



## Beleidsregels voor reguliere publieke oplaadpunten in de openbare ruimte in de gemeente Tilburg

### 1. Begripsbepalingen<sup>8</sup>:

In de beleidsregels wordt verstaan onder:

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

### 2. Procesbeschrijving aanvraag plaatsing laadstation

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

1. een CPO verzoekt de gemeente om een (raam)contract te sluiten op grond waarvan de CPO het recht heeft aan de gemeente te verzoeken om privaatrechtelijke toestemming voor het plaatsen van laadstations;
2. nadat een (raam)contract is gesloten verzoekt een CPO om toestemming voor plaatsing van een laadstation en vraagt om daarvoor een verkeersbesluit te nemen;

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



3. de gemeente beoordeelt de verzoeken;
4. bij een positieve beoordeling wordt de toestemming als bijlage bij het (raam)contract gevoegd en neemt de gemeente het verkeersbesluit;
5. nadat het verkeersbesluit onherroepelijk is, kan de CPO overgaan tot plaatsing, exploitatie en beheer van het laadstation.

### **3. Verzoek om privaatrechtelijke toestemming voor plaatsing laadstation en nemen verkeersbesluit**

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

### **4. Inhoud verzoek plaatsing een of meerdere nieuwe laadstations in de openbare ruimte**

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

### **5. Beoordeling gemeente op behoeftebepaling nieuw laadstation**

- a. De gemeente beoordeelt de noodzaak voor een nieuw laadstation en hanteert daarbij de volgende criteria waaraan voldaan moet worden:
  - i. Er bevindt zich binnen 150 meter loopafstand van de aanvraag geen bestaande publieke oplaadpunt(en) en/of;
  - ii. Het meest dichtbij geplaatste laadstation of laadlocatie kent een gebruik van gemiddeld 900 kWh of meer per oplaadpunt in de voorgaande 6 maanden, en/of;
  - iii. Het meest dichtbij geplaatste laadstation of laadlocatie kent gemiddeld meer dan 3 unieke gebruikers per oplaadpunt in de voorgaande 6 maanden;
- b. De in lid a sub ii en iii bedoelde specifieke gegevens per oplaadpunt over gebruik of unieke gebruikers dienen te worden aangeleverd door de CPO. Als die informatie er niet is, mag de gemeente gebruik maken van gegevens over andere bestaande laadlocaties en laadstations.
- c. De gemeente kan gemotiveerd afwijken van bovenstaande regels.
- d. Bij nieuwe laadstations bestemd voor gebruik door deelvoertuigen wordt de toets uit lid a niet toegepast. Dit geldt ook voor eventuele publieke oplaadpunten op hetzelfde laadstation bestemd voor gebruik door deelvoertuigen.

### **6. Definitieve locatie laadstation**

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

#### **Criteria:**

- a. de ondergrond is eigendom van de gemeente;
- b. de doorgang en veiligheid voor ander verkeer (auto, fiets, voetganger, rolstoel etc.) blijft gewaarborgd;
- c. de oplaadpunten worden zo geplaatst dat zij via bestaande en/of geplande parkeervakken gebruikt kunnen worden;
- d. er zijn geen belemmeringen ten aanzien van ander straatmeubilair;
- e. er wordt rekening gehouden met geplande reconstructies of andere infrastructurele werkzaamheden die de locatie ongeschikt kunnen maken;
- f. het laadstation voldoet aan de eisen die zijn opgenomen in het (raam)contract;
- g. een laadstation mag in principe niet ten koste gaan van groenvoorzieningen en bomen;
- h. het is zeer aannemelijk dat de locatie door meerdere gebruikers gebruikt kan worden.

#### **Voorkeuren:**

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



- g. binnen de cityring gaat de voorkeur uit naar locaties in collectieve voorzieningen conform het beleid om de binnenstad autolouwer te maken. Hierdoor kan de gemeente publieke locaties afwijzen;
- h. bij toegewezen locaties binnen de cityring gaat de voorkeur uit naar combinaties met deelauto's;

De binnenstad wordt steeds autolouwer en groener. Dit vertaald zich naar minder geparkeerde auto's op straat. De laadvraag wordt zoveel mogelijk in collectieve voorzieningen vormgegeven. Als er een laadvoorziening in de openbare ruimte komt dan bij voorkeur met een deelauto.

### **7. Nemen verkeersbesluit**

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

### **8. Volgorde besluitvorming**

De privaatrechtelijke toestemming om een laadstation en/of andere oplaadinfrastructuur te plaatsen geldt onder de opschortende voorwaarde dat het verkeersbesluit tot aanwijzing van de benodigde parkeerplaats(en) onherroepelijk is geworden.

### **9. Plaatsing en beheer laadstation en kosten**

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

### **10. Kosten verkeersbesluit**

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

### **11. Bereikbaarheid**

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

### **12. Groene stroom van Nederlandse herkomst**

Om te bewerkstelligen dat elektrische voertuigen ook aan de bron geen CO<sub>2</sub>-uitstoot veroorzaken, mag de beheerder van de oplaadstations en/of andere oplaadinfrastructuur alleen in Nederland opgewekte (gegarandeerde) groene stroom (laten) leveren. De gemeente kan vragen naar de garantie van oorsprong.

### **13. Veiligheid**

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

### **14. Aansprakelijkheid**

De beheerder is aansprakelijk voor alle schade die door het gebruik van het laadstation en/of andere oplaadinfrastructuur of anderszins aan derden wordt veroorzaakt. Gemeente Tilburg is op geen enkele manier aansprakelijk voor eventuele schade die door het laadstation en/of andere infrastructuur is veroorzaakt. De beheerder vrijwaart hiervoor de gemeente. De beheerder verzekert zich voor eventuele schade voor minimaal een bedrag van € 1.000.000,- per gebeurtenis.

### **15. Betaald parkeren/vergunninghouders/blauwe zone**

In gebieden waar betaald parkeren of vergunninghoudersparkeren is ingevoerd of waar een maximale parkeerduur (blauwe zone) of enige andere restrictie geldt, geldt deze restrictie onverminderd ook voor de bestuurders van elektrische voertuigen. De gemeente kan hier tijdelijk van afwijken bij wijze van stimulering van EV. Dit wordt dan apart in de Parkeerverordening geregeld.

### **16. Handhaving**

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



## **17. Ontbinden van het (raam)contract, intrekken of wijzigen van de privaatrechtelijke toestemming en intrekking / wijziging verkeersbesluit**

- a. Indien de beheerder van het laadstation en/of andere oplaadinfrastructuur toerekenbaar tekortschiet in de nakoming van de voorwaarden van het (raam)contract kan de gemeente dat contract ontbinden. De gemeente kan dan ook de op basis van dat contract gegeven privaatrechtelijke toestemmingen intrekken en ook de verkeersbesluiten, waarbij de parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische voertuigen zijn aangewezen, intrekken.
- b. De gemeente kan de privaatrechtelijke toestemming voor het plaatsen van een laadstation en/of infrastructuur en het daarvoor genomen verkeersbesluit ook intrekken, wanneer er in de praktijk niet of nauwelijks gebruik wordt gemaakt van het laadstation en/of oplaadinfrastructuur. Het is niet gewenst dat de openbare ruimte onnodig belast wordt met laadinfrastructuur.
- c. In de in lid a en b genoemde gevallen heeft de beheerder het recht en de plicht het laadstation en/of andere oplaadinfrastructuur binnen een door de gemeente aan te geven termijn te verwijderen. De hiermee samenhangende kosten zijn voor de rekening van de beheerder.
- d. De gemeente kan de privaatrechtelijke toestemming en het bijbehorende verkeersbesluit ook intrekken indien er in opdracht of met toestemming van de gemeente een wegreconstructie plaatsvindt als gevolg waarvan de aangewezen parkeerplaatsen zullen verdwijnen. In dat geval zal de gemeente samen met de beheerder bezien of er een alternatieve locatie voor het laadstation en/of andere oplaadinfrastructuur met bijbehorende parkeerplaats(en) in de directe nabijheid mogelijk is.
- e. In de situatie bedoeld in lid d zijn de kosten van het verwijderen of verplaatsen van het laadstation en/of andere oplaadinfrastructuur voor rekening van de gemeente wanneer de wegreconstructie plaatsvindt binnen 3 jaar na het onherroepelijk worden van het verkeersbesluit. In andere gevallen komen deze kosten voor rekening van de beheerder.

## **18. Verlengd Privaat Aansluitpunt**

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

## **19. Kabels over/in/onder grond in eigendom van de gemeente**

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

## **20. Publieke toegang en beschikbaarheid**

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

- a. het laadstation en/of andere oplaadinfrastructuur 24 uur per dag en 7 dagen per week openbaar toegankelijk, in die zin dat deze voor iedereen te gebruiken is voor het opladen van zijn / haar elektrische voertuig;
- b. de exploitant voldoet aan de landelijke standaarden voor interoperabiliteit, en als;
- c. de exploitant voldoet aan het aanbieden van een ad-hoc betaalmiddel conform landelijke en internationale standaarden;
- d. de beheerder zorgt voor actuele informatie richting gebruikers over het oplaadpunt. Dit betreft ten minste informatie over de aanwezigheid, beschikbaarheid en tarieven voor gebruik van het oplaadpunt.

## **21. Beeldkwaliteit**

De gemeente streeft er in de samenwerking met aanbieders van laadpalen naar om zoveel mogelijk uniformiteit te hanteren. De laadstations dienen in een neutrale kleur (bijvoorbeeld wit, grijs, antraciet) te worden uitgevoerd met maximaal één steunkleur. Alternatieve voorstellen over kleur moeten vooraf door de gemeente schriftelijk worden goedgekeurd. Op de Cityring (die wordt gevormd door de Spoorlaan, Heuvelring, Paleisring, Stadhuisplein, Schouwburgring en Noordhoekring) en de Burg. Brokxlaan moeten oplaadpunten worden uitgevoerd in de kleur RAL 9017. In beschermde stads- en dorpsgezichten wordt advies aan de daarvoor verantwoordelijke beleidsadviseur gevraagd, waarbij de voorkeur integratie in straatmeubilair is.

## **22. Informatie over gebruik oplaadinfrastructuur**

De beheerder van een laadstation en/of oplaadinfrastructuur stelt in ieder geval de gebruiksdata van de oplaadinfrastructuur beschikbaar aan de gemeente.

## **23. Kosten opladen**

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



## 24. Bijzondere omstandigheden

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

## 25. Termijn

De Beleidsregels voor reguliere publieke oplaadpunten in de gemeente Tilburg geldt voor de periode 01-01-2021 tot en met 31-12-2025 en worden geëvalueerd en (indien nodig) bijgesteld. De gemeente doet dit ten minste in lijn met nationale afspraken en regelgeving.

# Toelichting bij de beleidsregels

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

### 1. Begripsbepalingen

Geen toelichting

### 2. Procesbeschrijving aanvraag plaatsing laadstation

Geen toelichting

### 3. Verzoek om privaatrechtelijke toestemming voor plaatsing laadstation en verkeersbesluit

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

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

Geen toelichting

### 5. Beoordeling gemeente op behoeftebepaling nieuw laadstation

- a. De gemeente hanteert een model waarbij verschillende aanbieders van laadoplossingen de mogelijkheid krijgen een verzoek te doen voor plaatsing van laadinfrastructuur. Omdat deze partijen laadstations op eigen kosten en risico plaatsen maken ze gebruik van zeer sterke analyses over het verwachte gebruik (ze moeten immers hun investering terugverdienen). De gemeente gaat er daarom vanuit dat laadbedrijven enkel verzoeken doen omdat zij voldoende gebruikers (potentie) verwachten. De gemeente hanteert om deze reden een toets met lage drempelwaarden om te zorgen dat CPO's sneller kunnen plaatsen als zij een groei verwachten op de locaties waar uit analyse van big data blijkt dat er een laadbehoefte is of op korte termijn zal ontstaan. Op deze manier zorgt Tilburg dat het kan voldoen aan de nationale norm dat gebrek aan laadinfrastructuur geen drempel vormt bij de uitrol van elektrisch vervoer.
  - i. Gekeken wordt naar het gebruik over 6 maanden per oplaadpunt. Gezien de verwachte snelle toename van EV's is er gekozen voor een korte toets periode van de voorgaande 6 maanden. De keuze voor gemiddeld 900kWh per socket is te verantwoorden omdat deze een voldoende significant gebruik aangeeft van een laadstation en tegelijkertijd wel voldoende ruimte geeft om geen belemmering te vormen voor de noodzakelijk groei van laadinfrastructuur.
  - ii. In praktijk wordt data vaak met de gemeente gedeeld op het niveau van een laadstation of laadlocatie. Vaak heeft een laadstation (laadpaal) twee oplaadpunten, echter staat de gemeente open voor innovatieve stations die bijdragen aan een optimale inpassing in de openbare ruimte. Om de toets zuiver te houden is deze dan ook op oplaad-puntniveau gedefinieerd maar zal in praktijk vaak worden uitgevoerd door een berekening per oplaadpunt van een laadstation/of laadlocatie te maken. Enkele voorbeelden:
    - Data wordt door CPO aangeleverd per laadstation. Een laadstation (laadpaal) met 2 oplaadpunten gebruikt in de afgelopen 6 maanden 2.000kWh en heeft 10 unieke gebruikers. Hiervan wordt op één laadpunt 750 kWh geladen met 2 unieke gebruikers en op één laadpunt 1250 kWh door 8 unieke gebruikers. Gezien het om een gemiddelde per laadpunt gaat wordt de berekening uitgevoerd met 2000 kWh en 10 unieke gebruikers (het totaal gebruik op dit station/locatie). Beiden moet door 2 (aantal oplaadpunten)



gedeeld worden. Uitkomst is een gebruik van 1.000kWh en 5 unieke gebruikers per oplaadpunt. Beide factoren bieden aanleiding voor vaststellen dat er noodzaak aan een nieuw oplaadpunt bestaat.

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

- b. De gemeente kan gemotiveerd afwijken van bovenstaande toets. Deze bepaling is opgenomen om in onvoorziene of uitzonderlijke gevallen een andere afweging te kunnen maken.
- c. Gebruik van deelvoertuigen wordt gestimuleerd binnen de gemeente Tilburg. Aanvragen voor plaatsing van laadstations om dit te bevorderen worden zodoende anders behandeld. Gezien de meeste gangbare laadstations meer dan één oplaadpunt hebben is het uit oogpunt van efficiënt ruimtegebruik nuttig om aanvullende oplaadpunten open te stellen voor publiek gebruik inclusief de benodigde gereserveerde laadparkeervakken.

## 6. Definitieve locatie laadstation

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

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

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

## 7. Nemen verkeersbesluit

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

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

De reden om enkel naar het gemiddelde gebruik van de bestaande ingerichte laadparkeervakken te kijken is dat nog niet ingerichte parkeervakken ook gebruikt mogen worden door niet elektrische voertuigen. Hierdoor kunnen de geplaatste laadpunten bij deze niet ingerichte vakken een lager gebruik



kennen dan de potentiële vraag. Het inrichten van extra laadparkeervakken is juist bedoeld om deze potentie te benutten wanneer deze vraag door groei van het aantal elektrische voertuigen is ontstaan (en andersom worden laadparkeervakken pas uitgesloten voor gebruik door niet elektrische voertuigen als de vraag voor laden daadwerkelijk bestaat).

#### **6. Volgorde besluitvorming**

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

#### **7. Plaatsing en beheer laadstation/-infrastructuur en kosten**

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

#### **8. Kosten nemen verkeersbesluit**

Geen toelichting

#### **9. Bereikbaarheid**

Geen toelichting

#### **10. Groene stroom van Nederlandse herkomst**

Geen toelichting

#### **11. Veiligheid**

Geen toelichting

#### **12. Aansprakelijkheid**

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

#### **13. Betaald parkeren/vergunninghouders/blauwe zone**

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

#### **14. Handhaving**

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

#### **15. Ontbinden van het (raam)contract en intrekken of wijzigen van de privaatrechtelijke toestemming en intrekking / wijziging verkeersbesluit**

Wanneer de aanvrager / beheerder toerekenbaar tekortschiet in nakoming van het (raam)contract, kan de gemeente uiteindelijk de overeenkomst ontbinden. Ook kan de gemeente toestemmingen intrekken.



In zo'n geval zal de beheerder zijn oplaadinfrastructuur moeten verwijderen. Weigert de aanvrager de laadpunten weg te halen, dan kan de gemeente dit afdwingen via de civiele rechter. Vervolgens kan de gemeente bezien of er een andere aanbieder van oplaadinfrastructuur geïnteresseerd is in het plaatsen hiervan, zodat de aangewezen parkeerplaatsen in stand kunnen blijven. Is dit niet het geval, dan zal de gemeente het betreffende verkeersbesluit intrekken en de parkeerplaatsen weer voor algemeen gebruik kunnen vrijgeven.

Als een wegreconstructie binnen 3 jaar na onherroepelijk worden van het verkeersbesluit plaatsvindt, betaalt de gemeente de kosten van verplaatsing van oplaadinfrastructuur. Vindt de reconstructie later plaats dan zijn de kosten voor rekening van de beheerder van de oplaadinfrastructuur (normaal ondernemersrisico). De kosten van het benodigde verkeersbesluit en de inrichting van de parkeerplaats(en) zijn voor rekening van de gemeente.

#### **16. Verlengde Private Aansluiting (VPA)**

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

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

#### **17. Kabels over/in/onder grond in eigendom van de gemeente**

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

#### **18. Toegang en beschikbaarheid**

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

#### **19. Beeldkwaliteit**

De laadstations (buiten de Cityring/Burg, Brokxlaan) dienen in een neutrale kleur te worden uitgevoerd met maximaal één steunkleur. De gemeente dient akkoord te geven op de gekozen kleurstelling. De steunkleur dient om een logo van een aanbieder duidelijk zichtbaar te kunnen maken op een laadstation.

#### **20. Informatie over gebruik oplaadinfrastructuur**

Geen toelichting

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

#### **21. Kosten opladen**

Geen toelichting

#### **22. Bijzondere omstandigheden**

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

#### **23. Termijn**

9) HetEnergieBureau & Movares (2016), Realisatie Verlengd Privaat Aansluitpunt





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