

Pro actieve uitrol

Met deze memo informeert de provincie Brabant u over de voortgang van de aanbesteding Fase B2 en schets het de landelijke lijn en afspraken over het creëren van een landelijk dekkend laadnetwerk. Tijdens de webinar(s) is door deelnemende gemeenten aangegeven behoefte te hebben aan een verhaallijn dat (gedeeltelijk) gebruikt kan worden om het College en/of de gemeenteraad te informeren over de proactieve uitrol als onderdeel van de aanbesteding Fase B2. Deze memo is daar een invulling van en kunt u naar eigen inzicht gebruiken. De volgende onderdelen worden beschreven:

Stand van zaken fase B2	1
Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL)	1
Regionale Agenda Laadinfrastructuur (RAL)	2
Contract publieke laadpalen Fase B2	2
Pro actieve uitrol	3
Mogelijkheid om inspraak te organiseren en draagvlak te creëren.....	3
Verkeersbesluit.....	3
Plaatsen van laadpalen.....	4

Stand van zaken fase B2

Het contract voor het plaatsen van publieke laadpunten Fase B2 is per 20 juli operationeel. Het contract voorziet gemeente in drie categorie laadpalen.

1. Pro actieve uitrol voor minimaal 4.500 laadpunten in de NAL regio Zuid.
2. Laadpaal volgt auto.
3. Overige en strategische laadpalen.

Sinds eind juli kunnen laadpalen in de categorie 2 en 3 worden aangevraagd. Inmiddels zijn meer dan 250 aanvragen bij Vattenfall binnengekomen. Een groot aantal wordt ook afgewezen omdat deze niet voldoen aan de criteria. Bijvoorbeeld aanvrager heeft geen elektrische auto of er staat een laadpaal binnen 300 meter waar slechts een minimaal aantal kWh wordt geladen. Het grote aantal aanvragen weerspiegelt de groei van en behoefte aan laadpunten. Om het groeiend aantal aanvragen voor te zijn werken wij met elkaar, gemeente, Vattenfall, Enexis en de provincies Noord-Brabant en Limburg, aan een proactieve uitrol. Dit proces bestaat uit het opstellen van een prognosekaart en plankaart. Gemeenten zijn gevraagd om lokale informatie (Bomenregister, gronden in gemeentelijk eigendom, locaties die de Gemeente op het oog heeft voor het plaatsen van publieke oplaad objecten en gemeentelijk beleid) aan te leveren. Inmiddels zijn verschillende webinars georganiseerd over dit proces. Vattenfall houdt bij de realisatie van de prognosekaarten en plankaarten rekening met de aangeleverde informatie. Het is het streven om op basis van de plankaart één verkeersbesluit te nemen, zodat meerdere laadpalen per gemeente in één keer kunnen worden geplaatst.

Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL)

Nederland staat voor een grote transitieopgave in de mobiliteit. Dit wordt veroorzaakt door een reductiedoelstelling uit het Klimaatakkoord van 7,3 megaton CO2 in 2030. Op basis van deze doelstelling is er in het regeerakkoord een ambitie uitgesproken om uiterlijk in 2030 alle nieuw

verkochte auto's emissieloos te laten zijn. Dit kan vertaald worden naar een nationaal wagenpark van 1,9 miljoen elektrische personenvoertuigen, wat 23% van het totale wagenpark is. Deze auto's hebben een laadbehoefte waar het elektriciteitsnetwerk op moet worden voorbereid en geoptimaliseerd. De Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) is een bijlage van het Klimaatakkoord. Het doel van de NAL is om ervoor te zorgen dat laadinfrastructuur geen drempel vormt voor de uitrol van elektrisch vervoer. Hiervoor worden in de NAL 1,7 miljoen laadpunten in Nederland voorzien in 2030. Randvoorwaarden om dit te kunnen realiseren zijn een verkorting van de doorlooptijden en een strategische plaatsing van laadinfrastructuur voordat de vraag ontstaat. Daarnaast moet er op nationaal niveau in een aantal zaken worden voorzien, zoals toegankelijke informatie over de locatie en beschikbaarheid van de laadpunten, laadtarieven en toekomstbestendige laadinfrastructuur die is voorbereid op Smart Charging.

De NAL is tot stand gekomen door een samenwerking tussen verschillende partijen die zowel de publieke als private belangen behartigen. Via de VNG, G4-steden, IPO en MRA-E zijn de belangen van gemeenten, provincies en regio's meegenomen. Het NKL, de Nationale Vereniging Duurzame Energie (NVDE), de vereniging DOET, ElaadNL, de RAI Vereniging, eViolin, Evofenedex en Automotive NL vertegenwoordigen de belangen van onder meer de netbeheerders (via ElaadNL), de energieleveranciers, de autofabrikanten, laadexploitanten en andere marktpartijen. De uitvoering van de afspraken uit de NAL wordt door het Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat gecoördineerd. Visie en beleid kunnen het beste in regionaal verband worden opgesteld. Nederland is daarvoor verdeeld in zes verschillende NAL regio's. Noord-Brabant en Limburg vormen samen de NAL regio Zuid.

Regionale Agenda Laadinfrastructuur (RAL)

In de Samenwerkingsregio Zuid werken de provincies Brabant en Limburg, gemeenten en de netbeheerder al vele jaren samen aan de stimulering van elektrische mobiliteit en de uitrol van publieke laadinfra. Zo organiseerde de regio al verschillende aanbestedingen voor publieke laadinfrastructuur voor personenvoertuigen. Om de doelstellingen van de NAL te halen is een Bestuursvereenkomst Regionale Aanpak Laadinfrastructuur (RAL) opgesteld waarmee de samenwerkingsregio een volgende stap zet in de realisatie van een laadnetwerk.

De RAL beschrijft op welke wijze Samenwerkingsregio Zuid de in de Bestuursvereenkomst Regionale Aanpak Laadinfrastructuur beschreven doelen en activiteiten gaat operationaliseren. De activiteiten sluiten zoveel mogelijk aan op bestaande overeenkomsten en werkafspraken, bevoegdheden, doelen, activiteiten en samenwerkingsstructuren. Dit zal de uitvoerbaarheid van deze nieuwe en ambitieuze opgave ten goede komen.

Voor de realisatie van veel van de (NAL) doelstellingen is medewerking van gemeenten noodzakelijk, aangezien het merendeel van de publieke laadinfra op gemeentelijke grond geplaatst wordt/zal worden. Ook vormt het plaatsen van voldoende private laadinfra een uitdaging waarbij gemeenten een belangrijke taak hebben. Het plan van aanpak is daarom grotendeels gericht op het ondersteunen en faciliteren van gemeenten in hun rol om te komen tot een adequate laadinfrastructuur voor elektrisch rijden in brede zin. De provincies komen op korte termijn met een nadere uitwerking, waarin is opgenomen op welke wijze zij de gemeenten hierin gaat ondersteunen.

Contract publieke laadpalen Fase B2

De provincie Noord-Brabant en Limburg hebben namens 73 deelnemende gemeenten in juli van dit jaar een concessieovereenkomst met Vattenfall afgesloten. Het contract beslaat een plaatsingsperiode van 4 jaar (tot 2024) en een exploitatieperiode van 10 jaar (tot 2030). Met het

afsluiten van dit contract zijn de deelnemende gemeenten verzekerd van het in de NAL beoogd aantal publieke laadpalen voor personenauto's. In vier jaar tijd worden door Vattenfall minimaal 2.000 laadpunten in Noord-Brabant en minimaal 2.500 laadpunten in Limburg geplaatst. Om dit minimaal aantal laadpunten te realiseren wordt gewerkt met een proactieve uitrol gebaseerd op plankaarten.

Proactieve uitrol

De proactieve uitrolstrategie bestaat uit een prognosekaart en plankaart opgesteld door Vattenfall. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van openbare data en specifieke informatie (bomenregister, gronden in eigendom, gemeentelijk beleid etc.) aangeleverd door de gemeente. De prognosekaarten geven de potentiële toekomstige behoefte aan laadpalen weer. In de plankaarten wordt op 'stoeptegelniveau' de laadpalen ingetekend. De gemeente wordt gevraagd om de plankaart te accorderen. Uiteraard kan de gemeente andere locaties dan aangegeven op de plankaart aanwijzen. Het aantal laadpalen dient wel gelijk te blijven om te voldoen aan de opgave uit de NAL. Na akkoord van de gemeente worden door Vattenfall de laadpalen binnen twee jaar geplaatst. Door deze werkwijze te hanteren worden er in de gemeente laadpalen uitgerold passend bij de groeiende vraag naar laadpalen en zal het aantal aanvragen "paal volgt auto" doen verminderen en daarmee de druk op de ambtelijke organisatie.

Mogelijkheid om inspraak te organiseren en draagvlak te creëren

Na oplevering van de concept plankaart (medio nov/dec 2020) heeft de gemeente vier tot zes weken de tijd om eventuele wijziging voor te stellen. Binnen dit tijdsbestek kan de gemeente er voor kiezen om de concept plankaart met de inwoners te delen en om feedback te vragen. Als hiervoor gekozen wordt, is het aan de gemeente zelf om dit te organiseren. Om te kunnen (blijven) voldoen aan de landelijke afspraken staat het aantal laadpalen niet ter discussie. Bewoners kunnen wel suggesties doen voor een andere locatie. Wijzigingen kunnen door de gemeente aan Vattenfall worden doorgegeven. Voor dit proces worden webinars georganiseerd door Vattenfall. De wijzigingen worden op de plankaart doorgevoerd, waarna netbeheerder Enexis een finale toets op het lokale energienetwerk doet. Na deze toets is de plankaart definitief. Het vooraf delen van het proces en de opgave bij inwoners is een goed idee. Zo zal er meer begrip en draagvlak kunnen worden gecreëerd voor de opgave, de (beperkte) doorlooptijd en het proces.

Verkeersbesluit

Gemeenten nemen nu nog vaak per laadpaal een verkeersbesluit om één of twee parkeervakken exclusief voor het opladen van elektrische auto's aan te wijzen. Onderdeel van de proactieve aanpak, is dat de ambtelijke organisatie niet voor iedere individuele laadpaal een verkeersbesluit meer neemt. Op basis van de definitieve plankaart kan voor meerdere laadpalen in één keer een verkeersbesluit genomen worden en worden per laadpaal meteen twee parkeervakken aangewezen. Vanuit Vattenfall wordt een overzicht met alle locaties aangeleverd en een concept verkeersbesluit dat de gemeente kan gebruiken. Dit proces is niet anders dan voor een individuele laadpaal. Het is voor bewoners mogelijk om bezwaar op een locatie voor het plaatsen van een laadpaal te maken. Een bewoner kan enkel op een individuele locatie van een laadpaal bezwaar maken. Op de overige laadpalen ingetekend op de plankaart heeft een bewoner geen belang, waardoor het verkeersbesluit voor de overige locaties geen vertraging op loopt. Bij elke laadpaal wordt direct één parkeervak 'in het veld' aangewezen voor het opladen van elektrische auto's. Wanneer het gebruik van de laadpaal boven het afgesproken niveau komt (> 3500 kWh), kan vervolgens (zonder tussenkomst van een nieuw verkeersbesluit) direct ook het tweede vak in het veld aangewezen worden. Het vooraf in de week hebben gelegd en betrekken van bewoners in het aanwijzen van de locaties, helpt wel het

proces te versnellen (minder te vertragen) doordat er weinig ter discussie staande oplaadpunten in het besluit zitten.

Plaatsen van laadpalen

Het verkeersbesluit ligt zes weken ter inzage. Na deze periode is het verkeersbesluit definitief. De gemeente geeft de locaties waar geen bezwaar op zijn ontvangen door aan Vattenfall. Vattenfall plant de laadpalen in en stemt de planning af met iedere individuele gemeente. Vattenfall plaatst tenminste 12 laadpalen per week in een gemeente. Door deze werkwijze te hanteren, beschikken alle 73 deelnemende gemeente over een toekomst bestendig laadnetwerk passend bij de toekomstige vraag naar laadpalen.