Gemeente
Geertruidenberg

Plaatsingsbeleid publieke oplaadpalen voor elektrisch vervoer binnen de gemeente Geertruidenberg



Inhoudsopgave

1. Inleiding 3
   1.1. Leeswijzer 3

2. Beleidscontext elektrisch vervoer en laadinfrastructuur 4
   2.1. Nationaal kader omtrent laadinfrastructuur en ontwikkeling van de EV-markt 4
   2.2. Ontwikkelingen van laadinfrastructuur 6
   2.3. Mate van regie bij plaatsing van oplaadpunten 7

3. Doel en uitgangspunten oplaadpuntenbeleid 2021-2025 8

4. Uitvoeren oplaadpuntenbeleid 11
   4.1. Rol van de gemeente Geertruidenberg en rol van ketenpartners bij uitvoering oplaadpuntenbeleid 12
   4.2. Actief communiceren over het oplaadpuntenbeleid 12
   4.3. Handhaving 12
   4.4. Evalueren en ontwikkelen van het oplaadpuntenbeleid 12
   4.5. Aanvraagproces voor nieuw oplaadpunt en locatiekeuze 12

5. Beleidsregels voor reguliere publieke oplaadpunten in de openbare ruimte de gemeente Geertruidenberg 13
   5.1. Begripsbepalingen 13
   5.2. Procesbeschrijving aanvraag plaatsing laadstation 14
   5.3. Verzoek om privaatrechtelijke toestemming plaatsen laadstation en nemen verkeersbesluit 14
   5.4. Inhoud verzoek plaatsing een of meerdere nieuwe laadstations in de openbare ruimte 14
   5.5. Beoordeling gemeente op behoefte bepaling nieuw laadstation 14
   5.6. Definitieve locatie laadstation 15
   5.7. Nemen verkeersbesluit 15
   5.8. Volgorde besluitvorming 15
   5.9. Plaatsing en beheer laadstation en kosten 16
   5.10. Kosten verkeersbesluit 16
   5.11. Bereikbaarheid 16
   5.12. Groene stroom van Nederlandse herkomst 16
   5.13. Veiligheid 16
   5.14. Aansprakelijkheid 16
   5.15. Handhaving 16
   5.16. Ontbinden van het (raam)contact, intrekken of wijzigen van de privaatrechtelijke toestemmingen intrekking / wijziging verkeersbesluit 16
   5.17. Verlengd privaat aansluitpunt 17
   5.18. Kabels over/in/onder grond in eigendom van de gemeente 17
   5.19. Publieke toegang en beschikbaarheid 17
   5.20. Beeldkwaliteit 17
   5.21. Informatie over gebruik oplaadinfrastructuur 17
   5.22. Kosten opladen 18
   5.23. Bijzondere omstandigheden 18
   5.24. Termijn 18

6. Bijlage

Bijlage 1 Toelichting bij de beleidsregels 19

1. Inleiding

De gemeente Geertruidenberg heeft ambities op het gebied van duurzame mobiliteit. Elektrische auto's worden gezien als eendominante ontwikkeling om deze ambities te verwezenlijken. In het duurzaamheidbeleid is opgenomen dat een dekkende oplaadinfrastructuur wenselijk is. Elektrisch vervoer groeit snel. Naar verwachting groeit het aantal elektrische voertuigen (hierna: EV) in Nederland richting 1 miljoen in 2025 en naar 1,9 miljoen in 2030[1)]. Voor deze gewenste groei is een dekkend netwerk van laadinfrastructuur een randvoorwaarde. Dit netwerk bestaat uit een combinatie van reguliere- (langzame) en snellaadpunten in de openbare ruimte en op privaat terrein. Het is daarbij de verwachting dat nationaal gezien de meerderheid van oplaadpunten op privaat terrein komen te staan. Echter zal een deel (+/- 29%[2)]) van deze laadpunten op publieke grond nodig zijn voor EV- rijders die niet op eigen terrein kunnen laden. Een percentage dat door het huidige bebouwde karakter van de 3 kernen Geertruidenberg, Raamsdonksveer en Raamsdonk zal naar verwachting hoger zal liggen. Voorliggend document is het oplaadpuntenbeleid van de gemeente Geertruidenberg tot en met 2026 dat gaat over reguliere laadpunten welke geplaatst worden in de openbare ruimte. Door plaatsing in de openbare ruimte is de gemeente een belangrijke partij in de realisatie van deze laadvoorzieningen.
Het doel van het oplaadpuntenbeleid is het geven van "spelregels" voor het plaatsen van oplaadvoorzieningen zodat er een efficiënt oplaadnetwerk ontstaat en een integrale afweging plaatsvind van het gebruik van de openbare ruimte. Daarnaast wordt met dit beleidsplan gestimuleerd dat ev-rijders voorzien worden van voldoende oplaadmogelijkheden.

De gemeente heeft in de beleidsperiode (2014-2021) met succes publieke oplaadpunten voor elektrische voertuigen geplaatst. Momenteel zijn 28 publieke laadpalen geplaatst. Eén laadpaal bestaat doorgaans uit twee laadpunten. Hiermee heeft de gemeente een goede basis van laadinfrastructuur weten te realiseren voor haar inwoners, forenzen en bezoekers.
Om de verwachte groei van EV mogelijk te maken is berekend dat er 99 laadpunten in 2025 nodig zijn. Dit groeit door naar 296 laadpunten in 2030.



De gemeente stelt zich daarom voor de aankomende beleidsperiode (2022-2026) ten doel om ten minste 120 publieke laadpunten in haar gemeente te hebben. Dit betekent concreet dat de gemeente in de periode 2022-2026 verwacht ongeveer 92 extra laadpalen te realiseren in de publieke ruimte, naast de 28 bestaande laadpalen. Er is nog geen beleidsplan Laadpalen en daarom bied dit beleidsplan de mogelijkheden om aan nationale ambities te voldoen

1.1 Leeswijzer

De opbouw van het beleidsdocument is als volgt: in **hoofdstuk 2** wordt de context van EV en de ontwikkeling van oplaadpunten in de openbare ruimte toegelicht. Dit dient om meer duidelijkheid te geven over de context waarin gemeente Geertruidenberg haar doel voor publieke laadinfrastructuur heeft vastgesteld. De wijze waarop de gemeente Geertruidenberg invulling geeft aan haar bijdrage tot realisatie van een openbaar laadnetwerk volgt in **hoofdstuk 3**.

Hoe het uitvoeringsplan wordt uitgevoerd en de daarbij behorende activiteiten staan in **hoofdstuk 4**. In dit hoofdstuk worden ook de rollen van de verschillende ketenpartners benoemd. **Bijlage 1** bevat de beleidsregels en in **bijlage 2** staat een naderetoelichting op de beleidsregels beschreven.

1) Nationale Agenda Laadinfrastructuur, Ministerie Infrastructuur en Waterstaat (2019)
2) Eindrapport Toekomstverkenning Elektrisch Vervoer, Ecofys & TU Eindhoven (2016)

2. Beleidscontext elektrisch vervoeren laadinfrastructuur

Een gebalanceerd en dekkend netwerk van laadinfrastructuur is belangrijk voor de transitie naar EV. Inwoners, forensen en bezoekers hebben behoefte aan publieke oplaadpunten als niet op eigen terrein geparkeerd of opgeladen kan worden. Deze EV-rijders zijn aangewezen op de openbare ruimte en openbare laadinfrastructuur. De gemeente is als eigenaar en beheerder van de openbare ruimte direct betrokken en heeft beleid opgesteld voor het plaatsen van oplaadpalen en het laden van elektrische auto's in de openbare ruimte.



Om de beleidscontext te schetsen waarbinnen de gemeente Geertruidenberg acteert, wordt kort ingegaan op de volgende onderwerpen:

- het nationaal kader omtrent laadinfrastructuur en ontwikkeling van de EV-markt;
- ontwikkelingen van laadinfrastructuur.

2.1 Nationaal kader omtrent laadinfrastructuur en ontwikkeling van de EV markt

De Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) is een breed gedragen meerjarige beleidsagenda met de ambities en acties voor laadinfrastructuur in Nederland. Deze agenda komt voort uit het Klimaatakkoord. Het concretiseert de doelstellingen om emissie (CO2 & N2) als gevolg van transport en mobiliteit te reduceren door elektrisch vervoer mogelijk te maken met voldoende laadinfrastructuur. Een kernprincipe in de NAL is dat het "de ambitie [is] om ervoor te zorgen dat de laadinfrastructuur geen drempel vormt bij de uitrol van elektrisch vervoer". Om dit in praktijk te realiseren laat de nationale overheid ruimte aan regionale en lokale invulling. In de NAL is opgenomen dat regio's of individuele gemeenten plaatsingsbeleid opstellen voor publieke laadinfrastructuur. Dit gebeurt inclusief de planning van de uitrol van laadinfrastructuur. Het plaatsingsbeleid moet in 2021 van kracht zijn om aan de voorwaarden van de NAL te voldoen.

De duurzaamheidsambitie van Geertruidenberg en de doelen vanuit de NAL zijn belangrijke uitgangspunten in het formuleren van dit oplaadpuntenbeleid. Dit oplaadpuntenbeleid schetst het kader waarin de gemeente publiek toegankelijke laadinfrastructuur voor personenauto's wil realiseren. De gemeente Geertruidenberg heeft de volgende punten meegenomen bij het opstellen van dit beleid:

1. Laadinfrastructuur mag geen drempel vormen voor elektrische rijders in de gemeente Geertruidenberg. Op basis van de prognose aangeleverd door EV Consult is berekend dat als er 120 laadpunten in 2026 zijn, laadinfrastructuur geen drempel lijkt te vormen voor de groei van EV in Geertruidenberg.

2. Internationaal zijn afspraken gemaakt om CO2 te reduceren. De Rijksoverheid heeft deze afspraken uitgewerkt met andere belanghebbenden in het klimaatakkoord. Elektrische auto's zijn hierbij een belangrijke oplossing om doelstellingen van duurzame mobiliteit te behalen. Een auto die elektrisch rijdt stoot geen CO2 -emissies uit. Met de groei van duurzaam opgewekte elektriciteit wordt het milieuvoordeel van elektrisch rijden steeds groter. Dit geldt zeker wanneer er in de kernen Geertruidenberg, Raamsdonksveer en Raamsdonk publiek geladen wordt omdat bij deze laadpunten enkel in Nederland opgewekte duurzame stroom geleverd mag worden.

De EV-markt neemt wereldwijd een enorme vlucht. Ook in Nederland is er sprake van een stevige groei van EV. In 2019 nam het aantal elektrische personenauto's in Nederland toe tot ruim 107.000. Het gemiddelde verkoop marktaandeel van volledig elektrische personenauto's over 2019 was ongeveer 13%[4]. De volgende trends zorgen ervoor dat consumenten steeds vaker kiezen om elektrisch te rijden:

- De batterijcapaciteit neemt toe, waardoor een grotere actieradius mogelijk is;
- Het wordt mogelijk om sneller op te laden;
- Aanschafprijzen van EV's dalen;
- Bijdrage aan het milieu;
- De Rijksoverheid zal elektrische voertuig blijvend stimuleren ten opzichte van brandstofvoertuigen (bijvoorbeeld via fiscaliteit).

4) Bron: RVO, Elektrisch rijden op (de) weg, Overzicht tot en met 2019 (Feb 2020)

Op basis van de bovenstaande trends is de verwachting dat de consument in de aankomende jaren steeds vaker zal kiezen voor een elektrisch voertuig. Het gebruiksgemak neemt toe en de kosten nemen af. Een EV is uiteindelijk een betere en goedkopere optie in vergelijking met een brandstofauto. Door de toenemende vraag naar EV's is de restwaarde hoog en is een EV ook een goede investering voor de particuliere consument.

Naast dat EV's steeds aantrekkelijker worden voor consumenten spelen overheden een belangrijke rol. In Nederland stimuleert de overheid EV's al voor geruime periode, bijvoorbeeld met aantrekkelijke bijtellingsregels voor privaat gebruik van leasewagens. Dit voordeel heeft ervoor gezorgd dat de groei van EV's in Nederland relatief hoog is ten opzichte van andere landen. Nederland is wereldwijd een koploper in EV-gebruik. De laatste jaren lopen fiscale voordelen per leasevoertuig terug. De groei van EV's is daarmee niet afgevlakt. Het laat een stabiele groei zien. Dit geeft des te meer aan dat de markt voor EV's volwassen wordt. Inwoners zullen hier verschillende ervaringen mee opdoen en dit zal soms wat tijd en gewenning vergen. Dit hoort bij deze transitie.

Het oplaadpuntenbeleid van de gemeente Geertruidenberg houdt rekening met de volgende punten:

1. Het aantal elektrische voertuigen zal snel toenemen. EV wordt de standaard. Het beleid is gericht om de transitie te bevorderen met publieke laadinfrastructuur.
2. Groei van elektrische voertuigen is aan schommelingen onderhevig. Het plaatsen van oplaadpunten vindt pas plaats alser vraag ontstaat, waardoor een passend laadnetwerk achterloopt op de vraag naar oplaadpunten. De aankoop van een EV en plaatsing van een publieke laadpaal moeten daarom ontkoppeld worden zodat palen eerder geplaatst kunnen worden.
3. Laadgedrag van EV-rijders wordt flexibeler nu deze minder beperkt zijn door de grotere accu's met een toenemend bereik en snellere laadtechnologieën. Hierdoor hoeft er geen 1-op-1 koppeling meer te bestaan tussen oplaadpunt en EV.



Oplaadpalen Gemeente Geertruidenberg

2.2 Ontwikkelingen van Laadinfrastructuur

Laden van een elektrisch voertuig is anders dan tanken bij een tankstation. Er bestaan verschillende laadtechnologieën die voor verschillende toepassingen geschikt zijn. De technologie loopt uiteen van zeer snelle laadstations die sommige voertuigen in ongeveer 3 minuten 100 km bij kunnen laden, tot thuisladers die voor 100 km ongeveer 10 uur nodig hebben. Bij gemeenten in Nederland wordt er vaak gekozen voor publieke laders die 100 km in ongeveer 3-8 uur kunnen laden. Gemeenten kiezen voor deze snelheid van laden omdat:

- de huidige kosten voor het (extreem) snel laden hoger zijn (de investering in zo'n station is veel hoger). Door deze hogere kosten is elektrisch rijden minder aantrekkelijk in vergelijking met conventionele voertuigen wanneer er enkelsnel geladen wordt.
- veel auto's zijn technisch niet in staat om (extreem) snel te laden. Dit geldt zowel voor nieuwe voertuigen als gebruikte (oudere) voertuigen. Met reguliere laadinfrastructuur worden geen gebruikers uitgesloten wat het publieke karakter van deze punten ten goede komt.
- auto's van inwoners, forenzen en bezoekers staan vaak langere tijd (en ook 's nachts) geparkeerd, waardoor snellere laadoplossingen niet nodig zijn.

Reguliere oplaadpunten zijn daarmee op dit moment de meest toegankelijke en kosteneffectieve manier om EV's bij te laden. Snel laden is voor woonwerk-verkeer bij voldoende reguliere laadpunten niet nodig omdat aan beide kanten van de rit voor een langere periode wordt geparkeerd. De verwachting is dat dit ook blijft gelden voor de beleidsperiode 2022- 2026. Daarom behandelt dit laadbeleid enkel reguliere oplaadpunten. Voor andere gebruikers, zoals doelgroepenvervoerof logistiek, kunnen mogelijk wel andere (snellere) laadoplossingen nodig zijn. De gemeente bekijkt en behandelt deze behoefte in ander (op te stellen) beleid. De wens van de gemeente Geertruidenberg is om waar mogelijk te voorzien in een modulaireuitbreiding van laadpaal naar laadplein. Dat wil zeggen dat een laadlocatie met één laadpaal makkelijk en stap voor stap kan worden uitgebreid naar meerdere laadpaal, zodat het een laadplein wordt. De gemeente gaat ervan uit dat marktpartijen meewerken aan deze wens. Het heeft de voorkeur om indien mogelijk oplaadpunten te integreren met bestaande objecten zoals lantaarnpalen, prullenbakken, etc. in de openbare ruimte. De laadinfrastructuur wordt hierdoor beter inpasbaar in de openbare ruimte. De gemeente merkt hierbij op dat deze oplossingen nog niet ten volle zijn doorontwikkeld en (nog) niet kunnen concurreren met gangbare laadpalen. Om deze reden vereist de gemeente deze toepassingen nu enkel wanneer een regulier laadpunt niet past in de publieke ruimte.

Wat betreft de ontwikkelingen op het gebied van laadinfrastructuur zijn de volgende factoren meegenomen bij het opstellenvan dit beleid:

1. Dit beleid richt zich primair op laadinfrastructuur voor inwoners, forenzen en bezoekers van de kernen Geertruidenberg, Raamsdonksveer en Raamsdonk die met elektrische personenvoertuigen willen laden en niet op eigen terrein kunnen laden.
2. Om deze gebruikers een voor elk voertuig toegankelijke en betaalbare infrastructuur te bieden, wordt er in dit beleid uitsluitend gekeken naar reguliere oplaadpunten met een vermogen van hoogstens 22kW.
3. Het beleid moet flexibel kunnen meegroeien met de ontwikkeling van de laadinfrastructuur. Het is duidelijk dat de ont- wikkelingen en type laadoplossingen in de markt elkaar snel opvolgen.
4. Het laadnetwerk dient toekomstbestendig te zijn. Daarmee wordt bedoeld dat de oplaadpunten technisch in staat moeten zijn om te voorzien in bijvoorbeeld slim laden[5)].

5) Slim laden houdt in dat tijdens het laden de vraag naar stroom zo goed mogelijk wordt afgestemd op het aanbod in het stroomnetwerk. Dit kan op verschillende manieren, bijvoorbeeld door pas op een later moment te starten met het opladen van de auto. Definitie op basis van artikel Natuur & Milieu slim laden een goed idee (2020)

2.3 Mate van regie bij plaatsing van oplaadpunten

De gemeente kan op verschillende manieren laadinfrastructuur realiseren. Een gemeente kan een zeer hoge mate van regie voeren (door bijvoorbeeld te investeren in oplaadpunten) tot een flexibelere mate van regie (door marktpartijen te faciliteren). Geertruidenberg heeft goede ervaringen met een flexibele mate van regie. Hierbij zijn initiatieven tot plaatsing van publieke oplaadpunten van (de provincie en) verschillende marktpartijen (door het sluiten van overeenkomsten) mogelijk gemaakt op basis van eerder door het college vastgestelde beleidsregels.

Dat Geertruidenberg het initiatief voor plaatsing van publieke oplaadpunten primair bij marktpartijen laat, betekent niet dat de gemeente geen regie voert. Het stelt met dit beleid een duidelijk kader waarbij wordt gewaarborgd dat plaatsing van objecten past in de ruimte. Ook zorgt het voor een omgeving waarin verschillende innovatieve oplossingen van verschillende exploitanten tegelijkertijd ontwikkeld worden. Geertruidenberg ondersteunt dit proces met een plankaart die dient als een strategische kaart om potentieel geschikte locaties aan te wijzen. De gemeente deelt deplankaart met Charge Point Operators (CPO's), exploitanten van laadpalen, zodat CPO's inzicht hebben in potentiële locaties om oplaadpunten te exploiteren. Het gebruik van de plankaart is indicatief: de aangevraagde locatie wordt nog altijd getoetst aan criteria zoals gesteld in de beleidsregels.



3. Doel en uitgangspunten oplaadpuntenbeleid 2022-2026

De Geertruidenberg heeft enkele beleidsregels die gehanteerd worden sinds 2015. Het vormt de basis voor dit beleid. Er is nog geen optimale spreiding van laadpalen over de kernen daar waar de burgers op openbaarladen zijn aangewezen. Doordat er meerdere aanbieders in de kernen actief zijn, is er concurrentie. In 2020 is een samenwerkingscontract afgesloten voor het beheer en onderhoud van 5 publieke laadpalen met EVNETNL b.v. voor de duur van 10 jaar. Daarnaast lopen er nog beheer en onderhoudscontracten met Vattenfall. Op een aantal punten wordt het beleid gewijzigd om een verdere uitrol soepel te laten verlopen zonder de goede ruimtelijke ordening geweld aan te doen.

Doelstelling 2026: 120 oplaadpunten

De gemeente Geertruidenberg stelt zich ten doel om 120 oplaadpunten beschikbaar te hebben in de openbare ruimte in 2026. Dit specifieke aantal oplaadpunten komt voort uit een opgestelde prognose. Met dit aantal oplaadpunten in 2026 verwacht de gemeente te zorgen dat er geen gebrek aan oplaadpunten zal bestaan en laadinfrastructuur geen belemmering vormt voor elektrisch rijden. Hiermee handelt de gemeente in lijn met de ambitie van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL). Daarnaast zal er gestreefd worden voor innovatieve oplossingen voor verschillende kerngebieden. Om een verdichting van laadpalen in de kernen, en met name in de historische kernen te kunnen faciliteren, zal er een pilot uitgevoerd gaan worden om de laadvoorziening in straatmeubilair te integreren. De Doelstelling is hiervoor 4 laadpaal /lichtmasten in de openbare ruimte in de historische kernen te plaatsen
Tevens wordt er gekeken waar laadclusters en laadpleinen van 2 tot 6 laadpalen gerealiseerd kunnen worden. Denk hierbij aan parkeerterrein rondom sportverenigingen, scholen en winkelcentra.

Uitgangspunten om doelstelling 2026 te behalen

Het realiseren van publieke laadinfrastructuur voor inwoners, forenzen en bezoekers van Geertruidenberg is een samenspel tussen verschillende ketenpartijen, zoals aanbieders van laaddiensten, netbeheerders en de gemeente. Hierbij spelen deze partijen in op een laadbehoefte die voortkomt uit (een toenemende) groei van elektrische voertuigen van inwoners, forenzen en bezoekers van Geertruidenberg. Om te zorgen dat de laadinfrastructuur aansluit bij de veranderende laadbehoefte en bij de meest actuele laadoplossing, hanteert de gemeente een aantal uitgangspunten. Met deze uitgangspunten

Met deze uitgangspunten wordt geborgd dat er constante aansluiting kan plaatsvinden bij de ontwikkelingen in de EV-markt. De volgende uitgangspunten zijn gehanteerd bij het opstellen van dit laadbeleid:

A. Laadinfrastructuur mag geen drempel vormen bij de transitie naar duurzame mobiliteit

De Geertruidenberg faciliteert publieke laadinfrastructuur voor gebruikers zonder mogelijkheid om op eigen terrein (private) laadinfrastructuur te plaatsen. Om te zorgen dat de transitie naar duurzame mobiliteit gemeengoed kan worden:

- Zal parkeerdruk mede een bepalende rol spelen bij de afweging van plaatsing van een publiek oplaadpunt. Wel wordt getoetst (met dit beleid) of er noodzaak is voor het (bij)plaatsen van oplaadpunten en/of toekennen van laadparkeervakken. Bij een hoge parkeerdruk wordt een wel overwogen afweging gemaakt tussen parkeerplekken voorgewone auto's en elektrische voertuigen. Zo kijken we naar de meest geschikte locatie in de wijk. Bijvoorbeeld zo centraal mogelijk of aan de rand van de buurt/straat. Reden voor deze toekomstgeoriënteerde aanpak is dat ervan uit kan worden gegaan dat marktpartijen alleen oplaadpunten plaatsen als deze voldoende gebruikt worden. Daarnaast komt er steeds meer vraag naar oplaadpunten door de toename van het aantal gebruikers.

De parkeerdruk blijft stabiel, omdat een parkerende regulier auto wordt vervangen dooreen parkerende elektrische auto. In de praktijk is de gemeente zich bewust van de verschillende interpretaties van deze aanpak bij haar inwoners. Zowel individuele inwoners van reguliere auto's als individuele EV-rijdende inwoners hebben zich, zij het in beperkte mate, beklaagd over een gebrek aan parkeer- of laadparkeervakken. Om de gewenste transitie niet onnodig te verstoren kiest de gemeente ervoor om het algemene belang van een transitie naar schonere mobiliteit zwaarder te laten wegen. Het beleid werpt daarom bewust weinig drempels op voor de groei van publiek toegankelijke laadinfrastructuur, maar proberen we dit wel op een manier te doen die recht doet aan ieders belang.

- Kunnen CPO's naast het plaatsen van laadpalen op aanvraag ook laadpalen plaatsen op basis van verwachte laadbehoefte. CPO's worden steeds beter in het voorspellen van vraag. Op basis van verbruiksdata en/of prognosekaart zullen CPO's in staat zijn te bepalen of er behoefte komt voor het plaatsen van een oplaadpunt. Dit beleid faciliteert dus zowel reactief als proactief plaatsen van laadinfrastructuur.

- Voor elke laadpaallocatie zal een verkeersbesluit voor twee parkeervakken genomen worden. Het tweede parkeervak wordt uiterlijk geëffectueerd bij een verbruik van minimaal 3.500 kWh per laadpaal of 5 unieke gebruikers per maand op jaarbasis.

- Als een aanvrager redelijkerwijs op eigenterrein kan parkeren wordt de aanvraag voor een openbare laadvoorziening niet in behandeling genomen. Redelijkerwijs betekend in dit geval dat er ruimte aanwezig en reeds geschikt is voor het parkeren van een voertuig. Door het gemak van een privé parkeerplek met gegarandeerde laadplek zal ervoor zorgen dat deze EV-rijders geen beroep doen voor het bijplaatsen van een publieke laadvoorziening in de directe omgeving. Uiteraard staat het hen vrij om gebruikt te maken van een openbare laadvoorziening binnen de gemeente.

- Verleent de gemeente geen toestemming voor het aanleggen van een zogenaamde Verlengd Private Aansluiting (VPA; een openbare laadpaal in de openbare ruimte die is aangesloten op de meterkast van een huis) op gemeentegrond ofvoor aanleg van oplaadkabels in (via zgn. kabelgoottegels) of onder het trottoir en gedoogt de gemeente niet dat oplaadkabels op het trottoir worden gelegd als alternatieven voor een publiek geplaatst oplaadpunt. Uit een inventarisatie, uitgevoerd door een deskundig bureau, blijkt dat het aanleggen van een VPA extra risico's en kosten kunnen opleveren voor gemeenten. Het roept vragen op over de aansprakelijkheid of het strookt met de energiewetgeving, hoe het fiscaal past en of risico's te verzekeren zijn. In het beleid stelt de gemeente eisen aan de bedrijven die laadinfrastructuur plaatsen om te zorgen dat o.a. veiligheid en gelijke toegang voor alle inwonersgewaarborgd is. VPA's of laden via een kabel in, over of onder het trottoir voldoen hier niet aan of creëren een ongelijk speelveld voor bedrijven en burgers en zijn dus niet toegestaan.

B. Het beleid moet flexibel zijn om met de ontwikkelingen mee te groeien

De verwachting is dat de laadbehoefte en de aangeboden oplossingen zich in de aankomende jaren blijven ontwikkelen. De gewenste laadoplossing kan daarom snel veranderen. Daarnaast is het goed mogelijk dat nieuwe aanbieders van laadoplossingen zich aandienen met vernieuwende services. Er is daarom gekozen om flexibiliteit als een belangrijke pijler van hetbeleid op te nemen. Geertruidenberg blijft dan ook ruimte geven aan verschillende aanbieders zodat EV-rijders kunnen profiteren van innovaties.

C. Constante concurrentie in de laadmarkt zorgt voor laadinfrastructuur voor de beste prijs

De markt van publiek laden heeft de afgelopen jaren een grote ontwikkeling gekend met veel wisselingen in toetreders en producenten. Door een toenemende marktwerking en groter wordende aantallen heeft deze markt de afgelopen jaren een enorme sprong in kwaliteit en prijsontwikkelingen gezien. Het beleid heeft ten doel ruimte te geven aan concurrentie door zich niet te binden aan een enkele aanbieder voor een vaste periode, maar zich open te stellen voor alle partijen die geïnteresseerd zijn om (onder gelijke voorwaarden) laadinfrastructuur binnen de gemeentegrenzen te plaatsen. Hiermee voorkomt de gemeente ook dat EV-rijders afhankelijk zijn van een enkele partij om deze infrastructuur te plaatsen.

D. Elke betrokken partij kent een eigen verantwoordelijkheid en moet ruimte hebben om deze te kunnen pakken en optimaliseren

De gemeente gaat ervan uit dat elke ketenpartij haar rol het beste kan uitvoeren. CPO's zullen het beste blijken in het ontwikkelen van de meest effectieve laadoplossing op de meest geschikte plek. De gemeente zal publieke laadinfrastructuur optimaal faciliteren binnen de grenzen van haar verantwoordelijkheid om o.a. effectief ruimtegebruik, veiligheid en leefbaarheidvan de gemeente te waarborgen. De netbeheerder zal zorgen voor een tijdige aansluiting. De nationale overheid zal zaken regelen zoals interoperabiliteit en prijstransparantie. De gemeente kiest daarmee nadrukkelijk om te vertrouwen op de competenties van andere ketenpartijen bij het realiseren van voldoende laadinfrastructuur. De gemeente zal daar waar zij een verantwoordelijkheid kent wel monitoren en ingrijpen indien partijen zich niet aan de gemaakte afspraken houden.



4. Uitvoeren oplaadpunten beleid

In de uitvoering van het oplaadpuntenbeleid van de gemeente Geertruidenberg is een aantal onderwerpen van belang. Hieronder wordt de communicatie, handhaving, en evaluatie van het beleid behandeld. Ook wordt het aanvraagproces kort toegelicht.

4.1 Rol van de gemeente Geertruidenberg en rol van ketenpartners bij uitvoering oplaadpuntenbeleid

De gemeente Geertruidenberg kiest ervoor om laadpartijen in een gelijke en competitieve omgeving te faciliteren bij de uitrol van publieke laadinfrastructuur op publieke grond in bezit van de gemeente Geertruidenberg door:

- medewerking te verlenen aan marktpartijen die in Geertruidenberg openbare oplaadpunten willen realiseren en exploiteren(sluiten van overeenkomsten over laadpalen e.d.);
- vaststellen van de locatie op basis van en in samenwerking met aanvragende CPO's en/of op basis van een plankaart met strategische locaties in de kernen en in afstemming met aanverwante beleidsdoelstellingen ten aanzien van de openbare ruimte;
- het nemen van een verkeersbesluit;
- handhaven van het juiste gebruik van de oplaadplekken;
- communiceren over het gevoerde beleid.

Naast de gemeente zijn er de volgende ketenpartners betrokken bij de uitrol van laadinfrastructuur voor EV:

De **Charge Point Operator (CPO)** of laadpuntexploitant. De CPO maakt het locatievoorstel, plaatst (na goedkeuring door de gemeente) en beheert het laadobject. De CPO is primair verantwoordelijk voor het geplaatste laadobject en is het aanspreek- punt voor de gemeente voor deze objecten.

De regionale **netbeheerder** (DSO, Distribution System Operator) zorgt voor een werkend en dekkend elektriciteitsnet. Denetbeheerder is verantwoordelijk voor het aanleggen van aansluitingen voor oplaadpunten. In Geertruidenberg is dit Enexis.

Overige belanghebbenden, zoals bijvoorbeeld omwonenden of gebruikers, kunnen aanvragen indienen bij marktpartijen voor een oplaadpunt of kunnen bezwaar tegen het verkeersbesluit indienen.

Bij nieuwe gebiedsontwikkelingen zijn er regels over wat er moet gebeuren voor adequate laadinfrastructuur. Bij nieuwe gebiedsontwikkelingen komt de **projectontwikkelaar** erbij als stakeholder die rekening moet houden met inpassing van laad-infrastructuur. Ook dienen projectontwikkelaars te voldoen aan bestaande wetgeving ten aanzien van laadinfrastructuur zoals bijvoorbeeld opgenomen in het Bouwbesluit 2012.

De **nationale overheid** is verantwoordelijk voor het vaststellen van nationale kaders ten aanzien van laadinfrastructuur. De openbare laadpalen in Geertruidenberg voldoen aan de landelijk gestelde eisen.

4.2 Actief communiceren over het oplaadpuntenbeleid

Door actief te communiceren raken EV-rijders bekend met de mogelijkheden voor het opladen van elektrische voertuigen in de gemeente Geertruidenberg. Tevens zorgt de gemeente Geertruidenberg voor het beantwoorden van vragen van EV-rijders. Dit doet de gemeente door:

- Het via de website van de gemeente, lokale media, en/of social media informeren over het oplaadpuntenbeleid van de gemeente Geertruidenberg.
- Het borgen van de verantwoordelijkheid voor de uitvoering van dit beleid bij één EV-aanspreekpunt binnen de gemeente. Dit aanspreekpunt is Cluster Buitenruimte.

4.3 Handhaving

De gemeentelijke BOA's en de politie zien toe op het juiste gebruik van de aangewezen parkeerplaats(en) en treedden indien nodig handhavend op. Daarnaast heeft de exploitant de (technische) mogelijkheden om in zijn tariefstelling onnodig parkeren (als het voertuig opgeladen is) onaantrekkelijk te maken. Dit is tevens in het belang van de exploitant. Primair zal ingezet worden op de mogelijkheden vanuit de exploitant en secundair op handhaving van de verkeersregels.

4.4 Evalueren en ontwikkelen van het oplaadpuntenbeleid

EV ontwikkelt zich in hoog tempo. Dat geldt ook voor de ontwikkeling van laadoplossingen voor EV-rijders in de openbare ruimte. Het oplaadpuntenbeleid is daardoor een momentopname ten aanzien van de behoefte voor opladen in de openbare ruimte en de oplossingen die daarvoor beschikbaar zijn.

Om ervoor te zorgen dat het oplaadpuntenbeleid actueel blijft volgt de gemeente Geertruidenberg de ontwikkelingen op ten minste de volgende punten:

- Ontwikkeling EV en behoefte aan oplaadpunten in de openbare ruimte;
- Beschikbaarheid van oplossingen voor opladen in de openbare ruimte;
- De gemeente evalueert haar laadbeleid eens in de twee jaar conform landelijke gestelde eis.

4.5 Aanvraagproces voor nieuw oplaadpunt en locatiekeuze

Een aanvraag kan door een CPO worden gedaan die voldoet aan vastgestelde en (nationaal) gangbare eisen. Er wordt door de gemeente geen direct verband gelegd met een aanvraag vanuit de CPO en individuele bewoners. Individuele bewoners doengeen directe aanvraag bij de gemeente, wel kunnen zij bij CPO's een verzoek indienen. Het besluit om geen direct verband teleggen tussen een bewoner en de aanvraag bij de gemeente voor een nieuwe laadlocatie is gemaakt omdat:

- de gemeente geen laadpunten realiseert als er geen CPO betrokken is die voldoet aan de opgestelde eisen;
- er ook proactief laadinfrastructuur geplaatst kan worden door een CPO zonder dat daar een directe bewonersvraag aan ten grondslag ligt. Dit is in lijn met de uitgangspunten van de NAL;
- er geen besluit wordt gemaakt op basis van een individuele bewonersvraag door de gemeente. Het publieke karakter van de laadinfrastructuur wordt daarmee versterkt.
- de gemeente geen privacygevoelige informatie verkrijgt over inwoners zonder dat daar een strikte noodzaak voor is.

Voor toekenning van een aanvraag door een CPO en het te nemen verkeersbesluit hanteert de gemeente de opgestelde kaders zoals beschreven in de beleidsregels. Hierbij wordt rekening gehouden met aanverwant beleid voor de openbare ruimte. Laadpaalexploitanten leveren relevante actuele data over het gebruik van de oplaadpunten aan de gemeente. Hiermee kan de gemeente het gebruik monitoren en kijken of uitbreiding van oplaadvoorzieningen noodzakelijk is.

5. Beleidsregels voor reguliere publieke oplaadpunten in de openbare ruimte in de gemeente Geertruidenberg

5.1 Begripsbepalingen 8)

In de beleidsregels wordt verstaan onder:

- **Aanvrager:** CPO/laadpuntexploitant met wie de gemeente een (raam)contract heeft gesloten op grond waarvan hij kan verzoeken om privaatrechtelijke toestemming voor het plaatsen, houden, exploiteren van laadstations en/of andere oplaadinfrastructuur.
- **Beheerder:** CPO/laadpuntexploitant die na plaatsing van een laadstation de exploitatie en het beheer ervan op zich neemt.
- **Charge Point Operator (CPO) / Laadpuntexploitant:** De CPO is verantwoordelijk voor beheer, onderhoud en exploitatie van laadpalen zowel technisch als administratief. De CPO is primair verantwoordelijk voor geplaatste laadinfrastructuur en eerste aanspreekpunt voor gebruikers en de gemeente Geertruidenberg ten aanzien van de laadstations. De CPO kan zowel als een aanvrager of beheerder optreden.
- **Deelvoertuig:** Motorvoertuig dat herhaald en opeenvolgend wordt gebruikt door (verschillende) deelnemers met een abonnement. Deelvoertuigen stellen mensen in staat lokaal beschikbare auto's te huren op elk gewenst moment en voor elke tijdsduur.
- **EV-rijder / Gebruiker:** De EV-rijder wordt ook wel elektrisch rijder genoemd. Dit is de gebruiker van de elektrische auto, die de auto op moet kunnen laden om ermee te kunnen rijden.
- **Elektrische voertuigen / EV / EV's:** alle voertuigen die op de openbare weg mogen rijden (wegenverkeerwet 1994), geheel of gedeeltelijkop elektriciteit kunnen rijden en voorzien zijn van een stekker om op te laden, uitgezonderd fietsen en snor/bromfietsen/Lichte Elektrische Voertuigen. In dit beleid richt de gemeente zich primair op het laden van elektrische personenvoertuigen.
- **Gemeente / College :** Gemeente Geertruidenberg en het college van B en W van de gemeente Geertruidenberg.
- **(Op)laadinfrastructuur:** het geheel van oplaadstations, aansluitingen op het elektriciteitsnet en andere voorzieningenin de openbare ruimte op of aan de weg bestemd voor het opladen van elektrische voertuigen.
- **(Op)laadlocatie:** Een locatie met een of meer laadstations met daarbij behorende laadplekken/laadparkeervakken. De laadlocatie is een relevant object voor representatie van laadinfrastructuur op een topografische kaart. Belangrijk elementen in de definitie: Terrein met één adres / op één GPS-locatie / Eén Charge Point Operator/ één EAN-code.
- **(Op)Laadpunt / Publiek toegankelijk (op)laadpunt:** De elektrische energie wordt geleverd via een oplaadpunt, de elektrische aansluiting op een laadstation. Er kan niet meer dan één auto tegelijk laden aan een oplaadpunt. Met andere woorden: per laadstation is het aantal oplaadpunten en laadparkeervakken gelijk. In dit beleid gaat het uitsluitend over reguliere oplaadpunten met een vermogen van hoogstens 22 kW, waarmee elektrische energie kan worden overgebracht op een elektrisch voertuig. In dit beleid gaat het uitsluitend over publiek toegankelijke oplaadpunten, oplaadpunten voor een elektrisch voertuig die 24/7 openbaar toegankelijk zijn, zonder barrières zoals slagbomen of poorten.
- **Laadstation / Laadpaal / Oplaadpaal / Laadzuil:** Een laadstation is een fysiek object met één of meer oplaadpunten. Het station kan een laadpaal zijn of een geïntegreerd object zoals een laad/lichtmast combinatie.
- **Laadparkeervakken:** Parkeervakken waar alleen geladen mag worden op basis van een verkeersbesluit en die alszodanig met bebording cf. RVV 1990 zijn aangeduid.

8) *De gebruikte termen zijn zoveel mogelijk gelijk gehouden met RVO definities: Laden van elektrische voertuigen: Definities en toelichting. In enkele gevallen is er een kleine toevoeging gemaakt om een term passend met het gewenste beleid in Geertruidenberg te kunnen plaatsen.*

5.2 Procesbeschrijving aanvraag plaatsing laadstation

De gemeente hanteert het volgende proces ten aanzien van het behandelen en inwilligen van een verzoek tot plaatsing van laadstations:

1. een CPO verzoekt de gemeente om een (raam)contract te sluiten op grond waarvan de CPO het recht heeft aan de gemeente te verzoeken om privaatrechtelijke toestemming voor het plaatsen van laadstations;
2. nadat een (raam)contract is gesloten verzoekt een CPO om toestemming voor plaatsing van een laadstation en vraagt om daarvoor een verkeersbesluit te nemen;
3. de gemeente beoordeelt de verzoeken;
4. bij een positieve beoordeling wordt de toestemming als bijlage bij het (raam)contract gevoegd en neemt de gemeente het verkeersbesluit;
5. nadat het verkeersbesluit onherroepelijk is, kan de CPO overgaan tot plaatsing, exploitatie en beheer van het laadstation.

5.3 Verzoek om privaatrechtelijke toestemming voor plaatsing laadstation en nemen verkeersbesluit

Nadat de gemeente een (raam)contract heeft afgesloten met een CPO kan deze een verzoek indienen om privaatrechtelijk toestemming te geven voor het plaatsen van een laadlocatie. Dit verzoek voor een laadlocatie kan één of meerdere laadstations op of aan de openbare weg bevatten. Dit verzoek bevat tevens het verzoek tot het nemen van een verkeersbesluit waarbij één of meerdere parkeervakken worden aangewezen als laadparkeervakken voor het opladen van elektrische voertuigen.

5.4 Inhoud verzoek plaatsing een of meerdere nieuwe laadstations in de openbare ruimte

Een verzoek voor een nieuwe laadlocatie of uitbreiding van een bestaande laadlocatie voor het plaatsen van één of meerdere nieuwe laadstations bevat een foto en/of tekening van de betreffende locatie, waarop de exacte plek van de gewenste laadstations en de aan te wijzen laadparkeerplaatsen zijn aangegeven.



5.5 Beoordeling gemeente op behoefte bepaling nieuw laadstation

A. De gemeente beoordeelt de noodzaak voor een nieuw laadstation en hanteert daarbij de volgende criteria waaraan voldaan moet worden:
   i. Er bevindt zich binnen 150 meter loopafstand van de aanvraag geen bestaande publieke oplaadpunt(en) en/of;
   ii. Het meest dichtbij geplaatste laadstation of laadlocatie kent een gebruik van gemiddeld 900 kWh of meer peroplaadpunt in de voorgaande 6 maanden, en/of;
   iii. Het meest dichtbij geplaatste laadstation of laadlocatie kent gemiddeld meer dan 3 unieke gebruikers per oplaadpunt in de voorgaande 6 maanden;

B. De in lid a sub ii en iii bedoelde specifieke gegevens per oplaadpunt over gebruik of unieke gebruikers dienen te worden aangeleverd door de CPO. Als die informatie er niet is, mag de gemeente gebruik maken van gegevens over andere bestaande laadlocaties en laadstations.

C. De gemeente kan gemotiveerd afwijken van bovenstaande regels.

D. Bij nieuwe laadstations bestemd voor gebruik door deelvoertuigen wordt de toets uit lid a niet toegepast. Dit geldt ook voor eventuele publieke oplaadpunten op hetzelfde laadstation bestemd voor gebruik door deelvoertuigen.

5.6 Definitieve locatie laadstation

De aanvrager doet een voorstel voor de exacte locatie van een nieuw laadstation. De gemeente beoordeelt dit voorstel en toetst de definitieve locatie aan een aantal harde criteria en zachte voorkeuren:

Criteria:

e. De ondergrond is eigendom van de gemeente;
f. De doorgang en veiligheid voor ander verkeer (auto, fiets, voetganger, rolstoel etc.) blijft gewaarborgd;
g. De oplaadpunten worden zo geplaatst dat zij via bestaande en/of geplande parkeervakken gebruikt kunnen worden;
h. Er zijn geen belemmeringen ten aanzien van bijvoorbeeld ander straatmeubilair, bomen en ondergrondse infra;
i. Het laadpunt is goed toegankelijk voor gebruikers. Het laadpunt zorgt dat de omgeving toegankelijk blijft voor andere gebruikers (zoals rolstoelgebruikers);
j. Er wordt rekening gehouden met geplande reconstructies of andere infrastructurele werkzaamheden die de locatieongeschikt kunnen maken;
k. Het laadstation voldoet aan de eisen die zijn opgenomen in het (raam)contract;
l. Een laadstation mag in principe niet ten koste gaan van groenvoorzieningen en bomen;
m. Het is aannemelijk dat de locatie door meerdere gebruikers gebruikt kan worden.

Voorkeuren:

a. Voor gebieden waar de gemeente een 'plankaart oplaadpalen' heeft opgesteld dient bij de locatiebepaling van nieuwe laadpunten hier rekening mee te worden houden;
b. De laadlocatie kan -op termijn- worden uitgebreid met meer laadstations en laadparkeervakken;
c. Meerdere laadstations op een geclusterde laadlocatie kunnen in één keer gerealiseerd worden;
d. De locatie van het laadstation en/of andere oplaadinfrastructuur is voldoende vindbaar en zichtbaar;
e. Het laadstation past in het straatbeeld. Bij beschermde stads- en dorpsgezichten kan de gemeente publieke locaties afwijzen;
f. Het laadstation wordt geïntegreerd met ander straatmeubilair;
g. Een laadpaal wordt bij voorkeur geplaatst bij haakse parkeervakken;

5.7 Nemen verkeersbesluit

In beginsel wordt in het verkeersbesluit bij een nieuw te realiseren laadstation hetzelfde aantal laadparkeerplaatsen aangewezen als het aantal voorziene of geplande oplaadpunten. Hiervan wordt er in de regel minimaal één gerealiseerd door het plaatsen van bebording (conform Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990). De andere parkeervakken wordeningericht als daar aantoonbaar behoefte aan is.

5.8 Volgorde besluitvorming

De privaatrechtelijke toestemming om een laadstation en/of andere oplaadinfrastructuur te plaatsen geldt onder de opschortende voorwaarde dat het verkeersbesluit tot aanwijzing van de benodigde parkeerplaats(en) onherroepelijk is geworden. Verder geldt de ontbindende voorwaarde aan deze privaatrechtelijke toestemming in het geval verkeersbesluit tot aanwijzing van de benodigde parkeerplaats(en) niet onherroepelijk wordt c.q. ingetrokken, herroepen of vernietigd wordt.

5.9 Plaatsing en beheer laadstation en kosten

De aanvrager (CPO) die een laadstation en/of andere oplaadinfrastructuur heeft geplaatst is tevens de beheerder hiervan. De beheerder is verantwoordelijk voor realisatie, beheer, onderhoud en exploitatie van het laadstation/-infrastructuur en neemt alle kosten voor zijn rekening. De kosten ter bescherming van het laadstation/-infrastructuur (hekjes, biggenruggen, ed.) zijnook voor rekening van de beheerder tenzij anders overeengekomen. Als er op basis van een voorgestelde locatie aanvullendvooronderzoek nodig is zal de aanvrager deze moeten betalen tenzij anders overeengekomen

5.10 Kosten verkeersbesluit

De kosten voor het nemen van een verkeersbesluit voor rekening van de gemeente.

5.11 Bereikbaarheid

De beheerder van het laadstation en/of andere oplaadinfrastructuur is 24 uur per dag en 7 dagen per week bereikbaar voor gebruikers, hulpdiensten en gemeenten in het geval van vragen, storingen en calamiteiten. De contactgegevens van destoringsdienst en de helpdesk zijn vermeld op het laadstation/-infrastructuur

5.12 Groene stroom van Nederlandse herkomst

Om te bewerkstelligen dat elektrische voertuigen ook aan de bron geen CO_2-uitstoot veroorzaken, mag de beheerder van de oplaadstations en/of andere oplaadinfrastructuur alleen in Nederland opgewekte (gegarandeerde) groene stroom (laten) leveren. De gemeente kan vragen naar de garantie van oorsprong.

5.13 Veiligheid

Het laadstation en/of oplaadinfrastructuur voldoet aan alle daaraan gestelde (nationale en internationale) veiligheidseisen.

5.14 Aansprakelijkheid

Gemeente Geertruidenberg is op geen enkele manier aansprakelijk voor eventuele schade aan de laadstation en/of oplaadinfrastructuur die niet door of namens de gemeente veroorzaakt is, dan wel voor schade die door het gebruik van het laadstation en/of oplaadinfrastructuur is veroorzaakt. De beheerder vrijwaart hiervoor de gemeente. De beheerder verzekert zich voor eventuele schade voor minimaal een bedrag van € 1.000.000,- per gebeurtenis.

5.15 Handhaving

De gemeente ziet toe op het juiste gebruik van de met verkeersborden aangewezen laadparkeerplaats(en) en kan indien nodig handhavend optreden. Onder juist gebruik wordt verstaan dat een elektrisch voertuig met de kabel aangesloten is op hetoplaadpunt. Daarnaast wordt ook gehandhaafd op het geldende (fiscaal) parkeer regime, parkeervergunning, blauwe zone en andere restricties die voor alle bestuurders van motorvoertuigen gelden.

5.16 Ontbinden van het (raam)contract, intrekken of wijzigen van privaatrechtelijke toestemmingen intrekken / wijziging verkeersbesluit

n. Indien de beheerder van het laadstation en/of andere oplaadinfrastructuur toerekenbaar tekortschiet in de nakomingvan de voorwaarden van het (raam)contract kan de gemeente dat contract ontbinden. De gemeente kan dan ook de op basis van dat contract gegeven privaatrechtelijke toestemmingen intrekken en ook de verkeersbesluiten, waarbij de parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische voertuigen zijn aangewezen, intrekken

o. De gemeente kan de privaatrechtelijke toestemming voor het plaatsen van een laadstation en/of infrastructuur en het daarvoor genomen verkeersbesluit ook intrekken, wanneer er in de praktijk niet of nauwelijks gebruik wordt gemaaktvan het laadstation en/of oplaadinfrastructuur. Het is niet gewenst dat de openbare ruimte onnodig belast wordt met laadinfrastructuur.

p. In de in lid a en b genoemde gevallen heeft de beheerder het recht en de plicht het laadstation en/of andere oplaadinfrastructuur binnen een door de gemeente aan te geven termijn te verwijderen. De hiermee samenhangende kosten zijn voor de rekening van de beheerder.

q. De gemeente kan de privaatrechtelijke toestemming en het bijbehorende verkeersbesluit ook intrekken indien er in opdracht of met toestemming van de gemeente een wegreconstructie plaatsvindt als gevolg waarvan de aangewezen parkeerplaatsen zullen verdwijnen. In dat geval zal de gemeente samen met de beheerder bezien of er een alternatieve locatie voor het laadstation en/of andere oplaadinfrastructuur met bijbehorende parkeerplaats(en) in de directe nabijheid mogelijk is.

r. In de situatie bedoeld in lid d zijn de kosten van het verwijderen of verplaatsen van het laadstation en/of andere oplaadinfrastructuur voor rekening van de gemeente wanneer de wegreconstructie plaatsvindt binnen 3 jaar na het onherroepelijk worden van het verkeersbesluit. In andere gevallen komen deze kosten voor rekening van de beheerder.

5.17 Verlengd Privaat Aansluitpunt

Het gebruik van een zogenoemd Verlengd Private Aansluiting is niet toegestaan.

5.18 Kabels over/in/onder grond in eigendom van de gemeente

Het laden van een voertuig met elektriciteit van de particuliere huisinstallatie via een kabel die op, in of onder openbare grond wordt gelegd die door de gemeente wordt beheerd is niet toegestaan.

5.19 Groene stroom van Nederlandse herkomst

Alle oplaadpunten in de openbare ruimte in de gemeente Geertruidenberg dienen algemeen toegankelijk te zijn, zodat elke EV-rijder van de oplaadpunten gebruik kunnen maken. De gemeente Geertruidenberg ziet een oplaadpunt als publiek toegankelijk als:

s. Het laadstation en/of andere oplaadinfrastructuur 24 uur per dag en 7 dagen per week openbaar toegankelijk, in die zin dat deze voor iedereen te gebruiken is voor het opladen van zijn / haar elektrische voertuig;

t. De exploitant voldoet aan de landelijke standaarden voor interoperabiliteit, en als;

u. De exploitant voldoet aan het aanbieden van een ad-hoc betaalmiddel conform landelijke en internationale standaarden;

v. De beheerder zorgt voor actuele informatie richting gebruikers over het oplaadpunt. Dit betreft ten minste informatie over de aanwezigheid, beschikbaarheid en tarieven voor gebruik van het oplaadpunt.

5.20 Beeldkwaliteit

De gemeente streeft er in de samenwerking met aanbieders van laadpalen naar om zoveel mogelijk uniformiteit te hanteren. De laadstations dienen in een neutrale kleur (bijvoorbeeld wit, grijs, antraciet) te worden uitgevoerd met maximaal één steunkleur. In beschermde stads- en dorpsgezichten wordt advies gevraagd aan de daarvoor verantwoordelijke beleidsadviseur en commissie, waarbij de voorkeur integratie in straatmeubilair is.

5.21 Informatie over gebruik oplaadinfrastructuur

De beheerder van een laadstation en/of oplaadinfrastructuur stelt in ieder geval de gebruiksdata van de oplaadinfrastructuur beschikbaar aan de gemeente. Daarbij wordt de Algemene verordening gegevensverstrekking (AVG) in acht genomen.

5.22 Kosten opladen

De gemeente Geertruidenberg laat de kosten voor het gebruik van oplaadpunten vrij aan de exploitant van de laadvoorzieningen mits deze marktconform zijn

5.23 Bijzondere omstandigheden

De gemeente beseft dat de ontwikkelingen op het gebied van elektrisch rijden en laadinfrastructuur nieuw en nog volop in ontwikkeling zijn. Met deze beleidsregels wil de gemeente duidelijkheid verschaffen over de voorwaarden, criteria en condities die van toepassing zijn op het realiseren van publieke oplaadpunten tot 22kW in de gemeente. In uitzonderlijke of onvoorziene omstandigheden kan de gemeente gemotiveerd besluiten van deze beleidsregels af te wijken.

5.24 Termijn

De beleidsregels voor reguliere publieke oplaadpunten in de gemeente Geertruidenberg geldt voor de periode 01-01-2022 tot en met 31-12-2026 en worden geëvalueerd en (indien nodig) bijgesteld. De gemeente doet dit ten minste in lijn met nationale afspraken en regelgeving.



6. Bijlage 1: Toelichting bij de beleidsregels (hoofdstuk 5)

Bij een aantal beleidsregels wordt hieronder een toelichting gegeven. Bij artikelen die geen verdere toelichting behoeven, staat 'geen toelichting'

1. Begripsbepalingen
Geen toelichting

2. Procesbeschrijving aanvraag plaatsing laadstation
Geen toelichting

3. Verzoek om privaatrechtelijke toestemming voor plaatsing laadstation en verkeersbesluit
De gemeente kiest ervoor om de plaatsing e.d. van laadpalen op/in gemeentegrond privaatrechtelijk te regelen in plaats van door verlening van een vergunning op grond van de APV. Als toestemming kan worden verleend, wordt die toestemming als bijlage bij het met de CPO gesloten (raam)contract gevoegd. Op grond van de Wegenverkeerswetgeving kunnen voor bewoners of bedrijven geen eigen parkeerplaatsen worden aangewezen op de openbare weg.

4. Inhoud verzoek plaatsing een of meerdere nieuwe oplaadstations in de openbare ruimte
Geen toelichting

5. Beoordeling gemeente op behoeftebepaling nieuw laadstation
a. De gemeente hanteert een model waarbij verschillende aanbieders van laadoplossingen de mogelijkheid krijgen een verzoek te doen voor plaatsing van laadinfrastructuur. Omdat deze partijen laadstations op eigen kosten en risico plaatsen maken ze gebruik van zeer sterke analyses over het verwachte gebruik (ze moeten immers hun investering terugverdienen). De gemeente gaat er daarom vanuit dat laadbedrijven enkel verzoeken doen omdat zij voldoende gebruikers(potentie) verwachten. De gemeente hanteert om deze reden een toets met lage drempelwaardes om te zorgen dat CPO's sneller kunnen plaatsen als zij een groei verwachten op de locaties waar uit analyse van big data blijkt dat er een laadbehoefte is of op korte termijn zal ontstaan. Op deze manier zorgt Geertruidenberg dat het kan voldoen aan de nationale norm dat gebrek aan laadinfrastructuur geen drempel vormt bij de uitrol van elektrisch vervoer.

   i. Gekeken wordt naar het gebruik over 6 maanden per oplaadpunt. Gezien de verwachtte snelle toename van EV's iser gekozen voor een korte toets periode van de voorgaande 6 maanden. De keuze voor gemiddeld 900kWh per soc- ket is te verantwoorden omdat deze een voldoende significant gebruik aangeeft van een laadstation en tegelijkertijd wel voldoende ruimte geeft om geen belemmering te vormen voor de noodzakelijk groei van laadinfrastructuur.

   ii. In praktijk wordt data vaak met de gemeente gedeeld op het niveau van een laadstation of laadlocatie. Vaak heeft een laadstation (laadpaal) twee oplaadpunten, echter staat de gemeente open voor innovatieve stations die bijdragen aan een optimale inpassing in de openbare ruimte. Om de toets zuiver te houden is deze dan ook op oplaad- puntniveau gedefinieerd maar zal in praktijk vaak worden uitgevoerd door een berekening per oplaadpunt van een laadstation/of laadlocatie te maken. Enkele voorbeelden op de volgende pagina:

- Data wordt door CPO aangeleverd per laadstation. Een laadstation (laadpaal) met 2 oplaadpunten gebruikt in de afgelopen 6 maanden 2.000kWh en heeft 10 unieke gebruikers. Hiervan wordt op één laadpunt 750 kWh geladen met 2 unieke gebruikers en op één laadpunt 1250 kWh door 8 unieke gebruikers. Gezien het om een gemiddelde per laadpunt gaat wordt de berekening uitgevoerd met 2000 kWh en 10 unieke gebruikers (het totaal gebruik op dit station/locatie). Beiden moet door 2 (aantal oplaadpunten) gedeeld worden. Uitkomst is een gebruik van 1.000kWh en 5 unieke gebruikers per oplaadpunt. Beide factoren bieden aanleiding voor vast-stellen dat er noodzaak aan een nieuw oplaadpunt bestaat.

- Data wordt door CPO aangeleverd per laadlocatie. Een laadlocatie heeft 2 laadstations (laadpalen) met op elk station 2 oplaadpunten. Er is een gebruik op de laadlocatie van 16.000 kWh in de afgelopen 6 maanden en er zijn 8 unieke gebruikers. Beiden factoren moeten door het totaal aantal oplaadpunten op de locatie worden gedeeld (is 4). Uitkomst is een gebruik van 4.000 kWh per oplaadpunt en 2 unieke gebruikers per oplaadpunt. Op basis van deze uitkomst is het gebruik hoog genoeg om vast te stellen dat een extra laadstation nodig is. Het gebrek aan voldoende unieke gebruikers heeft geen gevolg gezien er aan één van de criteria is voldaan om een oplaadpunt bij te kunnen plaatsen.

b. De gemeente kan gemotiveerd afwijken van bovenstaande toets. Deze bepaling is opgenomen om in onvoorziene of uitzonderlijke gevallen een andere afweging te kunnen maken.

6. Definitieve locatie laadstation

Bij de bepaling van de definitieve laadlocatie wordt een aantal harde criteria en zachte voorkeuren gehanteerd. Bij de loca- tie-bepaling kijkt de gemeente naar aanpalend beleid om tot een geschikte inpassing te komen. De opgegeven harde criteriazijn minimale eisen die de gemeente stelt aan de exacte locatiebepaling. De zachte voorkeuren zijn wensen van de gemeente die zij nu nog niet altijd verplicht stelt.

Bij het bepalen of er voldoende doorgang en veiligheid wordt gewaarborgd wordt in de regel de volgende lijn aangehouden. Indien het een trottoir betreft moet er 90 cm vrije doorgang overblijven. Bij een uitstapstrook geldt dit niet. Bij de vraag of eenlaadlocatie ten koste gaat van bomen zijn de uitgangspunten van de Bomenverordening 2017 (bijlage E: Overig houtopstanden) van belang.

De voorkeur van de gemeente gaat uit naar het clusteren van laadinfrastructuur, zoals bij laadpleinen of het integreren van laadstations in stadsmeubilair. De gemeente verwacht van CPO's dat zij daar waar mogelijk meewerken aan deze voorkeuren. Bijvoorbeeld gaat de gemeente er vanuit dat bij de aanwezigheid van een plankaart CPO's enkel afwijken als daar een goede motivering voor is. De gemeente stelt het integreren van laadstations in stadsmeubilair (nog) niet verplicht aangezien de markt van deze producten meer ontwikkeling vragen om een volwaardig alternatief te vormen voor een laadpaal.

7. Nemen verkeersbesluit

Om efficiëntie in uitrol te stimuleren en eenduidigheid van laadstations in het straatbeeld te bevorderen kunnen er na aan- vraag meerdere laadstations geplaatst worden op basis van een te verwachten groei. Hierbij wordt in de regel meteen het verkeersbesluit genomen voor al deze oplaadpunten. Om te zorgen dat de publieke ruimte goed benut wordt kan het nuttig zijn om dit verkeersbesluit later feitelijk te realiseren door plaatsing van een bord. Tot het moment van realisatie met een bord zijn parkeervakken niet enkel gereserveerd voor elektrische voertuigen. Hiermee zorgt de gemeente dat het aantal beschikbare laadparkeervakken meegroeit met de laadparkeer vraag van EV's.

Voor het aantonen van de behoefte om extra laadparkeervakken in te richten door een bord bij te plaatsen kan de gemeente eenzelfde toets hanteren als in artikel 5 (zie ook uitleg artikel 5). Het hanteert hierbij dan het gemiddeld gebruik per laadpunt per bestaand ingerichte aantal laadparkeervakken. Bijvoorbeeld: Een laadlocatie heeft 2 laadpalen met 4 laadpunten waar in de afgelopen 6 maanden een totaal van 2000kWh geladen is en 6 unieke gebruikers kent. Voor alle 4 parkeervakken is een verkeersbesluit genomen om dit laadparkeervakken te maken. Slechts 2 van deze parkeervakken zijn ingericht met een bordwaardoor er in de praktijk slechts 2 parkeervakken gereserveerd zijn voor het laden van elektrische voertuigen. Bij het bepalen van de aantoonbare behoefte voor het inrichten van extra laadparkeervakken wordt er dan gekeken naar het gemiddeld gebruik van alle laadpunten (4) ten opzichte van het aantal bestaande ingerichte laadparkeervakken (2). Dus in het geval vandit voorbeeld, 4000 kWh gedeeld door 2 (aantal bestaande ingerichte parkeervakken) en 8 unieke gebruikers gedeeld door 2. Hierdoor is het gebruik per ingericht laadparkeervak hoger dan 900kWh en kent meer unieke gebruikers dan 3. Dit betekent concreet dat in dit voorbeeld er een aantoonbare reden bestaat om extra parkeervakken in te richten.

De reden om enkel naar het gemiddelde gebruik van de bestaande ingerichte laadparkeervakken te kijken is dat nog niet ingerichte parkeervakken ook gebruikt mogen worden door niet elektrische voertuigen. Hierdoor kunnen de geplaatste laadpunten bij deze niet ingerichte vakken een lager gebruik kennen dan de potentiele vraag. Het inrichten van extra laadparkeervakken isjuist bedoeld om deze potentie te benutten wanneer deze vraag door groei van het aantal elektrische voertuigen is ontstaan (en andersom worden laadparkeervakken pas uitgesloten voor gebruik door niet elektrische voertuigen als de vraag voor laden daadwerkelijk bestaat).

7. Volgorde besluitvorming

Het proces van de besluitvorming over de privaatrechtelijke toestemming en het verkeersbesluit kan gelijktijdig in gang worden gezet. Tegen het verkeersbesluit staan echter de bezwaar- en beroepsmogelijkheden uit de Algemene wet bestuursrecht (Awb) open. Belanghebbenden kunnen bezwaar maken tegen het verkeersbesluit. Indien er parkeervakken worden aangewezen voor ladende elektrische voertuigen, kunnen de laadstations pas geplaatst worden nadat het verkeersbesluit tot aanwijzing van deze parkeervakken onherroepelijk is geworden.

8. Plaatsing en beheer laadstation/infrastructuur en kosten

De partij die op basis van een (raam)contract de privaatrechtelijke toestemming krijgt om een laadstation e.d. te plaatsen is tevens de beheerder hiervan. De toestemming heeft een persoonlijk karakter. Wanneer de aanvrager het beheer over het laadstation/-infrastructuur wil overdragen aan een andere partij, dan zal de aanvrager van de gemeente toestemming moeten krijgen om de toestemming over te dragen. De beheerder is verantwoordelijk voor het plaatsen, beheren, onderhouden en exploiteren van de oplaadvoorziening en neemt alle kosten hiervoor voor zijn rekening. De beheerder brengt de kosten voor het opladen van de elektrische voertuigen in rekening bij de gebruikers hiervan. Bij eventuele aanvullende vooronderzoeken die nodig zijn voorafgaand aan plaatsing (zoals een extra onderzoek naar groen en/of een Bomen Effect Analyse ter boombescherming) rekent de gemeente dit door aan de aanvrager. De gemeente start een vooronderzoek in overleg met de aanvrager (zodat deze hiervan af kan zien).

9. Kosten nemen verkeersbesluit

Geen toelichting

10. Bereikbaarheid

Geen toelichting

11. Groene stroom van Nederlandse herkomst

Geen toelichting

12. Veiligheid

Geen toelichting

13. Aansprakelijkheid

Door natrekking wordt de gemeente formeel juridisch eigenaar van de laadstations en andere oplaadinfrastructuur, wanneer deze op of aan de weg in gemeentegrond worden geplaatst. Het eigendom kan wel bij de aanvrager/beheerder van de oplaad- infrastructuur worden gelegd, maar dit kan alleen door verkopen van de ondergrond of het vestigen van een opstalrecht voor alle oplaadinfrastructuur. Het eerste is doorgaans niet gewenst en het tweede erg omslachtig (via notaris) en kostbaar. Op zich is het niet onoverkomelijk dat de gemeente formeel eigenaar wordt van de oplaadinfrastructuur, zolang het economisch eigen- dom en daarmee de aansprakelijkheid voor alle schade bij de CPO wordt gelegd.

14. Betaald parkeren/vergunninghouders/blauwe zone

Wanneer parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische voertuigen zijn gelegen in gebieden voor betaald parkeren, vergunninghouders, blauwe zone of een andere parkeerrestrictie, dan moeten de bestuurders van deze voertuigen zich aan de betreffende regels houden. Parkeerplaatsen in een blauwe zone kunnen eventueel ‘buiten de blauwe zone’ worden geplaatst, zodat elektrisch voertuigen ook gedurende langere tijd kunnen worden opgeladen. Hiervoor moet het betreffende verkeersbesluit worden aangepast en de blauwe streep bij deze parkeerplaatsen worden verwijderd.

15. Handhaving

Onrechtmatig gebruik van een parkeerplaats voor het opladen van elektrische voertuigen ‘sec’ kan worden bestraft met een- proces-verbaal (Mulder-feit). Wanneer de bestuurder van het betreffende voertuig tevens niet betaald heeft in een betaald parkeergebied, dan kan óók een fiscale naheffingsaanslag worden opgelegd. Zie toelichting bij de Model-parkeerverordening. Iedere 6 maanden vindt er afstemming plaats met handhaving.

16. Ontbinden van het (raam)contract en intrekken of wijzigen van de privaatrechtelijke toestemming en intrekken/wijzigen verkeersbesluit

Wanneer de aanvrager / beheerder toerekenbaar tekortschiet in nakoming van het (raam)contract, kan de gemeente uiteindelijk de overeenkomst ontbinden. Ook kan de gemeente toestemmingen intrekken. In zo’n geval zal de beheerder zijn oplaad infrastructuur moeten verwijderen. Weigert de aanvrager de laadpunten weg te halen, dan kan de gemeente dit afdwingen via de civiele rechter. Vervolgens kan de gemeente bezien of er een andere aanbieder van oplaadinfrastructuur geïnteresseerd is in het plaatsen hiervan, zodat de aangewezen parkeerplaatsen in stand kunnen blijven. Is dit niet het geval, dan zal de gemeen- te het betreffende verkeersbesluit intrekken en de parkeerplaatsen weer voor algemeen gebruik kunnen vrijgeven. Als een wegreconstructie binnen 3 jaar na onherroepelijk worden van het verkeersbesluit plaatsvindt, betaalt de gemeente de kosten van verplaatsing van oplaadinfrastructuur. Vindt de reconstructie later plaats dan zijn de kosten voor rekening van de beheerder van de oplaadinfrastructuur (normaal ondernemersrisico). De kosten van het benodigde verkeersbesluit en de inrichting van de parkeerplaats(en) zijn voor rekening van de gemeente.

17. Verlengde Private Aansluiting (VPA)

De gemeente heeft alternatieven voor inpassing van publieke laadpunten zoals de VPA uitvoerig bestudeert. Bij de afweging op dit punt zijn bevindingen uit een rapport van Het Energie Bureau & Movares een belangrijke bron geweest[9]. De gemeente biedt op basis van deze afweging geen ruimte voor VPA's omdat het wil voorkomen dat:

- er enige schijn wordt gewekt dat een publieke parkeerplaats voor privégebruik zou zijn (zelfs als het laadpunt publiek toegankelijk is);
- een CPO niet op gelijke voet kan concurreren met een particuliere "exploitant" van een VPA;
- levering van energie via deze infrastructuur door private personen in de openbare ruimte mogelijk conflicteert met de Elektriciteitswet;
- verzekerbaarheid van het object voor particulieren problematisch is. Aansprakelijkheid daardoor snel bij de gemeente komt te liggen en dat zou tot onverantwoorde financiële risico's voor de gemeente kunnen leiden.

18. Kabels over/in/onder grond in eigendom van de gemeente

De gemeente voorziet met het onderhavige beleid dat er voldoende publiek toegankelijke laadinfrastructuur is. Het gebruik van kabels op/in/onder openbare grond is daarom (op termijn) onnodig en levert bovendien verschillende onwenselijke situa-ties op uit oogpunt van wegbeheer, veiligheid en aansprakelijkheid. Dit geldt niet enkel voor trottoirs, maar voor alle openbare grond die door de gemeente wordt beheerd.

19. Toegang en beschikbaarheid

De laadpaalexploitant dient een ad-hoc betaalmiddel aan te bieden conform landelijke en internationale standaarden. Dit betekent dat de EV-rijder ongeacht zijn/haar serviceprovider bij elk oplaadpunt in de gemeente Geertruidenberg kan opladen. De exploitant dient, als infraprovider, ervoor te zorgen dat zij hierover afspraken maakt met de serviceproviders.

20. Beeldkwaliteit

Geen toelichting

21. Informatie over gebruik oplaadinfrastructuur

Met gebruiksdata wordt enkel generiek data over het gebruik van het laadstation/punt bedoeld. Dit is bijvoorbeeld data over het totaal gebruikte aantal kWh, het aantal unieke gebruikers en dergelijke. Dit inzicht is nodig voor de gemeente om te kunnen inschatten of er behoefte bestaat aan (extra) laadinfrastructuur. Daarnaast biedt het de mogelijkheid om te monitoren oflaadinfrastructuur voldoende gebruikt wordt om zo het gebruik van publieke ruimte te kunnen verantwoorden. Bij deze data is het absoluut niet voorzien om data over individuele gebruikers te verkrijgen of inzichtelijk te maken.

22. Kosten opladen

Geen toelichting

23. Bijzondere omstandigheden

Hier is sprake van een zogenaamde 'hardheidsclausule' op grond waarvan de gemeente in bepaalde uitzonderlijke en/of on- voorziene situaties kan afwijken van de beleidsregels.

24. Termijn

Vanuit de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) bestaat de eis om eens in de 2 jaar een evaluatie van het oplaadbeleid te doen. De gemeente volgt (ten minste) deze eis en eventueel aanvullende eisen die ontstaan.



Auteur: Maurits Appels
Cluster Buitenruimte
Gemeente Geertruidenberg
Oktober 2021