# UITVOERINGSDOCUMENT LAADINFRASTRUCTUUR

## Gemeente Losser

Gemeente Losser

2024
Team Duurzaamheid

## Inhoud

1. Inleiding....2
1.1 Aanleiding....2
1.2 Doel en scope document....2
2 Uitwerking beleidskeuzes....3
2.1 Private, semipublieke, publieke laadpunten....3
2.2 Locaties....3
2.3 Soorten laadinfrastructuur....4
2.4 Plaatsingsstrategie....4
2.5 Realisatiecriteria....5
3 Participatie....8
4 Verkeersbesluit....8
5 Beslisboom: overzicht proces van reguliere laadpaal-aanvraag tot realisatie....10
BIJLAGE 1: impressie bebording....11

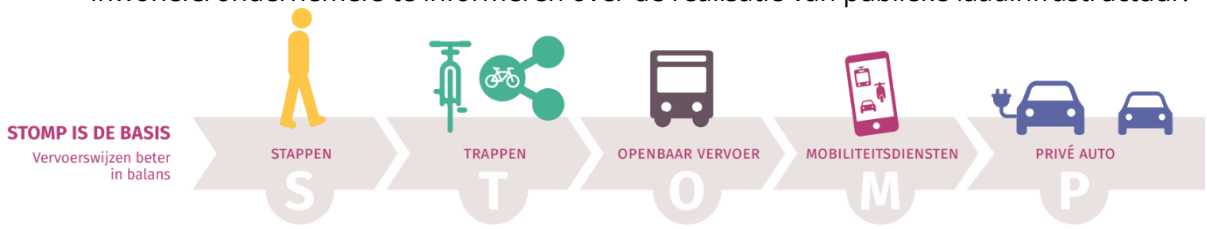
# 1. Inleiding

## 1.1 Aanleiding

Om de nationale klimaatdoelen te halen is het nodig dat ook het vervoer verduurzaamd wordt. De gemeente Losser heeft daarom in de visie 'Toekomstvisie Duurzaam Losser 2040' afgesproken dat er een groen, gezond en leefbaar Losser behouden moet worden. Elektrisch vervoer draagt hieraan bij.

In het regeerakkoord en het Klimaatakkoord staat dat uiterlijk in 2035 alle nieuw verkochte auto's emissievrij moeten zijn. Voor een belangrijk deel zullen dat batterij-elektrische auto's zijn. Volgens prognoses uit het Klimaatakkoord en de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) zijn in 2030 landelijk naar schatting 1,7 miljoen laadpunten nodig voor personenvervoer. Voor Losser is volgens ElaadNL de prognose dat er 396 reguliere (semi-)publieke laadpunten in 2030 en 672 laadpunten in 2035, ten opzichte van 101 laadpunten nu nodig zijn. De opgave is echter breder dan personenvervoer. Er wordt verwacht dat er in de lange termijn ook een toename van het aantal elektrische bussen, doelgroepenvervoer, bestelwagens, trucks, en mobiele werktuigen wordt waargenomen. Dat vraagt om een forse uitbreiding van het aantal laadpunten en een slim, dekkend, toegankelijk en betaalbaar laadnetwerk. Een grote opgave die impact heeft op de openbare ruimte en op het elektriciteitsnet. Hoe de strategie voor laadinfrastructuur voor Losser eruitziet, is vastgelegd in de Integrale laadvisie Losser.
Gemeente Losser kiest ervoor om:

- In Losser volgen we STOMP. Wanneer men toch overgaat op een privé auto welke elektrisch is, volgen we de 'ladder van laden' (eerst privaat laden, anders semi-publiek of publiek)[1]. Hierbij wordt een dekkend publiek basisnetwerk gefaciliteerd voor inwoners en bezoekers;
- Initiatiefnemers die snelladers willen plaatsen te faciliteren;
- Mee te doen met de concessie van de GO-RAL; een Gelderland-Overijssel samenwerkingsverband;
- Vraag gestuurd, strategisch en data-gedreven laadinfrastructuur uit te rollen;
- Inwoners/ondernemers te informeren over de realisatie van publieke laadinfrastructuur.




## 1.2 Doel en scope document

Het uitvoeringsdocument laadinfrastructuur geeft invulling aan de keuzes die in de integrale laadvisie van gemeente Losser zijn gemaakt. Het uitvoeringsdocument richt zich op de uitrol van publieke laadinfrastructuur voor de gebruikersgroep personenvervoer (bewoners en bezoekers) en logistiek. Hierin zal onderscheid worden gemaakt tussen reguliere laders, snelladers en verlengd private aansluitingen (VPA's).

Voor personenvervoer en logistiek verwachten een toename aan behoefte aan laadpunten. Voor andere gebruikersgroepen worden de ontwikkelingen gevolgd en waar nodig de visie en uitvoeringsdocument tijdig hierop aangepast. Omdat de ontwikkelingen op het gebied van

[1] Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 2022. Kamerbrief over Ladder van Laden en het ingroeipad van laadinfrastructuur voor elektrische auto's | Kamerstuk | Rijksoverheid.nl

elektrisch vervoer en laadinfrastructuur elkaar snel opvolgen, worden de visie en het uitvoeringsdocument in ieder geval elke twee jaar en zo nodig eerder herzien.

# 2 Uitwerking beleidskeuzes

## 2.1 Private, semipublieke, publieke laadpunten

Losser hanteert het uitgangspunt dat Electric Vehicle-rijders (EV-rijders) zoveel mogelijk laden op privaat terrein. Voor EV-rijders die daar geen mogelijkheid voor hebben, organiseert de gemeente dekkende laadvoorzieningen in de (semi)publieke ruimte.

Om het gebruik van laadpalen op privaat en semipubliek terrein te benutten en daarmee de druk op de openbare ruimte waar mogelijk te ontzien, zet de gemeente in op de volgende maatregelen:

- *De gemeente onderzoekt welke stimuleringsmaatregelen er genomen kunnen worden om de drempels om private en semipublieke laadpunten te realiseren weg te nemen. Denk hierbij aan een interne medewerker aanwijzen voor de beantwoording van vragen, een informatiepagina op de gemeentelijke website, etc.*
- *De gemeente stimuleert het openstellen van private en semi-publieke laadpunten voor andere gebruikers, daar waar parkeerplaatsen op private en semi-publieke terreinen beschikbaar zijn. Denk hierbij aan het informeren van ontwikkelaars/ondernemers dat er op basis van het Bouwbesluit de volgende regel van kracht is: 'Een gebouw, anders dan een woongebouw, met een parkeergelegenheid in het gebouw of buiten het gebouw op hetzelfde bouwwerkperceel, met meer dan 20 parkeervakken, heeft tenminste een oplaadpunt'.*

## 2.2 Locaties

De gemeente wijst de locaties aan waar publieke reguliere en snellaad laadinfrastructuur wordt geplaatst. De locaties worden op de volgende manieren bepaald:

- *Per individueel verzoek*
  Als een verzoek tot plaatsen van laadinfrastructuur (door de concessiehouder) is goedgekeurd waarbij o.a. getoetst wordt of er geen/wel parkeergelegenheid op eigen terrein is, wordt er per individueel verzoek bepaald wat hiervoor de beste locatie is. Hierbij wordt onder andere rekening gehouden met de verderop in het uitvoeringsdocument besproken plaatsingscriteria.
- *Strategische locaties*
  Om te kunnen beschikken over een voldoende dekkend laadnetwerk, heeft de gemeente Losser een aantal plekken aangewezen waar zij graag in de komende periode laadinfrastructuur wil plaatsen. Dit zijn bijvoorbeeld goedbezochte toeristische locaties, locaties in de buurt van sportfaciliteiten, en andere logische plekken. Er wordt gekozen voor strategische plaatsing wanneer:
  1. het de aantrekkelijkheid van de gemeente vergroot voor bezoekers of forenzen
  2. Er een laadpaal moet komen om een dekkend netwerk te krijgen
- *Data gedreven locaties*
  Als uit monitoring blijkt dat EV-rijders meer dan 4.500 kWh per jaar consumeren van 1 laadpaal gaat de gemeente kijken of er een laadpaal bijgeplaatst kan worden. Een kanttekening hierbij is dat er minimaal 2 verschillende EV-rijders gebruik maken van de paal. Mocht het voorkomen dat twee palen meer dan 9.000 kWh per jaar afgeven, dan wordt het realiseren van een laadplein overwogen (drie of meer laadpalen op een aansluiting groter dan 3x25 A).

Naast locaties waar de gemeente graag laadinfrastructuur wil hebben, zijn er ook plekken waar dit niet gewenst is. We kijken kritisch naar doelmatigheid van de laadinfrastructuur in relatie tot het (te verwachten) gebruik en eventuele (negatieve) effecten.

## 2.3 Soorten laadinfrastructuur

De gemeente Losser maakt onderscheid tussen reguliere laadpunten, snellaadpunten en VPA's.

### *Reguliere laadpunten*

De gemeente heeft een verantwoordelijkheid in de uitrol van reguliere publieke laadpunten. Deze laadpunten met een vermogen tot 22 kW plaatsen we als losse palen. De gemeente wil geen laadpleinen realiseren, tenzij er tijdens monitoren naar boven komt dat twee laadpalen op een locatie de vraag naar elektriciteit niet aankunnen. Dan heeft het de voorkeur om een laadplein te realiseren om onder andere verrommeling van het landschap tegen te gaan en de (laad)voorzieningen te clusteren en eventuele negatieve effecten voor inwoners te beperken vanuit een ruimtelijke afweging.

### *Snellaadpunten*

We zien voor onze gemeente een actieve rol weggelegd in de locatiebepaling en uitrol van snellaadpunten. Plaatsing heeft bij ons de voorkeur:

- op locaties met veel bezoekers waar de verblijfsduur kort is, zoals toeristische trekpleisters, sportparken, winkelcentra of logistieke knooppunten/ verzorgingsplaatsen langs drukke wegen;
- bij bestaande tankstations vanwege de vaak gunstige ligging, aan doorgaande wegen
- op plaatsen waar we het gebruik van deelauto's (in de toekomst) willen stimuleren;
- op plekken waar al zware aansluitingen zijn, zoals parkeerterreinen bij bedrijven of tankstations, zodat niet per se nieuwe aansluitingen nodig zijn voor de realisatie van snelladers.

We faciliteren marktpartijen in het realiseren van snelladers zodra zij met een verzoek komen mits ze voldoen aan de plaatsingscriteria. We faciliteren door mee te denken over meest geschikte/effectieve locatie, gemeentelijke procedures, de (on)mogelijkheden m.b.t. het elektriciteitsnet, etc. De belangrijkste redenen hiervoor zijn het grote(re) ruimtebeslag en de hogere investeringen van snellaadstations.

### *VPA's*

Losser staat kabelgoottegels niet toe vanwege veiligheid- en aansprakelijkheidsrisico's. De beperkte mate waarin er sprake is van behoefte tot een VPA, staat niet in verhouding tot de te maken kosten en inzet die vereist is om middels een gebruikersovereenkomst zaken juridisch, organisatorisch, contractueel, technisch en qua handhaving af te hechten.

## 2.4 Plaatsingsstrategie

Om publieke laadinfrastructuur te plaatsen kiest de gemeente voor de volgende procedures:

**Reguliere laders**

*Vraag gestuurd*

Losser kiest voor vraag gestuurde plaatsing, waarbij bewoners en forenzen een aanvraag kunnen indienen voor een publiek laadpunt. Daarna wordt een geschikte locatie gezocht op basis van eerder opgestelde plankaarten. Er wordt samengewerkt met een concessiehouder die bereid is om op basis van aanvragen te investeren in laadinfrastructuur. Daarbij accepteert de gemeente dat de doorlooptijden langer zijn dan bij data gedreven plaatsing. De verwachting is dat in sommige delen van de gemeente nog geen aanvragen voor laadpunten binnenkomen. Dit wordt gemonitord om te beoordelen of dat problemen oplevert voor bezoekers. Als de doorlooptijden

te hoog oplopen doordat de aanvragen snel toenemen, gaat de gemeente over tot plaatsing op basis van gebruikersdata.

*Strategisch*
Naast de vraag gestuurde plaatsing gaat de gemeente ook laadpunten realiseren op plekken waar bewoners of forenzen geen aanvraag kunnen doen, zoals bijvoorbeeld bij sportlocaties, beginpunten van wandelroutes, etc. Verder gaat er ook strategisch geplaatst worden in nieuwbouwwijken bij huizen die geen eigen oprit hebben. Daarmee faciliteert de gemeente inwoners en bezoekers van onze gemeente.

*Plaatsing op basis van gebruiksdata*
De gemeente Losser heeft al een aantal laadpalen in de gemeente. Met de data die deze laadpalen verschaffen (bijvoorbeeld de hoeveelheid gebruikers die de paal bedient, of de hoeveelheid energie die afgenomen wordt) kan de behoefte aan laadpunten voorspeld worden. In de toekomst kunnen er dus laadpunten geplaatst worden op basis van deze gebruiksdata. Dit verkort de doorlooptijd, zodat bewoners en forenzen niet onnodig lang op laadmogelijkheden hoeven te wachten. Ook maakt dit de uitrol beter te plannen.

**Snelladers**
*Vraag gestuurd*
In tegenstelling tot reguliere laadpalen verwachten we niet dat de behoefte aan snellaadpunten direct vanuit een e-rijder of potentiële gebruiker komt. Maar bepaalde gebruikersgroepen kunnen uiteraard kenbaar maken dat de plaatsing van een snellaadpunt gewenst is. We gaan dan op zoek naar een geschikte locatie die zo goed mogelijk voldoet aan de wensen van de aanvrager. De vraag kan dan ingevuld worden door een marktpartij.

*Proactieve plaatsing door marktpartij*
In geval van snelladers kan ook een marktpartij zelf het initiatief nemen om snellaadpunten te realiseren op plekken waar naar verwachting voldoende behoefte is. In het geval van locaties in de publieke ruimte staan we deze initiatieven toe mits het voldoet aan de realisatiecriteria.

*Plaatsing op basis van gebruiksdata*
Van de publieke snellaadpunten monitoren we het gebruik. We gaan extra snellaadpunten (laten) plaatsen op basis van deze gebruiksdata. We verwachten niet dat dit frequent voorkomt.

## 2.5 Realisatiecriteria

Bij de realisatie van laadinfrastructuur in de publieke ruimte gelden de volgende criteria:

**Reguliere en snelladers**
*Plaats in de openbare ruimte*
- De minimale doorgang van het trottoir moet na plaatsing van het oplaadobject en bebording minimaal 1.20 m zijn.
- Bij een trottoir dat 1.20 m of smaller is moet er op het parkeervak een eiland om de paal op te plaatsen (iets breder dan de paal) of aanrijbeveiliging worden aangebracht, dit ter bescherming van de paal en om de obstakelvrije ruimte op het trottoir te garanderen.
- Er mag geen belemmering plaatsvinden van het overige wegverkeer, en doorstroming moet gewaarborgd worden.
- Laadpalen worden indien mogelijk bij bestaande parkeervakken gerealiseerd op een goed zichtbare locatie.
- Bij locaties waar een hoge parkeerdruk heerst wordt er gekeken of er binnen een straal van 200 meter een geschikte locatie is om een laadpaal te plaatsen. Is dit niet het geval, dan wordt kan worden besloten toch een laadpaal te plaatsen. Hierbij wordt dan 1 parkeervak aangewezen voor uitsluitend het laden van elektrische voertuigen. Voor hoge

parkeerdruk wordt een percentage van 80% bezetting va parkeervakken of hoger aangehouden. Dit percentage wordt bepaald op basis van een onderzoek uit 2024 waar inzichtelijk is gemaakt waar parkeerdruk heerst.

- Een oplaadpaal wordt geplaatst op strategische locatie in de bebouwde kom op maximaal 200 meter van de aanvrager. Hierbij wordt zo veel mogelijk rekening gehouden met natuurlijke barrières zoals kanalen, spoorlijnen en rijkswegen. De voorkeur gaat uit naar centrale, goed bereikbare plekken in de wijk, waarbij het aannemelijk is dat de locatie door meerdere gebruikers gedeeld kan worden.
- De laadpaal zal waar mogelijk niet direct voor de deur van de aanvrager geplaats worden om ervoor te zorgen dat de laadpaal niet als "eigen" gezien wordt door aanvrager en de buurt.
- Bij voorkeur wordt er geplaatst binnen 25 meter van een spanningskabel die de laadpaal van stroom kan voorzien (i.v.m. aanzienlijke meerkosten bij een grotere afstand).
- Er worden zo min mogelijk laadpalen geplaatst in winkelstraten.
- Bij de plaatsing van laadpalen wordt rekening gehouden met het verminderen van lichthinder voor omwonenden. Vooral bij parkeerplaatsen met laadpalen, waar auto's mogelijk vaker van plek wisselen (wanneer een auto vol is en een andere moet laden), kan het voorkomen dat de koplampen vaker naar binnen schijnen, vooral als er huizen achter de laadpaal staan. Daarom plaatsen we, waar mogelijk, zo min mogelijk laadpalen bij haakse parkeervakken direct voor woonhuizen.
- We plaatsen bij voorkeur palen niet in 'hofjes' om onnodig zoekverkeer te weren in gebieden met hoge parkeerdruk en beperkte ruimte.
- Voor snelladers geldt additioneel dat we deze alleen toestaan op plekken waar een korte verblijfsduur gepaard gaat met een grote laadbehoefte en men bereid is daar meer voor te betalen. Denk bijvoorbeeld aan sportparken, grotere parkeerplaatsen (bijvoorbeeld bij supermarkten), hotels, toeristische punten of verzorgingsplaatsen langs drukke wegen. Per locatie zal door de gemeente afgewogen worden of een snellader toegevoegde waarde voor de omgeving heeft of niet.

*Groen*

- Er wordt geen laadpaal geplaatst nabij grote bomen in verband met problemen omtrent zichtbaarheid van de kabels, en om geen boomwortels te beschadigen.
- Vitale bomen en solitaire heesters mogen niet ten koste van laadpalen verwijderd/ beschadigd worden. Een laadpaal plaatsen op gazon of kruidenmengsels is wel toegestaan, mits onderhoudswerkzaamheden aan het groen nog steeds goed kunnen worden uitgevoerd.
- Als ervoor gekozen wordt om een laadpaal te plaatsen in gazon/kruidenmengsel/plant vak, moet de laadpaal aan de rand geplaatst worden. Er moet voorkomen worden dat men door de beplanting moet lopen om een laadpaal te bereiken. Hiervoor zal geen extra verharding in het groenareaal aangebracht worden.
- In het kader van het groenbeleidsplan, waarin staat dat er geen afname van het huidige groenareaal plaats zal hebben, worden er geen extra parkeerplaatsen/laadplaatsen gerealiseerd in groenareaal.

*Algemeen*

- Er moet duidelijk zichtbaar aangegeven zijn op de laadpaal hoe de exploitant van de laadpaal te bereiken is bij storingen/vragen/schade.
- Bij elke laadpaal moet de juiste bebording geplaatst worden. De bebording moet duidelijk maken dat er een operationele laadpaal staat, en welk(e) parkeervak(ken) uitsluitend bestemd is/zijn voor het opladen van elektrische voertuigen.
- Indien de laadpaal geplaatst is binnen een (blauwe) zone met een maximale parkeerduur, dient de maximum toegestane parkeerduur middels bebording te zijn aangegeven.

*Veiligheid*

- De laadpaal moet zo geplaatst worden dat er een minimale kans is dat er kabels over de weg/trottoir komen te liggen.
- De laadpaal moet zo geplaatst worden dat er minimale kans is op aanrijding van de laadpaal.

*Juridische kaders reguliere laders*

Laadobjecten in de openbare ruimte worden op aanvraag van (inwoners van) gemeente Losser door een concessiehouder geplaatst. Na een doorlopen aanbesteding samen met andere gemeenten in de provincies Overijssel en Gelderland sluit de gemeente een concessieovereenkomst met de beoogde concessiehouder voor het realiseren van laadpalen in de openbare ruimte. In de concessieovereenkomst zijn de afspraken en condities vastgelegd waaronder de uitvoering door de concessiehouder dient plaats te vinden.

*Juridische kaders snelladers*

Voor alle snelladers die op gemeentegrond geplaatst worden door een marktpartij geldt het Didam-arrest. De Hoge Raad heeft november 2021 bepaald dat overheden de bruikleen en verkoop van onroerend goed, dus ook grond, niet langer via een-op-een transacties met een marktpartij mogen afwikkelen. Andere partijen moeten ook kunnen meedingen volgens het gelijkheidsbeginsel. Losser heeft m.b.t. Didam beleid opgesteld, dat de gemeente volgt bij laadinfrastructuur.

Daarnaast wordt er een contract opgesteld met de marktpartij die de snellader gaat ontwikkelen. Hierin worden onder andere afspraken over eisen voor de ingebruikname van gemeentegrond, looptijd van de overeenkomst, de plaatsing en beheer van de infrastructuur, beeldkwaliteit, bereikbaarheid, openbaarheid van de laadpaal, laadtarief, groene stroom, veiligheid, eigendom, tussentijdse beëindiging van het contract, toerekenbare tekortkomingen en aansprakelijkheid opgenomen.

*Handhaving*

Handhaving van het gebruik van de laadvakken is in handen van Buitengewone Opsporings Ambtenaren (BOA's). Ook kan de politie handhavend optreden bij foutief gebruik van de laadvakken in openbaar gebied. De handhavingsinzet van BOA's wordt gezien als onderdeel van het reguliere takenpakket en wordt dus ook in de reguliere handhavingsrondes meegenomen. Het oplaadvak is uitsluitend bestemd voor het opladen van elektrische auto's.

Het is niet toegestaan om te parkeren met een conventionele auto bij de parkeervakken die uitsluitend zijn aangewezen voor het opladen van elektrische auto's. Voorwaarde is dat de elektrische auto middels een oplaadkabel met de oplaadpaal verbonden is. Het juiste gebruik is als een elektrisch voertuig met de kabel aangesloten is op het oplaadpunt en ook daadwerkelijk aan het laden is. Als een EV onder andere omstandigheden dan hierboven genoemd staat de parkeerplaats bezet houdt, kan er gehandhaafd worden. Daarnaast wordt ook gehandhaafd op het fiscaal regime, parkeervergunning, blauwe zone en andere restricties die voor alle bestuurders van motorvoertuigen gelden.

*Beheer en onderhoud*

De concessiehouder of marktpartij is eigenaar van de laadpalen en is verantwoordelijk voor de exploitatie, het beheer en onderhoud van de laadpalen. Het onderhoud van de omliggende openbare (groene) ruimte is de verantwoordelijkheid van de gemeente.

Wanneer de concessiehouder of marktpartij schade toebrengt aan de omliggende openbare (groene) ruimte van een laadpaal (tijdens plaatsen, onderhoud of beheer) dient dit door de concessiehouder ook hersteld te worden in de oorspronkelijke staat.

10 jaar na het tekenen van een concessieovereenkomst vindt een evaluatie plaats tussen gemeente en de concessiehouder over de samenwerking van de publieke reguliere palen. Er kan dan worden besloten om de overeenkomst van de exploitatie van de laadpalen (telkens met 1 jaar) te verlengen of te beëindigen. Voor snelladers geldt dat er in het contract tussen de gemeente en de marktpartij wordt vastgelegd na hoeveel jaar er een soortgelijke evaluatie wordt gedaan als bij reguliere palen.

Het verwijderen of verplaatsen van laadpalen zal zo veel mogelijk beperkt moeten worden binnen de exploitatieperiode vanuit kostentechnische overwegingen. Verplaatsingen als gevolg van herinrichtingen in de buitenruimte komen ten laste van de veroorzaker, vaak de opdrachtgever van de herinrichting. In overleg met de concessiehouder wordt de laadpaal tijdelijk verwijderd en weer teruggeplaatst. De concessiehouder maakt hiervoor een offerte voor de opdrachtgever.

**VPA's**
VPA's staat de gemeente Losser niet toe.

## 3 Participatie

Gemeente Losser vindt het belangrijk dat inwoners geïnformeerd zijn over ontwikkelingen in hun omgeving.

Wat betreft de specifieke locaties van de laadpalen, worden inwoners geïnformeerd. Nadat de locatie voor een laadpunt bepaald is, wordt een verkeersbesluit genomen dat vervolgens in het gemeenteblad via www.officielebekendmakingen.nl gepubliceerd wordt. Hiervan zal ook een bekendmaking worden geplaatst in het huis-aan-huis-blad 'de Week van Losser'. Inwoners kunnen bezwaar maken op het verkeersbesluit, waarna de gemeente de locatie -al dan niet- heroverweegt.

Naast deze participatie tijdens het doorlopen van een aanvraagproces, wordt er ook een breder participatietraject opgezet om inwoners en ondernemers te informeren en raadplegen over toekomstige ontwikkelingen. Graag wil de gemeente inzicht krijgen in wensen en zorgen, en antwoorden op vragen als; Rijdt u al elektrisch? Wilt u elektrisch gaan rijden? Wat is ervoor nodig om u elektrisch te laten rijden? Bent u op de hoogte van het Bouwbesluit 2012 van de Rijksoverheid? Dit traject al eens doorlopen in 2021, en is herhaald in 2024. Op deze manier is de gemeente goed op de hoogte van wat er speelt bij elke herziening van de visie en het uitvoeringsdocument.

## 4 Verkeersbesluit

Het verkeersbesluit geeft het parkeervak/de parkeervakken de doelbestemming 'opladen van elektrische voertuigen'. In een vak dat aangewezen wordt d.m.v. een pijl onder het bord 'Opladen elektrische voertuigen' (te zien in bijlage 1) mag alleen worden geparkeerd door elektrische auto's die laden. Dat wil zeggen dat de stekker in de laadpaal moet zitten. In een aangrenzend vak dat niet door een pijl wordt aangewezen maar wel grenst aan een laadpaal mag elke auto parkeren. Daar gelden de normale parkeer regels van het gebied. Bij snelladers geldt dat er altijd een bord geplaatst wordt dat aangeeft hoeveel kW en hoelang een EV-rijder mag laden (een voorbeeld is te zien in bijlage 1).

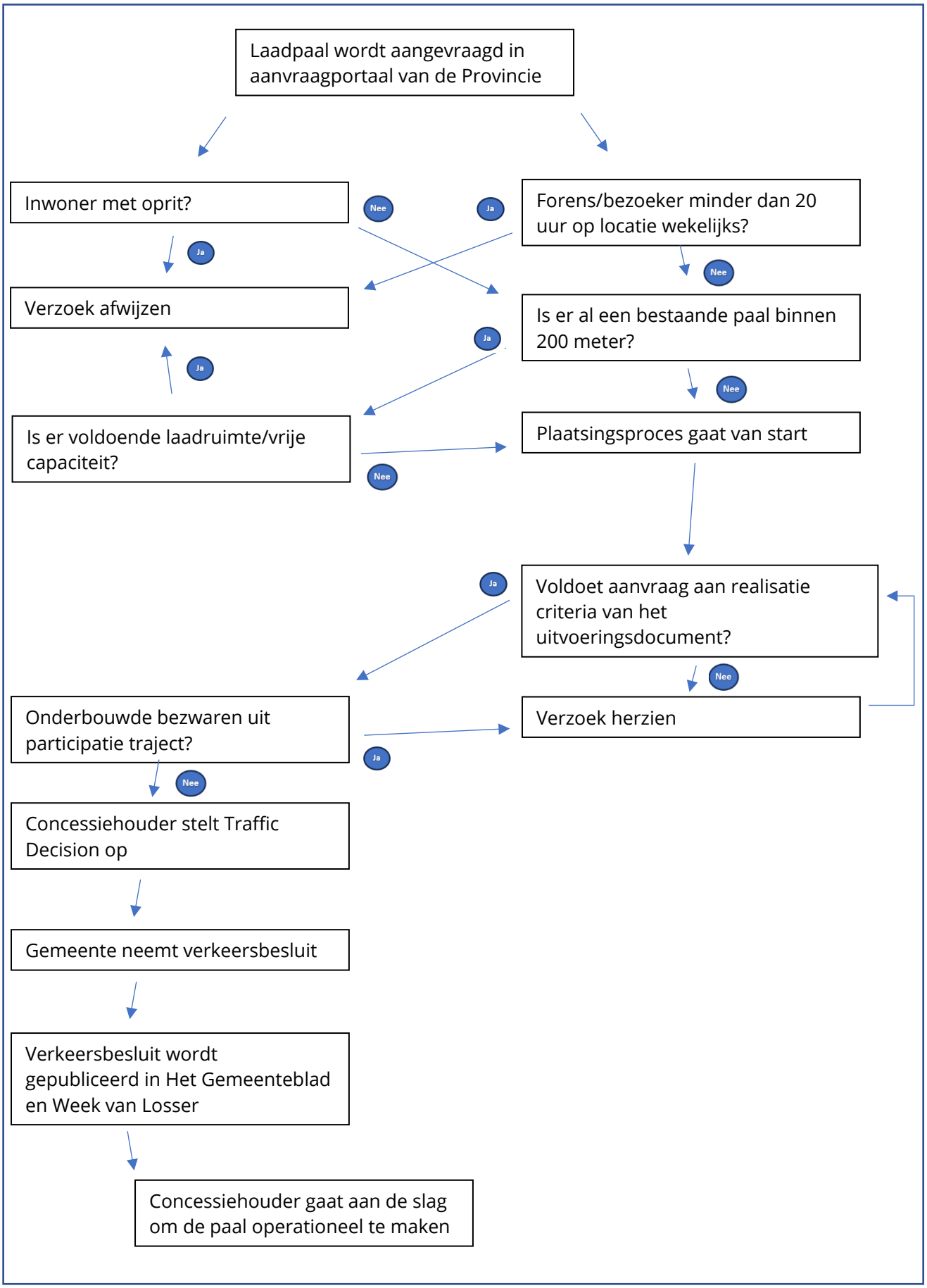
**Verkeersbesluit per locatie**
De gemeente neemt altijd een verkeersbesluit per laadpaal locatie voor twee parkeervakken. Het protocol dat gehanteerd wordt bij een locatie zonder parkeerdruk is dat er twee parkeervakken worden aangeduid als bestemd voor het opladen van elektrische voertuigen. Op plekken waar

(hoge) parkeerdruk wordt geconstateerd, en de gemeente toch kiest voor de plaatsing van een laadpaal, kan ervoor worden gekozen niet alle parkeervakken direct te bestemmen voor elektrische voertuigen maar 1 plek aan te wijzen voor het opladen van elektrische voertuigen en 1 flexplek waar ook brandstof auto's mogen parkeren. Als blijkt dat tijdens monitoring het gebruik van een laadpunt intensief is (meer dan 4500 kWh per jaar), kiest de gemeente ervoor om ook het tweede parkeervak (voorheen de flexplek) te bestemmen voor elektrische rijders.

Bijlage 1 geeft een impressie van de markeringen en bebordingen van beide scenario's.

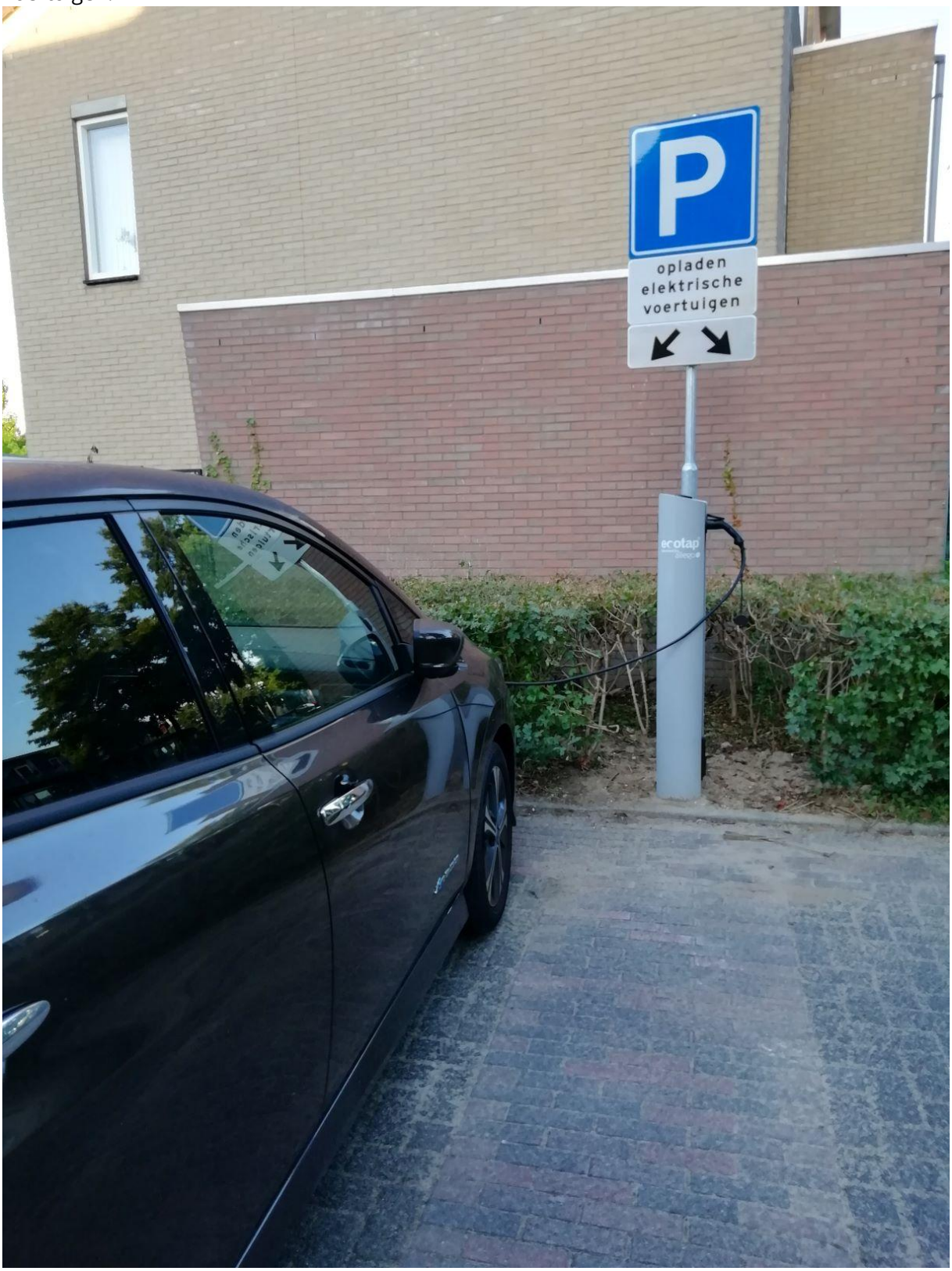
In de toekomst wordt er niet uitgesloten dat de gemeente overgaat op verzamel-verkeersbesluiten. Op deze manier kan een verkeersbesluit voor meerdere locaties gebundeld worden in één verkeersbesluit. Dit resulteert in kortere doorlooptijden.

## 5 Beslisboom: overzicht proces van reguliere laadpaal-aanvraag tot realisatie



## BIJLAGE 1: impressie bebording

Een reguliere laadpaal waarbij twee parkeervakken bestemd zijn voor uitsluitend elektrische voertuigen.



Een laadpaal waarbij één parkeervak bestemd is voor uitsluitend elektrische voertuigen, en één aangrenzend parkeervak een flexplek is.



Een snellader met daarbij informatie hoeveel kW men kan laden en hoe lang er geparkeerd mag worden.

