

## Memo

### Onderwerp

Uitgangspunten Brabantse pilot publieke laadinfrastructuur

### Inleiding

In deze notitie wordt de Brabantse pilot publieke laadinfrastructuur beschreven. De pilot is een onderdeel van de nationale aanpak laadinfrastructuur. De provincie Noord-Brabant roept Brabantse gemeenten op om deel te nemen aan deze innovatieve pilot.

### Aanleiding

De Brabantse pilot publieke laadinfrastructuur is een initiatief van de Provincie Noord-Brabant, de B5-steden en netbeheerder Enexis. De pilot draait om:

- de ontwikkeling van innovatieve publieke laadpalen (in aanschaf goedkoper dan de huidige generatie laadpalen) voor elektrische auto's;
- het mogelijk maken van slim laden;
- een verbeterde business case voor publiek laden;
- uniforme Brabantse uitgangspunten voor publieke laadinfrastructuur.

Het plaatsen en beheren van een laadinfrastructuur in de publieke ruimte is een complexe en kostbare aangelegenheid. De business case voor publieke oplaadpalen is nog niet sluitend. De realisatie van openbare laadinfrastructuur in Brabant (en in de rest van Nederland) is daardoor gestagneerd. Deze pilot brengt overheden, netbeheerder, marktpartijen en EV-rijder in positie om deze impasse stapsgewijs te doorbreken.

### Doelen

Met het proefproject willen de provincie en haar partners de volgende doelen bereiken:

- Brabantse gemeenten helpen bij het verder optimaliseren van hun rol bij de realisatie van laadinfrastructuur in de openbare ruimte;
- Gebruikers van elektrische voertuigen in Brabant zonder parkeergelegenheid op eigen terrein, faciliteren met publieke laadpalen;

### Aan

Brabantse gemeenten

### Kopie aan

Rob de Groot

Jeroen Kroonen

### Datum

10 maart 2014

### Contactpersoon

N.A. Ouwehand

### Telefoon

(06) 27 74 51 79



- De kostprijs van een laadpaal met minimaal vijftig procent verlagen, o.a. door het toepassen van innovaties;
- De processen van aanvraag tot plaatsing van een laadpaal stroomlijnen;
- Een start maken met een publieke samenwerking om de voorwaarden voor de markt te vereenvoudigen;
- De markt uitdagen en faciliteren om naar rendabele business cases te groeien.

### **Fasen**

Begin 2014 plaatst de provincie Noord-Brabant honderd innovatieve publieke laadpalen voor elektrische auto's in de B5 gemeenten (**Fase A1**). Inmiddels zijn de voorbereidingen gestart voor de realisatie van nog eens 200 publieke laadpalen verdeeld over heel Brabant (**Fase A2**). Vervolgens wordt de markt uitgedaagd om te investeren in 300 publieke laadpalen, mede op basis van de verbeteringen die in de voorgaande fases zijn doorgevoerd (Fase B). Stapsgewijs komt een Brabants loket voor marktpartijen tot stand, dat in Fase B operationeel is.

*N.B. De provincie start voor de zomer van 2014 met een Europese aanbesteding voor fase A2. Een voorwaarde voor de aanbesteding is de totstandkoming van de nationale 'Green Deal Laadinfrastructuur'. Deze regelt de benodigde cofinanciering door het Rijk. De provincie zet zich in om dit proces succesvol te laten verlopen.*

### **Wat biedt de provincie?**

In Fase A2 reserveert de provincie voor elke regio een aantal publieke laadpalen op basis van inwoneraantal (zie bijlage 1). De gemeenten verdelen de laadpalen onderling in regioverband. De provincie wijst de laadpalen definitief toe aan de gemeenten mede op basis van het bijbehorende verkeersbesluit voor plaatsing van de laadpaal. De provincie streeft naar plaatsing van de eerste laadpalen eind 2014.

*N.B. Het staat gemeenten die deelnemen aan de Brabantse pilot vrij om ook met andere partners afspraken te maken voor het plaatsen van laadpalen in de openbare ruimte. De provincie wordt graag op de hoogte gebracht van deze afspraken aangezien deze eventueel kunnen aansluiten op Fase B.*

### **Kosten exploitatie laadpalen**

De kosten voor installatie en exploitatie van de publieke laadpalen in

fase A2 zijn €7.000 tot € 8.000 voor een termijn van 7 jaar. Dit zijn de kosten die niet gedekt worden door het verdienpotentieel van het laden. Dit zijn al 50% lagere kosten als bij aanvang van de eerste pilots in 2009. Het grootste deel van deze kosten wordt in deze pilot gedragen door de provincie en Enexis, daarnaast wordt een bijdrage gevraagd van het rijk en de deelnemende gemeente.

De provincie kiest voor stapsgewijze tariefverhoging voor laadtransacties als onderdeel van de verbetering van de business case. Deze tariefverhoging sluit aan bij de nationale aanpak voor publieke laadinfrastructuur. De EV rijder gaat dus meer betalen voor het laden, dit is een landelijke trend waarin de provincie meegaat.

### **Wat vraagt de provincie aan gemeenten?**

De laadpalen staan in de openbare ruimte bij een openbare parkeerplaats en raken daarmee direct aan de activiteiten van de gemeente. Een goede afstemming tussen provincie, gemeente, netbeheerder, gebruiker van het EV voertuig en omwonenden is van groot belang. Van de gemeente wordt verwacht hierin een trekkende rol te vervullen. Dit vraagt van gemeenten om beleid en uitvoerende werkprocessen te optimaliseren.

Om gebruik te maken van het aanbod van de provincie, dient een gemeente zich duidelijk uit te spreken voor elektrisch rijden en publieke laadinfrastructuur. Dat dient te gebeuren met een collegebesluit waarin deelname aan de pilot is opgenomen en waarin de spelregels en beleidsuitgangspunten voor Fase A2 worden vastgesteld. Gemeenten en de Provincie Noord-Brabant ondertekenen tot slot een Brabant-brede overeenkomst, in lijn met dit besluit, waarin concrete afspraken tussen partijen zijn opgenomen.

Het plaatsen van laadpalen door de gehele provincie is een logistieke uitdaging. Om het proces efficiënt te laten verlopen wordt dankbaar gebruik gemaakt van de opgedane kennis en ervaring van de B5-gemeenten en hun rol naar de regio's en bestaande regionale overlegstructuren. Deze bestaande structuren krijgen een coördinerende rol en zullen zorgen voor de doorvertaling naar de deelnemende gemeenten.

## **Beleidsuitgangspunten**

Deelnemende gemeenten worden gevraagd de volgende uitgangspunten voor beleid aan te nemen:

1. Gemeenten stimuleren elektrisch rijden door het faciliteren van laadpunten in de openbare ruimte;
2. De openbare parkeerplaats bij een publieke laadpaal wordt gereserveerd voor het laden van elektrische voertuigen;
3. Laadpalen worden daar geplaatst waar werkelijk behoefte aan laadfaciliteiten is;
4. Gemeenten streven naar een laadpaal binnen een straal van driehonderd meter van de woning van de aanvrager;
5. Gemeenten streven naar een zo kort mogelijke doorlooptijd van de aanvraag en de afhandeling van de bijbehorende verkeersbesluiten;
6. Gemeenten verzorgen toezicht en parkeerbeheer volgens het op de betreffende oplaadlocatie geldende regime;
7. Het realiseren van een duurzame business-case voor laadpunten vraagt een innovatieve aanpak. De gemeenten onderschrijven de ambitie om samen ervaringen te delen en van elkaar te leren zodat de technologische en maatschappelijke veranderingen succesvol kunnen worden geïmplementeerd.

Het vervolg van de pilot geeft mogelijk aanleiding tot doorontwikkeling van het gemeentelijk beleid. De Brabantse aanpak komt dan in overleg met de deelnemende gemeenten met aanvullende uitgangspunten voor beleid.

## **Spelregels**

Voor deelname aan fase A2 hanteert de provincie de volgende spelregels:

- Belangrijk uitgangspunt is, dat verantwoordelijkheid van gemeenten voor de financiering van de laadinfrastructuur en daarbij behorende diensten en beheer en onderhoud worden geminimaliseerd. Gemeenten zijn verantwoordelijk voor het optimaal inpassen van de laadinfrastructuur en zorgen voor integratie met het parkeerbeleid. Gemeenten bekostigen het eventueel aanpassen van het parkeervak, aanrijbeveiliging en de

verkeersbebording ten behoeve van laad- en parkeerlocaties en houden capaciteit vrij voor de behandeling van aanvragen voor laadpunten.

- Motto van de pilot is: “Paal volgt auto”. De laadpalen worden gerealiseerd voor een gebruiker die aantoonbaar in het bezit is van een EV. De aanvraag van een berijder komt bij de gemeenten terecht en deze toetsen de aanvraag. Ook bepaalt de gemeente de locatie van de laadpaal. Het locatiebeleid heeft als uitgangspunten: de aanvrager kan niet op eigen terrein laden, de aanvrager heeft geen alternatieve oplaadfaciliteit binnen 300 meter voorhanden, de publieke laadpaal is voor zoveel mogelijk gebruikers toegankelijk.
- De gemeente communiceert zelf naar EV-rijders dat (een beperkt aantal) aanvragen kunnen worden ingediend.
- De gemeente neemt een verkeersbesluit om het parkeervak geschikt (o.a. bebording en markering) te maken voor elektrische voertuigen.
- De gemeente stelt kosteloos oplaadlocaties beschikbaar aan de provincie, in overleg met de netbeheerder, op basis van vastgesteld gemeentelijk beleid voor plaatsing van laadpalen in de openbare ruimte, met inachtneming van de publiekrechtelijke kaders en volgens de wettelijke termijnen, en de beleidsuitgangspunten van de Brabantse aanpak publieke laadinfrastructuur .
- De provincie stelt in de aanbesteding eisen aan de laadpalen. De laadpalen zijn geschikt voor openbare ruimte, representatief en herkenbaar. De standaardkleur is grijs, zwart is mogelijk tegen betaling van meerkosten. Het is niet mogelijk om als gemeente andere extra eisen te stellen aan het uiterlijk van de laadpalen.
- De provincie is eigenaar van de laadpalen en ook aansprakelijk voor evt gevolgschade. De door de provincie te installeren laadpalen kunnen door natrekking mogelijk eigendom van de gemeente worden. De gemeente beschouwt en behandelt de laadpalen echter als het eigendom van de provincie.

- De provincie reserveert voor elke regio een aantal publieke laadpalen op basis van inwoneraantal (zie bijlage 1).

<b>Regio</b>	<b>Inw. regio</b>	<b>palen regio</b>
Regio Noord-Oost Brabant	154.453	13
Regio Den Bosch	488.977	40
Regio Midden Brabant	395.136	32
Stadsregio Eindhoven	731.867	60
Regio Breda	423.373	35
Regio West Brabant	239.976	20
	<b>2.433.782</b>	<b>200</b>

- De gemeenten verdelen de laadpalen onderling in regioverband. De provincie wijst de laadpalen definitief toe aan de gemeenten op basis van genomen verkeersbesluiten, de benodigde vergunningen voor de plaatsing van de laadpalen en een laatste check door de gemeente of aanvrager daadwerkelijk een EV bezit (ivm de lange doorlooptijd van de aanvraagprocedure).
  - Als er meer aanvragen zijn dan laadpalen binnen de verdeling van de regio dan kunnen in fase B extra laadpalen worden geplaatst.
  - Gereserveerd aantal laadpalen per regio: bijlage 1
- De standaard laadpaal heeft één aansluitpunt voor één voertuig. Indien twee berijders binnen redelijke loopafstand allebei een aanvraag indienen kan ook een laadpaal met twee aansluitpunten worden gerealiseerd. Voor de verdeling van laadpunten telt deze als twee laadpalen.
- Kosten voor de gemeenten:
  - Kosten voor het in behandeling nemen van de aanvragen van EV-rijders.
  - Inrichting van het parkeervak, bebording en aanrijdbeveiliging (500 tot 1000,=).
  - Bijdrage aan kosten voor aanschaf en exploitatie: 500,= per laadpaal.
  - Als de laadpaal zich bevindt op >25 meter van de hoofdelektriteitskabel dan wordt naar een andere locatie gezocht of betaalt de gemeente de meerkosten voor aansluiting van de laadpaal.
  - Bij een kleurwijziging van de laadpaal brengt de provincie meerkosten in rekening.

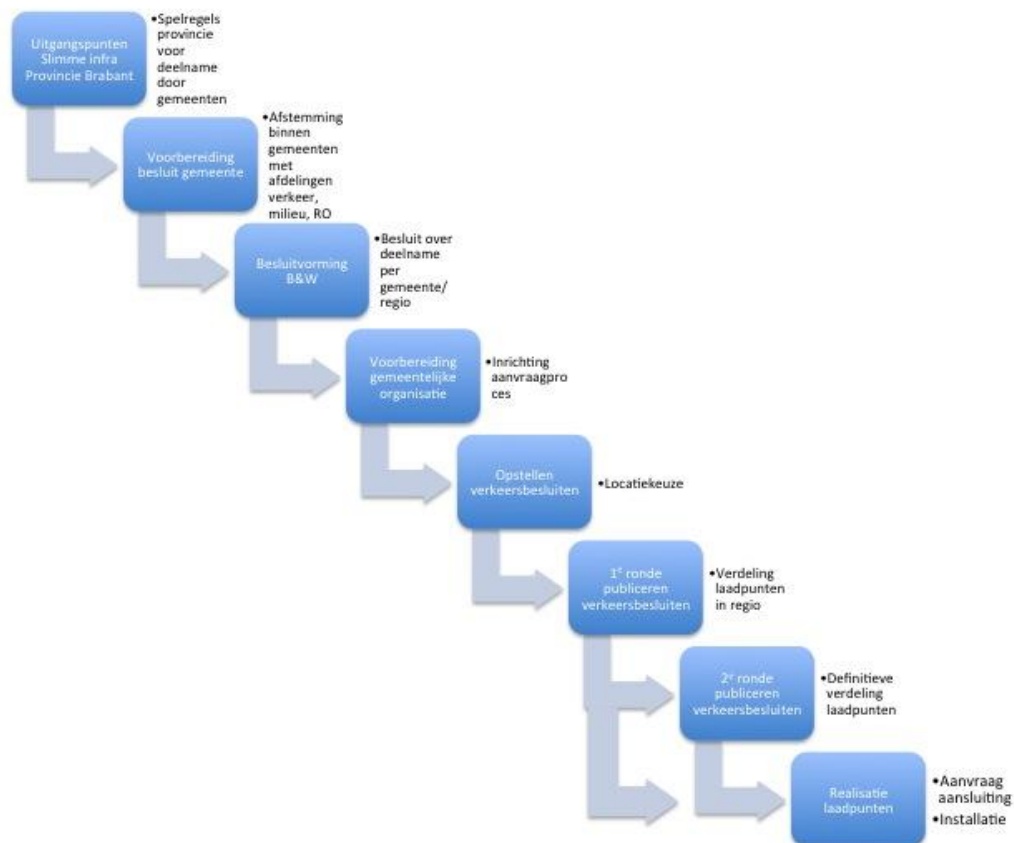
- De gemeente ondertekent een Brabantbrede uniforme overeenkomst met de Provincie waarin de operationele afspraken mbt de pilot worden vastgelegd.
- De gemeente hanteert geen prijsstelling voor laadtransacties.

### Proces

Indien een gemeente gebruik wil maken van het aanbod dat de provincie hier doet, dienen een aantal stappen doorlopen te worden.

- De provincie vraagt gemeenten de bovenstaande beleidsuitgangspunten voor het plaatsen van laadpalen in de openbare ruimte uiterlijk **1 juli 2014** vast te laten stellen door het College van Burgemeester en Wethouders. Daarmee gaan gemeenten akkoord met de spelregels voor deelname. Daarna wordt het uniforme Brabantse contract, voor het plaatsen van provinciale laadpalen op gemeentegrond, met de Provincie Noord-Brabant ondertekend worden.
- Na besluitvorming dienen gemeenten de behoefte aan publieke laadpalen in hun gemeente te inventariseren. Ook dienen zij de eigen organisatie in te richten, zodat aanvragen van particulieren voor een laadpaal in de openbare ruimte door de gemeente in behandeling genomen kunnen worden. De gemeente dient een geschikte locatie te zoeken, te communiceren met de aanvragers en een verkeersbesluit te nemen voor de betreffende locatie. Gemeenten kunnen overwegen de hierboven beschreven stappen eerder in gang te zetten.
- De provincie streeft naar publicatie van de Europese aanbesteding van de tweehonderd laadpalen van fase A2 voor de **zomer van 2014**. De start van de plaatsing van de laadpalen staat gepland voor **eind 2014**. Dit is het hoogst haalbare, en ingegeven door de snel groeiende stapel aanvragen voor publieke laadpalen.
- Voor plaatsing eind 2014 dienen gemeenten hun verkeersbesluiten uiterlijk **1 oktober 2014** te publiceren. Voor gemeenten die meer tijd nodig hebben om verkeersbesluiten voor te bereiden volgt **1 december 2014** een tweede ronde. De

regio's zijn verantwoordelijk voor verdeling van de laadpalen en tussentijdse herverdeling van laadpalen op basis van daadwerkelijke behoefte.



### Contact over deelname

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met de provincie Noord-Brabant, 073-6 812 812 . Als u aangeeft dat het over de pilot laadinfrastructuur gaat, wordt u doorverbonden met de juiste persoon.