

Q&A: Aanpak RAL Zuid ACM-prioriteringskader

Bestuurlijke Besluitvorming en Rolverdeling

<p>Wat zijn de consequenties (bijvoorbeeld financieel) als een gemeente vóór 1 juli een bepaald aantal laadlocaties aanvraagt, maar uiteindelijk minder locaties realiseert dan aangevraagd?</p>	<p>Kosten die Vattenfall maakt voor het vervroegd indienen van locaties worden niet doorberekend indien een locatie uiteindelijk niet wordt gerealiseerd. Het is echter belangrijk te benadrukken dat de voorgestelde aantallen gebaseerd zijn op een geprognosticeerde laadbehoefte. Wanneer blijkt dat deze behoefte (nog) niet aanwezig is, zal de betreffende locatie niet worden gerealiseerd. Dit is onveranderd ten opzichte van de afgelopen periode: de BPL-analyse blijft leidend en zal dan ook structureel worden uitgevoerd.</p>
<p>Er wordt aangegeven dat gemeenten niet mee hoeven te gaan in de voorgestelde werkwijze. Betekent dit dat er geen contractuele verplichtingen gelden richting Vattenfall?</p>	<p>Dit ligt genuanceerder. Er zijn geen harde, kwantitatieve afspraken per individuele gemeente, maar er geldt wel een gezamenlijke doelstelling binnen RAL Zuid. Bij de aanbesteding is ervan uitgegaan dat binnen de regio, met alle deelnemende gemeenten samen, circa 11.025 laadpalen (22.050 laadpunten) gerealiseerd kunnen worden. De businesscase van de aanbieder, inclusief de kosteloze plaatsing en exploitatie, is gebaseerd op deze uitgangspunten. Gemeenten behouden autonomie in de uitvoering, maar binnen de samenwerking bestaan zowel rechten als verplichtingen. Deelname aan de concessie is daarmee niet vrijblijvend.</p>
<p>In hoeverre is het versneld aanvragen van laadpalen bestuurlijk afgestemd? En hoe verhoudt dit zich tot het geldende prioriteringskader?</p>	<p>Het versneld aanvragen van de publieke laadpalen met bijbehorende randvoorwaarden om netimpact op piekmomenten te voorkomen is binnen de provincies Noord-Brabant en Limburg integraal met andere opgaven bestuurlijk besproken en ondersteund.</p>
<p>Is dit een officiële vraag vanuit de provincie aan gemeenten om aan deze versnelling mee te werken? En zo ja, wordt dat ook middels een brief kenbaar gemaakt?</p>	<p>Nee, er geen sprake van een officiële vraag van de provincie. De vraag voor versnelling kan zowel van de concessiehouder (Vattenfall) als van de concessieverlener (gemeente) komen. Concessiehouder en concessieverlener kunnen binnen de kaders van de concessie nadere/aanvullende afspraken maken. De provincie heeft vanuit haar rol de</p>

	randvoorwaarden gecreëerd waardoor het concessiehouder en concessieverlener is toegestaan om aan de versnelling te werken.
Hoe wordt omgegaan met de situatie waarin NAL-doelen mogelijk niet worden gehaald als gevolg van het prioriteringskader?	Het is ons niet bekend wat de Rijksoverheid doet als de NAL-doelen niet gerealiseerd kunnen worden als gevolg van het prioriteringskader. Wel is bekend dat het prioriteringskader op talloze doelen van de (Rijks)overheid impact heeft, waardoor deze uit zicht dreigen te geraken.

Verdeling netcapaciteit, netcongestie en Enexis

Kunt u toelichten wat een netbewuste aansluiting inhoudt, hoe Enexis hiermee omgaat in de reservering en doorrekening van capaciteit, en wat dit betekent voor de beschikbare transportcapaciteit (nu en na 1 juli), met name in gebieden met netcongestie?	Bij netbewust laden is het mogelijk om op piekmomenten tot 0 kW vermogen terug te gaan, waardoor het laden niet ten koste gaat van transportcapaciteit voor bijvoorbeeld woningen. Dit wordt al toegepast waar met name 's-avonds er sprake is van dreigende netcongestie ('kritieke netten winter'). Tegelijkertijd vullen de laadpalen een belangrijke balans in waar met name overdag sprake is van dreigende netcongestie ('kritieke netten voorjaar/zomer'). Enexis werkt momenteel nog aan een 'propositie' zodat zij netbewust laden ook mee kunnen nemen in de doorrekeningen van beschikbare transportcapaciteit. Of en, zo ja, hoeveel capaciteit Enexis hiervoor reserveert is onderdeel van die uitwerking.
Kunt u toelichten hoe de +/- 4700 netaansluitingen over gemeenten worden verdeeld, hoe het aantal per gemeente tot stand komt, en wat dit betekent voor de verwachte aantallen wanneer gemeenten wel of niet meewerken?	Deze locaties worden verdeeld over de gemeenten op basis van de Best-Presterende-Locatie-analyse en aanvullende analyses die een eerste indicator kunnen zijn voor een toekomstige Best-Presterende-Locatie. De aanvraag wordt echter pas doorgezet als hier aanleiding voor is op basis van de halfjaarlijkse Best-Presterende-Locatie-analyse. Er is dus geen sprake van een waterbedeffect tussen gemeenten die wel of niet meewerken aan de versnelling.

Locatiekeuze en technische haalbaarheid

Vattenfall geeft aan dat gemeenten vóór 1 juni alle voorgestelde locaties gecontroleerd moeten	Vattenfall heeft richting gemeenten 1 juni als deadline gecommuniceerd voor het controleren
--	---

<p>hebben, zodat zij vóór 1 juli de aanvragen bij Enexis kunnen indienen. Dus is het niet beter om voor ons als gemeente te spreken over 1 juni als relevante datum, in plaats van 1 juli?</p>	<p>van de voorgestelde laadpaallocaties. Dit geeft hen voldoende tijd om de aanvragen vóór 1 juli bij Enexis in te dienen. Dit is de datum waarop het prioriteringskader voor laagspanningsaansluitingen in werking treedt. In de context van de aanpak binnen de concessie is 1 juni daarmee voor gemeenten de meest relevante datum om aan te houden in de communicatie. Mocht deze deadline niet haalbaar zijn, neem dan tijdig contact op met de accountmanager van Vattenfall.</p>
<p>Hoe gaan we om met strategische aanvragen van bewoners? Betekent dit ook dat strategische laadpalen voor bijvoorbeeld invalide parkeerplekken niet meer mogelijk is?</p>	<p>Het is de verwachting dat Vattenfall op basis van de Best-Presenterende-Laadpaal-analyse en aanvullende analyse een zo goed mogelijke spreiding van locaties weet te realiseren. Als er na 1 juli een aanvraag komt waarvoor een laadpaal nodig is op een locatie waar niet al een aanvraag voor is gedaan, dan is de kans groot dat deze niet meer te realiseren is doordat andere maatschappelijke projecten prioriteit hebben. Vattenfall zal hiervoor binnenkort een communicatievoorstel delen dat gemeenten kunnen gebruiken richting inwoners (bijvoorbeeld via de gemeentelijke website).</p>
<p>Wanneer kunnen gemeenten de lijst met de beoogde laadpaallocaties uiterlijk verwachten?</p>	<p>Dit is nog lastig om te zeggen. Vattenfall is druk bezig om alle locaties zo snel mogelijk aan te bieden aan de gemeenten. De ene gemeente zal eerder compleet zijn dan de andere, deze communicatie per gemeente specifiek wordt opgepakt door de accountmanagers van Vattenfall. Gemeenten kunnen er in ieder geval vanuit gaan dat ze 2 weken de tijd hebben om de locaties te beoordelen.</p>
<p>Bij bepalen van een locatie moet altijd worden gekeken of laagspanning in de buurt is. Bij meer dan 25 meter geldt een meerprijs. Betekent dit dat je nog wel enige vrijheid hebt voor de locatie van de laadpaal binnen die 25 meter, en daarbuiten tegen die meerprijs per meter?</p>	<p>Nee. De aanvraag voor een aansluiting wordt op een specifieke plek in het laagspanningsnet doorgerekend en geregistreerd. Lokaal kan er enige marge zijn om enkele meters naar links of rechts uit te wijken, maar niet meer dan dat.</p>
<p>Wij zien dat voorgestelde locaties soms dicht bij bestaande laadpalen liggen. Kunt u toelichten hoe deze locaties worden bepaald? Daarnaast: hoe wordt data-analyse gebruikt bij de</p>	<p>Deze locaties worden verdeeld over de gemeenten op basis van de Best-Presterende-Locatie-analyse en aanvullende analyses die een eerste indicator kunnen zijn voor een toekomstige Best-Presterende-Locatie. De aanvraag wordt</p>

<p>uitbreiding van laadinfrastructuur en hoe verhoudt dit zich tot vraaggestuurde plaatsing?</p>	<p>echter pas doorgezet als hier aanleiding voor is op basis van de halfjaarlijkse Best-Presterende-Locatie-analyse. Gemeente-specifieke plaatsingscriteria konden bij de start van de concessie met Vattenfall worden afgestemd, maar mogelijk kunnen zij op verzoek alsnog meewerken aan deze wens.</p>
<p>Hoe kan het voorkomen dat een locatie na voorstel en akkoord, en na doorlopen van procedures, alsnog technisch niet uitvoerbaar blijkt? En hoe wordt hiermee omgegaan?</p>	<p>Het kan voorkomen dat een locatie die op voorhand wel technisch mogelijk lijkt in de praktijk toch niet mogelijk is. Bijvoorbeeld omdat de situatie op de (bodem)kaart anders is dan de situatie in de bodem. De gemeente kan dergelijke situaties bespreken met Vattenfall.</p>
<p>Is ook overwogen om laadpalen te plaatsen zonder daarbij parkeerplaatsen te reserveren, zodat er geen verkeersbesluiten meer nodig zijn?</p>	<p>We blijven, buiten het naar voren halen van de aanvragen voor netaansluitingen, werken volgens de normale werkwijze. Wanneer de locaties binnen één van de resterende rondes daadwerkelijk wordt gerealiseerd, kan het verkeersbesluit genomen worden. Er hoeft voor deze 4.725 laadpalen vóór 1 juli dus nog geen verkeersbesluit te worden genomen, omdat halfjaarlijks moet blijken of en welke locaties daadwerkelijk moeten worden gerealiseerd.</p>
<p>Is het een overweging om VPA's landelijk richting te geven om de laadmogelijkheden te waarborgen voor EV-Rijders?</p>	<p>Landelijk worden momenteel diverse en uiteenlopende alternatieven verkend voor het geval de realisatie van reguliere publieke laadpalen langdurig stil komt te vallen. Verlengd Private Aansluitingen zijn één van die alternatieven, net als bijvoorbeeld het creëren van kleine laadpleinen bij bestaande laadpalen, het publiek openstellen van private laadpunten en het realiseren van semipublieke laadpunten op bijvoorbeeld gemeentelijke parkeerterreinen en -garages. Vanuit het Expertisecentrum RAL Zuid informeren we gemeenten over deze ontwikkelingen.</p>