



Informatienota raad

Actualiseren laadbeleid

Voor vragen

Telefoonnummer: 14 040
E-mail: Leoniek.vanderhoorn@veldhoven.nl
Datum B en W: 3 december 2019
Registratienummer: 19bs00190

Kennisnemen van

Geactualiseerde beleidsregels voor laden van elektrische auto's in de openbare ruimte.

Inleiding

In het landelijke klimaatakkoord en de daaruit voortgekomen Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) is opgenomen dat de ontwikkeling van laadinfrastructuur geen belemmering mag vormen voor de groei van het aantal elektrische auto's. Gemeenten hebben hier een belangrijk rol in. Het college heeft daarop het beleid voor het laden van elektrische auto's in de openbare ruimte geëvalueerd (zie bijlage) en geactualiseerd (zie bijlage).

In Veldhoven staan nu ongeveer 50 oplaadpalen in de openbare ruimte. Op basis van prognoses (Enpuls/mei 2018) is de behoefte in Veldhoven:

- ◆ 2020: 88 oplaadpalen in de openbare ruimte;
- ◆ 2025: 210 oplaadpalen in de openbare ruimte.

Het huidige contract met Vattenfall (voorheen: Nuon)/Heijmans voor het plaatsen van oplaadpalen in de openbare ruimte loopt tot 24 januari 2020. Het college heeft besloten om onder leiding van de provincie Noord-Brabant mee te doen aan een gezamenlijke aanbesteding voor Brabantse gemeenten (die hier aan mee willen doen) voor de plaatsing van oplaadpalen in de openbare ruimte. In deze aanbesteding worden in overleg met de markt innovaties meegenomen. De plaatsing en exploitatie van de oplaadpalen in de openbare ruimte is kosteloos voor de gemeente.

Kernboodschap

Veldhoven werkt aan een dekkend netwerk van oplaadpalen in de openbare ruimte voor elektrische auto's in de openbare ruimte. Hiervoor zijn de volgende aanpassingen in de beleidsregels vastgesteld:

- ◆ *Plaatsing en exploitatie van oplaadpalen in de openbare ruimte via aanbesteding in plaats van via een openmarkt model.*
In de praktijk blijkt dat er maar een beperkt aantal aanbieders voor oplaadpalen is en dat de businesscase voor een oplaadpaal vaak nog niet rendabel is.



- ◆ *Stoppen van de pilot Verlengde Private Aansluiting (VPA)*
Een Verlengde Private Aansluiting houdt in dat een oplaadbaal in de openbare ruimte is aangesloten op de meterkast van de woning. Op basis van het beleid is een pilot uitgevoerd voor VPA 's. Hier is bijna geen gebruik van gemaakt, momenteel is er nog maar één contract voor een VPA. Door de verder ontwikkelde markt en de grote toename van het aantal elektrische auto's is een VPA niet meer interessant voor een gemeente en niet langer houdbaar.

- ◆ *Proactieve plaatsing van oplaadpalen in de openbare ruimte*
Om tot een dekkend netwerk te komen én om een effectief gebruik van oplaadpalen in de openbare ruimte te realiseren gaat de aanbesteding uit van het opstellen van een plankaart en uitrolstrategie bij de deelnemende gemeenten.

Naast het proactief plaatsen van oplaadpalen in de openbare ruimte kan een e-rijder (zonder eigen oprit) een verzoek indienen om een oplaadpaal te plaatsen in de openbare ruimte in de directe omgeving.

- ◆ *Betaald parkeren tijdens het opladen van de elektrische auto, daar waar betaald parkeren van toepassing is.*
Betaald parkeren tijdens het laden is in lijn met hoe het parkeren tijdens het laden van elektrische voertuigen landelijk is geregeld.

Vervolg

Met de aanbieder van oplaadpalen die op basis van de aanbesteding wordt gekozen wordt een plankaart en uitrolstrategie opgesteld.

Communicatie en samenspraak

Voor elke te plaatsen oplaadpaal in de openbare ruimte wordt een ontwerp-verkeersbesluit genomen waarop bewoners hun zienswijze kunnen indienen. Bij proactieve plaatsing wordt voor meerdere oplaadpalen tegelijk een ontwerp-verkeersbesluit genomen. Tenzij er zienswijzen worden ingediend, wordt daarna meteen een verkeersbesluit genomen en de oplaadpaal geplaatst.



Zodra een nieuw contract is afgesloten voor plaatsing en exploitatie van oplaadpalen in de openbare ruimte, wordt dit via de gemeentelijke website en social media bekend gemaakt. Ook wordt bekend gemaakt hoe inwoners een aanvraag kunnen indienen.

Bijlagen

1. Evaluatie laadbeleid Veldhoven 2015-2019
2. Beleidsregels laadvoorzieningen voor elektrisch auto's in de openbare ruimte

Evaluatie laadbeleid Veldhoven

oktober 2019

Inleiding

Op 10 maart 2015 heeft het college in Veldhoven het laadbeleid vastgesteld. Rond dezelfde periode is gestart met de plaatsing van de eerste 3 openbare oplaadpalen. In deze evaluatie wordt ingegaan op de uitvoering van het laadbeleid en de landelijke ontwikkelingen die op de gemeente afkomen op het gebied van elektrische mobiliteit.

Huidig netwerk van oplaadpalen

In het oplaadbeleid is uitgegaan van een open markt model. Dit houdt in dat een e-rijder zelf kan bepalen welk bedrijf hij/zij vraagt om een oplaadpaal in de openbare ruimte te plaatsen. In 2015 was in de praktijk het aantal aanbieders voor openbare oplaadpalen zeer gering, omdat de businesscase niet rendabel was.

Om de markt te stimuleren heeft gemeente Veldhoven mee gedaan aan een aanbesteding van de provincie Noord-Brabant en een aantal Brabantse en Limburgse gemeenten. Nuon (inmiddels Vattenfall)/Heijmans heeft deze aanbesteding gewonnen, dit contract loopt inclusief de verlenging tot 24-1-2020. Hiervoor heeft het college voor de duur van het contract de keuze voor het open markt model opgeschort.

Voor de begroting 2019 is aangegeven dat het huidige contract voor oplaadpalen wordt herzien. De provincie Noord-Brabant heeft aangegeven weer een nieuwe aanbesteding te willen organiseren waaraan gemeenten mee kunnen doen. Bij een deelname is het de vraag of Veldhoven weer tijdelijk de keuze voor een openmarkt model opschorten of overstapt op het model van aanbesteding.

Daarnaast is in de begroting 2019 als meetindicator aangegeven 'uitbreiding van het aantal oplaadpalen' met als ijkpunt 22 oplaadpalen in 2018. Op basis van de huidige aanvragen is de verwachting dat eind 2019 in Veldhoven bijna 50 openbare oplaadpalen zijn gerealiseerd. Daarnaast is er in Veldhoven één snellaadpunt (Schipperstop).

Een aantal oplaadpalen is geplaatst op parkeerterreinen waar parkeergeld betaald moet worden. Ook auto's die parkeren bij de oplaadpaal moeten voldoen aan de parkeerregels. Tot op heden hoefde bij de twee oplaadpalen bij het politiebureau geen parkeergeld betaald te worden. Nu meer oplaadpalen in een gebied van betaald parkeren zijn geplaatst, is het logischer dat overal dezelfde regels gelden voor het parkeren, ook voor auto's die aan het laden zijn. Dit is ook in lijn met hoe landelijke het parkeren tijdens het laden van elektrische voertuigen wordt geregeld.

Verlengde Private Aansluiting (VPA)

Onderdeel van het oplaadbeleid is een pilot voor Verlengde Private Aansluitingen (VPA). Een VPA is een oplaadpaal in de openbare ruimte, maar aangesloten op de meterkast van een woning. Ook andere e-rijders kunnen tegen betaling gebruik maken van deze oplaadpaal.

Op 14 juli 2015 heeft het college besloten tot een pilot voor VPA's en deze loopt nog steeds. Vanaf juli 2015 zijn er 4 aanvragen voor een VPA ingediend:

- ◆ Voor 3 aanvragen VPA is een contract aangegaan voor 4 jaar.
- ◆ Eén contract loopt dit jaar af en is verlengd met 4 jaar.
- ◆ Bij de andere twee contracten zijn de e-rijders verhuisd. De oplaadpaal is verwijderd en het contract is daarmee afgelopen.
- ◆ Eén aanvraag is afgewezen omdat deze e-rijder de oplaadpaal ondergronds wenste aan te brengen en niet voldeed aan de gestelde voorwaarden.

Naast het feit dat vrijwel geen gebruik wordt gemaakt van een VPA, zijn er nog meer argumenten om met de pilot te stoppen:

1. De pilot VPA is gestart omdat in 2015 de markt voor openbare oplaadpalen nog onvoldoende ontwikkeld was. In de praktijk is gebleken dat de behoefte aan een VPA gering is.
2. Bij de e-rijders die een VPA willen speelt meestal mee dat ze gebruik willen maken van de energie die ze zelf opwekken met zonnepanelen. Landelijke ontwikkelingen maken het op termijn mogelijk om bij gebruik van openbare oplaadpalen met de eigen energieleverancier achter de meter de op de eigen woning opgewekte zonne-energie te verrekenen.
3. De gemeente verwacht op korte termijn een redelijk dekkend netwerk van openbare oplaadpalen te hebben dat daarna gelijke tred gaat houden met de groei van het elektrische wagenpark. Hierdoor liggen de meeste oplaadpalen binnen redelijk bereik van de woning.
4. De prijs van € 0,23 per kWh die e-rijders onder het contract met Vattenfall/Heijmans betalen is vrijwel de laagste in Nederland en bijna gelijk aan de prijs die de consument thuis betaalt aan de energieleverancier.
5. In de praktijk is gebleken dat sommige eigenaren van een VPA de kWh-prijs zo hoog maken voor andere e-rijders dat het niet aantrekkelijk is om daar te laden.

Praktijk vaste gebruiker van een oplaadpaal

In de huidige situatie vraagt een e-rijder een oplaadpaal aan. Op basis van het collegebesluit van 10 maart 2015 wordt de oplaadpaal zo dicht mogelijk bij de woning geplaatst. Hierdoor ervaart de e-rijder de oplaadpaal in de openbare ruimte vaak als 'zijn' of 'haar' oplaadpaal bestemd voor 'zijn' of 'haar' auto, terwijl het een algemeen te gebruiken oplaadpaal is voor iedereen met een elektrische auto. In de beginperiode was dit geen knelpunt. Nu er meer bewoners zijn met een woning zonder oprit die een elektrische auto aanschaffen wordt het wel een probleem als altijd dezelfde auto op de oplaadplek staat (vaak ook zonder daadwerkelijk aan het laden te zijn).

De gemeente ontvangt kwartaalrapportages van het gebruik van de openbare oplaadpalen. Als blijkt dat er meer dan 30 keer per maand gebruik wordt gemaakt van de oplaadpaal in de openbare ruimte, dan wordt over het algemeen de tweede parkeerplaats bij de oplaadpaal gereserveerd voor laden. In sommige straten met hoge parkeerdruk of weinig parkeerplekken kan dit een knelpunt opleveren.

Op basis van bovenstaande is het beter om de locaties voor de oplaadpaal niet 'zo dicht mogelijk bij de woning van de aanvrager' te kiezen, maar om een plek te kiezen die voor meer e-rijders goed te bereiken is en die geen knelpunt oplevert als een tweede parkeerplek wordt gereserveerd om te laden.

Handhaving in de praktijk: parkeren of laden?

Uitgangspunt bij laden aan een oplaadpaal in de openbare ruimte is dat de parkeerplek alleen gebruikt mag worden tijdens het daadwerkelijke laden. Als de auto vol geladen is, is het de bedoeling dat de e-rijder de auto verplaatst naar een gewone parkeerplek, zodat deze weer vrij is voor een andere e-rijder om de auto te laden. Inmiddels krijgt de gemeente regelmatig klachten binnen dat openbare oplaadpalen altijd bezet zijn, terwijl de elektrische auto niet geladen wordt.

De kleur verlichting op een oplaadpaal geeft aan of een oplaadpaal nog aan het laden is of dat de oplaadsessie is afgerond. Een handhaver kan alleen niet zien of het laden net is afgerond of al enige tijd geleden. In feite kan een handhaver alleen handhaven als de elektrische auto niet verbonden is met de oplaadpaal.

De leverancier van stroom aan de oplaadpaal heeft er baat bij om zoveel mogelijk stroom te verkopen en wil dat de auto zo snel mogelijk plaats maakt voor een andere auto. De oplaadpalen in Veldhoven hebben een laadkleeftarief: als de auto aan de

oplaadpaal is verbonden en niet aan het laden is, dan moet de e-rijder betalen per tijdeenheid dat niet geladen wordt. De e-rijder is dan sneller geneigd zijn de auto te verplaatsen.

Smart charging

Alle openbare oplaadpalen in Veldhoven zijn geschikt (gemaakt) voor smart charging. Smart charging heeft te maken met de onbalans in het energienetwerk: op sommige momenten is er een overaanbod aan stroom en op andere momenten een tekort. De netwerkbeheerder wil graag dat elektrische auto's geladen worden op een moment van overaanbod aan stroom. Dit kan geregeld worden met gevarieerde prijzen: goedkoop bij overaanbod van stroom en duur bij veel vraag naar stroom. Dit systeem heet smart charging, waarbij een elektrische auto wordt aangesloten op de oplaadpaal in de openbare ruimte en pas start met laden op het moment dat het tarief laag is. Hoewel alle openbare oplaadpalen in Veldhoven hiervoor geschikt zijn, kan hier pas gebruik van worden gemaakt als de leverancier dit aanbiedt. Smart charging betekent dat elektrische auto's langer bij een oplaadpaal staan geparkeerd, waardoor wel voldoende openbare oplaadpalen beschikbaar moeten zijn.

Nieuwbouwwijk

Veldhoven heeft in 2018 meegedaan met een onderzoek naar oplaadpalen in nieuwbouwwijken. Voor de wijk Huysackers is bekeken wat de behoefte zou zijn voor openbare oplaadpalen. In deze wijk krijgen vrijwel alle woningen een eigen oprit, waardoor bewoners een elektrische auto op de eigen oprit kunnen opladen. Hierdoor bleek de behoefte in de hele nieuwbouwwijk maar 2 openbare oplaadpalen te zijn. Omdat van te voren onbekend is waar exact de behoefte voor een oplaadpaal in de openbare ruimte komt, is besloten niet bij voorbaat deze openbare oplaadpalen aan te leggen, maar de daadwerkelijke vraag van een e-rijder af te wachten.

Plankaart Elektrisch Vervoer (EV)

Veldhoven heeft in 2019 meegedaan aan een onderzoek om een kaart te maken met goede locatievoorstellen voor openbare oplaadpalen. Hierbij is gebruik gemaakt van de volgende criteria:

- ◆ Grondeigendom gemeente;
- ◆ Dekking: binnen 250 meter van (toekomstige) vraag naar openbaar laden;
- ◆ Locaties met prioriteit:
 - * parkeerplein, tussen parkeervakken in
 - * toegankelijk vanaf doorgaande weg en zichtbaar
 - * dubbelgebruik mogelijk
 - * in de buurt van woningen en gebouwen zonder oprit
 - * tegen blinde gevel aan en aan de straatzijde met gebouwen.
- ◆ Voorwaarde: voldoende ruimte en geen belemmering van het zicht;
- ◆ Blauwe zones en drukke centrumgebieden vragen om maatwerk;
- ◆ Maximale afstand van 25 meter van de oplaadpaal tot lage spanningsnet.

Op basis van deze criteria zijn circa 230 potentiële locaties voor oplaadpalen geselecteerd, wat een dekkend netwerk in Veldhoven geeft. Voor een aantal van deze locaties heeft de gemeente meteen gratis te plaatsen strategische oplaadpalen aangevraagd. Bij de nieuwe aanbesteding kan de plankaart EV worden ingezet om proactief oplaadpalen te plaatsen.

Ontwikkelingen

Nieuwe ontwikkelingen in elektrisch vervoer:

- ◆ De mogelijkheid van vrije keuze van energieleverancier bij oplaadpalen, hierbij kan de e-rijder bijvoorbeeld dezelfde energieleverancier als thuis kiezen;
- ◆ Meer prijstransparantie en meer betaalmogelijkheden bij oplaadpalen;
- ◆ Nieuwe mogelijkheden van bijvoorbeeld laadpleinen, ondergrondse laadpunten en laadpunten geïntegreerd in straatmeubilair;

- ◆ Grid-to-Vehicle (G2V): technologie die het mogelijk maakt om het tijdstip van elektriciteitslevering aan elektrische auto's te sturen. Hierdoor worden lokale piekbelastingen van het elektriciteitsnet voorkomen;
- ◆ Vehicle-to-Grid (V2G): technologie die het mogelijk maakt dat de batterij van een elektrisch voertuig (tijdelijk) als buffercapaciteit in het netwerk kan functioneren en zo (lokale) piekbelastingen in het netwerk kan opvangen. Deze buffercapaciteit kan enerzijds aangewend worden om stroom naar andere voertuigen te sturen (in het lokale netwerk) die eerder opgeladen moeten zijn. Anderzijds om een overschot aan energie op te slaan als er meer energie wordt opgewekt dan wordt gevraagd (zon overdag, wind 's nachts) en deze op een later moment wordt terug geleverd.

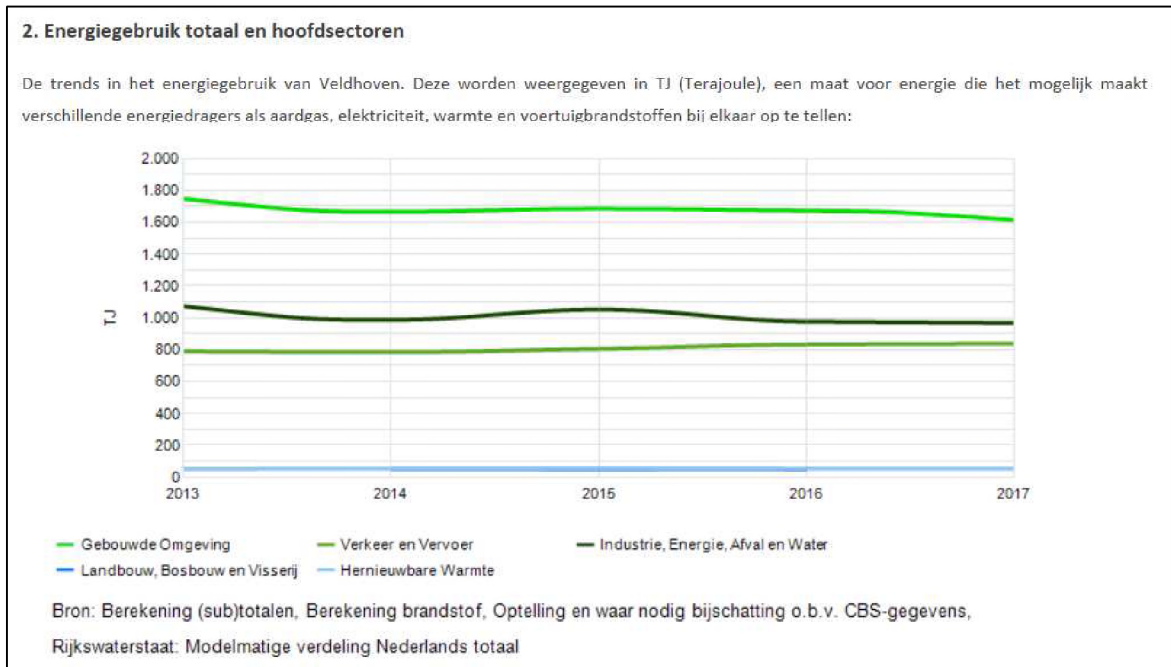
Op basis van een rapport van TNO is de verwachting dat:

- ◆ 85% van de e-rijders aan huis gaat laden;
- ◆ 10% van de e-rijders laadt snel aan de snelweg;
- ◆ 5% wil snelladen in de buurt van de woning.

Snelladen binnen de gemeente is dan ook wel wenselijk, maar het is niet nodig daar een uitgebreid netwerk voor aan te leggen. Voor de aanleg van snellaadstations zijn er meerdere partijen die interesse hebben in de aanleg hiervan.

Bijlage: Verkeer en duurzaamheid in cijfers

In de landelijk klimaatmonitor is het energieverbruik van diverse sectoren per gemeente aangegeven. Voor de sector Verkeer en Vervoer blijkt het energieverbruik in Veldhoven in de afgelopen jaren met 6% te zijn toegenomen van 789 naar 840 TeraJoule (TJ).



	2013	2014	2015	2016	2017
Gebouwde Omgeving	1.747	1.667	1.685	1.673	1.615
Verkeer en Vervoer	789	785	806	834	840
Industrie, Energie, Afval en Water	1.074	988	1.052	977	968
Landbouw, Bosbouw en Visserij	?	52	53	51	?
Hernieuwbare Warmte	53	54	56	55	55
Zonnestroom: gebruik achter de meter	1	2	3	4	5

Bron: Berekening (sub)totalen

Berekening brandstof

Optelling en waar nodig bijschatting o.b.v. CBS-gegevens

Rijkswaterstaat: Modelmatige verdeling Nederlands totaal

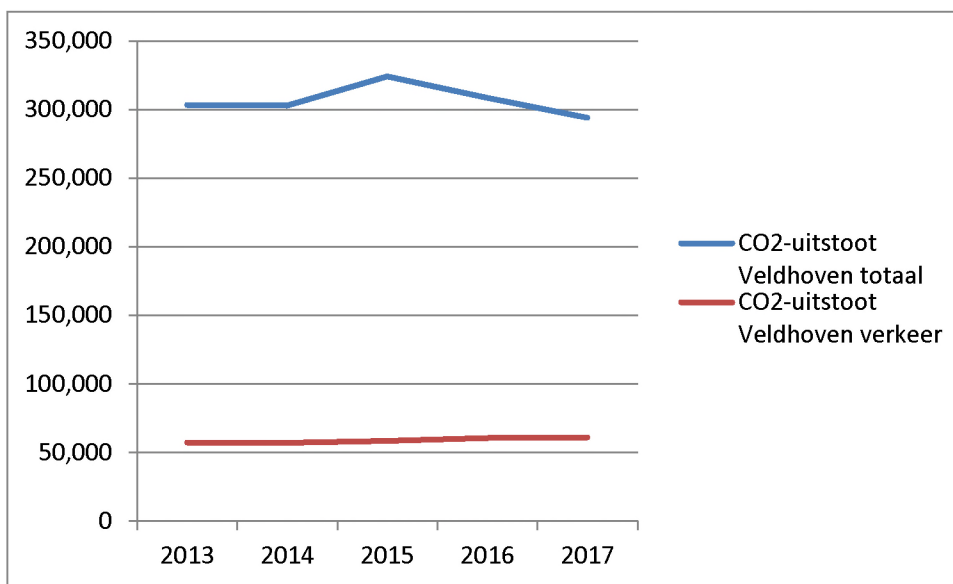
Schatting zonnestroom achter de meter

Binnen de sector verkeer en vervoer is het energieverbruik vooral te vinden binnen het wegverkeer. Daarnaast is er ook energieverbruik door mobiele werktuigen, deze was redelijk stabiel afgelopen jaren.

Verkeer en Vervoer

	2013	2014	2015	2016	2017
Wegverkeer	720	719	734	763	769
Mobiele werktuigen	69	66	71	71	71
Binnen- en recreatievaart	0	0	0	0	0
Zeescheepvaart	0	0	0	0	0
Energiegebruik railverkeer (alleen diesel)	0	0	0	0	0
Subtotaal Verkeer en Vervoer	789	785	806	834	840

Naast de hoeveelheid energie kan gekeken worden naar de CO₂-uitstoot binnen de gemeente en binnen de sector verkeer. De CO₂-uitstoot van verkeer blijkt in de periode 2013-2017 in Veldhoven te zijn toegenomen met 6,5%, terwijl de totale hoeveelheid CO₂-uitstoot in Veldhoven is afgenomen met ruim 3%. Het aandeel van verkeer aan de totale CO₂-uitstoot in Veldhoven is dan ook toegenomen met 2%.



CO2 uitstoot	Veldhoven totaal	Veldhoven verkeer	Aandeel verkeer
2013	303.500	57.306	19
2014	303.000	57.016	19
2015	324.200	58.423	18
2016	308.700	60.608	20
2017	294.200	61.030	21

Beleidsregels laadvoorzieningen voor elektrische auto's in de openbare ruimte

Veldhoven streeft naar een dekkend netwerk van oplaadpalen in de openbare ruimte binnen de gemeente. Hierbij wordt vaak in eerste instantie gedacht aan oplaadpalen voor bewoners, maar ook andere doelgroepen zoals toeristen, forensen, bezoekers en winkelend publiek worden steeds belangrijker. Met de groei van elektrisch vervoer wordt het voor een gemeente steeds belangrijker om over een netwerk voor al deze gebruikers te beschikken.

Uitgangspunt is dat Veldhoven proactief op strategische locaties oplaadpalen in de openbare ruimte gaat plaatsen. Daarnaast kunnen e-rijders oplaadpalen in de openbare ruimte aanvragen. De gemeente heeft onderstaande beleidsregels vastgesteld om helderheid te geven over de criteria en voorwaarden die Veldhoven stelt aan het plaatsen van een laadvoorziening in de openbare ruimte en het aanwijzen van parkeervakken voor het opladen van elektrische voertuigen. De gemeente wil op deze manier aanvragen voor een laadvoorziening in de openbare ruimte op eenzelfde en gelijkwaardige manier beoordelen en afhandelen.

1 Plaatsing van oplaadpalen in de openbare ruimte

1.1 Charge Point Operator (CPO)

De plaatsing, het beheer, het onderhoud en de exploitatie van laadpalen is in handen van de Charge Point Operator (hierna: CPO). De gemeente sluit een contract af met een CPO.

1.2 Gebruiker(s)

Oplaadpalen in de openbare ruimte kunnen geplaatst worden door de CPO op basis van het laadplan dat de gemeente en de CPO samen opstellen en naar aanleiding van vragen van e-rijders. De CPO toont in dit laatste geval aan dat er voor de oplaadpaal in de openbare ruimte daadwerkelijk behoefte bestaat bij één of meerdere gebruikers en dat deze oplaadpaal niet in de directe omgeving aanwezig is. Deze gebruiker is een bedrijf, particulier of organisatie dat/die gevestigd, woonachtig of werkzaam is in de gemeente Veldhoven en niet beschikt of redelijkerwijs niet kan beschikken over eigen parkeerterrein (zie 2). Deze gebruiker beschikt over een elektrische auto door middel van eigendom of een (meerjarige) leaseconstructie. Onder elektrische auto wordt verstaan: een motorvoertuig als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel c van de Wegenverkeerswet 1994 dat bij de RDW staat geregistreerd als een auto en geheel of gedeeltelijk door een elektromotor wordt aangedreven waarvoor elektrische energie geleverd wordt door een batterij en waarvan de batterij (mede) kan worden opgeladen door middel van een voorziening buiten het voertuig.

De gebruiker die voldoet aan bovenstaande kan om een oplaadpaal in de openbare ruimte verzoeken bij de CPO.

1.3 Verzoek

Het verzoek om een oplaadpaal in de openbare ruimte te plaatsen bevat in ieder geval de volgende gegevens:

- ◆ naam en adresgegevens van de gebruiker(s);
- ◆ eigendomsbewijs van de elektrische auto('s).

De CPO bepaalt welke aanvullende gegevens de gebruiker moet indienen.

2 Eigen parkeergelegenheid

Veldhoven vindt dat de e-rijder zoveel mogelijk zelfvoorzienend moet zijn en bij de aanschaf van een elektrische auto het eigen terrein moet gebruiken voor het realiseren van een oplaadpaal. Met eigen terrein wordt ook bedoeld een parkeergelegenheid die gehuurd of geleased is. Alleen indien de gebruiker niet beschikt of redelijkerwijs kan beschikken over een privéparkeergelegenheid en er nog geen bestaande oplaadpaal in de directe omgeving is, of wanneer de bestaande oplaadpaal in de directe omgeving intensief gebruikt wordt, wordt het verzoek voor een oplaadpaal in de openbare ruimte verder in behandeling genomen.

3 Veiligheid en laadvoorzieningen in de openbare ruimte

In verband met de openbare veiligheid staat Veldhoven geen kabels over openbaar gebied toe. Dit betekent dat een elektrische voertuig, geparkeerd in de openbare ruimte, niet opgeladen mag worden via een laadvoorziening op eigen terrein waarbij de laadkabel over de openbare weg (trottoir, parkeervak, fietspad, hoofdweg, plantsoen e.d.) ligt.

Voor een efficiënt gebruik van de openbare ruimte en de toegankelijkheid van laadpunten voor alle e-rijders, werkt de gemeente Veldhoven alleen mee aan openbaar toegankelijke oplaadplaatsen. Ze werkt niet mee aan de plaatsing van een private laadvoorziening in de openbare ruimte. Daarnaast kan de gemeente Veldhoven besluiten wel mee te werken aan het reserveren van parkeervakken voor oplaadpalen in de openbare ruimte voor deelauto's, elektrisch auto's van gehandicapten, nieuwe of innovatieve concepten.

4 Locatie oplaadpunt

De oplaadpalen worden geplaatst op locaties in de directe omgeving van de gebruiker in overleg met de CPO. Hierbij toetst de gemeente in ieder geval aan de volgende criteria:

- ◆ binnen de directe omgeving is geen andere oplaadpaal in de openbare ruimte beschikbaar. Is er wel een oplaadpaal met twee gereserveerde parkeervakken beschikbaar én wordt deze oplaadpaal intensief gebruikt, dan wordt deze oplaadpaal beschouwd als niet beschikbaar;
- ◆ de ondergrond is in eigendom van de gemeente;
- ◆ de doorgang voor ander verkeer (auto, fiets, voetganger, rolstoel etc.) blijft gewaarborgd. Bij plaatsing van de oplaadpaal in een trottoir blijft minimaal 120 cm trottoirbreedte vrij toegankelijk voor voetgangers;
- ◆ er zijn geen belemmeringen ten aanzien van ander straatmeubilair of (openbaar) groen.
- ◆ de oplaadpaal wordt niet onder de kruin van een boom geplaatst en op minimaal 2 meter van de stam van de boom;
- ◆ de oplaadpaal wordt op de raaklijn met de aangrenzende parkeervak(ken) geplaatst zodat (in de toekomst) eenvoudig twee (of meer) elektrische auto's tegelijk kunnen laden;
- ◆ er is geen sprake van geplande reconstructies of andere infrastructurele ontwikkelingen binnen de komende twee jaar;
- ◆ maximale afstand van 25 meter tussen van de oplaadpaal in de openbare ruimte en het lage spanningsnet.

Veldhoven heeft er bewust voor gekozen om de parkeerdruk niet mee te nemen als criterium om elektrisch rijden en laden zoveel mogelijk te stimuleren. De bewoners in

de straat hebben de mogelijkheid om na het publiceren van het ontwerpverkeersbesluit te reageren op de gekozen locatie door het indienen van een zienswijze.

5 Parkeren

5.1 Aanwijzen parkeervak

De gemeente wijst in eerste instantie per oplaadpaal één parkeervak exclusief aan voor het opladen van elektrische auto's. Indien het gebruik van de oplaadpaal het toelaat, kan het college besluiten ook een tweede parkeervak aan te wijzen. De CPO toont aan dat er behoefte is aan een tweede parkeervak aan de hand van gebruiksdata en/of nieuwe verzoeken van potentiële gebruikers. Hiervoor is een nieuw verkeersbesluit nodig.

Bij het strategisch plaatsen van oplaadpalen in de openbare ruimte kan de gemeente er voor kiezen om meteen twee parkeervakken aan te wijzen.

5.2 Parkeerbeleid

Een aantal oplaadpalen in de openbare ruimte is geplaatst in gebieden waar betaald parkeren, een maximale parkeerduur (blauwe zone) of parkeervergunning geldt. Deze regels zijn ook van toepassing op het laden van elektrische auto's in de betreffende gebieden.

6 Leges en tarieven gebruik gemeentegrond

Voor het plaatsen van voorwerpen op, aan of boven een openbare plaats is op grond van de Algemene Plaatselijke Verordening een vergunning noodzakelijk. Om de aanleg van oplaadpalen te stimuleren, hoeft geen vergunning aangevraagd te worden voor het gebruik van openbare grond. In een aanwijzingsbesluit ex. Artikel 2:6c Apv heeft de gemeente voorwerpen voor het opladen van elektrische voertuigen aangewezen als categorie waarvoor geen vergunningsplicht geldt. Voor een aanwijzingsbesluit zijn geen leges verschuldigd. De gemeente stelt de grond om niet ter beschikking aan de CPO.

7 Handhaving

Het college ziet toe op het juiste gebruik van de aangewezen parkeervak(ken) en kan handhavend optreden. Onrechtmatig gebruik van een parkeervak voor het opladen van elektrische auto's kan bestraft worden met een proces-verbaal. Met juist gebruik wordt bedoeld dat de geparkeerde elektrische auto daadwerkelijk aan het laden is (kabel aangesloten op oplaadpaal) dan wel gebruik maakt van smart charging (uitstellen van het opladen naar een moment dat de vraag naar energie laag is om zo een bijdrage te leveren aan een betere balans binnen de energievraag en – aanbod).

8 Bijzondere omstandigheden

Veldhoven beseft dat de ontwikkelingen op het gebied van elektrisch rijden en laadinfrastructuur nog volop in ontwikkeling zijn. In specifieke, bijzondere of onvoorziene omstandigheden kan het college besluiten van deze beleidsregels af te wijken.

9 Inwerkingtreding en evaluatie

Deze beleidsregels treden in werking op de eerste dag na die van bekendmaking. Omdat de ontwikkelingen op het gebied van elektrisch rijden en laadinfrastructuur snel gaan, worden deze regels jaarlijks geëvalueerd. Indien noodzakelijk worden de beleidsregels aangepast en opnieuw vastgesteld door het college.