

Beleidsplan elektrisch rijden

DE TOEKOMST IS ELEKTRISCH

Duurzamere mobiliteit

De gemeente Etten-Leur is blij dat elektrisch vervoer in opkomst is. Daardoor wordt het leven in Etten-Leur duurzamer en gezonder. We zorgen daarom ook graag voor voldoende laadmogelijkheden in de gemeente. In dit beleidsplan staat waarom we dat doen en op welke manier.

2025-2029

We blijven tot en met 2028 werken vanuit de concessie. Dat zorgt ervoor dat er steeds voldoende laadpalen zijn. We onderzoeken hoe we na de concessie verder willen werken. Ook brengen we in beeld of we laadpalen in eigen beheer kunnen aanbieden.

2029-2034

We voeren veranderingen door op basis van de onderzoeken uit de vorige periode. Daarbij hebben we nog lopende overeenkomsten met de aanbieders die eerder laadpalen plaatsten in Etten-Leur. In deze periode wordt ook duidelijk of de ontwikkelingen nog verlopen zoals eerder voorspeld is. Daar kunnen we dan eventueel op aanpassen en vertragen of versnellen.

2035-2049

De verkoop van nieuwe brandstofauto's stopt. Het aandeel elektrische voertuigen zal daarna sterk toenemen. Daarmee neemt het gebruik ook toe. Daarom verwachten we in deze periode vooralsnog een extra groei in het aantal laadpalen.

2050 en verder

Vrijwel alle auto's zijn elektrisch. In de openbare ruimte moeten er nu voldoende laadpalen zijn. We kijken daarbij ook naar de technologische ontwikkelingen en de ontwikkeling van het stroomnet. We zorgen er in 2025 al voor dat we er bij plannen en herinrichtingen rekening mee houden. We kiezen waar mogelijk voor minimaal twee parkeerplaatsen bij elkaar, zodat er altijd een laadpaal kan komen.

Opzet van het beleidsplan

Dit beleidsplan willen we de komende vijf jaar (2025-2029) gebruiken. Het heeft echter verdergaande invloed. Ook in de periode daarna gaan de ontwikkelingen snel.

We beschrijven onze rol bij deze verandering. Ook gaan we in op de afspraken en regels die we gebruiken om het beleidsplan uit te voeren. Daarnaast leggen we uit hoe we met marktpartijen samenwerken. We geven ook inzicht in de aanpak van participatie door en met Etten-Leurenaren.

LANDELIJKE ONTWIKKELINGEN

Ontwikkeling van elektrisch vervoer

Elektrisch vervoer wordt beter beschikbaar, heeft een steeds grotere actieradius en is steeds beter betaalbaar. Rijden zonder uitstoot van uitlaatgassen wordt op termijn ook verplicht. Dat heet emissieloos. Bij elektrisch rijden is dit het geval.

Vanaf 2035 is elke nieuw verkochte auto in Nederland elektrisch. Dat kan zover we nu weten met accu's of op waterstof. Vanaf 2050 zijn vrijwel alle auto's in Nederland elektrisch. Daarnaast ontstaat er ook een groter aanbod van tweedehands elektrische auto's. Dat alles leidt tot een snelle stijging in de behoefte aan oplaadmogelijkheden.

Uitgangspunten en omvang van de verandering

Mobiliteit is een veroorzaker van CO₂ uitstoot. Vanuit het Klimaatakkoord¹ is er een duidelijke ambitie om deze uitstoot te verlagen. Daarbij is gekozen om te vergelijken met de uitstoot in 1990. Ten opzichte van dat jaar moet in 2030 de CO₂ uitstoot met 55% omlaag waarbij zelfs gestreefd wordt naar een daling met 60%. In 2050 moet de uitstoot van CO₂ dan 95% lager zijn ten opzichte van 1990.

De laadbehoefte nader bekeken

Laden op eigen terrein

Bewoners en ondernemers kunnen laden op eigen terrein als ze de mogelijkheid hebben. Een parkeergarage van een woning of kantoor is bijvoorbeeld ook eigen terrein. Op eigen terrein laden is voor gebruikers handiger en meestal voordeliger. Vaak maken eigenaren bij het laden gebruik van zonnestroom die ze opwekken met de panelen op het huis of kantoor.

Een groot deel van de bussen en vrachtwagens wordt straks geladen op eigen terrein. De verwachting is dat ondernemers daar zelf duurzame energie voor gaan gebruiken.

Laden op semipubliek terrein

Bij bijvoorbeeld een pompstation, parkeergarage, supermarkt, sportschool of autodealer staan vaak een of meer laadpalen. Dit is meestal niet op de openbare weg, maar wel vrij toegankelijk. Klanten kunnen deze laadpalen tijdens het bezoek gebruiken.

In steeds meer gevallen is zo'n laadpaal 24 uur per dag beschikbaar. Buiten openingstijden van het bedrijf zijn deze laadplekken daarom ook nuttig voor de omgeving. Omwonenden en andere bedrijven maken dan, als dat mogelijk is, ook gebruik van deze laadpunten. Er kunnen specifieke afspraken voor het gebruik gelden zoals een maximale laadtijd. Ook kan gebruik alleen mogelijk zijn met een specifieke pas of app.

Laden in openbare ruimte

Wie geen mogelijkheid heeft om op eigen terrein te laden, gebruikt een laadpunt in de openbare ruimte. De meeste Nederlanders hebben geen eigen oprit. Daarnaast willen mensen onderweg op andere plekken ook graag (bij)laden. Daarom is een netwerk van laadpalen in de openbare ruimte noodzakelijk.

Het grootste deel van de laadbehoefte in Etten-Leur komt voor rekening van laadpunten in de openbare ruimte. Dat zijn er circa 280 (140 laadpalen) eind 2024 en groeit, afhankelijk van de ontwikkelingen door tot zo'n 1100 (550 laadpalen) in 2034.

De gebruikers van het laadnetwerk

Alle laadpalen voor elektrische voertuigen in Etten-Leur, zowel openbaar als particulier, vormen het laadnetwerk. Bij laden op eigen terrein en semi-openbare laadpunten bepaalt de eigenaar van het laadpunt wie daar mag laden. De openbare laadpalen zijn bedoeld voor elektrische motoren, elektrische auto's en elektrische bestelauto's die in een normaal parkeervak passen.

Voor elektrische fietsen bieden we oplaadpunten in de bewaakte stalling aan. Andere oplaadpunten gebruiken eigenaren van een elektrische fiets niet graag door het risico op diefstal van oplader en/of accu.

Ook zwaarder vervoer wordt elektrisch. Hoewel een kleine vrachtwagen of een kleine openbaar vervoer bus² in de praktijk aan een openbare laadpaal kan opladen, is dit niet gewenst. De benodigde capaciteit voor het laden zorgt ervoor dat andere doelgroepen het laadpunt langere tijd niet kunnen gebruiken. Zwaar vervoer zoals vrachtwagens hebben in de meeste gevallen een stekker die niet geschikt is voor normale laadpunten.

Openbaar vervoerbussen en vrachtwagens zullen in de praktijk vooral gebruik maken van eigen infrastructuur. De busaanbieder laadt de bussen op eigen terrein op.

1) <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/klimaatverandering/klimaatbeleid/ontstaan-klimaatbeleid>

2) <https://zeroemissiebus.nl/bestuursakkoord/>

Vrachtwagens laden bij het bedrijf op of maken gebruik van commerciële snellaadstations die specifiek zijn bedoeld voor het zwaardere transport.

Mogelijkheden van het laadnetwerk

Het openbare laadnetwerk kan in de toekomst energie van het stroomnet halen en dit terug leveren. Op momenten met hoog verbruik kan dan, na toestemming, energie uit de auto's gebruikt worden voor het energienet. Op momenten met een laag verbruik is er dan extra capaciteit beschikbaar om auto's op de maximaal beschikbare snelheid van die laadpaal vol te laden.

Bij de uitbreiding van het netwerk moeten we er rekening mee houden dat het energienet steeds bijna vol is. Dat werkt mogelijk belemmerend voor de plaatsing van nieuwe normale laadpalen, al is plaatsing nu nog steeds mogelijk. De situatie heeft nog meer effect op de realisatie van snelladers, laadpleinen en laadstations voor vrachtverkeer. We blijven daarom steeds in overleg met de aanbieders en de netbeheerder over het laadnetwerk.

Structurele ruimte op het elektriciteitsnet ontstaat pas na 2030.

ONTWIKKELINGEN IN ETTEN-LEUR

Laadaanbod in Etten-Leur

In Etten-Leur staan eind 2024 zijn er circa 140 laadpalen.

Het huidige aanbod ontstond door contracten en later concessies met de verschillende aanbieders af te sluiten. Een concessie is een afspraak dat we een aantal jaar alleen met dat bedrijf samenwerken. Door de eerste concessie met Vattenfall vanaf 2022 kwam het plaatsen van laadpalen in een stroomversnelling. Er werd toen niet alleen meer op aanvraag geplaatst, maar ook op basis van voorspelling van behoefte. Het zogenaamde proactief plaatsen.

Laadbehoefte

In 2024 maakten we de inhaalslag om aan te sluiten bij de laadbehoefte. We moeten blijven volgen om ook op termijn te kunnen voldoen. Voor Etten-Leur drukken we de laadbehoefte uit in het aantal laadpunten. Dat is gerelateerd aan het aantal inwoners en elektrische voertuigen. Een laadpaal heeft vrijwel altijd twee laadpunten.

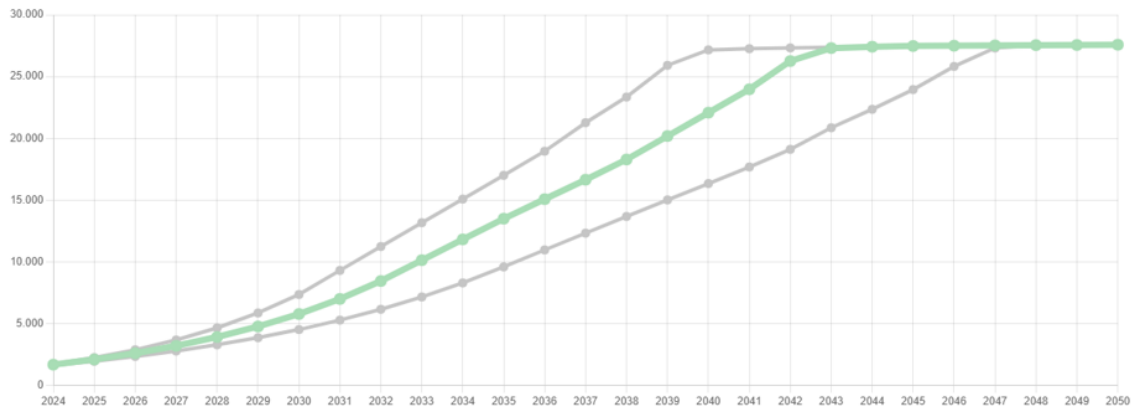
We houden er rekening mee dat in de toekomst door innovaties of het algemener toepassen van snel-laden in openbare ruimte de vraag naar extra laadpunten minder snel zal stijgen. Dat is wel afhankelijk van de snelheid van de ontwikkelingen en innovatie.

Aantallen elektrische auto's en het laadnetwerk

ElaadNL³ maakte in 2024 nieuwe groeiscenario's voor alle gemeenten. We gebruiken in Noord-Brabant het middenscenario. Dat is de groene lijn. Ze voorzien uiteindelijk in Etten-Leur 27.580 elektrische voertuigen in 2050. In 2024 zijn dat er 830. Al in 2043 bereiken we het aantal van meer dan 27.000 voertuigen voor het eerst. We houden er op langere termijn rekening mee dat het aantal deelauto's van organisaties en privépersonen toeneemt. Dat heeft mogelijk invloed op de totale hoeveelheid auto's in Etten-Leur.

Als we het middenscenario van ElaadNL (afbeelding op de volgende pagina) toepassen op het aantal laadpunten in Etten-Leur zijn er in 2050 uiteindelijk circa 10.000 laadpunten in de gemeente. Vanaf 2043 bereikt het netwerk voor het eerst deze omvang.

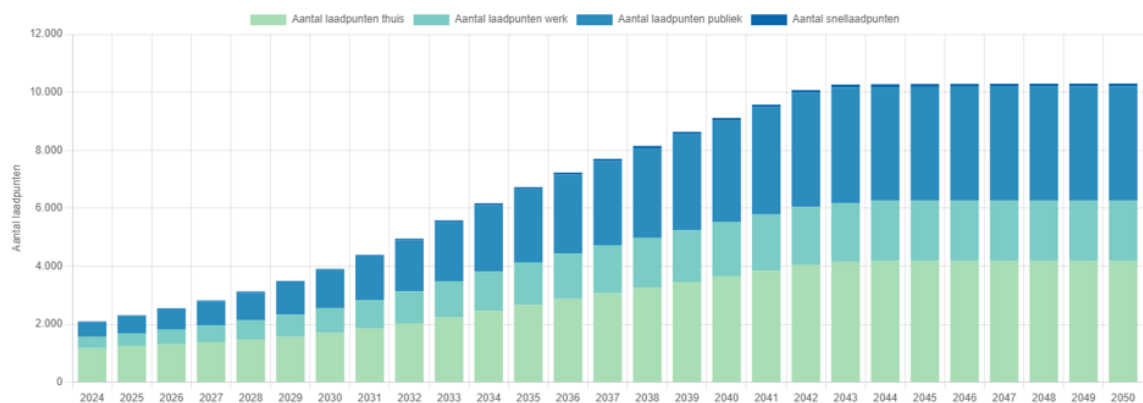
3) ElaadNL is een stichting die de ontwikkeling van elektrisch rijden volgt. In formatie uit hun dashboard: <https://platform.elaad.io/interactieve-outlook/>



De onderverdeling (zie onderstaande afbeelding) in 2050 bestaat volgens ElaadNL uit:

- 110 snellaadpunten
- 3995 (semi)publieke laadpunten
- 2079 laadpunten op het werk
- 4178 laadpunten thuis

We zijn daarmee medeverantwoordelijk om uiterlijk in 2050 tot circa 4100 (semi)publieke (snel)laadpunten te komen.



Aantallen fietsen, vrachtwagens en bussen

De ontwikkeling van het aantal elektrische fietsen en vrachtwagens is lastiger te voorspellen.

Vrachtwagens zullen vaak gebruik maken van privé-oplaadpunten bij het bedrijf of laadpunten van een commerciële aanbieder. Gemeenten voeren op korte of langere termijn ook nul-emissie zones in. Vanaf dan mogen daar alleen nog uitstootvrije vracht- en bestelwagens in de milieuzone inrijden. Etten-Leurse ondernemers die ook in andere gemeenten leveren zullen dan waarschijnlijk overstappen op elektrische bedrijfsauto's.

We moeten als gemeente het aantal oplaadpunten voor elektrische fietsen in de bewaakte stallingen van de gemeente mee laten groeien. We volgen daarvoor het marktaandeel van de nieuwverkopen van elektrische fietsen. De bussen in het openbaar vervoer worden uiterlijk in 2031 allemaal zero-emissie⁴. Er worden dan elektrische bussen met een batterij ingezet. Zij laden in de stallingen in Breda en Roosendaal.

ONZE AANPAK

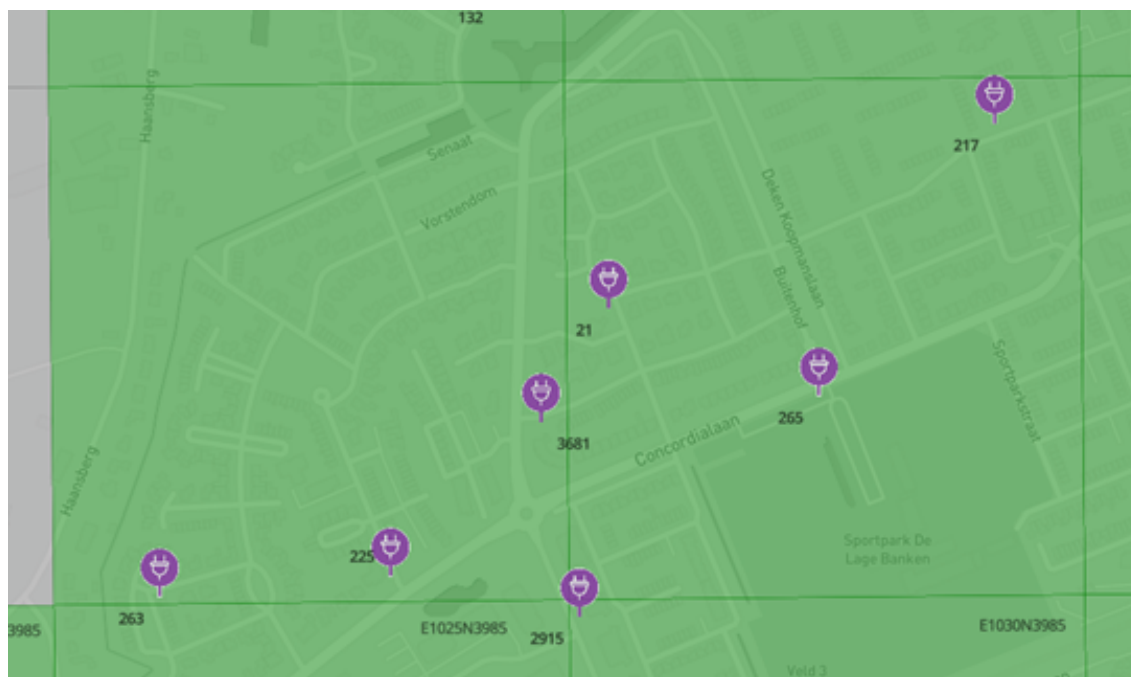
Brede blik op ontwikkelingen

4) Programma van eisen Concessie West-Brabant 2025-2035

We houden rekening met de ontwikkelingen in de wereld en op lokale schaal. In onze Omgevingsvisie is het verduurzamen van mobiliteit een opgave. In onze mobiliteitsvisie stimuleren we lopen en fietsen en zetten we in op elektrisch vervoer. In de Stadsregio Breda Tilburg is een overkoepelend beleid voor elektrisch rijden in ontwikkeling. Dat volgen we. Bij een herziening van dit beleid nemen we dan de relevante punten ook over. Landelijk volgen we de Nationale agenda Laadinfrastructuur (NAL)⁵ en houden we rekening met het Klimaatakkoord⁶.

Landelijke afspraken

Bij het landelijk vaststellen van de NAL maakten alle gemeenten, provincies en de rijksoverheid afspraken over laadpalen. Doel is om het hele stedelijk gebied (zonder bedrijventerreinen) te voorzien in voldoende laadpalen en laadcapaciteit. Om te bepalen of we daaraan voldoen kijken rijksoverheid en provincie of in elk CBS-raster voldoende laadpalen staan en er voldoende laadcapaciteit is. Dat blijven ze daarna volgen. Een CBS-raster is een vak van 500 bij 500 meter dat op de kaart van heel Nederland ligt. Als de laaddruk in CBS-raster te hoog is moet er in dat raster ook een laadpaal bij komen.



Voorbeeld van twee CBS-rasters met actieve laadpalen in Etten-Leur. De getallen zijn een nummer voor de administratie.

Tijdens de overeenkomst met Vattenfall zijn zij het aanspreekpunt voor het behalen van deze doelstelling. Bij een andere toekomstige opzet worden wij, afhankelijk van de vorm, zelf aanspreekpunt. We moeten dan zelf zorgen dat we aan de afspraken voldoen.

Samenwerken om doelen te bereiken

De voorspelde groei van het aantal voertuigen en laadpunten vraagt om een aanpak die dat tempo bij kan houden. Het plaatsen van laadpalen doen we strategisch, proactief en daarbij werken we intensief met andere partijen samen.

Monitoring

We kunnen in systemen van de aanbieders onder andere zien wat het verbruik (hoeveelheid stroom) en gebruik (aantal laders) per laadpaal is. De gegevens zijn verder anoniem. Op basis van de gegevens kunnen we de noodzaak voor een nieuwe locatie controleren wanneer de laadpaalaanbieder die voorstelt. Ook kunnen we zelf een locatie voorstellen als dat vanuit het belang van de gemeente wenselijk is. Tot slot gebruiken we de gegevens om te constateren of een laadpaal eventueel kapot is.

5) <https://www.agendalaadinfrastructuur.nl/default.aspx>

6) <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/klimaatverandering/klimaatakkoord>

Werkmethode: de ladder van laden

Voor het maken van beleid voor elektrisch rijden is een hulpmiddel ontwikkeld: 'de ladder van laden'. Dit hulpmiddel geeft aan in welke volgorde we het opladen voor elektrische voertuigen regelen, zoals op eigen terrein of in de openbare ruimte. We gebruiken de ladder van laden ook in Etten-Leur.

We gebruiken deze volgorde

1. Als je kan laden op eigen terrein is dat voor iedereen het beste. Je bent verzekerd van een laadplek en het is minder druk bij openbare laadpalen.
2. We plaatsen daarnaast in de openbare ruimte laadpalen. Dat is ons basisnetwerk. Iedereen die niet op eigen terrein kan laden, kan die laadpunten gebruiken.
3. Inwoners en bedrijven kunnen hun laadpunten ook openstellen voor anderen. Dat kan voor een kleinere groep zijn tot volledig openbaar. We vinden deze laadpunten een fijne aanvulling op het basisnetwerk.

Plaatsingsstrategie

We nemen voor de periode 2024-2028 deel aan een concessie om laadpalen te plaatsen. De provincies Noord-Brabant en Limburg organiseren de concessie. De laadpaalaanbieder is Vattenfall. De meeste laadpalen tussen 2024 en 2028 plaatsen we dus niet zelf. In diezelfde periode bepalen we ook of we op termijn zelf laadpalen willen plaatsen of overnemen.

Op gemeentelijke terreinen die geen openbaar terrein zijn kunnen we wel vanuit de gemeente laadpalen plaatsen. Ook zijn er ondernemers die een laadpaal op eigen terrein inzetten voor openbaar gebruik. Bij snelladers in openbare ruimte bepalen we zelf of we die willen plaatsen. Die zijn geen onderdeel van de concessie. We willen daar op termijn wel ervaring in opdoen.

Vanwege de verwachte groei plaatst de aanbieder palen ook vooruit op basis van het huidige gebruik (aantal laadsessies) en verbruik (hoeveelheid gebruikte energie) en de voorspelde behoefte. Daarvoor maken we samen met de aanbieder een plankaart. De aanbieder geeft twee keer per jaar aan op welke locaties zij laadpalen willen plaatsen. Daar verzorgen we vanuit de gemeente het verkeersbesluit. Dat is nodig om een verkeersbord te kunnen plaatsen waarmee we de laadvakken aanwijzen. Op het verkeersbesluit is bezwaar mogelijk.

Plankaart

Omdat we een goede verdeling van laadpunten over Etten-Leur willen, stellen we een plankaart op. Op deze kaart staan alle geschikte plekken voor laadpunten. We gebruiken de plankaart voor een langere periode, in ieder geval tijdens de concessie met Vattenfall.

Voor we de plankaart definitief maakten, organiseerden we begin 2025 een participatietraject. Etten-Leurenaren konden toen aangeven hoe zij over de voorgestelde locaties denken. We gebruiken tussen 2025 en 2028 niet alle locaties op de plankaart, maar het maakt het selecteren van locaties wel makkelijker. Voor de langere termijn van 10 jaar verwachten we wel alle locaties te gebruiken. We komen dan in 2034 inclusief de bestaande laadpalen op het vanuit de NAL benodigde aantal van ongeveer 550 laadpalen (1100 laadpunten) uit.

Eisen bij de locatiekeuze

Voor alle locaties op de plankaart hebben we een set basiseisen. Soms voldoet een locatie niet aan alle basiseisen. We plaatsen dan wel een laadpaal omdat de laadbehoefte op die plek dan het belangrijkste is. Alle eisen en wensen staan gedetailleerd op pagina 29 en 30.

De basiseisen zijn:

- Alle inwoners in het stedelijk gebied zonder laadvoorziening op eigen terrein kunnen op termijn binnen maximaal 200 meter loopafstand een laadpaal vinden. In het buitengebied passen we maatwerk toe.
- We zoeken centrale parkeerplekken in de woonomgeving uit. Als de laadbehoefte toeneemt breiden we op deze plekken uit of zoeken een extra strategische locatie. Dat blijkt uit het verbruik en gebruik van de bestaande laadpalen.
 - Als het verbruik hoog is en er is bij bestaande laadpalen nog geen tweede laadvak aangevoerd, dan doen we dat. We volgen daarbij de definities en afspraken met de laadpaalaan-

bieder. Als de aanwijzing nog niet in het verkeersbesluit staat maken we er een los verkeersbesluit voor.

- Als het verbruik intensief is komt er een nieuwe locatie bij. We volgen daarbij de definities en afspraken met de laadpaalaanbieder.
- Laadplekken maken we het liefst niet direct bij inwoners voor de deur. Dat is echter niet altijd te vermijden.
- De locatie is niet direct onder, voor of naast een boom. Daarnaast bestaat de locatie uit minimaal twee parkeervakken bij elkaar en er moet binnen 25 meter een aansluiting op het stroomnet mogelijk zijn.
- Een openbare laadpaal die Vattenfall vanuit de concessie 2024-2028 met de gemeente plaatst komt alleen op grond die in eigendom is bij de gemeente. De paal en alle onderdelen ervan zijn 24 uur per dag, 7 dagen per week toegankelijk voor elk elektrisch voertuig dat volledig in een normaal laadvak past.
- We plaatsen de laadpaal op de lijn tussen twee naast elkaar gelegen parkeerplaats(en).
- Na plaatsing van de laadpaal moet de toegankelijkheid van de stoep nog in orde zijn. Er moet daarom genoeg ruimte overblijven voor voetgangers en mensen met een rolstoel of rollator.

Locatievoorstellen door Etten-Leurenaren

De aanbieder biedt de mogelijkheid dat Etten-Leurenaren zelf aangeven waar ze behoefte hebben aan een laadpaal. Die linken we ook vanaf onze website⁷. Zij zijn niet verplicht om een laadpaal op deze locatie ook uit te voeren. Het is enkel een aanvulling op de data-analyses die de aanbieder uitvoert. Om een locatie voor te stellen kijkt de aanbieder naar de volgende eisen:

- Je bezit of leaset een elektrische auto
- Je hebt geen mogelijkheid om op eigen terrein te laden. Denk aan een oprit of carport.

Rekening houden met laadvoorzieningen

Nieuwbouwplannen en – projecten

Bij nieuwbouwplannen en -projecten stellen we, als het kan, direct openbare laadpalen beschikbaar. We regelen dat in het Omgevingsplan. Ook is het onderdeel van het Besluit bouwwerken leefomgeving⁸. Verder maken we dan afspraken met de samenwerkingspartner(s) van dat moment. Voor nieuwe woningontwikkelingen maken we een plankaart met locaties en de gewenste hoeveelheid laadpalen of in de toekomst ook een laadplein. Daarbij leggen we ook genoeg loze leidingen aan om in de toekomst extra laadpalen aan te sluiten. Op die manier voorkomen we dat we de bestrating steeds moeten openbreken voor de aanleg van laadpalen.

Vernieuwing van openbare ruimte

Bij vernieuwing van openbare ruimte zorgen we onder andere voor genoeg loze leidingen om een laadpaal sneller aan te kunnen sluiten. Net als bij nieuwbouw voorkomen we zo dat we de straat steeds open moeten breken als er een nieuwe laadpaal moet komen.

Opladen op eigen terrein, ook in gebouwen

We adviseren bij nieuwe gebouwen met parkeren op eigen terrein ook om zelf voldoende oplaadmogelijkheden op het parkeerterrein of in de parkeerkelder op te nemen. Daarbij moet het Besluit bouwwerken leefomgeving worden gevolgd.

In de praktijk zien we dat een ontwikkelaar bij de bouw rekening houdt met het aanbrengen van laadpalen, maar een vereniging van eigenaren vanwege twijfels over veiligheid vaak terughoudend is. We zetten erop in dat er vanaf de bouw ook in deze gebouwen laadvoorzieningen zijn. Door deze plekken ook van laadpalen te voorzien zijn de laadpalen in het openbaar gebied vaker toegankelijk voor anderen.

We onderzoeken wat er in samenwerking met de brandweer mogelijk is om een pandeigenaar of vereniging van eigenaren te informeren over het veilig plaatsen van laadplekken in en bij woon- en bedrijfsgebouwen.

7) <https://www.etten-leur.nl/product/laadpalen-voor-elektrische-autos/>

8) <https://wetten.overheid.nl/BWBR0041297/2024-01-01/>

Voldoende laadplekken in de buurt

Vroeger gebruikten we een minimaal verbruik van 2.000 kWh en later 3.500 kWh per jaar om een tweede plek aan te wijzen. Dat waren afspraken met de aanbieder. De praktijk van de afgelopen jaren is dat de meeste laadpalen dit minimale verbruik al binnen drie maanden tot een half jaar na plaatsing bereiken. Een omgekeerd uitgangspunt sluit dan beter aan bij de situatie in de praktijk.

We laten de mogelijkheid open om bij beperkt gebruik de situatie aan te passen. Beperkt gebruik is het niet behalen van een minimaal verbruik van 3.500 kWh na één jaar. We onderzoeken de situatie dan en halen eventueel een van de twee pijlen op het bord weg. Situaties waar de laadpaal in storing staat zijn daarbij uitgezonderd.

Als een bestaande aanbieder een laadplek weghaalt bieden we dezelfde locatie eerst aan bij de aanbieder die op dat moment laadpalen mag plaatsen. We kunnen het verkeersbesluit dan blijven gebruiken en de omgeving hoeft niet te wennen aan een andere plek in de buurt. Als een andere aanbieder geen laadpaal wil plaatsen op dezelfde locatie trekken we het verkeersbesluit in.

Thuislaadpaal met kabelgoot

Ook bieden we op veel plekken de mogelijkheid voor een kabelgoot. Etten-Leurenaren kunnen dan zelf een laadpunt in de tuin aanleggen. Dit laadpunt of een deel van de constructie ervan mag niet over de openbare weg heen hangen. Aan het plaatsen van een privélaadpaal in de openbare ruimte werken wij niet mee.

Als de aanvraag voldoet aan de eisen die op [onze website](#) staan vervangen we de tegels in de stoep door een kabelgoot. We staan alleen kabelgoten toe die door de gemeente zijn aangelegd. De kosten zijn voor de aanvrager.

Ook sluiten we een overeenkomst met de aanvrager. De overeenkomst voor alle laadkabelgoten willen we in 2025 herzien.

De parkeerplek aan het einde van de kabelgoot blijft openbaar. Deze reserveren we niet voor een specifieke bewoner of auto. Uitzondering daarop is een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken in combinatie met een elektrische auto.

Andere mogelijkheden om thuis te laden staan we niet toe. Denk bijvoorbeeld aan een laadarm waarbij de kabel op een hoogte van ongeveer twee meter boven het trottoir hangt of het gebruik van een matje of een drempeltje over de kabel. Dit doen we vooral voor de veiligheid, toegankelijkheid van stoepen en het goed kunnen onderhouden van de openbare ruimte.



Kabelgoot in Etten-Leur

Parkeren

We hebben als gemeente onder andere de opgave om meer groen en water in wijken mogelijk te maken. Het aanleggen van extra parkeervakken voor laadpalen staat daar haaks op. Daarom leggen we voor een laadpaal vrijwel nooit extra laadvakken aan. De plaatsing is dus vooral bij bestaande (oude wijk)

of geplande (nieuwe wijk) parkeervakken. We bekijken per situatie de materiaalkeuze voor de inrichting van de laadplek.

Het aantal elektrische voertuigen neemt door nationale stimulering en regels sterk toe. Daarom moeten we daar ruimte voor maken, wat vooral leidt tot de aanleg van laadplekken.

Bij de selectie van laadvakken houden we rekening met de eerdergenoemde basiseisen. We voeren geen parkeerdrukmetingen specifiek voor laadpalen uit. De komst van een laadpaal kan ertoe leiden dat Etten-Leurenaren zonder elektrisch voertuig op andere plekken moeten parkeren. De plek waar mensen een voorkeur voor hebben om te parkeren vervalt mogelijk, maar in de omgeving zijn er dan meestal nog genoeg parkeerplekken.

Werk aan de weg

Soms werken we aan de weg. Openbare laadpalen of opritten om thuis op te laden zijn dan tijdelijk niet bereikbaar. We informeren Etten-Leurenaren dan over alternatieve laadlocaties in de buurt. Die kunnen dan tijdelijk drukker zijn of iets verder weg gelegen dan in de normale situatie. We vergoeden het gebruik van andere laadpalen vanwege werkzaamheden niet.

Ook informeren we de laadpaalaanbieder. Zij kunnen dan hun gebruikers informeren over de bereikbaarheid van hun laadpalen en wijzen op eventuele alternatieven. Het kan zijn dat de aanbieder van een openbare laadpaal voor eigen rekening een tijdelijke laadvoorziening op een andere plek wil maken. In overleg zoeken we daar met de aanbieder dan een locatie voor.

Toezicht houden op graafwerkzaamheden

Bij de plaatsing van laadpalen zijn graafwerkzaamheden vaak niet te vermijden. Dan moet de aannemer netjes werken. Ook moeten alle meldingen en vergunningen op orde zijn. Daarom houden we toezicht op de graafwerkzaamheden.

WAT GAAN WE DOEN

Inleiding

Etten-Leur heeft verschillende rollen en kaders bij de groei en verbetering van het aantal laadpalen. We beschrijven wat we doen en onderbouwen onze keuzes.

Mogelijk maken van laadpalen

We hebben laadpalen van verschillende aanbieders in Etten-Leur. Daarnaast bieden we bij de Nobelaer en de Banakker in de toekomst mogelijk laadpalen in eigen beheer aan. We beschrijven per aanbieder welke rol we hanteren.

Het toenemende aantal elektrische voertuigen en de laadinfrastructuur heeft mogelijk ook invloed op de concessie voor de verkoop van andere brandstoffen in Etten-Leur. Dat brengen we in beeld.

Park 'n Charge

Er zijn 2 laadpalen van Park 'n Charge in Etten-Leur. Deze zijn in 2014 geplaatst vanuit de Provincie Noord-Brabant en later overgenomen door Park 'n Charge. Ze zijn geplaatst vanuit het opdrachtmodel: de Provincie gaf opdracht om ze te plaatsen. Park 'n Charge plaatst geen nieuwe palen meer in Etten-Leur. Ze zorgen wel voor beheer en onderhoud van de palen. Bij storingen, werkzaamheden aan de weg of als het bedrijf de palen wil verwijderen zullen we met elkaar in contact treden. Het contract is jaarlijks opzegbaar.

Allego

Deze aanbieder heeft 57 laadpalen in Etten-Leur. Ze zijn geplaatst tussen 2015 en 2021, meestal volgens het principe paal volgt auto. De paal kwam dan zo dicht als mogelijk bij de aanvrager te staan.

Deze palen vallen onder het open markt model. Dat gaat uit van het principe dat iedere aanbieder laadpalen kan plaatsen. Omdat het aantal laadpaalaanbieders destijds beperkt was maakten we wel afspraken over exclusiviteit.

Allego plaatst geen nieuwe laadpalen meer in Etten-Leur. In 2020 meldde Allego aan alle Nederlandse gemeenten te stoppen met het plaatsen van laadpalen. Het bedrijf verzorgt het beheer en onderhoud

van de bestaande palen voor tien jaar vanaf de plaatsingsdatum. Bij storingen, werkzaamheden aan de weg of als het bedrijf de palen wil verwijderen zullen we met elkaar in contact treden.

We hebben een algemene overeenkomst met Allego tot en met 2025. Daarna is deze jaarlijks te verlengen of op te zeggen. We overwegen deze locaties over te nemen van Allego en die vanuit de gemeente te exploiteren. Als Allego eerder laadpalen weghaalt vragen we Vattenfall of zij op die locatie een laadpaal willen plaatsen.

Vattenfall InCharge (2022-2024)

Vattenfall InCharge heeft in maart 2025 in Etten-Leur 76 actieve laadpalen uit deze concessie. Er is zowel pro-actief geplaatst (op basis van data) als op verzoek van Etten-Leurenaren. Sinds 2022 werken met een concessiemodel. Daarbij heeft aanbieder gedurende een vaste periode het recht om laadpalen te plaatsen. Daarnaast verzorgen zij nog een afgesproken periode het beheer en onderhoud van de laadpalen.

De aanbieder verzorgt ook het beheer en onderhoud van de bestaande palen tot 2030. Bij storingen, werkzaamheden aan de weg of als het bedrijf de palen wil verwijderen zullen we met elkaar in contact treden.

Vattenfall InCharge (2024-2028)

Ook in de periode 2024-2028 plaatst Vattenfall InCharge laadpalen in Etten-Leur. Zij bepalen op basis van data waar er behoefte is aan laadpalen. Ze gebruiken daarvoor locaties van de plankaart. Het is daarom niet aan te geven hoeveel laadpalen ze exact gaan plaatsen tussen 2024 en 2028. We verwachten dat dit tussen de 30 en 50 laadpalen per jaar zal liggen.

De aanbieder verzorgt ook het beheer en onderhoud van de palen tot 2034.

Gemeentelijke laadpalen

We hebben de wens om op gemeenteterreinen ook zelf laadpalen aan te bieden. Ook brengen we in beeld of we laadpalen in openbare ruimte kunnen overnemen. Voor de dienstverlening werken we dan samen met andere partijen. Bij storingen, werkzaamheden aan de weg of bij vervanging en verwijdering van palen regelen we dit zelf.

Groei en behoefte volgen

Juist omdat elektrische voertuigen en laadvoorzieningen snel blijven ontwikkelen volgen we de groei en de behoefte. Dat doen we op de volgende manieren:

- Via de [witte vlekkenkaart](#) weet de aanbieder waar nog geen laadpunten staan, maar waar ze wel nodig zijn. Op alle punten waar nog geen laadpaal staat is de kaart wit. In Etten-Leur zijn geen witte vlekken.
- Op basis van anonieme data meten de aanbieders gebruik en verbruik van laadpalen. Zo wordt duidelijk of er een extra laadpaal nodig is.
- De aanbieder gebruikt een voorspelmodel om het aantal benodigde laadpalen te bepalen.
- Via een kaart houden we als gemeente de spreiding van de laadpalen en het verbruik ervan intern bij. Deze kaart zetten we in bij de planning van laadpalen en bij werkzaamheden en projecten. Voor Etten-Leurenaren zetten we een kaart zonder de gebruiksgegevens op de website.

Zowel aanbieder als gemeente gebruiken de rapportages en vooruitblikken van [ElaadNL](#). Deze stichting geeft in algemene zin vooruitzichten over hoe elektrisch rijden en laden zich zal ontwikkelen.

Verschillende soorten laadpunten aanbieden

In Etten-Leur bieden we vooralsnog alleen 11 kWh laadpalen aan met een of twee laadpunten. Dit noemen we normale laadpalen. De laadpunten met één aansluiting vinden we niet meer wenselijk vanwege de toegenomen laadbehoefte. Ook willen we meer voertuigen de mogelijkheid bieden om op te laden. Daarbij is een aanbod met verschillende laadsnelheden op langere termijn wenselijk.

Openbaar (snel)laden op verschillende snelheden

De doorontwikkeling van elektrische auto's maakt het mogelijk om op hogere snelheden te laden. Ook nam de capaciteit van de accu's van elektrische voertuigen verder toe, waardoor ze langer staan te laden. Ze hoeven die laadpaal bij een gelijkblijvend aantal kilometers dan ook minder te gebruiken. Het huidige

aanbod in de openbare ruimte is 11 kWh per laadpunt. Dat is inmiddels ook de ondergrens geworden. Nieuwe voertuigen ondersteunen ook het laden van 50 kWh tot 300 kWh.

Alle nieuwe laadpunten vanuit de concessie 2024-2028 worden 11 kWh. Bestaande en nieuwe commerciële aanbieders kunnen hun laadpunten desgewenst vervangen, technisch verbeteren en eventueel sneller maken. Ze passen daarbij ook slim laden toe om het stroomnet op piektijden niet te overbelasten. De laadsnelheid gaat dan afhankelijk van het piekverbruik tijdelijk omlaag. Voor de informatievoorziening hebben de nieuwe en te vervangen laadpalen een display.

De concessie 2024-2028 maakt het ook mogelijk om losse overeenkomsten voor snelladers in openbare ruimte aan te gaan. We vinden dit voor de langere termijn een nuttige aanvulling op het aanbod van standaardladers van 11 kW. Hoe, waar en wanneer we snelladers willen toepassen brengen we de komende jaren in beeld. Omdat snelladers vooralsnog niet de standaard zijn en vaak duurder zijn hebben ze nog geen invloed op de plankaarten- en voorspelmodellen.

Alle snellere laders zijn een voordeel voor gebruikers. Het laden duurt korter en er kunnen meer mensen gebruik maken van hetzelfde laadpunt.

Laden op laadpleinen en mobiliteitshubs

Bij het opladen van een elektrisch voertuig is het fijn als het makkelijk is. Door de hele wijk zoeken of er toevallig een plek vrij is past daar niet bij. Steeds meer voertuigen geven op het dashboard de vrije locaties aan, maar nog lang niet allemaal. Daarom willen we op termijn meerdere laadpalen aanbieden op zichtbare en goed bereikbare plekken. De mogelijkheden daarvoor verschillen per wijk. Het kunnen laadpleinen zijn of mobiliteitshubs. Op die laatste plek kan je naast laadplekken ook ander deelvervoer vinden zoals (elektrische) fietsen en deelauto's.

Op die laadpleinen kun je een elektrisch voertuig aansluiten op een van de laadpunten. De laadpunten zijn zo aangelegd dat er meerdere auto's tegelijk kunnen laden. We willen op een laadplein in ieder geval gewone laadpalen en op langere termijn ook snellere laadpalen aanbieden. Als de laadbehoefte in de omgeving groter wordt, kunnen we het laadplein makkelijk uitbreiden. Zijn er nieuwe technologische ontwikkelingen, dan kunnen we het laadplein in samenspraak met de aanbieders verbeteren.

Naast het laadplein blijven er ook normale opladers in de straat bestaan. Daarmee willen we het aanbod verbeteren en meer keuze bieden.

Commerciële laadpunten

Bij commerciële laadpunten maken we het volgende onderscheid:

(Snel)laadaanbod bij tankstations of mobiliteitshubs voor auto's, motoren en bestelauto's

Tankstations en mobiliteitshubs voor auto's, motoren en bestelauto's kunnen (snel)laadpunten aanbieden. Daarvoor moeten zij mogelijk een plaatsingsvergunning aanvragen. Bij een mobiliteitshub zijn (deel)voertuigen te vinden die inwoners kunnen reserveren. Ook kunnen er andere diensten zijn zoals een pakketautomaat.

(Snel)laadaanbod bij tankstations of mobiliteitshubs voor vrachtauto's en bussen

Tankstations en hubs voor vrachtauto's en bussen kunnen (snel)laadpunten aanbieden. Daarvoor moeten zij mogelijk een plaatsingsvergunning aanvragen. Omdat dit vaak om nieuwe ontwikkelingen gaat met een hoog energieverbruik is ook de aansluiting op het stroomnet een aandachtspunt. We verwachten dat dit de eerste 5 tot 10 jaar niet mogelijk is.

(Snel)laadaanbod bij ondernemers (al dan niet openbaar)

Het gaat hier om lokale ondernemers die bijvoorbeeld een autobedrijf of supermarkt hebben. Zij plaatsen laadpalen op eigen terrein en stellen die ook openbaar beschikbaar. Zij bepalen dan de voorwaarden voor het gebruik. Dit is toegestaan zolang de laadpaal niet op de openbare weg staat. Ze moeten voor de plaatsing mogelijk wel een plaatsingsvergunning aanvragen.

Via accountmanagement vanuit het Team economie benaderen we ondernemers met de vraag of zij hun laadpaal ook open willen stellen voor andere gebruikers, bijvoorbeeld buiten werktijden.

Nieuwe technieken en toepassingen

De ontwikkelingen voor elektrische voertuigen en het laadnetwerk gaan snel. Als we dat willen, kunnen we in een vroege fase nieuwe technieken en toepassingen proberen. Als een innovatie interessant voor Etten-Leur is onderzoeken we dat.

In de praktijk zal dat echter beperkt voorkomen omdat aanbieders oplossingen graag in een groter gebied of een grotere gemeente testen. Ook is er vanuit onze organisatie dan tijdelijk of permanent specifieke (technische) kennis nodig.

We volgen daarom vooral de ontwikkelingen. Dat kan door deel te nemen aan samenwerkingsverbanden en groepen waarin we kennis delen over laadinfrastructuur.

Onderzoek naar de opzet van het laadaanbod

Ontwikkeling van de markt

Het aanbieden van laadpalen wordt doorlopend interessanter voor bedrijven die laadpalen exploiteren. Daarbij is een groter aantal laadpalen voordeliger omdat die meer inkomsten opleveren om de vaste kosten van onder andere personeel te dekken.

Aan de verkoopcijfers is te zien dat het aantal elektrische voertuigen elk jaar toeneemt. Het gaat ook steeds meer om voertuigen die gebruikers dagelijks voor al hun ritten inzetten. Daarnaast neemt de accu-omvang van elektrische voertuigen ook toe, net als het aantal kilometers dat je op een acculading kan rijden.

Aanbieders kunnen daardoor meer elektriciteit verkopen en optimaliseren hun netwerken. Het winnen van concessies met exclusieve afspraken wordt daardoor voor aanbieders belangrijker. Ze bieden daardoor ook gunstige tarieven gedurende de looptijd van de concessie. Daar profiteren de gebruikers van.

Huidige overeenkomst: concessie

Het contract 2024-2028 is een concessie met Vattenfall en is voor de hele gemeente. De plaatsing van openbare laadpalen is hoofdzakelijk in het stedelijk gebied van de gemeente. Alleen die aanbieder mag dan tussen 2024 en 2028 nieuwe reguliere 11 kWh laadpalen plaatsen in het openbare gebied van Etten-Leur.

Er is door de aanwezigheid van meerdere aanbieders uit eerdere plaatsingsperioden (2014-2022) wel concurrentie. In Etten-Leur is Vattenfall in 2025 de grootste aanbieder. Daarna volgt Allego.

Voor- en nadelen van een concessie

Een concessie is een exclusief contract met een aanbieder voor enkele jaren. Voor een concessie is een aanbesteding nodig. De provincies Noord-Brabant en Limburg regelen dat voor de deelnemende gemeenten. De overeenkomst is uiteindelijk tussen de gemeente en de aanbieder.

Zo'n contract heeft voordelen omdat de provincie in dit geval de aanbesteding regelt. Ook voert de aanbieder allerlei, maar niet alle, taken uit die de gemeente anders moet doen. Denk bij de taken van de aanbieder onder andere aan vrijwel alle contacten met klanten over de voortgang, de afstemming met de aannemer en netwerkbeheerder en het bijhouden van alle informatie over het gebruik van de laadpalen. De gemeente maakt zelf de verkeersbesluiten en handelt eventuele bezwaren af.

Daar staat tegenover dat de aanbieder vier jaar lang bepalend is voor het aanbod. Ze krijgen daarbij van de provincie wel, vanuit de NAL, een doelstelling mee om te realiseren. Volgorde en tempo worden vooral bepaald door het gebruik en verbruik van de laadpalen. De aanbieder bepaalt de prijzen voor het opladen en voert het beheer en onderhoud uit. Bij de start van de concessie maken we met alle deelnemende gemeenten afspraken over de prijzen. De afgelopen concessies met Vattenfall spraken we een gunstig tarief af. Ook bij de concessie vanaf 2024 is er weer een aantrekkelijk tarief. Tijdens en na afloop van de concessie kunnen de tarieven veranderen.

Wanneer er gaandeweg problemen ontstaan leidt dat tot financiële schade en eventueel imagoschade. Ook is er vanuit de gemeente als de concessie loopt maar in beperkte mate invloed op volgorde en snelheid van plaatsing.

Hoe wil Etten-Leur in de toekomst werken?

Uit voorgaande contracten blijkt dat we regie in Etten-Leur belangrijk vinden. Omdat er meer mogelijkheden zijn naast een concessie zoeken we uit wat de voordelen en nadelen van de verschillende opties zijn. Ook brengen in beeld hoeveel we zelf willen regelen en wat de invloed van die keuze heeft op de organisatie.

In 2025/2026 brengen we de mogelijkheden in beeld en bepalen we onze aanpak. Als er in de tussentijd mogelijkheden ontstaan om zelf laadpalen te exploiteren zoeken we dat uit.

Uiteindelijk willen we dan een keuze maken voor hoe we in de toekomst laadpalen plaatsen in Etten-Leur. Dat werken we in 2026/2027 uit. Daarna doorlopen we alle stappen om ook na 2028 op een betrouwbare manier laadpalen aan te bieden in Etten-Leur.

Buurtdeelauto's mogelijk maken

Er zijn diverse aanbieders van elektrische (buurt)deelauto's. Deze aanbieders kunnen ook naar Etten-Leur komen. Zij willen het liefst een vaste oplaadplek in de openbare ruimte. We willen dat deelauto's goed vindbaar zijn en werken daarom aan een vaste oplaadplek mee. Denk bijvoorbeeld aan de mobiliteitshubs waar meerdere soorten (deel)vervoermiddelen staan. De concessie 2024-2028 biedt hier mogelijkheden voor omdat we daarin specifieke laadpalen voor elektrische deelauto's kunnen aanvragen.

Als een elektrische (buurt)deelauto bij minder gebruik lang aan een normale laadpaal gekoppeld is, is de paal niet beschikbaar voor andere gebruikers. Een losse paal met een vaste plek kan dat langdurig bezethouden voorkomen. Als we mobiliteitshubs in de woonomgeving ontwikkelen houden we rekening met een vaste plek voor aanbieders van elektrische (buurt)deelauto's.

Communicatie over laadpunten

Bij de communicatie is er een taakverdeling tussen de gemeente en de aanbieders.

Aanbieders

De huidige aanbieder handelt aanvragen voor openbare laadpalen af. Ook alle communicatie over werkzaamheden regelen zij. Voor alle aanbieders van openbare laadpalen geldt dat ze klachten aannemen en storingen oplossen. Wanneer een laadpunt (definitief) buiten gebruik gaat informeren ze ons hierover en verwerken de informatie in apps die elektrische rijders vaak gebruiken.

Gemeente

Het grootste deel van de communicatie verloopt via de aanbieder. Vanuit de gemeente is er daarnaast op meerdere momenten communicatie over laadpalen:

- Op onze [website](#) staat algemene informatie laden in openbare ruimte, eigen laadpalen aan huis, gebruik van de kabelgoot en onze laadpalenkaart.
- Via [Etten-Leur maken we samen](#) bieden we actuele informatie aan over elektrisch rijden, participatietrajecten en geplande verstoringen.
- We gebruiken onze sociale media om over laadpalen te informeren met als mogelijk effect dat dit stimuleert om elektrisch te gaan rijden.
- Verkeersbesluiten publiceren we in de Etten-Leurse Bode en via [officielebekendmakingen.nl](#).

Handhaving

Bij elektrisch rijden hoort ook goed laadgedrag. Dat gaat uit van de laadpaal niet onnodig bezet houden als je niet meer aan het laden bent. Maar ook over gebruikers die afspraken met de omgeving maken als er meerdere elektrische rijders zijn. Daar informeren we gebruikers over via [www.etten-leurmaken-wesamen.nl/](#).

We zullen inwoners, bezoekers en ondernemers ook informeren over de borden bij de laadpalen en eventuele andere verplichtingen. Denk daarbij aan het gebruik van de vergunning, blauwe zone, gehandicaptenparkeerkaart en/of het betaald parkeren.

Het langdurig bezet houden van laadplekken voor elektrische voertuigen is niet wenselijk. Daarom voeren we toezicht uit op deze laadplekken. Wanneer een voertuig zonder op te laden langdurig op dezelfde laadplek staat kunnen handhavers een boete uitschrijven. We overleggen met team Handhaving structureel over de handhaving rond laadpalen.

ORGANISATIE EN FINANCIËN

Organisatie

Wekelijkse inzet en urenbesteding

De dagelijkse organisatie voor het plaatsen, beheren en onderhouden van laadpalen bestaat uit twee personen. We werken ten opzichte van laadpalen in eigen beheer relatief weinig aan laadpalen omdat de meeste taken vanuit de concessie geregeld zijn. Ook het gebruik van een plankaart is gunstig. We hoeven daardoor alleen nog incidenteel losse voorstellen te beoordelen. De tijd zit vooral in afstemming tijdens de overeenkomst, het maken van de verkeersbesluiten en het behandelen van eventuele bezwaren.

Voor de beoordeling van locatievoorstellen doen we een beroep op meerdere vakcollega's. Zij toetsen de aanvragen op de onderwerpen bestrating, groen en kabels en leidingen.

Tijdens een aanbesteding

Rondom een concessie besteden we meer tijd aan laadpalen. De provincie Noord-Brabant informeert ons dan uitvoerig over alle details van de concessie en vraagt aan ons een reactie. Ook stellen we dan een mandaatvoorstel op waarbij we de provincie het mandaat geven voor de aanbesteding en maken we een plan voor de communicatie voor de gemeenteraad en de pers.

Als de concessie tot stand is gekomen

Er starten in korte tijd een hoop werkzaamheden. Een nieuwe aanbieder heeft een nieuwe werkwijze, die moeten we dan aanleren. Ook starten de voorbereidingen voor een plankaart en de participatie.

Voor het maken van de plankaart is kennis van vakcollega's nodig. We ontvangen een kaart met voorstellen voor locaties van de aanbieder. Die moeten we in korte tijd toetsen.

Tegelijkertijd zetten we ook het participatieproces op. Dat bestaat uit voorbereidende werkzaamheden en het eventueel afstemmen met externe leveranciers. Tijdens de participatie zijn er communicatiewerkzaamheden.

Na de participatie

We verwerken de opgehaalde resultaten. Daarna delen we het participatierapport op www.etten-leur-makenwesamen.nl en sturen we naar de raad. Het college neemt een besluit over de plankaart.

Werkwijze tijdens de concessie

Vattenfall InCharge kiest tijdens de concessie 2024-2028 ervoor om steeds in blokken van een half jaar te werken:

- In het eerste deel geeft de aanbieder aan welke locaties van de plankaart die wil gebruiken.
- We lopen die al getoetste locaties kort na of er nog veranderingen in inzicht zijn. Voor locaties die niet meer passen kijken we of er een alternatief is. Dan stellen we de verkeersbesluiten op en leggen die ter inzage.
- Als de verkeersbesluiten onherroepelijk zijn, er zijn dan geen bezwaren of de bezwaren zijn behandeld, kan de aanbieder aan de slag met het plaatsen van de palen.

Door deze aanpak kunnen wij en de aanbieder effectiever werken. Het zorgt er ook voor dat er in sommige weken meer drukte is terwijl andere weken rustiger worden. Voor het uitvoeren van de werkzaamheden gaan we uit van de richtlijn van 1 voltijdsfunctie. Die is aangegeven door Vattenfall. We verwachten dat we op termijn meer personeel in moeten zetten vanwege het toegenomen aantal laadpalen. We kiezen voor een opzet waarin we de tijd over twee personen verdelen. Zo kunnen we continuïteit garanderen.

Financiën

Laadpalen

Het plaatsen, beheren en onderhouden van laadpalen kost de gemeente tijdens de concessie niets. De opbrengsten van de laadpalen zijn ook niet voor de gemeente.

Uitzondering hierop is de concessievergoeding. Vanaf januari 2026 kunnen we bij alle openbare laadpalen van Vattenfall InCharge een extra tarief van € 0,01 per kWh toevoegen. Die inkomsten ontvangen we dan. Het tarief voor de gebruikers is dan wel hoger. We kiezen er op dit moment voor om de concessievergoeding niet te gebruiken.

Er zijn wel hogere inkomsten voor de gemeente mogelijk als we ervoor kiezen om ook eigen laadpalen te plaatsen. Dan gaan tarieven, inkomsten, aanschaf, afschrijving en kosten voor beheer en onderhoud een rol spelen. Ook moeten we goed in beeld hebben hoe we met de inkomsten om moeten gaan. We nemen dit bij de inventarisatie mee.

Organisatie

Om het hebben van laadpalen te organiseren geven we wel geld uit. Dat gebruiken we vooral om in de dagelijkse praktijk te kunnen sturen en controleren. Omdat de organisatie grotendeels bij de aanbieder ligt kunnen we met een compact team toe. De inzet groeit naarmate er meer laadpalen bij komen.

Het coördineren van eigen laadpalen kost meer tijd en daarom ook meer geld. We nemen dit bij de inventarisatie mee.

Participatie en aanbesteding

Op momenten dat we een onderzoek, participatie of aanbesteding organiseren zijn er meer uren voor inzet van eigen personeel nodig. Ook is er budget nodig om een extern bureau de participatie uit te laten voeren en een inloop te organiseren. Dit regelen we binnen de bestaande begroting van het team.

Software

Voor het beheren van de laadpalen gebruiken we interne en externe software. Onder de interne software vallen alle microsoft365 applicaties. Als externe software gebruiken we software van Esri en EVtools. We gebruiken de software van Esri voor de kaarten op onze website. In de software van EVtools houden we de plankaart samen met de laadpaalaanbieder bij. Deze is gratis te gebruiken tijdens de concessie 2024-2028.

BIJLAGE: BEGRIPPEN EN AFKORTINGENLIJST

Begrip	Toelichting
(Gemeente)raad	Gekozen volksvertegenwoordigers die de belangen van Etten-Leurenaren behartigen
Aanbesteding	Het aanbieden van een contract voor het plaatsen en aanbieden van laadpalen. Bedrijven die daar interesse in hebben kunnen meedoen aan de aanbesteding.
Aannemer	Bedrijf dat laadpalen plaatst.
Anonieme data	Gebruiksdata en verbruiksdata van laadpalen die niet naar personen terug te leiden zijn.
Apps	Software op mobiele telefoons en computers waarin onder andere informatie over laadpalen is te vinden.
Basiseisen	Lijst van eisen en wensen waar een locatie voor een laadpaal aan moet voldoen. Die locaties komen op de plankaart.
Basisnetwerk	Het laadnetwerk dat minimaal nodig is voor inwoners, bezoekers en ondernemers die alleen in de openbare ruimte hun elektrische voertuig kunnen opladen.
Bewaakte stalling	Fietsenstalling die (een deel van de openingstijden) bewaakt is.
Bouwbesluit	Regels waaraan bouwers zich moeten houden bij het bouwen van gebouwen.
Buitengebied	Landelijk gebieden rondom het stedelijk gebied
Centrale parkeerplekken	Plaats met meerdere parkeerplekken waar ook meerdere laadpalen kunnen komen
CO ₂	CO ₂ is koolstofdioxide. Als daarvan teveel in de lucht komt veroorzaakt dit problemen waaronder de opwarming van de aarde.
College (van Burgemeester en Wethouders)	Bestuurders van de gemeente die besluiten om
Commerciële aanbieders	Bedrijven die laadpalen voor elektrische voertuigen aanbieden en daar geld mee verdienen.
Communicatie	Het delen van informatie door te zenden en te ontvangen.
Concessie	Opdracht van de gemeente aan een laadpaalaanbieder om laadpalen te plaatsen. Voor het type laadpaal dat afgesproken is in de concessie mag alleen die laadpaalaanbieder laadpalen plaatsen tijdens de afgesproken periode. Andere typen, bijvoorbeeld snelladers, kunnen uitgesloten zijn van afspraken. Die mogen andere bedrijven dan ook plaatsen.
Contracten	Opdracht van de gemeente aan een laadpaalaanbieder om laadpalen te plaatsen. Het contract kan inhouden dat er maar één aanbieder laadpalen mag plaatsen, maar dat hoeft niet.
Dashboard	Instrumentenpaneel in (elektrische) voertuigen.
Deelauto's	Elektrische voertuigen die organisaties beschikbaar stellen aan inwoners en bedrijven om samen te delen. De deelauto komt dan vaak in plaats van een auto in eigen bezit.
Emissieloos	Bij emissieloos rijden is er geen uitstoot van uitlaatgassen uit de uitlaat van de auto. Er kan nog wel emissie zijn bij de productie van de energie om op te laden. Dit is afhankelijk van de manier waarop de energie gemaakt wordt.
Energienet	Netwerk om energie te verdelen naar onder andere huishoudens, bedrijven en laadpalen. Het netwerk kan ook energie inzamelen, het zogenaamde terug leveren.
Exploiteren	Het beschikbaar stellen van laadpalen en daar alles voor regelen.
Extern bedrijf	Bedrijf dat geen onderdeel is van de gemeente, maar wel werkzaamheden voor ons uitvoert.
Imagoschade	Door een voorval komt de gemeente minder positief bekend te staan.

Klimaatakkoord	In 2015 maakten 159 lidstaten van de Verenigde Naties afspraken over het terugdringen van de opwarming van de aarde. Dit noemden ze het klimaat-akkoord. Meer informatie daarover staat hier
kWh	Kilowattuur is een maat voor elektriciteit.
Laadbehoefte	Hoeveelheid laadpalen dat nodig is om in Etten-Leur op prettige wijze elektrisch te kunnen rijden.
Laadnetwerk	Het laadnetwerk bestaat uit alle laadpunten in Etten-Leur. Een deel ervan is op eigen terrein of op semipubliek terrein. Het grootste gedeelte bestaat uit openbare laadpunten.
Laadpaal	Een laadpaal bevat de elektrische installatie van één of meerdere laadpunten. De meeste laadpalen bestaan uit twee laadpunten.
Laadpaalaanbieder	Een bedrijf dat laadpalen plaatst en zorgt dat ze blijven werken. De gebruikers betalen voor de laadpaal door het gebruik ervan.
Laadpleinen	Verzameling van (verschillende soorten) laadpalen op een centrale en makkelijk te vinden plek.
Laadpunt / Oplaadpunt	Een laadpunt is een plek waar je elektrische voertuigen kan opladen.
Locatievoorstel	Verzoek vanuit de laadpaalaanbieder om een toekomstige locatie voor een laadpaal te beoordelen.
Loze leidingen	Leidingen waar nu nog geen kabel in zit, maar waar dat op termijn wel kan.
Mandaatvoorstel	Akkoord van de gemeente dat de Provincie namens de gemeente Etten-Leur een aanbesteding mag uitvoeren.
Marktmodel	Het toestaan van meerdere aanbieders van laadpalen die in Etten-Leur tegelijk laadpalen mogen plaatsen.
Mobiliteitshub	Plek waar waar (deel)voertuigen aanwezig zijn die gebruikers kunnen reserveren. In sommige gevallen is er ook een halte van het openbaar vervoer. Andere diensten zoals een pakketautomaat kunnen ook in een hub.
Netwerkbeheerder	Bedrijf dat het elektriciteitsnet aanlegt en onderhoudt
Omgevingsplan	Plan van de gemeente Etten-Leur waarin staat hoe we de gemeente in de toekomst zien en wat we ervoor moeten regelen om dat voor elkaar te krijgen
Openbaar vervoer bus	Bus die volgens een dienstregeling rijdt op een vaste lijn voor openbaar vervoer.
Openbare ruimte	De openbare ruimte bestaat uit alle gronden in de gemeente die in het beheer zijn van de gemeente. Een laadpaal in de openbare ruimte is in principe voor iedereen altijd bereikbaar.
Pandeigenaar	Persoon die eigenaar is van een woning, appartement of bedrijfspand.
Parkeerkelder	Parkeerplaats in of onder een gebouw waar het mogelijk is om auto's te parkeren.
Participatierapport	Rapport wat aangeeft hoe we participatie uitvoerden en wat daarvan de uitkomst is.
Participatietraject	We informeren inwoners, organisaties en ondernemers over de locaties voor laadpalen op de plankaart. Ze geven aan hoe zij over de locaties denken.
Plankaart	Een kaart met toekomstige locaties voor laadpalen in Etten-Leur. Niet alle locaties op de kaart gebruiken we direct. De meeste locaties verwachten we binnen 10 jaar te gebruiken.
Proactief plaatsen	Laadpalen eerder plaatsen op basis van voorspellingen en/of analyse van gebruiksgegevens van bestaande laadpalen.
Samenwerkingsverbanden	Een groep mensen en/of organisaties die samenkomt om samen te praten over een specifiek onderwerp.
Semipubliek	Dit is een terrein wat eigendom is van een ondernemer. Bezoekers en medewerkers die daar parkeren kunnen ter plekke onder voorwaarden de laadpaal gebruiken. De ondernemer bepaalt de voorwaarden.
Snellaadstation	Plek met snelladers voor normaal en/of zwaarder vervoer.

Snellader	Een laadpunt met een hoger laadvermogen waardoor elektrische voertuigen sneller opgeladen zijn.
Stedelijk gebied	Alle woonwijken, het centrum en de bedrijventerreinen
Strategische locatie	Plaats voor een laadplek die goed te vinden is en voor het grootste deel van de omwonenden ook goed bereikbaar is.
Vereniging van Eigenaren	Officiële vereniging waarin alle eigenaren van een appartement samen overleggen en afspraken maken.
Verkeersbesluit	Een verkeersbesluit is nodig om een rechtsgeldig verkeersbord te plaatsen. Bij laadpalen gaat het om borden die aanwijzen welke vakken voor het opladen van elektrische voertuigen zijn. Tegen alle verkeersbesluiten is bezwaar maken mogelijk.
Voorspelmodel	Een kaart en rekenmodel waarmee de aanbieder inschat waar nu of op termijn meer laadplekken nodig zijn.
Werkzaamheden	Vernieuwing, herstel en aanpassing van: De openbare ruimte <i>En/of</i> Het laadpalennetwerk.
Wittevlekkenkaart	Kaart waar alle laadpunten op staan. De laadpaalaanbieder kijkt of een (extra) laadpaal nodig is en waar die dan kan komen.
Zero-emissie bussen	Dit zijn elektrische bussen zonder uitstoot van uitlaatgassen. Ze rijden in Etten-Leur dan op elektriciteit uit batterijen. De bussen worden opgeladen in de stallingen.

BIJLAGE: EISEN- EN WENSENLIJST LAADLOCATIES

Basislijst algemene eisen ten behoeve van plankaart ontwikkeling Noord-Brabant en Limburg

1. De locatie ligt in de publieke ruimte
2. De locatie is 24 uur per dag, 7 dagen per week toegankelijk
3. Een laadpaal beschikt over twee laadpunten, waarbij twee parkeervakken worden gereserveerd voor het laden van elektrische auto's
4. De oplaadpunten worden zo geplaatst dat zij via bestaande en/of geplande parkeervakken gebruikt kunnen worden
5. Laadpaal en bebording worden niet hinderlijk dichtbij straatmeubilair, afvalcontainers en elektriciteitsvoorzieningen geplaatst. Hiervoor geldt dat er ten allen tijden een afstand van 1 meter tussen laadpaal en dergelijk object is
6. Bomen en boomwortels: De laadpaal dient minimaal even ver van de boom te staan als de kruin van de boom breed is met een minimum van 1 meter
7. De locatie ligt binnen 25 meter tot LS (laagspannings)-net
8. Bij plaatsing op een trottoir (stoep) dient minimaal 90 centimeter (3 tegels) vrije doorgangsruijmt achter de laadpaal aanwezig te zijn
9. Bij haaksparkeren is de afstand tussen laadpaal en trottoirband (stoeprand) minimaal 60 centimeter
10. Bij langsparkeren is de afstand tussen laadpaal en trottoirband (stoeprand) minimaal 30 centimeter
11. Bij haaks- en langsparkeren wordt de laadpaal tussen de 2 parkeervakken in geplaatst. Bij harp-parkeren staat de paal tussen 4 parkeervakken in
12. Geen plaatsing op asfalt ondergrond
13. Asfalt/beton kan niet opengebrouken worden voor het aansluiten van de laadpaal aan het laagspanningsnet. Met andere woorden, indien sprake is van een geasfalteerde weg dient de laadpaal aan de kant van de straat waar een LS (laagspannings)-kabel ligt geplaatst te worden.
14. Groenvoorziening zo veel mogelijk vermijden/laten staan.

Eisenlijst gemeente Etten-Leur

We stelden een aanvullende eisenlijst op voor locaties die op de plankaart konden komen:

- Alle inwoners in het stedelijk gebied zonder laadvoorziening op eigen terrein kunnen binnen maximaal 200 meter een openbaar publiek laadpunt vinden.
- We kiezen bij locaties voor laadpalen voor plaatsing in de volgende volgorde:
 1. Centrale parkeerpleinen met veel plaatsen;
 2. Parkeerplekken bij zijgevels;
 3. Parkeerplekken aan het begin of eind van straten die niet direct aan de voorzijde van woningen liggen.
- Een laadpaal staat niet:
 - Direct aan de voorzijde van iemands woning.
 - Voor het zijraam van een woning als er geen zijtuinafschiding aanwezig is.
- De plaatsing van een laadpaal in een stoep moet logisch zijn:
 - Niet midden in een stoep.
 - Niet verder van de stoeprand dan strikt noodzakelijk.
 - Maximaal 30 centimeter van de stoeprand bij langsparkeren.
 - Maximaal 60 centimeter van de stoeprand bij haaksparkeren.
- We kappen geen bomen voor laadpalen, daarom willen we ook geen locatievoorstellen waarbij dat nodig zou zijn.
- Laadpalen op Algemene Gehandicapten Parkeerplaatsen in centra en bij voorzieningen plaatsen. De bebording moet zo zijn dat iedereen met een Gehandicapten Parkeerkaart de plekken kan gebruiken, ook als ze niet elektrisch rijden of niet hoeven op te laden.

Wensenlijst gemeente Etten-Leur

We stelden een aanvullende wensenlijst op voor locaties die op de plankaart konden komen:

- De laadpaal staat waar mogelijk op een zichtbare en goed toegankelijke locatie.
- De laadpaal staat op een plek waar veel verschillende mensen van laadplaatsen gebruik kunnen maken.
- Bovenop de basiseis van 90 centimeter doorgangsbreedte achter de laadpaal. Waar mogelijk een doorgangsbreedte achter de laadpaal van minimaal 120 centimeter (vier tegels) hanteren

- De plaatsing van de laadpaal niet ten koste van groen laten gaan. Daarom kleine groenstroken of hagen liever niet onderbreken.