

2021-2024

PLAATSINGSBELEID GEMEENTE BERNHEZE

Bijlage bij integrale laadvisie



Heesch, 6 mei 2021

Inhoud

1. Plaatsingsstrategie	3
1.1. Proactieve uitrol	3
1.2. Paal volgt auto	3
1.3. Strategische plaatsing	4
2. Locatiecriteria	5
2.1. Blauwe zone	5
3. Plaatsingscriteria	6
4. Taken en verantwoordelijkheden gemeente	7
4.1. Algemene bepalingen	7
4.1.1. Proactieve uitrol	7
4.1.2. Paal volgt auto	8
4.1.3. Strategische plaatsing	8
5. Overige bepalingen	9
5.1. Verkeersbesluit	9
5.2. Communicatie	9
5.3. Handhaving	9
5.4. Beheer en schade	9
5.5. Bereikbaarheid	9
6. Proces voor de aanvrager (paal volgt auto)	10
7. Data en evaluatie	11
7.1. Evaluatie	11

1. Plaatsingsstrategie

Een publieke laadpaal bestaat uit twee laadpunten. Met betrekking tot de uitrol van publieke laadpunten zijn er drie plaatsingsstrategieën, waarvan de **proactieve uitrol het hoofduitgangspunt** is:

1.1 Proactieve uitrol

Deze strategie bestaat uit een plankaart en bijbehorende uitrolplanning. De plankaart bevat een concreet overzicht van de locaties waar de concessiehouder de publieke laadpunten in de deelnemende gemeenten wenst te plaatsen op basis van de geprognoseerde laadbehoefte. De gemeenten, provincie en netbeheerder Enexis beoordelen het uitrolplan opgesteld door de concessiehouder en dienen hiermee in te stemmen en akkoord op te geven op basis van vooraf opgestelde plaatsingscriteria. Daar waar de gemeente het niet eens is met de gekozen locaties kan gefundeerd afgeweken worden. De gemeente is in dat geval verantwoordelijk voor het aanwijzen van een alternatieve locatie.

De uitrolplanning bevat een concrete tijdsplanning voor wanneer de laadpaal geplaatst wordt zodat gemeenten, netbeheerder en bewoners duidelijkheid hebben over de realisatie en hierop kunnen anticiperen en acteren. Om de uitrolplanning haalbaar te maken, spant de gemeente zich in om de benodigde verkeersbesluiten te nemen. De gemeente neemt voor de plaatsing van de laadpaal een verkeersbesluit voor twee parkeervakken.

Bij realisatie van de laadpaal reserveert de gemeente minimaal één parkeervak. Het tweede parkeervak wordt uiterlijk bebord bij een verbruik van minimaal 3.500 kWh op jaarbasis per laadpaal (of een jaar elke maand meer dan 5 unieke gebruikers). De concessiehouder draagt zorg voor plaatsing van een flessenhalspaal met bebording conform de hiervoor geldende voorschriften, tenzij gemeenten nadrukkelijk aangeven zelf zorg te dragen voor de bebording¹. Het staat de gemeente vrij om ook markeringen toe te passen; deze zijn geen onderdeel van de opdracht.

1.2 Paal volgt auto

Een bewoner of een forens kan een aanvraag voor een publieke laadpaal doen (vraaggestuurd). De concessiehouder heeft de verplichting een laadpaal te realiseren als aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:

- De aanvrager heeft een elektrisch voertuig in bezit, in gebruik of krijgt er een. Met het elektrische voertuig kan minimaal 50 km (conform WLTP-meetmethode) elektrisch worden gereden. Als de aanvrager een forens is, dient de aanvrager minimaal 20 uur per week werkzaam te zijn op de aanvraaglocatie.
- De aanvrager heeft geen mogelijkheid om op eigen (bedrijfs)terrein een eigen laadvoorziening te realiseren.
- Er staat binnen een straal van 300 meter tot de aanvraaglocatie geen publieke laadpaal of de bestaande publieke laadpaal heeft een intensief gebruik van meer dan 3.500 kWh per jaar.
- Als een gemeente een vaste standplaats aanvraagt voor een deelauto-concept, dient de concessiehouder daaraan mee te werken en reserveert de gemeente tenminste één parkeervak d.m.v. het plaatsen van een verkeersbord met reservering voor het deelauto-concept.

¹ Gemeente Bernheze heeft niet aangegeven zelf zorg te willen dragen voor de bebording.

Plaatsing van een laadpaal op basis van paal volgt auto vindt kosteloos plaats.

1.3 Strategische plaatsing

De gemeente kan een willekeurige locatie in de publieke ruimte aanwijzen aan de concessiehouder waar zij plaatsing van een laadpaal wenst (vraaggestuurd). De concessiehouder dient mee te werken aan het realiseren van een laadpaal op deze locaties. Voor laadpalen binnen deze categorie geldt dat de gemeente verplicht is om eenmalig een bedrag van € 1.500 uit te keren aan de concessiehouder indien het verbruik van de laadpaal in het tweede volledige jaar na plaatsing minder is dan 2.000 kWh (per twee laadpunten).

2. Locatiecriteria

Bij het bepalen van de locatie van laadinfrastructuur worden verschillende criteria gehanteerd. De afweging hoe deze aandachtspunten exact worden meegenomen in het vaststellen van de locatie blijft maatwerk.

Zwaarwegende criteria:

- **Behoefte:** de gemeente kijkt naar de behoefte van gebruikers binnen een straal van 300 meter tot de aanvraaglocatie. De aanwezigheid van bestaande publieke laadpalen binnen de genoemde straal van 300 meter is hierop van invloed.
- **Eigendom grond:** de desbetreffende ondergrond is eigendom van de gemeente. Binnen gemeente Bernheze is daarbij het As50 Handboek Kabels en Leidingen van kracht;
- **Veiligheid:** de gemeente let bij de positionering van een laadpaal op de doorgang en veiligheid van gebruikers en medeweggebruikers;
- **Inpasbaarheid:** de laadpaal past op de beoogde locatie in de openbare ruimte en vormt geen belemmering voor ander straatmeubilair;
- **Toegankelijkheid:** de laadpaal is goed vindbaar, zichtbaar en toegankelijk voor gebruikers. Het laadpunt zorgt dat de omgeving toegankelijk blijft voor andere gebruikers (zoals rolstoelgebruikers);
- **Plaatsing ten opzichte van parkeervak:** een laadpaal moet te gebruiken zijn op beide toegewezen parkeervakken;
- **Groen:** de gemeente 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: groenvoorzieningen zijn leidend. Binnen gemeente Bernheze is daarbij het Handboek Bomen van kracht;
- **Publiek karakter:** het is aannemelijk dat de laadpaal door meerdere gebruikers gedeeld kan worden (dit om “privé-parkeerplaatsen” te voorkomen).

Voorkeurs criteria:

- **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 geplaatst bij bestaande parkeervakken. Bij voorkeur zijn dit haakse parkeervakken;
- **Procesmatige efficiëntie:** daar waar mogelijk wordt bij de planning van de realisatie van laadpalen rekening gehouden met geplande reconstructies en andere (ondergrondse) werkzaamheden. Zo kan voorkomen worden dat een straat in korte tijd meermalen opgebroken moet worden;

2.1 Blauwe zone

In een blauwe zone mag alleen kort geparkeerd met een parkeerschijf. Hiermee wordt langparkeren tegengegaan. Bij het laden van elektrische auto's is het echter gewenst dat een elektrische auto minimaal 2 uur geparkeerd staat. De gemeente plaatst om deze reden geen laadpalen in de blauwe zone.

3. Plaatsingscriteria

Bij het plaatsen van de laadpalen zijn, tenzij nadere afspraken worden gemaakt, de volgende voorwaarden van toepassing:

- I. De volgende componenten van de laadpaal dienen altijd bereikbaar te zijn:
 - Het serviceluik inclusief cilinderslot;
 - De RFID-reader;
 - De sockets.
- II. Bij plaatsing op een trottoir dient minimaal 90 cm vrije doorgangsruijnte op het trottoir aanwezig te zijn.
- III. Bij haaks parkeren achter de trottoirband is de afstand tussen laadpaal en trottoirband minimaal 60 cm.

Let op: uitgangspunt II heeft altijd voorrang op uitgangspunt III. Wanneer de afstand tussen laadpaal en trottoirband kleiner is dan 60 cm, dan dienen er maatregelen getroffen te worden. Bijvoorbeeld een aanrijdbeveiliging.
- IV. Bij langs parkeren achter de trottoirband is afstand tussen laadpaal en trottoirband minimaal 60 cm.

Let op: uitgangspunt II heeft altijd voorrang op uitgangspunt IV. Wanneer de afstand tussen laadpaal en trottoirband kleiner is dan 60 cm, dan dienen er maatregelen getroffen te worden. Bijvoorbeeld een aanrijdbeveiliging.
- V. 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. Bij deze situaties dienen er maatregelen getroffen te worden. Bijvoorbeeld een aanrijdbeveiliging.
- VI. Bij haaks en langs parkeren wordt de laadpaal tussen 2 parkeervakken in geplaatst en bij harp² parkeren tussen 4 parkeervakken in.
- VII. 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 betreffende gemeente) opgesloten in bijpassende opsluitbanden.

² Onder harp-parkeren wordt de situatie van 2x2 aaneengrenzende parkeervakken zonder afscheiding tussen deze parkeervakken verstaan. De laadpaal kan in deze situatie dus in het midden van de 4 vakken staan.

4. Taken en verantwoordelijkheden gemeente

Binnen de concessie zijn verschillende verantwoordelijkheden voor zowel de concessienemer als de concessiehouder opgenomen. De aanbestedende dienst (provincie Noord-Brabant) zal optreden als contractmanager maar voor de daadwerkelijke realisatie van de laadinfrastructuur is een belangrijke rol voor de gemeente weggelegd.

4.1 Algemene bepalingen

In de aanbesteding zijn de volgende algemene bepalingen opgenomen. Hieraan heeft de gemeente zich geconformeerd bij het tekenen van de mandaatovereenkomst.

- De gemeente verleent exclusiviteit aan de inschrijver voor het plaatsen van nieuwe laadpalen in de openbare ruimte gedurende de uitrolperiode³.
- De gemeente neemt voor de plaatsing van de laadpaal een verkeersbesluit voor twee parkeervakken.
- Bij realisatie van de laadpaal reserveert de gemeente minimaal één parkeervak. Het tweede parkeervak wordt uiterlijk geëffectueerd/bebord bij een verbruik van de laadpaal van minimaal 3.500 kWh op jaarbasis.
- Het staat de gemeente vrij om markeringen toe te passen; deze zijn geen onderdeel van de opdracht.
- De gemeente zal geen leges kosten in rekening brengen bij de concessiehouder voor eventuele vergunningen.
- Gemeenten worden uitgedaagd om de inpassing van laadinfrastructuur mee te nemen bij nieuwbouwplannen zodat deze toekomstbestendig zijn.
- De gemeente wijst een operationeel contactpersoon en/of een beleidscontactpersoon aan via wie de communicatie met de concessiehouder verloopt.
- De contactpersoon heeft voldoende tijd en capaciteit om een actieve bijdrage te leveren aan het proces rondom de locatiebepaling.

4.1.1 Proactieve uitrol

De concessiehouder stelt een uitrolstrategie op voor het realiseren van respectievelijk minimaal 2.000 laadpunten in Noord-Brabant en 2.500 laadpunten in Limburg. In dit proces heeft de gemeente een belangrijk rol.

- Om ervoor te zorgen dat de uitrolstrategie zo goed mogelijk aansluit op de situatie binnen de gemeente, levert de gemeente de juiste informatie aan. Daarbij kan gedacht worden aan het vigerend beleid, mogelijke plankaarten en andere interessante data.
- De gemeente zet zich in om een afstemmingsoverleg met de concessiehouder mogelijk te maken als deze hiervoor het initiatief neemt.
- De gemeente beoordeelt de uitrolstrategie die door de concessiehouder wordt aangeleverd aan de hand van vooraf opgestelde plaatsingscriteria. Daar waar de gemeente het niet eens is met de gekozen locaties kan gefundeerd afgeweken worden. De gemeente is in dat geval verantwoordelijk voor het aanwijzen van een

³ De exclusiviteit geldt enkel voor AC laadpalen 3x35 Ampère (reguliere laadpunten) in de openbare ruimte. Voor de locaties waar al een laadpunt gerealiseerd is, locaties die buiten de openbare ruimte vallen of snellaadpunten geldt de exclusiviteit niet.

alternatieve locatie. Mocht er geen alternatieve locatie aanwezig zijn, dan kan de gemeente naar redelijkheid en billijkheid het laadpunt weigeren.

- De gemeente stemt haar reactie op de plankaart en uitrolplanning af met de provincie en Enexis om zo te komen tot een integrale reactie hierop.
- Na de definitieve oplevering van de plankaart en uitrolplanning door de concessiehouder en goedkeuring vanuit de gemeente, spant de gemeente zich in om de benodigde verkeersbesluiten te nemen om de uitrolplanning haalbaar te maken.
- De gemeente conformeert zich aan het aantal laadpalen dat in de plankaart en uitrolplanning uitrolstrategie door de concessiehouder is opgenomen en zet zich in om deze aantallen daadwerkelijk te realiseren. Mocht dit om bepaalde redenen niet lukken, dan kan er in overleg worden afgeweken van de aantallen.

4.1.2 Paal volgt auto

Bewoners en forenzen binnen de gemeente hebben de mogelijkheid om een laadpunt aan te vragen wanneer ze niet de mogelijkheid hebben om een laadvoorziening op eigen terrein te realiseren.

- De gemeente richt zijn communicatiekanalen zo in dat de EV-rijder een aanvraag kan doen via het inschrijfportaal van de concessiehouder.
- De gemeente besluit binnen 10 werkdagen na ontvangst over het al dan niet goedkeuren van een locatievoorstel en overlegt hierover met de concessiehouder. Indien de gemeente het locatievoorstel goedkeurt, heeft de concessiehouder de verplichting voor de plaatsing en exploitatie van de laadpaal tot het einde van de exploitatietermijn.
- Indien de gemeente akkoord gaat met het locatievoorstel, dient de gemeente indien nodig zorg te dragen voor het nemen van een verkeersbesluit om twee parkeerplaatsen bij de laadpaal te bestemmen voor het 'Alleen opladen (van) elektrische voertuigen'.
- De gemeente dient indien nodig te zorgen voor publicatie van het verkeersbesluit binnen 15 werkdagen nadat een akkoord is gegeven op het locatievoorstel.
- Nadat de bezwaartermijn is verstreken, informeert de gemeente de concessiehouder normaliter binnen 3 werkdagen over het al dan niet onherroepelijk zijn van het verkeersbesluit. Indien de gemeente geen verkeersbesluit neemt – of al genomen heeft op basis van de plankaart – informeert de gemeente de concessiehouder hierover op het moment dat de locatie door de gemeente is goedgekeurd.
- In het geval een verkeersbesluit niet onherroepelijk is geworden, treden de gemeente en de concessiehouder in overleg over het vervolg.

4.1.3 Strategische plaatsing

Naast de laadpalen die door de concessiehouder geplaatst worden op basis van de proactieve plaatsing en paal volgt auto, kan een gemeente zelf (extra) strategische laadpalen aanvragen. De concessiehouder is verplicht om ook deze laadpunten te realiseren binnen een redelijke termijn van 16 weken maar bij voorkeur sneller.

- Voor laadpalen binnen deze categorie geldt dat de gemeente verplicht is om een bedrag van € 1.500 uit te keren aan de concessiehouder indien het verbruik van de laadpaal in het tweede volledige jaar na plaatsing minder is dan 2.000 kWh (per twee laadpunten).

5. Overige bepalingen

5.1 Verkeersbesluit

De gemeente neemt een verkeersbesluit **per locatie** en duidt het parkeervak aan als 'bestemd voor het opladen van elektrische voertuigen'. In dit vak mag alleen worden geparkeerd door elektrische auto's die laden. Dit voorkomt dat het parkeervak bezet wordt gehouden door niet-elektrische voertuigen of elektrische auto's die niet laden.

Een verkeersbesluit wordt genomen voor **twee parkeervakken**. Bij realisatie van de laadpaal reserveert de gemeente in eerste instantie **één parkeervak**. Dit verlaagt de druk op het aantal parkeerplaatsen/de openbare ruimte.

Bij een verbruik van de laadpaal van minimaal 3.500 kWh op jaarbasis of één jaar elke maand meer dan 5 unieke gebruikers, verzoekt de concessiehouder de gemeente het tweede parkeervak te effectueren. Na akkoord van de gemeente wordt het tweede parkeervak door de concessiehouder bebord.

5.2 Communicatie

Nadat de locatie voor een laadpaal bepaald is, neemt de gemeente een verkeersbesluit dat wordt gepubliceerd in de Staatscourant. Inwoners kunnen binnen 6 weken bezwaar maken op het verkeersbesluit.

Om inwoners goed te informeren over de voorgenomen plaatsing van de laadpaal kondigt de gemeente het verkeersbesluit ook aan in DeMooiBernhezeKrant.

5.3 Handhaving

De gemeente ziet toe op het juiste gebruik van de aangewezen parkeervak(ken) voor het laden van elektrische voertuigen en treedt indien nodig handhavend op. Het juiste gebruik is: als een elektrisch voertuig met de kabel aangesloten is op het oplaadpunt.

5.4 Beheer en schade

De concessiehouder is de beheerder van de laadpaal. De beheerder⁴ is verantwoordelijk voor het plaatsen, beheren, onderhouden en exploiteren van de laadpaal en neemt alle kosten hiervoor voor eigen rekening. De gemeente is de beheerder van de openbare ruimte en daarmee beheerder van de parkeervakken.

In het geval van schade komen de kosten voor het herstel van de laadpaal voor rekening van de concessiehouder. De kosten voor herstel van de openbare ruimte zoals het trottoir komen voor de gemeente.

5.5 Bereikbaarheid

De beheerder van de oplaadpaal 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 telefoonnummers van de storingsdienst en de helpdesk zijn vermeld op de oplaadpaal/-infrastructuur.

⁴ Vier publieke laadpalen zijn in 2016 geplaatst door EVnetNL. PARKnCHARGE (overname van EVnetNL) is beheerder van deze vier laadpalen.

6. Proces voor de aanvrager (paal volgt auto)

Bewoners en forenzen binnen de gemeente hebben de mogelijkheid om een laadpunt aan te vragen als wordt voldaan aan de voorwaarden (zie §1.2).

Het proces van aanvraag tot realisatie duurt gemiddeld 22 weken en bestaat uit de volgende stappen:

0. De EV-rijder doet een aanvraag via het inschrijfportaal van de concessiehouder. Hiertoe levert de EV-rijder het volgende document aan:
 - Aankoopbewijs, kentekenbewijs of leasedocument van de elektrische auto.
1. De concessiehouder toetst de aanvraag binnen 3 werkdagen na ontvangst aan de hand van de plaatsingscriteria van de gemeente en netbeheerder.
 - a. Kan een aanvrager laden op eigen terrein? Dan neemt de concessiehouder contact op en wijst de EV-rijder op de plaatsingscriteria.
2. Indien de aanvrager niet kan laden op eigen terrein, maakt de concessiehouder een locatievoorstel en stuurt deze binnen 10 werkdagen naar de gemeente.
3. De gemeente besluit binnen 10 werkdagen na ontvangst over het al dan niet goedkeuren van een locatievoorstel en overlegt hierover met de concessiehouder.
 - a. Indien de gemeente niet akkoord is met het locatievoorstel, doet de gemeente binnen 10 werkdagen een tegenvoorstel voor een locatie aan de concessiehouder.
4. Indien de gemeente akkoord gaat met het locatievoorstel, neemt de gemeente een verkeersbesluit om twee parkeerplaatsen bij de laadpaal te bestemmen voor het 'Alleen opladen (van) elektrische voertuigen'.
5. De gemeente publiceert het verkeersbesluit binnen 15 werkdagen nadat een akkoord is gegeven op het locatievoorstel. Publicatie vindt plaats in de Staatscourant en in DeMooiBernhezeKrant.
6. Inwoners kunnen binnen de bezwaartermijn van 6 weken bezwaar maken op het verkeersbesluit.
7. Nadat de bezwaartermijn is verstreken, informeert de gemeente de concessiehouder normaliter binnen 3 werkdagen over het al dan niet onherroepelijk zijn van het verkeersbesluit.
 - a. In het geval een verkeersbesluit niet onherroepelijk is geworden, treden de gemeente en de concessiehouder in overleg over het vervolg en wordt de locatie heroverwogen.
8. In het geval een verkeersbesluit onherroepelijk is geworden, is de concessiehouder verplicht om de laadpaal binnen 16 weken te realiseren maar bij voorkeur sneller.

7. Data en evaluatie

De concessiehouder is verplicht om gebruikersinformatie aan te leveren aan de gemeente. De gemeente kan op basis van deze informatie haar beleid en het gebruik van de laadpalen monitoren. De concessiehouder heeft ervoor gekozen om deze data via een digitaal dashboard beschikbaar te stellen^{5 6}. De gemeente kan zelf op dit dashboard inloggen.

Het digitale dashboard wordt minimaal maandelijks geüpdatet en heeft inzicht in:

- Aantal geplaatste laadpunten per gemeente per categorie en met vermelding van specifieke locatie (adres of gps);
- Het geladen aantal kWh per laadpunt, per dag, week, maand, jaar, totaal;
- Gemiddelde bezettingsgraad van de laadpaal per uur, dag, week, maand;
- Gebruikte methode van afrekenen;
- Aantal voertuigen per laadpunt per dag.

Aanvullend hierop levert de concessiehouder de volgende gegevens aan:

- Aantal aangevraagde laadpunten;
- Aantal afgewezen laadpunten en afwijzingsgrond a.d.h.v. plaatsingscriterium;
- Of er gebruik gemaakt is van de VKE-propositie en hoe vaak.

7.1 Evaluatie

Het plaatsingsbeleid is door de snelle ontwikkelingen op het gebied van elektrisch vervoer een momentopname ten aanzien van de behoefte voor opladen in de openbare ruimte en de oplossingen die daarvoor beschikbaar zijn. We evalueren het plaatsingsbeleid begin 2023 zodat we nieuwe inzichten en ontwikkelingen tijdig kunnen meenemen en we een voldoende dekkende laadinfrastructuur kunnen realiseren.

⁵ Het digitale dashboard stelt concessiehouder Vattenfall medio mei 2021 beschikbaar.

⁶ PARKnCharge (als beheerder van vier in 2016 geplaatste publieke laadpalen in Bernheze) heeft laten weten een digitaal dashboard eind 2021 beschikbaar te stellen.