

Besluit van het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Altena houdende Plaatsingsbeleid publieke laadpalen elektrische motorvoertuigen gemeente Altena

Het college van burgemeester en wethouders van Altena,

Overwegende dat,

- de raad in artikel 2:10 lid 4 van de Algemene plaatselijke verordening Altena 2020 aan ons college heeft overgelaten onder het stellen van nadere regels (artikel 2:10 lid 5) categorieën van voorwerpen aan te wijzen waarop het verbod onder artikel 2:10 lid 1 niet van toepassing is;
- gelet op artikel 160 lid 1 van de Gemeentewet, artikelen 4:81, eerste lid, 4:83 en 1:3, vierde lid, van de Algemene wet bestuursrecht, artikel 1 lid 1 onderdeel b en c en artikel 18 in de Wegenverkeerswet 1994, artikel 160 lid 1 van de Gemeentewet, artikel 1 lid 1 onderdeel b en c en artikel 18 van de Wegenverkeerswet 1994;
- elektrische auto's bijdragen aan een betere luchtkwaliteit en vermindering van geluidsoverlast;
- het college daarom het gebruik van elektrische auto's wil stimuleren;
- het college in dit kader de oplaadinfrastructuur in de openbare ruimte voor elektrische auto's wil verbeteren door het plaatsen van oplaadpalen onder (privaatrechtelijke) voorwaarden toe te staan;
- het uitgangspunt voor de realisatie van de oplaadinfrastructuur is dat de oplaadpunten een openbare functie hebben en daarmee vrij toegankelijk dienen te zijn voor inwoners, bedrijven of bezoekers van Altena;
- het op grond van artikel 2:10 lid 1 van de APV Altena verboden is een openbare plaats of een gedeelte daarvan anders te gebruiken dan overeenkomstig de publieke functie daarvan zonder voorafgaande vergunning;
- het ter voorkoming van onnodige besluitvormingsprocedures over triviale objecten in het verleden, op basis van artikel 2:10 lid 4 APV Altena, voorwerpen voor het opladen van elektrische auto's van de vergunningplicht zijn uitgezonderd;
- het wenselijk is om het plaatsingsbeleid publieke laadpalen vast te stellen om beleid inzake de plaatsing van publieke laadpalen vast te leggen.

Algemene Wet Bestuursrecht artikel 4:81 en de Laadvisie gemeente Altena.

B E S L U I T :

- vast te stellen Plaatsingsbeleid publieke laadpalen elektrische motorvoertuigen gemeente Altena 2025;

Artikel 1 Begripsbepalingen

In dit beleid wordt verstaan onder:

- Elektrische motorvoertuigen/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 (LEV);
- Oplaadinfrastructuur: het geheel van oplaadpalen, aansluitingen op het elektriciteitsnet en andere voorzieningen in de openbare ruimte op of aan de weg bestemd voor het opladen van elektrische voertuigen;
- Oplaadpaal: een oplaadobject in de vorm van een paal met tenminste één aansluiting en de mogelijkheid voor twee of meer aansluitingen voor het gelijktijdig opladen van elektrische motorvoertuigen;
- Openbare plaats: een voor het publiek toegankelijke plaats, waaronder begrepen de weg, als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onder b van de Wegenverkeerswet 1994;
- CPO (laadpaalexploitant): De Charge Point Operator (CPO) is verantwoordelijk voor beheer, onderhoud en exploitatie van laadpalen zowel technisch als administratief. De CPO is verantwoordelijk voor geplaatste laadinfrastructuur en eerste aanspreekpunt voor gebruikers en de gemeente ten aanzien van de laadstations. De CPO kan zowel als aanvrager en als beheerder optreden;
- Deelvoertuig: Motorvoertuig in lijn met de definitie van EV dat herhaald 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;

- Haaks-parkeren: Parkeren van een motorvoertuig in parkeervakken die loodrecht t.o.v. de rijrichting op de rijbaan zijn aangelegd;
- 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/Laadobject: Een laadpaal/laadobject is een fysiek object met één of meer oplaadpunten;
- Laadpunt: De elektrische aansluiting op een laadpaal waar de stekker wordt aangesloten;
- Laadplein: Een clustering van laadobjecten en (al dan niet gereserveerde) parkeerplaatsen. Een laadplein bestaat uit meer dan 2 laadpalen voor elektrische voertuigen;
- Snelladen: Het laden van een elektrisch voertuig met een vermogen hoger dan 50 kW;
- NAL: Nationale Agenda Laadinfrastructuur. Een breed gedragen meerjarige beleidsagenda voortkomend uit het Klimaatakkoord;
- Proactieve plaatsing: Data gestuurde plaatsing van laadpalen waarbij er beoogd wordt laadinfrastructuur 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 beheersbaar en efficiënter uit te voeren;
- Plankaart: Een kaart die inzicht geeft in de reeds aanwezige Laadinfrastructuur, de verwachte groei van de laadvraag en de voorgenomen locaties en planning voor het plaatsen van toekomstige laadpalen op basis van verwachte vraag of andere argumenten;
- Laadvraag: De behoefte van Gebruiker(s) om elektrische auto('s) te kunnen opladen;
- 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 beleidsstuk gaat het uitsluitend over reguliere laadpalen, waarmee elektrische energie kan worden overgebracht op een elektrisch voertuig;
- Klimaatfonds: Altena beschikt over een fonds dat is bedoeld voor het aanjagen van duurzame ontwikkelingen. Een deel van dit fonds wordt aangewend voor participatie in de aanleg van een Openbaar Laadnetwerk binnen Altena;
- Hybride Concessie: Een variant op een normale concessie. In de hybride variant draagt Altena vanuit haar Klimaatfonds financieel bij aan de plaatsing van (enkele) laadobjecten. Tegenover deze financiële bijdrage staat een bepaalde invloed op locatiekeuze en planning van Laadobjecten binnen de concessie. Op de financiële bijdrage krijgt Altena tevens enig rendement dat wederom ingezet kan worden binnen de Hybride Concessie of t.b.v. overige klimaatdoelstellingen;
- Semi-publieke laadpalen: Laadpalen die wel publiek toegankelijk zijn, maar niet in de openbare ruimte staan. Bijvoorbeeld op het eigen parkeerterrein van een winkel of bouwmarkt. Het is mogelijk dat deze semi-publieke laadpalen niet 24/7 beschikbaar zijn;
- WLTP-metmethode: Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure. Het is een test waarmee de uitlaatgasemissies van een auto worden gemeten. De meting wordt uitgevoerd bij de typegoedkeuring van een auto om te zien of deze aan de geldende emissienorm voldoet.

Artikel 2 Inleiding en context

Elektrische voertuigen (EV's) zijn in Nederland aan een opmars bezig. De stijging van het aantal EV's 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 Altena elektrisch. Inwoners, bezoekers en forensen die geen mogelijkheid hebben om op eigen terrein te laden zijn afhankelijk van publieke laadvoorzieningen of van een eventuele verlengd private aansluiting om elektrisch te kunnen laden. Hierbij speelt de gemeente als verantwoordelijke van de publieke ruimte een belangrijke rol. Altena wil voor deze groep gebruikers een goed publiek toegankelijk laadnetwerk voor EV's faciliteren. In dit beleidsstuk leggen we de kaders vast waarbinnen 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 EV's geen emissies uit. Dit gecombineerd met een toenemende groei van duurzaam opgewekte elektriciteit zorgt ervoor dat EV's een belangrijke rol spelen bij het reduceren van emissies (zoals CO² en N²).

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.

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 NAL. 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 en vaststellen van plaatsingsbeleid door middel van nadere regels daarvoor inclusief planning voor de uitrol;
- Het gebruik van strategische plankaarten daarbij;
- Een tweejaarlijkse beleidsevaluatie.

Behalve de ontwikkelingen van elektrificatie van personenauto's en de behoefte aan laadinfrastructuur die daaruit voortkomt, speelt een aantal andere relevante ontwikkelingen. Zo bestaat naast de ambitie voor de elektrificatie van personenvoertuigen ook de ambitie om andere vormen van vervoer te elektrificeren. 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. Altena volgt de ontwikkelingen bij andere voertuigsegmenten en komt daar waar nodig met aanvullend beleid. Het onderhavige plaatsingsbeleid, uitgewerkt in dit beleidsstuk, richt zich op reguliere publieke laadpalen.

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 snelladen hoger zijn waardoor de laadprijs hoger is. Door deze hogere kosten is elektrisch rijden minder aantrekkelijk in vergelijking tot conventionele voertuigen wanneer enkel snel geladen wordt;
- Niet alle elektrische auto's in staat zijn technisch 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 vaak langere tijd (en ook 's nachts) geparkeerd staan, waardoor snellere laadoplossingen niet nodig zijn;

Reguliere laadpalen zijn daarmee op dit moment de meest toegankelijke en kosteneffectieve manier om EV bij te laden. De prijs per kWh komt doorgaans 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 onderhavig plaatsingsbeleid;

1. Deze richten zich primair op laadinfrastructuur voor inwoners, forenzen en bezoekers van de gemeente Altena 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 in deze regels uitsluitend gekeken naar reguliere laadpalen;
3. De nadere regels moeten 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.

Artikel 3 Overwegingen en uitgangspunten openbaar laden gemeente Altena

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

- De gemeente Altena 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 voeren. Op deze manier kunnen 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 is van mening dat het proactief plaatsen van laadpalen nodig is om de overgang naar elektrisch vervoer te faciliteren en de nationaal gestelde doelen te behalen. Parkeerdruk is geen argument voor het niet plaatsen van een laadpaal of het niet aanwijzen van parkeerplaats(en) voor uitsluitend elektrisch laden;
- De gemeente heeft de ambitie om tot een dekkend netwerk van laadinfrastructuur te komen voor zowel inwoners als bezoekers van de gemeente Altena. Daarbij hoort ook laadinfrastructuur op publieke grond bij winkelcentra en recreatieve voorzieningen.

Artikel 4 Modelkeuze voor realisatie openbaar laden

Gemeente Altena heeft gekozen voor een hybride concessiemodel. Hierin heeft één CPO het exclusieve plaatsingsrecht voor publieke laadpunten gekregen. Daarbij zijn voorwaarden gesteld in de concessie-overeenkomst, waarbij samen met de CPO gezocht wordt naar een manier waarbij de gemeente participeert in de concessie en daardoor invloed heeft op de laadprijs, locatiekeuze, uitvoeringstempo, flexibiliteit en de oorsprong van de energie. De uitrol, het beheer en de exploitatie van het laadnetwerk blijft de verantwoordelijkheid van de CPO.

De belangrijkste overweging bij deze keuze is dat de gemeente de mogelijkheid heeft om binnen de concessie mee te financieren vanuit het Klimaatfonds. Hierdoor kan de gemeente investeringen doen om het netwerk zo in te richten dat locaties die niet zozeer een commercieel belang dienen, maar wel een maatschappelijk voordeel opleveren, ook worden gefaciliteerd. Als concessiepartner wil de gemeente een bepaalde return on investments vanuit de bijdrage uit het Klimaatfonds. Die kan vervolgens weer ingezet worden om het laadnetwerk uit te breiden/fijnmaziger te maken.

Door de samenwerking met de CPO, waarbij voor langere tijd gecoördineerd en integraal gewerkt wordt aan de openbare Laadinfrastructuur in de gemeente Altena, kan de omschakeling gemaakt worden van puur vraag gestuurd plaatsen (reactief) naar strategische plaatsing o.b.v. data en verwachtingen (proactief). Zo kan de gemeente haar wens realiseren om elektrisch vervoer te faciliteren en zelfs de aanwezige latente vraag naar elektrisch vervoer (en laden) activeren. Binnen de gemeente zijn locaties en woonkernen aanwezig die in eerste instantie (vooral nog) minder lucratief lijken te zijn voor het exploiteren van een Laadobject. Toch wil de gemeente ook op dergelijke locaties het elektrisch laden faciliteren.

Artikel 5 Realisatie openbaar laden

Voor de uitbreiding van de openbare laadinfrastructuur vallen twee typen plaatsing:

1. Proactieve plaatsing – dit vormt het primaire uitrol proces waardoor een dekkend laadnetwerk ontstaat, aanvullend op de bestaande laadpalen;
2. Reactieve plaatsing (paal volgt auto) – het geeft de gemeente en de CPO de mogelijkheid om vraag gestuurd laadpunten bij te plaatsen.

5.1 Proactieve plaatsing

- Strategische plaatsing o.b.v. huidige vraag en verwachte groei

De openbare laadinfrastructuur dient allereerst aan te sluiten bij de huidige vraag naar laadmogelijkheden. Daarnaast heeft de gemeente de wens om elektrisch rijden te stimuleren. Om dit alles te realiseren is strategisch plaatsen van laadobjecten nodig. Middels strategisch plaatsen kan een latente vraag aangeboord worden waarmee de transitie naar elektrisch rijden versneld wordt. Onder strategisch plaatsen vallen locatievoorstellen waarvoor een laadvraag wordt verwacht, dan wel waar plaatsing om bepaalde (verkeerstechnische) redenen gewenst is en die zichtbaar en toegankelijk zijn en/of een hoge verkeersintensiteit hebben.

Door monitoring van het gebruik van de laadinfrastructuur kan een inzicht verkregen worden in meer en minder rendabele laadobjecten. Ook wordt daarmee duidelijk of en zo ja waar eventuele druk in de laadinfrastructuur zit vanwege een hoge vraag naar laden. Op basis van de data uit

deze monitoring kan vervolgens besloten worden tot verdichting van het netwerk door middel van het realiseren van extra laadpunten.

- Plaatsing vanuit maatschappelijk belang

Binnen de gemeente Altena zijn locaties aan te wijzen waar de plaatsing van een laadobject wellicht vanuit commercieel oogpunt minder voor de hand liggend is, maar waar de gemeente vanuit maatschappelijk belang toch een laadobject wenst te realiseren. De gemeente wil ook op dergelijke locaties elektrisch laden faciliteren. Om deze faciliteiten te kunnen realiseren wil de gemeente financieel participeren in de concessie.

De CPO stelt in overleg met de gemeente een plankaart op waarop de (verwachte) laadvraag zichtbaar is. Tevens wordt hierin opgenomen waar, op welke manier en volgens welke planning proactieve plaatsing plaats zal vinden. De plankaart wordt jaarlijks herijkt.

5.2 Reactieve plaatsing

Inwoners van de gemeente Altena kunnen een aanvraag doen voor het plaatsen van een laadobject (paal-volgt-auto). Deze aanvraag wordt door de CPO in behandeling genomen en getoetst aan de geldende plaatsingscriteria zoals de Ladder van Laden en aan de plankaart voor de proactieve plaatsing. De proactieve plaatsing zal uiteindelijk zorgen voor een lager aantal aanvragen voor paal-volgt-auto. Voor de aanvraag van een laadobject zijn de volgende voorwaarden vastgesteld als opgenomen in 5.3.

5.3 Voorwaarden plaatsen van laadpalen

De oplaadpaal en oplaadinfrastructuur mogen pas worden geplaatst nadat een verkeersbesluit tot aanwijzing van de benodigde parkeerplaats(en) voor het opladen van EV's onherroepelijk is geworden;

De oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur moet worden voorzien van twee of meer aansluitpunten;

De oplaadpaal wordt gerealiseerd bij bestaande parkeervakken;

Voor de realisatie van de oplaadpaal zijn er geen belemmeringen ten aanzien van ander straatmeubilair of (openbaar) groen;

Een oplaadpaal en andere oplaadinfrastructuur mag/mogen niet worden geplaatst of geplaatst worden gehouden, indien deze een belemmering vormen voor aan, onder, op of boven openbare plaatsen te verrichten (onderhouds)werkzaamheden, evenementen, markten, standplaatsen, kermissen, en/of andere festiviteiten;

Door de gemeente gegeven aanwijzingen in het kader van het algemene belang, de openbare orde of veiligheid dienen strikt te worden opgevolgd. Deze aanwijzingen kunnen onder ander betrekking hebben op het geheel of gedeeltelijk verplaatsen dan wel verwijderen van de geplaatste elektrische oplaadpalen zonder dat de initiatiefnemer aanspraak kan maken op schadevergoeding.

Bij reactieve plaatsing heeft de CPO de verplichting een laadpaal te realiseren indien aan de volgende voorwaarde is voldaan:

- I. Aantoonbare behoefte door een aanvraag van een inwoner van de gemeente Altena 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. Er staat binnen een loopafstand van 300 meter van het woon- of werkadres geen laadpaal, of de reeds aanwezige laadpaal binnen deze afstand wordt aantoonbaar intensief gebruikt (meer dan 3.500 kWh per jaar of een jaar elke maand meer dan 5 unieke gebruikers);
- III. De aanvrager beschikt niet over een eigen terrein waarop een elektrische auto middels een eigen aan te brengen laadvoorziening kan worden opgeladen.

De laadpaal wordt standaard geleverd in de huisstijlkleur ijzergrijs RAL7011 (volledig) of een variant in de kleur ijzergrijs RAL7011 met verkeerswit RAL9016.

De laadpalen die geplaatst worden in de vesting Woudrichem (beschermd stadstoezicht) kunnen afwijken van bovengenoemde huisstijlkleur. De uiterlijke verschijningsvorm en kleur zal specifiek voor deze locatie nader worden bepaald in samenspraak met de gemeente.

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 doorgangsruijnte 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;
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;
5. Bij zowel haaks- als langsparkeren 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 te worden overwogen, bijvoorbeeld een aanrijd-beveiliging;
6. Bij haaks- en langsparkeren 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 Altena) opgesloten in bijpassende opsluitbanden.

Schade die is toegebracht aan gemeentelijke eigendommen als gevolg van realisatie of exploitatie van de oplaadpalen wordt door de gemeente voor rekening van de initiatiefnemer hersteld.

Artikel 6 Taken en verantwoordelijkheden gemeente Altena binnen concessie

6.1 Algemene bepalingen

In de aanbesteding zijn de volgende algemene bepalingen opgenomen.

- De gemeente Altena verleent exclusiviteit aan de CPO voor het plaatsen van nieuwe AC laadpalen, reguliere snelheid, gedurende de uitrolperiode;
- De gemeente Altena 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 twee parkeervakken;
- 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 bij de CPO voor eventuele vergunningen;
- De gemeente wordt uitgedaagd om de inpassing van laadinfrastructuur mee te nemen bij nieuwbouwplannen, zodat deze toekomstbestendig zijn;
- De gemeente Altena wijst een operationeel contactpersoon en/of een beleidscontactpersoon aan via wie de communicatie met de CPO verloopt;
- 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 laadpunten in de gemeente Altena. In dit proces heeft de gemeenten een belangrijke rol:

- Om ervoor te zorgen dat de uitrolstrategie zo goed mogelijk aansluit op de situatie binnen de gemeente Altena, levert de gemeente de juiste informatie aan. Daarbij kan gedacht worden aan het vigerend beleid en andere interessante data;
- De gemeente Altena zet zich in om een afstemmingsoverleg met de CPO mogelijk te maken als deze hiervoor het initiatief neemt;
- De gemeente Altena 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;
- 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 Altena neemt een verkeersbesluit (bij voorkeur een verzamelbesluit) op voor alle laadpalen die opgenomen zijn in de plankaart en uitrolplanning;
- De gemeente Altena 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 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 Altena richt zijn communicatiekanalen zo in dat de elektrische rijder een aanvraag kan doen via het inschrijfportal van de CPO;
- De gemeente Altena 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 Altena 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 Altena zelf (extra) strategische laadpalen aanvragen.

Artikel 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. 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 zwaarder, 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. Plaatsing van een laadpaal geschiedt op basis van een recht van opstal. De kosten hiervan komen voor rekening van de CPO;
- Veiligheid: de CPO let bij de positionering van een laadpaal op de doorgang en veiligheid van gebruikers en medeengebruikers. De gemeente Altena heeft een controlerende rol;
- 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;
- Groen: gemeente Altena 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;
- Parkeerdruk: het belang van de aanwezigheid van een laadpaal en het aanwijzen van parkeerplaatsen voor het (op)laden van elektrische auto's, is groter dan het belang om te kunnen parkeren met voertuigen. Derhalve is een (zeer) hoge parkeerdruk geen valide argument om een laadpaal of het aanwijzen van parkeerplaatsen voor het (op)laden van elektrische auto's, niet te plaatsen danwel aan te wijzen;
- Publiek karakter: het is aannemelijk dat de laadpaal door meerdere gebruikers gedeeld kan worden.

7.2 Privaat Verlengde Aansluitingen (kabelgoten)

Het is mogelijk om een kabelgoot aan te laten leggen. Deze kabelgoot wordt door de gemeente of door een gemeente in te huren partij aangelegd op kosten van de aanvrager. Andere vormen van een privaat

verlengde aansluiting zijn niet toegestaan. Voor de aanleg en gebruik van kabelgoten gelden de volgende voorwaarden:

- Het laadpunt waarvandaan geladen wordt moet op eigen terrein staan;
- De ondergrondse infrastructuur van het privaat laadpunt moet volledig gelegen zijn op privaat terrein;
- Er moet openbare parkeergelegenheid zijn voor het perceel;
- De kabelgoot moet haaks op het trottoir gelegd kunnen worden;
- Er ligt geen groenstrook of fietspad tussen stoep en parkeerplaats;
- De kosten voor de aanleg van de kabelgoot zijn voor de aanvrager.

Bij de aanleg van een kabelgoot wordt geen parkeerplaats aangewezen voor elektrisch laden of voor een specifiek persoon/voertuig. De parkeerplaats waarvandaan de kabelgoot loopt blijft een openbare parkeerplaats waar iedereen mag parkeren. Het is niet toegestaan om een parkeerplaats te claimen.

Artikel 8 Data, handhaving en evaluatie

8.1 Data

Een CPO is verplicht om gebruikers informatie aan te leveren aan de gemeente Altena. 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 levert op verzoek van gemeente 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 storingen.

De data wordt beschikbaar gesteld aan de gemeente in een digitaal dashboard en in een formaat dat door de gemeente verwerkt kan worden. 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 EV's en treedt indien nodig handhavend op.

8.3 Evaluatie

De ontwikkeling van EV's is hoog. 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 4-jarlijks geëvalueerd. Indien een tussentijdse evaluatie nodig is, kan dit.

Artikel 9 Bekendmaking

Dit plaatsingsbeleid wordt bekend gemaakt via lokale regelgeving.overheid.nl en treedt in werking de dag na bekendmaking.

Artikel 10 Citeertitel

Onderhavige beleid wordt aangehaald als: "Plaatsingsbeleid publieke laadpalen elektrische motorvoertuigen gemeente Altena 2025".

Aldus vastgesteld door het college van de gemeente Altena in de vergadering van 23 september 2025.

Burgemeester en wethouders van de gemeente Altena,

*Gemeentesecretaris,
P.J.E. Breukers*

*Burgemeester,
drs. E.B.A. Lichtenberg MCM*