

Plaatsingsbeleid voor publieke laadpalen voor elektrische vervoer Gemeente Bergen op Zoom

1. Termen en afkortingen

In de wereld van elektrisch rijden en laden komen de nodige afkortingen voorbij. Alvorens deze te gebruiken volgt hier een begripsbepaling.

CPO / laadpaalexploitant: 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 ten aanzien van de laadstations. De CPO kan zowel als een aanvrager of beheerder optreden.

Deelvoertuig: Motorvoertuig in lijn met de definitie van EV dat herhaalt en opeenvolgend wordt gebruikt door (verschillende) deelnemers met een abonnement. Deelvoertuigen vormen samen een systeem dat mensen in staat stelt lokaal beschikbare auto's te huren op elk gewenst moment en voor elke tijdsduur.

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 personenauto's.

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

Laadpaal: Een laadstation is een fysiek object met één of meer oplaadpunten. In de praktijk kent dit nu vaak twee laadpunten.

Laadplein: Een laadplein bestaat uit minimaal 3 laadpalen voor elektrische voertuigen die geclusterd geplaatst worden op één locatie.

NAL: Nationale Agenda Laadinfrastructuur.

Proactieve plaatsing: Data gestuurde plaatsing van laadpalen waarbij er beoogd wordt laadinfrastructuur (net) vooruitlopend op de laadvraag te plaatsen zodat er geen gebrek aan laadpunten ontstaat. Dit wijkt af van een model waarbij de laadpaal pas geplaatst wordt nadat de laadvraag is ontstaan (paal volgt auto). Met proactieve plaatsing ondervinden EV-rijders minder laadbelemmeringen, is plaatsing van laadinfrastructuur beter planbaar en efficiënter uit te voeren.

Publiek toegankelijke laadinfrastructuur: Een oplaadpunt voor een elektrisch voertuig dat 24/7 openbaar toegankelijk is, zonder barrières zoals slagbomen of poorten. Soms is wel een abonnement of authenticatie nodig om van het oplaadpunt gebruik te kunnen maken. In dit beleid gaat het uitsluitend over reguliere laadpalen, waarmee elektrische energie kan worden overgebracht op een elektrisch voertuig.

2. Inleiding en beleidscontext

Elektrische voertuigen (EV) zijn in Nederland aan een opmars bezig. De stijging van het aantal EV is niet incidenteel, maar kent een structurele groei. Daarmee neemt elektrisch rijden een steeds grotere rol in binnen Nederland en rijden steeds meer inwoners in onze gemeente elektrisch. Inwoners, bezoekers en forensen die geen mogelijkheid hebben om op eigen terrein te laden zijn afhankelijk van publieke laadvoorzieningen om elektrisch te kunnen laden. Hierbij speelt de gemeente als verantwoordelijke van de publieke ruimte een belangrijke rol. De gemeente Bergen op Zoom wil voor deze groep gebruikers een goed publiek toegankelijk laadnetwerk voor elektrische voertuigen faciliteren. In dit beleidsdocument legt de gemeente Bergen op Zoom de kaders vast waarin publiek toegankelijke laadinfrastructuur binnen de gemeente gerealiseerd wordt.

Een grote drijfveer om elektrisch te gaan rijden is dat met elektrificatie van voertuigen een bijdrage wordt geleverd aan het behalen van de klimaatdoelstellingen. Tijdens het rijden stoten elektrische voertuigen geen emissies uit. Dit gecombineerd met een toenemende groei van duurzaam opgewekte elektriciteit zorgt ervoor dat elektrische voertuigen een belangrijke rol spelen bij het reduceren van emissies (zoals CO₂ en N₂). Om deze reden heeft het Rijk de ambitie geformuleerd om in 2030 1,9 miljoen EV's in Nederland te hebben rijden.

Naast de doelstelling van de overheid zien we dat consumenten steeds vaker kiezen om elektrisch te gaan rijden. Daar liggen verschillende trends aan ten grondslag:

- De batterijcapaciteit neemt toe, waardoor een grotere actieradius mogelijk is;
- Het wordt mogelijk om sneller op te laden;
- Aanschafprijzen van EV's dalen;
- Bijdrage aan het milieu;
- De gebruiks- en onderhoudskosten van EV's zijn lager.

Om het groeiend aantal EV's te laden is een goed en dekkend laadnetwerk nodig. In oktober 2020 waren er in totaal in Nederland ruim 58.000, waarvan zo'n 37.211 publieke en 21.168 semipublieke laadpunten. De verwachting is dat in 2030 zo'n 1,7 miljoen laadpunten in Nederland nodig zijn waarvan een deel (gemiddeld ongeveer één derde) in de publieke ruimte geplaatst moet worden. Nationaal zijn daarom afspraken gemaakt in de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL). Het is een breed gedragen meerjarige beleidsagenda voortkomend uit het Klimaatakkoord. Om te zorgen dat er voldoende laadinfrastructuur is om de klimaatafspraken te realiseren heeft de NAL het doel "om ervoor te zorgen dat de laadinfrastructuur geen drempel vormt bij de uitrol van elektrisch vervoer". In de praktische realisatie laat de nationale overheid veel ruimte voor de invulling aan de regionale en lokale overheden. In de NAL is wel een aantal verplichtingen opgenomen voor gemeenten – al dan niet in regionaal verband. Enkele belangrijke punten staan hieronder opgesomd:

- Het realiseren van voldoende laadinfrastructuur;
- Het opstellen van plaatsingsbeleid daarvoor, inclusief visie op snelladers;
- Het gebruik van strategische plankaarten daarbij;
- Vaststelling van het beleid, inclusief planning voor de uitrol;
- Een tweejaarlijkse beleidsevaluatie.

Behalve de ontwikkelingen van elektrificatie van personenauto's en de behoefte aan laadinfrastructuur die daaruit voortkomt, spelen er een aantal andere relevante ontwikkelingen. Zo bestaat naast de ambitie voor de elektrificatie van personenauto's ook de ambitie om andere vormen van vervoer te elektrificeren. Ambities zijn gedefinieerd voor:

- Elektrificatie van doelgroepenvervoer: De gemeente Bergen op Zoom heeft een intentieovereenkomst ondertekend met de ambitie om vanaf 2025 zero emissie WMO-vervoer te hebben;
- Elektrificatie van OV busvervoer: Intentie is om in 2030 alle OV bussen in Nederland zero emissie te laten zijn;
- Elektrificatie van logistieke voertuigen: Het is de verwachting dat in 2025 een aantal steden een zero emissiezone voor logistieke voertuigen (zoals bestelwagens en vrachtwagens) inricht.

De ontwikkelingen op dit gebied gaan snel. Het is dan ook mogelijk dat andere of aanvullende laadinfrastructuur ontwikkeld moet worden. Deze ontwikkelingen kennen vaak een regionaal karakter. De provincie speelt hier een actieve rol in. De gemeente Bergen op Zoom volgt de ontwikkelingen bij andere voertuigsegmenten en komt daar waar nodig met aanvullend beleid komen. Dit plaatsingsbeleid richt zich op reguliere (AC) publieke laadpalen.

2.1 Ontwikkelingen van laadinfrastructuur

Laden van een elektrisch voertuig is anders dan tanken bij een tankstation. Er bestaan verschillende laadtechnologieën die voor verschillende toepassingen geschikt zijn. De technologie loopt uiteen van zeer snelle laadstations die sommige voertuigen in ongeveer 3 minuten 100 km bij kunnen laden, tot thuisladers die voor 100 km ongeveer 10 uur nodig hebben. Bij gemeenten in Nederland wordt vaak gekozen voor publieke laders die 100 km in ongeveer 3-8 uur kunnen laden. Gemeenten kiezen voor deze snelheid van laden omdat:

- de huidige kosten voor het snel laden hoger zijn waardoor de laadprijs hoger is. Door deze hogere kosten is elektrisch rijden minder aantrekkelijk in vergelijking met conventionele voertuigen wanneer enkel snel geladen wordt.
- Niet alle elektrische auto's zijn technisch in staat om (extreem) snel te laden. Met reguliere laadinfrastructuur worden geen gebruikers uitgesloten wat het publieke karakter van deze punten ten goede komt.
- auto's van inwoners, forenzen en bezoekers staan vaak langere tijd (en ook 's nachts) geparkeerd, waardoor snellere laadoplossingen niet nodig zijn.

Reguliere (AC) laadpalen zijn daarmee op dit moment de meest toegankelijke en kosteneffectieve manier om EV bij te laden. De prijs per kWh komt in de buurt van de energiekosten thuis, waardoor bewoners zonder eigen terrein niet benadeeld worden.

Wat betreft de ontwikkelingen op het gebied van laadinfrastructuur zijn de volgende factoren meegenomen bij het opstellen van dit beleid:

1. Dit beleid richt zich primair op laadinfrastructuur voor inwoners, forenzen en bezoekers van de gemeente Bergen op Zoom die elektrische personenvoertuigen willen laden en niet op eigen terrein kunnen laden.
2. Om deze gebruikers voor elk voertuig toegankelijke en betaalbare infrastructuur te bieden, wordt er in dit beleid uitsluitend gekeken naar reguliere (AC) laadpalen.
3. Het beleid moet flexibel kunnen meegroeien met de ontwikkeling van de laadinfrastructuur. Het is duidelijk dat de ontwikkelingen en type laadoplossingen in de markt elkaar snel opvolgen.
4. Het laadnetwerk dient toekomstbestendig te zijn. Daarmee wordt bedoeld dat de laadpalen technisch in staat moeten zijn om te voorzien in bijvoorbeeld slim laden.

2.2 Verschillende doelgroepen en mix van laadinfrastructuur

Dit gemeentelijk beleid richt zich op plaatsingsbeleid voor publieke laadinfrastructuur voor met name elektrische personenauto's. Elektrische personenauto's vormen veruit de grootste categorie van elektrische voertuigen en hier is de komende jaren de grootste groei in te verwachten. De grootste rol van de gemeente ligt bij de publieke laadinfrastructuur. Toch is het goed om ook beleid te vormen voor andere vormen van laden en overige type voertuigen/doelgroepen. Door zoveel mogelijk gebruik te maken van andere vormen van laden voorkom je extra druk in de openbare ruimte. Met de bouwblokken uit schema in de bijlage geven wij hier verdere invulling aan.

3 Overwegingen en uitgangspunten openbaar laden gemeente Bergen op Zoom

Een aantal overwegingen ligt ten grondslag aan het beleid voor openbaar laden:

- De gemeente Bergen op Zoom ziet elektrisch rijden als een belangrijke stap naar een duurzame gemeente. Het helpt bij het behalen van klimaatdoelstellingen. De gemeente kent een stevige ambitie om duurzame ontwikkelingen te stimuleren en het (door)ontwikkelen van een goed laadnetwerk past bij deze ambitie.
- Publieke laadinfrastructuur is belangrijk voor de transitie naar duurzame mobiliteit. Op basis van de verwachtingen en nationale doelstellingen groeit de vraag naar publieke laadpunten en neemt het maatschappelijk belang van laadinfrastructuur snel toe. Dit is een belangrijke overweging bij de (proactieve) plaatsing van een laadpunt.
- Op basis van een inventarisatie van marktmodellen heeft de gemeente besloten om een proactief plaatsingsbeleid te willen voeren. Op deze manier kan de ambitie van onze gemeente en de doelstellingen uit de NAL het best gehaald worden.
- De gemeente erkent de spanning tussen parkeren en opladen van EV's en denkt dat het proactief plaatsen van laadpalen nodig is om de overgang naar elektrisch vervoer te faciliteren en de nationaal gestelde doelen te behalen. De gemeente probeert deze overgang zo soepel mogelijk te laten verlopen ook voor weggebruikers die niet elektrisch rijden.
- De gemeente Bergen op Zoom krijgt gezien de toenemende groei van het aantal elektrische voertuigen te maken met een groei van het laden in de openbare ruimte. Daarbij hanteert de gemeente de 'ladder van laden': de gemeente faciliteert laden in de openbare ruimte enkel als dit niet op privaat terrein of anders semipubliek gefaciliteerd kan worden. Dit voorkomt dat parkeren op eigen terrein verschuift naar de openbare ruimte.
- De gemeente heeft de ambitie om tot een dekkend netwerk van laadinfrastructuur te komen voor zowel inwoners als bezoekers van de gemeente Bergen op Zoom. Daarbij hoort ook laadinfrastructuur op publieke grond bij winkelcentra en recreatieve voorzieningen.
- Gemeenten Bergen op Zoom heeft de intentieovereenkomst Zero Emissie WMO-vervoer getekend. Hieruit komt de verplichting naar voren om bij aanbesteding van het WMO-vervoer rekening te houden met de behoefte aan laadinfra voor dit vervoer. Daarbij gaat het zowel om de invulling van de laadinfrastructuur (publieke laadinfra op orde hebben) als om de doorlooptijd van de realisatie (ongeacht door wie).

4. Modelkeuze voor realisatie openbaar laden

Gemeente Bergen op Zoom heeft de mogelijkheden verkend ten aanzien van verschillende organisatie-modellen voor laadinfrastructuur. Vanuit de samenwerkende provincies Noord-Brabant en Limburg is de mogelijkheid geboden om mee te doen aan een grootschalige aanbesteding. Hierbij wordt een ex-

clusieve concessie toegekend aan een laadpaalexploitant (CPO) voor het plaatsen, beheren en exploiteren van publieke laadpunten in nagenoeg alle gemeenten in Noord-Brabant en Limburg. De provincies nemen de financiële risico's en organisatiekosten voor hun rekening.

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

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

5. Realisatie openbaar laden

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

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

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

5.1 Proactieve plaatsing en uitrol op basis van plankaarten

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

Concessiehouder krijgt een potentiekaart door ElaadNL opgesteld waarin per gemeente op buurtniveau de potentie voor het plaatsen van laadpunten wordt weergegeven. De gemeenten, provincie en netbeheerder Enexis beoordelen het uitrolplan opgesteld door de CPO en dienen hier mee in te stemmen en akkoord op te geven op basis van vooraf opgestelde plaatsingscriteria. Hierbij wordt gestreefd naar een gezamenlijke en integrale reactie. Daar waar de gemeente het niet eens is met de gekozen locaties kan gefundeerd afgeweken worden. De gemeente is in dat geval verantwoordelijk voor het aanwijzen van een alternatieve locatie.

Bij de oplevering van de plankaart door de CPO spant de gemeente zich in om de benodigde verkeersbesluiten te nemen om de uitrolplanning haalbaar te maken. De gemeente neemt voor de plaatsing van de laadpaal een verkeersbesluit voor twee parkeervakken. Bij realisatie van de laadpaal reserveert de gemeente minimaal één parkeervak. Het tweede parkeervak wordt uiterlijk bebord bij een verbruik van minimaal 3.500 kWh op jaarbasis per laadpaal (of een jaar elke maand meer dan 5 unieke gebruikers). De CPO draagt zorg voor plaatsing van een flessenhalspaal met bebording, conform de hiervoor geldende voorschriften.

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

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

5.2 Paal volgt auto

Om te borgen dat een elektrische rijder (zonder de mogelijkheid op eigen terrein te kunnen laden) kan laden, wordt deze categorie toegepast. De CPO dient mee te werken aan het plaatsen van een publieke laadpaal binnen een reële loopafstand van 300 meter tot het woon- of werkadres. Dit geldt ook wanneer wel een bestaande publieke laadpaal aanwezig is, maar deze een intensief gebruik van meer dan 3.500 kWh per jaar heeft (of een jaar elke maand meer dan 5 unieke gebruikers). Plaatsing van een laadpaal op basis van op aanvraag 'Paal volgt auto' vindt kosteloos plaats door CPO.

5.3 Overige en strategische laadpalen

Onder deze categorie valt elke willekeurige locatie in de publieke ruimte waar de gemeente Bergen op Zoom een laadpaal wenst te plaatsen. CPO dienst mee te werken aan het realiseren van een laadpaal op deze locatie. Voor laadpalen binnen deze categorie geldt dat de gemeente verplicht is om een bedrag van € 1.500,- uit te keren aan de CPO indien het verbruik van de laadpaal in het tweede volledige jaar na plaatsing minder is dan 2.000 kWh.

5.4 Voorwaarden plaatsen van laadpalen

De CPO heeft de verplichting een laadpaal te realiseren indien aan de volgende voorwaarden is voldaan: I. Aantoonbare behoefte door een aanvraag van een bewoner of forens (minimaal 20 uur per week werkzaam op de aanvraaglocatie) die een elektrisch voertuig in bezit of in gebruik heeft dan wel krijgt. Met dit elektrische voertuig kan minimaal 50 km (conform WLTP-meetmethode) elektrisch worden gereden.

II. Indien er op loopafstand van circa 300 meter al een laadpaal aanwezig is, wordt aan de hand van het gebruik bepaald of een extra laadpaal noodzakelijk is.

III. De aanvrager beschikt niet over een eigen terrein waarop een elektrische auto middels een eigen aan te brengen laadvoorziening kan worden opgeladen.

IV. Indien een gemeente een vaste standplaats aanvraagt voor een deelauto-concept, dient de CPO daaraan mee te werken en reserveert de gemeente tenminste één parkeervak d.m.v. het plaatsen van een verkeersbord met reservering voor het deelauto-concept.

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

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

1. Componenten van de laadpaal dienen altijd bereikbaar te zijn:

- a. Het serviceluik inclusief cilinderslot;
- b. De RFID-reader;
- c. De sockets.

2. Bij plaatsing op een trottoir dient minimaal 90 cm vrije doorgangruimte op het trottoir aanwezig te zijn.

3. Bij haaks parkeren achter de trottoirband is afstand tussen laadpaal en trottoirband minimaal 60 cm. Let op: uitgangspunt 2 heeft altijd voorrang op uitgangspunt 3. Wanneer de afstand tussen laadpaal en trottoirband kleiner is dan 60 cm, dan dienen er maatregelen getroffen te worden. Bijvoorbeeld een aanrijdbeveiliging.

4. Bij langs parkeren achter de trottoirband is afstand tussen laadpaal en trottoirband minimaal 60 cm. Let op: uitgangspunt 2 heeft altijd voorrang op uitgangspunt 4. Wanneer de afstand tussen laadpaal en trottoirband kleiner is dan 60 cm, dan dienen er maatregelen getroffen te worden. Bijvoorbeeld een aanrijdbeveiliging.

5. Bij zowel haaks als langs parkeren voor of zonder trottoirband dient de laadpaal zodanig geplaatst te worden dat zoveel mogelijk ruimte voor de elektrische auto beschikbaar blijft om te kunnen parkeren. Bij deze situaties dienen maatregelen getroffen te worden, bijvoorbeeld een aanrijdbeveiliging.

6. Bij haaks en langs parkeren wordt de laadpaal tussen 2 parkeervakken in geplaatst en bij harp parkeren tussen 4 parkeervakken in.

7. Bij plaatsing in onverharde grond (bijvoorbeeld gras of zand) dient rondom de laadpaal grondversteving te worden aangebracht. Deze grondversteving bestaat uit minimaal 2 rijen betontegels formaat 30x30 cm (of vergelijkbaar, in overleg met gemeente Bergen op Zoom) opgesloten in bijpassende opsluitbanden.

6. Taken en verantwoordelijkheden Bergen op Zoom binnen concessie

Binnen de aanbesteding zijn verschillende verantwoordelijkheden voor zowel de concessienemer als de concessiehouder opgenomen. De aanbestedende dienst treedt op als contractmanager, maar voor

de daadwerkelijke realisatie van de laadpalen en om de aanbesteding tot een succes te maken is een belangrijke rol voor de gemeenten weggelegd.

6.1 Algemene bepalingen

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

- De gemeente Bergen op Zoom verleent exclusiviteit aan de inschrijver voor het plaatsen van nieuwe laadpalen gedurende de uitrolperiode.
- De gemeente Bergen op Zoom neemt voor de plaatsing van de laadpaal een verkeersbesluit voor twee parkeervakken. Daarnaast spant de gemeente zich in voor het nemen van verkeersbesluiten voor meerdere laadpalen tegelijk.
- Bij realisatie van de laadpaal reserveert de gemeente minimaal één parkeervak.
- Het tweede parkeervak wordt uiterlijk geëffectueerd / bebord bij een verbruik van de laadpaal van minimaal 3.500 kWh op jaarbasis.
- De CPO dient zorg te dragen voor plaatsing van een flessenhalspaal met bebording, conform de hiervoor geldende voorschriften.
- De gemeente brengt geen leges in rekening brengen bij de CPO voor eventuele vergunningen.
- Gemeenten worden uitgedaagd om de inpassing van laadinfrastructuur mee te nemen bij nieuwbouwplannen, zodat deze toekomstbestendig zijn.
- De gemeente Bergen op Zoom wijst een operationeel contactpersoon en/of een beleidscontactpersoon aan via wie de communicatie met de CPO verloopt. Voor Bergen op Zoom is dat Cluster Wonen & Leven.
- De contactpersoon heeft voldoende tijd en capaciteit om een actieve bijdrage te leveren aan het proces rondom de locatiebepaling.

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

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

- Om ervoor te zorgen dat de uitrolstrategie zo goed mogelijk aansluit op de situatie binnen de gemeente Bergen op Zoom, levert de gemeente de juiste informatie aan. Daarbij kan gedacht worden aan het vigerend beleid, mogelijke plankaarten en andere interessante data.
- De gemeente Bergen op Zoom zet zich in om een afstemmingsoverleg met de CPO mogelijk te maken als deze hiervoor het initiatief neemt.
- De gemeente Bergen op Zoom beoordeelt de uitrolstrategie die door de CPO wordt aangeleverd aan de hand van vooraf opgestelde plaatsingscriteria. Daar waar de gemeente het niet eens is met de gekozen locaties kan gefundeerd afgeweken worden. De gemeente is in dat geval verantwoordelijk voor het aanwijzen van een alternatieve locatie. Mocht er geen alternatieve locatie aanwezig zijn, dan kan de gemeente naar redelijkheid en billijkheid het laadpunt weigeren.
- De gemeente Bergen op Zoom stemt haar reactie op de plankaart en uitrolplanning af met de provincie en Enexis om zo te komen tot een integrale reactie hierop.
- Na de definitieve oplevering van de plankaart en uitrolplanning door de CPO en goedkeuring vanuit de gemeente, spant de gemeente zich in om de benodigde verkeersbesluiten te nemen om de uitrolplanning haalbaar te maken.
- Gemeente Bergen op Zoom neemt een enkel verkeersbesluit op voor alle laadpalen die opgenomen zijn in de plankaart en uitrolplanning.
- De gemeente Bergen op Zoom conformeert zich aan het aantal laadpalen dat in de plankaart en uitrolplanning uitrolstrategie door de CPO is opgenomen en zet zich in om deze aantallen daadwerkelijk te realiseren. Mocht dit om bepaalde redenen niet lukken, dan kan er in overleg worden afgeweken van de aantallen.

6.3 Categorie 2: Paal volgt auto

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

- De gemeente Bergen op Zoom richt zijn communicatiekanalen zo in dat de elektrische rijder een aanvraag kan doen via het inschrijfportal van de CPO.
- De gemeente Bergen op Zoom besluit binnen 10 werkdagen na ontvangst over het al dan niet goedkeuren van een locatievoorstel en overlegt hierover met de CPO. Indien de gemeente het locatievoorstel goedkeurt, heeft de CPO de verplichting voor de plaatsing en exploitatie van de laadpaal tot het einde van de exploitatietermijn.
- Indien de gemeente Bergen op Zoom akkoord is met het locatievoorstel, dient de gemeente indien nodig zorg te dragen voor het nemen van een verkeersbesluit om twee parkeerplaatsen bij de laadpaal te bestemmen voor het 'Alleen opladen (van) elektrische voertuigen'.
- De gemeente dient indien nodig te zorgen voor publicatie van het verkeersbesluit binnen 15 werkdagen nadat een akkoord is gegeven op het locatievoorstel.

- Nadat de bezwaartermijn is verstreken, informeert de gemeente de CPO normaliter binnen 3 werkdagen over het al dan niet onherroepelijk zijn van het verkeersbesluit. Indien de gemeente geen verkeersbesluit neemt – of al genomen heeft op basis van de plankaart – informeert de gemeente de CPO hierover op het moment dat de locatie door de gemeente is goedgekeurd.
- In het geval een verkeersbesluit niet onherroepelijk is geworden, treden de gemeente en de CPO in overleg over het vervolg.

6.4 Categorie 3: Overige en strategische laadpalen

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

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

7. Criteria bij het vaststellen van locaties en planning

Bij het bepalen van de locatie en planning van de realisatie van laadinfrastructuur worden verschillende criteria gehanteerd. Deze criteria zijn hieronder op hoofdlijnen beschreven. De afweging hoe deze aandachtspunten exact worden meegenomen in het vaststellen van de locatie en planning blijft maatwerk. Het blijft aan de gemeente om een afweging te maken tussen individuele belangen en het maatschappelijke belang van een laadpaal. Het maatschappelijke belang van een publieke laadvoorziening weegt daarbij zwaar gezien de rol die deze speelt voor de realisatie van verschillende klimaatdoelstellingen.

7.1 Zwaarwegende criteria

- Eigendom grond: de desbetreffende ondergrond is eigendom van de gemeente;
- Veiligheid: de CPO let bij de positionering van een laadpaal op de doorgang en veiligheid van gebruikers en medeengebruikers. De gemeente Bergen op Zoom heeft een controlerende rol;
- Inpasbaarheid: het laadpunt past op de beoogde locatie in de openbare ruimte en vormt geen belemmering voor ander straatmeubilair;
- Toegankelijkheid: het laadpunt is goed toegankelijk voor gebruikers. Het laadpunt zorgt dat de omgeving toegankelijk blijft voor andere gebruikers (zoals rolstoelgebruikers);
- Bereikbaarheid componenten: de componenten van de laadpaal dienen altijd bereikbaar te zijn, voor bijvoorbeeld onderhoud;
- Plaatsing ten opzichte van parkeervak: een laadpaal moet te gebruiken zijn op beide toegewezen parkeervakken;
- Groen: gemeente Bergen op Zoom houdt bij het plaatsen van laadinfrastructuur rekening met groenvoorzieningen. Het uitgangspunt is dat een laadpaal de groenstructuur in de omgeving minimaal beïnvloedt en dat schade aan wortels etc. voorkomen moet worden. Bij het bepalen van een laadlocatie geldt het principe 'paal volgt boom', met andere woorden: groenvoorzieningen zijn leidend;
- Publiek karakter: het is aannemelijk dat de laadpaal door meerdere gebruikers gedeeld kan worden;
- Parkeerdruk: de voorgestelde locatie voldoet aan de eisen zoals gesteld in het parkeerbeleid.

7.2 Voorkeurs criteria

- Ruimtelijk gebruik: gemeente Bergen op Zoom probeert te voorkomen dat de realisatie van laadpalen de functie van de openbare ruimte aantast;
- Straatbeeld: het voorkomen van de aantasting van het karakter van het straatbeeld weegt mee in de overweging om een locatie aan te wijzen. Ten behoeve van een eenduidig straatbeeld gaat de voorkeur uit naar toepassing van één en hetzelfde type laadpaal. Laadpaal heeft in principe standaard kleur. In bijzondere gevallen kan gemeente Bergen op Zoom kiezen voor een andere kleur tegen betaling aan de CPO.
- Parkeervak: een laadpaal wordt bij voorkeur geplaatst bij haakse parkeervakken;
- Procesmatige efficiëntie: daar waar mogelijk wordt bij de planning van de realisatie van laadpalen rekening gehouden met andere (ondergrondse) werkzaamheden. Zo kan voorkomen worden dat een straat in korte tijd meermalen opengebrouwen moet worden;
- Geclusterde locaties: de laadlocatie kan – op termijn, bij voldoende gebruik van omringende palen – worden uitgebreid met meer laadpalen en laadparkeervakken. Dit biedt minder graafoverlast, bevordert efficiëntere processen en (bovenal) bevordert de zekerheid dat een EV-rijder kan laden bij een locatie.

7.3 Privaat Verlengde Aansluitingen

De gemeente Bergen op Zoom verleent geen toestemming voor het aanleggen van een laadpunt met een verlengd private huisaansluiting op gemeenteground. Ook het laden via een kabel over of onder het trottoir als alternatief voor een publiek geplaatst oplaadpunt wordt niet toegestaan. Uit een inventarisatie door HetEnergieBureau en adviesbureau Movares blijkt dat het aanleggen van verlengd private aansluitingen extra risico's en kosten kunnen opleveren voor gemeenten. Daarnaast kunnen dergelijke laadoplossingen tot onveilige situaties leiden, tot het onterecht toe-eigenen van een openbare parkeerplaats leiden en staan deze haaks op de exclusiviteit die via de concessie aan de CPO is geboden.

7.4 Weigeringsgronden

In principe werken wij op basis van voorgaande artikelen onder voorwaarden mee aan de plaatsing van laadpalen. Echter zijn er een aantal locaties die uitgesloten zijn van plaatsing. Dit betreffen de volgende locaties;

- Binnen het gedeelte centrumring uitgezonderd parkeerterreinen en parkeergarages. (centrumring betreft; Bredasestraat, Wassenaarstraat, Van Dedemstraat, Auvergnestraat, Glymesstraat, Boutershemstraat, Westersingel, Noordsingel, Korte Parkstraat, Lange Parkstraat).
- Op de centrumring zelf (zie hierboven de beschreven straten die bij de centrumring behoren).
- Parkeerplaatsen langs wegvakken alwaar binnen 150 meter een parkeerterrein (parkeerkoffer) aanwezig is.

8. Data, handhaving en evaluatie

8.1 Data

Een CPO is verplicht om gebruikers informatie aan te leveren aan de gemeente Bergen op Zoom. De gemeente kan op basis van deze informatie haar beleid en het gebruik monitoren. Deze informatie dient altijd kosteloos beschikbaar te worden gesteld.

De CPO's leveren minimaal, maar niet gelimiteerd, de volgende ruwe data (CDR's) aan van de binnen de gemeente geplaatste laadpunten:

- verbruik kWh;
- uren bezetting per laadpunt;
- locatie van plaatsing;
- gemiddelde tijd aangekoppeld;
- gemiddelde tijd laden;
- uptime en storingsen.

De data wordt beschikbaar gesteld aan de gemeente in een digitaal dashboard en in een formaat dat door de gemeente verwerkt kan worden en voldoet aan de rapportagevereisten die rondom de NAL zijn of worden afgesproken. Het moet mogelijk zijn om data te aggregeren naar wijk en gemeenteniveau. De data moet minimaal per kwartaal worden geüpdatet. Binnen deze online omgeving moet minimaal inzichtelijk worden gemaakt:

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

Aanvullend aan deze informatie moet de CPO die op aanvraag laadpunten plaatst de volgende gegevens aanleveren:

- Aantal aangevraagde laadpunten;
- Aantal afgewezen laadpunten en afwijzingsgrond a.d.h.v. plaatsingscriterium;

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

8.2 Handhaving





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

8.3 Evaluatie

EV ontwikkelt zich in hoog tempo. Dat geldt ook voor de ontwikkeling van laadoplossingen voor EV-rijders in de openbare ruimte. Het laadpalenbeleid is daardoor een momentopname ten aanzien van de behoefte voor opladen in de openbare ruimte en de oplossingen die daarvoor beschikbaar zijn.

Dit beleid wordt ten minste 2-jaarlijks geëvalueerd conform NAL. De eerstvolgende evaluatie is voorzien 2024. Indien een tussentijdse evaluatie nodig is, kan dit.

BIJLAGE

Laadlocatie →	Privaat	Semipubliek	Publiek	Snelladen
Doelgroep				
Personenvervoer	Geef thuisladen dominante plek in EV-beleid	Stimuleer en informeer bedrijven over plaatsing	Verken clusteropties, betrek doelgroepen en bewoners	Bepaal nut en noodzaak, stel kaders op voor snelladen in OR
Stadslogistiek < 3,5t	Geef thuisladen dominante plek in EV-beleid		Zorg voor actieve monitoring laaddruk en parkeerruimte	Bepaal nut en noodzaak, stel kaders op voor snelladen in OR
Stadslogistiek >3,5t			Wijs laadlocaties aan bij ambities voor ZES	Reactief handelen, faciliteer als netwerkbehoefte bestaat
Vrachtervervoer >3,5t	<ul style="list-style-type: none"> • Geen trekkersrol voor nationale en internationale distributie • Pilots faciliteren indien initiatief door marktpartij zich aandient 			
Doelgroepenvervoer	Geef thuisladen een dominante plek in EV-beleid		Verken clusteropties, betrek doelgroepen, evt. reserveren laadplek	Bepaal nut en noodzaak, evt. realisatie basisvoorziening in landelijke gemeenten
OV-bussen	<ul style="list-style-type: none"> • Aandacht besteden aan locaties bij starten concessie(s) • Zowel opportunity charging als overnight charging toestaan 			