

Beleidsregels openbare laadpalen elektrisch vervoer gemeente Vught 2024

8-10-2024

Inhoudsopgave

Termen en afkortingen.....	3
1. Inleiding en beleidscontext.....	4
1.1 Opgave.....	4
1.2 Doelstelling en scope van het beleid.....	4
2. Openbaar laden gemeente met een concessie	5
2.1 Grootschalige concessie	5
2.2 Verantwoordelijkheid rollen.....	5
3. Realisatie openbaar laden gemeente Vught.....	6
3.1 Soorten laadpalen	6
3.2 Plaatsingsproces	7
3.3 Pilot toestemming voor Privaat Verlengde Aansluitingen.....	8
3.4 Snellaadpunten.....	8
4. Criteria bij het vaststellen van locaties en planning	9
5. Communicatie & Participatie inwoners	11
6. Monitoring, handhaving en evaluatie.....	12
6.1 Aanleveren data door CPO's aan gemeente.....	12
6.2 Handhaving laden	12
6.3 Evaluatie en verbetering strategische plankaart.....	12
6.4 Evaluatie beleid	12

Termen en afkortingen

Elektrische voertuigen / EV / EV's:	Alle voertuigen die op de openbare weg mogen rijden, geheel of gedeeltelijk op 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.
NAL:	Nationale Agenda Laadinfrastructuur
CPO / laadpaalexploitant:	De Charging Point Operator oftewel laadpaalexploitant 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 ten aanzien van de laadpalen. De CPO kan zowel als een aanvrager als beheerder optreden.
Laadpaal:	Een laadpaal is een fysiek object met één of meer oplaadpunten voor elektrische voertuigen. In de praktijk zijn het vaak twee laadpunten.
Deelauto:	Een deelauto is, in deze context, een elektrische auto die herhaald en opeenvolgend wordt gebruikt door (verschillende) deelnemers met een abonnement. Deelauto's vormen samen een systeem dat mensen in staat stelt lokaal beschikbare auto's te huren op elk gewenst moment en voor elke tijdsduur.
Proactieve plaatsing:	Proactieve plaatsing van laadpalen gebeurt data gestuurd waarbij er beoogd wordt de laadpalen (net) vooruitlopend op de laadvraag te plaatsen zodat er geen gebrek aan laadpalen ontstaat. Dit wijkt af van een model waarbij de laadpaal pas geplaatst wordt nadat de laadvraag is ontstaan (paal volgt auto).
De gecontracteerde CPO:	De CPO die (via de concessie Noord-Brabant & Limburg) contractueel het exclusieve recht heeft om publiek toegankelijke laadpalen binnen de gemeente Vught te plaatsen.
Publiek toegankelijke laadpalen:	Een laadpaal voor een elektrisch voertuig dat 24/7 openbaar toegankelijk is, zonder barrières zoals slagbomen of poorten. Soms is wel een abonnement of authenticatie nodig om van de laadpaal gebruik te kunnen maken. In dit beleid gaat het uitsluitend over reguliere laadpalen met een vermogen van hoogstens 22 kW, waarmee elektrische energie kan worden overgebracht op een elektrisch voertuig.
Privaat verlengde aansluitingen:	Een verlengde huisaansluiting waarbij de laadpaal op openbaar terrein geplaatst is. De stroomvoorziening komt vanuit de meterkast in de woning van de eigenaar. De eigenaar is ook verantwoordelijk voor de kosten van het plaatsen de laadpaal.
BPL:	Best Presterende Locaties in Noord-Brabant en Limburg.

1. Inleiding en beleidscontext

Het aantal elektrische auto's neemt snel toe. Als onderdeel van het Klimaatakkoord is de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) vastgesteld. Hierin is opgenomen dat de ontwikkeling van laadinfrastructuur geen belemmering mag vormen voor de groei van het aantal elektrische auto's. Dit vraagt om een gelijktijdige ontwikkeling van de benodigde laadinfrastructuur.

Met de groei van het aantal elektrische voertuigen en de ambitie om een duurzame mobiliteitstransitie te realiseren, staat onze gemeente voor de uitdaging om een robuust en toekomstbestendig netwerk van laadinfrastructuur te ontwikkelen. De Nationale Agenda Laadinfrastructuur vraagt van decentrale overheden een proactieve rol in de grootschalige uitrol van publieke laadinfrastructuur.

1.1 Opgave

Met bijna 10.000 laadpunten tot 2024 in de provincies Noord-Brabant en Limburg zijn de eerste stappen gezet. Maar we staan pas aan het begin van de transitie naar elektrisch vervoer.

De plaatsing van laadpalen stemmen we af op basis van de ontwikkelingen in de praktijk. De prognose van ElaadNL op buurtniveau uit Q4 2021 is het uitgangspunt voor dit beleid en het locatieplan. De verwachting is dat van de prognose van 150 publieke laadpalen met elk 2 laadpunten uiteindelijk ongeveer de helft gerealiseerd zal worden. Deze inschatting is gebaseerd op de laaddruk in 2023 – die lager blijkt dan de prognose. Het aanbod wordt afgestemd op de vraag.

1.2 Doelstelling en scope van het beleid

Dit beleid beoogt een houvast te zijn voor de ontwikkeling, implementatie en het beheer van laadinfrastructuur in onze gemeente van 2024 tot 2029. Het richt zich op het waarborgen van een efficiënte, duurzame, en gebruiksvriendelijke laadinfrastructuur die inspeelt op de huidige en toekomstige behoeften van EV-rijders. De collectieve aanpak en overige kansen voor inwoners en ondernemers worden beschreven.

De volgende uitgangspunten zijn leidend:

1. Laadvraag- en aanbod in balans
2. Inpassing in de bestaande situatie
3. Privé, semi-privé en publiek laden afstemmen op de doelgroepen

2. Openbaar laden gemeente met een concessie

2.1 Grootschalige concessie

De gemeente Vught heeft de mogelijkheden verkend ten aanzien van verschillende organisatiemodellen voor laadinfrastructuur. Vanuit de samenwerkende provincies Noord-Brabant en Limburg is de mogelijkheid geboden om mee te doen aan een grootschalige aanbesteding. Hierbij is een exclusieve concessie toegekend aan een laadpaalexploitant oftewel de Charge Point Operator (CPO) voor het plaatsen, beheren en exploiteren van publieke laadpunten in nagenoeg alle gemeenten in Noord-Brabant en Limburg. De provincies nemen de financiële risico's en organisatiekosten voor hun rekening.

De gemeente ziet haar eigen doelstelling terug in de aanbesteding van de provincies en neemt daarom deel aan de provinciale aanbesteding. Daarbij gaat het om het proactief uitrollen, het versnellen van het proces en de mogelijkheid om laadpalen voor deelauto's te plaatsen. Door deze concessie is de gemeente verzekerd van een plaatsingsperiode tot en met 2028. De exploitatie, het beheer en onderhoud van de laadpalen loopt na de plaatsingsperiode nog zes jaar door.

2.2 Verantwoordelijkheid rollen

De implementatie van een effectieve en efficiënte laadinfrastructuur vereist een duidelijke afbakening van rollen en verantwoordelijkheden tussen de betrokken partijen. Dit hoofdstuk belicht de specifieke rollen en verantwoordelijkheden van de gemeente, de provincie, en de CPO binnen de context van de collectieve aanpak.

1. De gemeente

De gemeente Vught is verantwoordelijk voor het definitief beoordelen van de door de CPO voorgestelde locaties op basis van een plankaart. Op deze kaart staan alle mogelijke locaties die geverifieerd zijn. De gemeente zorgt voor de benodigde verkeersbesluiten voor deze publieke laadpalen. De gemeente draagt zorg voor interne afstemming en het participatietraject met inwoners. De input wordt geïntegreerd in een plankaart.

2. De provincie

De provincie beheert en voert de collectieve concessie uit namens de deelnemende gemeenten. De provincie coördineert de gezamenlijke aanpak en ondersteunt gemeenten bij de implementatie van de laadinfrastructuur.

3. De CPO

De CPO is verantwoordelijk voor de operationele aspecten van de laadpalen, inclusief plaatsing, onderhoud en exploitatie. Ook het beheren van een monitoringstool en delen van relevante gebruiksdata met de gemeente hoort bij het takenpakket. De CPO zorgt voor voorstellen van locaties voor nieuwe laadpalen op basis van de plankaart en beheren van het realisatieportaal.

Samenwerking en regelmatige afstemming tussen de gemeente, de provincie en de CPO zijn cruciaal om de implementatie van de laadinfrastructuur te optimaliseren. Dit omvat het delen van data, het gezamenlijk evalueren van de voortgang en het samenwerken aan communicatie.

3. Realisatie openbaar laden gemeente Vught

3.1 Soorten laadpalen

Een laadpaal bestaat binnen de concessie uit twee laadpunten. De realisatie bestaat uit drie categorieën:

- 1) Het voltooiën van een dekkend basisnetwerk van publieke laadpunten;
- 2) Prestatie gestuurde realisatie op basis de data van het bestaande netwerk;
- 3) Door gemeente aangedragen locaties (bv. voor specifieke gebruikersgroepen of strategische laadpalen).

1. Dekkend basisnetwerk

Op basis van een analyse van de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) is vastgesteld in welke gebieden van 500 m x 500 m met minimaal 125 huishoudens nog geen laadpaal is gerealiseerd. Deze gebieden zonder laadpaal noemen we 'witte vlekken'. Om te komen tot een dekkend netwerk van laadinfrastructuur gaat de CPO in alle witte vlekken een laadpaal realiseren, tenzij:

- er al een laadpaal gepland of in procedure is;
- er geen of zeer beperkt openbare parkeerplaatsen zijn;
- het om andere legitieme redenen onmogelijk of onwenselijk is.

De CPO ontvangt een vergoeding voor het plaatsen van deze laadpalen vanuit het NAL-budget van de provincies Noord-Brabant en Limburg. Deze laadpalen worden voor de gemeente kosteloos geplaatst.

2. Prestatie gestuurde laadpalen (incl. aanvragen EV-rijders)

Om ervoor te zorgen dat de laadpalen daar komen waar ze het meest nodig zijn, wordt het grootste deel van de laadpalen geplaatst op basis van gebruikscijfers. Hiervoor maakt de CPO ieder half jaar een analyse van de 1.575 Best Presterende Locaties (BPL) in Noord-Brabant en Limburg. Dat doet de CPO op basis van 'laaddruk'. De laaddruk is een op nationaal niveau geformuleerde aanpak waarbij niet alleen naar een losse laadpaal wordt gekeken maar ook naar de laadpalen in de nabije omgeving. Op deze locaties doet de CPO op basis van de plankaart locatievoorstellen aan de gemeente.

Indien er signalen van EV-rijders binnenkomen voor locaties waar op basis van de analyse BPL geen laadpaal is voorzien, vervangt de laadpaal op basis van een aanvraag een van de locaties uit de lijst met BPL. Dat wil zeggen dat indien er locaties zijn waar op basis van de data nog geen laadpaal voorzien was, maar wel een concrete vraag is vanuit de EV-rijder, hier een laadpaal geplaatst kan worden.

3. Strategische laadpalen & Laadpalen voor specifieke doeleinden

Naast de realisatie van laadpalen in de witte vlekken en uitrol op basis van de best presterende locaties, kan een gemeente op grond van eigen overwegingen een locatie aanwijzen voor het realiseren van een publieke laadpaal. Een zogenoemde 'strategische laadpaal'. Het aantal strategische laadpalen waaraan de CPO dient mee te werken is gemaximeerd op 158 per half jaar voor heel de concessie (10%). Ook deze laadpalen worden zonder vergoeding vanuit de gemeente geplaatst.

3.2 Plaatsingsproces

Het proces van het plaatsen van openbare laadpalen omvat de volgende 5 stappen:

- Stap 1: Voorbereiden uitrolplanning door CPO

De gemeente hanteert een strategische plankaart bij het realiseren van haar proactieve uitrol. De strategische plankaart is opgesteld door de gecontracteerde CPO op basis van de verwachte laadbehoefte binnen de gemeente Vught. Bij de plankaart wordt ook een plan inclusief planning voor de realisatie van de laadpalen opgesteld en afgestemd met de gemeente. De realisatie wordt in batches gepland in verband met efficiëntie van het plaatsen. De plankaart wordt ten minste tweejaarlijks geüpdatet door de CPO en besproken met gemeente.

- Stap 2: Vaststellen

De gemeente toetst de beoogde locaties op de plankaart aan de hand van criteria zoals beschreven in Hoofdstuk 4 en aan de uitgangspunten rondom het bestemmen van locaties zoals opgenomen in het parkeerbeleid. Daar waar op basis van de opgestelde criteria specifieke locaties niet voldoen of als om motiverende redenen een andere locatie geschikter wordt geacht, kan in overleg met de CPO, provincie en netbeheerder de strategische plankaart worden aangepast.

Als de locaties op de strategische plankaart voldoen aan de gestelde criteria en de planning is afgestemd stelt de gemeente deze vast zodat in één keer de benodigde verkeersbesluiten genomen kunnen worden.

- Stap 3: Nemen verkeersbesluit

Na het vaststellen van de locaties in de strategische plankaart en de bijgaande uitrolplanning neemt de gemeente Vught een verkeersbesluit voor alle locaties welke zijn voorzien in de strategische plankaart. Bij alle locaties voor een laadpaal neemt de gemeente een verkeersbesluit voor twee parkeervakken zodat deze worden gereserveerd voor het laden van een elektrisch voertuig. In eerste instantie wordt er één vak vrijgegeven, zie stap 5.

- Stap 4: Realisatie laadpaal

Nadat de bezwaartermijn is verstreken, informeert de gemeente binnen drie dagen de CPO over het al dan niet onherroepelijk zijn van het verkeersbesluit. De CPO heeft dan toestemming om een laadpaal te realiseren op de vastgestelde locaties. Bij de realisatie van een laadlocatie worden bij ten minste één parkeervak de benodigde verkeersborden geplaatst zodat deze parkeerplek enkel te gebruiken is voor het laden van elektrische voertuigen.

- Stap 5: Afkruisen tweede parkeervak

Indien er bij een laadpaal slechts één parkeervak is gereserveerd door het plaatsen van een bord wordt bij voldoende gebruik een tweede parkeervak met een bord gereserveerd. Bij een verbruik van 2.000 kWh per jaar kan de gemeente kiezen een tweede parkeervak vrij te geven. Bij een verbruik van verbruik van 3.500 kWh per jaar geeft de gemeente sowieso toestemming aan de CPO om een tweede parkeervak vrij te geven. In allebei de gevallen wordt de bebording aangepast naar twee vakken.

3.3 Pilot toestemming voor Privaat Verlengde Aansluitingen.

De gemeente is in 2023 een proef gestart met privaat verlengde aansluitingen middels een kabelgootegel omdat er veel vraag naar was. Op dit moment loopt de proef nog. Als de proef succesvol wordt afgesloten wordt het verwerkt in de beleidsregels. Eind 2024 wordt de proef geëvalueerd.

3.4 Snellaadpunten

De gemeente zorgt voor een basisnetwerk van reguliere openbare laadpunten en ontwikkelt zelf in principe geen snellaadpunten. Voor de ontwikkeling van eventuele snellaadpunten wordt rekening gehouden met marktpartijen zoals bestaande tankstations. Realisatie van een snellaadstation gaat in overleg met de netbeheerder.

4. Criteria bij het vaststellen van locaties en planning

Bij het bepalen van de locatie en planning van de realisatie van laadinfrastructuur worden verschillende criteria gehanteerd. Deze criteria zijn hieronder op hoofdlijnen beschreven. De afweging hoe deze aandachtspunten exact worden meegenomen in het vaststellen van de locatie en planning blijft maatwerk. Het is aan de gemeente om een afweging te maken tussen individuele belangen en het maatschappelijke belang van een laadpaal. Het maatschappelijke belang van een publieke laadvoorziening weegt daarbij zwaar gezien de rol die deze speelt voor de realisatie van verschillende klimaatdoelstellingen.

De gemeente let bij plaatsing op een aantal zwaarwegende criteria en een aantal voorkeurscriteria. Bij de uitvoering van het beleid zijn de onderstaande zwaarwegende en voorkeurscriteria leidende uitgangspunten:

Zwaarwegende criteria

- **Eigendom grond:** de desbetreffende ondergrond is eigendom van de gemeente;
- **Veiligheid:** de gemeente let bij de positionering van een laadpaal op de doorgang en veiligheid van gebruikers en medeweggebruikers;
- **Inpasbaarheid:** het laadpunt past op de beoogde locatie in de openbare ruimte en vormt geen belemmering voor ander straatmeubilair;
- **Toegankelijkheid:** het laadpunt is goed toegankelijk voor gebruikers. Het laadpunt zorgt dat de omgeving toegankelijk blijft voor andere gebruikers (zoals rolstoelgebruikers);
- **Bereikbaarheid componenten:** de componenten van de laadpaal dienen altijd bereikbaar te zijn, voor bijvoorbeeld onderhoud;
- **Plaatsing ten opzichte van parkeervak:** een laadpaal moet te gebruiken zijn op beide toegewezen parkeervakken;
- **Groen:** gemeente Vught houdt bij het plaatsen van laadinfrastructuur rekening met groenvoorzieningen. Het uitgangspunt is dat een laadpaal de groenstructuur in de omgeving minimaal beïnvloedt en dat schade aan wortels etc. voorkomen moet worden. Bij het bepalen van een laadlocatie geldt het principe ‘paal volgt boom’, met andere woorden: groenvoorzieningen zijn leidend. Hierbij wordt ook naar de benodigde routing van bekabeling naar een laadpunt gekeken;
- **Publiek karakter:** het is aannemelijk dat de laadpaal door meerdere gebruikers gedeeld kan worden;
- **Parkeerdruk:** de voorgestelde locatie voldoet aan de eisen zoals gesteld in het parkeerbeleid.

Voorkeurscriteria

- **Ruimtelijk gebruik:** gemeente Vught probeert te voorkomen dat de realisatie van laadpalen de functie van de openbare ruimte aantast;
- **Straatbeeld:** het voorkomen van de aantasting van het karakter van het straatbeeld weegt mee in de overweging om een locatie aan te wijzen. Ten behoeve van een eenduidig straatbeeld gaat de voorkeur uit naar toepassing van één en hetzelfde type laadpaal. Laadpalen dienen grijs te zijn;
- **Parkeervak:** een laadpaal wordt bij voorkeur geplaatst bij haakse parkeervakken;
- **Procesmatige efficiëntie:** daar waar mogelijk wordt bij de planning van de realisatie van laadpalen rekening gehouden met andere (ondergrondse) werkzaamheden. Zo kan voorkomen worden dat een straat in korte tijd meermalen opengemaakt moet worden;

- **Geclusterde locaties:** de laadlocatie kan – op termijn, bij voldoende gebruik van omringende palen – worden uitgebreid met meer laadpalen en laadparkeervakken. Dit biedt minder graafoverlast, bevordert efficiëntere processen en (bovenal) bevordert de zekerheid dat een EV-rijder kan laden bij een locatie.

Bovenstaande criteria worden gehanteerd bij alle aanvragen voor laadpalen ongeacht de aanvraagcategorie (proactief plaatsen, paal volgt auto of verzoek van gemeente).

5. Communicatie & Participatie inwoners

Bij het plaatsen van laadpunten in de publieke ruimte is een goede communicatie met de inwoners nodig om te zorgen dat de gemeente de kennis van haar inwoners goed benut. Vught herkent dat de plaatsing van een laadpunt voor de ene inwoner prettiger is dan voor de andere inwoner. De afwegingen tussen deze belangen probeert de gemeente zo goed mogelijk te maken. Hierbij weegt het maatschappelijke belang zwaarder dan het belang van een individu. Om dat te bewerkstelligen kan duidelijke communicatie helpen.

Om deze groepen van relevante informatie te voorzien, zijn de volgende communicatiepunten voorzien:

- Duidelijke communicatie over de ambitie en uitgangspunten van dit laadbeleid (op de website);
- Mogelijkheid om de gemeente (online) suggesties te doen voor geschikte locaties. Daarnaast zal de gemeente ook de mogelijkheid bieden om bij geplaatste palen (online) feedback te leveren zodat de gemeente geleerde lessen mee kan nemen naar toekomstige locaties.

Aanvullend voor inwoners, organisaties en ondernemingen die een belang hebben bij een goede invulling van de openbare ruimte:

- De gemeente deelt de strategische plankaart geleverd door de CPO op haar website. Bij overleggen met de CPO over de strategische plankaart neemt de gemeente ervaringen en feedback van inwoners en gebruikers mee als belangrijke basis voor het opstellen van deze kaarten. Bij de verwachte update van de strategische plankaart voor het tweede deel van de concessie (2026) gaat de gemeente het gesprek aan met de gecontracteerde CPO over de manier waarop bewoners betrokken worden bij de vaststelling van de strategische plankaart;
- De gemeente communiceert over de verkeersbesluiten via de gebruikelijke kanalen, hier kunnen belanghebbende bezwaar tegen maken.

Aanvullend voor EV-rijdende inwoners, bezoekers en forensen in Vught:

- Duidelijke verwijzing naar de gecontracteerde CPO om eventuele aanvragen voor laadpalen te kunnen doen;
- Duidelijke verwijzing naar geplande laadpalen (zowel locatie als verwachte realisatietermijn);
- Duidelijke verwijzing naar de CPO's die in Vught openbare laadpunten beheren zodat bewoners zich voor vragen over de operatie van deze laadpalen kunnen richten aan deze partijen;
- (online) Communicatiekanaal waarop gebruikers melding kunnen maken van eventuele feedback over de operatie van CPO's zodat de gemeente een goed beeld kan krijgen over de geboden publiek toegankelijke diensten.

6. Monitoring, handhaving en evaluatie

6.1 Aanleveren data door CPO's aan gemeente

Een CPO is verplicht om gebruikers informatie aan te leveren aan de gemeente. De gemeente kan op basis van deze informatie haar beleid en het gebruik monitoren. Deze informatie dient altijd kosteloos beschikbaar te worden gesteld.

De CPO's leveren minimaal, maar niet gelimiteerd de volgende ruwe data (CDR's) aan van de binnen de gemeente geplaatste laadpunten:

- verbruik kWh;
- uren bezetting per laadpunt;
- locatie van plaatsing;
- gemiddelde tijd aangekoppeld;
- gemiddelde tijd laden;
- uptime (tijd dat er geladen wordt aan de laadpaal) en storingen.

De data wordt beschikbaar gesteld aan de gemeente in een digitaal dashboard en in een formaat dat door de gemeente verwerkt kan worden en voldoet aan de rapportagevereisten die rondom de NAL zijn of worden afgesproken. Het moet mogelijk zijn om data te aggregeren naar wijk en gemeente niveau. De data moet minimaal maandelijks worden geüpdatet.

6.2 Handhaving laden

De gemeente ziet toe op het juiste gebruik van de aangewezen parkeerplaats(en) voor het laden van elektrische voertuigen en treedt indien nodig handhavend op conform het parkeerbeleid.

6.3 Evaluatie en verbetering strategische plankaart

De gemeente levert relevante informatie aan de gecontracteerde CPO om de strategische plankaart te updaten. Voorbeelden van relevante informatiestukken zijn dit beleid, het parkeerbeleid (en eventuele metingen parkeerdruk, geplande werkzaamheden, geplande (wijk)ontwikkelingen, bewoners feedback, etc.).

6.4 Evaluatie beleid

De concessie loopt voor twee jaar met een verlengingsmogelijkheid van twee jaar. Na twee jaar wordt het beleid geëvalueerd.