

# Uitvoeringskader Openbaar Laden Lansingerland

**Afdeling:** Team Veiligheid en APV

**Versienummer:** 1.0

**Datum:** 13 februari 2017

**Corsanummer:** T17.02159

**Inhoudsopgave**

1	Inleiding .....	3
2	Uitgangspunten plaatsing laadinfrastructuur .....	3
2.1	Normale lader is uitgangspunt .....	3
2.2	Laden op eigen terrein is uitgangspunt .....	3
2.3	Openbare laadpalen .....	4
2.4	Snelladers .....	4
2.5	Groene stroom is het uitgangspunt .....	5
3	Uitwerking openbare laadinfrastructuur .....	5
3.1	Aanvraag- en realisatieproces .....	5
3.2	Aanvraag laadpaal .....	6
3.2.1	Indienen van een aanvraag.....	6
3.2.2	In behandeling nemen van een aanvraag .....	6
3.3	Locatie oplaadpaal .....	7
3.3.1	Eisen aan de locatie.....	7
3.3.2	Uitgangspunten oplaadlocatie .....	9
3.4	Nemen van een verkeersbesluit .....	10
3.5	Plaatsen, aansluiten en in gebruik stellen van laadpaal .....	10
4	Uitwerking Verlengd Private Aansluiting (VPA) .....	10
4.1	Vorm VPA.....	10
4.2	Voorwaarden .....	10
5	Snelladers .....	11
Bijlage 1	Definities.....	13

## 1 Inleiding

Het adviesbureau Overmorgen stelde in 2015 een prognose voor het elektrisch vervoer in 2020 op; hieruit blijkt dat Lansingerland in 2020 275 laadpalen in de openbare ruimte gerealiseerd moet hebben om aan de vraag naar elektrisch vervoer te voldoen.

Omdat Lansingerland een grote opgave op dit vlak heeft, besloot het college in 2016 om voor de korte termijn een overeenkomst met Allego af te sluiten voor het plaatsen van 20 openbare laadpalen. Voor de langere termijn koos het college ervoor om aan te sluiten bij de concessie openbaar laden van de gemeente Rotterdam.

In 2016 deden we ervaring op met de uitvoering van beide overeenkomsten. Deze ervaringen bundelden we en de in de praktijk gemaakte afspraken leggen we nu formeel vast in dit document.

### *Leeswijzer*

In dit document beschrijven we de kaders voor de daadwerkelijke realisatie van de laadinfrastructuur. In hoofdstuk 2 gaan we in op de uitgangspunten voor de plaatsing van laadinfrastructuur. Hoofdstuk 3 beschrijft op hoofdlijnen het aanvraag- en realisatieproces en geeft de toetsingscriteria waaraan we een aanvraag om een laadpaal en de locatie van een laadpaal beoordelen. Hoofdstuk 4 beschrijft de verlengd private aansluiting. Tot slot gaan we in hoofdstuk 5 in op de snelladers en onze rol bij het realiseren daarvan.

## 2 Uitgangspunten plaatsing laadinfrastructuur

### 2.1 Normale lader is uitgangspunt

De belangrijkste laadvoorzieningen zijn momenteel de normale lader (laadpaal) en de snellader. Het uitgangspunt voor uitbreiding van de laadinfrastructuur in de openbare ruimte is de normale lader. Hieronder wordt een laadvermogen verstaan tussen 3,7 en 11 kWh, afhankelijk van het type auto en tijdstip. Dit uitgangspunt is gebaseerd op een aantal ervaringen.

Zo leert de praktijk dat elektrische rijders vooral laden wanneer de auto thuis of op het werk geparkeerd staat. Om elektrisch rijden optimaal te stimuleren is het van belang om daarbij aan te sluiten. Het is op dit moment voor de accu's van elektrische auto's beter om langzaam geladen te worden dan snel. De levensduur van de accu wordt hiermee verlengd.

Mits goed ruimtelijk ingepast, is de druk op de buitenruimte minder doordat we geen separate gronden beschikbaar hoeven te stellen voor plaatsing van snellaadstations (met bijbehorende vakken en weg- infrastructuur). Bij normale laders maken we immers gebruik van bestaande parkeervakken. Bij normale laders in het algemeen en laadpleinen in het bijzonder, bestaat de mogelijkheid om de laadsnelheid en -tijdstip aan te passen aan de beschikbare capaciteit op het netwerk en aanbod van stroom (stroomprijzen).

### 2.2 Laden op eigen terrein is uitgangspunt

Het uitgangspunt is dat het laden van elektrische auto's primair op eigen terrein moet plaatsvinden. Dit is ook de meest eenvoudige en goedkoopste oplossing. Laden op eigen terrein geeft namelijk de zekerheid van een laadplek en de aansluiting van het laadpunt op de eigen meterkast zorgt voor een goedkoper laadtarief, zeker wanneer de eigenaar de mogelijkheid heeft om de stroom van eigen zonnepanelen te gebruiken.

Plaatsing van oplaadpalen op eigen terrein valt onder de eigen verantwoordelijkheid van burgers en bedrijven, individueel of verenigd in een Vereniging van Eigenaren (VVE). De gemeente heeft daar geen zeggenschap over. Wanneer men op eigen terrein kan parkeren, plaatst de gemeente geen oplaadpunten in de openbare ruimte. Dit om te voorkomen dat parkeren op eigen terrein verschuift naar openbaar terrein.

Het merendeel van de woningen beschikt echter niet over eigen terrein waar de inwoner de elektrische auto kan parkeren en laden. Voor het parkeren en laden is de e-rijder daardoor aangewezen op een parkeerplek in de openbare ruimte. De gemeente is, als beheerder en eigenaar van de openbare ruimte, verantwoordelijk voor de objecten in de openbare ruimte en daarmee ook voor het al dan niet realiseren van oplaadobjecten in die ruimte.

## 2.3 Openbare laadpalen

Plaatsing van openbare oplaadpalen kan plaatsvinden door:

1. De gemeente in de openbare ruimte en in gemeentelijke parkeergarages
2. Bedrijven in semi openbaar gebied (openbaar toegankelijk privé terrein)
3. Burgers en bedrijven in de openbare ruimte

### 1. Realisatie oplaadpunten door de gemeente

De gemeente startte vorig jaar met het (laten) realiseren van openbare laadpalen. Openbare laadpalen zijn laadpalen in de openbare ruimte die door een ieder met een elektrische auto te gebruiken zijn.

We onderscheiden daarbij twee soorten openbare laadpalen:

- Vraaggestuurde laadpalen: dit zijn laadpalen die aangevraagd zijn door individuele inwoners die in het bezit zijn van een full electric of hybride voertuig.
- Strategische laadpalen: dit zijn openbare laadpalen op locaties waar geen individuele aanvrager aan te koppelen is, maar waar we als gemeente wel behoefte aan laadpalen verwachten.

### 2. Realisatie door bedrijven in semi openbaar gebied (privé terrein)

Bedrijven kunnen op openbaar toegankelijk privé terrein laadpalen plaatsen. Dit past in het gemeentelijk beleid om meer elektrisch rijden te stimuleren.

### 3. Realisatie door burgers en bedrijven in de openbare ruimte

Wanneer rijders geen gelegenheid hebben om op eigen terrein een laadpunt te realiseren, kunnen zij een aanvraag indienen om openbaar te kunnen laden. In enkele gevallen biedt dit geen optimale oplossing of wil de rijder zelf een laadvoorziening creëren. In dat geval kan de rijder ervoor kiezen om, onder bepaalde voorwaarden, zelf een oplaadpunt op straat te realiseren: een verlengd private aansluiting. Met name in buurten met een lage parkeerdruk en lage laadbehoefte kan dit een oplossing bieden. Daarbij dient het oplaadpunt praktisch inpasbaar te zijn en de afstand tot de huisaansluiting klein. De rijder maakt hiervoor kosten, maar verdient dit terug door een lagere kWh prijs en heeft de mogelijkheid om de stroom van eigen zonnepanelen te gebruiken.

De kaders voor een verlengd private aansluiting zijn uitgewerkt in hoofdstuk 4.

## 2.4 Snelladers

De basis van het laadkader is de normaal-lader. Voor specifieke doelen kan de snellader een aanvullende rol hebben in het aanbod van laadfaciliteiten. Deze doelen lichten we hieronder toe.

### *Bijladen onderweg*

EV-rijders die een grotere afstand af willen leggen dan de accucapaciteit mogelijk maakt, dienen onderweg te kunnen 'bijladen'. Hiervoor is een snellader het ideale instrument. Ook voor het voorkomen van de zogenaamde 'range anxiety' is dit belangrijk; het biedt de mogelijkheid om in voorkomende gevallen de accu bij te laden zodat de eindbestemming altijd gehaald kan worden.

### *Back Up bij onvoldoende beschikbaarheid van normaal laders*

Het kan voorkomen dat in gebieden binnen de gemeentegrenzen er onvoldoende 'normale' laadpalen aangeboden worden om aan de vraag van EV-rijders te voldoen. In deze gevallen kan een snellader uitkomst bieden omdat op deze wijze een grotere groep EV-rijders met één laadfaciliteit te bedienen is.

### *Stimuleren veelrijders*

Bepaalde groepen veelrijders, zoals bijvoorbeeld taxi's en bestelverkeer, kunnen alleen overstappen op elektrische voertuigen als zij tijdens hun werk kunnen bijladen. Dit kan op de 'thuislocatie' van de werkgever (bij het bedrijfspand) of daar waar het werk veelvuldig wordt uitgevoerd. Te denken valt bijvoorbeeld aan de centra van de kernen of bedrijfsterreinen.

### *Strategische locaties*

Strategische locaties zijn locaties waar we wel een behoefte aan openbare laadpalen verwachten, maar waar geen individuele aanvrager aan te koppelen is. Denk hierbij aan grote parkeerterreinen bij vervoersknooppunten of centrumgebieden. In gebieden waar inwoners maar kort verblijven, bijvoorbeeld winkelcentra, kan een snellader dan uitkomst bieden.

De kaders voor de realisatie van snelladers zijn uitgewerkt in hoofdstuk 5.

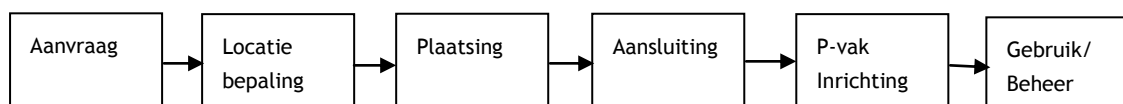
## **2.5 Groene stroom is het uitgangspunt**

Voor alle oplaadpalen op gemeentelijke gronden (normale laders en snelladers) wordt het gebruik van groene stroom als voorwaarde gesteld. Hierdoor stimuleren we verduurzaming van zowel de auto als de bron.

## **3 Uitwerking openbare laadinfrastructuur**

### **3.1 Aanvraag- en realisatieproces**

Het aanvraag- en realisatieproces is onder te verdelen in een aantal fases. De werkzaamheden leggen we zoveel mogelijk bij de concessiehouder (dat is de leverancier en exploitant van de laadpaal). Schematisch ziet dat er als volgt uit:



### *Samenvatting aanvraag- en realisatieproces*

Inwoners en bedrijven dienen een aanvraag (een verzoek tot uitbreiding van het laadnetwerk) in via [www.laadjeauto.nl](http://www.laadjeauto.nl). De concessiehouder beoordeelt de aanvraag en beziet de mogelijkheden van de bestaande laadpalen, voor zover die er al zijn. Op basis van deze informatie stelt de concessiehouder een locatie voor een nieuwe laadpaal voor. De gemeente toetst het locatievoorstel aan de toetsingscriteria, zoals opgenomen in dit document. Als de gemeente en de netbeheerder akkoord zijn met de voorgestelde locatie, neemt de afdeling Beheer en Onderhoud een verkeersbesluit. Tegen het verkeersbesluit staat een bezwaarmogelijkheid open. Het aanvraag- en realisatieproces ligt tijdens de bezwaartermijn, dat is zes weken, stil; dit om te voorkomen dat we de paal moeten verwijderen wanneer een ingediend bezwaar gegrond verklaard wordt.

Zodra de bezwaartermijn verstreken is en er geen bezwaren ingediend zijn, geeft de concessiehouder opdracht aan de aannemer om de plaatsing van de laadpaal in werking te zetten. De aannemer draagt zorg voor de daadwerkelijke plaatsing van de laadpaal, de aansluiting en de inrichting van de parkeervakken (bebording en belijning). De concessiehouder is ook verantwoordelijk voor het beheer van de laadpalen.

## **3.2 Aanvraag laadpaal**

### *3.2.1 Indienen van een aanvraag*

Eigenaren en gebruikers van een elektrische auto die in Lansingerland wonen of werken, dienen een aanvraag in voor uitbreiding van het laadnetwerk in de buurt van hun woning of werkplek via [www.laadjeauto.nl](http://www.laadjeauto.nl).

### *3.2.2 In behandeling nemen van een aanvraag*

De concessiehouder toetst de aanvraag aan een aantal criteria voordat hij de aanvraag in behandeling neemt. Deze criteria zijn:

1. De aanvrager is in het bezit van een full electric of hybride voertuig;
2. Er is sprake van een minimumafname van 2000 kWh (gebaseerd op het merk en de actieradius van het voertuig);
3. De aanvrager heeft of had geen gelegenheid om een oplaadpunt op eigen terrein te realiseren;
4. In een straal van 250 meter vanaf de woning of het bedrijf van de aanvrager is geen laadpaal aanwezig waarop nog ruimte voor een extra gebruiker is.

### *Bezit van full electric of hybride voertuig met een minimumafname van 2000 kWh*

Om te zorgen dat de oplaadpalen die we in Lansingerland laten plaatsen optimaal gebruikt worden, plaatsen we oplaadpalen wanneer er voldoende afname is. Voor de plaatsing van een nieuwe oplaadpaal geldt daarom een minimumafname van 2.000 kWh per jaar. Dit staat voor ongeveer 10.000 elektrisch gereden kilometers door één of meerdere auto's. Concreet betekent dit dat we een vraag om een laadpaal pas in behandeling nemen als de aanvrager in het bezit is van een full electric of hybride voertuig.

### *Voorkeur voor plaatsing op eigen terrein*

Opladen dient zoveel mogelijk plaats te vinden op eigen terrein. Dit sluit aan bij het gemeentelijk beleid om zo min mogelijk parkeervakken aan de openbaarheid te onttrekken. Bij het bepalen van de mogelijkheid tot parkeren en laden op eigen terrein gaan we uit van de oorspronkelijke situatie: de inwoner heeft of had de mogelijkheid om op eigen terrein te parkeren.

### *Optimaal gebruik van bestaande netwerk van oplaadpalen*

Als dit niet mogelijk is, bekijken we of het bestaande openbare netwerk van laadpalen ruimte biedt voor een nieuwe gebruiker. Als binnen een straal van 250 meter een oplaadpaal staat waar nog ruimte is voor een extra gebruiker (op basis van het bezettingsprofiel van de laadpaal) koppelen we de nieuwe gebruiker aan deze laadpaal. In voorkomende gevallen kan ook een hoger verbruik op de laadpaal voldoende ruimte bieden voor de nieuwe gebruiker. Denk hierbij aan een goede spreiding van het laden 's nachts en overdag (combinatie van forens/bewoner).

### *Nieuwe oplaadpaal bij voldoende vraag*

Wanneer ook dit niet mogelijk blijkt en de vraag voldoende hoog is, dan neemt de concessiehouder de aanvraag in behandeling en onderzoekt hij de mogelijkheid om een nieuwe oplaadpaal in de omgeving van de aanvrager te plaatsen.

## **3.3 Locatie oplaadpaal**

Op grond van het woon- of werkadres van de aanvrager en de door ons opgestelde locatie-eisen doet de concessiehouder een voorstel voor een locatie om een nieuwe laadpaal te plaatsen.

### *3.3.1 Eisen aan de locatie*

We plaatsen niet zo maar overal laadpalen. Met het oog op de veiligheid en een goed gebruik van de openbare ruimte, stelden we criteria op waaraan de locatie voor een laadpaal moet voldoen en waar we het locatievoorstel van de concessiehouder op toetsen. Hierbij maken we zoveel mogelijk gebruik van zogenaamde plankaarten waarop mogelijke laadpaallocaties staan aangegeven die aan alle criteria voldoen en gebaseerd zijn op de verwachte laadbehoefte in de betreffende gebieden<sup>1</sup>.

Deze criteria zijn:

1. Een laadpaal wordt bij voorkeur<sup>2</sup> niet bij een parkeerplaats voor of naast de woning van de aanvrager geplaatst;
2. Een laadpaal wordt in een straal van circa 250 meter van het adres van de aanvrager geplaatst;
3. Een laadpaal grenst aan bestaande parkeerplaatsen, omdat de gemeente geen extra parkeerplaatsen gaat realiseren;
4. Een laadpaal grenst aan meerdere parkeerplaatsen omdat dit meervoudig gebruik stimuleert;
5. Een laadpaal heeft een publiek karakter, bij voorkeur geplaatst direct na een kruising of bij een groepscluster van (bezoekers)parkeerplaatsen;
6. Een laadpaal wordt bij voorkeur bij dwarsparkeerplaatsen geplaatst (en zo min mogelijk bij langsparkeren);
7. De obstakelvrije afstand kant-weg of parkeerplaats tot laadpaal moet minimaal 0,50 meter zijn;
8. De vrije doorloopbreedte van het trottoir moet minimaal 1,50 meter zijn;
9. Een laadpaal wordt bij voorkeur niet in het openbaar groen of in smalle schrikstroken geplaatst;
10. Een laadpaal wordt niet op een parkeerterrein bij een winkelcentrum of in een blauwe zone geplaatst;
11. Een laadpaal wordt alleen geplaatst in een omgeving met een parkeerdruk lager dan 90%, om hiermee de parkeeroverlast en daarmee handhavingverzoeken te voorkomen.

<sup>1</sup> Deze plankaarten zijn gebaseerd op de in 2015 door adviesbureau Overmorgen opgestelde prognoses voor het elektrisch vervoer in 2020, de parkeerdruk in de wijken en de eisen aan de inrichting van de openbare ruimte.

<sup>2</sup> Bij voorkeur, omdat het al dan niet voldoen aan deze eisen afhangt van de inrichting van wijken en/of straten. We ervaren dat sommige wijken geen of weinig dwarsparkeerplaatsen hebben of dat parkeerplaatsen omringd worden door veel groenstroken.

*Loopafstand van 250 meter*

De locatie van een laadpaal ligt bij voorkeur niet direct voor de (ingang van een) woning van een aanvrager. We willen namelijk voorkomen dat de aanvrager de parkeerplaats als zijn 'eigen' parkeerplaats gaat beschouwen. We plaatsen een laadpaal daarom binnen een straal van 250 meter van het adres van de gebruiker. Wanneer binnen de maximale loopafstand een potentiële locatie voor een laadplein ligt, plaatsen we de laadpaal bij voorkeur daar.

*Meerdere bestaande dwarsparkeerplaatsen*

Uitgangspunt is dat de potentiële locatie bij meerdere, bestaande parkeerplaatsen gerealiseerd moet worden, omdat dit meervoudig gebruik stimuleert en de gemeente geen extra parkeerplaatsen gaat realiseren. Het heeft de voorkeur om locaties te kiezen waar sprake is van dwarsparkeren (in plaats van langsparkeren) in verband met de kleinere kans op schade (in tegenstelling tot langsparkeren).

*Vindbaarheid van locatie*

Daarnaast houden we rekening met de vindbaarheid van de oplaadlocatie en bruikbaarheid voor andere potentiële gebruikers. Bij voorkeur plaatsen we de oplaadpaal direct na een kruising of bij een groep-scluster van (bezoekers)parkeerplaatsen; de oplaadlocatie is beter zichtbaar, ook vanuit de kruisende weg. Daarnaast heeft het een psychologisch voordeel: de oplaadpalen zijn openbaar en niet van de aanvrager(s).

*Obstakelvrije afstand*

Door een obstakelvrije afstand in acht te nemen proberen we het aanrijden van een laadpaal door elektrische voertuigen te voorkomen. In bepaalde gevallen, bijvoorbeeld wanneer we de laadpaal op de weg tussen de parkeervakken plaatsen of wanneer er geen biggenruggen op de grond liggen, plaatsen we in overleg met de concessiehouder aanrijdbeveiliging om de laadpaal.

*Vrije doorloopbreedte*

Met een vrije doorloopbreedte van het trottoir van minimaal 1,50 meter voorkomen we dat laadpalen de doorgang voor inwoners met een beperking of met een kinderwagen blokkeren, waardoor zij genoodzaakt zijn over de weg te rijden of lopen. We plaatsen wel laadpalen op smallere stroken, maar alleen als aan de overkant van de betreffende locatie ook een trottoir ligt.

*Openbaar groen*

Een laadpaal plaatsen we bij voorkeur niet in het openbaar groen of in smalle schrikstroken. Dit in verband met het goed kunnen onderhouden van de groenvoorzieningen in de gemeente.

*Parkeerdruk*

Tot slot letten we op de parkeerdruk in de betreffende straat of wijk. Op dit moment plaatsen we een laadpaal bij voorkeur alleen in straten of wijken met een parkeerdruk lager dan 90%. Overigens gaan we hierbij uit van een transitieperiode. Dat is een periode waarin de parkeerdruk in sommige wijken hoog is en hoger wordt als gevolg van het toewijzen van een parkeervak voor elektrisch rijden. Naarmate er meer elektrische voertuigen komen, wordt de druk om een parkeervak voor elektrisch rijden aan te wijzen ook hoger. Wij verwachten in de toekomst dan ook een verschuiving tussen de voertuigen op fossiele brandstoffen en de elektrische voertuigen. De parkeerdruk in de wijken blijft dan gelijk, alleen het aandeel elektrische voertuigen is dan groter dan voertuigen op fossiele brandstoffen.



### *Winkelcentra en blauwe zones*

In principe plaatsen we géén nieuwe oplaadpalen op parkeerterreinen bij de winkelcentra. Het parkeren binnen deze centra is namelijk gericht op kort parkeren. Het opladen bij een ‘standaard’ laadpaal duurt meerdere uren en staat daarom haaks op het principe van kort parkeren. Bij eventuele aanvragen bestaat de mogelijkheid om de oplaadpaal aan de rand van de centra te plaatsen. Dit geldt eveneens voor blauwe zones, waarbinnen een maximum parkeertijd geldt; normale laadpalen plaatsen we niet binnen deze zones.

### *3.3.2 Uitgangspunten oplaadlocatie*

#### *Gebruik oplaadlocatie*

De te plaatsen oplaadpalen en -vakken zijn openbaar en kunnen derhalve door alle gebruikers van elektrische voertuigen worden gebruikt. Oplaadvakken mogen alleen gebruikt worden door elektrische auto's (met een stekker). Het criterium voor het gebruik van de oplaadlocatie is dat de stekker van de auto in de oplaadpaal zit. Het daadwerkelijk opladen of ‘vol zijn’ van de accu is geen criterium. Als de auto opgeladen is, hoeft deze dus niet verplaatst te worden naar een gewoon parkeervak. Er is ook geen maximum parkeerduur voor het opladen van elektrische auto's op een oplaadlocatie.

#### *Oplaadpalen niet op kenteken gereserveerd*

De oplaadpalen in het openbare gebied reserveren we niet ‘op kenteken’. Gebruikers die nu wel een ‘eigen’ parkeerplaats hebben (zoals gehandicapten), behouden deze ook als zij elektrisch gaan rijden. In dat geval plaatsen we de oplaadpaal bij het ‘eigen’ vak, mogelijk in combinatie met een openbaar vak.

#### *Parkeertarief*

Een groot aantal gemeenten stelt in hun parkeerregelgeving geen enkele doelgroep vrij van parkeerbelasting. Ook elektrische auto's op een normaal parkeervak of een oplaadparkeervak in een zone voor betaald parkeren dienen dus parkeergeld te betalen. In Lansingerland zijn op dit moment nog geen zones voor betaald parkeren ingevoerd; in de toekomst is dit mogelijk het geval in de parkeergarage bij RandstadRailhalte Berkel Westpolder. Ook in Lansingerland geldt dan de regel dat eigenaren van elektrische voertuigen parkeergeld moeten betalen als zij parkeren en/of opladen in een zone voor betaald parkeren.

#### *Eén aansluiting tegelijk*

Een oplaadpaal in de openbare ruimte heeft standaard twee oplaadpunten (aansluitingen voor de stekkers voor auto's). Het streven is om beide punten te gebruiken en per oplaadpaal dus twee parkeervakken voor het opladen van elektrische auto's te reserveren. De oplaadpaal plaatsen we daarom zodanig dat we in de toekomst (bij vraag naar een tweede oplaadpunt) het tweede parkeervak simpel geschikt kunnen maken. Het tweede parkeervak richten we echter pas in als daar voldoende vraag naar is. De reden daarvoor is dat het afgekruste vak leeg blijft, dit als overlast gevend wordt ervaren in de buurt.

#### *Laadpleinen*

Op locaties met een geconcentreerde hoge vraag en een hoge parkeerdruk kan een laadplein oplossingen bieden. Potentiele locaties voor laadpleinen in de periode tot 2020 nemen we ook op op de plankaart openbare laadinfrastructuur (POL) waarop mogelijke laadpaallocaties staan die gebaseerd zijn op de verwachte laadbehoefte in de betreffende gebieden<sup>3</sup>.

---

<sup>3</sup> Deze plankaarten zijn gebaseerd op de in 2015 door adviesbureau Overmorgen opgestelde prognoses voor het elektrisch vervoer in 2020, de parkeerdruk in de wijken en de eisen aan de inrichting van de openbare ruimte.

### 3.4 Nemen van een verkeersbesluit

Zodra wij het locatievoorstel van de concessiehouder getoetst hebben en akkoord zijn met de locatie, informeren we de concessiehouder hierover.

Naast de goedkeuring van de gemeente heeft de concessiehouder ook een goedkeuring van de netbeheerder nodig. De laadpaal moet immers op het elektriciteitsnet aangesloten worden. De netbeheerder heeft 18 weken de tijd om de netcheck te doen en de aansluiting te realiseren. Zodra ook de netbeheerder akkoord is, vraagt de concessiehouder ons voor de betreffende locatie een verkeersbesluit te nemen voor het aanwijzen van parkeerplaatsen die uitsluitend bedoeld zijn voor het opladen van elektrische voertuigen. Het verkeersbesluit publiceren we in de Staatscourant en melden we op de gemeentelijke website. Tegen het verkeersbesluit staat een bezwaarmogelijkheid open; belanghebbenden hebben zes weken na publicatie de tijd om een bezwaarschrift in te dienen.

### 3.5 Plaatsen, aansluiten en in gebruik stellen van laadpaal

Wanneer de bezwaartermijn afgelopen is en er geen bezwaren ingediend zijn, geeft de concessiehouder opdracht aan de aannemer om een laadpaal te plaatsen, de netaansluiting te realiseren en het parkeer- vak in te richten, dat wil zeggen de bebording en belijning aan te brengen. Het laadpunt kan vervolgens in gebruik genomen worden door de e-rijders.

## 4 Uitwerking Verlengd Private Aansluiting (VPA)

### 4.1 Vorm VPA

Een VPA is een oplaadpunt in de openbare ruimte, dat aangesloten is op een bestaande huisaansluiting van een particulier of bedrijf.

We onderscheiden twee vormen:

- Een laadobject aan de gevel
- Een laadpaal met één of twee oplaadpunten op de stoep

De realisatie van een VPA kan in een alternatief voorzien bij het achterblijven van de uitrol van voldoende publieke laadpalen of het onvoldoende beschikbaar zijn van publieke laadpunten. De realisatie van een VPA door inwoners of bedrijven betekent een eigen investering in een oplaadpunt. Daartegenover staat dat de eigenaar van het laadobject kan laden voor het voordelige eigen huistarief. Daarnaast biedt het de mogelijkheid om gebruik te maken van stroom van eigen zonnepanelen.

De realisatie van een laadobject aan de gevel is mogelijk mits de gevel direct grenst aan de betreffende oplaadlocatie (geen stoep of tuin tussen de gevel en de oplaadlocatie). Voor een VPA in de vorm van een laadpaal op de stoep is toestemming van de gemeente nodig en leggen we afspraken formeel vast in een overeenkomst.

### 4.2 Voorwaarden

Voor het realiseren van een VPA kunnen bedrijven en inwoners een aanvraag indienen. Hierbij geldt een aantal voorwaarden. De belangrijkste zijn hieronder samengevat.

- De aanvrager kan niet op eigen terrein laden.
- De aanvrager heeft een grondgebonden woning of bedrijfspand waar direct voor/naast geparkeerd wordt.

- In een straal van 250 meter van het woon- of werkadres van de aanvrager is nog geen openbare laadpaal geplaatst.
- De aanvrager dient er voor zorg te dragen dat iedere bestuurder van een elektrische auto gebruik kan maken van de oplaadpaal voor het opladen van zijn auto (interoperabiliteit). Plaatsing van de laadpaal geeft de aanvrager uitdrukkelijk niet het recht tot exclusief gebruik van de oplaadlocatie.
- De kosten voor realisatie (inclusief eventuele léges) en beheer komen voor rekening van de aanvrager.
- De kosten die de aanvrager voor het gebruik van de laadpaal bij derden in rekening brengt zijn gemaximeerd tot het gemeentelijk vastgestelde oplaadtarief.
- In overleg stellen de gemeente en de aanvrager vast of het wenselijk is om één of meer vakken te reserveren voor het opladen van elektrische auto's (verkeersbesluit). Hierbij spelen afwegingen t.a.v. parkeerdruk, laadbehoefte in de omgeving en afspraken met omwonenden.
- Wanneer de gemeente één of meerdere parkeerplaatsen voor elektrische voertuigen heeft gereserveerd dan draagt de gemeente zorg voor:
  - Het plaatsen van een verkeersbord (E08) met een onderschrift 'Opladen elektrische auto'.
  - Het parkeerbeheer, bestaande uit onder meer handhaving in het geval een niet elektrisch voertuig zich bevindt op de oplaadlocatie, voor zover hier prioriteit aan gegeven is in de handhavingmatrix van Lansingerland.

Na toestemming van de gemeente, sluiten de gemeente en de aanvrager een overeenkomst waarin de afspraken over het VPA staan. Deze afspraken vormen een verdere uitwerking van bovenstaande voorwaarden.

## 5 Snelladers

Een snellader, de term zegt het eigenlijk al, laadt een elektrische auto sneller op dan een normale laadpaal. Opladen aan een normaal laadpunt duurt gemiddeld zo'n 6 tot 8 uur; een snellader laadt de batterij van een elektrische auto in 15 tot 30 minuten tot 80% op. Het elektrische voertuig moet wel hierop ingericht zijn; niet alle batterijen zijn geschikt om snel op te laden.

Snelladers kunnen een belangrijke rol spelen aanvullend op de behoefte naar normaal laden. Van deze aanvullende rol kan bijvoorbeeld sprake zijn voor de onderstaande specifieke doelen:

1. Bijladen onderweg
2. Back Up bij onvoldoende beschikbaarheid van normaal laders
3. Stimuleren veelrijders
4. Strategische locaties met kort parkeren

### *Realisatie snelladers*

Het realiseren van snelladers laten we zoveel mogelijk over aan de markt. Vooral langs snelwegen worden momenteel snelladers geplaatst. Daar waar de markt kansen ziet om ook langs doorgaande wegen binnen de gemeentegrenzen snelladers te plaatsen, werkt de gemeente zoveel mogelijk mee aan het realiseren hiervan. De gemeente neemt hiertoe, eventuele pilots daarbuiten gelaten, niet zelf het initiatief. Hierbij is de gemeente gebonden aan haar publiekrechtelijke taak. Dit houdt in dat alle aanbieders van snelladers dezelfde mogelijkheden dienen te krijgen en dat de gemeente een eigen afweging van belangen kan maken in het toestaan of weigeren van het realiseren van snelladers op bepaalde locaties (bijvoorbeeld op grond van het bestemmingsplan, verkeersaantrekkende werking of zichthinder omwonenden).

### *Locatie snelladers*

Snelladers worden zoveel mogelijk gerealiseerd buiten de openbare weg, dus op private grond of door gemeente uitgegeven grond. Te denken valt aan parkeerterreinen bij bedrijven of tankstations. De redenen hiervoor zijn:

- Door het gebruik van bestaande (zware) huisaansluitingen, zoals aanwezig bij tankstations of grote bedrijven, is de kostenkant van de snellader lager;
- Handhaving op misbruik van de snellaadvakken als parkeervak kan geschieden vanuit de eigenaar/gebruiker van de grond zonder inmenging van de gemeente. Handhaving is daarmee niet afhankelijk van de gemeente. Daarnaast is het voor de gebruikers eenduidiger welk gebruik wordt verwacht: bij een tankstation 'tank' je en parkeer je niet, op een openbaar parkeervak wel.

## ***Bijlage 1 Definities***

### **Actieradius**

De maximale afstand die een (elektrisch) voertuig kan afleggen met een bepaalde hoeveelheid energie.

### **Elektrische auto's**

Elektrische auto's zijn alle auto's die rijden op elektriciteit en voorzien zijn van een stekker om op te laden: Een voertuig met meer dan twee wielen, zoals bedoeld in het eerste lid van artikel 1 sub c van de Wegenverkeerswet 1994, welk voertuig is geregistreerd bij de Rijksdienst voor Wegverkeer en geheel of gedeeltelijk door een elektromotor wordt aangedreven, waarvoor de elektrische energie geleverd wordt door een batterij en waarvan deze batterij wordt opgeladen door middel van een voorziening buiten het voertuig.

### **Gebruiker**

Bedrijf, particulier of andere organisatie dat/die gevestigd, woonachtig of werkzaam is in de gemeente en in het bezit is of gebruik maakt van een elektrische auto.

### **Huisaansluiting**

De verbinding tussen het net (hoofdelektriciteitskabel) en het oplaadobject, voorzien van een stroommeter en AEN-nummer. Ook: 'Netaansluiting' genoemd.

### **Interoperabel**

De mogelijkheid om met een laadpas van verschillende aanbieders van laaddiensten gebruik te maken van een laadvoorziening van verschillende aanbieders van laadinfrastructuur.

### **Laadkabel**

Een kabel, in gebruik of eigendom van een e-rijder, benodigd om de elektrische auto op te laden door deze aan te sluiten op een oplaadobject.

### **Laadpas**

Een pas benodigd voor het gebruik van een laadvoorziening.

### **Laadplein**

Een bundeling van 2 of meer oplaadobjecten op één locatie, aangesloten op dezelfde netaansluiting.

### **Laadvoorziening**

Een openbare voorziening, inclusief alle daarbij horende en achterliggende installaties, waar een elektrische auto kan worden opgeladen. De laadvoorziening bevat tenminste één aansluiting en de mogelijkheid voor twee of meer aansluitingen voor het gelijktijdig opladen van elektrische voertuigen.

### **Oplaa infrastructuur**

Het geheel van oplaadobjecten, aansluitingen op het elektriciteitsnetwerk en andere voorzieningen in de openbare ruimte op of aan de weg bestemd voor het opladen van elektrische voertuigen.

### **Oplaadlocatie**

Plaats waar auto's opgeladen kunnen worden, op één of meerdere oplaadvakken die voorzien zijn van een oplaadobject.

**Oplaadobject**

In de buitenruimte te plaatsen object met daarop minimaal twee onafhankelijk van elkaar te bedienen oplaadpunten.

**Oplaadpaal**

Oplaadobject in de vorm van een paal.

**Oplaadpunt**

Fysieke stekkeraansluiting op het oplaadobject ('stopcontact'), waaraan een gebruiker een elektrisch voertuig kan opladen door deze aan te sluiten met een oplaadkabel.

**Oplaadvak**

Een vak, ter grootte van een standaard parkeervak, dat uitsluitend bedoeld is om elektrische auto's op te laden.

**Range anxiety**

De angst dat een autobatterij eerder opraakt dan dat het volgende oplaadpunt zich aandient.

**Snellader**

Een snellader is een oplaadpunt waarbij een accu van een elektrisch voertuig in korte tijd 'volgetankt' kan worden.

**Verlengd privaat aansluitpunt**

Een VPA is een oplaadpunt in de openbare ruimte, dat aangesloten is op een bestaande huisaansluiting van een particulier of bedrijf.