

# Laadinfrastructuur Land van Cuijk

## Inhoud

Begrippenlijst.....	2
1. Inleiding .....	3
2. Leeswijzer .....	3
3. Ontwikkeling van het aantal elektrische auto's .....	3
4. Rol en potentie elektrisch rijden .....	4
5. De opgave voor de regio Land van Cuijk .....	4
6. Beleidsuitgangspunten .....	4
7. Laadinfrastructuur.....	5
8. Slim Laden, de Brabantse aanpak .....	6
9. Regionale samenwerking .....	7
10. Afbakening.....	7
11. Bestaande laadpalen EVNet .....	7
12. Toezicht op de laadlocaties .....	8
13. Aanvraag en realisatieproces .....	8
14. Beleidsperiode en evaluatie .....	9
15. Kosten en financiering.....	9
Beleidsregels / spelregels.....	10

---

Opgesteld in opdracht van:	Regio Land van Cuijk
Auteur:	Jeroen van Gestel
Organisatie:	HetEnergieBureau
Datum:	December 2016

## Begrippenlijst

Regio Land van Cuijk:	De gemeenten Boxmeer, Cuijk, Grave, Mill en Sint Hubert en Sint Anthonis.
Elektrische auto:	Een motorvoertuig als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel c van de wegenverkeerswet 1994 dat bij de RDW staat geregistreerd als auto en geheel of gedeeltelijk door een elektromotor wordt aangedreven waarvoor de elektrische energie geleverd wordt door een batterij en waarvan de batterij (mede) kan worden opgeladen door middel van een voorziening buiten het voertuig.
Laadpaal:	Openbare voorziening, inclusief alle daarbij behorende en achterliggende installaties, waar een elektrische auto kan worden opgeladen. Een laadpaal kan een of meerdere oplaadpunten bevatten, heeft een vermogen van maximaal 22 kW en is aangesloten op het publieke elektriciteitsnet.
Aanvrager:	Natuurlijk of rechtspersoon, woonachtig of gevestigd in de gemeente, welke een aanvraag doet voor het plaatsen van een laadpaal in de openbare ruimte.
Opdrachtnemer:	Eigenaar/exploitant van laadpalen welke doormiddel van een samenwerking met de provincie Noord-Brabant middels een Europese aanbesteding is geselecteerd voor het plaatsen en exploiteren van laadpalen in de openbare ruimte.
Laadinfrastructuur:	Het geheel van laadpalen, snellaadstations, laadpunten etc, achterliggende installaties etc. t.b.v. het opladen van elektrische auto's.
Concessie:	De juridische wijze waarop de provincie Noord-Brabant de opdracht middels een Europese aanbesteding in de markt heeft gezet.
Laadpas:	Een pas, benodigd voor het gebruik van een laadpaal.
Interoperabiliteit:	De mogelijkheid om met een laadpas van verschillende aanbieders van laadpassen gebruik te maken van laadpalen van verschillende aanbieders van laadpalen.

## 1. Inleiding

Het aantal elektrische auto's in Nederland is de afgelopen jaren fors gestegen en dit aantal zal de komende jaren alsmear verder toenemen. Elektrisch rijden is schoon en duurzaam en levert een belangrijke bijdrage aan milieu- en duurzaamheidsdoelstellingen. De toename van het aantal elektrische auto's zorgt ook voor een toenemende vraag naar laadpalen voor het opladen van de auto's. De techniek van laden en de hiervoor benodigde infrastructuur is wezenlijk anders dan de huidige infrastructuur voor brandstofvoertuigen. Er is een noodzakelijke behoefte voor laadpalen in de openbare ruimte. Het is aan lokale overheden om hier invulling aan te geven.

De gemeenten in de regio Land van Cuijk: Boxmeer, Grave, Cuijk, Mill en Sint Hubert en Sint Anthonis willen elektrisch rijden faciliteren en stimuleren en hanteren hierbij de onderstaande beleidsaanpak.

## 2. Leeswijzer

Het eerste deel van deze beleidsnotitie beschrijft het beleid en de aanpak van de regio Land van Cuijk. Het tweede deel van deze beleidsnotitie beschrijft de concrete uitvoerings- en beleidsregels.

## 3. Ontwikkeling van het aantal elektrische auto's

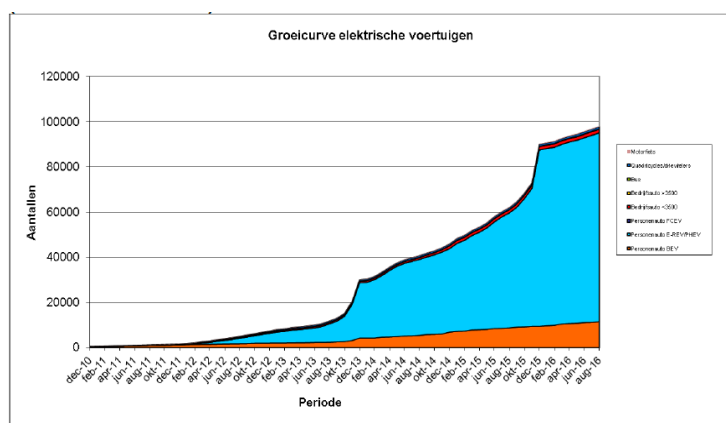
Medio 2016 reden er in Nederland ongeveer 100.000 elektrische auto's rond. Het grootste deel hiervan betreft zogenaamde hybride-voertuigen: auto's die naast een elektromotor ook een brandstofmotor hebben.

De groei van het aantal elektrische auto's wordt met name ingegeven door het stimulerende Rijksbeleid. De Rijksoverheid heeft een ambitie van 200.000 elektrische voertuigen in 2020. Door een fiscaal aantrekkelijk regime, stuurt de Rijksambitie aan op het behalen van de doelstelling van 200.000 elektrische voertuigen.

Door veranderingen in het fiscale regime wordt het voor zakelijke rijders de komende jaren minder aantrekkelijk om een hybride-auto aan te schaffen. Volledig elektrische auto's behouden echter wel het financiële voordeel en mede door de prijsontwikkelingen van elektrische auto's wordt het voor zakelijke rijders erg aantrekkelijk om een volledig elektrische auto te rijden. Naar verwachting zal de komende jaren het aantal volledig elektrische auto's dan ook fors toenemen en omdat zij geen alternatief hebben, daarmee ook de vraag naar laadpalen in de openbare ruimte.

In de 'Autobrief II' waarmee de Ministerraad in juni 2015 heeft ingestemd, wordt precies beschreven hoe de Rijksoverheid elektrische auto's tot 2020 fiscaal zal stimuleren. De provincie Noord-Brabant legt de lat nog een stuk hoger en heeft de ambitie van 100.000 elektrische voertuigen in 2020 alleen in Brabant.

De groei van het aantal elektrische auto's is niet alleen het gevolg van het fiscale belastingregime, maar ook van marktontwikkelingen. Het aanbod van elektrische auto's neemt toe, elektrische auto's worden goedkoper en de actieradius van de auto's neemt toe. Inmiddels zijn er voorspellingen die laten zien dat het aantal elektrische auto's na 2020 zeer sterk zal stijgen tot tientallen procenten van het totaal.



Figuur 1: Groen van het aantal elektrische voertuigen van december 2010 tot augustus 2016.

## 4. Rol en potentie elektrisch rijden

Een elektrische auto is schoner en zuiniger dan een auto op fossiele brandstoffen en draagt daarmee direct bij aan energie- en duurzaamheidsdoelstellingen. Er wordt minder CO<sub>2</sub> uitgestoten en er is geen lokale uitstoot. Grofweg komt in de regio Land van Cuijk ongeveer 1/3 van de totale CO<sub>2</sub>-uitstoot voor rekening van het verkeer en vervoer.

Wordt een elektrische auto geladen met 'grijze stroom' uit het stroomnet, dan stoot een elektrische auto gemiddeld al 25% minder CO<sub>2</sub> uit. Wordt de stroom duurzaam opgewekt, dan is er zelfs helemaal geen sprake meer van CO<sub>2</sub>-uitstoot.

De elektrische auto staat echter niet op zichzelf. Elektrisch vervoer zal op termijn een belangrijke of mogelijk zelfs onmisbare schakel gaan vormen in de transitie naar een duurzame energiehuishouding. De afspraken tijdens de Klimaattop in Parijs in 2015 zijn helder, landen zullen meer moeten doen om de afgesproken doelstellingen te realiseren.

Het aandeel duurzame energie in de totale energiemix zal de komende jaren toenemen. Maar toename van met name zonne- en windenergie zorgt ook voor een meer fluctuering in het elektriciteitsnet. Windturbines draaien 's nachts net zo veel en hard, maar er is op dat moment minder behoefte aan energie. En dat is juist het moment dat de meeste auto's stilstaan en elektrische auto's effectief en efficiënt geladen kunnen worden. Bovendien is het mogelijk om in geval van een tekort of op piekmomenten een deel van de opgeslagen elektriciteit in auto's terug te leveren en te benutten. Elektrische auto's vervullen hiermee een bufferfunctie in zogenaamde slimme elektriciteitsnetten waarin alles aan elkaar is gekoppeld en vraag en aanbod van duurzame energie optimaal op elkaar wordt afgestemd en waarin de elektriciteitsnetten betrouwbaar blijven.

Elektrisch rijden is dus meer dan enkel een schone elektrische auto op straat. De elektrische auto vormt een schakel in de duurzame energiehuishouding.

## 5. De opgave voor de regio Land van Cuijk

Ook in de regio Land van Cuijk neemt het aantal elektrische auto's toe. Afgaande op landelijke kentallen (1,5% van het Nederlandse wagenpark rijdt (semi)elektrisch) en een gemiddeld autobezit van 1,2 á 1,4 auto per huishouden in het Land van Cuijk, zouden er momenteel ruim 600 (semi)elektrische auto's in het Land van Cuijk rondrijden. Daarnaast hebben de gemeenten energie- en duurzaamheidsambities. Zo willen Boxmeer en Cuijk in 2045 energieneutraal zijn en Sint Anthonis zelfs in 2035. Wetend dat mobiliteit in de regio voor ongeveer een kwart verantwoordelijk is voor het totale energieverbruik, ligt hier een behoorlijke uitdaging. Het stimuleren van elektrische mobiliteit past dan ook in dit beleid. Mede daarom én vanwege de voorbeeldfunctie, schakelen de meeste Land van Cuijkgemeenten de komende vier jaar over op een duurzaam, veelal elektrisch wagenpark.

## 6. Beleidsuitgangspunten

De regio Land van Cuijk is zich bewust van de toenemende vraag naar laadinfrastructuur en de potentie van elektrisch rijden in de transitie naar een duurzame energiehuishouding. De regio wil elektrisch rijden dan ook mogelijk maken en hanteert hiervoor de volgende beleidsuitgangspunten:

- De regio wil elektrisch rijden faciliteren;
- Iedereen met een elektrische auto moet zijn auto binnen een straal van 300 meter kunnen opladen;
- Laadinfrastructuur wordt op een zo efficiënte en effectieve mogelijke manier georganiseerd, wat betekent dat het realiseren van laadinfrastructuur zo veel mogelijk dient te gebeuren op private terreinen, is dit niet mogelijk, dan wil de gemeente meewerken aan laadvoorzieningen in de openbare ruimte;
- Laadpalen worden zo efficiënt en effectief mogelijk ingepast in de openbare ruimte;
- De gemeenten worden geen eigenaar of exploitant van laadpunten;

- De gemeenten betalen niet mee aan de directe kosten voor aanleg, installatie en exploitatie van laadpalen<sup>1</sup>;
- Aanleg, installatie en exploitatie van laadpalen moet zoveel mogelijk overgelaten worden aan marktpartijen.

## 7. Laadinfrastructuur

Er zijn verschillende vormen en technieken voor het laden van elektrische voertuigen. De twee gebruikelijke en meest toegepaste technieken op dit moment zijn een 'reguliere laadpaal' of een 'snellader'. Een laadpaal kan zowel op eigen terrein als in de publieke ruimte geplaatst worden. Afhankelijk van de capaciteit van de accu en de snelheid waarmee de auto kan laden duurt het bij dergelijke laadpalen tot enkele uren om de auto op te laden. Bij een snellader is het mogelijk een auto binnen 20 – 30 minuten op te laden. De investerings- en exploitatiekosten voor een snellader zijn grofweg een factor tien hoger dan de kosten voor een regulier laadpunt. Snelladers en gewone laadpunten zijn op dit moment geen alternatieven van elkaar, maar zijn aanvullend op elkaar.



*Aan de A73 bij De Haps is een snellaadstation gerealiseerd.*

'Langzaam laden wanneer het kan en snelladen als het moet'. Auto's staan het grootste deel van de tijd stil. Een 'gewone laadpaal', welke vele male goedkoper is, is vaak prima geschikt en maakt het op termijn ook mogelijk om

de auto te laden op die momenten dat er voldoende elektriciteit is. Snelladen is efficiënt op de momenten dat er langere afstanden overbruggen moeten worden of er in een korte periode veel kilometers gemaakt moeten worden. Dit leidt ertoe dat er in woonwijken en bij bedrijven vooral behoefte is aan gewone laadpalen en dat snelladers gerealiseerd worden langs snelwegen of hoofd- en doorgangswegen.

Op termijn zullen alternatieven zoals inductieladen beschikbaar komen. Op dit moment zijn er nog geen auto's die worden uitgerust met deze techniek en zal dat ook nog zeker enkele jaren duren.

Reguliere laadpalen kunnen zowel op privaat terrein (bijvoorbeeld op de oprit van een woning of op het parkeerterrein van een bedrijf) gerealiseerd als in de openbare ruimte gerealiseerd worden.

Een laadpaal op privaatterrein is aanzienlijk goedkoper en leidt mede daardoor ook tot lagere kosten in het gebruik ervan. Vanuit het oogpunt van ruimtelijke inpassing is het bovendien ook wenselijk om zo min mogelijk (extra) objecten in de openbare ruimte te plaatsen. Om die reden hanteren we het uitgangspunt dat indien de eigenaar of bezitter van een elektrische auto de mogelijkheid heeft om op eigen terrein te laden, we niet meewerken aan een laadpaal in de openbare ruimte.

Over het algemeen wordt gesteld dat er op dit moment (2016) nog geen rendabele businesscase is voor het plaatsen en exploiteren van laadpalen in de openbare ruimte. Dit is direct terug te zien in het aantal marktpartijen dat op dit moment voor eigen rekening en risico investeert in plaatsing en exploitatie van laadpalen in de openbare ruimte. Slechts 1 partij is hiertoe momenteel in staat. Het ontbreken van een rendabele businesscase, het vrijwel (in den lande) altijd toegepaste beleidsuitgangspunt dat de gemeente niet financieel wil bijdragen in de plaatsing en exploitatie van laadpalen en het feit dat er momenteel slechts 1 aanbieder in staat is om om niet laadpalen te

<sup>1</sup> Wel wordt een bijdrage geleverd van € 250,- per laadpaal voor de laadpalen die in samenwerking met de provincie Noord-Brabant gerealiseerd worden. Voor deze bijdrage wordt o.a. ook de bebording geplaatst en krijgen de gemeenten de beschikking over een monitoringstool.

plaatsen, heeft tot gevolg dat er geen of onvoldoende marktwerking is en de ontwikkeling van laadinfrastructuur niet voldoende ontwikkelt.

## 8. Slim Laden, de Brabantse aanpak

De provincie Noord-Brabant en Enexis zien ieder vanuit hun eigen invalshoek nut en noodzaak van elektrisch rijden en laadinfrastructuur in. Voor de provincie gaat het hierbij om milieu- en duurzaamheidsdoelstellingen, het versnellen van de energietransitie, kansen voor de Brabantse industrie hierin en als aandeelhouder van Enexis. Enexis is in vrijwel heel Brabant de netbeheerder en voor haar gaat het om een betrouwbaar en betaalbaar netwerk nu en in de toekomst. De provincie en Enexis zijn een strategische samenwerking aangegaan en investeren samen in de uitrol van publieke laadinfrastructuur in de provincie en hebben Brabantse gemeenten een concreet aanbod gedaan om hierin te participeren. Met het aanbod, wat onderdeel is van een groter stappenplan, voorzien de provincie en Enexis in de totstandkoming en ontwikkeling van een volwassen markt voor laadinfrastructuur.

De gemeenten in de regio Land van Cuijk hebben besloten deel te nemen aan de provinciale aanpak. De afzonderlijke gemeenten hebben hiervoor elk een separaat collegebesluit genomen en de samenwerkingsafpraak met de provincie ondertekend. Namens de deelnemende gemeenten zet de provincie middels een Europese aanbesteding een concessie in de markt voor de plaatsing en exploitatie van 1.000 laadpalen in de openbare ruimte in Brabant.

De laadpalen worden daar geplaatst daar waar er behoefte is. Dit kan op drie manieren:

1. Er is concrete behoefte omdat er een eigenaar of bezitter is van een elektrische auto, die geen mogelijkheid heeft op eigen terrein te laden en nog geen publieke laadpaal in de buurt heeft;
2. In een kern met minimaal 1.000 inwoners waar nog helemaal geen publieke laadpaal aanwezig is;
3. Op een strategische locatie, elke willekeurige andere locatie waarvan de gemeente verwacht of kan aantonen dat er behoefte is aan een laadpaal.

De concessie voorziet in een plaatsingsperiode van twee jaar en een totale exploitatieperiode van 10 jaar. Dit betekent dat er gedurende 2 jaar laadpalen op aanvraag geplaatst kunnen worden en dat deze laadpalen gedurende maximaal 10 jaar in stand worden gehouden door de opdrachtnemer.

De laadpalen zijn interoperabel en daardoor met een laadpas voor iedereen publiek toegankelijk.

De kosten voor plaatsing, aansluiting en exploitatie worden betaald door de provincie Brabant, Enexis en een subsidie in het kader van de landelijke regeling Green Deal openbare laadinfrastructuur. Per laadpaal draagt de gemeente € 250,- bij. Hierbij zit het verkeersbord inbegrepen, wat de gemeente anders zelf had moeten financieren.

De samenwerking met de provincie betekent dat de regio de garantie heeft dat er een laadpaal geplaatst wordt op het moment dat er een concrete vraag of behoefte is die aan de voorwaarden voldoet. Uitzondering hierop is als het maximale aantal van 1.000 laadpalen voor heel Brabant al gerealiseerd is.

Gedurende de samenwerkingsperiode met de provincie Brabant worden er in de deelnemende gemeenten geen andere publieke laadpalen van andere partijen in de openbare ruimte geplaatst. Dit geldt voor de plaatsingsperiode van twee jaar. Het staat gemeenten vrij om daarna met andere partijen afspraken te maken over het plaatsen van laadpalen.

Met de aanbesteding richt de provincie zich op de doorontwikkeling van laadinfrastructuur en het toepassen van innovaties. Dit betekent o.a. dat de laadpalen voorbereid zijn op de toekomst. De laadpalen zijn o.a. geschikt voor toekomstige ontwikkelingen zoals smart-charging, het aansluiten op

een zwaardere aansluiting (waardoor sneller geladen kan worden) en rechtstreekse koppeling van duurzame energie.

De individuele gemeenten hebben elk een samenwerkingsovereenkomst getekend voor deelname aan dit traject met de provincie. Met deze overeenkomst heeft elke gemeente de provincie gemachtigd de concessie namens de gemeente uit te voeren. De provincie zal optreden als contractmanager.

In de verdere uitwerking van de aanpak laadinfrastructuur Land van Cuijk is rekening gehouden met de afspraken uit de samenwerkingsovereenkomst met de provincie Noord-Brabant.

De onderliggende aanpak van de regio Land van Cuijk sluit hierdoor volledig aan bij de Brabantse aanpak Slim Laden.

## 9. Regionale samenwerking

De gemeenten Boxmeer, Cuijk, Grave, Mill en Sint Hubert en Sint Anthonis hebben besloten om aanvullend op de samenwerkingsafpraak met de provincie, gezamenlijk een uniform beleidskader laadinfrastructuur op te stellen en om in de uitvoering ervan zo veel mogelijk samen te werken. De situatie t.a.v. laadinfrastructuur in de vijf gemeenten is erg vergelijkbaar en samenwerking ligt daardoor voor de hand.

Samenwerking maakt het mogelijk om op effectieve wijze en gezamenlijk invulling te geven aan de communicatie van het beleid en in de uitvoering. Dit laatste kan bijvoorbeeld door het concentreren en beantwoorden van vragen, het bundelen van kennis en het aanwijzen van één contactpersoon.

## 10. Afbakening

Het beleidskader laadinfrastructuur richt zich op de uitrol en realisatie van publieke laadpalen in de openbare ruimte.

Andere laadtechnieken (zoals snelladen, inductieladen, laadpleinen) vallen dan ook niet onder dit beleidskader.

Ook zogenaamde Verlengde Private Aansluitingen (VPA) worden niet toegestaan in de regio Land van Cuijk. Een Verlengde Private Aansluiting is een laadpaal in de publieke ruimte, doorgaans in eigendom van een particulier of bedrijf en aangesloten op een private technische installatie. Er zijn situaties denkbaar waarin een VPA voor de gebruiker een interessante of wenselijke oplossing lijkt. In de praktijk kennen dergelijke aansluitingen echter te veel nadelen en risico's waaronder:

- het moeilijk of niet kunnen benoemen van een duidelijke scheidslijn van wat toegestaan is en wat niet;
- het garanderen van de veiligheid;
- de continuïteit;
- onduidelijkheid over beschikbaarheid van laadpaal en parkeervak;
- de robuustheid van een dergelijk systeem op langere termijn.

## 11. Bestaande laadpalen EVNet

In de gemeenten Cuijk, Grave, Sint Anthonis en Mill en Sint Hubert zijn al enkele laadpalen geplaatst van de stichting E-Laad. E-Laad was een samenwerking van vrijwel alle netbeheerders en is inmiddels gesplitst in EVNet en ElaadNL (EVNet draagt zorg voor beheer, onderhoud en exploitatie van laadpalen en ElaadNL is een landelijk kenniscentrum). In het kader van een landelijke pilot heeft EVNet in de beginperiode van het elektrisch rijden 3.000 laadpalen geplaatst in Nederland om het kip-ei verhaal te doorbreken. EVNet plaatst geen nieuwe laadpalen meer, maar draagt nog wel zorg voor beheer, onderhoud en exploitatie van de bestaande laadpalen.

De huidige contracten voor het beheer, onderhoud en de exploitatie van de laadpalen lopen eind 2016 af. EVNet biedt de mogelijkheid om het contract te verlengen, de laadpalen over te nemen of de laadpalen te laten verwijderen.

Gezien de ambities van de regio en de geformuleerde beleidsuitgangspunten kiezen de gemeenten ervoor om de samenwerking met EVNet te continueren en de bestaande laadpalen van EVNet op deze manier in onze regio te behouden.

Door het behouden van de laadpalen van EVnet dragen we als regio bij aan de landelijke proeftuin smart-charging, wat past in onze energie- en duurzaamheidsambities. Het behouden van de laadpalen van EVnet en de samenwerking met de provincie Noord-Brabant betekent dat er twee aanbieders van laadpalen in de openbare ruimte in de regio actief zijn.

Daarnaast heeft de gemeente Boxmeer zelf 3 publiektoegankelijke laadpalen geplaatst in de gemeentelijke parkeergarage.

## 12. Toezicht op de laadlocaties

Door het nemen van een verkeersbesluit en het plaatsen van de juiste bebording (E-04 bord met onderbord 'Opladen van elektrische auto's') is het verboden om een niet elektrische auto op de gereserveerde parkeerplek te parkeren. Borden met elektrische auto's of stekkers zijn niet vastgesteld en kunnen (juridisch gezien) niet toegepast worden. Ook het parkeren van een elektrische auto die niet aan het laden is, is verboden. In het laatste geval is het echter goed in de praktijk rekening te houden met de redelijkheid en billijkheid.

Bij een elektrische auto die niet met de laadkabel is verbonden aan de laadpaal is het duidelijk dat deze niet aan het laden is. In de elektrische auto wel met de laadkabel verbonden aan de laadpaal, dan is het niet altijd duidelijk of deze wel of niet aan het laden is, of dat de laadsessie net gestopt is omdat de auto vol zit.

Indien de elektrische auto met de laadkabel verbonden is met de laadpaal, wordt dit gezien als 'laden' en zal er niet handhavend opgetreden worden.

In alle andere situaties kan middels feitcode R397EA 'Geparkeerd op een parkeergelegenheid met een ander doel dan op de aangewezen wijze' een boete opgelegd worden.



Voor de gemeente Boxmeer geldt dat laadpalen reeds zijn opgenomen in de Parkeerverordening Boxmeer en dat toezicht en handhaving plaatsvindt conform de genoemde Parkeerverordening.

## 13. Aanvraag en realisatieproces

Het aanvraag- en realisatieproces voor laadpalen wordt bepaald door de samenwerkingsafspraken met de provincie Noord-Brabant en de geselecteerde opdrachtnemer voor het plaatsen en exploiteren van laadpalen.

Op hoofdlijnen bestaat het aanvraag- en realisatieproces uit de volgende stappen:

- Een (toekomstig) eigenaar of bezitter van een elektrische auto doet een aanvraag voor het plaatsen van de laadpaal rechtstreeks bij de opdrachtnemer. De aanvraag wordt digitaal gedaan.
- De opdrachtnemer toetst hierbij of de aanvrager voldoet aan de basisvereisten:
  - Aanvrager heeft of krijgt de beschikking over een elektrische auto;
  - Aanvrager heeft geen mogelijkheid om de auto op eigen terrein op te laden;
  - Er is nog geen laadpaal aanwezig in een straal van 300 meter of de aanwezige laadpaal wordt aantoonbaar intensief gebruikt.
- Opdrachtnemer toetst de aanvraag aan eventueel specifieke gemeentelijke voorwaarden.
- Opdrachtnemer zoekt een geschikte locatie en legt deze locatie voor aan de gemeente.



- De gemeente toetst deze locatie en geeft opdrachtnemer een voorlopig akkoord. De gemeente heeft 10 werkdagen de tijd om een reactie te geven op de voorgestelde locatie.
- Indien gewenst door de gemeente, wordt door opdrachtnemer samen met een medewerker van de gemeente een schouw op locatie uitgevoerd.
- Indien ook de schouw akkoord is, publiceert de gemeente een verkeersbesluit.
- Indien geen bezwaar wordt gemaakt op de voorgestelde locatie, gaat opdrachtnemer over tot plaatsing van de laadpaal.

Opdrachtnemer dient in principe binnen 15 weken na binnenkomst van een aanvraag de laadpaal te realiseren. Dit is inclusief de beoordelingstermijn van de gemeente en de benodigde proceduretijd voor het verkeersbesluit.

In het geval van locaties in kernen waar nog geen publieke laadpaal aanwezig is of in het geval van strategische locaties treedt de gemeente zelf op als aanvrager.

Bij de aanleg van laadpalen dient voldaan te worden aan de regels m.b.t. graven in de openbare ruimte die voor de gemeenten zijn opgenomen in de A.V.O.I. Algemene Verordening Ondergrondse Infrastructuur welke is terug te vinden op de website van de betreffende gemeente.

## 14. Beleidsperiode en evaluatie

Met dit beleidskader sluiten we aan bij de Brabantse aanpak Slim laden. Het beleidskader voorziet dan ook in de periode 2017-2018.

In december 2017/januari 2018 zal een tussentijdse interne/ambtelijke operationele evaluatie plaatsvinden. Na twee jaar zal een uitvoerige evaluatie uitgevoerd worden, die voorgelegd wordt aan de colleges van de gemeenten.

Voor de periode na 2018 zal het beleidskader geactualiseerd moeten worden. Het streven hierbij is de beleidsuitgangspunten zo veel mogelijk te handhaven. Voor de uitvoering ervan zijn we echter afhankelijk van externe ontwikkelingen zoals de ontwikkeling van de markt van laadinfrastructuur en het mogelijke aanbod van mede overheden zoals de provincie Noord-Brabant en het Rijk.

## 15. Kosten en financiering

Wanneer er in de periode 2017-2018 laadpalen geplaatst worden als gevolg van de samenwerking met de provincie Brabant, bedraagt de bijdrage van de gemeente € 250,- per laadpaal. Dit is inclusief bebording, tenzij besloten wordt de bebording zelf te plaatsen.

Kosten voor eventuele vakmarkering zijn voor de gemeente.

Bij de plaatsing van laadpalen op strategische locaties kan de opdrachtnemer in alle redelijkheid en billijkheid een voorstel doen voor meerkosten als hij kan aantonen dat hier geen 'normaal' gebruik van de laadpaal te verwachten is. Deze extra kosten zijn dan voor de gemeente. Indien dit het geval is, kan de gemeente besluiten wel of geen gebruik te maken van het aanbod.

Aan de verlenging van EVNet zijn geen kosten verbonden.

Ten aanzien van verplaatsing of verwijding geldt (zowel in de contractuele afspraken met EVNet als de provincie Noord-Brabant) dat kosten hiervoor zijn voor de initiatiefnemer. Dit kan zowel de gemeente zijn of de opdrachtnemer. Uitgezonderd hierop is als de verwijdering plaatsvindt aan het einde van de contractperiode. In dat geval zijn de kosten voor de contractpartner (provincie of EVNet). Verwijdering of verplaatsing op initiatief van de gemeente kan bijvoorbeeld nodig zijn door een wegconstructie. Voor verwijdering of verplaatsing moet al snel rekening gehouden worden met een bedrag van € 1.000 - € 2.500.

## Beleidsregels / spelregels

### 1. *Faciliterende rol van de gemeente*

De gemeente wil elektrisch rijden stimuleren door het, onder bepaalde voorwaarden, plaatsen van laadpalen in de openbare ruimte van de gemeente.

### 2. *Iedereen moet kunnen laden*

Uitgangspunt is het streven dat iedereen met een elektrische auto (hybride of volledig elektrische auto) binnen een straal van 300 meter, hemelsbreed vanaf de woning, de mogelijkheid heeft om zijn auto te kunnen opladen.

Omdat het laden van een elektrische auto op eigen terrein effectief en efficiënter is dan het laden in de openbare ruimte, werkt de gemeente niet mee aan extra laadpalen in de openbare ruimte als de eigenaar van de elektrische auto beschikt over eigen terrein, een eigen oprit of een (verbouwde) garage waar de auto geladen kan worden.

### 3. *Plaatsing van laadpalen door professionele partij*

Laadpalen kunnen enkel geplaatst worden door professionele aanbieders waarmee de gemeente afspraken heeft gemaakt. Voor plaatsing van laadpalen in de periode 2017-2018 heeft de gemeente zich aangesloten bij de Brabantse aanpak Slim laden van de provincie Noord-Brabant. Door middel van een uitgebreide procedure is een professionele opdrachtnemer geselecteerd die in de genoemde periode het alleenrecht heeft om publieke laadpalen te plaatsen en te exploiteren in de openbare ruimte. Plaatsing van laadpalen van andere aanbieders in de openbare ruimte in deze periode is niet toegestaan.

### 4. *Aanvraag*

Een aanvraag voor het plaatsen van een laadpaal kan worden ingediend bij de geselecteerde opdrachtnemer. Deze opdrachtnemer toetst de aanvraag en bij een positieve toets legt zij een voorstel voor een locatie voor aan de gemeente. De gemeente toetst deze aanvraag aan relevante punten zoals verkeersveiligheid, parkeerdruk, aanwezigheid van andere objecten etc.

### 5. *Eisen aanvraag*

Een aanvraag voor het plaatsen van een laadpaal in de openbare ruimte dient aan de volgende voorwaarden te voldoen:

- De aanvrager heeft de beschikking over een elektrische auto (hybride of volledig elektrisch). Dit kan doordat de aanvrager de auto in eigendom heeft of door middel van een leasecontract;
- Aanvrager is een natuurlijk of rechtspersoon, woonachtig of gevestigd in de gemeente;
- Per kenteken kan slechts een aanvraag gedaan worden;
- De aanvrager heeft geen mogelijkheid de auto op eigen terrein te laden en beschikt niet over een (verbouwde) garage;
- Er is nog geen laadpaal binnen een straal van 300 meter aanwezig;
- Een uitzondering op het vorige punt is mogelijk indien de aanwezige laadpaal aantoonbaar intensief gebruikt wordt.

### 6. *Eigendom en exploitatie Laadpalen*

De te plaatsen laadpalen zijn in eigendom van en worden geëxploiteerd door de geselecteerde opdrachtnemer.

De tarieven voor het laden van elektrische voertuigen worden bepaald door de opdrachtnemer en de laadpasaanbieder van de gebruiker.

### 7. *Laadpalen*

De te plaatsen laadpalen hebben allen een dubbele socket, zijn interoperabel, publiek toegankelijk, voorbereid op smart charging en voldoen aan alle geldende wet- en regelgeving.

#### *8. Locaties*

Laadpalen worden zo veel mogelijk geplaatst op zogenaamde 'verzamellocaties'. Locaties waar meerdere parkeervakken bij elkaar geconcentreerd zijn.

Is dit niet mogelijk, dan wordt gezocht naar haaks- of langsparkeervakken. Een laadpaal wordt altijd geplaatst op het snijvlak van twee parkeervakken, zodat op termijn ook het tweede parkeervak gereserveerd kan worden voor het opladen van elektrische auto's.

Laadpalen worden zo min mogelijk geplaatst recht voor woningen. In principe wordt een laadpaal niet geplaatst op het parkeervak direct voor de aanvrager.

#### *9. Verkeersbesluit, bebording en markering*

Na akkoord van de gemeente op de voorgestelde locatie voor het plaatsen van een laadpaal en om er voor te zorgen dat het parkeervak bij de laadpaal enkel te gebruiken is voor het opladen van elektrische auto's neemt de gemeente een verkeersbesluit. Hiervoor geldt de reguliere regelgeving. Nadat het verkeersbesluit onherroepelijk is, kan overgegaan worden tot definitieve plaatsing van de laadpaal.

De gemeente reserveert in beginsel een parkeervak per laadpaal voor het 'uitsluitend laden van elektrische auto's'. Bij intensief gebruik van de laadpaal kan de gemeente ook het tweede parkeervak reserveren voor het opladen van elektrische voertuigen.

In opdracht van de gemeente plaatst de opdrachtnemer een flespaal met verkeersbord. Indien nodig wordt op kosten van de opdrachtnemer bovendien een aanrijbeveiliging geplaatst.

De gemeente past in principe geen markering op de grond toe. Bij het ontbreken van vakmarkeringen kan de gemeente er voor kiezen om wel een vakmarkering aan te brengen. Specifieke markeringen m.b.t. elektrisch rijden worden niet toegepast.

#### *10. Private kabels en laadpunten in de openbare ruimte zijn niet toegestaan*

Kabels, laadpunten, laadpalen verbonden of aangesloten op de eigen elektrische installatie van woningen, bedrijven of andere organisaties in de openbare ruimte zijn niet toegestaan.

#### *11. Bestaande parkeerregimes worden gehandhaafd*

Bestaande parkeerregimes zoals betaald parkeren, een vergunninghouderszone of tijdrestricties (blauwe zones) blijven onverminderd van kracht indien er een laadpaal wordt geplaatst. Dit betekent bijvoorbeeld dat wanneer een laadpaal wordt geplaatst in een gebied waar 'betaald parkeren geldt' dit ook geldt wanneer een elektrische auto wordt opgeladen bij deze laadpaal.

#### *12. Verwijdering en/of verplaatsing*

Gemeente of opdrachtnemer kan door hen voorgestelde redenen het initiatief nemen voor het verwijderen of verplaatsen van een laadpaal.

De kosten voor verwijdering of verplaatsing zijn voor rekening van de initiatiefnemer, tenzij anders wordt overeengekomen.

#### *13. Laadpalen in de kernen*

Om te komen tot een basisdekking van laadpalen in de regio streeft de gemeente ernaar om een laadpaal te plaatsen in elke kern met meer dan 1.000 inwoners waar nog geen publieke laadpaal beschikbaar is, ongeacht of hier daadwerkelijk behoefte is aan een laadpaal.

#### *14. Strategische locaties*

De gemeente kan kiezen voor het plaatsen van laadpalen op strategische locaties. Dit zijn locaties waar de gemeente verwacht dat er behoefte is aan een laadpaal, maar waar niet direct een gebruiker is aan te wijzen.

#### *15. Handhaving*

Indien een niet elektrische auto of een elektrische auto staat op een laadparkeerplaats die niet door middel van de laadkabel verbonden is met de laadpaal, kan de gemeente handhavend optreden en een boete opleggen.

#### *16. Procedures voor aanleg*

Bij de aanleg van laadpalen dient voldaan te worden aan de regels m.b.t. graven in de openbare ruimte die voor de gemeenten zijn opgenomen in de A.V.O.I. Algemene Verordening Ondergrondse Infrastructuur welke is terug te vinden op de website van de betreffende gemeente.

#### *17. Periodieke evaluatie*

De beleidsregels worden na twee jaar geëvalueerd en worden indien nodig bijgesteld.

#### *18. Hardheidsclausule*

Het college kan in bijzondere of bepaalde gevallen besluit af te wijken van deze beleidsregels.