

## Memo

### Onderwerp

Samenvatting uitgangspunten Brabantse pilot publieke laadinfrastructuur update 26 mei 2014

### Inleiding

In fase A2 van de Brabantse aanpak voor publieke laadinfrastructuur kunnen alle Brabantse gemeenten gebruik maken van het aanbod van de provincie om relatief eenvoudig publieke laadinfrastructuur te realiseren. Deze notitie informeert de gemeenten hierover<sup>1</sup>. Ten opzichte van de informatie die we in maart hebben verstrekt zijn er een aantal aanvullingen op de uitgangspunten.

### De Brabantse pilot voor publieke laadinfrastructuur

De groei van elektrisch vervoer (hierna EV) zorgt voor een toenemende behoefte aan publieke laadinfrastructuur. De realisatie daarvan is complex en kent hoge kosten. Slimme laadpalen kunnen een cruciale rol vervullen in het faciliteren van optimale energie-uitwisseling tussen decentrale energiebronnen en elektrische voertuigen.

De Brabantse pilot voor publieke laadinfrastructuur is een initiatief van de Provincie Noord-Brabant, de B5-steden en netbeheerder Enexis. Zij brengen in deze pilot overheden, netbeheerder en e-rijder in positie om de publieke laadinfrastructuur mogelijk te maken. De pilot heeft de volgende doelen:

- Brabantse gemeenten helpen bij het verder optimaliseren van hun rol bij de realisatie van publieke laadinfrastructuur;
- E-rijders in Brabant zonder parkeergelegenheid op eigen terrein faciliteren met publieke laadvoorzieningen;
- De kostprijs van een laadpaal met minimaal 50% verlagen, o.a. door het toepassen van innovaties;
- De processen van aanvraag tot plaatsen van een laadpaal stroomlijnen;
- Een start maken met een publieke samenwerking om de voorwaarden voor de markt te vereenvoudigen;
- De markt uitdagen en faciliteren om naar rendabele business cases te groeien.

De pilot kent de volgende fasen:

- Fase A1: vanaf begin 2014 plaatsen van 100 publieke laadpalen in de B5 gemeenten. In deze fase investeren de Provincie Noord-Brabant en Enexis in de laadpalen;
- Fase A2: het plaatsen van maximaal 155 publieke laadpalen in samenwerking met alle Brabantse gemeenten. Net als in fase A1 investeren de Provincie Noord-Brabant en Enexis in de laadpalen, ook wordt een bijdrage per laadpaal van de deelnemende gemeenten gevraagd;

---

<sup>1</sup> Daar waar in deze notitie 'de provincie' wordt genoemd kan het ook zijn dat in de uitvoering de provincie door een andere partij (zoals haar opdrachtnemer of netbeheerder) vertegenwoordigd wordt.

### Aan

Brabantse gemeenten

### Kopie aan

Arlieneke Ouweland

### Datum

26 mei 2014

### Contactpersoon

Harm-Jan Idema

### Telefoon

06 46 34 60 24



- Fase B: het plaatsen van 300 publieke laadpalen in alle Brabantse gemeenten. Deze fase wordt op dit moment vorm gegeven en kenmerkt zich door een publiek loket voor gemeenten en tevens grotere vrijheid en medefinanciering door marktpartijen. Gemeenten die meer willen realiseren dan vanuit fase A2 beschikbaar is aan laadpalen kunnen zich al aanmelden voor fase B.

### **Het aanbod in fase A2: publieke laadinfrastructuur voor alle Brabantse gemeenten**

De provincie biedt de Brabantse gemeenten publieke laadinfrastructuur aan voor elektrische auto's tegen aantrekkelijke voorwaarden. De provincie treedt daarbij op als infraprovider. Dat betekent dat de provincie eigenaar is van de laadpalen en de daarbij behorende verantwoordelijkheid en risico's draagt. We streven naar het plaatsen van de laadpalen in fase A2 vanaf begin 2015. De provincie zorgt voor het beheren en onderhouden van de laadpalen tot en met 31 december 2021. De provincie organiseert een aanbesteding voor het selecteren van een opdrachtnemer die de laadpalen en het beheer en onderhoud gaat leveren.

De belangrijkste kenmerken van het aanbod van de provincie zijn:

- De provincie plaatst in fase A2 maximaal 155 laadpalen<sup>2</sup> in Noord-Brabant. De verdeling van de laadpalen vindt plaats volgens de voorlopige verdeling over de Brabantse regio's zoals opgenomen in het overzicht in Bijlage I. De laadpalen worden uitgevoerd met twee oplaadpunten. Dat betekent dat er bij elke laadpaal twee elektrische auto's gelijktijdig kunnen laden. De provincie kan hier in bepaalde situaties van afwijken en een laadpaal met één oplaadpunt plaatsen.
- Er is geen garantie op een minimum aantal laadpalen per gemeente. In fase A2 is geen ruimte voor maatwerk.
- De provincie plaatst een laadpaal op basis van een aanvraag van een e-rijder die in een gemeente woont, niet op eigen terrein kan parkeren en laden en daadwerkelijk in een elektrische auto rijdt. Via een kopie van een kentekenbewijs, berijdersverklaring of vergelijkbaar dient de e-rijder aan de gemeente het bezit of gebruik van de elektrische auto aan te tonen. Een gemeente dient aan te tonen dat aan deze voorwaarden wordt voldaan voordat een laadpaal wordt geplaatst.
- De paal wordt geplaatst op een maximale loopafstand van 300 meter van het aanvraagadres. De provincie kan een alternatief locatievoorstel van de gemeente vragen als zij verwacht dat een alternatieve locatie tot meer gebruik leidt.
- De laadpalen die de provincie aanbesteedt, voldoen aan een aantal gangbare kenmerken:
  - De laadpalen zijn geschikt voor de openbare ruimte.
  - Daar waar de provincie de stroomlevering voor de laadpalen inkoop zorgt zij er voor dat er groene stroom wordt geleverd.

---

<sup>2</sup> Het werkelijk aantal laadpalen kan afwijken als gevolg van het resultaat van de aanbesteding.

- De laadpalen worden interoperabel uitgevoerd conform de Nederlandse standaard. Daardoor kan elke e-rijder met een laadpas terecht bij de laadpalen van de provincie.
- De aanbesteding van de laadpalen vindt nog plaats, waardoor nog niet alle details (zoals de exacte vormgeving) bekend zijn.
- De werkprocessen, de diensten en (nieuwe) protocollen in de laadpalen zijn in een marktconsultatie en samen met kennispartners zoals Stichting ElaadNL, Tu/e en het Nationaal Kennisplatform Laadinfrastructuur (NKL) i.o. ontwikkeld en worden door hen ook gemonitord.
- 
- De laadpalen worden uitgevoerd in de kleur grijs (RAL 9006) of zwart (RAL 9017). De gemeente kan tussen deze kleuren kiezen.
- De provincie zorgt voor het inrichten van de oplaadlocatie, waaronder het aanbrengen van belijning, zo nodig een aanrijd beveiliging en het plaatsen van verkeersborden. De gemeente vergoedt deze kosten aan de provincie. De kosten worden bekend nadat de aanbesteding is afgerond. De gemeente kan er ook voor kiezen om deze werkzaamheden in eigen beheer uit te voeren. Indien de gemeente de werkzaamheden in eigen beheer uitvoert dient zij ervoor te zorgen dat zij voldoet aan een door de provincie voorgeschreven inrichting van de oplaadlocatie opgenomen in Bijlage II.

### **Welke voorwaarden stelt de provincie aan een gemeente om mee te doen?**

Elke Brabantse gemeente kan gebruik maken van het aanbod van de provincie. Om gebruik te maken van het aanbod stelt de provincie de volgende voorwaarden aan een gemeente:

- De gemeente en provincie sluiten een overeenkomst waarin alle afspraken over het plaatsen, beheren en onderhouden van de laadpalen worden vastgelegd. Dit is een uniforme overeenkomst voor alle gemeenten die meedoen. Er is geen ruimte voor afspraken op maat.
- De gemeente draagt eenmalig € 500,- per laadpaal bij. Deze bijdrage is exclusief de eventuele vergoeding voor het uitvoeren van de werkzaamheden voor het inrichten van de oplaadlocatie door de gemeente.
- In afwijkende situaties worden de kosten voor aanvullende werkzaamheden in rekening bij de gemeente gebracht. Een voorbeeld hiervan is dat de kabel die de laadpaal op het elektriciteitsnet aansluit, meer dan 25 meter lang is. De meerkosten zijn voor rekening van de gemeente of de gemeente kiest een andere locatie voor de laadpaal.
- De gemeente stelt de locatie voor de laadpaal kosteloos aan de provincie ter beschikking. Ook stelt de gemeente geen beperkende voorwaarden ten aanzien van de tarieven voor het gebruik van de laadpalen.
- De gemeente neemt een verkeersbesluit waarin zij de parkeerplekken bij de laadpalen bestemt voor het opladen van elektrische auto's. Hierbij geldt dat het aantal parkeerplekken dat de gemeente bestemt voor het opladen van elektrische auto's gelijk is aan het aantal oplaadpunten waarover een laadpaal

beschikt. De gemeente richt evenveel parkeerplekken in als dat er laadpunten zijn. In binnensteden met veel parkeerdruk kan hiervan onderbouwd in overleg worden afgeweken op basis van een gemeentelijke beleidsregel hoe hiermee wordt omgegaan<sup>3</sup>.

- De gemeente zorgt voor het inventariseren van de aanvragen van e-rijders voor laadpalen in de openbare ruimte. Zij toetst aanvragen aan haar eigen beleid, de voorwaarden van de provincie (zoals beschreven in deze uitgangspuntennotitie) en specifieke eisen aan de locatie (zie Bijlage II).
- In regionaal overleg zorgen de deelnemende gemeenten voor een onderlinge verdeling van de beschikbare laadpalen.
- Voor de afstemming met de andere regiogemeenten en met de provincie geeft de gemeente één vaste contactpersoon door aan [hidema@brabant.nl](mailto:hidema@brabant.nl)

### Stappenplan: hoe komen de provincie en gemeente tot samenwerking?

In enkele stappen komen de provincie en gemeente tot samenwerking voor het realiseren van de laadpalen. De provincie streeft naar een regionale samenwerking tussen gemeenten met een regionale coördinator als aanspreekpunt voor de provincie.

Onderstaand schema geeft het stappenplan voor deelname aan fase A2 van de Brabantse pilot voor publieke laadinfrastructuur weer. Daarna volgt een toelichting per stap. Bij elke stap informeert de provincie in meer detail in samenwerking met de regio's de gemeenten over de te volgen aanpak. Deze planning is indicatief. De werkelijke planning zal afhankelijk zijn van bijvoorbeeld de voortgang van de aanbesteding en beperkingen door vorst in de winter.

| april  | mei | juni | juli  | augustus   | september                | oktober                        | november                                   | december | januari | februari                                  | maart |
|--|-----|------|---|--|--------------------------|--------------------------------|--|----------|---------|---|-------|
| Stap 1: besluiten wel/geen deelname door gemeenten |     |      |   |  |                          |                                |  |          |         |   |       |
|  |     |      | Stap 2: sluiten samenwerkings-overeenkomst      |  |                          |                                |  |          |         |   |       |
|  |     |      |   | Stap 3a: locaties kiezen   | Stap 3b: locatie toetsen | Stap 3c: nemen verkeersbesluit |  |          |         |   |       |
|  |     |      |   |  |                          |                                |  |          |         | Stap 4: plaatsen laadpalen                |       |
|  |     |      | 15 juli 2014                                    | 19 september 2014  |                          |                                | 7 november 2014                            |          |         |   |       |
|  |     |      | B&W besluit vaststellen voorwaarden en deelname | ondertekende samenwerkings-overeenkomst en indienen locatievoorstellen door gemeente |                          |                                | publicatie verkeersbesluiten door gemeente |          |         | Stap 5: monitoren, beheren en onderhouden |       |
|  |     |      |   |  |                          |                                |  |          |         |   |       |

<sup>3</sup> In binnensteden met veel parkeerdruk kan hiervan onderbouwd in overleg worden afgeweken op basis van een gemeentelijke beleidsregel hoe hiermee wordt omgegaan.

*Stap 1: Besluiten tot deelname door de gemeente*

- De provincie informeert op regionaal niveau de gemeenten over haar aanbod en een (voorlopige) verdeling van de laadpalen over de regio's. Tussentijdse wijzigingen (bijvoorbeeld door een verhuizing van een e-rijder) kunnen aanleiding zijn voor herverdeling van de laadpalen.
- De gemeenten nemen een besluit om wel of geen gebruik te maken van het aanbod van de provincie. Voor deelname aan de pilot voor de provincie geldt dat de gemeente instemt met de provinciale voorwaarden zoals beschreven in deze uitgangspuntennotitie.
- Van de gemeenten die mee willen doen wil de provincie op uiterlijk **15 juli 2014** bericht ontvangen. Hiervoor is het nodig dat de gemeente haar college van B&W een besluit laat nemen over deelname. Wij adviseren om in het B&W besluit een mandaat op te nemen voor het ondertekenen van de overeenkomst tussen de gemeente en provincie.
- Wij adviseren om vanaf het moment dat een gemeente besloten heeft tot deelname de inventarisatie van aanvragen en mogelijke locaties te starten. Dit zorgt er voor dat de gemeente in het vervolgproces tijdig de benodigde stappen kan doorlopen.

*Stap 2: Sluiten samenwerkingsovereenkomst tussen provincie en gemeente*

- Met elke gemeente die van het aanbod van de provincie gebruik wil maken sluit de provincie een samenwerkingsovereenkomst. De provincie informeert op regionaal niveau de gemeenten over deze overeenkomst.
- De overeenkomst wordt in tweevoud getekend, te beginnen bij de gemeente en vervolgens de provincie. De ondertekende overeenkomst dient door de provincie uiterlijk op **19 september 2014** ontvangen te zijn. Daarna ontvangt de gemeente van de provincie zo snel mogelijk een tweezijdig getekend exemplaar retour.

*Stap 3a: Locaties kiezen*

- De gemeente inventariseert e-rijders in haar gemeente en de mogelijke locaties voor laadpalen. Zij richt hiervoor een loket in waar de e-rijder een aanvraag voor een laadpaal in kan dienen. De gemeente toetst of de aanvraag in aanmerking komt voor een laadpaal uit het aanbod van de provincie. De gemeenten die meedoen maken op basis daarvan op regionaal niveau een definitieve verdeling van de beschikbare laadpalen over de gemeenten.
- Voor de laadpalen die een gemeente kan plaatsen worden definitieve locaties gekozen. De gemeente doet hiervoor een voorstel. Zij legt de voorgenomen locatie ter goedkeuring voor aan de provincie via een basisdocument voor **19 september 2014**. In dit basisdocument dient de gemeenten de locatie aan te geven conform de instructies in het basisdocument. Wij informeren tijdig over de wijze waarop de locaties ingediend dienen te worden.
- Het basisdocument bevat o.a. gedetailleerde informatie over de locatie, De specifieke inrichtingseisen voor de oplaadlocatie zijn opgenomen in Bijlage II. De gemeente is er voor verantwoordelijk dat de beoogde locatie voor de

laadpaal op correcte wijze wordt aangegeven conform de daarvoor aangereikte instructies.

*Stap 3b: Locaties toetsen*

- Op basis van de aangeleverde locaties voert de provincie – in nauwe samenwerking met de netbeheerder – een locatietoets uit. Indien nodig volgt er afstemming tussen provincie en gemeente over een alternatieve locatie of meerkosten.

*Stap 3c: Nemen verkeersbesluiten*

- Op basis van de gekozen locaties voor de laadpalen neemt de gemeente verkeersbesluiten voor het bestemmen van de parkeerplekken voor het opladen van elektrische auto's bij de laadpalen. Hiervoor kan de gemeente bijvoorbeeld gebruik maken van de voorbeelddocument van het CROW. De verkeersbesluiten dienen uiterlijk op **7 november 2014** gepubliceerd te zijn.
- Op basis van de verkeersbesluiten neemt de gemeente definitief de laadpaal (of laadpalen) bij de provincie af. De gemeente informeert de provincie hierover proactief over de status van de verkeersbesluiten. Nadat een verkeersbesluit definitief is geworden start de realisatie van de laadpalen.

*Stap 4: Plaatsen laadpalen*

- De opdrachtnemer van de provincie zorgt voor het plaatsen van de laadpalen. De gemeente dient medewerking te verlenen aan deze partij voor het uitvoeren van de werkzaamheden in de openbare ruimte die gelieerd zijn aan het plaatsen van de laadpalen en het inrichten van de oplaadlocatie.
- Voor de realisatie vindt mogelijk een schouw van de locatie(s) plaats door een aannemer die de provincie selecteert en een vertegenwoordiger van de gemeente om eventuele bijzonderheden te bespreken. Indien een schouw plaats vindt stelt de gemeente daarvoor capaciteit beschikbaar.
- De provincie bepaalt in overleg met haar aannemer de planning voor het plaatsen van de laadpalen. De provincie streeft er naar de gemeente hierover zo tijdig mogelijk te informeren.
- Het inrichten van de oplaadlocatie door de aannemer van de provincie of in eigen beheer door de gemeente.

*Stap 5: Monitoring en beheer en onderhoud*

- Na het plaatsen van de laadpalen zorgt de provincie voor het beheer en onderhoud van de laadpalen en bijkomende zaken zoals het verhelpen van storingen.
- Het is mogelijk om laadpalen te verplaatsen. De kosten zijn dan voor de partij die om een verplaatsing verzoekt. Mocht de gemeente de inrichting van de openbare ruimte aanpassen waardoor de laadpaal onbereikbaar is en verplaatst dient te worden, dan zijn de kosten voor de gemeente.

- De provincie zorgt voor het monitoren (van het gebruik) van de laadpalen en informeert de gemeente hierover.
- De provincie en gemeente hebben ten minste één keer per jaar een voortgangsoverleg, mogelijk in regionaal verband met meerdere gemeenten tegelijk.
- De samenwerking tussen de provincie en gemeente eindigt op 31 december 2021. Uiterlijk zes maanden voor het einde van de overeenkomst overleggen met provincie en gemeente over het einde van de overeenkomst.

**Meer informatie?**

De provincie heeft met de regio's afgesproken dat de regionale coördinator het eerste aanspreekpunt zijn van vragen. Voor inhoudelijke vragen kunt u contact opnemen met Harm-Jan Idema via 06-46346024 of [hidema@brabant.nl](mailto:hidema@brabant.nl).

## Bijlage I. Verdeling van de maximaal 155 laadpalen over de Brabantse regio's

Op basis van het aantal inwoners zijn de laadpalen evenredig over de Brabantse regio's voorlopig verdeeld. Indien op een later moment blijkt dat er in een regio onvoldoende aanvragen voor laadpalen zijn, kan er een herverdeling plaatsvinden. Deze verdeling geeft geen recht op de afname van een aantal laadpalen door een regio.

| Regio                    | Aantal gemeenten | Aantal laadpalen |
|--------------------------|------------------|------------------|
| Regio Noord-Oost Brabant | 10               | 14               |
| Regio Den Bosch          | 10               | 26               |
| Regio Midden Brabant     | 8                | 25               |
| Regio Eindhoven          | 21               | 47               |
| Regio Breda              | 12               | 28               |
| Regio West Brabant       | 6                | 15               |
| <i>Totaal Brabant</i>    | <i>67</i>        | <i>155</i>       |

### Regio Noordoost Brabant

Bernheze  
Boekel  
Boxmeer  
Cuijk  
Grave  
Landerd  
Mill en Sint Hubert  
Sint Anthonis  
Uden  
Veghel

### Den Bosch

Boxtel  
Haaren  
's-Hertogenbosch  
Heusden  
Maasdonk  
Oss  
Schijndel  
Sint-Michielsgestel  
Sint-Oedenrode  
Vught

### Regio Eindhoven

Asten  
Bergeijk  
Best  
Bladel  
Cranendonck  
Deurne  
Eersel  
Eindhoven  
Geldrop-Mierlo  
Gemert-Bakel  
Heeze-Leende  
Helmond  
Laarbeek  
Nuenen, Gerwen en Nederwetten  
Oirschot  
Reusel-De Mierden  
Someren  
Son en Breugel  
Valkenswaard  
Veldhoven  
Waalre

### Regio Hart van Brabant

Dongen  
Gilze en Rijen  
Goirle  
Hilvarenbeek  
Loon op Zand  
Oisterwijk  
Tilburg  
Waalwijk

### Regio Breda

Aalburg  
Alphen-Chaam  
Baarle-Nassau  
Breda  
Drimmelen  
Etten-Leur  
Geertruidenberg  
Moerdijk  
Oosterhout  
Werkendam  
Woudrichem  
Zundert

### Regio West-Brabant

Bergen op Zoom  
Halderberge  
Roosendaal  
Rucphen  
Steenbergen  
Woensdrecht



## **Bijlage II. Eisen voor de locatiebepaling van de laadpaal en inrichting van de oplaadlocatie**

### *Eisen ten aanzien van de locatiebepaling van de laadpaal*

De gemeente is er voor verantwoordelijk om via het basisdocument de beoogde locatie voor de laadpaal exact aan te geven conform onderstaande eisen. De opdrachtnemer van de provincie zal bij het plaatsen van een laadpaal altijd deze eisen hanteren bij de uitvoering van de werkzaamheden, ook als de door de gemeente opgegeven locatie (in beperkte) mate hiervan afwijkt. Bij een grote afwijking en/of onduidelijkheid vindt er nader overleg plaats over de beoogde locatie.

Algemene eisen voor de locatiekeuze van de laadpaal:

- a. De laadpalen zijn ambassadeurs voor het elektrisch rijden. De paal staat bij een sociaal veilige parkeerplek, liefst in de woonwijken en niet op achteraflocaties.
- b. De laadpaal staat volledig op grond in eigendom van de gemeente.
- c. De laadpaal is vanaf 2 parkeervakken bereikbaar (de laadpaal dient tussen 2 parkeervakken in te worden geplaatst).
- d. De laadpaal staat niet verder dan 0,50 meter van het parkeervak.
- e. De laadpaal staat niet onder de kruin van een boom (minimale afstand is 1,50 meter en houdt rekening met wortels).
- f. De laadpaal staat niet in de buurt van een speelplein.

De eisen voor de positionering van de laadpaal op de oplaadlocatie zijn als volgt:

- g. Ten allen tijde dienen onderstaande componenten van de laadpaal goed bereikbaar te zijn:
  - a. Het serviceluik inclusief slot;
  - b. De RFID-reader;
  - c. De wandcontactdozen.
- h. Rondom de laadpaal is voldoende ruimte voor onderhoudswerkzaamheden (minimaal 50 cm).
- i. Bij plaatsing op een trottoir dient minimaal 90 cm vrije (doorgangs-) ruimte op het trottoir aanwezig te zijn.
- j. Bij haaksparkeren achter de trottoirband is afstand tussen laadpaal en trottoirband minimaal 60 cm. Let op: eis b heeft altijd voorrang op deze eis. Wanneer de afstand tussen de laadpaal en trottoirband kleiner is dan 60 cm, dan dienen maatregelen getroffen te worden zoals bijvoorbeeld het plaatsen van aanrijdbeveiliging.
- k. Bij langsparkeren achter de trottoirband is afstand tussen laadpaal en trottoirband minimaal 30 cm. Let op: eis b heeft altijd voorrang op deze eis. Wanneer de afstand tussen de laadpaal en trottoirband kleiner is dan 30 cm, dan dienen maatregelen getroffen te worden zoals bijvoorbeeld het plaatsen van aanrijdbeveiliging.
- l. Bij zowel haaks als langs parkeren voor of zonder trottoirband dient de laadpaal zodanig geplaatst te worden dat er zoveel mogelijk ruimte voor de elektrische auto beschikbaar blijft om te kunnen parkeren. In deze situatie is het nodig

maatregelen te treffen zoals het bijvoorbeeld plaatsen van een aanrijdbeveiliging.

- m. Bij haaks- en langsparkeren wordt de laadpaal tussen 2 parkeervakken in geplaatst en bij harpparkeren tussen 4 parkeervakken in, tenzij in het basisdocument anders staat aangegeven.
- n. Bij plaatsing in onverharde grond (bijvoorbeeld gras of zand) dient rondom de laadpaal grondversteving te worden aangebracht. Deze grondversteving bestaat uit minimaal 2 rijen betontegels formaat 30x30 cm (of vergelijkbaar, in overleg met gemeente) opgesloten in bijpassende opsluitbanden.

#### *Eisen ten aanzien van de inrichting van de oplaadlocatie*

Voor de inrichting van de oplaadlocatie gelden de hieronder beschreven eisen. De gemeente kan deze werkzaamheden tegen kostprijs door de opdrachtnemer van de provincie laten uitvoeren of in eigen beheer uitvoeren.

De eisen voor de inrichting van de oplaadlocatie zijn:

- a. Bij elke oplaadlocatie komt minimaal 1 verkeersbord E04 met onderbord 'opladen elektrische voertuigen' (conform de vastgelegde doelbestemming in het verkeersbesluit); bij een laadpaal met twee oplaadpunten kunnen door middel van pijlen op het onderbord de gereserveerde parkeervakken worden aangeduid. Voor het plaatsen van het verkeersbord gelden de volgende eisen:
  - de afstand van de onderkant van het onderste bord tot het maaiveld moet minimaal 2.2 m bedragen.
  - de afstand van de zijkant van het bord tot de zijkant van de rijbaan of verharding moet minstens 60 cm bedragen.
- b. Bij voorkeur dient gebruik gemaakt te worden van bestaand straatmeubilair (lantaarnpalen e.d.) voor montage van de bebording. Wanneer dit niet mogelijk is wordt een nieuwe flespaal geplaatst. De diameter van de flespaal dient 76mm (onder) en 48mm (boven) te zijn.
- c. Afhankelijk van de positionering van de laadpaal in de oplaadlocatie wordt een aanrijdbeveiliging geplaatst (zie eisen aan positionering van de laadpaal). De aanrijdbeveiliging dient dusdanig te worden geplaatst, dat het laadstation niet kan worden aangereden. De exacte positionering van de aanrijdbeveiliging is onder andere afhankelijk van de parkeersituatie en het type oplaadobject. De provincie zal ter zijner tijd (wanneer het ontwerp van het oplaadobject bekend is) samen met haar opdrachtnemer een plaatsingsinstructie opstellen.
- d. De mogelijke aanrijdbeveiligingen zijn (keuze voor de aanrijdbeveiliging is situatieafhankelijk en wordt bepaald door de provincie):
  - biggenrug (ronde afwerking, minimaal 90cm lang en 10cm hoog; afhankelijk van de situatie ter plaatse wordt in overleg met de provincie wordt bepaald hoeveel biggenruggen op de betreffende locatie noodzakelijk zijn);
  - een halfronde boombeugel (of vergelijkbaar);
  - diamantkop-palen (140x15x15 cm; afhankelijk van de situatie ter plaatse wordt in overleg met de provincie bepaald hoeveel diamantkop-palen op de betreffende locatie noodzakelijk zijn).

- e. Het aanbrengen van een parkeervakmarkering, met keuze uit
  - een met witte verf omlijnd parkeervak met gekleurde opvulling;
  - een met witte verf omlijnd parkeervak en een diagonaal wit kruis in het vak.
- f. De flespaal waarop het verkeersbord is gemonteerd en de eventuele aanrijdbeveiliging moeten recht en stevig zijn geplaatst en mogen net laadpaal vanaf het moment van plaatsen minimaal 10 jaar geen verzakking of enige scheefstand vertonen. De eventuele markering moet minimaal 10 jaar goed zichtbaar blijven.