gemiddeld 23 laadpalen gerealiseerd moeten worden.

2. Juridisch kader

In 2016 heeft de gemeente Rotterdam een voortrekkersrol op zich genomen voor het uitbreiden van de laadinfrastructuur in de MRDH-regio. Dit heeft Rotterdam onder meer gedaan naar aanleiding van de NAL, die gemeenten zoveel mogelijk aanmoedigt samen te werken in regioverband. De gemeente Rotterdam heeft daarbij andere gemeenten in de MRDH uitgenodigd om mee te doen met een concessieovereenkomst, waarbij Rotterdam de organisatie van de concessie voor zijn rekening heeft genomen. Midden-Delfland heeft er voor gekozen om aan deze concessie mee te doen. Deze concessie is in november 2016 met een concessieovereenkomst verleend aan het energiebedrijf ENGIE. Hierbij heeft ENGIE het alleenrecht om openbare laadpunten te plaatsen tot en met 31 december 2020 en deze laadpunten te blijven exploiteren tot en met 2025.

Gelijktijdig heeft Midden-Delfland met de deelnemende gemeenten aan de concessie een samenwerkingsovereenkomst afgesloten om de onderlinge samenwerking goed te regelen. Daarin is onder meer uitgewerkt hoe om te gaan met contractwijzigingen, lokaal beleid en de verdeling van de kosten van de concessiemanager.

De gemeente Midden-Delfland heeft na 2020 opnieuw met de aanbesteding meegedaan, die door de gemeente Rotterdam werd georganiseerd. De nieuwe concessiehouder werd EQUANS. Zij mogen vanaf 1 juli 2021 voor een periode van vijf jaar laadpalen plaatsen en de dan geplaatste laadpalen nog eens vijf jaren exploiteren.

3. Uitgangspunten plaatsing laadinfrastructuur

Dit hoofdstuk beschrijft op welke wijze de gemeente de laadinfrastructuur verder wil uitbreiden. De verschillende richtlijnen die de gemeente hiervoor hanteert worden in dit hoofdstuk verder omschreven.

3.1. Uitgangspunten van de concessieovereenkomst

De gemeente heeft gemeenschappelijke richtlijnen met de gemeente Rotterdam en andere gemeenten in Zuid-Holland, die deelnemen aan de concessie, afgesproken. Er staat dus omschreven onder welke voorwaarden de concessiehouder laadpunten binnen de deelnemende gemeenten kan plaatsen. Verdere beleidskeuzes die de gemeente maakt zijn met dit laadkader in overeenstemming.

3.2. Gemeentelijke rol

De rol van de gemeente is bij de plaatsing van laadpunten hoofdzakelijk faciliterend. De plaatsing van laadpunten wordt grotendeels gerealiseerd op basis van aanvragen (het principe: paal volgt aanvraag). Dit is ook het uitgangspunt van de concessie, waarbij de aanvragen voor een laadpaal eerst bij de concessiehouder binnenkomen. De concessiehouder stuurt de aanvragen vervolgens door naar de gemeente, waarbij de gemeente verantwoordelijk is voor de locatiebepaling en het opstellen van een verkeersbesluit. In de concessie loopt de aanvraag, behandeling en correspondentie tussen EQUANS en gemeente via het digitale platform laadpaalnodig.nl.

In een paar uitzonderingsgevallen plaatst de gemeente ook actief laadpunten. Het gaat hierbij voornamelijk om nieuwbouwprojecten. De laadpunten worden dan tegelijkertijd met de aanleg van de infrastructuur gerealiseerd. Zo wordt voorkomen dat kort na de realisatie van een nieuwbouwwijk de infrastructuur opnieuw moet worden aangepast als er een laadpunt zou moeten worden geplaatst.

Vraag gestuurd plaatsen heeft echter de voorkeur, omdat er zo laadpunten worden geplaatst op locaties waar de behoefte aan laadvoorzieningen het grootst is. Er ontstaat zo een dekkend netwerk van laadpalen in de gemeente. De verwachting is bovendien dat het vraag gestuurd plaatsen jaarlijks voorlopig voor genoeg laadvoorzieningen zorgt om in pas te lopen met de doelstellingen van de NAL.

3.3. Publiek/private samenstelling

Voor het toewijzen van laadpunten wordt in Midden-Delfland de ‘ladder van laden’ gehanteerd. Het uitgangspunt hierbij is dat er alleen een laadpaal in de publieke ruimte wordt geplaatst als de aanvrager geen andere mogelijkheid heeft om zijn auto op te laden. De gemeente wil namelijk wel groei van de laadinfrastructuur stimuleren, maar tegelijkertijd de openbare ruimte hiervoor zo min mogelijk belasten. Daarom geeft de gemeente prioriteit aan het plaatsen van private laadpunten. Als eigenaren van een elektrisch voertuig bij de gemeente een aanvraag doen voor een openbare laadpaal, zal de gemeente eerst nagaan of de eigenaar geen eigen laadpaal op zijn terrein kan realiseren. Ook kijkt de gemeente of er geen semi-private laadpunten in de buurt van de eigenaar zijn waar het voertuig kan worden opgeladen. Die kunnen bijvoorbeeld staan op vrij toegankelijke parkeerterreinen van winkels of bedrijven. Pas als de aanvrager geen eigen terrein heeft om een laadpunt te realiseren en er geen alternatieve laadmogelijkheden in de buurt zijn, zal de gemeente een laadpunt plaatsen in de openbare ruimte. Er ontstaat zo een samenstelling van laadvoorzieningen, waarin het private aantal laadpunten zo hoog mogelijk is en het publieke aantal zo laag mogelijk.

3.4. Uitvoeringsmodel

De gemeente hanteert voor het plaatsen van de laadinfrastructuur het concessiemodel. Er is dus één partij die de laadpunten in de gemeente plaatst en beheert. Op deze manier wordt er veel werk voor de gemeente uit handen genomen. Er is maar met één partij communicatie noodzakelijk en de gemeente hoeft zich alleen te richten op de locatiebepaling en het opstellen van het verkeersbesluit. Voor een kleine gemeente als Midden-Delfland met een beperkt personeelsbestand zorgt het concessiemodel ervoor dat laadpunten relatief eenvoudig te realiseren zijn. Hierdoor kan de wachttijd voor de aanvrager beperkt blijven en er wordt voor gezorgd dat er voldoende nieuwe laadpunten per jaar worden gerealiseerd.

3.5. Verkeersbesluiten

Parkeerplaatsen worden alleen worden omgebouwd tot laadlocatie als daarvoor van tevoren een verkeersbesluit is genomen. Deze verkeersbesluiten worden gepubliceerd in het gemeenteblad, zodat de burgers op de hoogte worden gebracht en eventueel tegen de besluiten bezwaar kunnen maken. Als er binnen zes weken geen bezwaar binnen is gekomen, wordt de laadpaal bij twee parkeervakken geplaatst en een van de twee parkeervakken ingericht. Dit gebeurt door middel van het afkruisen van het parkeervak, het plaatsen van een tegel met oplaadsymbool en het plaatsen van een verkeersbord ‘opladen elektrische voertuigen’. Als het verbruik van het parkeervak hoog is, dat wil zeggen: hoger dan 250 kWh en er meer dan 25 transacties per maand worden gedaan, dan kan ook het tweede parkeervak worden ingericht. Dit tweede parkeervak valt onder hetzelfde verkeersbesluit als het eerste parkeervak dat is ingericht.

Verkeersbesluiten werden tot nog toe alleen genomen na een laadpaalaanvraag. Vervolgens wordt dan een locatie van de laadplek vastgelegd. Dit proces wordt vervangen met het opstellen van een locatiestrategie. Van tevoren is hierbij een kaart met potentiële locaties voor laadpunten opgesteld. In plaats van dat er een verkeersbesluit per locatie wordt genomen, zal er één verzamelbesluit worden genomen dat geldt voor alle parkeerplaatsen die zijn vastgesteld in de locatiestrategie. Waar dit verzamelbesluit ook van afwijkt, is dat, als de inspraakprocedure is doorlopen, deze parkeerplaatsen in principe niet direct worden ingericht. Dit gebeurt pas nadat er een aanvraag voor een laadpunt binnen is gekomen.

Het verzamelbesluit met daarin de laadplekken zullen worden via een uitgebreide inspraakprocedure (conform Afdeling 3.4. Algemene wet bestuursrecht) vastgesteld. Tegen het besluit kan dan alleen nog beroep ingesteld worden bij de Raad van State.

Bij het verzamelbesluit wordt een realisatietermijn toegevoegd. In het geval van Midden-Delfland mogen tot en met het jaar 2027 laadpunten worden geplaatst op de locaties in het besluit worden genoemd. Het is belangrijk om het besluit na 2027 te vernieuwen om deze actueel te houden en goed in te blijven spelen op de laadbehoefte die op dit moment in de gemeente speelt. Bij een nieuw verzamelbesluit kunnen dan vervolgens weer andere parkeerplaatsen geselecteerd worden die op dat moment het meest geschikt zijn om tot laadlocatie te worden aangewezen. Hoofdstuk 4 gaat verder in op welke criteria moeten worden meegewogen bij het bepalen van een laadlocatie.

3.6. Technische keuzes

Er zijn verschillende technische mogelijkheden om elektrische voertuigen op te laden. In dit deelhoofdstuk worden deze mogelijkheden uiteengezet en besproken welke worden toegepast in de gemeente.

3.6.1. Regulier laden en snelladen

Regulier laden en snelladen zijn de twee methodes waarmee elektrische voertuigen kunnen worden opgeladen. Bij regulier laden hebben de laadpunten een vermogen van tussen de 3,7 en 22 kWh, afhankelijk van het type voertuig, laadpaal en tijdstip. Bij snelladen ligt dit vermogen veel hoger, tussen de 22 en 350 kWh. De laadduur bij regulier laden ligt dan ook een veelvoud hoger dan bij snelladen. Waar bij regulier laden rekening moet worden gehouden met een laadduur van 6 tot 12 uur, kan bij snelladen een gemiddelde elektrische auto in 20 tot 30 minuten voor 80% worden opgeladen.

De gemeente kiest desondanks voor regulier laden als basis voor het openbaar laadnetwerk. Deze voorkeur heeft de gemeente om de volgende redenen:

- In de gemeente laden gebruikers voornamelijk op twee momenten van de dag op: bij aankomst op werk en bij thuiskomst van het werk. Dit betekent dat de auto lang aan de lader geparkeerd blijft staan. Hiervoor is regulier laden voldoende.
- Reguliere laders kunnen eenvoudiger worden geplaatst, zonder dat er ingrijpende aanpassingen nodig zijn aan de infrastructuur. Snelladers moeten daarentegen op separate gronden worden geplaatst en hebben aanvullende objecten nodig, zoals transformator- en aansluitingskasten.
- Snelladers vragen meer energie, waardoor er meer aanpassingen aan het net nodig zijn om deze te realiseren. Het plaatsen van snelladers is dan ook een stuk kostbaarder dan het plaatsen van reguliere laders.
- Regulier laden maakt *Smart Charging* mogelijk. Hierbij kan het tijdstip en snelheid van laden op afstand worden bestuurd. Zo kan er bijvoorbeeld vooral worden geladen op momenten dat de vraag naar stroom laag is, zodat het elektriciteitsnet niet onnodig wordt belast.
- Een andere technologie die met regulier laden mogelijk wordt gemaakt is *Grid-to-Vehicle (G2V)* en *Vehicle-to-grid (V2G).* Hierbij dient een elektrisch voertuig als een buffer in het elektriciteitsnet. De accu van het voertuig kan hierbij worden gebruikt om enerzijds piekbelastingen in het netwerk op te vangen en deze op een later moment weer terug te leveren als de vraag naar stroom hoog is.

De realisatie van snelladers wordt voornamelijk overgelaten aan de markt en voornamelijk gerealiseerd op private grond. Als marktpartijen echter kansen zien om ook in de openbare ruimte snelladers te plaatsen, moet de gemeente wel meewerken aan het realiseren hiervan als dat binnen de wet- en regelgeving mogelijk is. De gemeente speelt hier echter alleen een passieve rol in en bekijkt of de initiatieven van marktpartijen passen binnen de wettelijke en ruimtelijke kaders.

3.6.2. Laadpleinen

Laadpleinen zijn plaatsen waar meerdere laadpalen bij elkaar zijn geclusterd. Hierdoor zijn er minstens drie parkeerplaatsen gereserveerd voor het laden van elektrische voertuigen. Laadpleinen kunnen een efficiënte methode zijn om genoeg laadvoorzieningen in de gemeente te realiseren. Voordeel is bijvoorbeeld dat er meerdere laadplekken tegelijkertijd kunnen worden gerealiseerd of tenminste al kunnen worden voorbereid doordat er maar één netaansluiting nodig is. Bovendien zijn ze beter zichtbaar voor de burger dan ‘losse’ laadpalen en zorgen ze ervoor dat de druk op de openbare ruimte afneemt, doordat er minder parkeerplaatsen elders in de dorpen hoeven worden ingericht tot laadplek.

Voorlopig zal de focus van de gemeente vooral liggen bij het plaatsen van afzonderlijke laadpalen die zo dicht mogelijk bij de woon- of werkplaats van de aanvrager liggen. De

prioriteit is op dit moment om tot een volledig dekkend laadnetwerk te komen, waarbij de nadruk ligt op het zoveel mogelijk spreiden van laadpunten over de gemeente. Laadpleinen kunnen wel in de toekomst een grotere rol gaan spelen als de groei van het elektrisch vervoer sterk is toegenomen en er in bepaalde delen van de gemeente behoefte is aan een grotere laadcapaciteit. Hier is ook al in de locatiestrategie op ingespeeld. Op enkele locaties waar er in de komende jaren een grote vraag naar openbare laden wordt verwacht zijn dan vier of meer parkeerplekken toegewezen voor elektrisch laden, in plaats van de gebruikelijke twee.

3.6.3. Alternatieven voor laadpalen

Naast het plaatsen van reguliere laadpalen zijn er steeds meer andere mogelijkheden om laadpunten te integreren in bestaand straatmeubilair, zoals in lantaarnpalen, in perscontainers, of in de stoep. Veel van deze methodes zitten nog in een pilotfase. De gemeente heeft nog geen projecten hierin gestart, maar het kan voor de toekomst voordelig zijn om alternatieven voor laadpalen te introduceren. Zo leveren ze kostenbesparingen op en zorgen voor een efficiënter gebruik van de openbare ruimte.

3.7. Privaat laden in de openbare ruimte

Vormen van privaat laden in de openbare ruimte worden door de gemeente niet gefaciliteerd. Het gaat daarbij om twee manieren van laden:

- Het leggen van een laadkabel over de stoep van de woning van de eigenaar naar een openbare parkeerplaats.
- Het realiseren van een verlengd private aansluiting (VPA). Hierbij wordt er een laadpaal geplaatst in de openbare ruimte, maar wordt de stroom geleverd vanuit de woning van een particuliere eigenaar. De eigenaar van de laadpaal ontvangt daarbij een vergoeding voor alle laadtransacties die bij zijn laadpaal worden afgenomen.

Het leggen van kabels over de stoep zorgt voor onveilige situaties en is in strijd met de APV (artikel 2:10A). Daarnaast is uit eerdere pilots van de Gemeente Rotterdam gebleken dat VPA’s niet als volwaardige openbare laadpalen ingezet kunnen worden. Dit is omdat dergelijke laadpalen meestal voor de woning van de eigenaar staat, waardoor deze hoofdzakelijk door de eigenaar zelf wordt gebruikt. Hierdoor is het onduidelijk dat het gaat om een laadpaal die openbaar kan worden gebruikt. Vooral bij een hoge bezetting door de eigenaar heeft het er immers de schijn van dat het gaat om een privé-parkeerplek en privé-laadpunt. Om deze redenen vindt de gemeente verdere uitbreiding van VPA’s niet wenselijk.

4. Uitwerking

4.1. Plaatsingsbeleid en plaatsingscriteria

In 2020 is gestart met het opstellen van een locatieplan voor het plaatsen van laadpunten. In 2022 is een prognose gemaakt van de behoefte aan laadpalen tot 2025, en zijn de locaties waar een laadpaal kan komen te staan bepaald. De locaties worden vastgelegd in één verzamelbesluit. Dit heeft organisatorische voordelen, maar ook voordelen voor de aanvrager. Voor het toewijzen van een parkeerplek hoeft eenvoudigweg alleen te worden gekeken naar de dichtstbijzijnde parkeerplek vanaf het adres van de aanvrager. Hierdoor worden de doorlooptijden korter, zodat de aanvrager zijn laadpunt sneller gerealiseerd ziet worden. Bovendien trekt het proces een minder zware wissel op de organisatie, omdat de locatie niet meer hoeft te worden bepaald en er niet meer voor elke aanvraag apart nog een verkeersbesluit hoeft te worden genomen. De locatiestrategie zorgt zo voor een efficiëntere afhandeling van een aanvraag voor een laadpunt. Verder zorgt een locatieplan ervoor dat de behandeling van aanvragen ook in de toekomst goed te verwerken blijft. Met de verwachte groei van het elektrisch vervoer zal het aantal aanvragen de komende jaren naar verwachting sterk gaan groeien, waardoor wachttijden zonder een locatieplan waarschijnlijk zouden gaan oplopen.

Het locatieplan is ontwikkeld op basis van meerdere plaatsingscriteria. De basis voor de plaatsingscriteria vormen de locatievoorwaarden die de gemeente Rotterdam heeft opgesteld voor de concessie. Deze zijn toegevoegd in de bijlage. De plaatsingscriteria zijn daarbij gebaseerd op de volgende hoofdaspecten:

- Wettelijke criteria. Hierbij kan worden gedacht aan de APV die in acht moet worden genomen bij het bepalen van de locaties.
- Esthetische normen, die er op zijn gericht om verrommeling van de dorpsgezichten te voorkomen. Voorbeelden zijn het niet plaatsen van laadpunten bij objecten als fietsenrekken en afval inzamelvoorzieningen of op plaatsen waar een voertuig met twee banden op de stoep zou moeten parkeren.
- Veiligheidsnormen, zoals het aanhouden van een minimale doorstroming van voetpaden bij plaatsing van een laadpaal of het plaatsen op locaties waar de kans op aanrijdingen laag is.
- Spreidingscriteria, waarbij laadpunten bijvoorbeeld zo min mogelijk worden geclusterd, maar juist gelijkmatig over de dorpen worden verspreid.
- Technische mogelijkheden. Hierbij moet er bijvoorbeeld worden gelet dat de netbeheerder de stroom op de geplande locaties kan leveren.

Naast deze locatievoorwaarden zijn er tijdens de uitwerking van de locatiestrategie nog aanvullende criteria vastgesteld door de gemeente. Hierbij is een onderverdeling gemaakt tussen eisen en wensen. Hierbij is er enige overlap met de criteria die horen bij de concessie. Deze aanvullende criteria staan ook in de bijlage van dit document.

4.2. Aanvraagcriteria

Naast het behandelen van de plaatsingscriteria, moet bij de aanvraag van een laadpunt ook worden bepaald of de aanvrager voldoet aan een aantal criteria. De volgende criteria moeten van toepassing zijn op de aanvrager om een laadpunt te realiseren:

- De aanvrager is een bewoner van Midden-Delfland, werkende in Midden-Delfland, of aanbieder van een elektrische deelauto met een vaste standplaats.

- De aanvrager is in het bezit van een elektrische auto of kan door middel van een koop- of leaseovereenkomst aantonen dat hij/zij binnenkort een elektrische auto krijgt.
- De aanvrager heeft niet de mogelijkheid om op te laden op eigen terrein. Onder eigen terrein valt een privé-parkeerplaats die hoort bij de woning van de eigenaar zoals een oprit, maar ook een losse privé-parkeerplaats. In het geval de persoon in Midden-Delfland werkzaam is gaat het om een privé-parkeerplaats van de werkgever van de aanvrager.
- De aanvrager verwacht meer dan 10.000 km op jaarbasis te gaan rijden. Dit komt neer op een gemiddelde afname bij het laadpunt van 2.000 kWh per jaar.
- De aanvrager is niet woonachtig of werkzaam op een locatie waar er binnen een loopafstand van 200 meter al een laadpaal beschikbaar is met voldoende laadruimte. Dan wordt de aanvrager naar deze laadpaal verwezen. Daarnaast is er ook niet binnen een loopafstand van 500 meter een laadplein beschikbaar.
- Een laadpaal heeft voldoende laadruimte als:
    - Indien nog niet gerealiseerd: Er nog een tweede parkeervak kan worden ingericht als laadplek.
    - Een of beide laadpunten van de laadpaal een gemiddeld maandelijks verbruik hebben van minder dan 250 kWh en/of gemiddeld minder dan 25 transacties per maand.

In de beslisboom in de bijlage staan de criteria voor het toekennen van een laadpaal schematisch weergegeven.

5. Bijlagen

5.1. Plaatsingscriteria, horend bij de concessieovereenkomst van de Samenwerkende Gemeenten Zuid-Holland (SGZH)

Nr.	Criteria
1	Het Oplaadobject wordt geplaatst bij twee parkeerplaatsen. Bij het bepalen van een nieuwe Oplaadlocatie wordt rekening gehouden met bijvoorbeeld, maar niet uitsluitend: Het voorkomen van (onnodige) wegopbrekingen (kabels en leidingen KLIC/pre-check).
2	Het voorkomen van belemmering voor doorstroming van het overige wegverkeer, langzaam verkeersstromen, etc. De minimale doorgang van het trottoir moet na plaatsing van het Oplaadobject en bebording minimaal 120 cm bedragen. In uitzonderlijke gevallen en altijd in overleg met de Concessieverlener kan dit variëren binnen een bandbreedte van 90 en 150 cm.
3	Gebruiksveilige plaatsing van het Oplaadobject gelet op oriëntatie ten opzichte van verkeersstromen.
4	Minimale kans op beschadigingen door aanrijdingen.
5	Het voorkomen van beschadiging van boomwortels en bomen.
6	Technische belemmeringen vanuit de Netbeheerder.
7	Locatiekeuze niet in de directe nabijheid van andere objecten in de openbare ruimte zoals fietsenrekken, afval inzamelvoorzieningen, bomen en straatmeubilair.
8	Het voorkomen van Oplaadlocaties aan hoofdverkeerswegen.
9	Het voorkomen van Oplaadlocaties in gebieden met een afwijkend parkeerregime (zoals blauwe-zones, winkelstraten of andere locaties met een parkeerduurbeperking).
10	De Concessiehouder stelt zich zo goed mogelijk op de hoogte van eventueel geplande werkzaamheden in het gebied om te voorkomen dat Oplaadobjecten op korte termijn verwijderd en/of verplaatst dienen te worden.
11	Het Oplaadobject wordt bij voorkeur niet geplaatst voor de deur of het raam van een woonhuis
12	Het Oplaadobject wordt geplaatst op een duidelijk zichtbare plek.
13	Het Oplaadobject wordt niet geplaatst waar met twee wielen op het trottoir geparkeerd wordt.
14	Haakse parkeervakken worden in de gemeente geprefereerd boven parkeervakken die parallel aan de weg zijn gepositioneerd.
15	Het Oplaadobject wordt bij voorkeur niet geplaatst in buitendijkse gebieden.
16	Het Oplaadobject wordt ten minste 2 meter van een boom geplaatst en niet tussen het struikgewas of (boom)wortels.

5.2. Aanvullende plaatsingscriteria van Midden-Delfland

Eisen

- De locatie ligt op grond in eigendom van de gemeente.
- De locatie is 24 uur per dag, 7 dagen per week toegankelijk.
- De "ladder van laden" wordt gehanteerd.
- Binnen 250m van (toekomstige) vraag van bewoners of forenzen *(voor bezoekerslocaties kan grotere afstand worden gehanteerd).*
- Binnen 25 meter van bestaande laagspanningsnet *(in verband met mogelijke kosten meerlengte).*
- Laadpaal niet direct voor monument.
- Laadpaal en bebording worden niet hinderlijk dichtbij straatmeubilair, afval inzamelvoorzieningen en bomen geplaatst.
- Voldoende ruimte en geen belemmering van zicht en doorgang:

– Bij voorkeur 120 cm doorloopruimte en minimaal 90 cm,
– Minimaal 45 cm en bij voorkeur 60 cm van de troittoirband,
– Voorkomen struikelgevaar.

Wensen

- Dubbelgebruik mogelijk (bewoners, forenzen, bezoekers)
- Bij plaatsen rekening houden met de parkeerdruk.
- Type parkeerplek, aflopend naar voorkeur:

1) Parkeerplein
2) Dwars (haaks) parkeren
3) Langs (parallel) parkeren

- Toegankelijk vanaf doorgaande weg en goede zichtlocatie *(bijvoorbeeld bij een kruising en aan doorgaande weg).*
- Tegen blinde gevel aan en/of aan de straatzijde met gebouwen.
- In woongebieden ligt de laadlocatie centraal in de wijk.
- Meerdere laadlocaties worden op één plek geconcentreerd.
- Laadpaal en bebording in lijn met ander straatmeubilair.
- Groenvoorziening vermijden/ laten staan.
- Smalle stoep vermijden

5.3. Aanvraag laadpunt

