

Bijlage PvE VII

Criteria uitbreiden laadnetwerk

Overeenkomst Laadobjecten MRA-E 7

Kenmerk PNH: 2004761
Kenmerk MRA-E: MRA-E 7



In samenwerking met



namens

Gemeenten uit de provincies Noord-Holland, Flevoland en Utrecht

Inhoudsopgave	P.
1. Inleiding	2
2. Uitbreiden laadnetwerk op basis van gebruiksgegevens	3
3. Uitbreiden laadnetwerk naar aanleiding van een verzoek van een EV-rijder	4
4. Reserveren 2 ^e parkeervak t.b.v. het opladen van een elektrisch voertuig	5
5. Hoeveelheid te realiseren laadpunten bij gebiedsontwikkeling	6

1 – Inleiding

Deze bijlage beschrijft de criteria die door gemeenten die binnen MRA-Elektrisch worden gehanteerd bij de uitbreiding van het netwerk van publieke laadpalen.

Binnen de MRA-E regio is inmiddels sprake van een (nagenoeg) dekkend netwerk, volgens de definitie van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL). Daarmee breekt een nieuwe fase van de transitie aan, waarin het dekkende netwerk moet worden verdicht om mee te groeien met het groeiende aantal EV-rijders. Volgens de prognoses zullen in de MRA-E regio de komende jaren steeds meer laadpalen moeten worden bijgeplaatst: tot 2030 elk jaar gemiddeld 500 publieke laadpunten méér dan het jaar ervoor. MRA-E en gemeenten streven ernaar om de daadwerkelijke vraag op straat te volgen.

Om deze daadwerkelijke behoefte te volgen en daarin te kunnen blijven voorzien is het noodzakelijk om meer nadruk te gaan leggen op het vraaggestuurd plaatsen van laadpalen op basis van gebruiksgegevens. De vraag vanuit de EV-rijder is namelijk reactief en het proces vanaf het moment van aanvraag tot daadwerkelijk plaatsing van een laadpaal kan lang duren (een jaar is niet ongewoon). Door vraaggestuurd op basis van gebruiksgegevens te gaan plaatsen kan MRA-E eerder inspelen op de vraag voor laadpalen en zo voorzien in de publieke laadbehoefte.

Criteria:

- 1 – Vraaggestuurd uitbreiden laadnetwerk op basis van gebruik;
- 2 - Uitbreiden van het laadnetwerk naar aanleiding van een verzoek van een EV-rijder;
- 3 - Reserveren tweede parkeervak bij een laadpaal ten behoeve van het opladen van een elektrisch voertuig;
- 4 – Realiseren van laadpunten bij gebiedsontwikkeling.

2 – Uitbreiden laadnetwerk op basis van gebruiksgegevens

Bij vraaggestuurde uitbreiding bekijken we de gebruiksgegevens van laadpalen om te bepalen in welke omgeving uitbreiding van het laadnetwerk nodig is.

Werkwijze

1. De laadpalen die voldoen aan het criterium worden door MRA-E in een apart overzicht geplaatst in het MRA-E portaal.
2. MRA-E voorziet een vraaggestuurd verzoek (o.b.v. gebruiksgegevens) van een voorstel voor de locatie waar wordt uitgebreid, inclusief een boven- en een zijaanzicht.
3. Gemeenten beoordelen deze vraaggestuurde verzoeken.
4. Bij akkoord kunnen de concept-locatie en de boven- en zijaanzichten worden overgenomen in een Locatievoorstel.

Criterion
<p>Een vraaggestuurd verzoek voor uitbreiding op basis van gebruik wordt opgesteld indien aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:</p> <p>Afzetvolume</p> <ul style="list-style-type: none">• De bestaande laadpaal heeft in de voorafgaande twaalf (12) maanden een afzetvolume van minimaal 10.000 kWh gerealiseerd; OF• De bestaande laadpaal heeft in de voorafgaande drie (3) maanden een afzetvolume van minimaal 2.500 kWh gerealiseerd. <p>Bezettingsgraad</p> <ul style="list-style-type: none">• De gemiddelde bezettingsgraad van de laadpaal bedroeg gedurende de voorafgaande drie (3) maanden minimaal 40% in ten minste één dagdeel.• Als dagdelen gelden:<ul style="list-style-type: none">○ Ochtend: 06:00 - 12:00 uur○ Middag: 12:00 - 18:00 uur○ Avond: 18:00 - 00:00 uur○ Nacht: 00:00 - 06:00 uur• Het dagdeel waarin de bezettingsgraad van 40% wordt bereikt, mag per dag verschillen. <p>Geografische afstand</p> <ul style="list-style-type: none">• Binnen een straal van 150 meter van de voorgestelde locatie:<ul style="list-style-type: none">○ Is geen nieuwe laadpaal in voorbereiding; EN○ Is in de voorafgaande drie (3) maanden geen nieuwe laadpaal in bedrijf gesteld.

3 - Uitbreiden laadnetwerk naar aanleiding van een verzoek van een EV-rijder

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

criterium
<p>Gemeente accepteert een verzoek van de EV-rijder als valide indien aan de volgende voorwaarde wordt voldaan:</p> <ul style="list-style-type: none">• Er is geen publieke laadpaal binnen 200 meter loopafstand in bedrijf, OF• de wel binnen 200 meter loopafstand aanwezige laadpalen hebben een gemiddelde bezettingsgraad die als volgt wordt bepaald:<ul style="list-style-type: none">○ De gemiddelde bezettingsgraad van de laadpaal bedroeg gedurende de voorafgaande drie (3) maanden minimaal 40% in ten minste één dagdeel.<ul style="list-style-type: none">▪ Als dagdelen gelden:<ul style="list-style-type: none">• Ochtend: 06:00 - 12:00 uur• Middag: 12:00 - 18:00 uur• Avond: 18:00 - 00:00 uur• Nacht: 00:00 - 06:00 uur○ Het dagdeel waarin de bezettingsgraad van 40% wordt bereikt, mag per dag verschillen <p>EN</p> <ul style="list-style-type: none">• aan de overige criteria voor het behandelen van EV-rijder verzoeken is voldaan:<ul style="list-style-type: none">○ Indiener van het verzoek woont of werkt aantoonbaar minimaal 18 uur per week in de betreffende Gemeente;○ 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.

¹ Overeenkomstig met eerste lid van artikel 1 sub c, van de Wegenverkeerswet 1994 en nader bepaald in de Regeling auto en die is geregistreerd bij de Rijksdienst voor Wegverkeer: zijnde een personen-of bedrijfsauto die geheel of gedeeltelijk - met een minimaal volledig elektrisch bereik van 45 km - 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 de auto.

4 - Reserveren tweede parkeervak bij een laadpaal ten behoeve van het opladen van een elektrisch voertuig

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

criterium
<p>Gemeente wijst, indien dit niet al direct is gedaan, alsnog een 2^e parkeervak aan voor het laden van elektrische voertuigen bij een laadpaal als:</p> <ul style="list-style-type: none">○ De gemiddelde bezettingsgraad van de laadpaal gedurende de voorafgaande drie (3) maanden minimaal 40% bedraagt in ten minste één dagdeel.<ul style="list-style-type: none">▪ Als dagdelen gelden:<ul style="list-style-type: none">• Ochtend: 06:00 - 12:00 uur• Middag: 12:00 - 18:00 uur• Avond: 18:00 - 00:00 uur• Nacht: 00:00 - 06:00 uur○ Het dagdeel waarin de bezettingsgraad van 40% wordt bereikt, mag per dag verschillen

5 – Hoeveelheid te realiseren laadpunten bij gebiedsontwikkeling

Gemeenten kunnen kosteloos en zonder concrete vraag bij gebiedsontwikkeling publieke laadpunten laten realiseren. Het percentage van de openbare parkeerplaatsen dat bij oplevering van een gebiedsontwikkeling kosteloos kan worden voorzien van een publieke oplaadpunt is in ieder geval gelijk aan 4% (jaargang 2026), elk jaar na 2026 te verhogen met 0,5 procent tot een maximum van 6% in 2030.

Uitgangspunten:

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

Voorwaarden:

Algemeen

- Maximale loopafstand tot laadpunt is 200 meter
- Publieke laadpalen bij oplevering liggen maximaal 25 meter van het laagspanningsnet (LS-net), bij voorkeur binnen 5 meter en bij voorkeur vrij van obstakels en bij voorkeur van bestrating;
- Laadlocaties worden zo gekozen dat deze zijn uit te breiden naar 2 of 3 laadpalen; deze uitbreidingslocaties worden opgenomen als voorkeurslocaties;
- In beginsel wordt - in het kader van voorbereiding ondergrondse infrastructuur - het LS-net nabij de laadlocatie voorbereid op de verwachte netaansluitingsbehoefte in 2030, uitgaande van 9% van de parkeervakken met een laadpunt. Bij uitzondering kan, in plaats van directe aansluiting op het LS-net, gebruik worden gemaakt van mantelbuizen naar de parkeervakken. Deze uitzondering moet worden onderbouwd en vooraf worden goedgekeurd door de 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 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 of losse verkeersbesluiten per voorkeurslocatie;
- 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.

- Uitgangpunt is dat de publieke laadpaal niet verplaatst hoeft te worden bij realisatie definitieve bestrating; indien dit wel het geval is, is gemeente verantwoordelijk voor de kosten van verplaatsing.

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 vraaggestuurd o.b.v. gebruik, een individuele aanvraag of aanbodgestuurd publieke laadpalen bij.