

Oplaadpuntenbeleid gemeente Loon op Zand



Vastgesteld op: 8 juli 2014

1 INLEIDING

Elektrisch vervoer (hierna EV) kent in Nederland een sterke groei. De gemeente Loon op Zand ervaart deze groei onder andere doordat zij steeds meer verzoeken ontvangt voor het plaatsen van oplaadpunten voor elektrische voertuigen in de openbare ruimte. De gemeente Loon op Zand wil deze verzoeken adequaat kunnen beantwoorden. Daarvoor heeft zij voorliggend oplaadpuntenbeleid opgesteld.

Het doel van het oplaadpuntenbeleid is het bieden van duidelijkheid voor e-rijders¹ over de mogelijkheden om elektrische voertuigen in de openbare ruimte op te laden. Hiervoor legt de gemeente Loon op Zand in het oplaadpuntenbeleid haar uitgangspunten, kaders en activiteiten voor oplaadpunten in de openbare ruimte vast.

Het oplaadpuntenbeleid is tot stand gekomen na een inhoudelijke verkenning naar de ontwikkeling van EV en de gemeentelijke rol daarin. Deze verkenning is uitgevoerd in samenwerking met zeven andere gemeenten in de regio. Het resultaat van deze verkenning is op basis van de voorkeursrol en uitgangspunten van de gemeente Loon op Zand vertaald in dit oplaadpuntenbeleid.

De opbouw van het beleidsdocument is als volgt:

- De context van EV en de ontwikkeling van oplaadpunten in de openbare ruimte in het bijzonder is toegelicht in hoofdstuk 2.
- De wijze waarop de gemeente Loon op Zand invulling geeft aan haar wens om EV te stimuleren door oplaadpunten te faciliteren volgt in hoofdstuk 3.
- Het uitvoeren van het beleid en de daarbij behorende activiteiten staan in hoofdstuk 4.

1) Onder e-rijders worden de gebruikers van elektrische voertuigen verstaan.

2 ELEKTRISCH VERVOER EN OPLAADPUNTEN

2.1 De elektrische aandrijving onderscheidt een elektrisch voertuig

EV heeft als kenmerk dat de aandrijving van het voertuig plaatsvindt via een elektromotor. In dit beleidsdocument worden onder elektrische voertuigen alle voertuigen verstaan die kunnen opladen via het elektriciteitsnet en de energie in een accu opslaan². Daartoe behoren drie typen voertuigen:

- Volledig elektrisch aangedreven voertuigen, zoals de Nissan Leaf, Tesla Model S en Renault Zoë.
- Voertuigen met een elektrische aandrijving en een kleine verbrandingsmotor (range extender) die de accu tijdens het rijden bij laadt, zoals de Opel Ampera en BMW i3.
- Plug-in hybrides met zowel een elektro- als verbrandingsmotor, zoals de Toyota Prius plug-in en Volvo V60 plug-in hybride.

De elektrische aandrijving zorgt voor een aantal specifieke kenmerken van een elektrisch voertuig, zoals:

- Volledig elektrisch aangedreven voertuigen stoten bij het rijden geen vervuilende stoffen zoals CO₂, NO^x en fijnstof uit. De totale uitstoot is afhankelijk van de energiebron voor het opladen van de accu. Bij het gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen (zoals zon, wind en water) is de totale uitstoot nihil. Voor voertuigen met een range extender en een plug-in hybride geldt dit ook, tenzij zij rijden op de met een fossiele brandstof aangedreven hulpmotor.
- De aanschafkosten voor een elektrisch voertuig zijn hoog door de hoge kosten van de accu's. Elektrische voertuigen hebben lage gebruikskosten door beperkte onderhoud- en brandstofkosten. Daarnaast zijn er op dit moment diverse belastingvoordelen voor elektrische voertuigen.
- De actieradius voor het volledig elektrisch rijden is, afhankelijk van het model, (nu nog) beperkt tot gemiddeld 200 km. Voertuigen met een range extender en plug-in hybrides hebben een actieradius tussen 500 en 900 km.
- De gemiddelde laadtijd voor het volledig laden van de accu van een elektrisch voertuig is 6 tot 8 uur.

2.2 EV kent in Nederland een snelle groei

Het aantal elektrische voertuigen kent in Nederland een autonome groei. Begin 2013 reden er in Nederland 7.410 elektrische voertuigen. Dat aantal is gegroeid naar 30.211 eind december 2013. Een deel van deze groei volgt uit de fiscale voordelen die tot eind 2013 van toepassing zijn. Zo is sinds januari 2014 de bijtelling gewijzigd voor zakelijke rijders van een niet volledig elektrisch voertuig van 0% naar 7% en voor volledig elektrische voertuigen van 0% naar 4%. Ondanks de stijging van dit bijtellingspercentage, is het aantal elektrische voertuigen inmiddels verder gestegen tot 35.715 eind april 2014³.

De verwachting is dat de komende jaren deze groei doorzet. Vrijwel alle autofabrikanten zijn of komen met elektrische modellen op de markt. Ook neemt de actieradius van elektrische voertuigen steeds meer toe. Dat maakt ze (nog) aantrekkelijker voor gebruik. Gezien deze EV ontwikkelingen lijkt de Rijksambitie voor 200.000 elektrische voertuigen in 2020 reëel⁴.

2.3 Behoeft aan oplaadpunten in de openbare ruimte betreft de gemeente

Elektrische voertuigen laden op via het elektriciteitsnet. Voor een volledig elektrisch voertuig is dat noodzakelijk: zij moeten laden om te kunnen rijden. Voor elektrische voertuigen met een range extender of een plug-in hybride is het opladen wenselijk. Daarmee hoeft de in het voertuig aanwezige (hulp)motor minder gebruikt te worden en worden de voordelen van het elektrisch rijden benut.

Voor e-rijders geldt doorgaans dat zij willen 'laden als ze stil staan'. Ofwel, elk moment dat een elektrisch voertuig stilstaat wordt benut om de accu op te laden. Hiervoor wordt veelal gebruik gemaakt van 'normaal opladen'⁵, zoals thuislaadpunten en de oplaadpunten in de openbare ruimte van Stichting e-laad. Daarnaast groeit het aantal snellaadpunten⁶ in Nederland. De snelladers worden vooral gebruikt voor opladen op locaties met een korte verblijfsduur. Snelladers zijn (op dit moment) geen alternatief voor normale laadpunten in de openbare ruimte⁷.

2) Conform de Rijksdefinitie in het 'Plan van Aanpak elektrisch vervoer', Ministerie van Economische Zaken (2011).

3) Cijfers elektrisch rijden, Agentschap NL (mei 2014).

4) Normaal opladen: het opladen van de accu met een regulier vermogen in 6 tot 8 uur voor een volledig elektrische auto.

5) Snelladen: het in korte tijd (30 tot 60 minuten) met hoog vermogen vulladen van de accu.

6) Een nadere toelichting op normaal laden en snelladen staat in bijlage 1.

7) Eigen terrein wil zeggen dat de e-rijder beschikt over een parkeerplek die alleen bestemd is voor het parkeren van zijn/haar voertuig. Voorbeelden zijn opritten, garageboxen en parkeerplekken bij bedrijven(terreinen)

Voor e-rijders die op eigen terrein⁸ kunnen parkeren en opladen is het mogelijk om tegen relatief beperkte kosten een oplaadpunt te realiseren. Zij kunnen zelfstandig en zonder betrokkenheid van de gemeente in hun behoefte voor opladen voorzien. E-rijders die niet op eigen terrein kunnen parkeren zijn voor het opladen aangewezen op een oplossing in de openbare ruimte. De gemeente is als eigenaar en beheerder van de openbare ruimte direct betrokken als een e-rijder gaat opladen in de openbare ruimte.

De oplaadmogelijkheden in de openbare ruimte zijn beperkt. De e-rijder kan kiezen tussen een 'eigen oplossing' en een door de gemeente gefaciliteerde oplossing zoals de oplaadpunten van Stichting e-laad. Op het moment dat er oplaadpunten in de openbare ruimte zijn wil dat niet zeggen dat een e-rijder daar gebruik van maakt. Factoren zoals de beschikbaarheid, locatie en kosten voor het opladen zijn daarin bepalend. Het oplaadpuntenbeleid van de gemeente is sterk bepalend voor de oplossingen die een e-rijder heeft.

2.4 Beschikbare oplossingen voor opladen van elektrische voertuigen

Voor oplaadpunten in de openbare ruimte geldt anno juni 2014 dat de kosten om de oplaadpunten te realiseren en te exploiteren hoger zijn dan de inkomsten die ontstaan uit het gebruik⁹. Hierdoor vindt er op dit moment alleen realisatie van oplaadpunten in de openbare ruimte plaats als daarvoor publieke middelen beschikbaar zijn. Voorbeelden hiervan zijn:

- Stichting e-laad, een samenwerking van de Nederlandse netbeheerders, heeft 'om niet' oplaadpunten in de openbare ruimte geplaatst. Zij realiseerde zowel oplaadpunten op strategische locaties (bijvoorbeeld bij winkelcentra) en op aanvraag van e-rijders. Zo zijn er ook in Loon op Zand oplaadpunten in de openbare ruimte geplaatst. Stichting e-laad neemt echter vanaf het najaar 2012 geen nieuwe aanvragen meer in behandeling. Stichting e-laad verzorgt in elk geval tot eind 2014 de exploitatie van de door haar geplaatste oplaadpunten¹⁰.
- De gemeenten Amsterdam, Rotterdam, Utrecht en Den Haag willen EV stimuleren en e-rijders voorzien van oplaadpunten in de openbare ruimte. Zij hebben via een aanbesteding een infraprovider geselecteerd die de oplaadpunten in de openbare ruimte plaatst en exploiteert. De partijen ontvangen hiervoor een vergoeding van de gemeente.
- De provincie Noord-Brabant wil EV stimuleren en investeert hiervoor in oplaadpunten in de openbare ruimte. In 2013 is zij gestart met de realisatie van oplaadpunten in de B5-gemeenten¹¹. Vanaf 2014 gaat zij ook met de overige gemeenten in Noord-Brabant samenwerken om oplaadpunten te realiseren¹².

Een belangrijk onderdeel van oplaadpunten in de openbare ruimte is de bruikbaarheid van deze oplaadpunten voor alle e-rijders. Hiervoor is in Nederland een marktmodel vastgelegd. Het marktmodel zorgt er voor dat alle oplaadpunten interoperabel zijn waardoor alle laadpunten beschikken over dezelfde stekkers en een uniform betaalsysteem⁹. Hierdoor kunnen e-rijders met alle typen elektrische auto's bij de oplaadpunten voor normaal opladen in de openbare ruimte in Nederland terecht.

3 UITGANGSPUNTEN OPLAADPUNTENBELEID

3.1 Behoeftte aan oplaadpunten in de openbare ruimte in Loon op Zand

De gemeente Loon op Zand wil inspelen op de toenemende behoefte aan oplaadpunten in de openbare ruimte. Deze behoefte is op basis van de volgende uitgangspunten gekwantificeerd:

- Het aantal elektrische voertuigen dat rijdt in Nederland en Loon op Zand¹³.
- De verwachting dat in Nederland circa 30 tot 40 procent van de e-rijders is aangewezen op een oplaadpunt in de openbare ruimte. In Noord-Brabant ligt dit percentage lager, doordat er in Noord-Brabant ten opzichte van het landelijke gemiddelde meer huishoudens beschikken over een eigen parkeergelegenheid¹⁴.

8) Een nadere toelichting op het opladen in de openbare ruimte en het gedrag van e-rijders is opgenomen in Bijlage 1.

9) Een nadere toelichting staat in Bijlage 1.

10) Stichting e-laad verwacht in de loop van 2014 duidelijkheid te geven over de exploitatie van de bestaande oplaadpunten na afloop van de contractperiode met de gemeente.

11) B5-gemeenten: Eindhoven, Tilburg, Breda, 's-Hertogenbosch en Helmond

12) Zie voor meer informatie de Memo "Samenvatting uitgangspunten Brabantse pilot publieke laadinfrastructuur" van de Provincie Noord-Brabant, 26 mei 2014

13) Berekend op basis extrapolatie van het aantal inwoners in Loon op Zand ten opzichte van het aantal elektrische voertuigen op dit moment en de Rijksambities voor het aantal elektrische voertuigen.

14) Landelijk kan circa 60% van de huishoudens niet op eigen terrein parkeren. In Noord-Brabant geldt dat voor 55% van de huishoudens.

Onderstaande tabel geeft een indicatie van de behoefte aan oplaadpunten in de openbare ruimte tot en met 2020 in Loon op Zand.

Jaar	Aantal elektrische voertuigen in Loon op Zand	Behoefte aan oplaadpunten in de openbare ruimte*
2014	42	13**
2020	277	86

* De indicatie komt tot stand op basis van het Brabantse gemiddelde van het aantal huishoudens dat op eigen terrein kan parkeren. Naar verwachting beschikken in de gemeente Loon op Zand meer huishoudens over een eigen parkeergelegenheid dan het Brabantse gemiddelde. De behoefte aan oplaadpunten in de openbare ruimte is daardoor waarschijnlijk (in beperkt mate) lager dan deze indicatie aangeeft.

** De gemeente Loon op Zand heeft op dit moment 4 openstaande verzoeken van e-rijders voor een oplaadpunt in de openbare ruimte. De praktijkervaring leert dat niet alle e-rijders die niet op eigen terrein kunnen opladen zich bij de gemeente melden.

In Loon op Zand staan op dit moment drie oplaadpunten van Stichting e-laad. Deze staan op de Huygenstraat 73 (achter de bibliotheek van Kaatsheuvel), het Weteringplein 1 in Loon op Zand en de Poolsestraat 5 in Kaatsheuvel.

3.2 EV stimuleren door oplaadpunten te faciliteren

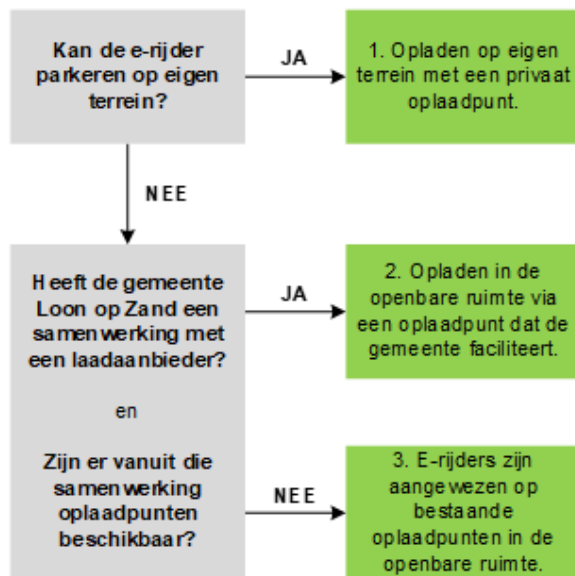
De gemeente Loon op Zand erkent een toenemende behoefte aan oplaadpunten in de openbare ruimte. Het huidige aantal oplaadpunten van Stichting e-laad dekt deze behoefte niet. De gemeente Loon op Zand wil EV stimuleren, door oplaadpunten in de openbare ruimte te faciliteren. Het oplaadpuntenbeleid bevat de uitwerking van deze faciliterende rol. Het oplaadpuntenbeleid richt zich alleen op het normaal opladen van elektrische voertuigen in de openbare ruimte in de gemeente Loon op Zand. Hieronder worden alle elektrische voertuigen die kunnen opladen via het elektriciteitsnet verstaan.

Voor het faciliteren van oplaadpunten in de openbare ruimte stelt de gemeente Loon op Zand de volgende uitgangspunten:

- E-rijders die niet kunnen parkeren en opladen op eigen terrein dienen gebruik te maken van een oplaadpunt in de openbare ruimte. De gemeente staat alleen opladen van elektrische voertuigen toe via oplaadpunten die daarvoor bedoeld zijn. Dat betekent dat andere oplossingen niet zijn toegestaan. De gemeente zal hierop handhaven.
- De gemeente Loon op Zand is bereid om investeringen te doen voor het realiseren van oplaadpunten in de openbare ruimte in de vorm van middelen om het parkeervak aan te passen (indien nodig) en capaciteit om de aanvraag af te handelen.
- Voor het realiseren van de oplaadpunten in de openbare ruimte wil de gemeente Loon op Zand samenwerken met publieke en/of private aanbieders van oplaadpunten. Met deze partijen sluit de gemeente Loon op Zand samenwerkingsovereenkomsten. Hierbij stelt de gemeente Loon op Zand zo min mogelijk kaders. De gemeente Loon op Zand staat oplaadpunten van verschillende aanbieders toe.
- Voor e-rijders geldt dat zij behoefte hebben aan duidelijkheid van de gemeente over oplaadpunten in de openbare ruimte. Om hierin te voorzien communiceert de gemeente Loon op Zand over (de uitvoering van) het oplaadpuntenbeleid.

3.3 Het opladen van elektrische voertuigen voor inwoners van Loon op Zand

De gemeente Loon op Zand gaat als volgt om met het aanvragen voor oplaadpunten in de openbare ruimte (zie ook het schema hiernaast):



1. E-rijders die kunnen parkeren op eigen terrein komen niet in aanmerking voor een oplaadpunt in de openbare ruimte. Zij zijn zelf verantwoordelijk voor het realiseren van een oplaadpunt op eigen terrein.

Een e-rijder die niet op eigen terrein kan parkeren kan een aanvraag voor een oplaadpunt indienen bij de gemeente. De gemeente gaat hier als volgt mee om:

2. Indien de gemeente een samenwerking heeft met een publieke en/of private aanbieder (bijvoorbeeld vanuit de samenwerking met de Provincie Noord-Brabant) realiseert de gemeente in samenwerking met deze partij een oplaadpunt in de openbare ruimte.
3. Indien de gemeente geen samenwerking heeft of vanuit die samenwerking zijn er geen oplaadpunten beschikbaar dan vindt er geen realisatie van een oplaadpunt in de openbare ruimte plaats. E-rijders zijn op dat moment aangewezen op bestaande oplaadpunten in de openbare ruimte.

Ad 1. Opladen op eigen terrein met een privaat laadpunt

E-rijders die kunnen parkeren op eigen terrein komen niet in aanmerking voor een oplaadpunt in de openbare ruimte. Onder eigen terrein verstaat de gemeente Loon op Zand de beschikbaarheid over een parkeergelegenheid zoals een oprit, garagebox of private parkeerplekken bij appartementen en private parkeerplekken bij bedrijven(terreinen). Onder eigen terrein verstaat de gemeente ook een parkeerplaats op het terrein van een Vereniging van Eigenaren waarbij de aanvrager lid is van deze vereniging, parkeerplaatsen op terrein van een verhuurder waarvoor de aanvrager (en tevens huurder) een vergunning heeft. Dit kan een particuliere verhuurder zijn of een woningbouwvereniging.

Er is een diverse groep van aanbieders voor oplaadpunten op eigen terrein. De gemeente onderneemt voor het opladen op eigen terrein geen aanvullende activiteiten.

Ad 2. Opladen in de openbare ruimte via een oplaadpunt dat de gemeente faciliteert

De gemeente Loon op Zand staat open voor samenwerking met aanbieders om oplaadpunten in de openbare ruimte te realiseren. Indien de gemeente een samenwerking heeft met een aanbieder dan realiseert de gemeente een oplaadpunt in de openbare ruimte conform de gestelde kaders¹⁵.

Ad 3. De e-rijder dient op te laden bij bestaande oplaadpunten in de openbare ruimte

Op het moment dat de gemeente Loon op Zand geen samenwerking heeft met een aanbieder van oplaadpunten, of vanuit die samenwerking zijn (tijdelijk) geen oplaadpunten voorhanden dan realiseert de gemeente geen oplaadpunt in de openbare ruimte. De e-rijder is dan aangewezen op de bestaande oplaadpunten in de openbare ruimte. Om duidelijkheid voor e-rijders te bieden communiceert de gemeente Loon op Zand actief over de stand van zaken van een dergelijke samenwerking en de beschikbaarheid van oplaadpunten.

De gemeente staat alleen opladen van elektrische voertuigen toe via oplaadpunten die daarvoor bedoeld zijn. Dat betekent dat andere oplossingen niet zijn toegestaan. De gemeente kan hierop op handhaven. Hiermee worden situaties bedoeld zoals:

¹⁵)Deze kaders zijn uitgewerkt in Bijlage 2.

1. Laden via 'kabels over de weg'. Hierbij plaatst de e-rijder op eigen terrein een oplaadpunt en legt vervolgens een kabel over de openbare weg tussen het oplaadpunt en het elektrisch voertuig.
2. Het laden via een 'verlengde private huisaansluiting'. Hierbij plaatst de e-rijder zelfstandig een oplaadpunt in de openbare ruimte die op een bestaande elektriciteitsaansluiting, van bijvoorbeeld een woning, is aangesloten.
3. Het op eigen initiatief en op eigen kosten plaatsen van een oplaadpunt in de openbare ruimte.

Wanneer het aantal oplaadpunten in de openbare ruimte niet voldoende is voor de behoefte hieraan, communiceert de gemeente over welke vormen van laden de gemeente in een dergelijke situatie (tijdelijk) toestaat.

3.4 Het opladen van elektrische voertuigen voor bezoekers van Loon op Zand

De gemeente Loon op Zand wil bezoekers van de gemeente de mogelijkheid bieden voor het opladen van hun elektrische voertuigen in de openbare ruimte. Daarom spant de gemeente Loon op Zand zich in om de bestaande oplaadpunten van Stichting E-Laad te continueren. Daarnaast staat de gemeente open voor initiatieven voor het plaatsen van laadpunten op semi-openbare locaties, die ter beschikking worden gesteld aan bezoekers.

4 UITVOEREN VAN HET OPLAADPUNTENBELEID

4.1 Samenwerken met publieke en private initiatieven voor oplaadpunten in de openbare ruimte

De gemeente Loon op Zand faciliteert samenwerking met publieke en/of private aanbieders van oplaadpunten in de openbare ruimte. Om in de behoefte van e-rijders in Loon op Zand te voorzien zoekt de gemeente Loon op Zand deze samenwerking proactief. De gemeente Loon op Zand zet hiervoor in op:

1. Het continueren van de samenwerking met Stichting e-laad voor het behoud van de bestaande oplaadpunten in de openbare ruimte.
2. Samenwerken met de provincie Noord-Brabant om oplaadpunten in de openbare ruimte te realiseren.
3. Openstaan voor samenwerking met andere aanbieders van oplaadpunten in de openbare ruimte.

Ad 1. Het continueren van de samenwerking met Stichting e-laad

Op dit moment werkt de gemeente Loon op Zand samen met Stichting e-laad. De huidige samenwerkingsovereenkomst loopt eind 2014 af. In de loop van 2014 wordt duidelijk hoe Stichting e-laad wil omgaan met de reeds geplaatste oplaadpunten. De gemeente Loon op Zand streeft er naar deze overeenkomst te verlengen waardoor de oplaadpunten langer beschikbaar blijven.

Ad 2. Samenwerken met de provincie Noord-Brabant

Voor de korte termijn (2014) richt de gemeente Loon op Zand zich op een samenwerking met de provincie Noord-Brabant. Deze eerste stap sluit een samenwerking met andere initiatieven niet uit. De provincie Noord-Brabant start in 2014 met een aanbesteding voor oplaadpunten in de openbare ruimte. Hiermee komen oplaadpunten voor in de openbare ruimte beschikbaar voor Brabantse gemeenten. Om hierbij aan te sluiten zorgt de gemeente Loon op Zand voor:

- Het sluiten van een samenwerkingsovereenkomst met de provincie Noord-Brabant. Deze samenwerkingsovereenkomst dient te voldoen aan het oplaadpuntenbeleid.
- De gemeente Loon op Zand voert de activiteiten uit die volgen uit de samenwerkingsovereenkomst met de provincie Noord-Brabant. Mogelijke voorbeelden daarvan zijn het verwerken van aanvragen en het nemen van verkeersbesluiten voor het reserveren van parkeerplekken bij oplaadpunten voor het opladen van elektrische voertuigen.

Ad 3. Aangaan van samenwerking met andere aanbieders voor oplaadpunten in de openbare ruimte

De gemeente Loon op Zand staat open voor initiatieven van publieke en private aanbieders van oplaadpunten in de openbare ruimte voor algemeen gebruik.

4.2 Actief communiceren over het oplaadpuntenbeleid

Door actief communiceren raken e-rijders bekend met de mogelijkheden voor het opladen van elektrische voertuigen in de gemeente Loon op Zand. Tevens zorgt de gemeente Loon op Zand voor het beantwoorden van vragen van e-rijders. Hiervoor besteedt de gemeente aandacht aan:

- Het via de website van de gemeente, lokale media, autodealers in de gemeente Loon op Zand en/of informatiefolders informeren over het oplaadpuntenbeleid van de gemeente Loon op Zand. Een belangrijk onderdeel in de communicatie is het geven van inzicht in de stand van zaken van de uitvoering van het oplaadpuntenbeleid. Dat betekent dat de gemeente informeert over de beschikbaarheid van oplaadpunten vanuit de samenwerking met publieke en private initiatieven. Door hierover actief te communiceren weten e-rijders wat ze van de gemeente kunnen verwachten.

- Het aanwijzen van één EV contactpersoon bij de gemeente. Deze beantwoordt de vragen van e-rijders en verwerkt de aanvragen voor oplaadpunten. Deze contactpersoon treedt op als het gemeentelijk EV loket.

4.3 Handhaven van het oplaadpuntenbeleid

De gemeente Loon op Zand handhaaft het oplaadpuntenbeleid. Dat betekent dat zij toeziet er onder andere op toeziet dat parkeerplekken bij oplaadpunten alleen worden gebruikt voor het opladen van elektrische voertuigen.

4.4 Evalueren en ontwikkelen van het oplaadpuntenbeleid

EV kent een snelle ontwikkeling. Dat geldt ook voor de ontwikkeling van oplaadoplossingen voor 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.

Om er voor te zorgen dat het oplaadpuntenbeleid actueel blijft evalueert de gemeente Loon op Zand in samenwerking met de samenwerkende gemeenten in de Hart van Brabant-regio het beleid jaarlijks op ten minste de volgende punten:

- Ontwikkeling EV en behoefte aan oplaadpunten in de openbare ruimte.
- Beschikbaarheid van oplossingen voor opladen in de openbare ruimte.

BIJLAGE 1 – OPLAADPUNTEN IN DE OPENBARE RUIMTE

Normaal opladen en snelladen

De twee gangbare vormen voor het opladen van elektrische voertuigen zijn normaal opladen en snelladen. Andere ontwikkelingen zijn inductief laden en batterij wisselen. De verwachting is dat deze technieken niet binnen enkele jaren beschikbaar zijn als 'oplaadalternatief'.

Onder normaal opladen wordt het met een 'regulier' vermogen (3 kW) opladen van een elektrisch voertuig verstaan. Dat betekent dat het laden van de accu gemiddeld ongeveer 6 uur in beslag neemt. Elk elektrisch voertuig is geschikt voor normaal opladen bij de oplaadpunten in de openbare ruimte. Daarvoor zijn er landelijk standaarden voor de stekkers en protocollen (zie toelichting op het marktmodel). Ook is normaal opladen mogelijk bij wandstopcontacten via Schuko stekkers.

Snelladen houdt in dat met een hoog vermogen (20 tot 50 kW) de accu van een elektrisch voertuig wordt opgeladen. Bij snelladen laadt 80% van de accu in gemiddeld 30 minuten. Het aantal elektrische voertuigen dat kan snelladen is (nog) beperkt. Daarbij verschillen tussen de verschillende automerken ook de laadstandaarden (verschillende vermogens en stekker). Daardoor kan niet elk elektrisch voertuig bij elk snellaadpunt terecht. De kosten voor het realiseren van een snellaadpunt zijn aanzienlijk, vanwege de hoge kosten van de hardware en vaak ook door de benodigde verzwaring van het elektriciteitsnet.

De ontwikkeling voor het opladen van elektrische voertuigen laat zien dat normaal opladen voor locaties met een langere verblijfsduur, zoals bij huis of op het werk, wordt gebruikt. E-rijders benutten snelladen vooral op locaties met een korte verblijfsduur, zoals wegrestaurants. E-rijders maken gebruik van snelladers 'om thuis te komen' en voor normaal opladen voor het volledig opladen van het elektrisch voertuig. De behoefte voor oplaadpunten in de openbare ruimte zijn dan ook normale oplaadpunten.

Mogelijkheden voor opladen in de openbare ruimte

E-rijders die niet op eigen terrein kunnen parkeren hebben de volgende mogelijkheden voor opladen in de openbare ruimte:

1. Parkeren in de openbare ruimte en opladen via 'een kabel over de weg' Hiervoor maakt de e-rijder gebruik van een oplaadpunt dat op zijn eigen netaansluiting is aangesloten. Vanaf daar legt de e-rijder een kabel naar het elektrisch voertuig over de openbare weg. Aangezien de e-rijder de kabel in de openbare ruimte legt is de gemeente betrokken.
2. Parkeren in de openbare ruimte en opladen via een verlengde private aansluiting. Hierbij realiseert de e-rijder zelfstandig een oplaadpunt in de openbare ruimte. Het oplaadpunt wordt dan aangesloten op de netaansluiting van de e-rijder. Aangezien de e-rijder het oplaadpunt als een extra object in de openbare ruimte plaatst is de gemeente betrokken.
3. Het parkeren van een elektrisch voertuig in de openbare ruimte en opladen bij een openbaar oplaadpunt. De gemeente geeft als eigenaar van de grond toestemming voor het plaatsen van een oplaadpunt. Door de samenwerking met Stichting e-laad zijn er in Loon op Zand al oplaadpunten in de openbare ruimte.

Gedrag van e-rijders bij opladen in de openbare ruimte

Voor e-rijders geldt dat zij moeten opladen om elektrisch te kunnen rijden. De gemeente kan met het oplaadpuntenbeleid sturen op dit gedrag, door de mogelijkheden die ze biedt om in de openbare ruimte op te laden in combinatie met het parkeren. Het gedrag van de e-rijder wordt daarin onder andere bepaald door de volgende factoren die een gemeente kan beïnvloeden:

- De aanwezigheid van een oplaadpunt. Indien een e-rijder met een elektrisch voertuig niet op eigen terrein kan parkeren en de e-rijder geen mogelijkheid heeft voor opladen in de openbare ruimte, leert de ervaring dat de e-rijder doorgaans laadt via een eigen netaansluiting en de kabel over de weg uitrolt.
- De locatie van het laadpunt. Een e-rijder heeft net als een andere automobilist de behoefte (of gewoonte) om het elektrisch voertuig dicht bij de plaats van bestemming te parkeren. Indien een openbaar oplaadpunt op te grote afstand staat (naar oordeel van de e-rijder), gaat de e-rijder zoeken naar een alternatief (zoals opladen via een kabel over de weg of niet opladen).
- De beschikbaarheid van een oplaadpunt. Het is voor een e-rijder vaak wenselijk of noodzakelijk de accu op te laden als het elektrisch voertuig stilstaat. Daarvoor is het noodzakelijk dat een oplaadpunt beschikbaar is. Indien de laadlocatie niet bereikt kan worden met het elektrisch voertuig (er staat bijvoorbeeld een andere auto voor) zoekt de e-rijder naar andere oplossingen of laadt (noodgedwongen) niet.
- De kosten van het opladen. Eén van de voordelen van EV zijn de lage gebruikskosten. Indien de kosten voor het gebruik van een laadpunt in de openbare ruimte hoog zijn ten opzichte van het laden op een eigen (huis)aansluiting (de gemiddelde kosten voor een volle accu zijn € 4,-), kiest de e-rijder naar verwachting eerder voor een alternatief zoals opladen via een kabel over de weg.

Kosten voor oplaadpunten in de openbare ruimte

De investeringen in oplaadpunten zijn op dit moment groter dan de opbrengsten. Hierdoor is er op dit moment geen sluitende business case voor laadpunten in de openbare ruimte. Marktpartijen werken aan verschillende initiatieven voor een business case voor publieke laadpunten die wel kostendekkend is. Tot dat moment is er een bijdrage nodig van bijvoorbeeld een gemeente om laadpunten in de openbare ruimte te plaatsen.

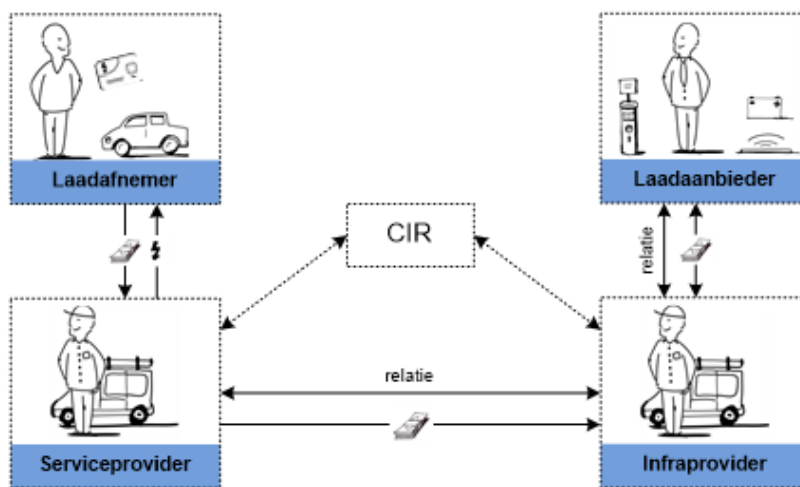
De kosten en opbrengsten voor een openbaar laadpunt zijn op hoofdlijn als volgt:

- De kosten voor het plaatsen van een oplaadpunt bedragen tussen € 5.000 - € 8.000 en € 1.000 aan jaarlijkse kosten voor beheer en onderhoud. Met name de kosten voor de benodigde netaansluiting zijn aanzienlijk.
- De inkomsten voor een exploitant zijn beperkt. De maximale omzet voor een laadbeurt bedraagt circa € 4,-. Op dit moment is het nog erg lastig om een reële inschatting van het gebruik te maken.

Marktmodel voor oplaadpunten in de openbare ruimte

Voor de dienstverlening voor het opladen in de openbare ruimte zijn er verschillende rollen, waarbij één of meerdere partijen een rol kunnen vervullen. Deze rollen zijn benoemd in het Nederlandse marktmodel voor het laden van elektrische voertuigen (zie ook onderstaand schema):

- De **laadaanbieder** is de partij die het mogelijk wil maken dat een e-rijder kan opladen. De laadaanbieder kan bijvoorbeeld de gemeente zijn voor oplaadpunten in de openbare ruimte, een eigenaar van een parkeergarage of een bedrijf dat een oplaadpunt heeft voor haar gasten.
- De **infraprovider** is de partij die het oplaadpunt realiseert en zorgt dat het beschikbaar is. Op dit moment nemen bijvoorbeeld energieleveranciers en nieuwe toetreders deze rol in.
- De **serviceprovider** is de partij die laadpasjes uitgeeft aan e-rijders. Zij zorgen er voor dat een oplaadpunt toegankelijk wordt voor e-rijders. Hiervoor sluit de serviceprovider een overeenkomst met de laadaanbieder en maken de serviceprovider en de infraprovider afspraken over de uitwisseling van informatie via CIR (Centraal Interoperabiliteitsregister). Stichting eViolin zorgt er voor dat infra- en serviceproviders afspraken met elkaar maken. De afspraken hebben betrekking op de toegang tot de oplaadpunten en de verrekening van de kosten.
- De **laadafnemer** is een e-rijder die een elektrische auto wil opladen.



Het marktmodel zorgt er voor dat er sprake is van landelijke interoperabiliteit voor het opladen van elektrische voertuigen in Nederland. Hierdoor kunnen alle elektrische voertuigen in Nederland terecht bij de oplaadpunten in de openbare ruimte, en vaak ook bij oplaadpunten in semi openbare ruimte. Deze interoperabiliteit houdt het volgende in:

- Alle oplaadpunten en elektrische voertuigen beschikken over dezelfde laadmethode en stekkers. Dit wordt 'type 2 mode 3 laden' genoemd. Tevens beschikken alle oplaadpunten over de zelfde 'Mennekes' stekker.
- Het betaalsysteem op elk oplaadpunt is gelijk. De serviceproviders en infraproviders hebben generieke afspraken over de werking van het systeem. Hierdoor kan een e-rijder met een laadpas in- en uitchecken bij elk oplaadpunt.

BIJLAGE 2 – KADERS VOOR OPLAADPUNTEN IN DE OPENBARE RUIMTE IN DE GEMEENTE LOON OP ZAND

Locatiekeuze

- Voor inwoners van de gemeente Loon op Zand geldt ‘oplaadpunt volgt gebruiker’. Dat betekent dat de gemeente alleen een oplaadpunt in de openbare ruimte faciliteert als de e-rijder beschikt over een elektrisch voertuig. De aanvrager van het oplaadpunt dient dit aan te tonen doordat:
 - Het voertuig op naam staat van de aanvrager door het overleggen van een kopie van het kentekenbewijs.
 - Het voertuig ter beschikking is gesteld aan de aanvrager door het overleggen van een berijdersverklaring.
- Uitsluitend inwoners zonder de mogelijkheid om te parkeren op eigen terrein komen in aanmerking voor het plaatsen van een oplaadpunt in de openbare ruimte. Onder eigen terrein wordt verstaan een parkeerplaats/oprit behorende bij de woning in de buitenruimte, een parkeerplaats behorende bij de woning in een parkeergarage, garagebox behorende bij de woning of vergelijkbaar.
- De gemeente Loon op Zand streeft er naar om ook e-rijders die de gemeente Loon op Zand bezoeken te faciliteren met oplaadpunten op strategische locaties, zoals bij winkelcentra en bedrijventerreinen.
- Bij een verzoek voor een oplaadpaal wordt gezocht naar de meest geschikte locatie in een loopafstand van 300 meter van het aanvraagadres om zo efficiënt en effectief mogelijk met de openbare ruimte om te gaan. Een verzoek tot het plaatsen van een oplaadpunt geeft geen garantie dat het oplaadpunt ook wordt geplaatst. Bij het bepalen van de meest geschikte locatie wordt onder andere rekening gehouden met:
 - (verkeers)veiligheid;
 - parkeerdruk
 - de mogelijkheid om op de gewenste locatie een aansluiting te realiseren op het elektriciteitsnet;
 - het nemen van een verkeersbesluit voor het reserveren van de parkeerplekken bij het oplaadpunt voor het ‘opladen van elektrische voertuigen’, zie ook ‘laden en parkeren’.
- Indien er binnen de genoemde loopafstand al een oplaadpunt aanwezig is wordt op basis van de volgende afweging bepaald of er een oplaadpunt wordt geplaatst:
 - Er is een bestaand oplaadpunt binnen de aangegeven loopafstand. Dit oplaadpunt wordt gebruikt door één gebruiker en beschikt over ‘twee stekkers’. Er volgt dan geen nieuw oplaadpunt. Indien nodig wordt er wel een tweede parkeervak gereserveerd voor het ‘opladen van elektrische auto’s’ (zie laden en parkeren).
 - Het bestaande oplaadpunt binnen de aangegeven loopafstand is al volledig bezet, d.w.z. dat er evenveel (vaste) gebruikers als stopcontacten zijn (oplaadpunt met één stopcontact en één gebruiker of een laadpunt met twee gebruikers en twee stopcontacten). Binnen de in dit beleid geschetste kaders kan er dan een oplaadpunt worden gerealiseerd.
- Bij het plaatsen van oplaadpunten streeft de gemeente Loon op Zand er naar om zo snel mogelijk een dekkend netwerk van oplaadpunten in de gemeente te realiseren. De oplaadpunten worden daarvoor met een zo groot mogelijke spreiding gerealiseerd. Hierdoor worden ook bezoekers van de gemeente Loon op Zand maximaal gefaciliteerd.

Loketfunctie

- De gemeente Loon op Zand treedt op als ‘loket’ voor aanvragen van nieuwe oplaadpunten. De gemeente informeert daarbij over haar oplaadpuntenbeleid, neemt aanvragen in behandeling en stemt deze af met de partijen met wie de gemeente samenwerkt om oplaadpunten te realiseren.
- De gemeente is niet verantwoordelijk voor de exploitatie van oplaadpunten. Die rol is voorbehouden aan de eigenaar van het oplaadpunt. Bijvoorbeeld bij schade en storingen dient de e-rijder dan ook contact op te nemen met de exploitant van het oplaadpunt. Hiervoor dient de exploitant op het oplaadpunt de benodigde informatie te vermelden.

Laden en parkeren

- Bij het zoeken naar een geschikte parkeerplaats wordt er rekening gehouden met de parkeerdruk.
- De gemeente Loon op Zand streeft naar het realiseren van oplaadpunten waar ten minste twee elektrische auto’s tegelijk kunnen opladen.
- De gemeente Loon op Zand zorgt voor het aanwijzen van een doelbestemming van de parkeervakken bij het oplaadpunt voor het ‘opladen van elektrische voertuigen’. Hiervoor neemt de gemeente een verkeersbesluit. De vergunning voor het plaatsen van een oplaadpaal wordt eerst van kracht en kan dus pas worden gebruikt, nadat het verkeersbesluit tot aanwijzing van de benodigde parkeerplaats(en) onherroepelijk is geworden.

- Het aantal parkeervakken dat wordt aangewezen met de doelbestemming 'opladen van elektrische voertuigen' is gelijk aan het aantal elektrische auto's dat bij een oplaadpunt kan laden. Het is mogelijk dat de uitvoering voor het tweede parkeerplak later volgt.
- De gemeente verzorgt voor een eenduidige inrichting van de parkeervakken bij de oplaadpunten. Dat betekent dat de gemeente zorgt voor en indien nodig de kosten draagt voor het plaatsen van een E4 bord met onderbord 'opladen van elektrische voertuigen'.
- Waar nodig zorgt de gemeente Loon op Zand op haar kosten voor fysieke aanpassingen aan de parkeerlocatie. Voorbeelden hiervan zijn het realiseren van een aanrijbeveiliging voor het oplaadpunt of een beperkte aanpassing aan de inrichting van het parkeervak.



Beeldkwaliteit

- De gemeente Loon op Zand stelt geen eisen aan de vormgeving van de palen. Binnen de gemeente Loon op Zand is het mogelijk om oplaadpunten met een verschillende vormgeving te plaatsen. De gemeente streeft er in de samenwerking met aanbieders van laadpalen wel naar om zoveel mogelijk uniformiteit te hanteren.

Kosten om te laden

- De gemeente Loon op Zand laat de kosten voor het gebruik van oplaadpunten vrij aan de exploitant van de laadvoorzieningen.
- De gemeente verstrekt een eenmalige bijdrage per oplaadpunt ten behoeve van de oplaadpunten in de openbare ruimte vanuit de samenwerking met de Provincie Noord-Brabant (Fase A2).

Toegang en beschikbaarheid

- Alle oplaadpunten in de openbare ruimte in de gemeente Loon op Zand dienen algemeen toegankelijk te zijn, zodat zowel inwoners als bezoekers van de oplaadpunten gebruik kunnen maken.
- De gemeente Loon op Zand ziet een oplaadpunt als algemeen toegankelijk als de exploitant voldoet aan de landelijke standaarden voor interoperabiliteit zoals uitgevoerd door eViolin. Dit betekent dat de e-rijder ongeacht zijn/haar serviceprovider bij elk oplaadpunt in de gemeente Loon op Zand kan opladen. De exploitant dient, als infraprovider, er voor te zorgen dat zij hierover afspraken maakt met de serviceproviders.

Eigen oplaadpunt of vergelijkbare voorziening

- De gemeente Loon op Zand staat het realiseren van een eigen oplaadpunt in de openbare ruimte niet toe. Voorbeelden hiervan zijn een verlengde private aansluiting of een volwaardig oplaadpunt voor in de openbare ruimte (zoals die van Stichting e-laad) waarin een particulier investeert. Dit is ongeacht de investering die een e-rijder bereid is te doen in het oplaadpunt.