

Beleidsnotitie
'openbaar laden'
gemeente Epe



Abbeiding: HR groep

Inhoud

1. Inleiding	3
1.1 Aanleiding.....	3
1.2 Opbouw beleidsnotitie.....	3
2. Ambities en doelstellingen openbaar laden.....	5
2.1 Bijdrage aan beleidsdoelen.....	5
2.2 Doelen van de beleidsnotitie.....	5
3. Beleidsuitgangspunten	6
3.1 Inleiding	6
3.2 Bepaling geschikte laadlocaties.....	6
3.3 Hoe omgaan met openbare laadpalen meenemen bij nieuwbouwlocaties?.....	7
4. Planmatige en efficiënte uitrol.....	8
4.1 Inleiding	8
Bijlage 1: Voorbeeld verkeersbesluit voor plaatsen openbare laadinfrastructuur	10
Bijlage 2: Wat is een elektrisch voertuig? (bron: https://www.nkl.nl/nederland).....	12
Bijlage 3 Toelichting concessiehouder	13

1. Inleiding

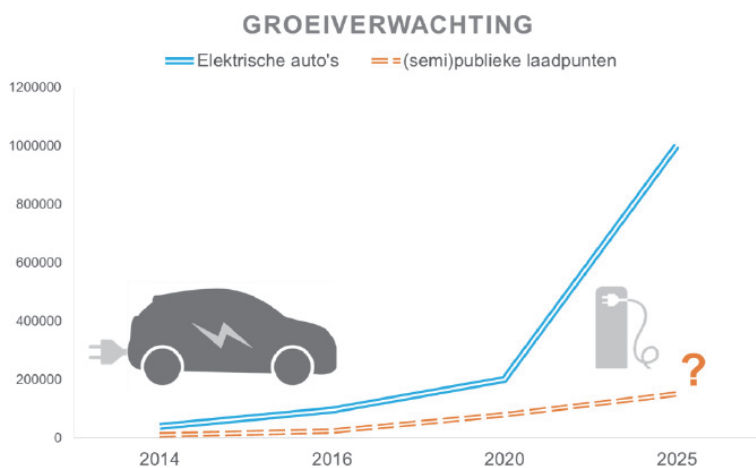
1.1 Aanleiding

Elektrisch vervoer (ook wel EV genoemd) kent in Nederland een sterke groei. Eind 2017 reden er meer dan 120.000 elektrische auto's op de weg in Nederland. Dit aantal is ten opzichte van 2014 meer dan verdrievoudigd. Nederland is samen met Noorwegen een koploper in het stimuleren van elektrische voertuigen.

Elektrische voertuigen draagt bij aan een betere luchtkwaliteit, een lagere CO₂-uitstoot, minder geluidsoverlast en vermindering van het gebruik van fossiele brandstoffen.

In het coalitieakkoord 2018-2022 wordt gestreefd naar een energieneutrale gemeente en naar anticipatie op klimaatverandering. Daarbij is opgenomen dat wordt gewerkt aan maatregelen gericht op het aanpassen van de openbare ruimte op klimaatverandering.

De groei van het aantal elektrische auto's gaat samen met een toenemende behoefte aan laadinfrastructuur. Het plaatsen van laadinfrastructuur is essentieel om de groei van EV te faciliteren en het gebruik van EV te stimuleren. Elektrische rijders die geen gelegenheid hebben om op eigen terrein hun auto op te laden, zullen gebruik maken van laadplekken in de openbare ruimte. Maar dit geldt ook voor EV rijders met parkeermogelijkheden op eigen terrein, die op de plaats van bestemming willen bijladen.



Figuur 1: De groeiverwachting van elektrische auto's en (semi)publieke laadpunten.

De gemeente Epe ervaart een groeiende behoefte aan openbare laadvoorzieningen, door een toenemende aantal verzoeken voor het plaatsen van een openbare oplaadpunten. Om adequaat en snel op deze groeiende behoefte aan laadpalen te kunnen inspelen is deze beleidsnotitie opgesteld.

Verder heeft het college in 2017 besloten deel te nemen aan de provinciale aanbesteding van laadpalen (Gelderland en Overijssel). Het aanbod voor gemeenten is een all-in aanbod en bestaat uit de ontzorging van de voorbereiding, financiering, de aanbesteding, het contractmanagement met de concessiehouder. De gemeente is in het proces verantwoordelijk voor het toetsen van de locatie(s) en is als wegbeheerder verantwoordelijk het nemen van het verkeersbesluit, waarbij een openbare parkeerplaats wordt gereserveerd voor het opladen van e-auto's. Hiervoor is een planmatige aanpak gewenst om te komen tot een efficiënte uitrol van het openbare laden.

1.2 Opbouw beleidsnotitie

De opbouw van deze beleidsnotitie is als volgt: In hoofdstuk 2 worden de ambities en doelstellingen op het gebied van openbaar laden beschreven en toegelicht. De beleidsuitgangspunten op welke wijze het openbaar laden wordt gefaciliteerd zijn in hoofdstuk 3 beschreven in de vorm van

beleidsuitgangspunten. De planmatige aanpak om te komen tot een efficiënte uitrol van de realisatie van laadpalen is opgenomen in hoofdstuk 4.

2. Ambities en doelstellingen openbaar laden

In heel Nederland is er een groeiende vraag naar elektrisch vervoer en openbare laadpalen. Voor elektrische rijders is een dekkend netwerk van laadinfrastructuur essentieel om van A naar B te komen. Met het realiseren van oplaadpunten wordt de groei van het aantal elektrische voertuigen in de gemeente gestimuleerd.

2.1 Bijdrage aan beleidsdoelen

De gemeente heeft de volgende beleidsdoelen om EV en het plaatsen van laadpalen te stimuleren:

1. Elektrisch rijden is schoner, zuiniger en beter voor de luchtkwaliteit in de gemeente. Het wegverkeer zorgt voor ongeveer één vijfde deel van de CO₂-uitstoot in een gemeente. Elektrische auto's stoten (lokaal) geen CO₂, NO_x of roet uit.
2. Elektrisch rijden draagt bij aan het reduceren van geluidsbelasting veroorzaakt door het wegverkeer, doordat elektrische voertuigen bij lage snelheid tot 50 km/uur stil(ler) zijn.
3. Elektrisch rijden draagt bij aan de doelstellingen om de transitie naar een energie neutrale gemeente te maken. De elektrische auto maakt namelijk een belangrijk onderdeel uit van de energietransitie naar duurzame opwekking van energie.
4. Naast de vraag van bewoners en bezoekers en de milieuvoordelen, kan elektrisch vervoer ook een bijdrage leveren aan de versterking van de economische positie, door de lokale bereikbaarheid voor e-rijders (forenzen en zakelijke bezoekers) te vergroten, maar ook door betrokkenheid van installateurs of lokale energie coöperaties.

2.2 Doelen van de beleidsnotitie

De uitrol en realisatie van een toekomstbestendig netwerk van openbare laadinfrastructuur in de gemeente Epe vraagt om een brede belangenafweging (1) een planmatige en efficiënte aanpak (2) en een goede communicatie richting belangenorganisaties en bewoners (3). Het doel van de beleidsnotitie is dus drieledig, namelijk:

1. Het opstellen van beleidsuitgangspunten om openbaar laden op de meest geschikte locaties te kunnen faciliteren
De toekomstige opgave voor openbaar laden voor de gemeente Epe is bepaald op basis van prognoses. Op basis van beleidsmatige en ruimtelijke criteria is/wordt bepaald welke locaties nodig en geschikt en zijn om in de toekomstige behoefte te kunnen voorzien. Deze criteria zijn bepalend voor de afweging van de verzoeken die binnenkomen bij de gemeente.
2. Het optimaliseren en versnellen van het locatiekeuze- en plaatsingsproces van een openbare laadpaal
Een planmatige aanpak voor de uitrol van laadpalen is noodzakelijk voor de gemeente (zorgvuldige belangenafweging), concessiehouder van de laadpalen (kortere doorlooptijd, meer zekerheid) en voor de gebruiker (perspectief op laden). Er is daarom een plankaart opgesteld met mogelijke locaties. Dit biedt duidelijkheid aan alle inwoners over waar de komende jaren oplaadpunten worden gerealiseerd. Verder zorgt dit voor een korte(re) doorlooptijd van het proces van aanvraag tot en met plaatsing, door vooraf de mogelijke locaties te bepalen en vast te leggen op een plankaart.
3. Het creëren van bewustwording en draagvlak voor openbaar laden
Het vroegtijdig betrekken van belangenorganisatie en bewoners bij de uitrol van het openbare laden is nodig voor het creëren van draagvlak voor de realisatie van laadpalen en bewustwording van de voordelen van het rijden van elektrische voertuigen.

3. Beleidsuitgangspunten

3.1 Inleiding

Om te komen tot een gefundeerde afweging van de locaties voor laadpalen is het essentieel om beleidsuitgangspunten op te stellen, die worden gehanteerd bij het toetsen van de aanvragen. Om deze aanvragen snel(ler) te kunnen afhandelen, is daarom ook een plankkaart opgesteld, met daarop mogelijke locaties, die voldoen aan de gestelde uitgangspunten en waarmee kan worden voorzien in de prognotiseerde toekomstige behoefte.

3.2 Bepaling geschikte laadlocaties

Voor het bepalen van de locatie voor een openbare laadpaal, wordt gekeken naar de volgende criteria:

1. De ladder van laden
2. De toekomstige behoefte
3. Ruimtelijke geschiktheid
4. Parkeerdruk
5. Netaansluiting

Uitgangspunt 1: de ladder van laden

Uitgangspunt is dat het publiek (openbaar) laden als laatste optie fungeert (zie hieronder de toelichting).

Visie op de laadinfrastructuur voor elektrisch vervoer, beleidsagenda richting 2020 opgesteld (Min. EZ)

Het Rijk hanteert in het elektrisch vervoer beleid voor infrastructuur de 'ladder van laden'. Uitgangspunt van het beleid is 'paal volgt auto'. De ladder van laden bestaat uit:

1. Primair parkeren en laden EV-rijders op eigen terrein (werk en privé).
2. Daarna ligt de nadruk op semipublieke laadvoorzieningen (d.w.z. private voorzieningen op parkeergelegenheden nabij stations, winkelcentra en op bedrijfsterreinen). Dit zijn particuliere parkeervoorzieningen met een (semi-)openbaar toegankelijk karakter.
3. In laatste instantie dienen publieke laadvoorzieningen te voorzien in de behoefte aan laaddiensten.

Publiek laden fungeert als laatste optie. In Nederland is door de ladder van laden een tendens zichtbaar dat private en semipublieke laadpunten sneller groeien dan publieke laadpunten. Het is in principe aan de markt om via het zogenaamde marktmodel een passende mix (privaat, semipubliek, publiek en snelladen) van het aantal laadmogelijkheden te creëren.

Uitgangspunt 2: De toekomstige behoefte

De toekomstige behoefte (prognose) voor de gehele gemeente Epe ten aanzien van openbaar laden is bepaald op basis van sociaal(-economische) kenmerken per doelgroep (bewoners, forens en bezoeker). Dit is voor de gehele gemeente Epe verfijnd per straal van 200 meter.

Er is rekening gehouden met een spreiding van ongeveer 250 meter van de palen, zodat de bewoners/aanvragers binnen deze straal een laadpaal kunnen bereiken.

Uitgangspunt 3: Ruimtelijke geschiktheid

Omdat de realisatie van een laadlocatie ook gevolgen heeft voor de woon- en leefomgeving, dient er een brede belangenafweging plaats te vinden. Daarom worden de volgende criteria gehanteerd:

Hiervoor hebben is er per gebied gekeken naar de ideale combinatie van de volgende voorwaarden:

- De locatie is gelegen in de buurt van woningen en gebouwen zonder eigen inrit;

- Er wordt zoveel mogelijk ingezet op dubbelgebruik (bewoners, forenzen, bezoekers, etc.)
- Parkeerterrein: mogelijkheid tot eventuele uitbreidbaarheid van de laadlocatie naar de toekomst toe.
- Haaksparkeervak: dit blijkt de meest comfortabele oplossing voor de gebruiker om de verschillende type auto's aan te sluiten op het openbare laadpunt.
- Blinde gevel van (hoek)woning: de LED-lampjes van een openbare laadpaal kunnen als hinderlijk worden ervaren.
- In principe niet direct voor de voorzijde van een woning.
- Zicht- en vindbaarheid van de locatie. Stimuleert weer EV. De locaties zijn goed toegankelijk vanaf doorgaande weg en zichtbaar (waar mogelijk bij een kruising van een doorgaande weg).
- Toegankelijkheid van laadinfrastructuur: aanbevolen wordt zo veel mogelijk te kiezen voor locaties die 24/7 toegankelijk zijn.
- Geen hinder aan andere objecten zoals bomen, containers en straatmeubilair
- Niet in de buurt van speeltereinen, zodat het laadpunt niet als speeltoestel gebruikt kan worden in verband met de veiligheid.
- Voldoende beschikbare vrije ruimte rondom de laadpaal i.v.m. technische eisen (onderhoudsklep e.d.; goede doorgang voor voetgangers (minimaal 0,90 m).

Uitgangspunt 4: Parkeerdruk

In Epe is een belangrijk deel van de bewoners toegewezen op parkeren in de openbare ruimte. Dit betekent dat een groot deel van de bewoners van Epe voor het opladen ook zijn aangewezen op de openbare ruimte nu en in de nabije toekomst. De (ervaren) parkeerdruk kan daarmee toenemen en het draagvlak voor elektrisch rijden verlagen. In straten waar de parkeerdruk hoger dan 90% is, worden geen oplaadpalen geplaatst, tenzij er geen andere geschikte locatie te vinden is.

Uitgangspunt 5: Netaansluiting

De netaansluiting van de voorgestelde laadlocatie op de plankaart moet vooraf worden afgestemd met de netbeheerder. Binnen 25 meter moet er een aansluiting op het laagspanningsnet gemaakt kunnen worden. Ook controleert de netbeheerder op de beschikbare netcapaciteit in het gebied. De concessiehouder vraagt de definitieve aansluiting aan bij de netbeheerder.

3.3 Hoe omgaan met openbare laadpalen meenemen bij nieuwbouwlocaties?

Voor het realiseren van parkeerplaatsen bij deze locaties gelden de parkeernormen uit de Nota Parkeernormen 2018 (gemeente Epe), welke zijn gebaseerd op de parkeerkencijfers van het CROW. Om bij deze locaties voldoende openbare laadinfrastructuur te realiseren worden de Kencijfers openbare laadinfrastructuur gehanteerd. Deze kencijfers zijn recent door het Nederlands Kennisinstituut Laadinfrastructuur (NKL) opgesteld en geven een richtlijn voor het benodigd aantal laadpunten voor een bepaald publiek parkeerareaal. De kencijfers worden ondersteund door het CROW. Het aantal benodigde oplaadpunten dient ook vroegtijdig met de netbeheerder te worden afgestemd.

4. Planmatige en efficiënte uitrol

4.1 Inleiding

Het college heeft in 2017 besloten deel te nemen aan de provinciale aanbesteding van laadpalen (Gelderland en Overijssel). Het aanbod voor gemeenten is een all-in aanbod en bestaat uit de ontzorging van de voorbereiding, financiering, de aanbesteding, het contractmanagement met de concessiehouder. De gemeente is in het proces verantwoordelijk voor het toetsen van de locatie(s) en is als wegbeheerder verantwoordelijk het nemen van het verkeersbesluit, waarbij een openbare parkeerplaats wordt gereserveerd voor het opladen van e-auto's. Hiervoor is een planmatige aanpak gewenst om te komen tot een efficiënte uitrol van het openbare laden.

Om te komen tot een planmatige uitrol en het optimaliseren en versnellen van de realisatietermijn is het nodig een plankaart op te stellen met daarop mogelijke locaties weergegeven (A). Daarnaast is een goede communicatie naar de belangenorganisaties en inwoners essentieel om draagvlak te creëren voor de realisatie van de laadpalen en de bewustwording van de voordelen van elektrische voertuigen te vergroten (B).

A. Planmatige uitrol: optimaliseren en versnellen van de realisatietermijn

Door het vaststellen van de plankaart hoeft niet elke aanvraag afzonderlijk door de gemeente te worden beoordeeld. Hierdoor kan nadat de concessiehouder een verzoek heeft ingediend sneller een verkeersbesluit worden genomen en worden overgegaan tot realisatie en exploitatie door de concessiehouder. De planmatige uitrol met plankaart bestaat uit de volgende stappen:

Stappen vanaf aanvraag tot en met realisatie	
1	Aanvraag e-rijder
2	Toets op voorwaarden door concessiehouder
3	Locatiekeuze vanaf de plankaart & toetsing
4	Verkeersbesluitprocedure
5	Realisatie laadpaal

1-2 Aanvraag e-rijder en toets door concessiehouder

Wanneer een bewoner of bedrijf een verzoek indient voor een laadpaal in de openbare ruimte toetst de concessiehouder of de aanvraag voldoet:

- Een aanvrager dient een elektrische auto te (gaan) gebruiken, aangetoond via een kentekenbewijs, koopcontract of leaseovereenkomst.
- Er mag geen laadpaal aanwezig zijn op een maximale afstand van 250 meter. Mocht de bestaande paal veel gebruikt worden, dan kan de concessiehouder beslissen een laadpaal bij te plaatsen.
- De aanvrager mag niet beschikken over een eigen parkeergelegenheid.
- De aanvrager dient aannemelijk te maken dat de laadpaal regelmatig wordt gebruikt.

3 Locatiekeuze vanaf de plankaart & toetsing

Door voorafgaand geschikte locaties aan te wijzen op een plankaart streven wij naar het verkorten van het aanvraag- en realisatieproces. De aanvraag, wordt na toetsing door de concessiehouder, doorgestuurd naar de gemeente. De gemeente toetst de aanvraag op basis van de plankaart en de uitgangspunten uit dit beleidsstuk. Op basis van de toetsing wordt al dan niet het verkeersbesluit in procedure gebracht.

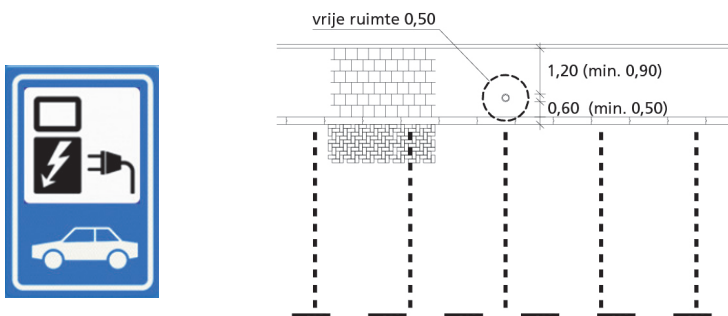
Naast aanvragen die binnenkomen via de concessiehouder, kan de gemeente Epe ervoor kiezen om op strategisch wijze de openbare laadinfrastructuur uit te breiden. Daarmee worden ook 'twijfelende' rijders, bezoekers van buiten de gemeente (zoals toeristen) gestimuleerd voor het maken van de keuze voor elektrisch vervoer. Op deze manier wordt de bezetting en het gebruik van de palen ook

verhoogd en wordt elektrisch vervoer in de gemeente gestimuleerd. Deze strategische locaties worden als verzoek vanuit de gemeente neergelegd bij de concessiehouder, die al dan niet akkoord geeft voor realisatie.

De plankaart is leidend bij de uitrol van de openbare laadpalen. Wel kan het zo zijn dat vanuit de gemeente of vanuit Allego hiervan wordt afgeweken. Dit kan gewenst zijn, vanwege specifieke en/of gewijzigde omstandigheden. In dat geval dient beargumenteerd te worden waarom in het specifieke geval wordt afgeweken van de plankaart.

4/5 Verkeersbesluit en realisatie

Bij het nemen van het verkeersbesluit worden twee parkeerplaatsen gereserveerd voor het opladen van elektrische voertuigen. Elke laadpaal beschikt over twee oplaadpunten. In eerste instantie wordt slechts één parkeerplaats daadwerkelijk gereserveerd. Bij een toenemende vraag wordt, op verzoek van de concessiehouder, de tweede parkeerplaats ook gereserveerd.



opstellingsvoorbeeld 2: plaatsing laadpunt op trottoir

De netbeheerder is verantwoordelijk voor het aansluiten van de paal (de aansluitplicht) en de concessiehouder moet vervolgens de paal in de grond plaatsen. Voor de realisatie van de netaansluiting zijn graafwerkzaamheden meestal noodzakelijk en is een vergunning noodzakelijk.

B Communicatie omgeving

De plankaart wordt 6 weken ter inzage gelegd. Samen met de eenheid communicatie wordt ingezet op een doelgerichte communicatie richting de bewoners en belangenorganisaties.

Bij het vaststellen van het verkeersbesluit voor de aanwijzing van een parkeerplaats voor opladen van elektrische auto's, worden de directe omwonenden geïnformeerd met een brief over dit besluit. Zo hebben zij de gelegenheid om binnen de bezwaartermijn te reageren op het besluit. Daarmee wordt discussie op het moment van plaatsen van de laadpaal - wat meestal na afloop van de bezwaartermijn gebeurt - zoveel mogelijk voorkomen. Het verkeersbesluit wordt daarnaast via de gebruikelijke gemeentelijke kanalen gepubliceerd (Gemeentewijzer Veluws nieuws en via de gemeentelijke website, facebook, etc.). Bij bezwaren tegen het verkeersbesluit wordt eerst de procedure voor behandeling van de bezwaren afgerond, voordat de laadpaal wordt geplaatst.

Bijlage 1: Voorbeeld verkeersbesluit voor plaatsen openbare laadinfrastructuur

VERKEERSBESLUIT

Onderwerp:

Aanwijzen parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische voertuigen aan de ... locatie

Het college van burgemeester en wethouders van Epe, hiertoe bevoegd op basis van artikel 18 van de Wegenverkeerswet 1994 (WVW 1994),

gelet op de doelstellingen en de bepalingen van artikel 15 lid 1 van de WVW 1994, het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (RVV 1990) en artikel 12 van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (BABW),

Overwegende:

- dat de gemeente Epe in streeft naar een energieneutrale gemeente en daarbij o.a. werkt aan maatregelen gericht op het aanpassen van de openbare ruimte op klimaatverandering (zoals in het coalitieakkoord 2018-2022 is beschreven);
- dat elektrisch vervoer een belangrijke bijdrage levert aan deze ambities en de afgelopen jaren gegroeid is in Nederland en fors zal groeien in de komende jaren;
- dat steeds meer inwoners en bezoekers van de gemeente beschikken over een elektrische auto;
- dat onder elektrisch vervoer en elektrische voertuigen in het geval van dit besluit wordt verstaan auto's die aangedreven worden door een elektromotor en minimaal 45 km elektrisch rijden kunnen op één acculading.
- dat elektrische voertuigen regelmatig moeten worden opgeladen;
- dat één van de belemmeringen voor een snelle opmars van elektrisch vervoer in Nederland de beschikbaarheid van openbare laadmogelijkheden is;
- dat een bewoner/gebruiker van de ... straat een verzoek heeft ingediend om een laadpaal nabij zijn woning te realiseren;
- dat deze aanvrager eigenaar is van een elektrisch voertuig en geen mogelijkheid heeft om op eigen terrein een laadpunt te realiseren, waardoor hij voor het laden is aangewezen op de openbare ruimte; deze aanvrager voldoet daarmee aan de gemeentelijke criteria om in aanmerking te komen voor een laadpaal;
- dat de mogelijke laadlocaties op de 'Plankaart openbare laadinfrastructuur' zijn bepaald aan de hand van een toekomstprognose per wijk en een analyse van de ruimtelijke geschiktheid, zoals de bereikbaarheid van parkeerplaatsen, de parkeerdruk, voorkomen van zichtbeperkingen vanuit woningen en de aansluitmogelijkheden op het laagspanningsnet (in samenwerking met de netbeheerder);
- dat daarnaast tevens rekening is gehouden met het verkrijgen van een dekkend laadnetwerk binnen de bebouwde kom en een maximale loopafstand van 250 meter voor de (toekomstige) gebruiker;
- dat de exacte locatie van de parkeerplaatsen zodanig is gekozen dat deze naar verwachting de huidige parkeersituatie het minst nadelig beïnvloedt én dat deze binnen de loopafstand van de woning van de aanvrager ligt én dat deze niet direct bij andere woningen voor het raam komt te staan;
- dat er voor het zo goed mogelijk gebruik van de laadpaal twee parkeerplaatsen naast de laadpaal worden gereserveerd voor het opladen;
- dat, na het aanbrengen van de verkeersborden, de voor het openbaar rij- en ander verkeer openstaande parkeerplaatsen uitsluitend bestemd zijn voor het laden van een elektrisch voertuig;

Bijlage 2: Wat is een elektrisch voertuig? (bron: <https://www.nklnederland.nl>)

Elk voertuig met een accu die kan opladen via het elektriciteitsnet, wordt een elektrisch voertuig genoemd. Hybride auto's horen daar niet bij: die worden niet opgeladen via het elektriciteitsnet, maar via een generator in de auto zelf. Er zijn verschillende typen elektrische voertuigen (volledig of deels):



Volledig elektrische auto's (FEV) hebben alleen een elektromotor en rijden dus altijd elektrisch. De motor wordt alleen gevoed door een accu die met stroom wordt geladen via het elektriciteitsnet. De huidige volledig elektrische voertuigen hebben een actieradius van 80 tot 480 km, afhankelijk van de capaciteit van de accu.



Plug-in hybride elektrische voertuigen (PHEV) hebben zowel een elektromotor als een verbrandingsmotor. De accu van de elektromotor kan via het stopcontact worden geladen. Deze voertuigen kunnen ongeveer 25 tot 80 kilometer volledig elektrisch rijden, waarna de verbrandingsmotor het overneemt.

Extended range elektrische voertuigen (EREV) hebben zowel een accu als een compacte motorgenerator. Als de lading van de accu onder een bepaald minimum komt, begint de motorgenerator met het opwekken van elektriciteit.

Naast elektrische auto's bestaan er natuurlijk ook elektrische fietsen, scooters, motoren, bussen, bestelauto's en vaartuigen. Dit kennisproduct richt zich alleen op (het opladen van) elektrische auto's.

Actieradius

Het bereik van elektrische auto's verschilt. Range extenders en plug-in hybride voertuigen hebben een totaalbereik van 500 tot 700 kilometer, vergelijkbaar met dat van conventionele voertuigen. Volledig elektrische auto's kennen een bereik van 80 tot 480 kilometer. Dit is afhankelijk van het merk en type, omdat de accucapaciteit van het ene voertuig groter is dan van het andere. Voor veel verplaatsingen is dit bereik voldoende.

Wat betaalt de gebruiker voor het laden?

De e-rijder betaalt voor het gebruik van de laadpaal via de serviceprovider. De serviceprovider maakt het laden mogelijk door het uitgeven van laadpassen of het beschikbaar stellen van bijvoorbeeld een app. De serviceprovider verrekent de kosten van het laden met de Charge Point Operator (CPO). Dit is de partij die verantwoordelijk is voor het functioneren van de laadpaal.

Serviceproviders kunnen de kosten voor het gebruik van de laadpaal met de volgende tarieven in rekening brengen bij de e-rijder:

- kWh-prijs (e-rijder betaalt prijs afhankelijk van hoeveelheid afgenomen stroom; 20-40 cent)
- Starttarief (eenmalige prijs per laadsessie; 25-60 cent; stimulerend)
- Connectietarief/uurtarief (e-rijder betaalt voor tijd dat auto is aangesloten op laadpaal)
- Rotatie- of stimuleringsstarief (e-rijder betaalt tarief per tijdseenheid nadat auto is volgeladen)
- Abonnementkosten serviceprovider (kosten voor beheer laadpas en bijkomende facturatie)

Bijlage 3 Toelichting concessiehouder

Interoperabiliteit

De laadpalen in de openbare ruimte in Nederland zijn interoperabel. Daardoor kan elke e-rijder bij elke laadpaal in de openbare ruimte terecht; elk laadpunt beschikt over dezelfde stekkers en hetzelfde betaalsysteem. De afspraken hiervoor zijn vastgelegd in het marktmodel voor publiek toegankelijke laadinfrastructuur.

Het marktmodel zorgt voor een duidelijke rolverdeling van de betrokken partijen, waaronder de gemeenten. Het marktmodel is in onderstaand schema weergegeven.

De rollen in het marktmodel voor interoperabel laden

- De laadaanbieder maakt het mogelijk dat een e-rijder kan laden. Dat kan bijvoorbeeld de gemeente zijn, maar ook een eigenaar van een parkeergarage, of een bedrijf dat een laadpaal op haar parkeerterrein heeft.
- De infraprovider realiseert de laadpalen en zorgt voor het beheer en onderhoud (exploitatie). Op dit moment nemen bijvoorbeeld energieleveranciers en nieuwe toetreders deze rol in. Een gemeente die laadpalen in de openbare ruimte wil plaatsen, kan hiervoor dus samenwerken met een infraprovider. Door afspraken te maken met serviceproviders zorgen infraproviders ervoor dat e-rijders van de laadpalen gebruik kunnen maken. Een andere naam voor infraprovider is Charge Point Operator (CPO).
- De serviceprovider geeft laadpasjes uit aan e-rijders, die daarmee toegang hebben tot de laadpalen. De serviceproviders rekenen het gebruik van de laadpalen af met de e-rijders. Om toegang te krijgen tot de laadpalen maken de serviceproviders afspraken met de infraproviders.
- De laadafnemer is een e-rijder die een elektrische auto wil laden. Door het afnemen van een laaddienst bij een serviceprovider kunnen zij van alle laadpalen in de openbare ruimte in Nederland gebruikmaken.

De informatie-uitwisseling tussen serviceproviders en infraproviders vindt plaats via het CIR (Centraal Interoperabiliteitsregister).

De serviceproviders en infraproviders zijn lid van eViolin. Via eViolin maken zij afspraken over de informatie-uitwisseling, de laadstandaarden en toegang tot de laadpalen voor de e-rijders. Daardoor zijn de laadpalen interoperabel.

