Gemeente Amsterdam

Aanvraag en realisatieproces openbare laadpalen 2021-2022

WERKINSTRUCTIE
VOOR OPERATIONEEL LAADTEAM

VERSIE 25-03-2021

Inhoudsopgave

1. Inleiding 3

1.1 Aanleiding en doel document 3
1.2 Scope document 3

2. Procesplaat 4

3. Stappen binnen plaatsingsproces gemeente 5

Bijlage 1: Prikkels uitbreiding laadnetwerk 9

1.1 Uitbreiding op basis van een aanvraag 9
1.1.1 Inwoner van of iemand die werkzaam is in Amsterdam 9
1.1.2 Deelautobedrijf 9
1.1.3 Criteria om uit te breiden op basis van een aanvraag 9
1.1.4 Uitbreiding op basis van een aanvraag van een specifiek belanghebbende 10

1.2 Strategische uitbreiding laadnetwerk 10

1.3.Datagestuurde uitbreiding 10

Bijlage 2: Locatiekeuze en laadopstelling 12

2.1 Criteria voor het kiezen van een locatie 12

2.2 Laadopstelling 13

2.3 Vragen of klachten van bewoners 13

1. Inleiding

1.1 Aanleiding en doel document

De gemeente Amsterdam heeft de regie in het aanvraag- en realisatieproces van openbare laadpalen. Onderhavig document bevat een werkinstructie voor dit proces. Hierdoor wordt voor het (strategisch en uitvoerend) laadteam duidelijk op basis van welke criteria en op welke locaties publieke laadinfrastructuur in de gemeente Amsterdam geplaatst wordt.

1.2 Scope document

In dit document wordt het aanvraag- en realisatieproces beschreven voor laadpalen in de openbare ruimte. Dit document ziet niet op het realisatieproces van laadpalen:

- Laadpalen in de private of semi-publieke ruimte (zoals parkeergarages en VvE's;
- Innovatieve pilotprojecten;
- Snelladers (>22kW);
- Laadinfrastructuur voor Light Electric Vehicles (LEV's), zwaarder vervoer (OV-bussen, touringcars en vrachtwagens), vaartuigen en mobiele werktuigen en aggregaten.

Daarnaast is dit document gefocust op de te nemen stappen door de gemeente voor het plaatsen van laadpalen na aanvragen van inwoners en werkenden binnen Amsterdam (Stap 1 tot en met 5 van de procesplaat in Hoofdstuk 2). De gemeente kan tevens datagestuurd en strategisch laadpalen plaatsen, daarvoor volgt een addendum op dit document. Tevens volgt een addendum wanneer het aanvraag- en realisatieportaal in totaliteit opgeleverd is.

1.3 Actoren in document

De voornaamste actoren betrokken in het aanvraag- en realisatieproces zijn het strategisch en uitvoerend laadteam. Het strategisch laadteam is verantwoordelijk voor beleidskeuzes en het uitvoerend laadteam is verantwoordelijk voor het doorlopen van de opgestelde stappen (zie Hoofdstuk 3). De eerste aanspreekpunten van het laadteam om het aanvraag- en realisatieproces te doorlopen zijn:

- Strategisch laadteam: Bibi Fabius, Zita Koks
- Uitvoerend laadteam: Joren Sanderino, Folkert Sier, Angelique Veerman

Daarnaast worden zowel intern als extern van de gemeente actoren betrokken, zijnde:

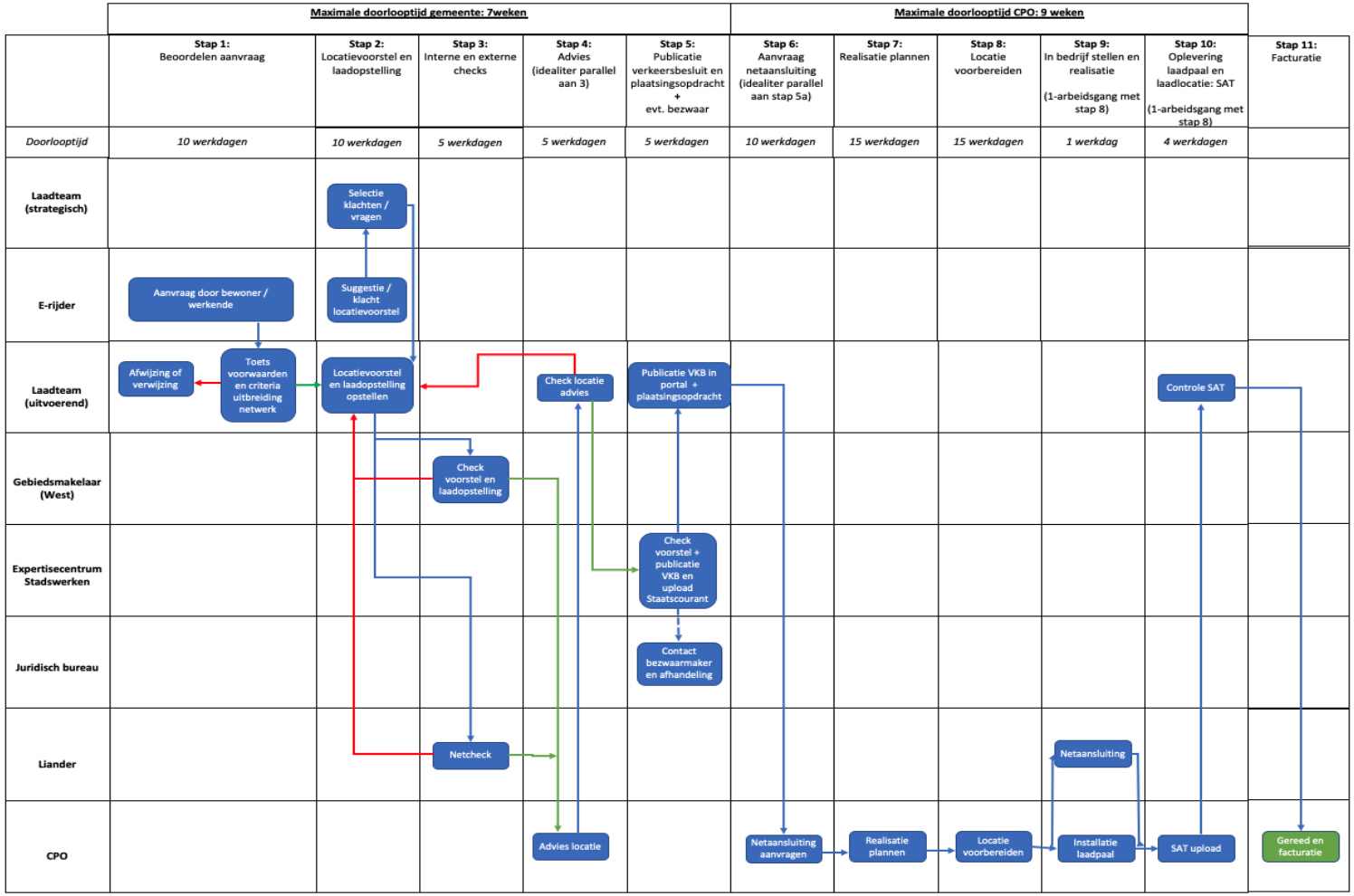
- Gebiedsmakelaars
- Expertise centrum Stadswerken
- Juridisch Bureau
- Liander
- CPO (installeert, beheert en onderhoudt de laadpalen)

De rol van deze interne en externe actoren wordt in hoofdstuk 2 (procesplaat) toegelicht.

Gemeente Amsterdam

2. Procesplaat

Onderstaande procesplaat geeft de stappen van het aanvraag-en realisatieproces weer, evenals de verantwoordelijke per stap. Het Plaatsingsbeleid publiek laadnetwerk 2020-2021 (zie Bijlage A en B) ligt ten grondslag aan dit proces.



Gemeente Amsterdam

3. Stappen binnen plaatsingsproces gemeente

Stap 1	Beoordelen aanvraag
Omschrijving processtap	**a. Check: voldoet aanvraag aan criteria?** 1. Check of actieradius > 45 km is via RDW kentekencheck > motor en milieu > milieuprestaties > actieradius 2. Check of aanvrager eigen parkeerterrein heeft o.b.v. het ingevulde adres en google maps; 3. Check of aanvrager geldig koop- of leaseovereenkomst heeft geüpload en of adres overeenkomt met adres aanvrager; 4. Check of kenteken van aanvrager in vergunningensysteem voorkomt in de juiste buurt waar adres is opgegeven. Vervolg na deze checks: • Indien antwoord op check 1,2, 3 of 4 NEE is → afwijzen aanvraag; • Indien antwoord op check 1, 2, 3 en 4 JA is → ga naar b. check; • Indien twijfel → navragen bij aanvrager (voorkeur: bellen) **b. Check: wordt aan de criteria voldaan om uit te bereiden?** *Tools: -bestaande laadpalen via Google Maps,* zoeken op 'adres + laadpalen' - *link naar HvA portal voor bezettingsgraad* *Afweging* • Wel laadpaal op loopafstand van 200m, 2 opties: ○ Gemiddelde bezetting >50% afgelopen twee maanden: **accepteren aanvraag** ○ Gemiddelde bezetting <50% afgelopen twee maanden: **aanvrager verwijzen naar laadpaal** • Laadpaal op 200m loopafstand al realisatieproces, 2 opties: ○ Aantal gekoppelde aanvragen < 4: **accepteren aanvraag + koppelen aan laadpaal in realisatieproces** ○ Aantal gekoppelde aanvragen 4 of meer: **accepteren aanvraag + nieuwe laadpaal in proces** • Geen laadpaal op loopafstand van 200m van aanvrager: **accepteren aanvraag + nieuwe laadpaal in proces**
Uitvoerder	Uitvoerend laadteam
Doorlooptijd	10 werkdagen

Stap 2	Locatievoorstel en keuze Laadopstelling
Omschrijving processtap	**Keuze locatie** Op basis van de volgende eisen wordt een geschikte laadlocatie gekozen binnen 200m van de aanvrager: 1. In google maps: ➢ WEL: 2 of 6 bestaande aangrenzende parkeervakken;

	➢ WEL: de stoep dient ten minste 120 cm (4 tegels) breed te zijn en betegeld te zijn; ➢ NIET: eerste twee parkeerplekken van de straat ➢ NIET: in groenvoorziening of onder kruin van een boom (note: in centrum indien niet anders mogelijk → zo ver mogelijk van stam vandaan); ➢ NIET: naast afwateringsput 2. In PDOK (https://www.pdok.nl/viewer/ > selecteer een dataset > overige kaarten > elektriciteitsnetten > laagspanningskabels): ➢ WEL: <25 meter van elektriciteitsnet (indien mogelijk). ➢ WEL: aan de kant van het LS-net 3. Opendata Amsterdam (https://data.amsterdam.nl) ➢ WEL: grondeigendom van de gemeente en openbaar toegankelijk (zonder slagboom); ➢ NIET: parkeerplaatsen die binnen 12 maanden (tijdelijk) worden opgeheven. **Keuze laadopstelling** ➢ Indien 2 aangrenzende parkeervakken → laadpaal ➢ Indien 6 aangrenzende parkeervakken → laadcluster **Opstellen locatievoorstel** 1. Google maps ➢ Check adresgegevens ➢ Upload in het portaal een vooraanzicht van de beoogde locatie met aanduiding welke parkeervakken laadvakken worden (2 parkeervakken in geval laadpaal en 6 parkeervakken in geval laadcluster); 2. PDOK ➢ Situatie ondergrond overzichtsplaatje 3. Opendata Amsterdam ➢ Afbeelding parkeervaknummers met aanduiding welke parkeervakken
Uitvoerder	Uitvoerend laadteam
Beoogde doorlooptijd	10 werkdagen

Stap 3	**Interne en externe checks**
Omschrijving processtap	Stuur alle nieuwe locatievoorstellen (adresgegevens, vooraanzicht uit Google Maps, situatie ondergrond en afbeelding parkeervakken) op maandag (in batch) tegelijkertijd naar:

	• Liander (e-mailadres: projectenteam.aansluitingen.west@alliander.com). • Ingeval locatie in Stadsdeel west: de gebiedsmakelaar in West (gebiedteams.sdw@amsterdam.nl). Andere stadsdelen ontvangen nog geen locatievoorstel. Na reacties gebiedsmakelaar en/of Liander: • Indien akkoord: vink ik portaal 'CHECK' aan • Indien Liander niet akkoord: 1 keer in 2 weken bespreken welke locatie wel mogelijk is • Indien gebiedsmakelaar niet akkoord: vragen waarom niet + vragen naar mogelijk andere locatie
Uitvoerder	Uitvoerend laadteam (i.s.m. gebiedsmakelaars en Liander)
Beoogde doorlooptijd	5 werkdagen (in geval positief advies Liander, anders 10 werkdagen)

Stap 4	**Advies exploitant**

Omschrijving processtap	*Totdat nieuwe exploitant gevonden is, wordt deze stap voorlopig overgeslagen.*
	Als nieuwe exploitant gevonden is, worden in één keer de opgespaarde locatievoorstellen met de exploitant gedeeld.
	Vanaf dat moment, worden locatievoorstellen doorlopend door de exploitant gecheckt, middels:
	
	De exploitant ontvangt automatisch een melding dat een locatievoorstel gecheckt kan worden. De CPO kiest voor:
	• Positief advies op locatie [locatievoorstel gaat automatisch door naar stap 5: uitvoerend laadteam hoeft niets te doen in deze stap];
	• Negatief advies op locatie, inclusief argumentatie en alternatief locatievoorstel door CPO.
	
	In geval van negatief advies op locatie:
	• Beoordeel argumentatie CPO
	  ○ Indien geen goed argument: locatie doorzetten naar stap 5;
	  ○ Indien een goed argument (bijv: locatie voldoet per ongeluk niet aan eisen zoals benoemd in stap 2, de locatie vereist dusdanige werkzaamheden dat de buurt overlast gaat ervaren, de parkeerdruk in een buurt is zo hoog dat een laadcluster niet gewenst is): check alternatief locatievoorstel.

	• Check alternatief locatievoorstel
	  ○ Indien geen goed voorstel: aanvraag terugzetten naar stap 2 en zelf een nieuw locatievoorstel opstellen;
	  ○ Indien een goed voorstel: aanvraag terugzetten naar stap 2 en nieuwe locatievoorstel o.b.v. advies exploitant invoegen (incl. foto's van boven- en zijaanzicht).

Uitvoerder	Uitvoerend laadteam (i.s.m. CPO)
Beoogde doorlooptijd	5 werkdagen

Stap 5	**Publicatie verkeersbesluit**
Omschrijving processtap	Stuur een e-mail naar expertisecentrum Stadswerken met adresgegevens, vooraanzicht uit Google Maps, en afbeelding parkeervakken. Bij reactie expertisecentrum Stadswerken: upload verkeersbesluit in portaal. Dit concept verkeersbesluit staat gelijk een de plaatsingsopdracht aan de CPO. *Note: eventuele bezwaren worden door Juridisch Bureau opgepakt. Indien noodzakelijk, wordt input van het laadteam gevraagd door het Juridisch Bureau.*
Uitvoerder	Uitvoerend laadteam (i.s.m. expertisecentrum Stadswerken)
Beoogde doorlooptijd	5 werkdagen voor publicatie en 6 weken bezwaarprocedure

Bijlage 1: Prikkels uitbreiding laadnetwerk

Het laadnetwerk in Amsterdam wordt o.b.v. drie prikkels uitgebreid: 1) aanvraaggestuurd, 2) datagestuurd en 3) strategisch gestuurd. Deze drie verschillende type uitbreiding wordt hieronder toegelicht.

1.1 Uitbreiding op basis van een aanvraag

Uitgangspunt bij dit type uitbreiding is dat wordt geplaatst naar aanleiding van een aanvraag. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen aanvraag van een inwoner van of iemand die werkzaam is in Amsterdam (3.1.1.) , van een deelautobedrijf (3.1.2), of van een specifiek belanghebbende (3.1.4).

1.1.1 Inwoner van of iemand die werkzaam is in Amsterdam

Uitbreiding van het publieke laadnetwerk voor parkeerladen vindt plaats op basis van een aanvraag van een inwoner of iemand die werkzaam is in Amsterdam. Een aanvraag dient aan de volgende eisen te voldoen:

1. Aanvrager beschikt niet over een eigen terrein zoals een garage of een oprit, de mogelijkheid om een parkeerplaats bij een eigen woning te kopen of te huren, een VVE-parkeergarage;
2. Aanvrager beschikt over een parkeervergunning voor het vergunninggebied waar deze een laadpaal wil aanvragen, of komt daarvoor in aanmerking;
3. Aanvrager kan aantonen dat hij minimaal 18 uur per week in de gemeente Amsterdam woont of werkt;
4. Voertuig beschikt over een minimale range van minimaal 45 elektrische kilometers;
5. Iedere aanvrager beschikt in ieder geval over een elektrische of hybride personenauto (type M1) of bestelauto (N1 of N2) en kan dat aantonen met een (voorlopige) koop- of leaseovereenkomst.

1.1.2 Deelautobedrijf

Aanvrager kan ook een deelautobedrijf zijn. Het gaat hierbij om bedrijven die een deelauto met vaste standplaats aanbieden, of een deelauto die na gebruik in een deel van het regulier parkeervergunningengebied kan worden geparkeerd (zone floating) of een deelauto die in de hele stad kan worden geparkeerd na gebruik (freefloating). Van een deelautobedrijf is geen sprake als het gaat om het delen van een niet commercieel deelauto concept.

1.1.3 Criteria om uit te breiden op basis van een aanvraag

Indien aan aanvraag aan de genoemde eisen van 1.1.1 of 1.1.2 voldoet, wordt aan de hand van de volgende criteria bepaald of het laadnetwerk wordt uitgebreid:

1. Als op minder dan 200 meter loopafstand van de aanvrager geen laadpaal is gerealiseerd én er ook geen plannen zijn om een laadpaal te realiseren, dan wordt het netwerk uitgebreid;

2. Indien al één of meer laadpalen (individueel of binnen een laadcluster) aanwezig zijn binnen 200 meter loopafstand van de aanvrager, wordt hiernaar verwezen indien de bezetting van een laadpaal gemiddeld <50% (over 24 uur) bedroeg gedurende de twee afgelopen kalendermaanden. Indien de bezetting >50% bedraagt wordt het laadnetwerk uitgebreid. De bezettingsgraad per laadpaal wordt als volgt berekend:

*Gerealiseerde connectietijd per laadpunt in de afgelopen twee kalendermaanden / (totale tijd in twee kalendermaanden*aantal laadpunten in laadpaal)*

1.1.4 Uitbreiding op basis van een aanvraag van een specifiek belanghebbende

E-rijders die een belanghebbendenparkeerplaats hebben aangevraagd of reeds toegewezen hebben gekregen, kunnen ook aanvraag indienen voor een laadpaal. Het gaat hierbij om:[1]

- Gehandicapten;
- Huisartsen;
- Verloskundigen;
- Autodeelbedrijven die vaste standplaats autodelen aanbieden.

Indien een belanghebbende behorend tot één van bovenstaande doelgroepen een laadpaal aanvraagt, is de CPO verplicht deze te plaatsen. Hierbij wordt één parkeervak gereserveerd voor de belanghebbende[2]. Het tweede parkeervak wordt ingericht voor publiek laden door elektrische voertuigen.

1.2 Strategische uitbreiding laadnetwerk

De CPO is verplicht om op verzoek van de gemeente op een strategische locatie één of meerdere laadpa(a)l(en) te plaatsen. De gemeente kan dit verzoek indienen indien aan bijvoorbeeld één van onderstaande criteria wordt voldaan op het moment van het uitbreidingsverzoek (niet uitsluitend):

- De locatie is een parkeerterrein met ≥10 parkeerplaatsen; of
- De locatie behoort tot een renovatie- of nieuwbouwproject; of
- De locatie zal naar verwachting worden gebruikt door veelrijders zoals (niet uitsluitend) stadsdistributie, taxi's, groepsvervoer of deelauto's (free floating, zone floating of met vaste standplaatsen); of
- De locatie behoort tot een e-buurthub; of
- Het is aannemelijk dat de laadpaal op de locatie minimaal één keer per dag gebruikt zal worden.

1.3.Datagestuurde uitbreiding

CPO breidt het laadnetwerk uit op basis van de bezetting van het huidige laadnetwerk. Het laadnetwerk in een Buurt wordt uitgebreid indien de Piekbezettingsgraad van het totaal aantal Laadpunten (zowel eigen areaal van CPO als areaal van andere Charge Point Operators in de Buurt gedurende één maand ≥ *X%* is. Om de maximaal toegestane Piekbezettingsgraad te bepalen in een Buurt, wordt onderstaande tabel gebruikt.

De tabel is gebaseerd op de volgende uitgangspunten:

- Kans op vrij Laadpunt: hoe hoger het aantal Laadpunten in een Buurt, des te hoger de Piekbezettingsgraad in die buurt mag zijn;

[1] https://www.amsterdam.nl/veelgevraagd/?caseid=%7BA64B765B-AAD7-4FF5-9D3E-FA365F9146A9%7D. Indien in de toekomst door Amsterdam nieuwe groepen worden toegevoegd aan de lijst belanghebbenden, kunnen deze ook een aanvraag indienen voor een laadpaal.

[2] De laadpunten die gereserveerd zijn voor belanghebbenden worden niet meegenomen in de berekening voor de bezettingsgraad in de buurt. De overige laadpunten die zijn ingericht voor publiek laden wel.

- Minimaal 1% van de parkeerplaatsen dient voorzien te zijn van een Laadpunt.

	Percentage Laadpunten op openbare parkeervakken in de betreffende buurt			
Piekbezettingsgraad*	*Minder dan:*	*Tussen de:*		*Meer dan:*
0 – 30%	1.0%	N.v.t.	N.v.t.	1.0%
31 – 40%	1.0%	1.0%	1.3%	1.3%
41 – 50%	1.3%	1.3%	1.8%	1.8%
51 – 60%	1.8%	1.8%	2.6%	2.6%
61 – 70%	2.6%	2.6%	4.1%	4.1%
71 – 80%	4.1%	4.1%	5.9%	5.9%
81 – 100%	5.9%	N.v.t.	N.v.t.	5.9%

* De Laadpunten die gereserveerd zijn voor belanghebbenden (met parkeerplek op kenteken) worden niet meegenomen in de berekening voor de Piekbezettingsgraad in de Buurt, de overige Laadpunten die zijn ingericht voor openbaar laden wel.

Toelichting op kleuren in de tabel:

- Rood: Piekbezettingsgraad geeft aanleiding om het laadnetwerk Datagestuurd uit te breiden;
- Oranje: signaalfunctie, maar geeft geen directe aanleiding om het laadnetwerk Datagestuurd uit te breiden;
- Groen: het laadnetwerk in de Buurt hoeft niet Datagestuurd uit te worden gebreid.

Let wel: indien de Piekbezettingsgraad in een Buurt wordt bereikt, betekent dit niet per definitie dat het laadnetwerk wordt uitgebreid. Dit is ter beoordeling van de gemeente en kan bijvoorbeeld (maar niet uitsluitend) worden afgewezen doordat de parkeerdruk in een Buurt te hoog wordt of er op korte termijn renovatie van het gebied plaatsvindt.

Bijlage 2: Locatiekeuze en laadopstelling

Indien uitbreiding van het laadnetwerk o.b.v. één van de drie prikkels wenselijk is, wordt een laadlocatie en een laadopstelling gekozen. In dit hoofdstuk worden de criteria voor beide opgesomd.

2.1 Criteria voor het kiezen van een locatie

De laadpaal wordt geplaatst bij twee openbare parkeerplaatsen. Aan de hand van onderstaande criteria wordt bepaald waar een laadpaal geplaats kan worden:

- **Grondeigendom**: de locatie ligt op grond van de gemeente;
- **Veiligheid**: de laadkabel mag niet over het trottoir liggen, zodat struikelgevaar voorkomen wordt;
- **Geclusterd**: het clusteren van laadpalen heeft altijd de voorkeur boven losse laadpalen in de openbare ruimte. Het cluster wordt gerealiseerd bij de ingangen van woonbuurten. Dat wil zeggen: in de dwarsstraten die direct grenzen aan een hoofdroute voor het autoverkeer of stadsstraat – zie paragraaf 3.1.3, derde punt;
- **Begin van straat**: laadpalen worden bij voorkeur geplaatst aan het begin van de straat. De eerste parkeerplekken bij buurtentrees worden echter vrijgehouden, zodat deze kunnen worden omgevormd tot fietsparkeren, containers en laden en lossen. In straten met langsparkeren worden laadpalen daarom pas geplaatst vanaf de vierde parkeerplaats, geteld vanaf de hoek. In straten met haaks of schuin parkeren kunnen laadpalen geplaatst worden vanaf de zevende parkeerplaats;
- **Elektriciteitsnet**: laadpalen worden waar mogelijk <25m van het elektriciteitsnet (laagspanningsnet) gerealiseerd in verband met meerkosten indien kabel >25m is;
- **Eén kant van de straat**: laadpalen worden waar mogelijk aan één kant van de straat gerealiseerd. Zo blijft er ruimte om – op termijn – de andere zijde van de straat parkeervrij te maken;
- **Bestaand parkeervak**: laadpalen worden waar mogelijk gerealiseerd bij bestaande parkeerplaatsen;
- **Toegankelijkheid**: de minimale doorgang van het trottoir (voetgangersruimte) is afhankelijk van de voetgangersdrukte in het gebied. De voetgangersruimte dient in overeenstemming te zijn met de eisen zoals genoemd in het Kader Ruimte voor de voetganger[3]. Als uitgangspunt kan echter worden genomen dat de minimale doorgang van het trottoir na plaatsing van de laadpaal en bebording 90 - 150cm bedragen. In uitzonderlijke gevallen kan dit minder zijn. Daarnaast dienen de serviceluiken in de laadpalen altijd bereikbaar te zijn ingeval van bijvoorbeeld onderhoud en storingen;
- **Kademuren**: laadpalen worden idealiter alleen op kademuren gerealiseerd die reeds gerenoveerd zijn of op kademuren die binnen drie maanden gerenoveerd worden, zodat werk met werk kan worden gemaakt. Indien het voorgaande niet mogelijk is, wordt plaatsing van laadpalen vermeden op kademuren die binnen 12 maanden gerenoveerd worden[4];

[3] https://www.amsterdam.nl/bestuur-organisatie/volg-beleid/verkeer-vervoer/voetganger/
[4] Programma Kades en Bruggen levert overzicht aan van kades die op de planning staan voor renovatie.

- **Plaatsing van laadpalen wordt vermeden bij**:
    - Groenvoorzieningen en onder kruinen van bomen;
    - Geheel geasfalteerde parkeerplaatsen;
    - Parkeerplaatsen naast afwateringsputten
    - Parkeerplaatsen aan hoofdverkeerswegen en stadsstraten;
    - Parkeerplaatsen in gebieden met een afwijkend parkeerregime (bijv. locaties met een parkeerduurbeperking);
    - Parkeerplaatsen die binnen 12 maanden worden opgeheven;
    - Parkeerplaatsen op een terrein dat alleen toegankelijk is via een slagboom;
    - Parkeerplaatsen waar het parkeren van privéauto's wordt opgeheven. Laadpalen voor elektrische deelauto's kunnen wel geplaatst worden.

2.2 Laadopstelling

Het clusteren van laadpalen (3 laadpalen op 1 aansluiting) heeft de voorkeur boven losse laadpalen in de openbare ruimte. Indien aan de volgende criteria wordt voldaan wordt een laadcluster gerealiseerd:

a. De locatie heeft ten minste 6 aangrenzende parkeervakken;
b. Locatie bevindt zich in een woonwijk en/of de voornaamste doelgroep is langparkeerders.

2.3 Vragen of klachten van bewoners

Bewoners kunnen – naast een officieel bezwaar indienen die door het Juridisch Bureau wordt behandeld – altijd een vraag of suggestie indienen bij de gemeente. Indien de vraag betrekking heeft op de locatiekeuze of gekozen laadopstelling, wordt door het uitvoerend laadteam overwogen of het aanpassen van de laadlocatie of laadopstelling nodig is.