

Bijlage 15 - Criteria uitbreiden laadnetwerk

Versie 1 – 11-10-2022

Dit document beschrijft de criteria die worden gehanteerd door gemeenten die binnen MRA-Elektrisch samenwerken aan het realiseren van een laadnetwerk van publieke laadpunten. De volgende criteria worden beschreven:

- 1 - Reserveren tweede parkeervak bij een laadpaal t.b.v. laden elektrisch voertuig
- 2 - Uitbreiden laadnetwerk naar aanleiding van een verzoek van een e-rijder
- 3 – Datagestuurd uitbreiden laadnetwerk
- 4 – Hoeveelheid te realiseren laadpunten bij gebiedsontwikkeling

Tot slot is ook de berekening van de in de criteria genoemde bezettingsgraad beschreven in deel 5.

1- Reserveren tweede parkeervak bij een laadpaal t.b.v. laden elektrisch voertuig

Enkele gemeenten gebruiken de uitzonderingsmogelijkheid om bij de plaatsing van een laadpaal aanvankelijk één parkeervak te realiseren. Wanneer aan het criterium is voldaan reserveert de gemeente alsnog ook het tweede parkeervak.

Criterium
Gemeente wijst een 2^e parkeervak voor het laden van elektrische voertuigen aan bij een laadpaal als: De gemiddelde bezettingsgraad op de laadpaal hoger dan 40% was gedurende de voorafgaande drie maanden in een dagdeel (ochtend 6-12, middag 12-6, avond 6-12, nacht 0-6).

2- Uitbreiden laadnetwerk naar aanleiding van een verzoek van een e-rijder

E-rijders kunnen een verzoek indienen bij de gemeente voor het uitbreiden van het laadnetwerk in hun buurt. De hier beschreven criteria worden toegepast om te bepalen of het een valide verzoek is en vervolgens het verzoek geaccepteerd wordt. Bij acceptatie wordt een nieuwe locatievoorstel opgesteld of wordt het verzoek gekoppeld aan een lopend locatievoorstel.

Criterium
Gemeente accepteert een valide verzoek van de e-rijder indien: • Er geen publieke laadpaal binnen 200 meter loopafstand in bedrijf is; • OF publieke laadpalen aanwezig binnen 200 meter loopafstand hebben een gemiddelde bezettingsgraad hoger dan 40% gedurende de voorafgaande drie maanden in een dagdeel (ochtend 6-12, middag 12-6, avond 6-12, nacht 0-6); • EN aan de overige criteria voor het behandelen van e-rijder verzoeken is voldaan: ○ Indiener van het verzoek woont of werkt aantoonbaar minimaal 18 uur per week in de betreffende Gemeente (aantoonbaar); ○ Indiener verzoek beschikt over een elektrische auto¹. met een minimaal elektrisch bereik van 45 km. Indiener moet dit aantonen door middel van een (voorlopige) koop- of leaseovereenkomst, eigendomsbewijs of document met vergelijkbare bewijskracht; ○ Indiener is voor het parkeren van de elektrische auto afhankelijk van een publieke parkeerplaats op straat. Dit betekent dat de indiener niet beschikt over eigen parkeerterrein. Onder eigen terrein vallen ook VVE parkeerplaatsen en/of de (verplichte) mogelijkheid tot het huren/kopen van een parkeerplaats in combinatie met appartement. Gemeenten kunnen besluiten om de bovengenoemde maximale loopafstand te verminderen tot 150 meter. Gemeenten melden een wijziging van de maximale loopafstand bij MRA-Elektrisch.

3- Datagestuurd uitbreiden laadnetwerk

Bij datagestuurde uitbreiding passen we de gebruiksdata van laadpalen toe om te bepalen in welke omgeving uitbreiding van het laadnetwerk gewenst is.

Werkwijze

De laadpalen die voldoen aan het criterium worden door MRA-E in een apart overzicht geplaatst in het MRA-E portaal.

MRA-E of een concessiehouder voorziet een datagestuurd verzoek van een voorstel voor de locatie waar wordt uitgebreid, inclusief een boven- en een zij aanzicht.

Gemeenten beoordelen de datagestuurde verzoeken.

Bij akkoord kunnen de concept-locatie en de boven- en zij aanzichten worden overgenomen in een locatievoorstel.

Criterium
Een datagestuurd verzoek voor uitbreiding wordt opgesteld voor: 1. Laadpalen met een gemiddeld maandelijks afzet volume vanaf 1.000 kWh over de afgelopen 3 maanden; 2. EN een gemiddelde bezettingsgraad hoger dan 40% gedurende de voorafgaande drie maanden in een specifiek dagdeel; 3. EN waarvan NIET binnen 150 meter hemelsbreed al een nieuwe laadpaal in voorbereiding of in de afgelopen 3 maanden in bedrijf gesteld is; 4. Criterium 1 en 2 toepassen op laadpalen in bedrijf binnen 150 meter hemelsbreed.

4- Hoeveelheid te realiseren laadpunten bij gebiedsontwikkeling

Gemeenten kunnen kosteloos en zonder concrete vraag bij gebiedsontwikkeling publieke laadpunten laten realiseren. Het percentage openbare parkeerplaatsen dat bij oplevering van een gebiedsontwikkeling kosteloos kan worden voorzien van een publieke oplaadpunt is in ieder geval gelijk aan 2% (jaargang 2022), elk jaar na 2022 te verhogen met 0,5 procent.

Uitgangspunten:

- Zorgen voor minimaal dekkend netwerk van publieke laadinfrastructuur bij oplevering gebiedsontwikkeling;
- Gebiedsontwikkeling kan bestaan uit zowel inbreidings- als uitbreidingslocaties;
- Bij gebiedsontwikkeling bestaat merendeel uit woningbouw en aantal nieuwe woningen is minimaal 30;

Voorwaarden:

Algemeen

- Maximale loopafstand (dan wel hemelsbrede afstand) tot laadpunt is gelijk aan afstand o.b.v. gemeentelijk beleid;
- Locaties te realiseren publieke laadpalen bij oplevering liggen maximaal 25m van LS-net, bij voorkeur 5m en bij voorkeur vrij van obstakels en bij voorkeur vrij van bestrating;
- Locaties te realiseren publieke laadpalen bij oplevering zijn zo gelegen dat deze zijn uit te breiden naar 2 of 3 laadpalen (en deze uitbreiding wordt opgenomen als voorkeurslocaties);
- Voorbereiding van ondergrondse infrastructuur voor voorkeurslocaties bestaat in principe uit LS-net nabij de locatie van een laadpaal ten behoeve van netaansluiting voor vermogen/energievraag die in 2030 verwacht kan worden, te weten 9% parkeervakken met een laadpunt. Bij uitzondering kunnen – in plaats van directe aansluiting op het LS-net – mantelbuizen naar de parkeervakken worden toegepast, mits de uitzondering wordt onderbouwd en goedgekeurd door gemeente en MRA-E.

Gemeente

- Gemeente zorgt voor aanwijzing locaties te realiseren publieke laadpalen dan wel laat dit uitvoeren door MRA-E. Hierbij zijn reguliere voorwaarden en eisen uit concessie en gemeentelijke beleidsregel van toepassing;
- Gemeente zorgt voor een laadkaart met voorkeurslocaties van de betreffende gebiedsontwikkeling met bijhorend ontwerp voor ondergrondse infrastructuur als onderdeel van ontwerp openbare ruimte dan wel laat dit uitvoeren en stelt dit vast. Gemeente heeft afstemming met de concessiehouder en netbeheerder voorafgaand aan het vaststellen van het ontwerp ondergrondse infrastructuur.
- De bij oplevering te realiseren publieke laadpalen maken onderdeel van uit van de vast te stellen voorkeurslocaties;
- Gemeente zorgt bij het opstellen van de laadkaart dat er bij voorkeur locatievoorstellen worden aangewezen waarbij uitbreiding mogelijk is;
- Gemeente neemt voorkeurslocaties op in communicatie over gebiedsontwikkeling dan wel laat dit door ontwikkelaar opnemen;
- Gemeente zorgt voor verzamelverkeersbesluit voor alle voorkeurslocaties;
- Gemeente zorgt in afstemming met netbeheerder voor ondergrondse infrastructuur ten behoeve van te realiseren laadpalen dan wel laat dit uitvoeren door de ontwikkelaar;
- Gemeente zorgt voor voorbereiding van ondergrondse infrastructuur op voorkeurslocaties door netbeheerder dan wel laat de ontwikkelaar hiervoor zorgdragen;
- Gemeente zorgt voor (voorlopige) bestrating (ook zijnde half-verharding) ten behoeve van gereserveerde parkeerplaatsen en te realiseren publieke laadpalen voorafgaand aan oplevering 1e woning dan wel laat dit uitvoeren door de ontwikkelaar. Belangrijk uitgangspunt is dat publieke laadpaal niet verplaatst hoeft te worden bij realisatie definitieve bestrating.

Concessiehouder

- Concessiehouder realiseert kosteloos te realiseren publieke laadpalen met bijbehorende bebording binnen 1 maand na oplevering (voorlopige) bestrating (ook zijnde halfverharding), mits tevens woningen zijn opgeleverd

en laadpaal bij realisatie definitieve bestrating niet opnieuw hoeft te worden verplaatst. Hierbij is de 1e laadpaal sowieso gerealiseerd bij oplevering 1e woning;

- Indien gewenst vanuit de gemeente realiseert de concessiehouder de laadinfrastructuur inclusief mantelbuizen voor de aangrenzende parkeervakken zodat eenvoudig opgeschaald kan worden naar een groter aantal laadpalen. De concessiehouder levert een (digitale) bouwtekening aan waarin de mantelbuizen staan opgenomen.
- Concessiehouder controleert uiterlijk 4 weken voor aanvang werkzaamheden t.b.v. te realiseren publieke laadpaal bij gemeente of oplevering (voorlopige) bestrating en woningen volgens planning verloopt;
- Concessiehouder plaats conform overige concessievoorwaarden datagestuurd, vraaggestuurd of aanbodgestuurd extra publieke laadpalen bij.

5- Gemiddelde bezettingsgraad over drie maanden

De gemiddelde bezettingsgraad per laadpaal in een dagdeel (ochtend 6:00 -12:00, middag 12:00 -18:00, avond 18:00 – 24:00, nacht 0:00-6:00) wordt als volgt berekend:

Som van gerealiseerde connectietijd per laadpaal in specifiek dagdeel over Maand 3	Som van gerealiseerde connectietijd per laadpaal in specifiek dagdeel over Maand 2	Som van gerealiseerde connectietijd per laadpaal in specifiek dagdeel over Maand 1
Totale tijd in specifiek dagdeel Maand 3	Totale tijd in specifiek dagdeel Maand 2	Totale tijd in specifiek dagdeel Maand 1

100%

×

+

+

3