

**Integraal uitvoeringsstrategie en
plaatsingscriteria laadvoorzieningen
gemeente Drimmelen 2023-2033**

Versie : Definitief
Datum : 06-04-2023
Samengesteld door : Harriëtte van Fessem

0 Samenvatting

Dit document bepaalt de uitvoeringsstrategie en plaatsingscriteria van gemeente Drimmelen om tijdig een toegankelijke, betaalbare, betrouwbare en veilige laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen te realiseren. Dit in navolging van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL), een bijlage van het Klimaatakkoord. Deze uitvoeringsstrategie richt zich op de volgende gebruikersgroepen: Personenvervoer, openbaar vervoer, fietsers.

Om de druk op de openbare ruimte beperkt te houden is ons eerste uitgangspunt dat EV-rijders zoveel mogelijk laden op privaat terrein. EV-rijders die geen toegang hebben tot een privaat laadpunt moeten kunnen uitwijken naar semipublieke en publieke laadpunten. De gemeente neemt de verantwoordelijkheid om te zorgen voor een basisnetwerk van publieke laadpunten.

Momenteel zijn er ongeveer 125 laadpunten in gemeente Drimmelen. Om in 2025 in de laadbehoefte van elektrische personenauto's te voorzien zijn ongeveer 172 laadpunten nodig. In 2030 zijn ongeveer 521 laadpunten nodig voor deze gebruikersgroep.

We geven de voorkeur aan het uitvoeringsmodel concessiemodel. Hierbij wordt een exclusieve concessie toegekend aan een laadpaalexploitant (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. Wij hebben deelgenomen aan deze aanbesteding. Vattenfall is de concessiehouder en daarmee de komende jaren onze partner voor de publieke laadpunten. In de uitrol kiezen we voor vraag gestuurde en proactieve data gedreven plaatsing.

We vinden het belangrijk dat inwoners goed geïnformeerd zijn over ontwikkelingen in hun omgeving. Inwoners krijgen een adviserende (individuele bewoners) / coproducerende (bewonersgroepen) rol bij de realisatie van publieke laadpunten in en nabij woonwijken.



Gemeente Drimmelen

ONZE GEBRUIKERSGROEP(EN)



AANTAL LAADPUNTEN 2030

Publiek: 521.

TYPE LAADINFRA

De uitvoeringsstrategie ambieert een maximaal gebruik van private laadinfrastructuur vanwege de beperkte druk op de openbare ruimte. Dit document concentreert zich qua strategie en uitvoering op de publieke en semipublieke laadinfrastructuur.

UITVOERINGSMODEL

We kiezen bij de realisatie van de publieke laadinfrastructuur voor een concessiemodel.

PARTICIPATIE

We vinden het belangrijk dat inwoners goed geïnformeerd zijn over ontwikkelingen in hun omgeving. Inwoners krijgen een adviserende (individuele bewoners) / coproducerende (bewonersgroepen) rol bij de realisatie van publieke laadpunten in en nabij woonwijken met een hoge parkeerdruk.

TYPE
LAADINFRA
reuze 1

SOORT
LAADPUNTEN
reuze 2

UITVOERINGS-
MODEL
reuze 3

PLAATSINGS-
STRATEGIE
reuze 4

PARTICIPATIE
reuze 5

SOORT LAADPUNTEN

De uitvoeringsstrategie legt de focus op reguliere laadinfrastructuur. Daarnaast is sprake van snellaadpunten, waarvoor het initiatief ligt bij marktpartijen

PLAATSINGSSTRATEGIE

Onze plaatsingsstrategie voor publieke laadpunten bestaat uit een combinatie van proactief plaatsen, vraag gestuurd, proactieve data gedreven en strategisch plaatsen (op aanvraag van de gemeente).

Inhoudsopgave

0	Samenvatting.....	2
1	Inleiding.....	5
1.1	Aanleiding.....	5
1.1.1	Integraal uitvoeringsstrategie en plaatsingscriteria.....	5
1.2	Opgave.....	5
1.3	Doel en scope.....	6
1.4	Uitgangspunten.....	6
1.5	Leeswijzer.....	7
2	Ontwikkelingen.....	8
2.1	Laadinfrastructuur: wat is het?.....	8
2.1.1	Typen laadinfrastructuur (toegankelijkheid).....	8
2.1.2	Soorten laadpunten (snelheid).....	9
2.2	Elektrische voertuigen en laadpaalgebruik.....	10
2.2.1	Slim laden.....	10
2.2.2	Optimaliseren van het gebruik van laadpalen.....	10
2.2.3	Vrije keuze energieleverancier (VKE).....	11
2.2.4	Ontwikkeling wet- & regelgeving.....	11
2.3	Energietransitie.....	12
3	Prognoses: wat is er nodig?.....	13
3.1	Inleiding.....	13
3.2	Prognose benodigde laadpunten.....	13
4	Strategische lijnen.....	16
4.1	Type laadinfrastructuur: privaat, semipubliek en publiek laden.....	16
4.2	Soorten laadpunten.....	17
4.3	Uitvoeringsmodel.....	18
4.4	Plaatsingsstrategie.....	18
4.5	Participatie.....	19
5	Gebruikersgroepen.....	20
5.1	Bouwblokken met richting voor gemeentelijk beleid.....	20
5.2	Personenauto's.....	21
5.2.1	Privaat laden.....	22
5.2.2	Semipubliek laden.....	22
5.2.3	Publiek laden.....	22
5.2.4	Snelladen.....	23
5.3	OV-bussen.....	23
5.4	Extra: fietsen.....	24
6	Uitvoering en organisatie.....	25
6.1	Samenwerking en afstemming.....	25
6.2	Gemeentelijke organisatie.....	25
6.3	Monitoring.....	25
6.4	Financiële kaders.....	25
	BIJLAGE I Plaatsingscriteria.....	27
7	Prognose en bestaande laadpalen per kern.....	36

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Het aantal elektrische auto's neemt snel toe. In het vorige regeerakkoord is opgenomen dat **vanaf 2030 alle nieuw verkochte auto's emissieloos dienen te kunnen rijden**. In oktober 2022 is besloten dat alle nieuwe auto's die vanaf 2035 in de Europese Unie worden verkocht geen CO₂-uitstoot meer mogen hebben. Deze ontwikkelingen vragen om een gelijktijdige ontwikkeling van de benodigde laadinfrastructuur.

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. De NAL voorspelt een behoefte van 1,7 miljoen laadpunten in 2030. Om deze doelstellingen en aantallen te bereiken is een versnelling in de realisatie van laadinfrastructuur nodig.

De provincies Noord-Brabant en Limburg en de deelnemende gemeenten (samen RAL-Zuid) doen dit onder meer met een collectieve concessie voor publieke laadinfrastructuur. Het is de gezamenlijke ambitie om laadinfrastructuur geen drempel te laten zijn bij de uitrol van elektrisch vervoer.

De provincie Noord-Brabant voert al jaren een actief beleid ten aanzien van elektrisch rijden en laadinfrastructuur. In het bestuursakkoord 2019-2023 omschrijft de provincie hoe het de energietransitie wil versnellen en maatschappelijke betrokkenheid wil vergroten. Slimme publieke laadinfrastructuur wordt geacht een stevige bijdrage te kunnen leveren aan het versnellen van de energietransitie en faciliteert een stabiel en (kosten)efficiënt energiesysteem.

1.1.1 Integraal uitvoeringsstrategie en plaatsingscriteria

Een van de afspraken uit de Nationale Agenda Laadinfrastructuur is dat iedere gemeente een integrale laadvisie en een plaatsingsbeleid opstelt. Hierna te noemen "Integraal uitvoeringsstrategie en plaatsingscriteria laadvoorzieningen gemeente Drimmelen 2023-2033". Het EV expertisecentrum RAL Zuid heeft voor gemeenten binnen de samenwerkingsregio Zuid een concept voorbeeld beleid opgesteld. Dit document is gebruikt als voorbeeld en toegepast op de Drimmelense situatie. Met dit document geven we de komende jaren richting aan de ontwikkeling van een toegankelijke, betaalbare, betrouwbare en veilige laadinfrastructuur voor alle elektrische voertuigen.

1.2 Opgave

Met circa 9.500 publieke en semipublieke en 427 snellaadpunten 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.

Om alle elektrische voertuigen te kunnen laden is een aanzienlijke schaa sprong nodig van het aantal laadpunten¹. Bovendien betreft de opgave een grote variëteit aan type elektrische voertuigen met elk een andere laadbehoefte. Er zijn verschillende typen laadpunten nodig voor fietsen, personenauto's, bestelbussen, bussen en vaartuigen. Nu gaat de aandacht vooral nog uit naar personenauto's. De mix van laadbehoefte en typen laadpunten vatten we samen in de term laadoplossingen. Belangrijk is dat deze goed en tijdig worden ingepast in de bestaande infrastructuur, zowel ruimtelijk als wat betreft het

¹ Een laadpunt is de elektrische aansluiting op een laadpaal waar de stekker van een elektrisch motorvoertuig op wordt aangesloten

elektriciteitsnet. Een deel van de laadoplossingen krijgt een plek in de publieke ruimte, bijvoorbeeld voor inwoners die geen eigen oprit hebben of voor bezoekers aan onze gemeente. Een ander deel van de laadpunten krijgt plek in de private ruimte, bijvoorbeeld op het terrein van bedrijven.

Om tijdig voldoende laadpunten te realiseren, hebben we een aantal zaken nodig:

- een plaatsingsstrategie voor de laadinfrastructuur met voldoende volume en aanbod (kilowattuur) op basis van laadbehoefte en laadgedrag;
- een mix van laadinfrastructuur om in de laadbehoeften van verschillende gebruikersgroepen te voorzien;
- inzicht in de bestaande en nieuwe energievraag op het energienetwerk en waar nodig aanpassingen van het netwerk.

1.3 Doel en scope

Het doel van deze integrale uitvoeringsstrategie is het bepalen van een strategie waarmee tijdig een passende laadinfrastructuur voor alle elektrische voertuigen wordt gerealiseerd. Dit is belangrijk om de mobiliteit te verduurzamen en de CO₂-uitstoot te verminderen.

We willen met deze uitvoeringsstrategie in de toenemende laadvraag kunnen voorzien en richting geven aan de transitie naar elektrisch vervoer. Dit document heeft een zichttermijn van tien jaar.

Met de uitvoeringsstrategie nemen we regie op het plaatsen en opschalen van de gewenste mix van laadinfrastructuur die nodig is. Op die manier zorgen we voor een goede inpassing in de openbare ruimte en het elektriciteitsnet en willen we onze inwoners, bezoekers en bedrijven vertrouwen geven om de stap naar elektrisch vervoer te maken.

Dit document richt zich op verschillende gebruikersgroepen (zie hoofdstuk 5). Een gebruikersgroep is bijvoorbeeld personenauto's of logistiek, waaronder meerdere typen voertuigen kunnen vallen. Prioriteit voor verschillende gebruikersgroepen is echter afhankelijk van de meest urgente opgave. De ontwikkelingen rondom elektrificatie voor OV en personenauto's zijn het verst gevorderd. Dit maakt dat de urgentie om daar aan de slag te gaan hoger is dan bij andere modaliteiten zoals zwaarder vrachtvervoer.

We breiden de uitvoeringsstrategie de komende jaren uit met de andere gebruikersgroepen, zodra deze meer relevant worden. Voor de gebruikersgroepen die we nu niet meenemen, brengen we de kenmerken in beeld en monitoren we de ontwikkelingen.

Gebruikersgroepen hebben uiteenlopende laadbehoeften en dus zijn er ook meerdere laadoplossingen nodig. In hoofdstuk 5 staan de gebruikersgroepen waar we ons in deze uitvoeringsstrategie op richten.

We evalueren onze uitvoeringsstrategie na vijf jaar, zodat we nieuwe inzichten en ontwikkelingen tijdig kunnen meenemen en op het juiste moment een passende laadinfrastructuur hebben.

1.4 Uitgangspunten

Onze doelen zijn ambitieus, de realisatie is complex en de ontwikkelingen gaan snel. Om de doelen te bereiken is regie nodig van de gemeente. Dit kan de gemeente niet alleen en kan dus alleen in samenwerking met onder andere de provincie en de netbeheerder. We blijven daarom continu monitoren of onze strategie het gewenste resultaat oplevert. Als het nodig is passen we onze strategie aan, maar onze doelen en ons eindbeeld houden we

vast. Dit document biedt de komende jaren houvast bij het realiseren van laadinfrastructuur.

Als uitgangspunt voor deze uitvoeringsstrategie geldt dat wij ons inzetten om een toegankelijke, betaalbare, betrouwbare en veilige laadinfrastructuur te realiseren:

- **Toegankelijk:** Iedereen moet kunnen laden: bewoners, bezoekers, toeristen, mindervaliden, etc. Toegankelijk houdt ook in dat er laadoplossingen zijn voor alle typen voertuigen. We vinden gebruiksgemak en toegankelijkheid belangrijk. Daarom streven we ernaar dat de werkwijze en het gebruik van de laadinfrastructuur vergelijkbaar is met andere gemeenten.
- **Betaalbaar:** We zorgen ervoor dat het opladen van voertuigen betaalbaar blijft voor iedereen, ook voor mensen met een kleine portemonnee.
- **Betrouwbaar:** We willen een netwerk dat weerbaar is tegen verstoringen en efficiënt gebruik stimuleert. De aanwezigheid van goed functionerende laadfaciliteiten geeft vertrouwen bij gebruikers bij de overstap naar elektrisch vervoer.
- **Veilig:** Iedereen moet zijn of haar elektrische voertuig veilig kunnen laden en gebruiken. Dit betreft zowel fysieke veiligheid wat betreft het voertuig en de laadvoorziening, als digitale veiligheid oftewel cyber security. We volgen hiervoor de landelijke regels.

1.5 Leeswijzer

Tot zover de inleiding. In de volgende hoofdstukken bespreken we de integrale uitvoeringsstrategie in meer detail. In hoofdstuk 2 beschrijven we allereerst de uitgangssituatie: hoe ziet de laadinfrastructuur er in de gemeente nu uit? Welke ontwikkelingen en trends spelen en met welke kaders en welk aanpalend gemeentelijk beleid hebben we te maken? Hoofdstuk 3 beschrijft de prognoses voor de komende jaren, waarna we in hoofdstuk 4 onze strategische lijnen toelichten. In hoofdstuk 5 gaan we in op de gebruikersgroepen. Tot slot beschrijft hoofdstuk 6 hoe we de uitvoering organiseren.

In de bijlage staat beleid voor plaatsing van de laadpunten uitgewerkt (bijlage I).

2 Ontwikkelingen

In dit hoofdstuk beschrijven we de relevante ontwikkelingen die mede bepalen hoe de laadinfrastructuur eruitziet. Ook beschrijven we de keuzes die we hierin maken. Maar eerst maken we duidelijk wat we verstaan onder laadinfrastructuur.

2.1 Laadinfrastructuur: wat is het?

Deze paragraaf geeft inzicht in de verschillende typen laadinfrastructuur en welke soorten laadpunten er zijn.

2.1.1 Typen laadinfrastructuur (toegankelijkheid)

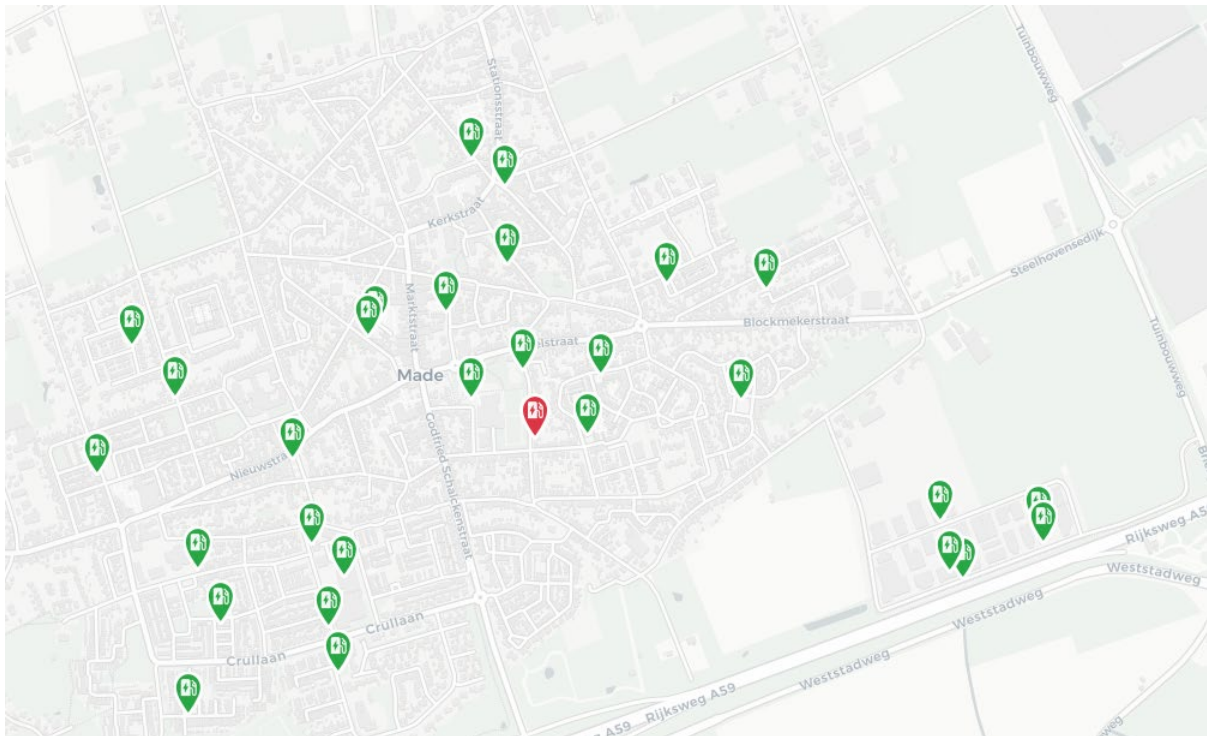
Het laadnetwerk bestaat uit laadpalen in de publieke, semipublieke en private ruimte. Waar de paal staat, bepaalt mede de toegankelijkheid. Als gebruikers geen toegang hebben tot laadpalen op privaat terrein moeten ze kunnen uitwijken naar semipublieke of publieke laadpalen. Gemeenten hebben een belangrijke rol in de realisatie van voldoende publieke laadinfrastructuur.

- **Publieke laadinfrastructuur:** De gebruiker laadt tegen betaling bij publiek toegankelijke laadvoorzieningen. Het laadpunt is 24/7 openbaar toegankelijk, zonder barrières zoals slagbomen of poorten;
- **Semipublieke laadinfrastructuur:** De gebruiker maakt gebruik van een privaat laadpunt dat is opengesteld voor publiek. Denk aan parkeergarages, tankstations of horeca-locaties. Er kunnen beperkingen gelden, zoals toegangstijden of vereisten om bepaalde producten of diensten af te nemen;
- **Private laadinfrastructuur:** De gebruiker is zelfvoorzienend en parkeert en laadt op eigen terrein, thuis en op het werk. Het laadpunt is doorgaans niet toegankelijk voor derden.

De provincies Noord-Brabant en Limburg werken sinds 2013 samen aan de uitrol van **publieke laadinfrastructuur** door middel van collectieve concessies. Wij hebben bij de eerste collectieve aanbesteding niet meegedaan, maar wel bij de tweede (die nu loopt). Daarnaast mag iedereen met de benodigde vergunningen een laadpunt realiseren op eigen terrein en deze beschikbaar stellen voor derden.

Onderstaande kaart geeft een actuele indicatie hoe het (semi)publieke laadnetwerk in bijvoorbeeld Maastricht eruitziet. Een actuele kaart van elke kern met alle laadpunten staat op www.oplaadpalen.nl ²

² De kaart geeft de locatie van laadpalen aan. Laadpalen bevatten vaak twee laadpunten.



2.1.2 Soorten laadpunten (snelheid)

Op basis van laadsnelheid maken we onderscheid tussen twee soorten laadpunten:

Een laadpunt voor regulier laden: Dit betreft een laadpunt met een vermogen van hoogstens 22 kilowatt (kW). Het opladen tot de maximale batterijcapaciteit duurt afhankelijk van de grootte van de batterij meerdere uren. Reguliere laadpunten kunnen los of geclusterd in de vorm van een laadplein worden geplaatst.

Een laadpunt voor snelladen: laadpunt met een vermogen van meer dan 22 kW, waarmee elektrische voertuigen in kortere tijd kunnen opladen. Snelladen gebeurt op gelijkstroom en is volop in ontwikkeling. We onderscheiden drie subcategorieën:

a. Kortparkeerladen of semi-snelladen

Laadpunt met een vermogen tussen 22 en 125 kW, deze worden steeds meer geplaatst bij onder andere supermarkten, hotels en vergaderlocaties (oftewel semi-publiek).

b. Ultrasnelladen voor personenvervoer

Laadpunt met een vermogen tussen 125 en 350 kW. Het grootste deel van de huidige beschikbare elektrische voertuigen is technisch geschikt om te laden met een snelheid van maximaal 50 kW. De nieuwere modellen en modellen in het hogere segment zijn geschikt voor de hogere vermogens. De laadvermogens tussen 125 kW en 350 kW worden tegenwoordig bij snellaadstations langs hoofdwegen geplaatst, bijvoorbeeld bij pompstations en wegrerestaurants.

c. Ultrasnelladen voor openbaar vervoer en logistiek

Laadpunt met een vermogen hoger dan 350 kW, bijvoorbeeld een pantograaf. De laadpunten zijn geschikt om grote voertuigen zoals vrachtwagens en bussen in korte tijd te laden.

Snelladen is duurder dan regulier laden. Snelladers zijn daarom vooral gewenst op plaatsen waar een korte verblijfsduur gepaard gaat met een grote laadbehoefte en men

bereid is daar meer voor te betalen. Denk bijvoorbeeld aan taxistandplaatsen of verzorgingsplaatsen langs de snelweg.

2.2 Elektrische voertuigen en laadpaalgebruik

We verwachten dat in de toekomst laden steeds efficiënter verloopt. In de toekomst kan eenzelfde aantal laadpunten meer EV-rijders bedienen dan nu het geval is. Die verwachting is gebaseerd op een aantal ontwikkelingen:

- **Efficiëntere voertuigen** Volledig elektrische voertuigen krijgen een steeds grotere actieradius. Nieuwe modellen hebben een betere accucapaciteit en zijn steeds vaker technisch geschikt om op hogere vermogens te laden.
- **Efficiëntere laadpunten** Het aantal snelladers neemt toe, vooral langs snelwegen, maar ook binnen gemeentegrenzen, bijvoorbeeld bij OV-hubs..
- **Efficiënter laadpaalgebruik** Er zijn meerdere manieren om laadpaalkleven tegen te gaan, zoals tarifiering en social charging apps.

Daarnaast worden volledig elektrische voertuigen betaalbaarder. Ook komt er een groter aanbod van tweedehands elektrische auto's.

2.2.1 Slim laden

Slim laden is een verzamelnaam voor allerlei manieren om het opladen van een elektrisch voertuig te beïnvloeden in tijd, vermogen of richting van stroom, met verschillende dimensies en niveaus van complexiteit. De belangrijkste ontwikkelingen zijn:

- **Flexibel laden:** Bij flexibel laden benut je de capaciteit van het elektriciteitsnet optimaal en voorkom je overbelasting en disbalans van het elektriciteitsnet op piekmomenten. Het is vooral geschikt voor personenvoertuigen die 's avonds langer parkeren dan dat ze laden. Ze kunnen langzaam of niet laden als het druk is op het elektriciteitsnet; en sneller laden als het rustiger is op het net óf er veel duurzame energie beschikbaar is die lokaal is opgewekt, bijvoorbeeld door zonnepanelen op het eigen dak. In het laadproces rekening houden met de belasting van het elektriciteitsnetwerk heeft veel voordelen: het netwerk kan zo méér laadpunten aan, het vergroot de betrouwbaarheid van het net en er zijn minder investeringen in het net nodig. Door (sneller) te laden als er meer zonne-energie beschikbaar is, benut je deze energie lokaal en hoeft de elektriciteit niet ver getransporteerd te worden. Dat is gunstig voor het netwerk en duurzaam, omdat zo minder stroom verloren gaat en je het bestaande net efficiënt gebruikt. De techniek om informatie uit te wisselen tussen elektrische voertuigen en de laadinfrastructuur wordt steeds beter. Dit maakt flexibel laden gemakkelijker.
- **Bi-directioneel laden:** Bij bi-directioneel laden wordt het elektrische voertuig ingezet om stroom terug te leveren aan bijvoorbeeld een gebouw of het elektriciteitsnet. Door tijdelijk energie terug te leveren uit de auto kan je het piekverbruik van een gebouw verminderen of een bijdrage leveren aan de balans van het elektriciteitsnetwerk. De commerciële toepassing van bi-directioneel laden staat nog in de kinderschoenen; in Nederland wordt ermee geëxperimenteerd. In de provinciale concessie voor publieke laadinfrastructuur is als eis opgenomen dat de laadpalen omgebouwd worden tot bi-directionele laadpalen op het moment dat er meerdere modellen van personenauto's op de markt zijn die dit kunnen.

2.2.2 Optimaliseren van het gebruik van laadpalen

Provincies streven ernaar het gebruik van laadpalen te optimaliseren en het zogenaamde 'laadpaalkleven' tot een minimum te beperken. Onder laadpaalkleven wordt verstaan het langdurig (langer dan 12 uur exclusief de nachtelijke uren) bezethouden van een laadpaal,

terwijl er niet wordt geladen omdat de batterij van de auto reeds is volgeladen. De huidige concessiehouder werkt aan een methodiek waarmee dit laadpaalkleven wordt voorkomen.

Overigens begint dit tegengaan van laadpaalkleven met het plaatsen van goede bebording. Het advies van de politie is om bij het reserveren van een parkeerplaats bij een laadpaal het onderbord 'uitsluitend voor opladen elektrische voertuigen' toe te passen. Aan de lampjes op de laadpaal is te zien of het voertuig is opgeladen. Indien dat het geval is, kan hierop gehandhaafd worden. Hier zijn reeds feitcodes voor beschikbaar.

2.2.3 Vrije keuze energieleverancier (VKE)

Provincies hebben vrije energiekeuze onderdeel gemaakt van de provinciale concessie. VKE maakt het mogelijk dat EV-rijders een keuze maken uit verschillende energieleveranciers. Publieke laadpunten worden tot dusver geëxploiteerd in een marktmodel waarin de terugverdiencapaciteit op de energielevering en de voorinvesteringen in het plaatsen van laadpalen elkaar in evenwicht moeten houden. In dat marktmodel is de marktpartij verzekerd van een leveringscontract van 10 jaar, ook voor energielevering. Dit werkt een monopolie door grote partijen in de hand. Verder zorgt dit voor een rem op innovatie die noodzakelijk is tijdens een transitie, aangezien innovatiekracht van kleinere partijen in deze situatie onvoldoende wordt benut.

Met VKE gaan we voor een andere marktmodel, namelijk een model waarin meerdere energieleveranciers vrije toegang hebben tot de laadpaal voor het leveren van energie. Meerdere energieleveranciers bieden dus hun diensten aan via dezelfde laadpaal. Voor e-rijders ontstaat daardoor keuze om een eigen energieleverancier te kiezen en zijn ze niet langer verplicht tot het afnemen van stroom die één marktpartij aanbiedt in combinatie met de laadpalen.

Er is wel één default energieleverancier, die stroom levert als de EV-rijder geen keuze heeft gemaakt voor een andere energieleverancier. Om de EV-rijder keuzevrijheid van de energieleverancier, en daarmee de mogelijkheid om te laden op lokale (of zelf opgewekte) duurzame energie, te geven passen we VKE toe. VKE moet leiden tot interessante proposities van energieleveranciers.

2.2.4 Ontwikkeling wet- & regelgeving

Nederland en Europa werken continu aan wet- en regelgeving voor elektrisch laden. We vinden het belangrijk om deze ontwikkelingen als gemeente te volgen en zodra er wijzigingen zijn, passen we onze werkwijze aan.

Onderwerpen waar Nederland aan werkt, zijn onder andere:

- brandveiligheid in parkeergarages;
- digitale veiligheid;
- prijstransparantie, zodat voor de gebruiker vooraf duidelijk is wat het laden kost.

Op Europees niveau is de Europese richtlijn voor de energieprestatie van gebouwen relevant (EPBD III³). De richtlijn verplicht om laadinfrastructuur aan te leggen voor elektrische voertuigen bij nieuwbouw of ingrijpende renovaties. Deze verplichting heeft Nederland vastgelegd in het Bouwbesluit. Dit betekent dat er bij de ontwikkeling van bouwplannen rekening mee moet worden gehouden. Daarnaast verplicht de richtlijn het aanleggen van laadinfrastructuur bij bestaande grotere gebouwen, ook als deze niet worden verbouwd.

³ <https://www.rvo.nl/onderwerpen/duurzaam-ondernemen/gebouwen/wetten-en-regels/nieuwbouw/epbd-iii/laadinfrastructuur-elektrisch-vervoer>

2.3 Energietransitie

De groei van het aantal elektrische voertuigen en de bredere energietransitie-opgaven, zoals zon- en windenergie en aardgasloze wijken, hebben een grote impact op het elektriciteitsnetwerk. Dit kan tot hoge maatschappelijke kosten leiden, de uitrol van laadinfrastructuur sterk vertragen en is een risico voor het halen van onze ambities in laadinfrastructuur en voor de brede energietransitie. De netbeheerders staan voor de uitdaging ervoor te zorgen dat het net alle extra belasting aan kan. Daarvoor hebben ze informatie nodig van de gemeenten, over wat er wanneer en waar komt aan laadinfrastructuur. Op die manier kan de netbeheerder tijdig maatregelen treffen om te zorgen dat er voldoende ruimte op het net is.

Hieraan wordt invulling gegeven door middel van prognoses en deze te vertalen naar locaties voor de komende jaren en deze te delen met de netbeheerder. Dit betekent dat jaarlijks vóór 1 juli, startend in 2022, de geactualiseerde laadbehoefte aan de netbeheerder moet worden doorgegeven.

Ook vragen we de netbeheerder om vooraf aan te geven waar mogelijk problemen ontstaan door beperkte ruimte op het net. Deze informatie nemen we ook mee in de Regionale Energiestrategieën (RES) en de netimpactberekening die in dat kader periodiek wordt uitgevoerd. In de RES staan de regionale keuzes voor de opwekking van duurzame elektriciteit, de warmtetransitie in de gebouwde omgeving en de daarvoor benodigde opslag- en energie-infrastructuur.

Om de net-impact integraal te bepalen, is het belangrijk dat zowel de prognose vanuit mobiliteit als die vanuit de gebouwde omgeving hetzelfde tijdspad volgt. Afstemming is van groot belang. Het geeft netbeheerders houvast voor besluitvorming rondom eventuele verzwaren van het net.

Ons uitgangspunt voor de uitrol van laadinfrastructuur is dat de stroom op de publieke laadinfrastructuur groen is en in Nederland is opgewekt, bijvoorbeeld door de inzet van zonopwekking. De laadpunten in de publieke ruimte zijn ook geschikt voor slim, flexibel laden, wat de piekvraag vermindert. De mogelijkheden voor slim laden zijn nog geen voldongen feit. Onderzoek en experimenten zijn de komende jaren nodig om te bepalen hoe we slim laden het beste kunnen implementeren in onze laadinfrastructuur.

3 Prognoses: wat is er nodig?

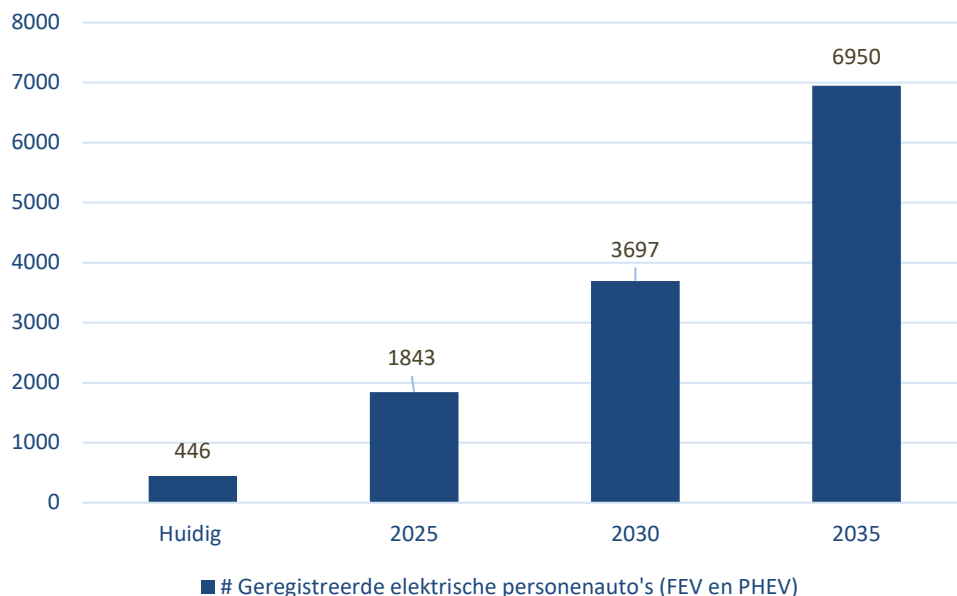
3.1 Inleiding

Het aantal elektrische voertuigen (EV) groeit snel. Volgens prognoses uit het Klimaatakkoord stijgt het aantal elektrische personenauto's naar 1,9 miljoen in 2030. Deze elektrificatie breidt zich ook uit naar andere voertuigsoorten, zoals OV-bussen, bestelwagens en vrachtwagens.

Daarmee neemt ook de vraag naar laadinfrastructuur toe. Om inzicht te krijgen in hoeveel laadpunten er nodig zijn, is een prognose gemaakt. Voor de berekening is gebruik gemaakt van de beschikbare data zoals dat gemaakt is in het kader van het Klimaatakkoord en de Nationale Agenda Laadinfrastructuur, en het dataportaal EV-maps. De prognoses zetten we af tegen de huidige situatie. Zo maken we de opgave voor de komende periode concreet. Op dit moment beschikken we alleen over prognoses voor personenauto's. Voor de overige doelgroepen (vervoersmiddelen) zijn nog geen indicaties voor benodigde hoeveelheden laadinfrastructuur beschikbaar.

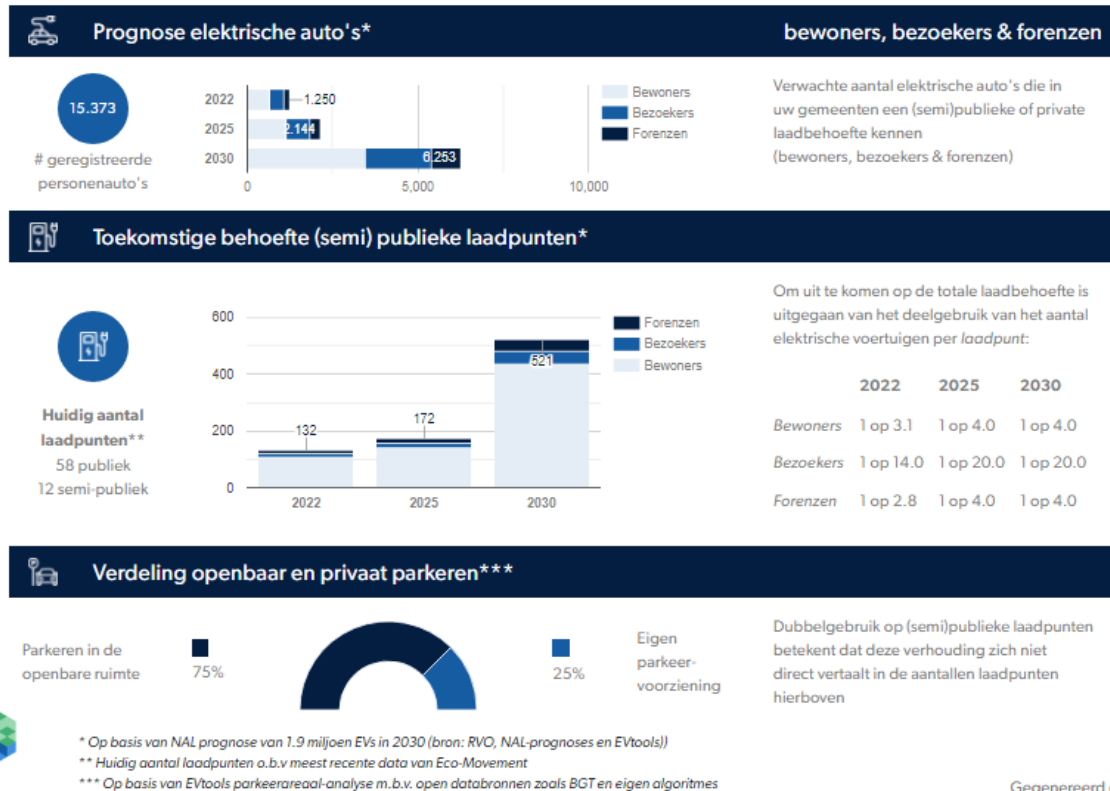
3.2 Prognose benodigde laadpunten

Als basis voor de prognose van het aantal benodigde laadpunten, geldt de groei van het elektrisch wagenpark. Gebruik makend van de data van de Klimaatmonitor geeft deze groei het volgende beeld:



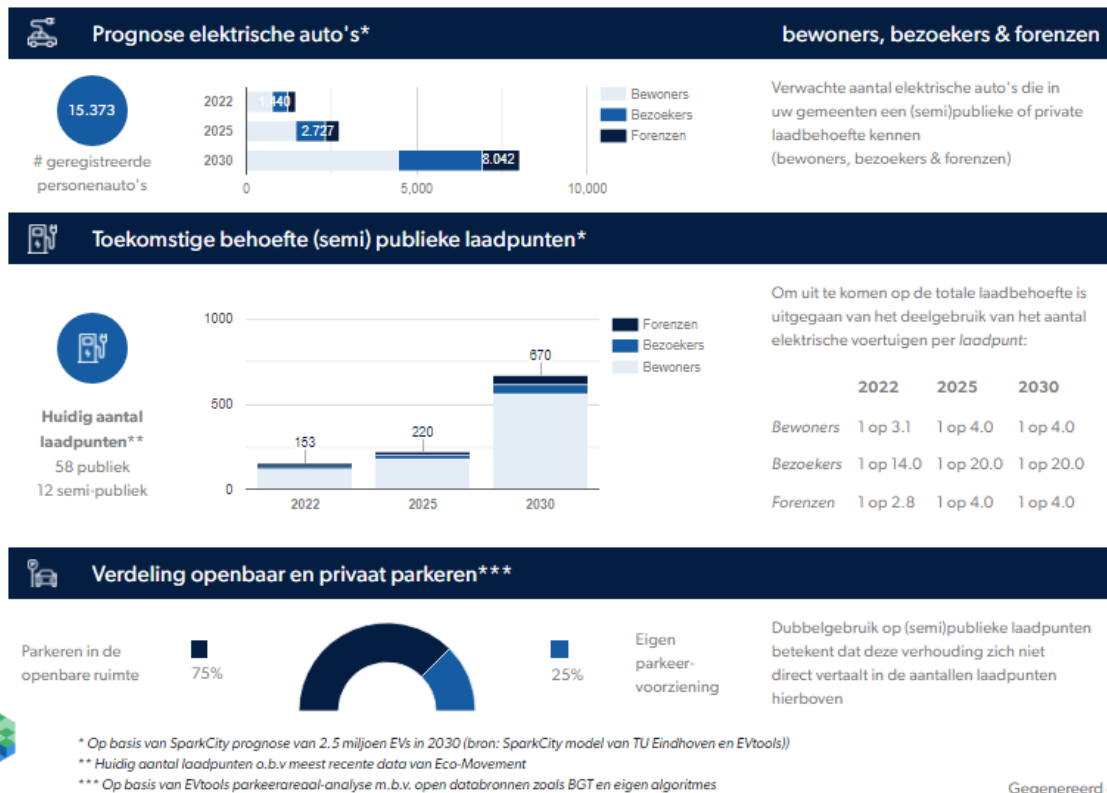
Momenteel zijn er ongeveer 125 (semi)publieke laadpunten in de gemeente Drimmelen. Om in 2025 in de laadbehoefte van elektrische personenauto's (daaronder vallen ook bestelwagens) te voorzien zijn circa 172 (semi)publieke laadpunten nodig op basis van de prognosecijfers van de NAL. In 2030 wordt het aantal geschat op circa 521 (semi)publieke laadpunten. Op de volgende pagina is e.e.a. inzichtelijk gemaakt.

Factsheet Drimmelen



Er bestaat daarnaast nog een andere prognose van SparkCity, model van TU Eindhoven. In deze prognose groeit het aantal elektrische auto's nog harder, en daarmee ook de laadbehoefte. Wat dat voor onze gemeente betekent, ziet u op de volgende pagina.

Factsheet Drimmelen



Deze prognoses worden beschouwd als eerste indicatie. Hierbij moet worden opgemerkt dat de aantallen niet het doel zijn: het gaat erom dat ieder elektrisch voertuig kan laden en daarmee wordt voorzien in de laadbehoefte. Bovendien gaat een dergelijke berekening gepaard met grote onzekerheden. Verschillende ontwikkelingen in technologie, politiek, markt en gedrag van EV-rijders leiden tot een complex samenspel dat de diffusie van innovatie kan versnellen of vertragen. De uitkomsten van deze berekeningen zijn dus een indicatie van de behoefte en niet een absoluut doel. Ook is het belangrijk deze aantallen periodiek te actualiseren, waarbij de gebruikte methodiek waar nodig wordt aangepast aan wat passend is bij ontwikkeling in de transitie naar elektrisch vervoer.

Uit de bovenstaande figuren blijkt dat we richting 2030 voor een grote opgave staan. Om te voorzien in deze laadbehoefte is een forse toename van het aantal laadpunten nodig. Om te voorzien in deze laadbehoefte is een forse toename van het totaal aantal laadpunten en daarmee ook publieke laadpunten nodig. Wel is de verwachting dat er verhoudingsgewijs minder laadpunten per elektrische auto nodig zijn dan in de huidige situatie, door ontwikkelingen als slimmer laden.

4 Strategische lijnen

Onderstaand lichten we onze strategische lijnen toe, maar voordat we dat doen, is het belangrijk om te benoemen dat er verschillen bestaan tussen gebruikersgroepen. Elke gebruikersgroep heeft een andere laadbehoefte: waar wordt geladen, hoe vaak wordt geladen en hoe hoog het gewenste laadvermogen is, verschilt. Ook zijn er verschillen wat betreft de fase waarin de technische ontwikkeling en de uitrol van de laadinfrastructuur zich bevindt.

Prioriteit is afhankelijk van meest urgente opgave. De ontwikkelingen rondom elektrificatie voor OV, fiets en personenauto's zijn het verst gevorderd. Dit maakt dat de urgentie om daar aan de slag te gaan hoger is dan bij andere modaliteiten zoals zwaarder vrachtvervoer. Daarom leggen we in deze eerste versie van de uitvoeringsstrategie de nadruk op het Openbaar Vervoer, fiets en personenauto's.

We bouwen onze strategie op aan de hand van de volgende onderwerpen:

1. **Type laadinfrastructuur:** de verhouding private, semipublieke en/of publieke laadpunten;
2. **Soorten laadpunten:** reguliere laadpalen, laadpleinen en snelladen;
3. **Uitvoeringsmodel:** de wijze van samenwerking met Charge Point Operators (CPO) voor de uitrol van publieke laadpunten;
4. **Plaatsingsstrategie:** vraaggestuurd en/of meer proactief plaatsen;
5. **Participatie:** het verkrijgen van draagvlak voor laadvoorzieningen in of nabij woonwijken.

4.1 Type laadinfrastructuur: privaat, semipubliek en publiek laden

We onderscheiden drie typen laadpunten:

- Private laadpunten: laadpunten op eigen terrein, meestal een eigen oprit bij een woning, met vermogens tot 43 kW. Het merendeel betreft een vermogen van 3,7 kW of 11 kW.
- Semipublieke laadpunten: laadpunten op bedrijventerreinen of privaat terrein die (beperkt) zijn opengesteld voor publiek. Vermogens tot 43 kW.
- Publieke laadpunten: laadpunten in de openbare ruimte die 24/7 beschikbaar zijn. Vermogens tot 43 kW.

Om de parkeerdruk in de openbare ruimte beperkt te houden, is ons eerste vertrekpunt dat EV-rijders zoveel mogelijk laden op privaat terrein. Wanneer men niet op eigen terrein kan parkeren maar wel een laadpunt op eigen terrein kan realiseren, ontstaat een verlengd private aansluiting (VPA), meestal zichtbaar door een kabelgoot. Wij staan dergelijke verlengde private aansluitingen na aanvraag onder voorwaarden toe:

- de kabelgoot aanleggen met een kabelgoottegels, die voorzien zijn van een KOMO®-keurmerk;
- de kabelgoot moet haaks op het voetpad lopen zodat de afstand naar het parkeervak zo kort mogelijk is;
- de kabelgoot dient door een erkende stratenmaker geplaatst te worden;
- de auto wordt voor het laden zo dicht mogelijk bij de woning geparkeerd;
- de parkeerruimte blijft openbaar (geen gereserveerde plaats op kenteken);
- een kabelgoot door de stoep is toegestaan, een kabelgoot door de rijbaan niet;
- de kosten voor de te treffen voorzieningen zijn voor aanvrager;
- aanvrager/gebruiker dient onderhoud en schoonmaken kabelgoot zelf uit te voeren.



Kosten van een kabelgoot worden geraamd op € 300,- / € 350,-

EV-rijders die geen toegang hebben tot een privaat laadpunt moeten kunnen uitwijken naar semipublieke en publieke laadpunten. De gemeente neemt de verantwoordelijkheid om te zorgen voor een basisnetwerk van publieke laadpunten voor de gebruikersgroepen bewoners en bezoekers. Daarbij houden we rekening met een goede spreiding van laadpunten over de gemeente.

Waar nodig verkennen we voor locaties met een hoge parkeerdruk de mogelijkheden om semipublieke laadpunten beter beschikbaar te maken voor derden.

4.2 Soorten laadpunten

We onderscheiden reguliere laadpunten en snellaadpunten. Deze soorten vullen elkaar aan. De reguliere laadpunten kennen een vermogen tot 22 kW. Snellaadpunten hebben een groter vermogen. Bij snelladen voor vrachtovervoer betreft het veelal vermogens van 350 – 450 kW of meer. We zien snelladen als vangnet wanneer regulier laden niet mogelijk is. Om de laadbehoefte van bewoners en bezoekers op te vangen, is daarom minimaal een netwerk van reguliere laadpunten nodig, eventueel aangevuld met snellaadpunten die als vangnet kunnen dienen voor bijvoorbeeld bezoekers of logistieke voertuigen.

De gemeente heeft een verantwoordelijkheid in de uitrol van reguliere *publieke* laadpunten, zoals aangegeven in paragraaf 4.1. We kunnen kiezen voor losse laadpalen en voor laadpleinen waarbij we meerdere laadpalen clusteren. De realisatie van een laadplein is complexer en over het algemeen duurder dan de realisatie van losse laadpalen.

Als gemeente willen we op dit moment geen actieve rol spelen in de totstandkoming van snellaadinfrastructuur en beschouwen deze meer als marktactiviteit en -ontwikkeling. Verwacht wordt dat partijen die gebruik willen maken van snellaadinfrastructuur in eerste instantie terecht kunnen bij de infrastructuur langs Rijkswegen. Zonder toestemming van de gemeente staan wij geen snelladers toe in de openbare ruimte. Een partij moet zich daarom vooraf melden bij de gemeente voor het realiseren van snelladers. Wij staan hier positief tegenover, onder de volgende voorwaarden:

- de netbeheerder heeft aangegeven deze zwaardere aansluiting te kunnen maken;
- voor deze extra aansluiting moet er wel een recht op opstal gevestigd worden of een WOZ beschikking worden geregeld;

- de exploitatie, beheer en onderhoud komt niet bij de gemeente te liggen;
- tussen partijen wordt een overeenkomst afgesloten;
- alle kosten zijn voor marktpartij.
- voor het aansluiten van de paal op het stroomnetwerk is een **vergunning op basis van de APV nodig** (in de weg te graven)
- wij zijn aan zet voor het reserveren van een of twee parkeerplaatsen bij de laadpaal middels een **verkeersbesluit**.

Indien blijkt dat er een grotere behoefte ontstaat naar snelladers buiten het hoofdwegennet én marktpartijen zoals bestaande benzineverkooppunten zichzelf geen rol toedichten bij deze transitie, wordt bekeken hoe hier invulling aan kan worden gegeven.

4.3 Uitvoeringsmodel

Vanuit de samenwerkende provincies Noord-Brabant en Limburg is de mogelijkheid geboden om mee te doen aan een grootschalige aanbesteding (regionaal concessiemodel). Hierbij wordt een exclusieve concessie toegekend aan een laadpaalexploitant (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. Wij hebben deelgenomen aan deze aanbesteding. Vattenfall is op dit moment de concessiehouder en daarmee tot juli 2024 onze partner voor de publieke laadpunten.

Door deel te nemen is de gemeente verzekerd van een plaatsingsperiode tot en met 2024. De exploitatie, beheer en onderhoud loopt na de plaatsingsperiode nog zes jaar door. Voordelen om deel te nemen aan de provinciale aanbesteding zijn:

- Een grootschalige concessie is aantrekkelijker voor inschrijvers dan een concessie in enkel de gemeente Drimmelen. Een groter concessiegebied draagt bij aan een beter aanbod in kwaliteit en prijs. Dit komt ten goede van de inwoners en gebruikers van de laadpalen in onze gemeente
- De verplichtingen zijn beperkt, de ruimte bij uitvoering voldoende. De aanbesteding voorziet in een proactieve uitrol van tenminste 4500 laadpunten in de twee provincies.
- Bij de daadwerkelijke locatiekeuze en plaatsing van laadpunten blijft de gemeente een leidende rol spelen. Wij zijn immers bevoegd gezag voor het nemen van bijbehorend verkeersbesluit. De gemeente behoudt daarmee voldoende regie op de locatiekeuze.
- Het plaatsen van laadpalen binnen de concessie (categorie proactief en paal volgt auto) is voor de gemeente gratis.
- Het plaatsen van een (extra) laadpaal in opdracht van de gemeente welke niet in de categorie proactief of paal volgt auto valt kost de gemeente geld als blijkt dat het gebruik aan deze laadpaal na één jaar minder is dan 2.000 kWh (per 2 laadpunten).
- Deze vorm van samenwerking vraagt relatief weinig ambtelijke capaciteit.

4.4 Plaatsingsstrategie

Onze plaatsingsstrategie is gebaseerd op **laadzekerheid**. De precieze hoeveelheid benodigde laadpunten laat zich namelijk moeilijk voorspellen. Dat kan door (1) de laaddruk actief te monitoren en/of (2) het proactief plaatsen van laadinfrastructuur op basis van prognoses. Aantallen worden gebruikt als indicatie maar niet als exacte streefgetallen.

Onze plaatsingsstrategie voor publieke laadpunten gaat uit van de **proactieve data-gedreven** uitrol in het kader van de onder 4.3 genoemde concessie. Daarnaast blijft het mogelijk om aanvragen in te dienen voor de plaatsing van laadinfrastructuur, ofwel de **vraag gestuurde aanpak**.

Een belangrijke reden voor de keuze voor een proactieve uitrol is dat met de groei van het aantal elektrische voertuigen en de opkomst van de tweedehands markt het de verwachting is dat vraaggestuurde plaatsing alleen niet langer voldoet vanwege de lange doorlooptijden.

Om het groeiend aantal aanvragen voor te zijn, werken wij met elkaar (gemeente, Vattenfall, Enexis en de provincies Noord-Brabant en Limburg) aan een proactieve uitrol. Doelgroepen bij de proactieve uitrol zijn bewoners, bezoekers en forenzen. De proactieve uitrolstrategie bestaat uit een prognosekaart en vervolgens een vertaling in een plankaart opgesteld door Vattenfall. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van openbare data en specifieke informatie (bomenregister, gronden in eigendom, gemeentelijk beleid etc.) aangeleverd door de gemeente. De prognosekaarten geven de potentiële toekomstige behoefte aan laadpalen weer; hoe donkerder het vlak, hoe hoger de verwachte behoefte.

In de plankaarten worden op 'stoeptegelniveau' de laadpalen ingetekend. Deze plankaarten worden in fases opgesteld. Fase 1 betrof 11 laadpalen. Deze palen worden in 2021 en 2022 geplaatst. Vervolgens de laadpunten voor fase 2 (22 stuks) die in 2023 en 2024 worden geplaatst. Een overzicht van de prognose en de geplande laadpalen (donkergroen en lichtgroen) en de bestaande laadpalen (paars) ziet u op pagina 36 per kern.

Ontwikkelingen worden per laadtype of laadlocatie benaderd. Laadinfrastructuur kan waar mogelijk door meerdere modaliteiten gebruikt worden (bijv. bestelvoertuig of e-truck aan een 22 kW lader voor personenvoertuigen) en dit dubbelgebruik komt van pas in de eerste fase(n) van de transitie naar volledig elektrische voertuigen.

Naast de vraaggestuurde plaatsing en de proactieve datagedreven plaatsing willen we ook laadpunten kunnen realiseren op plekken waar bewoners of forenzen geen aanvraag kunnen doen, zoals toeristische locaties en bushaltes. Daarmee faciliteren we bezoekers van onze gemeente

4.5 Participatie

Gemeente Drimmelen vindt het belangrijk dat inwoners goed geïnformeerd zijn over ontwikkelingen in hun omgeving. Voorafgaand aan de proactieve uitrol fase 1 hebben we alle bewonersgroepen gevraagd input te leveren voor gewenste locaties van publieke laadpalen. Deze input gebruiken we om de voorstellen van Vattenfall te toetsen.

Voordat we daadwerkelijk verkeersbesluiten maken voor de verschillende locaties, maken we bekend aan welke locaties we denken voor nieuwe laadpalen. Hierop kunnen inwoners reageren. Pas daarna starten we de formele procedure met een verkeersbesluit, waar overigens ook nog bezwaar tegen op staat.

Inwoners krijgen een adviserende (individuele bewoners) / coproducerende (bewonersgroepen) rol bij de realisatie van publieke laadpunten in en nabij woonwijken.

5 Gebruikersgroepen

5.1 Bouwblokken met richting voor gemeentelijk beleid

Niet alle voertuigtypen doorlopen de transitie naar elektrificatie gelijktijdig. Personenvervoer en OV-busvervoer groeien de afgelopen jaren al erg snel en dit zal doorzetten. Hier komen op korte termijn de elektrische bestelvoertuigen bij. Pas na een aantal jaar zal de groei van elektrische vrachtauto's zich aandienen. Dat geeft onderstaande tijdlijn:



Dit document richt zich op plaatsingscriteria voor publieke laadinfrastructuur voor met name elektrische personenauto's. Elektrische personenauto's vormen veruit de grootste categorie van elektrische voertuigen en hier is de komende jaren de grootste groei in te verwachten. Daarnaast richten we ons op dit moment op de elektrische fiets en elektrisch openbaar vervoer. Voor de gebruikersgroepen die we nu niet meenemen geldt dat we de ontwikkelingen volgen en indien nodig onze uitvoeringsstrategie en ons beleid aanpassen.

De grootste rol van de gemeente ligt bij de **publieke laadinfrastructuur**. Toch is het goed om ook beleid te vormen voor andere vormen van laden. Door zoveel mogelijk gebruik te maken van andere vormen van laden voorkom je extra parkeerdruk in de openbare ruimte. Met de bouwblokken uit onderstaand schema is hier naar wens van de gemeente extra invulling aan te geven.

Laadlocatie → Doelgroep	Privaat 	Semipubliek 	Publiek 	Snelladen 
Personenvervoer	Geef thuisladen dominante plek in EV-beleid	Stimuleer en informeer bedrijven over plaatsing	Verken clusteropties, betrek doelgroepen en bewoners	Bepaal nut en noodzaak, stel kaders op voor snelladen in OR
Stadslogistiek < 3,5t	Geef thuisladen dominante plek in EV-beleid		Zorg voor actieve monitoring laaddruk en parkeerruimte	Bepaal nut en noodzaak, stel kaders op voor snelladen in OR
Stadslogistiek >3,5t			Wijs laadlocaties aan bij ambities voor ZES	Reactief handelen, faciliteer als netwerkbehoefte bestaat
Vrachtvervoer >3,5t	• Geen trekkersrol voor nationale en internationale distributie • Pilots faciliteren indien initiatief door marktpartij zich aandient			
Doelgroepenvervoer	Geef thuisladen een dominante plek in EV-beleid		Verken clusteropties, betrek doelgroepen, evt. reserveren laadplek	Bepaal nut en noodzaak, evt. realisatie basisvoorziening in landelijke gemeenten
OV-bussen	• Aandacht besteden aan locaties bij starten concessie(s) • Zowel opportunity charging als overnight charging toestaan			

5.2 Personenauto's

De ontwikkelingen met betrekking tot elektrische personenauto's lopen voorop. Daarom zijn alle typen laadinfra hiervoor relevant.

5.2.1 Privaat laden

Hier betreft het laden op eigen terrein bij woningen. De gemeente heeft belang bij meer laden op eigen terrein: daardoor zijn immers minder publieke laadpunten nodig. Voor huishoudens die parkeren op eigen terrein via bijvoorbeeld een VvE (Vereniging van Eigenaren) is realisatie van een laadpunt vaak niet mogelijk door hoge kosten en VvE's die hiervoor geen toestemming geven.

Keuzes rondom dit type van laden:

- We maken gebruik van de *ladder van laden* (eerst privé, dan semipubliek, tot slot publiek): uitgangspunt is dat iemand die op eigen terrein kan parkeren, daar ook gaat laden en zelf voor een laadpunt zorgt. Diegene kan kortom geen openbare laadpaal aanvragen.
- We zorgen via prijsbeleid dat thuisladen aantrekkelijker is dan laden bij publieke laadpunten (gemeenten die deelnemen aan de gezamenlijke provinciale aanbesteding worden hierin gefaciliteerd).
- We bieden hulp aan inwoners door ze naar een CPO (Charge Point Operator, oftewel laadpaalexploitant) te verwijzen (bijvoorbeeld Vattenfall als onze contractpartij). Hiertoe houden we de projectpagina op onze website over elektrisch rijden actueel.
- We werken, onder voorwaarden mee, aan Verlengd Private Aansluitingen. De kosten hiervoor zijn voor de aanvrager.
- We attenderen VvE's op de (komende) landelijke subsidie voor laadinfrastructuur voor VvE's. VvE's met meer dan 10 appartementen kunnen gebruikmaken van een lening uit een landelijk fonds om laadpalen te financieren.

5.2.2 Semipubliek laden

Hierbij gaat het om laden bij bedrijven, winkels of horeca. De gemeente heeft belang bij efficiënt dubbelgebruik van semipublieke laadpunten om zowel werknemers / bezoekers (overdag) als bewoners ('s nachts) te laten laden. Dit beperkt de druk op de openbare ruimte. Bedrijven en ondernemers overzien niet altijd de impact en beschikken soms niet over de benodigde kennis om laadpunten te realiseren. Hierdoor blijft de ontwikkeling achter.

Keuzes rondom dit type van laden:

- We brengen in kaart op welke locaties in de gemeente semipublieke laadpunten aanwezig zijn. Van deze locaties bekijken we welke locaties interessant kunnen zijn voor meervoudig gebruik. Met die eigenaren gaan we actief in gesprek om te onderzoeken of het openstellen voor andere gebruikers een optie is.
- We zorgen dat bedrijven informatie krijgen over het realiseren en inpassen van laadpunten.
- We stimuleren meervoudig gebruik van semipublieke laadpunten, bijvoorbeeld via een financiële bijdrage of in combinatie met stimulering van andere duurzaamheidsmaatregelen bij bedrijven zoals Zon op Dak.

5.2.3 Publiek laden

Publiek laden is per definitie een zaak voor de gemeente. Immers, als eigenaar en beheerder van de openbare ruimte is de gemeente altijd betrokken bij het plaatsen van publieke laadpunten. Daarnaast is de gemeente bevoegd gezag voor het nemen van het verkeersbesluit om parkeervakken te bestemmen voor het opladen van elektrische voertuigen.

Keuzes rondom dit type van laden:

- Voor inwoners en bezoekers die elektrisch rijden en geen toegang hebben tot een privaat dan wel semipubliek laadpunt, zetten we in op voldoende publieke laadpunten verspreid over de gemeente.
- We verkennen de mogelijkheden voor clustering van laadpunten in laadpleinen: dat vergroot de vindbaarheid voor elektrische rijders en verkleint de impact op de omgeving. Wel dient een afweging gemaakt te worden met het mogelijk nadeel voor de gebruiker; die moet mogelijk verder lopen naar een laadpunt vanaf zijn woning.
- We betrekken bewoners bij de zoektocht naar geschikte locaties (zie paragraaf 4.5 participatie).
- We stellen plankaarten op voor toekomstige locaties (gemeenten die deelnemen aan de gezamenlijke provinciale aanbesteding worden hierin gefaciliteerd) en leggen deze voor aan relevante afdelingen binnen de gemeente en bewonersgroepen.
- We faciliteren gereserveerde laadlocaties voor specifieke doelgroepen zoals deelauto's, taxi's, gehandicapten. We doen dit niet proactief maar reactief (na aanvraag).
- Bij planvorming adviseren we al rekening te houden met de aanleg van laadinfrastructuur. Bij woningbouwontwikkelingen met meer dan 15 woningen leggen we in de anterieure overeenkomst vast dat minimaal één laadpaal (met twee laadpunten) in de openbare ruimte wordt gerealiseerd.
- Bij recreatieve voorzieningen zoals onze havens realiseren we in overleg met onze ondernemers proactief meerdere laadpunten, bij voorkeur bij elkaar in de vorm van laadpleinen. Indien deze niet al voorzien zijn vanuit de proactieve uitrol uit de aanbesteding, worden deze laadpalen gezien als strategische palen. Als in het tweede volledige jaar het verbruik bij een strategische laadpaal minder dan 2000 kWh betreft zitten er kosten aan verbonden van € 1.500 per paal.

5.2.4 Snelladen

Dit betreft (semi)publiek snelladen langs bijvoorbeeld Rijkswegen en provinciale wegen, bij horeca, scholen etc. Een gemeente kan richtinggevend beleid voeren op snellaadlocaties, door bijvoorbeeld potentiële locaties aan te wijzen (in overleg met de netbeheerder). Deze rol is aan de orde als gemeenten elektrificatie van verschillende doelgroepen zoals taxi's en doelgroepenvervoer willen versnellen. Bij een reactieve aanpak blijft de rol van de gemeente beperkt tot het verlenen van relevante vergunningen en ontheffingen en het nemen van verkeersbesluiten. Een groot deel van de snellaadlocaties wordt buiten de openbare ruimte gerealiseerd (bijvoorbeeld bij tankstations en restaurants). Op dit moment wordt dit actief opgepakt door de markt en is de rol van de gemeente dus beperkt.

Keuzes rondom dit type van laden:

- We stellen kaders op waaraan snelladen in de openbare ruimte moet voldoen.
- We werken een aanpak uit voor realisatie van snelladers in de gemeente om de verschillende doelgroepen zoals taxi's en WMO-vervoer te kunnen bedienen. We bepalen hiervoor mogelijke locaties en gaan in gesprek met de doelgroep, de netbeheerder en met logische locaties zoals tankstationhouders.
- *we zetten in op snellaadpunten op strategische locaties binnen de gemeente en/of snellaadpunten langs de uitvalswegen, te beginnen met de Hubs.*

5.3 OV-bussen

Bij OV-bussen wordt er over opportunity charging en overnight charging gesproken. Opportunity charging betekent snelladen onderweg, bij bushaltes / -stations. Overnight

charging betreft het 's nachts laden op een station of depot. Bij het laden op de depots heeft de gemeente geen rol. Deze bevinden zich buiten de openbare ruimte.

Laden met snelladers in de openbare ruimte kent grote inpassingsvraagstukken en daar heeft de gemeente wel een rol.

Keuzes rondom dit type van laden:

- We faciliteren de vervoerder bij de realisatie van laadinfrastructuur in de openbare ruimte indien daar behoefte aan is. We maken afspraken over de planning, kosten en verantwoordelijkheden. Halte gemeentehuis Made is hiervoor in beeld bij de provincie en Arriva.
- We ambiëren standaardisatie van laadinfrastructuur voor elektrische bussen.

5.4 Extra: fietsen

Elektrische fietsen kunnen worden geladen met een 230 volt-aansluiting en kunnen door de uitneembare accu's makkelijk thuis worden geladen. Oftewel, voor de doelgroep bewoners hoeven we geen publieke laadpunten te realiseren.

Wel zien we een toenemende behoefte aan fietslaadpunten op strategische locaties, zoals bushaltes, toeristische locaties, restaurants, zwembaden, sportaccommodaties, buurthuizen en sportvelden voor bewoners, forenzen en recreanten. Deze laadbehoefte moet waar mogelijk ingevuld worden met private en semipublieke fietslaadpunten. Diverse ondernemers voorzien reeds in dergelijke oplaadpunten. Om zowel het fietsgebruik als bezoek te stimuleren, willen we, in een eenmalig project, het aantal laadpunten voor fietsen bij horeca-ondernemers, zwembaden, buurthuizen, sportaccommodatie en sportvelden fors uitbreiden. Dit doen we door zelf opdracht te geven aan een elektricien voor het realiseren van 40 waterdichte stopcontacten aan de buitengevel van een ondernemer. De gemeente in samenwerking met onder andere ondernemers maken een lijst met mogelijke locaties voor oplaadpunten. De stroomkosten zijn voor de ondernemer. De gemeente betaalt de kosten voor het plaatsen van waterdichte (buiten)stopcontacten. De kosten voor 40 oplaadpunten worden geschat op € 4.000.

Ook zetten we in op enkele publieke fietslaadpunten bij in ieder geval de mobiliteits Hubs⁴ en bij het fietspontje in Terheijden.

⁴ In onze gemeente zijn drie haltes in beeld voor omvorming tot een Hub: de haltes gemeentehuis Made, kruispunt Wagenberg en station Lage Zwaluwe.

6 Uitvoering en organisatie

6.1 Samenwerking en afstemming

Om de doelen uit onze uitvoeringsstrategie te behalen, werken we samen met verschillende partners, zoals de NAL-samenwerkingsregio Zuid, een samenwerkingsverband tussen provincies Noord-Brabant en Limburg en de netbeheerders. De samenwerkingsregio ondersteunt gemeenten bij de uitrol van laadinfrastructuur, onder andere door het delen van kennis en het organiseren van aanbestedingen voor laadpalen in de publieke ruimte. Daarnaast zijn de bewoners, netbeheerder en de (markt)partijen die de laadinfrastructuur plaatsen en beheren, belangrijke partijen waar we mee samenwerken en afstemmen.

6.2 Gemeentelijke organisatie

Het bestuurlijk opdrachtgeverschap voor de realisatie van publieke oplaadinfrastructuur voor elektrische voertuigen ligt in beginsel bij het college van Burgemeester & Wethouders. Het college heeft de provincie gemandateerd om een concessie te gunnen aan een marktpartij die zorgdraagt voor de plaatsing en exploitatie van publieke laadinfrastructuur.

Op ambtelijk niveau is afdeling Openbare Werken, taakveld Verkeer, belast met de uitvoering van de uitrol van openbare laadinfrastructuur, waaronder de goedkeuring van nieuwe locaties, het nemen van verkeerbesluiten en eventueel benodigde participatie. *De opschaling van laadinfrastructuur vraagt om het vergroten van de uitvoeringskracht en het verder professionaliseren van het werkproces.* Ook is het belangrijk dat het onderwerp structureel aandacht krijgt bij meerdere gemeentelijke taakvelden, die op de hoogte zijn van elkaars werk en visie, zoals duurzaamheid, ruimtelijke ordening, economische zaken, toerisme. Voor een deel is dit geborgd binnen het Programma Duurzaamheid.

6.3 Monitoring

Monitoring levert waardevolle inzichten op over de verschuiving van brandstofvoertuigen naar elektrisch, het gebruik van de laadinfrastructuur, de afname van stroom en de aantallen voertuigen. Het is van belang dat we als gemeente eigenaar zijn van de gebruiksdata van de laadpunten in de publieke ruimte. Deze gebruiksdata wordt geleverd door de CPO en benutten we om samen met NAL-samenwerkingsregio Zuid de monitoring verder invulling te geven. Op deze manier kunnen we de ontwikkeling van elektrisch vervoer en het laadnetwerk volgen en waar wenselijk bijsturen.

6.4 Financiële kaders

Op basis van de huidige markt is de verwachting dat de plaatsing van reguliere laadinfrastructuur voor personenauto's grotendeels kan worden uitgevoerd zonder financiële bijdrage van de gemeente. Voor de strategische plaatsing van publieke laadpunten is het wel nodig budget te reserveren (prijspeil 2023: € 1.500 per paal). Strategische plaatsing is plaatsing zonder aanvragen van e-rijders, op strategische locaties zoals winkelgebieden / toeristische locaties.

Ook is budget nodig voor de versnelde uitrol van laadpunten voor elektrische fietsen (€ 4.000), en eventueel snellaadpunten. We verwachten met een eenmalig budget van € 10.000 een aantal mooie stappen te kunnen zetten in het verduurzamen van onze mobiliteit.

Daarnaast vraagt de uitrol van laadinfrastructuur en de uitvoering van dit document ambtelijke capaciteit. Voor reguliere laadpalen die we op aanvraag plaatsen, gaan we uit van een ambtelijke capaciteitsbijdrage van acht uur per laadpaal. Dit is bestemd voor

onder meer het nemen van het verkeersbesluit en het proces van afstemming en plaatsing. Op mobiliteit is 1,3 fte beschikbaar, verspreid over een medewerker en een beleidsmedewerker, die samen alle voorkomende werkzaamheden op verkeersgebied doen.

BIJLAGE I Plaatsingscriteria

1 Inleiding

Om onze klimaatdoelen te halen is het nodig dat ook ons vervoer verduurzaamt. Elektrisch vervoer draagt hieraan bij. In het regeerakkoord en het Klimaatakkoord staat dat uiterlijk in 2030 alle nieuwe auto's emissieloos moeten zijn. Voor een belangrijk deel zullen dat batterij-elektrische auto's zijn. Volgens prognoses uit het Klimaatakkoord en de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) zijn in 2030 landelijk naar schatting 1,7 miljoen laadpunten nodig voor personenauto's. Voor de gemeente Drimmelen is de prognose 172 laadpunten in 2025, 521 laadpunten in 2030, en 1219 laadpunten in 2035, ten opzichte van 70 laadpunten nu. De opgave is echter breder dan personenauto's. We verwachten ook een toename van het aantal elektrische bussen, doelgroepenvervoer, bestelauto's, trucks, mobiele werktuigen, etc. Dat vraagt om een forse uitbreiding van het aantal laadpunten en een slim, dekkend, toegankelijk en betaalbaar laadnetwerk. Een grote opgave die impact heeft op de openbare ruimte en op het elektriciteitsnet. In de Integrale uitvoeringsstrategie is uitgewerkt hoe de laadinfrastructuur wordt ingepast binnen het ruimtelijke, mobiliteits- en energiebeleid.

1.1 Doel en scope document

De plaatsingscriteria is een uitwerking van de keuzes die in de integrale uitvoeringsstrategie staan. Het beschrijft hoe we hier invulling aan gaan geven. De plaatsingscriteria richt zich op de uitrol van laadinfrastructuur voor de gebruikersgroep personenauto's (bewoners en bezoekers) en helpt de gemeente bij de uitvoering.

Voor personenauto's is op dit moment al een grote behoefte aan laadpunten en verwachten we een sterke toename. Voor andere gebruikersgroepen volgen we de ontwikkelingen en indien nodig passen we onze uitvoeringsstrategie en plaatsingscriteria hierop aan. Omdat de ontwikkelingen op het gebied van elektrisch vervoer en laadinfrastructuur snel gaan, actualiseren we de uitvoeringsstrategie en plaatsingscriteria in ieder geval na twee jaar.

2 Plaatsingsstrategie

2.1 *Private, semipublieke, publieke laadpunten*

Als gemeente hanteren we het uitgangspunt dat e-rijders zoveel mogelijk laden op privaat en semipubliek terrein. Alleen voor e-rijders die daar geen mogelijkheid voor hebben, voorziet de gemeente in laadvoorzieningen in de publieke ruimte.

Ten aanzien van het bijplaatsen van publieke laadpunten geldt daarmee het volgende:

- **Proactieve plaatsing:** in de concessie voor publieke laadpunten is een proactieve uitrolstrategie het uitgangspunt. 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. 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.
- **Paal volgt auto:** een aanvraag kan gedaan worden door de EV-rijder zelf, de gemeente of een forens. Een forens kan enkel een laadpunt aanvragen als deze werkt op een locatie waar geen mogelijkheid is om op eigen terrein een laadvoorziening te realiseren, minimaal 20 uur per week werkzaam is op de aanvraaglocatie, met het voertuig minimaal 50 kilometer elektrisch kan worden gereden en de forens buiten een straal van 15 kilometer van zijn werklocatie woont.
- **Strategische plaatsing:** de gemeente kan de plaatsing van laadpunten aanwijzen aan de concessiehouder.

2.2 *Soorten laadinfrastructuur*

We maken onderscheid tussen reguliere laadpunten en snellaadpunten.

Reguliere laadpunten

De gemeente heeft een verantwoordelijkheid in de uitrol van reguliere publieke laadpunten. Deze laadpunten met een vermogen tot 22 kW plaatsen we als losse palen en in de vorm van laadpleinen.

Snellaadpunten

Snellaadpunten met vermogens boven de 22 kW zien we niet als een vervanger van een regulier laadpunt maar:

- als een soort vangnet voor het reguliere netwerk, als regulier laden niet mogelijk is;
- als een laadvoorziening voor bepaalde gebruikersgroepen als taxi's en doelgroepenvervoer die een snellaadbehoefte hebben;
- als een laadvoorziening op locaties met veel bezoekers waar de verblijfsduur kort is, zoals bij toeristische attracties;
- als laadvoorziening voor een toenemend aantal deelauto's in de gemeente.

3. Realisatie openbaar laden Fase B2

De regionale aanbesteding hanteert bij het plaatsen van publieke laadpunten de volgende basisprincipes:

1. Proactieve uitrol – dit vormt het primaire uitrol proces waardoor er een dekkend laadnetwerk ontstaat, aanvullend op de bestaande laadpalen.
2. Op aanvraag (paal volgt auto) – het geeft de gemeente de mogelijkheid om vraag gestuurd laadpunten bij te plaatsen.
3. In opdracht van gemeente – dit vormt een uitzonderingsoptie voor bijplaatsing van bijzondere palen (zoals die voor deelauto's).

Een laadpaal bestaat binnen deze concessie uit twee laadpunten. De uitrol bestaat uit drie categorieën:

3.1 Proactieve plaatsing en uitrol op basis van plankaarten

Er wordt een uitrolstrategie opgesteld door de CPO (Vattenfall) voor het proactief plaatsen van minimaal 2.000 laadpunten in Noord-Brabant en minimaal 2.500 in Limburg. De uitrolstrategie bestaat uit een plankaart en uitrolplanning. De plankaart bevat een overzicht van de locaties waar de inschrijver de publieke laadpalen wenst te plaatsen. De uitrolplanning bevat een tijdsplanning voor wanneer de laadpaal geplaatst wordt.

Concessiehouder krijgt een potentiekaart door ElaadNL opgesteld waarin per gemeente op buurtniveau de potentie voor het plaatsen van laadpunten wordt weergegeven. Gemeenten die al een plankaart hebben opgesteld voor laadpunten, leveren deze ook aan de CPO aan. De gemeenten, provincie en netbeheerder Enexis beoordelen het uitrolplan opgesteld door de CPO en dienen hier mee in te stemmen en akkoord op te geven op basis van vooraf opgestelde plaatsingscriteria. Hierbij wordt gestreefd naar een gezamenlijke en integrale reactie. 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.

Bij de oplevering van de plankaart door de CPO spant de gemeente zich in om de benodigde verkeersbesluiten te nemen om de uitrolplanning haalbaar te maken. 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 CPO draagt zorg voor plaatsing van een flessenhalspaal met bebording, conform de hiervoor geldende voorschriften, tenzij de gemeente nadrukkelijk aangeeft zelf zorg te dragen voor de bebording. Het staat de gemeente vrij om ook markeringen toe te passen; deze zijn geen onderdeel van de opdracht.

Omdat deze proactieve manier van uitrollen nieuw en innovatief is, bieden de provincies extra financiële zekerheid voor de CPO, zodat ook op minder rendabele locaties laadpunten worden geplaatst. Indien een laadpaal in het tweede volledige jaar na plaatsing een verbruik heeft van minder dan 2.000 kWh, ontvangt de CPO een vergoeding (in de vorm van een subsidie) van €1.000,- per laadpaal tot een maximum van 843 laadpalen.

Om annuleringskosten te voorkomen is het raadzaam om jaarlijks met de CPO de uitrolplanning en de daarmee gepaarde aangevraagde aansluitingen te evalueren.

3.2 Paal volgt auto

Om te borgen dat een elektrische rijder (zonder de mogelijkheid op eigen terrein te kunnen laden) kan laden, wordt deze categorie toegepast. De CPO dient mee te werken aan het plaatsen van een publieke laadpaal binnen een reële loopafstand van 300 meter tot het

woon- of werkadres. Dit geldt ook wanneer er wel een bestaande publieke laadpaal aanwezig is, maar deze een intensief gebruik van meer dan 3.500 kWh per jaar heeft (of een jaar elke maand meer dan 5 unieke gebruikers). Plaatsing van een laadpaal op basis van 'Paal volgt auto' vindt kosteloos plaats.

3.3 Overige en strategische laadpalen

Onder deze categorie valt elke willekeurige locatie in de publieke ruimte waar de gemeente een laadpaal wenst te plaatsen. CPO 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 een bedrag van €1.500,- uit te keren aan de CPO indien het verbruik van de laadpaal in het tweede volledige jaar na plaatsing minder is dan 2.000 kWh.

3.4 Voorwaarden plaatsen van laadpalen Fase B2

De CPO heeft de verplichting een laadpaal te realiseren indien aan de volgende voorwaarden is voldaan:

- I. Aantoonbare behoefte door een aanvraag van een bewoner of forens (minimaal 20 uur per week werkzaam op de aanvraaglocatie) die een elektrisch voertuig in bezit of in gebruik heeft dan wel krijgt. Met dit elektrische voertuig kan minimaal 50 km (conform WLTP-meetmethode) elektrisch worden gereden.
- II. Indien er op loopafstand van circa 300 meter al een laadpaal aanwezig is, wordt aan de hand van het gebruik bepaald of een extra laadpaal noodzakelijk is.
- III. De aanvrager beschikt niet over een eigen terrein waarop een elektrische auto middels een eigen aan te brengen laadvoorziening kan worden opgeladen.
- IV. Indien een gemeente een vaste standplaats aanvraagt voor een deelauto-concept, dient de CPO 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.

De laadpaal wordt standaard geleverd in de huisstijlkleur grijs RAL9007 en alle bestickering in grijs tint. De gemeente mag, in overleg, tegen meerkosten kiezen voor een afwijkende kleur. De meerkosten per laadpaal bedragen € 300,-.

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

- I. Componenten van de laadpaal dienen altijd bereikbaar te zijn:
 - Het serviceluis inclusief cilinderslot;
 - De RFID-reader;
 - De sockets.
- II. Bij plaatsing op een trottoir dient minimaal 90 cm vrije doorgangruimte op het trottoir aanwezig te zijn.
- III. Bij haaks parkeren achter de trottoirband is 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 harp 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.

4. Taken en verantwoordelijkheden gemeenten (Fase B2)

Binnen de aanbesteding zijn verschillende verantwoordelijkheden voor zowel de concessienemer als de concessiehouder opgenomen. De aanbestedende dienst zal optreden als contractmanager, maar voor de daadwerkelijke realisatie van de laadpalen en om de aanbesteding tot een succes te maken is een belangrijke rol voor de gemeenten weggelegd.

Wij attenderen u graag op het feit dat de Klimaatakkoord opgave (zoals omschreven in de Nationale Agenda Laadinfrastructuur) verder gaat dan deze aanbesteding.

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 gedurende de uitrolperiode.
- De gemeente neemt voor de plaatsing van de laadpaal een verkeersbesluit voor twee parkeervakken. Daarnaast spant de gemeente zich in voor het nemen van verkeersbesluiten voor meerdere laadpalen tegelijk.
- 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.
- De CPO dient zorg te dragen voor plaatsing van een flessenhalspaal met bebording, conform de hiervoor geldende voorschriften, tenzij gemeenten nadrukkelijk aangeven zelf zorg te dragen voor de bebording.
- Het staat de gemeente vrij om ook markeringen toe te passen; deze zijn geen onderdeel van de opdracht.
- De gemeente zal geen leges kosten in rekening brengen bij de CPO 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 CPO verloopt.
- De contactpersoon heeft voldoende tijd en capaciteit om een actieve bijdrage te leveren aan het proces rondom de locatiebepaling.

4.2 Categorie 1: Proactieve plaatsing en uitrol op basis van plankaarten

De CPO 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 gemeenten 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 CPO mogelijk te maken als deze hiervoor het initiatief neemt.
- De gemeente beoordeelt de uitrolstrategie die door de CPO 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 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 CPO en goedkeuring vanuit de gemeente, spant de gemeente zich in om de benodigde verkeersbesluiten te nemen om de uitrolplanning haalbaar te maken.
- Gemeente neemt een enkel verkeersbesluit op voor alle laadpalen die opgenomen zijn in de plankaart en uitrolplanning.
- De gemeente conformeert zich aan het aantal laadpalen dat in de plankaart en uitrolplanning uitrolstrategie door de CPO 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.

4.3 Categorie 2: Paal volgt auto

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

- De gemeente richt zijn communicatiekanalen zo in dat de elektrische rijder een aanvraag kan doen via het inschrijfportal van de CPO.
- De gemeente besluit binnen 10 werkdagen na ontvangst over het al dan niet goedkeuren van een locatievoorstel en overlegt hierover met de CPO. Indien de gemeente het locatievoorstel goedkeurt, heeft de CPO de verplichting voor de plaatsing en exploitatie van de laadpaal tot het einde van de exploitatietermijn.
- Indien de gemeente akkoord is 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 CPO 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 CPO 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 CPO in overleg over het vervolg.

4.4 Categorie 3: Overige en strategische laadpalen

Naast de laadpalen die door de CPO geplaatst worden op basis van de uitrolstrategie en 'Paal volgt auto', kan een gemeente zelf (extra) strategische laadpalen aanvragen. De CPO 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 CPO indien het verbruik van de laadpaal in het tweede volledige jaar na plaatsing minder is dan 2.000 kWh.

5 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.

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 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;
- 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.
- Voorkeurs criteria:
- Ruimtelijk gebruik: gemeente 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.

6 Data, handhaving en evaluatie

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 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 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 gemeenteniveau. De data moet minimaal maandelijks worden geüpdatet. Binnen deze online omgeving moet minimaal inzichtelijk worden gemaakt:

- Aantal geplaatste laadpunten per gemeenten 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 aan deze informatie moet de CPO die (via de Noord-Brabant aanbesteding) het exclusieve recht heeft verworven om laadpunten bij te plaatsen de volgende gegevens aanleveren:

- 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.

Bij de invoering van een landelijk protocol of tool (bijvoorbeeld Nationaal Acces Point voor monitoring zullen CPO's meewerken met het aanleveren van de juiste complete statische en dynamische informatie, in het juiste format en volledig meewerken aan het ter beschikking stellen van deze data.

6.1 Handhaving laden

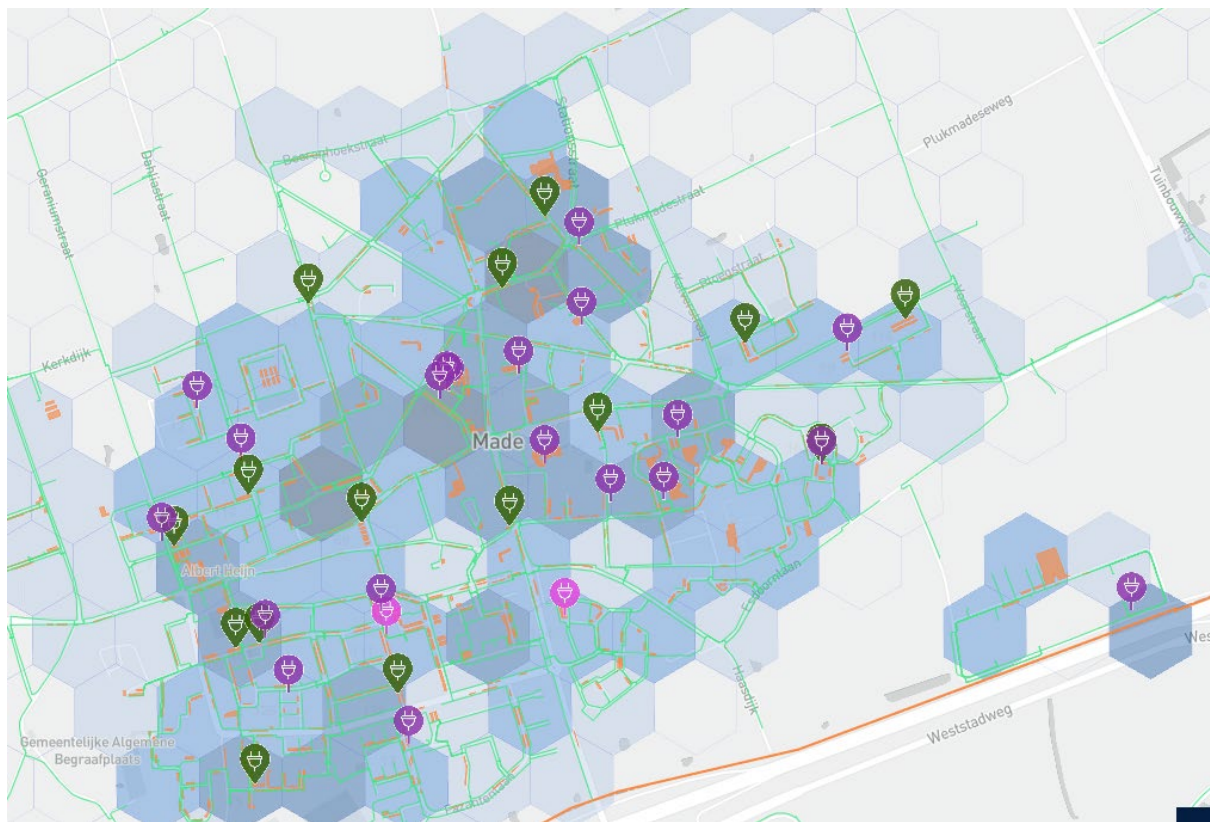
De gemeente ziet toe op het juiste gebruik van de aangewezen parkeerplaats(en) voor het laden van elektrische voertuigen en treedt indien nodig handhavend op conform het parkeerbeleid.

6.2 Evaluatie Beleid

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.

Het beleid wordt ten minste 2-jaarlijks geëvalueerd conform NAL.

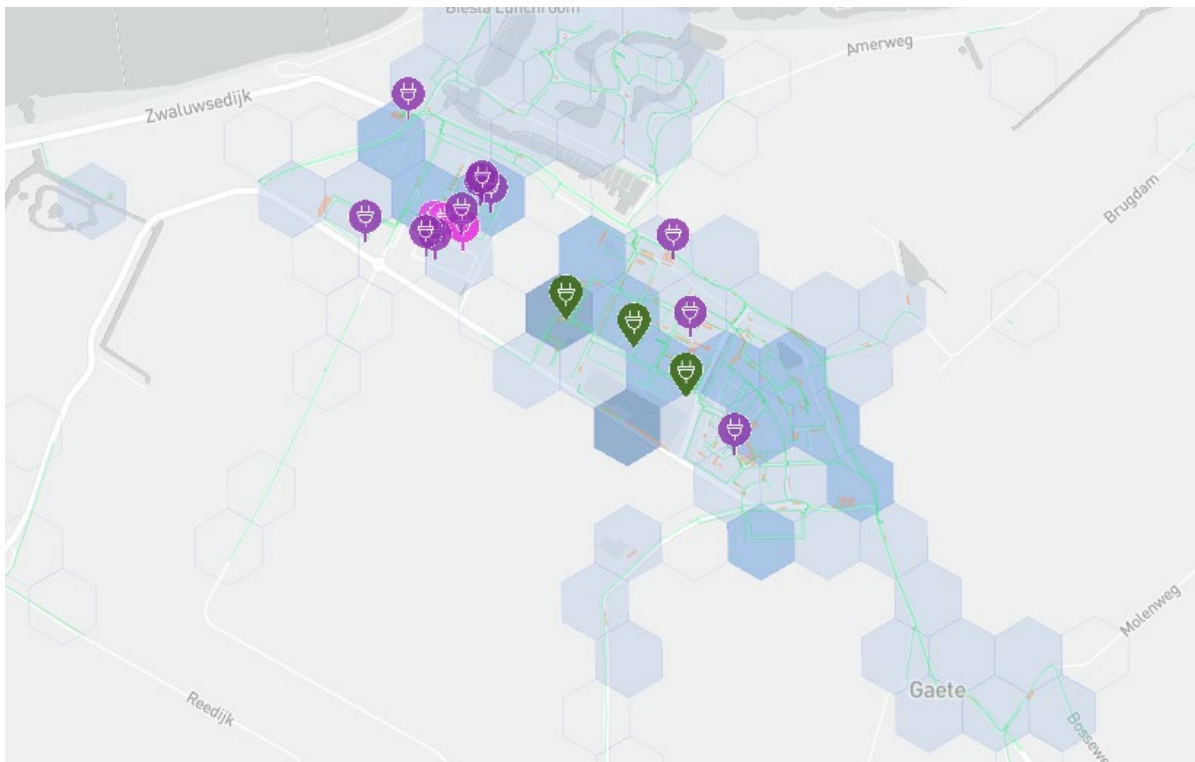
7 Prognose en bestaande laadpalen per kern.



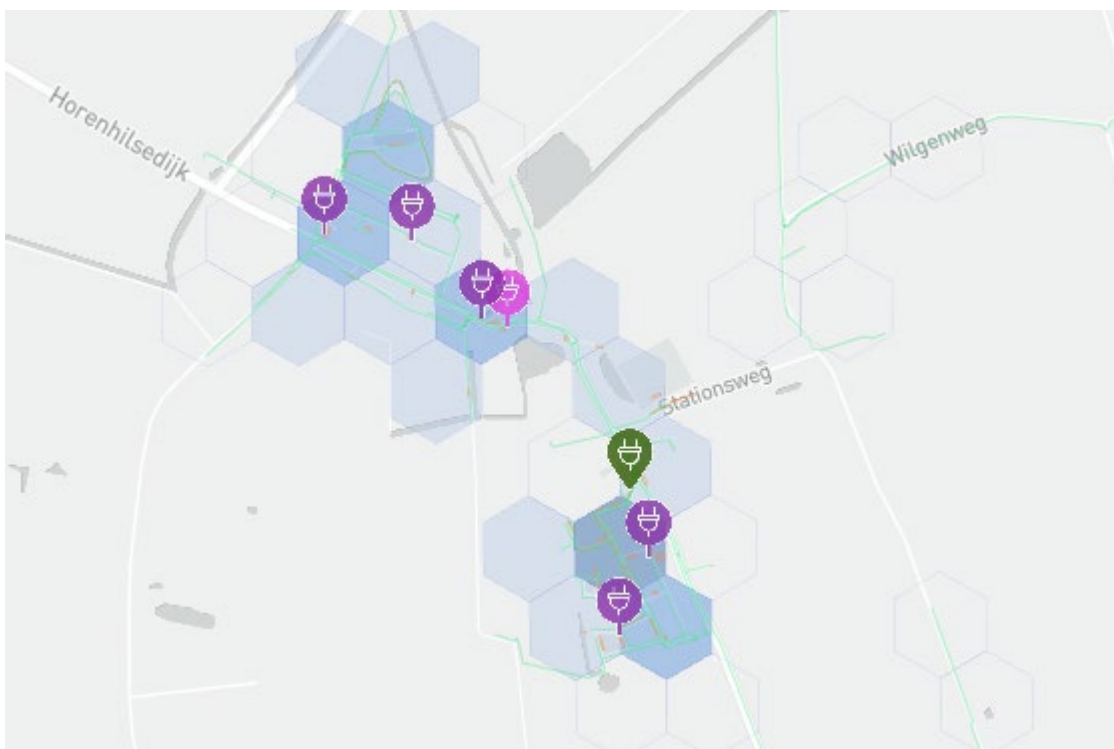
Made



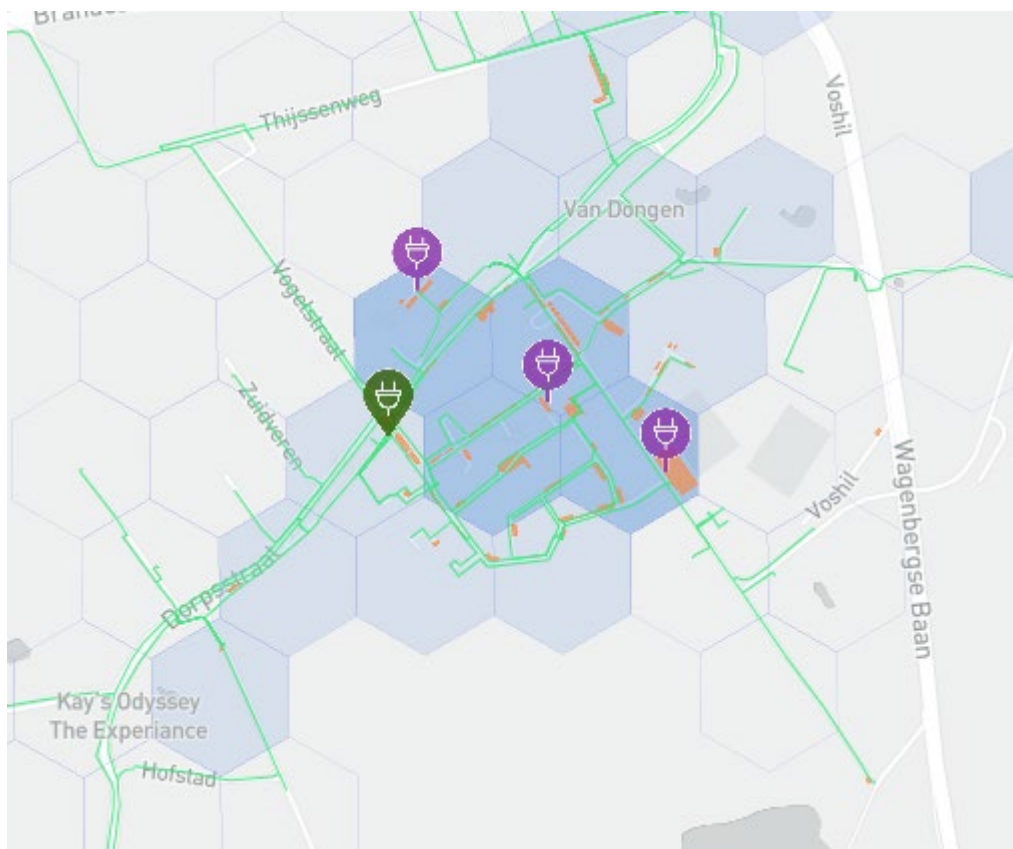
Drimmelen



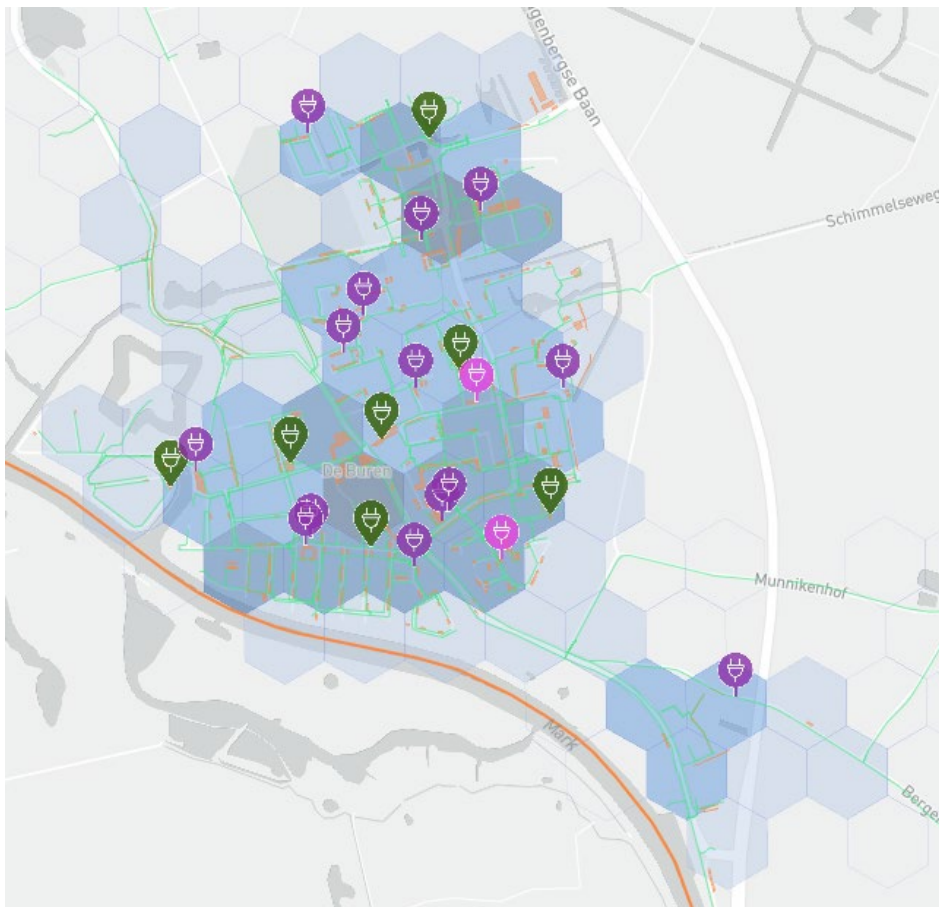
Lage Zwaluwe



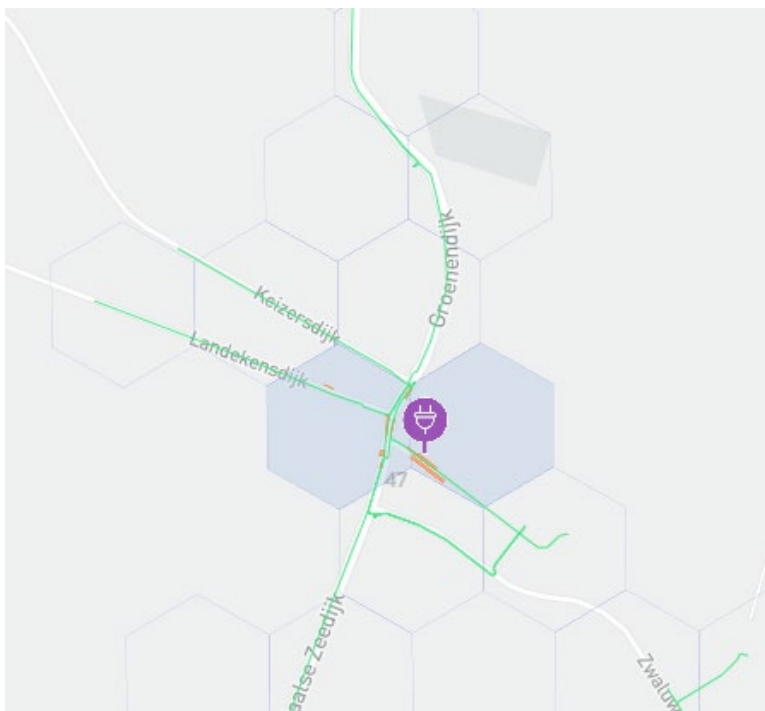
Hooge Zwaluwe



Wageningen



Terheijden



Blauwe Sluis