

GO-RAL UITVOERINGSAAANPAK

Leidraad en Kennisbank



Introductie

In 2020 is de Gelderland-Overijssel Regionale Aanpak Laadinfrastructuur (GO-RAL) van start gegaan om gemeenten in beide provincies om invulling te geven aan de doelstellingen zoals die zijn opgenomen in het Klimaatakkoord en vertaald zijn naar de Nationale Agenda Laadinfrastructuur.

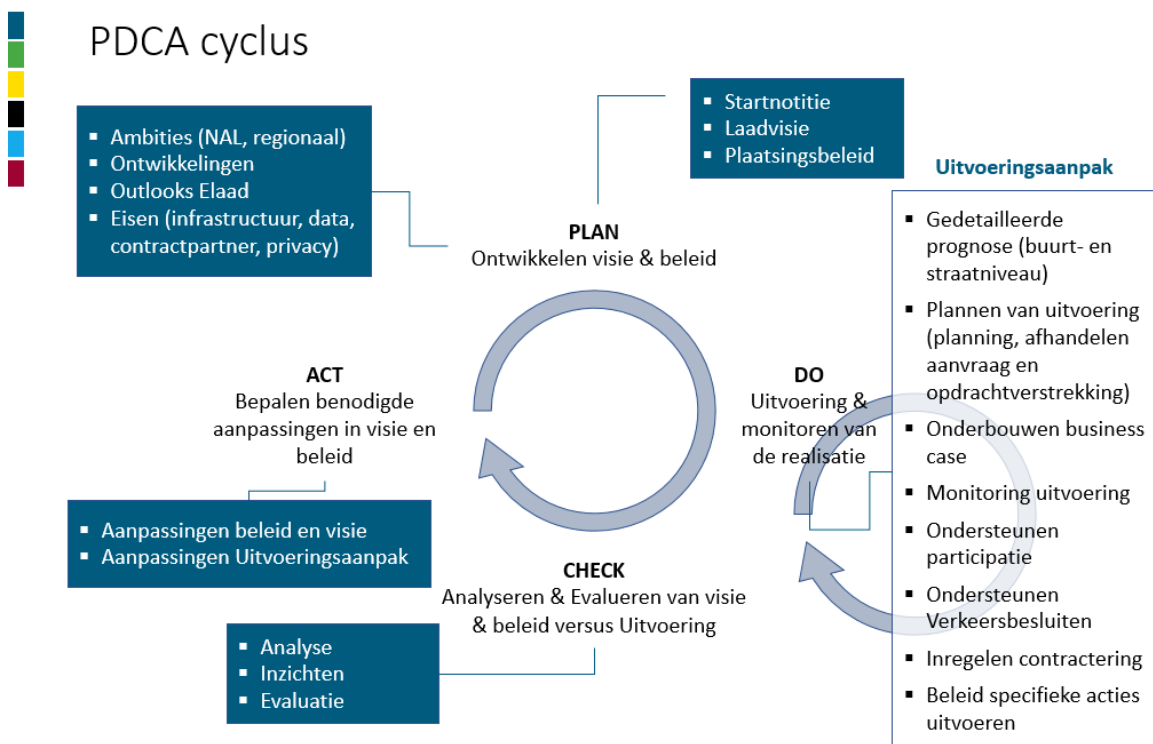
In het eerste kwartaal van 2021 zijn we gestart met het opstellen van laadvisie en plaatsingsbeleid voor gemeenten. We hebben vanuit de Samenwerkingsregio Oost samen met 10 gemeenten formats opgesteld voor de Startnotitie, Laadvisie en Plaatsingsbeleid. Deze formats zijn beschikbaar gesteld aan de gemeenten om aan de slag te gaan met het opstellen van visie en beleid om toe te werken naar een dekkend netwerk van laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen.

Deze laadvisie en plaatsingsbeleid zijn voornamelijk gericht op het realiseren van voldoende reguliere laadinfrastructuur, maar kent op dit moment uitbreidingen met onderwerpen zoals Binnenstedelijke Snelladers en Laadinfrastructuur voor Logistiek / Bedrijventerreinen.

Aansluitend zien we dat gemeenten behoefte hebben aan handvatten om de nieuwe laadvisie en plaatsingsbeleid tot uitvoering te brengen en hun regierol in te vullen. De GO-RAL Uitvoeringsaanpak is een instrument om gemeenten te ondersteunen en de belangen van andere stakeholders mee te nemen, omdat deze bijdragen aan het realiseren van een dekkende laadinfrastructuur t.a.v. tijdigheid, betrouwbaarheid en betaalbaarheid voor de gemeenten die onderdeel uitmaken van de Samenwerkingsregio Oost.

De voorliggende GO-RAL Uitvoeringsaanpak is enerzijds een leidraad voor de gemeente om de uitvoering van laadvisie en plaatsingsbeleid in gang te zetten en op de juiste manier voor de gemeente te organiseren en anderzijds is het een kennisbank met voorbeelden en referenties hoe je als gemeente bepaalde vraagstukken of problemen kunt aanpakken.

De GO-RAL Uitvoeringsaanpak is een belangrijk onderdeel van de totale Plan, Do, Check, Act-cyclus voor alle ontwikkelingen binnen het domein van laadinfrastructuur.

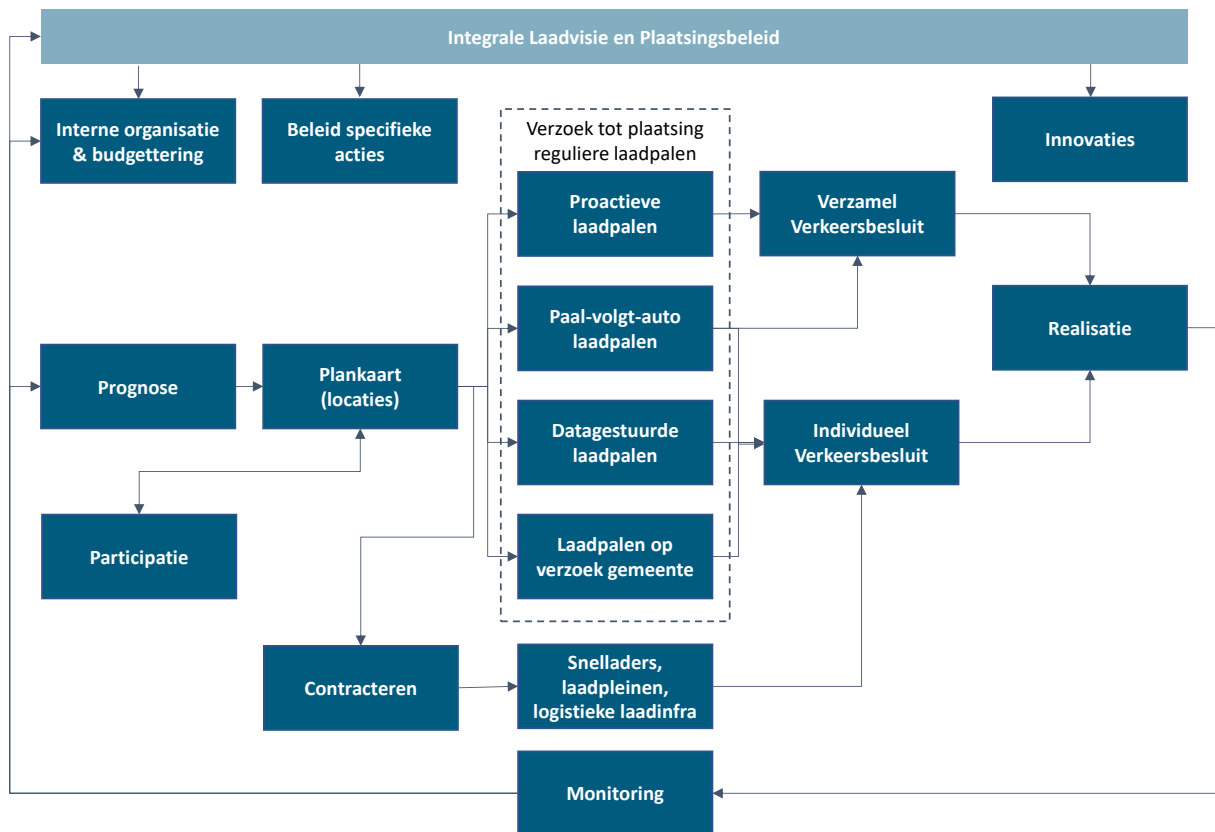


De GO-RAL Uitvoeringsaanpak omvat de volgende thema's:

- **Prognose**
Het verder detailleren van de behoefte voor laadinfrastructuur binnen een gemeente en op regionaal niveau in de publieke en semipublieke ruimte (reguliere laadpalen en snelladers).
- **Plan & Planning**
Het ondersteunen van het maken van keuzes voor het realiseren van laadinfrastructuur (type laadinfrastructuur, locatie) en het maken van de planning.
- **Aanvraag & Realisatie**
Het aanvragen en realiseren van de publieke laadinfrastructuur.
- **Participatie**
Het ondersteunen van het participatieproces.
- **Contractering**
Het contracteren van een CPO die de realisatie van de laadinfrastructuur voor haar rekening neemt op basis de keuze voor het uitvoeringsmodel.
- **Verkeersbesluiten**
Het nemen en publiceren van individuele of verzamelverkeersbesluiten benodigd voor de laadlocaties.
- **Monitoring**
Het kunnen volgen van de voortgang van het realiseren van de laadinfrastructuur.
- **Interne organisatie**
Het opzetten en inrichten van de interne organisatie en samenwerking met andere beleidsterreinen,
- **Beleid specifieke onderwerpen**
Het uitvoeren van acties die uit visie of plaatsingsbeleid volgen zoals stimuleren privaat of semipubliek
- **Innovaties**
Het inspelen op innovaties die passen binnen de kaders en ambities die in de laadvisie en het plaatsingsbeleid zijn gesteld

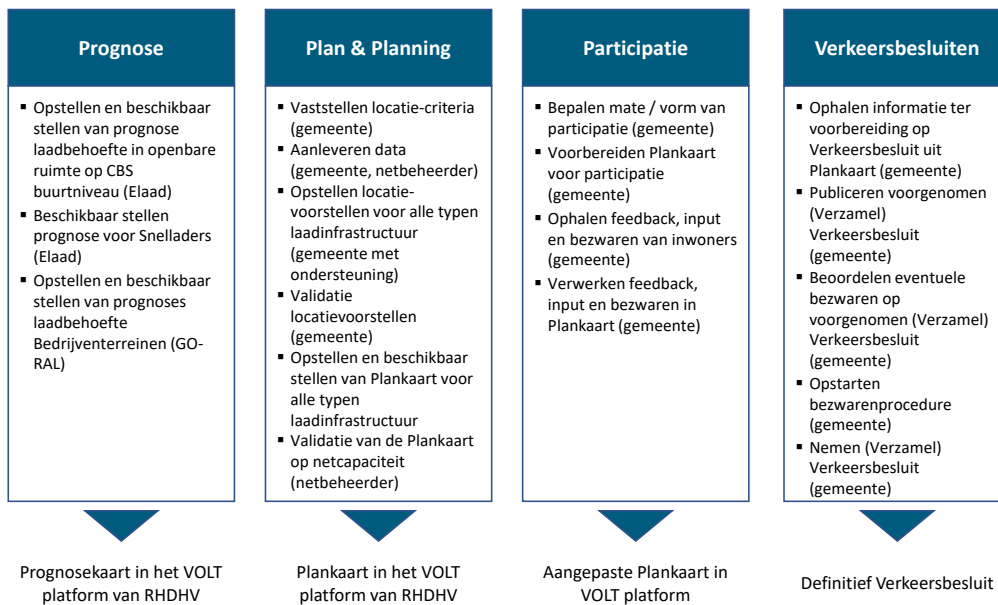
Op hoofdlijnen zien we het onderstaande proces en tijdslijnen voor ons. Het is belangrijk om te realiseren dat dit een cyclisch proces is waar een gemeente met een bepaalde frequentie naar moet kijken en zorgen dat de updates doorgevoerd worden.

Uitvoeringsaanpak | Proces

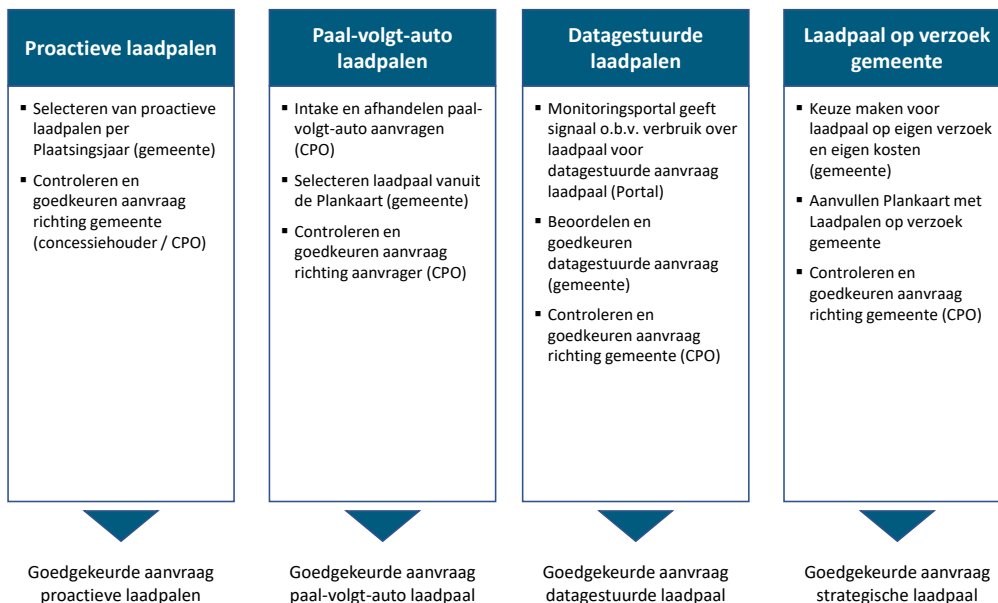


Om in meer detail invulling te geven aan de verschillende onderwerpen, hebben we in de onderstaande overzichten een beeld geschetst wat je binnen ieder onderwerp kan verwachten.

Uitvoeringsaanpak | Prognose, Plan en Participatie

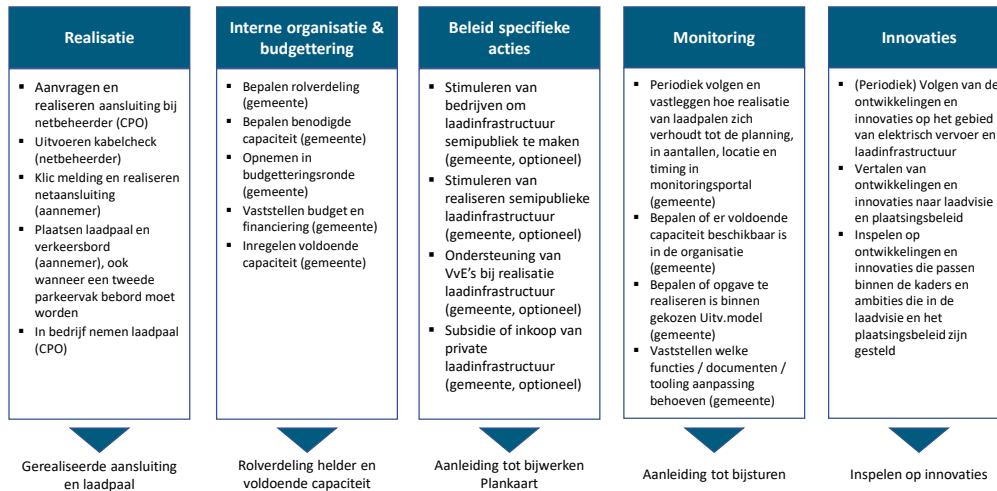


Uitvoeringsaanpak | Type aanvragen reguliere laadinfrastructuur





Overige Functies



Leeswijzer

In de onderstaande tabel staat een overzicht van alle thema's en onderliggende onderwerpen. Door op de link te klikken, kom je direct op de plek uit waar je de relevante informatie kan vinden.

PROGNOSE

Wat-vragen?

- Wat wordt onder een prognose verstaan?
- Welke typen prognose worden onderscheiden?
- Hoe komen prognosecijfers tot stand?
- Wat wordt onder het opstellen van een nieuwe prognose verstaan?
- Welke gebruikersgroepen, typen laadinfra en soort laadpalen zijn inzichtelijk op de prognosekaart?
- In hoeverre wordt op de prognosekaarten rekening gehouden kansrijke locaties voor laadpleinen?
- Zijn over 5 á 10 jaar prognose (en plankaarten) nog wel werkbaar als het aantal laadpalen wellicht te groot is om het op parkeervakniveau te regelen?
- Wat houdt validatie van een prognose in en hoe doe ik dat?
- Welke informatie is er beschikbaar voor gemeenten om met snelladen aan de slag te gaan?
- Zijn er prognoses voor snelladen beschikbaar?

Wanneer-vragen?

- Wanneer is het nodig een nieuwe prognose(kaart) op te stellen?
- Prognoses veranderen jaarlijks, wanneer pas ik mijn beleid daarop aan?

Hoe-vragen?

- Hoe stel ik een nieuwe prognose op?
- Hoe pakken we de prognose aan in regionaal verband?
- Hoe verwerk ik de door mijn gemeente gekozen gebruikersgroepen in de prognosecijfers?
- Hoe communiceer ik over hoe de prognoses zijn opgesteld?
- In hoeverre wordt in de prognosekaart het onderscheid tussen proactieve en vraag gestuurde palen gemaakt?
- Hoe ga je om met de balans tussen regulier en snelladen?

PLAN & PLANNING

Wat-vragen?

- Wat is een plankaart en wat staat erop?
- Wat is het doel van plankaart?
- Wat houdt validatie van plankaarten in en hoe doe ik dat?
- Wat houdt updaten van plankaarten in?
- Ben ik als gemeente verplicht om mijn plankaart te updaten als er een update beschikbaar is vanuit RoyalHaskoningDHV? Wat zijn de consequenties van wel/niet updaten?
- Wat zijn overwegingen om de plankaart vast te laten stellen (door het college of de raad)?
- Wat doe je als je geen Plankaart tot je beschikking hebt?
- Zitten laadpalen op eigen terrein en in parkeergarages ook in de plankaarten? Hoe wordt daar mee omgegaan?
- Waar plaatsen wij precies de proactieve laadpalen?
- Waar kiezen we de proactieve en palen op verzoek van gemeente?
- Loopafstand: in bijvoorbeeld oude binnensteden is 250m loopafstand niet haalbaar. Is er de mogelijkheid om in bepaalde gebieden de maximale loopafstand los te laten?
- Houden we in de plankaarten rekening met welke grond van de gemeente is?
- Hoe gaan we om met nieuwbouwwijken die nog niet op de kaart staan?

Hoeveel laadpalen kunnen er maximaal bij elkaar staan in een laadplein?
Waarom kun je met clustering van palen een kleinere netaansluiting hebben?
Hoe zit het met prognoses in wijken met veel eigen opritten waar geen of weinig publieke laadpalen nodig zijn?
Kan de keuze voor verdichting vs laadplein uitbreiding per wijk worden gemaakt?
Wordt in de prognose het gebruik van de huidige laadpalen meegenomen?
Zijn de prognoses inclusief of exclusief de bestaande laadpalen?
Is de afstand rondom laadpalen hemelsbreed of loopafstand?
Hoe kan het dat er in de kaart minder locaties voorgesteld zijn dan de prognose?
Kan elke locatie die door RoyalHaskoningDHV aangemaakt is, later gemerkt worden als proactief?
Hoe kan ik nagaan of een door de gemeente aangemaakte paal ook een verwachte vraag kent?
Kunnen we locaties aanpassen voor en/of na participatie?
Kunnen we locaties doorgeven waarvan we willen dat daar een laadpaal komt?
Ik wil een laadpaal toevoegen buiten de groene plaatsingsbuffer, omdat ik weet dat daar wel een laadpaal kan staan. Kan dat?
Er is een potentiële laadpaal ingetekend in gebied dat geen openbare parkeerplaats is. Hoe kan dat?
Ik zie niet alle bestaande laadpalen in mijn gemeente in de kaart staan?
Bestaande laadpalen staan niet exact op de goede locatie?
Als ik een punt gereviewd heb, verandert deze niet van kleur?

Wanneer-vragen?

Wanneer stel ik plankaarten op?
Wanneer is de plankaart zo aangepast dat er een nieuw participatietraject moet plaatsvinden?
Wanneer update ik plankaarten?
Hoe vaak update ik plankaarten?

Hoe-vragen?

Hoe stel ik nieuwe plankaarten op?
Hoe sluiten nieuwe plankaarten aan op het moment dat ik al plankaarten heb?
Wie valideert de Plankaart?
Hoe kan je zien voor welke gebruikersgroepen de Plankaart is opgesteld?
Hoe worden de lokale realisatiecriteria voor laadpalen (wel/niet clustering, wel/niet mogelijk in het groen etc.) meegenomen in de plankaarten?
Hoe ga ik om met aanpassingen in een plankaart waar een participatietraject op heeft plaatsgevonden?
Hoe kan ik zien op basis van welke aspecten keuzes zijn gemaakt in de plankaart (kaartlagen laagspanningsnet, parkeerdruk etc.)?
Hoe kan ik het proces van plankaarten maken en updaten inzichtelijk maken voor inwoners (plankaart openstellen etc.)?
Hoe kan er worden omgegaan met beperkte tijd van medewerkers om elk jaar wijzigende plankaarten te valideren?
Hoe vertaal je een Plankaart naar een uitvoeringsplanning? En met welke horizon?
Hoe kom je tot een verdeling tussen paal-volgt-auto, proactief, data-gestuurd en palen op aanvraag van de gemeente op je Plankaart?
Hoe wijs ik proactieve palen aan, o.b.v. welke criteria?
Wie is verantwoordelijk voor het updaten van de Plankaarten?
Hoe ga je om met de balans tussen publiek, semipubliek en privaat?
Hoe ga je om met de balans tussen regulier en snelladen?
Hoe ga je om met inplannen laadinfrastructuur in een nieuwbouwwijk?

AANVRAAG & REALISATIE

Wat-vragen?

Welke typen 'aanvragen' onderscheiden we?
Wat is een Verlengde Private Aansluiting (VPA)?
Welke aanvragen vallen binnen de concessie voor het realiseren van publieke laadinfrastructuur?
Wat zijn de verschillende manieren om een paal-volgt-auto aanvraag af te handelen?
Wat zijn de verschillende manieren om aanvraag voor proactieve laadpalen af te handelen?
Wat zijn de verschillende manieren om aanvraag voor data-gestuurde aanvragen af te handelen?
Hoe kom je tot dat inzicht?
Welke verschillende manieren zijn er om een laadpaal op verzoek van een gemeente aan te vragen?
Wie kunnen er een paal-volgt-auto-aanvraag indienen?
Wie keurt de aanvraag voor een laadpaal goed en wie geeft daarmee goedkeuring voor de start van de realisatie?
Welke rol heb je als gemeente in de verschillende typen aanvragen?
Welke rol heeft de CPO in de aanvraag en wat toetst deze?

Hoe-vragen?

Hoe vraagt men een laadpaal aan?
Hoe kun je het aanvraagproces als gemeente volgen?
Hoe ga ik om met aanvragen voor deelauto's?
Hoe ga ik om met een aanvraag voor gehandicapten laadpalen? Kan de gehandicapte een laadpaal aanvragen bij de woning?
Hoe valideer ik een aanvraag voor een laadpaal die niet op de Plankaart staat?
Hoe regel je verplaatsing van een paal? Welk proces?
Hoe omgaan met een situatie dat inname openbare grond nodig is/weg is opgebroken zodat de laadpaal tijdelijk niet kan worden gebruikt? Is daar een vergoedingsregeling voor aan de CPO?

Realisatie-vragen?

Hoe wordt bepaald welke aansluiting de laadpaal krijgt?
Wat zijn de kosten voor het realiseren van een laadpaal?
Heeft de gemeente invloed op het uiterlijk van een laadpaal?
Kunnen er gemeente-specifieke uitingen op een laadpaal terecht komen?
Op welke wijze worden de tarieven op het laadpunt bepaald?
Op welke wijze worden de tarieven op het laadpunt inzichtelijk gemaakt?
Welke kwaliteitscontrole vindt er plaats tijdens de realisatie van een laadpaal? En op welke manier krijg je als gemeente daar terugkoppeling over?
Hoe wordt de realisatie van een laadpaal op de plankaart verwerkt?
Wat regelt de concessiehouder/CPO vooraf aan realisatie?

PARTICIPATIE

Wat-vragen?

Wat is het verschil tussen Participatie en Inspraak?
Wat wil je als gemeente met participatie bereiken?
Wat zijn overwegingen om wel of niet aan participatie te doen bij de plankaart?
Wat zijn de (juridische) voordelen/nadelen van een Openbare Voorbereidingsprocedure?

Wanneer-vragen?

Hoe beoordeel je wanneer participatie nodig is, hoe vaak doe je dit wat is de aanleiding?
Wat kan de scope zijn van de participatie (welk soort laadinfra en type aanvragen)?

Hoe-vragen?

Hoe geef ik invulling aan participatie, welke instrumenten heb ik ter beschikking?
Hoe ga ik als gemeente om met de feedback uit de participatie?
Op welk niveau richt je participatie in?

Maak ik participatie onderdeel van de besluitvorming?
Wie willen we bereiken?
Welke houding kies je?
Zijn de reacties op de voorgestelde locaties in de participatietool openbaar in te zien door alle inwoners?
Hoe is de inlogprocedure voor inwoners?
Hoe worden reactiemogelijkheden beperkt tot bijvoorbeeld een aantal straten of een wijk?
Hoe gaan we inrichten dat de reacties bij de gemeente komen en dat de gemeente al dan niet kan reageren?
Hoe voorkomen we bezwaren van inwoners, omdat een laadpaal niet op 'hun eigen' parkeervak wordt geplaatst?
Welke punten worden in de kaarten ingetekend, forecast voor 1, 2, 3, 4 jaar?
Kunnen de plankaarten worden uitgedraaid zodat ze voor inspraak kunnen worden gebruikt door gemeente (om bv in buurthuis te leggen, voor de mensen die digitaal minder handig zijn)?

CONTRACTERING

Wat-vragen?

Wat wordt bedoeld met contractering?
Moet ik als concessie gemeente een overeenkomst met een CPO opstellen?
Moet ik als open-markt gemeente een overeenkomst met een CPO opstellen?
Waar kan ik inzien welke contractafspraken er tussen concessiehouder en gemeenten zijn vastgelegd?
Wie is de contactpersoon voor de gemeenten voor vragen /problemen m.b.t de concessieovereenkomst?
Op welke wijze worden gemeenten betrokken bij de uitvoering van de concessieovereenkomst?

Wanneer-vragen?

Wanneer moet ik een nieuwe overeenkomst afsluiten bij deelname aan een provinciale concessie?
Wanneer moet ik een nieuwe overeenkomst afsluiten als er geen sprake is van deelname aan een provinciale concessie?
Wanneer neem ik contact op met contract management en niet concessiehouder?

Hoe-vragen?

Hoe stel ik als open markt gemeente een overeenkomst met een CPO op?
Hoe stel ik als concessie gemeente een overeenkomst op met een CPO voor die laadpalen die buiten de concessie vallen? Bijvoorbeeld laadpleinen/snelladers?
Wat doe ik als een CPO zich niet aan de contractafspraken houdt?
Op welke wijze worden gemeenten betrokken bij de uitvoering van de concessieovereenkomst?
Hoe gaan we om met de marktselectie en contractvorm voor de realisatie van snelladers?

VERKEERSBESLUITEN

Wat-vragen?

Welke soorten verkeersbesluiten zijn er en wanneer gebruik ik welk verkeersbesluit?
Waar moet het verkeersbesluit worden gepubliceerd?
Wat is de bezwaartermijn?

Wanneer-vragen?

Is er altijd een verkeersbesluit nodig?
Op welk moment neem ik een verzamelverkeersbesluit?
Wanneer neem ik een individueel verkeersbesluit?
Hoe lang van te voren mag je een verkeersbesluit nemen?
Hoe lang is een verkeersbesluit geldig?

Hoe-vragen?

Hoe neem ik een collectief Verkeersbesluit of een Verzamelverkeersbesluit?
Hoe ga ik om met een bezwaar op een individueel verkeersbesluit?
Hoe ga ik om met een bezwaar op een verzamel verkeersbesluit?
Wat kun je in een verkeersbesluit opnemen en hoe kun je een verkeersbesluit opstellen (zijn er voorbeelden?)

MONITORING

Wat-vragen?

Wat wil ik periodiek monitoren en waarom?
Wat betekent dit voor prognose?
Wat betekent dit voor plankaarten?
Wat betekent dit voor keuze proactieve palen voor volgende jaren?
Kunnen we als gemeente een jaarlijks evaluatiemoment houden met de concessiehouder, eventueel in aanwezigheid van een contractmanager?
Wanneer hebben monitoringsuitkomsten invloed om mijn visie en plaatsingsbeleid?

Wanneer-vragen?

Hoe vaak zou ik de voortgang van de uitvoering moeten monitoren?

Hoe-vragen?

Hoe kom ik aan de benodigde gegevens voor mijn jaarlijkse monitoring?
Hoe kun je gebruiksgegevens van Laadpalen raadplegen?

BELEID SPECIFIEKE ONDERWERPEN

Wat-vragen?

Wat zijn beleid specifieke maatregelen die ik als gemeente kan nemen (en heb opgenomen in mijn visie en beleid)?
Waarom zou ik dit soort maatregelen nemen?

Wanneer-vragen?

Wanneer zet ik deze maatregelen in?

Hoe-vragen?

Hoe stimuleer ik het semipubliek maken van private palen?
Hoe ondersteun in VVE's bij de uitrol van laadinfrastructuur?
Hoe organiseer ik collectieve Inkoop van private laadinfra?
Hoe stimuleer ik deel-auto's?

INTERNE ORGANISATIE

Wat-vragen?

Wat moet ik binnen mijn gemeente organiseren
Welke afdelingen zijn betrokken en moeten capaciteit beschikbaar stellen
Wat betekent de capaciteitsbehoefte voor de begroting van volgend jaar?

Wanneer-vragen?

Wanneer bepaal ik hoe mijn interne organisatie eruit moet zien?

Hoe-vragen?

Hoe bepaal ik de benodigde capaciteit en waar hangt dat vanaf?

INNOVATIES

Wat-vragen?

Wanneer-vragen?

Hoe-vragen?

Prognose

Wat-vragen?

Wat wordt onder een prognose verstaan?

Onder een prognose wordt de voorspelde behoefte aan laadinfrastructuur verstaan, uitgesplitst per jaar en op het detailniveau van buurt.

Referentie: Bekende prognoses zijn de Outlooks van Elaad (deels op jaarbasis) tot en met 2035 op het niveau van CBS buurt. De Outlooks van Elaad bevatten prognoses voor laadinfrastructuur voor personenvervoer en snelladers voor personenvervoer.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Welke typen prognose worden onderscheiden?

Prognoses worden onderscheiden op type laadinfra (publiek, semipubliek en privaat) maar ook op soort laadpunt (regulier, snel, of laadplein). En natuurlijk is de gebruikersgroep waarvoor de prognose wordt opgesteld bepalend.

Referentie: De [Elaad Outlooks - versie 2021](#) bevatten onder andere prognoses voor personenvervoer en bestelbussen voor zowel publieke als private laadpunten. Daarnaast is de verwachte vraag naar snelladers bekend voor deze zelfde gebruikersgroepen.

Voor Logistiek zijn prognoses voor bedrijventerreinen in Q2 van 2022 opgesteld.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Hoe komen prognosecijfers tot stand?

In prognosemodellen worden de volgende factoren meegenomen om tot een zo goed mogelijke voorspelling van de laadbehoefte te komen:

- sociaalgeografische factoren, waaronder inwoner aantal, inkomensniveau, etc.
- geografische factoren, waaronder het type woningen en daarmee het aantal eigen opritten en de mogelijkheid tot privaat laden,
- verkeerstechnische data (hoeveelheid reisbewegingen en ritlengtes)
- aanwezigheid POI's (Points of Interest), zoals sportgelegenheden, zwembaden, bioscopen en musea

Voorbeeld: De Elaad Outlooks die we gebruiken zijn onder andere op basis van deze databronnen opgesteld. Wij gebruiken deze Elaad Outlooks in de VOLT applicatie van RoyalHaskoningDHV.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Wat wordt onder het opstellen van een nieuwe prognose verstaan?

Een nieuwe prognose kan zowel een niet bestaande prognose zijn voor een nieuwe doelgroep of ander soort laadpunt als een update/vernieuwing van een bestaande prognose met nieuwe cijfers.

Met het opstellen wordt bedoeld het beschikbaar stellen van deze prognosecijfers voor de gemeente (op een kaart) zodanig dat deze de basis zijn voor onder meer het opstellen van plankaarten. Het kan zijn dat prognosecijfers landelijk al wel beschikbaar zijn - Elaad Outlooks - maar nog niet beschikbaar of afgestemd op de specifieke situatie van de gemeente. Het kan ook zijn dat deze prognoses überhaupt nog opgesteld moeten worden.

Voorbeeld: Voor Logistiek zijn afgelopen jaar voor het eerst prognoses opgesteld op bedrijventerrein niveau.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Welke gebruikersgroepen, typen laadinfra en soort laadpalen zijn inzichtelijk op de prognosekaart?

Prognosekaarten geven grafisch weer waar de verwachte behoefte aan laadinfrastructuur zich bevindt. In de eerste versie van de prognosekaarten die we gebruiken in VOLT wordt de behoefte aan reguliere, publieke laadinfrastructuur voor personenvervoer inzichtelijk gemaakt. Dit is ook in lijn met de scope van concessie reguliere laadinfrastructuur die per 1 juli 2022 is ingegaan. Op de kaarten wordt ook reeds inzichtelijk gemaakt waar de verwachte behoefte aan snelladers zich de komende jaren gaat voordoen.

Terug naar [Leeswijzer](#)

In hoeverre wordt op de prognosekaarten rekening gehouden kansrijke locaties voor laadpleinen?

De prognosekaarten die RoyalHaskoningDHV oplevert bevatten ook de reguliere laadpalen die voorzien zijn op openbare parkeerpleinen. Echter, pas in het in het traject voor het opstellen van de Plankaarten zal RoyalHaskoningDHV samen met de gemeente kijken naar geschikte locaties voor laadpleinen en de wens om laadpleinen te realiseren meenemen in het uitwerken van de Plankaarten. Dit kunnen clusters van enkele laadpalen zijn die binnen de scope van de concessie publieke laadpalen vallen. Als de gemeente grotere pleinen met een zwaardere aansluiting wenst, dan worden die ook op de plankaart ingetekend. In geval van deelname aan de concessie betekent dit dat de realisatie iets anders zal verlopen. Zie daarvoor de concessievoorwaarden.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Zijn over 5 á 10 jaar prognose (en plankaarten) nog wel werkbaar als het aantal laadpalen wellicht te groot is om het op parkeervakniveau te regelen?

Het zal zeker uitdagender worden om het overzicht te bewaren in plankaarten als het aantal laadpalen alleen maar verder toeneemt. Aan de andere kant, laadpalen worden in praktijk ook op parkeervak niveau gerealiseerd. De prognose en vooral plankaarten zijn de plek waar deze informatie samenkomt en waar je als gemeente het overzicht bewaart.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Wat houdt validatie van een prognose in en hoe doe ik dat?

Validatie van nieuwe prognose houdt onder meer in:

- Nagaan of toegevoegde nieuwe prognose aannemelijk is voor de gemeente of dat dit aanpassing behoeft. Worden alle gemeente specifieke ontwikkelingen wel meegenomen.

Voorbeeld: controleer of de laatste nieuwbouw ontwikkelingen binnen de gemeente wel in de prognose zijn verwerkt. Dat kan op woonwijken slaan, maar bijvoorbeeld ook op bedrijventerreinen

- Bepalen wat de impact is van een nieuwe prognose en kan ik dat verklaren:

Voorbeeld: hoe groot is het verschil en waar zitten de verschillen tussen de nieuwste versie van de prognose voor reguliere laadpalen, bijvoorbeeld de Outlooks 2021 versus die van 2019? En straks die van 2023 versus die van 2021.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Welke informatie is er beschikbaar voor gemeenten om met snelladen aan de slag te gaan?

Vanuit de GO-RAL is er een Aanpak Binnenstedelijk Snelladen ontwikkeld waarmee gemeenten heel hands-on geholpen worden om met snelladen aan de slag te gaan. Deze aanpak, met daarin concrete producten en referenties naar andere landelijke documenten, studies, afwegingskaders etc. is te vinden in de besloten groep van de NAL-Oost site via deze [link](#).

—

Terug naar [Leeswijzer](#)

Zijn er prognoses voor snelladen beschikbaar?

De Elaad Outlooks bevatten prognoses voor snelladers voor personenvervoer. De prognoses voor snelladers zijn zichtbaar in de Plankaarten. Specifieke snellaadprognoses voor bijvoorbeeld doelgroepenvervoer, taxi's en bestelbussen voor stadslogistiek zijn niet centraal voor handen. Middels een rekentool in de Aanpak Binnenstedelijk snelladen is er op basis van gesprekken met partijen en gegevens over het wagenpark, gereden kilometers, stopplaatsen etc. gecombineerd met zero-emissie ambities en regelgeving wel inschattingen van het benodigd aantal snelladers te maken.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Wanneer-vragen?

Wanneer is het nodig een nieuwe prognose(kaart) op te stellen?

In de volgende gevallen kan het wenselijk zijn om nieuwe prognoses op te stellen:

- Wanneer er (landelijke) ontwikkelingen zijn met een impact op laadinfrastructuur die daartoe aanleiding geven. Meestal worden hiervoor dan ook nieuwe landelijke prognoses gemaakt waar gebruik van kan worden gemaakt.
Voorbeeld: de elektrificatie van de voertuigen van een bepaalde gebruikersgroep is erg in opkomst of een ander soort laadoplossing neemt een vaart waardoor het opstellen van een prognose voor bijhorende (publieke) laadinfrastructuur relevant is.
- Mogelijk komt er uit de jaarlijkse monitoring van de plankaarten en gerealiseerde laadinfrastructuur informatie die aanleiding geeft tot het (laten) opstellen van nieuwe prognoses.
Voorbeeld: als realisatie van semi-publieke laadinfrastructuur opvalt kan het opstellen van een prognose hiervoor zinvol zijn, ook om te zien wat de impact gaat zijn op publieke laadinfrastructuur
- Het kan ook zo zijn dat de aangepaste laadvisie van de gemeente een behoefte creëert om een nieuwe prognose op te laten stellen.
Voorbeeld: als er nieuwe gebruikersgroepen zoals doelgroepen vervoer of taxi's aan de scope van de laadvisie zijn toegevoegd kan het opstellen van een prognose hiervoor zinvol zijn.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Prognoses veranderen jaarlijks, wanneer pas ik mijn beleid daarop aan?

Het afstemmen van prognoses op de visie zal een wisselwerking zijn: zodra een gemeente bijvoorbeeld een nieuwe gebruikersgroep opneemt in de laadvisie, zal een prognose opgesteld of achterhaald moeten worden om een beeld te krijgen van de laadbehoefte van deze groep. Anderzijds kunnen nieuwe prognoses (van Elaad) aanleiding geven voor het aanscherpen van de laadvisie en het plaatsingsbeleid.

Voorbeeld: Een noodzakelijke update van de laadvisie kan door een sterke toename van elektrische bestelbussen komen die meer en meer in de wijken geladen gaan worden. Je zult je als gemeente uit moeten spreken (visie en beleid) over hoe je hiermee om wilt gaan: 'gewoon' laden op publieke palen, speciale parkeervakken, aparte laadpleinen voor aanleggen, stimulering werkgevers om privaat te laden, etc.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Hoe-vragen?

Hoe stel ik een nieuwe prognose op?

Voor gemeenten in NAL-regio Oost wordt het opstellen van prognose- en plankaarten centraal aangestuurd en dit is uitbesteed aan RoyalHaskoningDHV die dit samen met gemeenten oppakt. Er wordt gebruik gemaakt van een centrale applicatie hiervoor genaamd VOLT. Er is een grote kans dat in het geval van nieuwe prognoses of een update van bestaande prognoses dit wederom centraal aangepakt wordt. Hierover zullen gemeenten via de gebruikelijke communicatieroutes met de GO-RAL geïnformeerd worden.

Voor mogelijke individuele prognose behoeftes van een gemeente is het ook zaak om met de GO-RAL contactpersoon te schakelen om te zien hoe en door wie dit het beste kan worden opgepakt.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Hoe pakken we de prognose aan in regionaal verband?

Door de regionale aanpak die we gekozen hebben voor de prognose (en plankaarten) voor reguliere laadpalen voor personenvervoer ligt het voor de hand om bij elke update of nieuwe prognose eerst na te gaan wat de regionale plannen zijn. Die zijn echter op dit moment nog niet bekend. Zie ook onder 'Hoe stel ik een prognose op'.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Hoe verwerk ik de door mijn gemeente gekozen gebruikersgroepen in de prognosecijfers?

Technisch gezien betekent dit dat prognosecijfers voor nieuwe gebruikersgroepen moeten worden ingelezen in de VOLT applicatie. Zie onder 'Hoe stel ik een prognose op?' hoe hiermee om te gaan.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Hoe communiceer ik over hoe de prognoses zijn opgesteld?

Als het gaat om de vraag wat de basis is voor prognosecijfers, gebruik dan hiervoor het antwoord bij de vraag 'Hoe komen prognosecijfers tot stand?'. Het is goed te melden dat bij het opstellen van de prognosekaarten per gemeente er altijd sprake zal zijn van een interactie met en validatie door de gemeente zelf. Hiermee wordt er voor gezorgd dat specifieke lokale ontwikkelingen en situaties ook worden meegenomen.

Terug naar [Leeswijzer](#)

In hoeverre wordt in de prognosekaart het onderscheid tussen proactieve en vraag gestuurde palen gemaakt?

In de concessie wordt ongeveer 30% van de geprognostiseerde palen als proactief aangemerkt. Dit wordt echter pas gedaan op het moment dat deze prognose vertaald is naar een locatie op de plankaart. In de prognosekaart zelf is daarom het onderscheid niet gemaakt en ook niet direct relevant.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Hoe ga je om met de balans tussen regulier en snelladen?

Snelladers vervullen een andere behoefte dan reguliere laders. Het geeft gebruikers de mogelijkheid om in korte tijd bij te laden. Voor sommige gebruikersgroepen waaronder forenzen, taxi's, doelgroepenvervoer en de lichte stadslogistiek kan dit wenselijk zijn.

De balans tussen regulier- en snelladen verschilt per gemeente en regio. Voorheen werd snelladen vanwege de relatief hoge prijzen met name als back-up van het reguliere laadnetwerk gezien. Dit is echter aan het veranderen. In grote steden worden snelladers in toenemende mate met een vergelijkbare kWh-prijs als reguliere laders op kort-parkeerlocaties geplaatst. Denk hierbij aan supermarkten, winkelcentra, tankstations, etc. Wellicht dat snelladers de druk op het reguliere laadnetwerk ook kunnen verlichten. We hebben een Aanpak Binnenstedelijk Snelladen opgesteld waarmee gemeenten aan de hand van een aantal praktische handreikingen (producten) invulling kunnen geven aan het thema snelladen. Hierin is uiteraard ook aandacht voor onderwerp prognose en planning.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Plan & Planning

Wat-vragen?

Wat is een plankaart en wat staat erop?

Een plankaart is een geografische kaart van de gemeente waarop bestaande en nog te realiseren laadinfrastructuur is ingetekend. De Plankaart in VOLT bevat alle bestaande reguliere publieke laadpalen en geschikte locaties voor toekomstige laadpalen. Daarnaast worden bestaande semi-publieke laadpalen en snelladers getoond en de gemeente heeft de mogelijkheid zelf handmatig andere locaties hiervoor aan te wijzen.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Wat is het doel van plankaart?

Het doel van de plankaart voor een gemeente is om inzichtelijk te maken waar laadinfrastructuur voor een bepaalde tijdshorizon (bijvoorbeeld 5 jaar vooruit) zou moeten en kunnen worden gerealiseerd. 'Moeten' omdat de locaties op de kaart een nadere invulling zijn van de verwachte laadbehoefte (vanuit de prognoses). 'Kunnen' omdat bij het opstellen van de kaart rekening is gehouden met diverse criteria, zoals aanwezigheid parkeervakken, ligging laagspanningsnet, boomwortels, gemeente specifieke eisen, etc.

Een plankaart is geen statische tool maar deze zal en moet juist periodiek ge-update worden op basis van ontwikkelingen, zoals de mate waarin geplande palen gerealiseerd zijn of bijvoorbeeld nieuwe prognoses. Hiermee houdt je als gemeente overzicht en regie.

Daarnaast biedt een plankaart de mogelijkheid om te communiceren over de voorgenomen laadlocaties door de kaart bijvoorbeeld te delen met inwoners. De Plankaart bevat zowel publieke laadlocaties als semi-publieke laadlocaties.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Wat houdt validatie van plankaarten in en hoe doe ik dat?

De validatie van de Plankaart houdt in dat de locatievoorstellen voor de te plaatsen publieke laadinfrastructuur gecontroleerd moeten worden. De locatievoorstellen zijn op parkeervakniveau en de gemeente zal deze voorstellen moeten beoordelen. Gemeenten kunnen op basis van lokale kennis een locatie goed- of afkeuren. Indien een locatie afgekeurd wordt dient er een nieuw locatievoorstel toegevoegd te worden.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Wat houdt updaten van plankaarten in?

Op het moment dat de update van plankaart gedreven is door een nieuwe prognose, betekent dit dat de vertaling van deze prognose naar concrete locaties opnieuw zal moeten worden gedaan. Bij hogere prognosecijfers komt dit neer op het bijplaatsen van extra laadpunten, een verschuiving van prognose leidt tot een verschuiving van locaties op de plankaart. Bij lagere prognosecijfers is het een afweging om de locaties te verwijderen of wellicht toch te laten staan voor vraag op de langere termijn.

Wijzigende prognose cijfers kunnen ook het gevolg zijn van de introductie van prognose van een andere doelgroep of type laadpaal. Zo kan een toegenomen prognose voor snelladers een effect hebben op de prognose voor reguliere laadpalen en daarmee het aantal en de locatie van reguliere laadpalen op de plankaart.

Bij wijzigende verkeerssituaties, wijzigingen in functies van parkeervakken dient de plankaart geüpdate te worden naar de laatste situatie.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Ben ik als gemeente verplicht om mijn plankaart te updaten als er een update beschikbaar is vanuit RoyalHaskoningDHV? Wat zijn de consequenties van wel/niet updaten?

Er zal niet zomaar een update van de prognose noch een update van de plankaart vanuit RoyalHaskoningDHV komen. Het kan wel zijn dat prognoses centraal – vanuit NAL-regio Oost – worden geupdate waardoor een update van de plankaart nodig is. Gemeenten zullen op zo'n moment tijdig worden geïnformeerd over de nemen acties. Uitgangspunt blijft wel dat iedere gemeente eigenaar is van haar plankaart en de regie heeft over de wijzigingen daarop. De huidige planning is dat we eind 2023 nieuwe ElaadNL Outlooks krijgen en dat we de plankaarten daarmee gaan updaten.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Wat zijn overwegingen om de plankaart vast te laten stellen (door het college of de raad)?

Een overweging kan zijn om hier een soort van definitieve status aan te geven waarmee gestart wordt. Het probleem hiermee is onmiddellijk dat een plankaart niet definitief (statisch) maar juist dynamisch is. Het laten vaststellen van de plankaart door college of raad zou dan in kunnen houden dat bij wijzigingen van de plankaart deze terug naar het college moet. Dat klinkt niet wenselijk.

Een mogelijkheid zou nog kunnen zijn om in de beleidsregels op te nemen onder welke voorwaarden wijzigingen aan de plankaarten zonder meer doorgevoerd kunnen worden, zonder terug te gaan naar het college. Het ter informatie aanbieden van de plankaart aan het college is uiteraard altijd een mogelijkheid en wordt ook al door meerdere gemeenten gedaan.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Wat doe je als je geen Plankaart tot je beschikking hebt?

Voorop gesteld zal dit in NAL-regio Oost slechts om enkele gemeenten gaan. Geen plankaart betekent dat je de voorgenomen locaties of op een andere manier gaat vastleggen, of dat je als gemeente niet of maar beperkt planmatig bezig bent met laadinfrastructuur. In het tweede geval zal locatiebepaling en planning van de realisatie van laadpalen voornamelijk door een CPO worden gedaan. Uiteraard kunnen reeds gerealiseerde palen vrij eenvoudig inzichtelijk worden gemaakt maar het is veel lastiger om als gemeente grip te houden en regie te voeren op hoe laadinfrastructuur zich in de gemeente gaat ontwikkelen.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Zitten laadpalen op eigen terrein en in parkeergarages ook in de plankaarten? Hoe wordt daar mee omgegaan?

Deze zitten niet of niet nauwkeurig in de plankaarten. We lezen bestaande semi-publieke en private laadpalen vanuit ecomovement wel in, maar we weten dat deze gegevens weinig betrouwbaar zijn.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Waar plaatsen wij precies de proactieve laadpalen?

Zie antwoord hieronder. Het is aan de gemeente zelf om uit de set aan palen op de plankaart de proactieve palen te selecteren.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Waar kiezen we de proactieve en palen op verzoek van gemeente?

Momenteel worden eerst de locaties van de plankaart gevalideerd door u als gemeente. In tweede instantie dient uit deze goedgekeurde locaties een aantal proactieve palen te worden gekozen. De aantallen per gemeente en het moment waarop worden tussen Vattenfall en gemeenten afgestemd. Voor palen op verzoek

van gemeente geldt een apart aanvraag proces waarbij de gemeente het verzoek hiervoor indient bij Vattenfall. Uiteraard dienen deze locaties op de plankaart te worden goedgekeurd.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Loopafstand: in bijvoorbeeld oude binnensteden is 250m loopafstand niet haalbaar. Is er de mogelijkheid om in bepaalde gebieden de maximale loopafstand los te laten?

Ja, gemeenten kunnen aangeven waar dat aan de orde is. Bij het opstellen van de plankaarten houden we daarmee rekening. De concessiehouder is gebonden aan de plankaart, dus er wordt niets geplaatst als er geen potentiële goedgekeurde locatie ingetekend is.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Houden we in de plankaarten rekening met welke grond van de gemeente is?

We plaatsen alleen potentiële palen in gebied waarvan de kadaster kaart aangeeft dat het gemeentegrond is.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Hoe gaan we om met nieuwbouwwijken die nog niet op de kaart staan?

Voor deelnemers aan de Vattenfall concessie is er een apart proces opgesteld door Vattenfall over hoe om te gaan met nieuwbouwwijken. Vanuit een plankaarten optiek dien je een aantal potentiële locaties op de kaart te prikken, ter hoogte van de plaats waar de nieuwbouw zal worden gerealiseerd.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Hoeveel laadpalen kunnen er maximaal bij elkaar staan in een laadplein?

Dat is niet zomaar te zeggen omdat het afhangt van de zwaarte van aansluitingen. Bovendien kun je clusters van palen met individuele aansluiting bij elkaar plaatsen en op die manier ook een 'laadplein' creëren.

Binnen de concessie is afgesproken dat de exclusiviteit vervalt bij aansluitingen boven de 3 x 35A. Realistisch gezien kun je daarop maximaal 3 palen aansluiten. Meer palen op zwaardere aansluitingen kunnen ook gerealiseerd. Zie daarvoor het [Beschrijvend document concessie](#) voor wat betreft de rol van de concessiehouder in deze.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Waarom kun je met clustering van palen een kleinere netaansluiting hebben?

Eén laadpaal heeft één netaansluiting, maar als er meerdere palen naast elkaar staan kun je die samen op één netaansluiting aansluiten, en met behulp van Smart Charging het beschikbare vermogen optimaal over de verschillende laadpalen verdelen. Twee of drie gebundelde laadpalen hebben dus maar één netaansluiting nodig, terwijl meerder losse palen allemaal een eigen netaansluiting hebben.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Hoe zit het met prognoses in wijken met veel eigen opritten waar geen of weinig publieke laadpalen nodig zijn?

De prognose houdt rekening met al dit soort variabelen: de prognose voor een wijk met veel eigen opritten is (veel) lager dan een wijk met weinig eigen opritten.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Kan de keuze voor verdichting vs laadplein uitbreiding per wijk worden gemaakt?

Nee, op dit moment niet. Als u daarin onderscheid wilt maken, kunt u dat het beste zelf doen in de review van de punten in de plankaart.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Wordt in de prognose het gebruik van de huidige laadpalen meegenomen?

Nee, alleen de aanwezigheid ervan.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Zijn de prognoses inclusief of exclusief de bestaande laadpalen?

De prognoses zijn inclusief de huidig aanwezige palen. Dus als een gebied een prognose heeft van 50 palen, en er staan er nu 10, moeten er dus 40 bijgeplaatst worden.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Is de afstand rondom laadpalen hemelsbreed of loopafstand?

We beschouwen een netwerk als dekkend, als er binnen 250m loopafstand een laadpaal te bereiken is. Omdat loopafstand voor ons moeilijk te modelleren is, versimpelen we dit tot 200m hemelsbreed. Bij een hemelsbrede afstand van max 200m, is de loopafstand zelden langer dan 250m.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Hoe kan het dat er in de kaart minder locaties voorgesteld zijn dan de prognose?

Het algoritme heeft dan dus geen geschikte locaties gevonden. Dat is vaak in het buitengebied. Als je zelf voorstellen hebt waar wel geschikte locaties zijn, voeg die dan in de kaart in, maar houd wel in het achterhoofd dat er een verwachte vraag moet zijn.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Kan elke locatie die door RoyalHaskoningDHV aangemaakt is, later gemerkt worden als proactief?

Ja, want het algoritme baseert de locaties op verwachte vraag, dus hier is een verwachte vraag aanwezig

Terug naar [Leeswijzer](#)

Hoe kan ik nagaan of een door de gemeente aangemaakte paal ook een verwachte vraag kent?

Die analyse wordt uitgevoerd.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Kunnen we locaties aanpassen voor en/of na participatie?

Natuurlijk is het altijd mogelijk om locaties aan te passen naar eigen inzicht als gemeente. Het is dan wel belangrijk om te kijken of je bijvoorbeeld opnieuw participatie wilt opstarten voor de gewijzigde locaties.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Kunnen we locaties doorgeven waarvan we willen dat daar een laadpaal komt?

Locaties waarvan een gemeente graag wil dat er een laadpaal geplaatst gaat worden, kan aangemerkt worden als proactieve locatie. Met de concessiehouder zijn afspraken gemaakt dat locaties op de plankaart die voortkomen vanuit de prognose proactief geplaatst kunnen worden.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Ik wil een laadpaal toevoegen buiten de groene plaatsingsbuffer, omdat ik weet dat daar wel een laadpaal kan staan. Kan dat?

Ja dat kan. Wij hebben de plaatsingsbuffer als uitgangspunt genomen, maar het kan zijn dat u met uw lokale kennis daarnaast nog meer geschikte locaties kent. Maak daar gebruik van, maar zorg dat je zeker weet dat plaatsing ook echt kan (bijvoorbeeld wanneer je meerlengte tot het LS-net bereid bent te betalen).

Terug naar [Leeswijzer](#)

Er is een potentiële laadpaal ingetekend in gebied dat geen openbare parkeerplaats is. Hoe kan dat?

Dat zou in principe niet moeten kunnen omdat we kadasterkaarten als basis gebruiken voor voorgestelde locaties. Als dat toch zo is, dan kan er sprake zijn van een fout in de kadasterkaart of het punt is op een andere manier op de kaart gekomen (handmatig prikt, of in eerste instantie op basis van BGT kaarten) Keur in dit geval de locatie in dat gebied af, en zoek een alternatief dat wel op gemeentelijke grond staat.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Ik zie niet alle bestaande laadpalen in mijn gemeente in de kaart staan?

Wij maken gebruik van de dataset met bestaande laadpalen, afkomstig van Eco-Movement. Regelmatig halen we de data opnieuw op om nieuw geplaatste laadpalen in te laden. Als een paal net geplaatst is kan het even duren voordat deze in de VOLT-applicatie staat. Het kan ook zijn dat de Eco-Movement dataset niet volledig is. Maak in zo'n geval hiervan een melding bij VOLT support. RoyalHaskoningDHV verzamelt dan dit soort onjuistheden en speelt deze door aan Eco-movement

Terug naar [Leeswijzer](#)

Bestaande laadpalen staan niet exact op de goede locatie?

Ook hier zijn we afhankelijk van de aangeleverde data door Eco-Movement. Als punten helemaal niet op de goede plek ingetekend zijn, maak hiervan dan ook een melding bij VOLT support. RoyalHaskoningDHV verzamelt dit soort onjuistheden en speelt deze door aan Eco-movement

Terug naar [Leeswijzer](#)

Als ik een punt gereviewd heb, verandert deze niet van kleur?

Dat klopt. Pas als de key user een definitieve beoordeling gegeven heeft, wordt het punt groen of rood. Tot die tijd blijft hij op 'in review' staan, en blijft hij dus geel.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Wanneer-vragen?

Wanneer stel ik plankaarten op?

Zodra er behoefte ontstaat om inzichtelijk te maken waar en wanneer laadinfra gerealiseerd gaat worden voor een bepaalde gebruikersgroep, dan wel om aan te geven wat geschikte locaties zijn op het moment dat concrete laadvraag zich voordoet. Die behoefte kan bij verschillende stakeholders liggen. Voor publiek reguliere laadinfra zijn het vooral de gemeente zelf, de inwoners en de netbeheerders die hier belang bij hebben. Voor logistieke laadinfra zijn dat juist ook de bedrijven die graag dit inzicht willen hebben. Overigens is het laten opstellen van plankaarten voor publiek reguliere laadpalen verplicht voor die gemeenten die meedoen aan de concessie voor deze laadpalen.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Wanneer is de plankaart zo aangepast dat er een nieuw participatietraject moet plaatsvinden?

Dat is vooral ter beoordeling van de gemeente zelf. Kleine aanpassingen gedurende het jaar als gevolg van aanvragen die niet precies pasten vragen niet om participatie aangezien er een verkeersbesluit op volgt ook. Echt planmatige wijzigingen die leiden tot meerdere verschuivingen op de kaart en bijvoorbeeld het aanwijzen van de proactieve palen voor het volgende jaar kunnen goede argumenten zijn om participatie weer op te starten

Voorbeeld: Je besluit als gemeente om na verloop van tijd een aantal laadpleinen te plaatsen en dit leidt tot verplaatsing of verwijdering van geplande individuele palen op de kaart.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Wanneer update ik plankaarten?

Vraag gedreven:

- Ik kom erachter dat locaties vaker niet meer juist zijn, er is sprake van veel afwijkingen
- De aantallen locaties op de kaart stroken niet met aantallen aanvragen
- Vattenfall vindt binnen een straal van 250 meter van een aanvraag geen geschikte locatie op de plankaart

Aanbod gedreven:

- Er is een nieuwe prognose beschikbaar die vraagt om een update van de plankaart. Concreet: stel dat een nieuwe prognose hoger is, dan zullen er meer locaties op de plankaart bij moeten komen. NB als je verder vooruit kijkt in de tijd zal de prognose al snel hoger zijn.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Hoe vaak update ik plankaarten?

Dit hangt bijvoorbeeld samen met de frequentie waarmee je evalueert hoe goed de gerealiseerde laadinfrastructuur aangesloten heeft op de plankaarten. Ook veranderende wegsituaties kunnen aanleiding zijn voor een herziening van de plankaarten. Daarnaast kan de frequentie waarmee prognoses geupdate worden leidend zijn in de frequentie waarmee de plankaart geupdate dient te worden. Ter indicatie zou voor een kleine of middelgrote gemeente de plankaart jaarlijks gecheckt en geupdate moeten worden. Voor grote gemeenten is het verstandig om dit twee keer per jaar te doen. Dit hangt samen met je monitoringsfrequentie als gemeente.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Hoe-vragen?

Hoe stel ik nieuwe plankaarten op?

Er zijn enkele leveranciers van Plankaarten in Nederland. Deze leveranciers stellen Plankaarten op aan de hand van de laadbehoefte en de lokale informatie van de gemeente over bijvoorbeeld parkeervakken, LS net, Bomenregister, ruimtelijke ontwikkelingen, etc.

De NAL-regio Oost biedt iedere gemeente aan om een Plankaart op te laten stellen, dit wordt gedaan door RoyalHaskoningDHV. De NAL-regio Oost dekt de kosten voor het laten opstellen van de Plankaarten.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Hoe sluiten nieuwe plankaarten aan op het moment dat ik al plankaarten heb?

Bestaande Plankaarten vormen de start / basis voor het (laten) opstellen van nieuwe Plankaarten. Belangrijk is wel om te bepalen of er geen essentiële criteria en situaties gewijzigd zijn die aanleiding geven tot het laten opstellen van een compleet nieuwe Plankaart.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Wie valideert de Plankaart?

Binnen de gemeente wordt dat meestal door meerdere personen uit verschillende afdelingen, zoals verkeer, duurzaamheid en/of openbare ruimte gedaan. Door voldoende aandacht te besteden aan het valideren kan later in het proces tijd worden gewonnen.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Hoe kan je zien voor welke gebruikersgroepen de Plankaart is opgesteld?

Op het moment dat er voor meerdere gebruikersgroepen plankaarten zijn opgesteld zal dat in de omschrijving van de kaarten of kaartlagen in de plankaart voldoende duidelijk staan vermeld.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Hoe worden de lokale realisatiecriteria voor laadpalen (wel/niet clustering, wel/niet mogelijk in het groen etc.) meegenomen in de plankaarten?

Naast de publieke beschikbare databronnen voor het opstellen van een Plankaart gebruikt men lokale data voor het opstellen van de Plankaarten waarin de keuzes in de laadvisie onderdeel zijn. De leverancier van de Plankaarten neemt dit soort keuzes mee in het bepalen van de locatievoorstellen.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Hoe ga ik om met aanpassingen in een plankaart waar een participatietraject op heeft plaatsgevonden?

Aanpassingen naar aanleiding van een participatieproces kunnen door de gemeente zelf worden doorgevoerd op de Plankaart. In overleg met CPO's en netbeheerder kan de gemeente een nieuwe locatie vaststellen.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Hoe kan ik zien op basis van welke aspecten keuzes zijn gemaakt in de plankaart (kaartlagen laagspanningsnet, parkeerdruk etc.)?

Een aantal van die aspecten is zichtbaar in de kaart, zoals de ligging van het laagspanningsnet, de positie van de parkeervakken en de aanwezigheid van huizen met of zonder oprit.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Hoe kan ik het proces van plankkaarten maken en updaten inzichtelijk maken voor inwoners (plankaart openstellen etc.)?

De Plankaart die de NAL-regio Oost beschikbaar stelt, is online beschikbaar te maken voor inwoners om commentaar en feedback op te leveren.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Hoe kan er worden omgegaan met beperkte tijd van medewerkers om elk jaar wijzigende plankkaarten te valideren?

Het ligt niet voor de hand dat plankkaarten jaarlijks gepland gevalideerd moeten worden, omdat niet ieder jaar een nieuwe prognose wordt opgesteld die tot nieuwe plaatsingsvoorstellen leidt. Elke wijziging op de plankaart – bijvoorbeeld door een aanvraag die niet ‘past’ – zal wel even (kort) beoordeeld moeten worden. Ook het toevoegen van plankkaarten voor een nieuwe gebruikersgroep zoals Logistiek kan weer validatie capaciteit vragen. Bedenk wel dat het hebben van een goede plankaart juist in de realisatie van palen weer tijdswinst kan opleveren, om discussie over de locatie meestal dus voorkomen wordt. Dit alles neemt niet weg dat beperkte capaciteit van medewerkers voor laadinfrastructuur in de breedte een topic is en blijft en ook nadrukkelijk aangekaart moet worden in de jaarlijkse begrotingscycli zeker als daar op basis van evaluatie en monitoring extra aanleiding toe is.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Hoe vertaal je een Plankaart naar een uitvoeringsplanning? En met welke horizon?

Plankaarten hebben een zichttermijn van een aantal jaar. In het geval NAL-regio Oost is dat momenteel tot en met 2025. Wanneer precies welke paal gerealiseerd gaat worden is in de meeste gevallen niet duidelijk, omdat het overgrote deel van de laadpalen vraaggestuurd geplaatst wordt. Dat geldt voor zowel open markt als concessie gemeenten. Voor die laatste groep geldt dat de proactieve palen wel aardig volgens een planning worden geplaatst. Dat wil zeggen dat de gemeenten aangeven in welk half jaar de palen gerealiseerd moeten worden en de concessiehouder mag bepalen wanneer binnen dat half jaar ze daadwerkelijk op de planning komen te staan.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Hoe kom je tot een verdeling tussen paal-volgt-auto, proactief, data-gestuurd en palen op aanvraag van de gemeente op je Plankaart?

De plankaart bevat in eerste instantie de mogelijke en geschikte locaties voor laadpalen op basis van de behoefte hiervoor uit de prognose. Als gemeente wijs je jaarlijks uit die locaties een aantal proactieve palen aan en geeft deze in opdracht. Daarbovenop zou je als gemeente op eigen verzoek nog een extra aantal laadpalen kunnen laten plaatsen door deze – tegen extra kosten – in opdracht te geven. Wat er dan overblijft

aan palen wacht op een aanvraag vanuit een inwoner of vanuit een trigger op basis van uit gebruiksdata. Het is daarom op voorhand moeilijk om aan te geven hoe de verhouding tussen deze typen aanvragen eruit ziet.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Hoe wijs ik proactieve palen aan, o.b.v. welke criteria?

Het is aan elke gemeente zelf om dat te bepalen en de vraag is of ieder dezelfde criteria hanteert. Uitgangspunt is dat proactieve palen voor de vraag uit worden geplaatst, dus er moet sprake zijn van een verwachte vraag. In VOLT wordt deze check gedaan bij het aanwijzen van de proactieve palen.

Een criterium voor proactief aanwijzen kan maximale spreiding binnen de gemeente zijn waardoor gelijkmatig van aanwezige laadpalen wordt geprofiteerd en elektrisch rijden wordt gestimuleerd. Bij gemeenten met veel kleine dorpen kan bijvoorbeeld in elke kern minimaal 1 proactieve paal geplaatst worden.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Wie is verantwoordelijk voor het updaten van de Plankaarten?

De gemeente heeft regie over de laadinfrastructuur in de publieke ruimte. De plankaart is de 'tool' om die regie te pakken en te houden. Het is daarom aan de gemeente om ook de updates op de plankaart te doen. Het is aan te bevelen daar minimaal 1 persoon (met back-up) voor aan te wijzen.

Technisch is de VOLT applicatie in beheer bij RoyalsHaskoningDHV, wat wil zeggen dat een aantal technische updates van bijvoorbeeld kaarten met nieuwe straten of Kadaster gegevens door hen wordt verzorgd.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Hoe ga je om met de balans tussen publiek, semipubliek en privaat?

De prognoses die ten grondslag liggen aan de plankaarten voor reguliere laadpalen voor personenvervoer zijn voor de publieke laadinfra. Dat wil zeggen dat daarin al rekening is gehouden met laadbehoefte die wordt afgedekt door private en semi-publieke laadinfrastructuur. De gemeente hoeft zich daarover in die zin niet te bekommeren. Daarbij gelden wel de volgende opmerkingen:

- Het kan voor de gemeente wel waardevol zijn om inzichtelijk te hebben waar semi-publieke laadinfra zich bevindt, bijvoorbeeld in parkeergarages en op parkeerterreinen bij supermarkten. Dit kan immers de keuze voor de locatie van de publieke palen beïnvloeden. Op basis van Eco-movement data hebben we zo goed als mogelijk de semi-publieke laadpalen in beeld in VOLT
- Als de gemeente in haar beleid heeft opgenomen om te stimuleren dat (zakelijke) private laadinfra waar mogelijk wordt opengesteld voor publiek, dan is inzicht in die private laadinfra die semi-publiek wordt ook nodig.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Hoe ga je om met de balans tussen regulier en snelladen?

Iedere gemeente gaat hier anders mee om. Snelladers vervullen een andere behoefte dan reguliere laders, ze geven gebruikers de mogelijkheid om in korte tijd bij te laden. Snellaadpunten kunnen bijvoorbeeld een uitkomst zijn voor forenzen, taxi's, het doelgroepenvervoer en de lichte stadslogistiek. Vanwege de relatief hoge prijzen van snelladen werd het als back-up van het reguliere laadnetwerk gezien. Echter, in grote steden worden snelladers in toenemende mate met een vergelijkbare kWh-prijs als reguliere laders op kort-parkeerlocaties geplaatst (bij supermarkten, sportaccomodaties etc.). In 2022 gaat de GO-RAL met een pilotgroep aan koploper gemeenten aan de slag met binnenstedelijk snelladen en daarmee met deze vraag. Hierbij benutten we de ervaringen en inzichten van andere NAL-regio's.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Hoe ga je om met inplannen laadinfrastructuur in een nieuwbouwwijk?

De prognoses zijn opgesteld op basis van de huidige situatie. Mocht het voorkomen dat er nieuwbouw of grote renovatie / herinrichtingsplannen zijn binnen je gemeente, is het verstandig om de gewenste locaties voor laadpalen zo snel mogelijk in te tekenen in de plankaart wanneer de plannen bekend zijn. Ook voor deze locaties is het mogelijk om proactieve locaties aan te wijzen.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Aanvraag & Realisatie

Wat-vragen?

Welke typen 'aanvragen' onderscheiden we?

We onderscheiden de volgende typen aanvragen:

- **Paal-volgt-auto** vanuit de inwoners, bezoekers of ondernemers,
- aanvragen voor het plaatsen van **proactieve** laadpalen,
- **data-gestuurde** aanvragen voor laadpalen en
- aanvragen van laadpalen **op verzoek van de gemeente**.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Wat is een Verlengde Private Aansluiting (VPA)?

Een VPA is een aansluiting voor het laden van een elektrische auto in de publieke ruimte, maar die aangesloten is op een prive-aansluiting. Er zijn verschillende overwegingen om een VPA wel of niet toe te staan binnen je gemeente. Voor meer informatie verwijzen we naar het document [Privaat laden in de openbare ruimte](#)

Ook bij NKL Nederland is een interessant document beschikbaar over de afwegingen rondom verlengd private aansluitingen: Afwegingskader VPA

Terug naar [Leeswijzer](#)

Welke aanvragen vallen binnen de concessie voor het realiseren van publieke laadinfrastructuur?

Binnen de scope van de concessie valt het realiseren van iedere publieke laadpaal met een 3x25A tot maximaal een 3x35A aansluiting op het elektriciteitsnet. Dit zijn de reguliere publieke laadpalen. Buiten de scope van de concessie zijn onder andere laadpleinen met een aansluiting groter dan 3x35A en snelladers.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Wat zijn de verschillende manieren om een paal-volgt-auto aanvraag af te handelen?

Voor gemeenten die deelnemen aan de concessie: een paal-volgt-auto aanvraag wordt afgehandeld via de Aanvraagportal van de NAL-regio Oost

Voor gemeenten die een Open Markt model hanteren: meestal wordt vanuit de gemeentelijke website verwezen naar de verschillende aanvraagportalen van de CPO's die actief zijn binnen de gemeente. Het kan ook zo zijn dat een gemeente een eigen 'overkoepelend' aanvraagportaal heeft ingericht waarbinnen een aanvraag van een inwoner wordt ontvangen.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Wat zijn de verschillende manieren om aanvraag voor proactieve laadpalen af te handelen?

Binnen de concessie geven gemeenten per concessiejaar aan welke laadpalen als proactief geplaatst dienen te worden. Hiervoor worden goedgekeurde laadpalen op de plankaart als proactief aangemerkt. Proactieve palen worden als 'batch' aangemeld bij de concessiehouder welke ze opneemt in haar planning voor uitrol.

Binnen de Open Markt gemeenten zijn waarschijnlijk geen vaste afspraken gemaakt voor het uitrollen van proactieve palen. Het is aan die gemeenten om afspraken hierover te maken met de CPO's die binnen de gemeenten plaatsen. De gemeente kan hiervoor zelf de gewenste proactieve palen op de plankaart aanwijzen. Het kan ook zo zijn dat de CPO zelf een voorkeur heeft voor het plaatsen van proactieve palen op bepaalde locaties. Hierover gaan partijen dan in gesprek.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Wat zijn de verschillende manieren om aanvraag voor data-gestuurde aanvragen af te handelen?

Voor concessiegemeenten geldt dat er via het Monitoringssysteem een melding komt in geval van gebruik van een laadpaal boven een bepaalde grenswaarde. Hierop doet de concessiehouder een voorstel voor het bijplaatsen van een laadpaal.

In het geval van Open Markt gemeenten zal de gemeente daarover een specifieke afspraak moeten maken met de huidige CPO('s) die in de gemeente actief zijn om signalen te krijgen vanuit de bestaande laadinfrastructuur over het gebruik er van.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Hoe kom je tot dat inzicht?

Via het Monitoringsdashboard hebben gemeenten inzicht in het gebruik van de laadinfrastructuur.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Welke verschillende manieren zijn er om een laadpaal op verzoek van een gemeente aan te vragen?

Voor concessie gemeenten kan het gebeuren dat de wens voor het realiseren van een laadpaal niet voorkomt uit een aanvraag (paal-volgt-auto), niet op basis van het gebruik van laadpalen in de buurt geïnitieerd wordt (data-gestuurd) en ook niet proactief op basis van de plankaart aangevraagd wordt. Mocht een gemeente namelijk de wens hebben op bepaalde locaties laadinfrastructuur te realiseren, dan kan een gemeente tegen een vergoeding aan de concessiehouder een laadpaal aanvragen.

Voorbeeld: het realiseren van een laadpaal op een parkeerplaats bij een ingang naar een natuur- of wandelgebied.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Wie kunnen er een paal-volgt-auto-aanvraag indienen?

Iedere gemeente bepaalt wie er laadpalen in de publieke ruimte kunnen aanvragen, maar in de meeste gevallen zijn dat inwoners, bezoekers, forenzen, ondernemers, aanbieders van deelauto's, en vervoersmaatschappijen. Binnen de concessie zijn daar afspraken over gemaakt en beschreven in het Beschrijvend document. Voor de Vergunningen gemeenten zal dat zijn beschreven in de overeenkomsten.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Wie keurt de aanvraag voor een laadpaal goed en wie geeft daarmee goedkeuring voor de start van de realisatie?

De gemeente is eindverantwoordelijk en geeft vanuit haar regierol altijd goedkeuring voor het realiseren van laadinfrastructuur in de publieke ruimte. De concessiehouder legt via het workflow systeem altijd een voorstel voor een locatie voor aan de gemeente welke op haar beurt goedkeuring moet geven voordat realisatie daadwerkelijk start. In het geval van Open Markt of Vergunningenmodel dient een gemeente de aangevraagde locatie altijd goed te keuren.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Welke rol heb je als gemeente in de verschillende typen aanvragen?

Voor alle typen aanvragen zul je als gemeente eerst locaties moeten aanwijzen en goedkeuren op de plankaart in VOLT. Vervolgens is je rol per type als volgt (concessie-gemeenten):

- paal-volgt-auto: goedkeuren van voorstel vanuit Vattenfall, stap 2 in Workflow
- proactief: eerst proactieve locaties aanwijzen in VOLT, daarna formeel nog goedkeuring geven op voorstel vanuit Vattenfall, stap 2 in Workflow
- paal op verzoek gemeente: expliciet aanvraag tot realisatie indienen bij Vattenfall
- data-gestuurd: goedkeuren van voorstel vanuit Vattenfall, stap 2 in Workflow

In een open markt situatie heeft dient de gemeente de paal-volgt-auto locatie altijd goed te keuren. Voor de overige typen aanvragen zullen aparte afspraken met de CPO gemaakt moeten worden. Dit bepaalt ook de rol van de gemeente, maar een goedkeuring op locatie voor start realisatie ligt immer voor de hand.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Welke rol heeft de CPO in de aanvraag en wat toetst deze?

De concessiehouder toetst de aanvraag aan de afspraken die zij gemaakt in de concessie en of daarmee de aanvraag voldoet aan de concessievoorwaarden en daarnaast toetst de concessiehouder de mate waarin de aanvraag te realiseren is. Mocht dit tot problemen of vragen leiden, dan zal zij dit doorgeven en voorleggen aan de gemeente.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Hoe-vragen?

Hoe vraagt men een laadpaal aan?

Voor de concessie deelnemers geldt dat aanvragen voor palen gedaan worden via het Aanvraagportaal dat voor en door NAL-regio Oost is ontwikkeld.

Voor Open Markt gemeenten worden aanvragen gedaan in het portal van de CPO of in een centraal aanvraagportaal voor de betreffende gemeente.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Hoe kun je het aanvraagproces als gemeente volgen?

Het is mogelijk voor iedere gemeente gebruik te maken van de Aanvraagportal die door de NAL-regio Oost is opgeleverd. De gemeente kan het aanvraagproces in de Aanvraagportal afhandelen en monitoren.

Voor Open Markt gemeenten geldt dat dit afhankelijk is van de afspraken met de individuele CPO's en mogelijk de portals die zij zelf gebruiken.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Hoe ga ik om met aanvragen voor deelauto's?

Hoe om te gaan met aanvragen voor laadpalen voor deelauto's is vastgelegd in de laadvisie en plaatsingsbeleid en ook hiervoor zijn in de concessie voorwaarden voor opgenomen.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Hoe ga ik om met verzoeken voor een verlengd private aansluiting (VPA)?

Dit is aan iedere gemeente zelf om daar de afweging in te maken. Het hangt ook af van wat hierover in de laadvisie danwel het plaatsingsbeleid is vermeld. In ieder geval kan verwezen worden naar [Privaat laden in de Openbare ruimte](#) voor meer achtergrond informatie hierover

Terug naar [Leeswijzer](#)

Hoe ga ik om met een aanvraag voor gehandicapten laadpalen? Kan de gehandicapte een laadpaal aanvragen bij de woning?

De details hierover staan vermeld in het beschrijvend document van de concessie: [Beschrijvend document concessie](#) Het antwoord is ja, maar in concessieverband zijn er een paar aanvullingen van toepassing op een reguliere paal-volgt-auto aanvraag

In geval van een Open Markt model zal met de CPO's afgestemd moeten worden hoe hiermee wordt omgegaan. Ook daar zal het antwoord ja zijn, maar gelden mogelijk ook aanvullingen ten aanzien van het parkeervak voor het 2^e laadpunt.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Hoe valideer ik een aanvraag voor een laadpaal die niet op de Plankaart staat?

Voor concessiedeelnemers gelden de stappen zoals opgenomen in de [Workflow voor het proces van realisatie](#). De eerste check zal zijn of er wel een paal in de buurt gepland staat (binnen 250 meter). Zo niet, dan wordt een laadpaal van verderop verplaatst naar de aanvraag locatie.

In geval van Open Markt geldt dat je als gemeente locaties goedkeurt. Voor een aanvraag dit niet op de kaart staat geldt dus dat je dat op het moment van aanvraag doet.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Hoe regel je verplaatsing van een paal? Welk proces?

Voor gemeenten die deelnemen aan de concessie wordt hiervoor verwezen naar het [Beschrijvend document concessie](#)

Voor Open Markt gemeenten zijn hiervoor in de overeenkomst tussen gemeente en CPO afspraken gemaakt.

Voor beide situaties geldt dat dit altijd in wederzijdse afstemming gaat en dat de initiatiefnemer van de verplaatsing opdraait voor de kosten.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Hoe omgaan met een situatie dat inname openbare grond nodig is/weg is opgebroken zodat de laadpaal tijdelijk niet kan worden gebruikt? Is daar een vergoedingsregeling voor aan de CPO?

Binnen de concessie is geen sprake van een vergoedingsregeling. Wel wordt de periode van niet toegankelijk zijn zo kort als mogelijk gehouden.

In een Open Markt situatie hangt dit weer af van de afspraken met de CPO zoals vastgelegd in de overeenkomst. Een voorbeeld is dat binnen 30 dagen er geen vergoeding wordt gegeven. Als het langer duurt wel.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Realisatie-vragen?

Hoe wordt bepaald welke aansluiting de laadpaal krijgt?

In het geval van de concessie voor reguliere palen geldt dat de concessiehouder vrij is om te kiezen voor een 3x25A danwel een 3x35A aansluiting

In het geval van Open Markt wordt dit meestal ook vrijgelaten. Het voordeel van een zwaardere aansluiting (3x35A) is dat er makkelijk meerdere palen aangesloten kunnen worden die nog een acceptabel vermogen afgeven bij parallel laden. Een CPO met alleen maar 'sloome' palen prijs zichzelf uit de markt.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Wat zijn de kosten voor het realiseren van een laadpaal?

Concessie: aan het realiseren van reguliere publieke laadinfrastructuur zijn geen kosten verbonden zolang het gaat om het laadpalen waar een behoefte aan ten grondslag ligt (paal-volgt-auto, proactieve plaatsing en datagestuurde laadpalen).

Open Markt: ook hier zijn normaal geen kosten verbonden aan plaatsen van palen. Uitzondering hierop zouden ook palen op verzoek van de gemeente kunnen zijn, mits de CPO aangeeft dat deze palen niet rendabel of interessant zijn.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Heeft de gemeente invloed op het uiterlijk van een laadpaal?

Wanneer je meedoet aan de concessie ben je gebonden aan de verschijningsvorm(en) van laadpalen die daar geboden worden. In het geval van een Open Markt situatie hangt dit af van de afspraken die gemaakt zijn met de CPO's die de gemeente plaatsen ten aanzien van het uiterlijk van de palen. Het is wel gebruikelijk hiervoor iets op te nemen.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Kunnen er gemeente-specifieke uitingen op een laadpaal terecht komen?

In het programma van eisen staat hierover dat bestickering in overleg met de concessiehouder kan plaatsvinden. In een Open Markt situatie zal dit met de CPO afgestemd moeten.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Op welke wijze worden de tarieven op het laadpunt bepaald?

In de concessie is het laadtarief een uitkomst geworden van de aanbestedingsprocedure en de selectie van de nieuwe concessiehouder. In het geval van Open Markt wordt meestal geen prijs vastgelegd maar wordt marktconformiteit gevraagd. In het geval van meerdere aanbieders in een gemeente zal een te hoge prijs nooit gunstig werken voor 1 van de aanbieders.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Op welke wijze worden de tarieven op het laadpunt inzichtelijk gemaakt?

Concessie: de concessiehouder moet voldoen aan de wettelijke eisen ten aanzien van prijstransparantie zoals vastgesteld door de ACM. Daarnaast dient de laadprijs op de laadpalen vermeld te worden.

Open Markt: dit hangt af van de afspraken die met de CPO's die in de gemeente mogen plaatsen zijn gemaakt. Vaak is een van eisen aan de CPO dat deze op de laadpaal zichtbaar moeten zijn.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Welke kwaliteitscontrole vindt er plaats tijdens de realisatie van een laadpaal? En op welke manier krijg je als gemeente daar terugkoppeling over?

De kwaliteit van de dienstverlening van de concessiehouder wordt vastgelegd in de overeenkomsten en concessieafspraken. Daarin staat onder meer dat aan wet- en regelgeving en geldende normeringen moet worden voldaan. Als gemeente krijg je niet specifiek terugkoppeling over kwaliteitscontrole tijdens realisatie. Wel wordt er voor elke gerealiseerde paal het zogenaamde Site Acceptance Test (SAT) document geupload in het realisatie portaal.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Hoe wordt de realisatie van een laadpaal op de plankaart verwerkt?

De status van een laadpaal wordt automatisch in de plankaart geupdate middels een koppeling met het aanvraagportaal. Voor de gerealiseerde laadpalen is een koppeling met Eco-movement actief waardoor gerealiseerde palen periodiek op de plankaarten verschijnen. Meer precies: een gerealiseerde paal verdwijnt na verloop van tijd van de kaart en via Eco-movement komt er een 'bestaande' paal voor terug. Zodoende komen geplaatste palen niet twee keer op de plankaart te staan..

Terug naar [Leeswijzer](#)

Wat regelt de concessiehouder/CPO vooraf aan realisatie?

De concessiehouder regelt het eerste contact met de e-rijder, zij toetst de aanvraag op de concessievoorwaarden, vragen de gemeente om goedkeuring van de aanvraag en het nemen van het Verkeersbesluit, vragen de op het net bij de netbeheerder aan en geven de opdracht aan de aannemer om de laadpaal te realiseren.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Participatie

Wat-vragen?

Wat is het verschil tussen Participatie en Inspraak?

Participatie: actief betrekken van inwoners bij het opstellen van de plankaarten. De mate van betrekken wordt weergegeven in de participatieladder (informereren, raadplegen, adviseren, co-producen en meebeslissen).

Wanneer we het over participatie in het plankaartentrajec hebben, zou het publiceren van verkeersbesluiten als **informereren** gezien kunnen worden. De tooling die we gebruiken om meningen en opmerkingen van inwoners op te halen zit tussen **raadplegen** en **adviseren** in.

Inspraak: gelegenheid voor inwoners om hun mening te laten horen en invloed te hebben op de plankaart en de voorgenomen locaties. In praktijk komt dit erg overeen met hoe de meeste gemeenten participatie gaan inrichten.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Wat wil je als gemeente met participatie bereiken?

Als gemeente wil je graag een zo goed mogelijk passende laadinfrastructuur voor je inwoners. Het is daarom belangrijk om draagvlak te creëren onder je inwoners voor de voorgestelde locatie, om suggesties te ontvangen voor de locaties en het aantal bezwaren op de voorgestelde locaties te minimaliseren

Terug naar [Leeswijzer](#)

Wat zijn overwegingen om wel of niet aan participatie te doen bij de plankaart?

Creëren van draagvlak en het deels afvangen van bezwaren bij publicatie van verkeersbesluiten. Bovendien hebben inwoners soms goede suggesties die plankaarten beter maken.

Participatie overslaan bespoedigt – op korte termijn tenminste – het proces van opstellen van plankaarten.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Wat zijn de (juridische) voordelen/nadelen van een Openbare Voorbereidingsprocedure? [beschrijving volgt nog]

Terug naar [Leeswijzer](#)

Wanneer-vragen?

Hoe beoordeel je wanneer participatie nodig is, hoe vaak doe je dit wat is de aanleiding?

Deels zal dit afhangen van wat gebruikelijk is binnen de gemeente of wat het college hierover als ambitie heeft uitgesproken. Als het goed is is hierover dan ook in de laadvisie een uitspraak over gedaan.

Als je participatie overweegt ligt het voor de hand dit te doen bij het opstellen van de plankaarten. Bij significante wijzigingen aan de plankaarten zou je dit kunnen herhalen. Een andere suggestie is om participatie jaarlijks te herhalen voor het nieuwe aantal aan te wijzen proactieve palen.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Wat kan de scope zijn van de participatie (welk soort laadinfra en type aanvragen)?

- alle voorgenomen publieke laadlocaties, dus hetzij proactief danwel vraaggestuurd ingevuld gaan worden (paal-volgt-auto, data-gestuurd of op verzoek van gemeente)
- proactieve plaatsing: communicatie per (of mee laten denken over) 'batch' aan proactieve palen, gerelateerd aan periodieke selectie van proactieve palen en mogelijk in gang zetten van verzamelverkeersbesluit, kan ruim voor plaatsing eerste palen
- alle voorgenomen snellaadlocaties

Terug naar [Leeswijzer](#)

Hoe-vragen?

Hoe geef ik invulling aan participatie, welke instrumenten heb ik ter beschikking?

- staatscourant voor het publiceren van verkeersbesluiten
- lokale kranten met daarin locatie van 1 of meerdere laadpalen
- bewonersbrieven waarin gericht de plaatsing wordt aangekondigd
- social media of speciale project website
- plankaarten en inspraakplatform: hierop kunnen inwoners reageren voor voorgestelde locaties van laadpalen, onafhankelijk hoe de aanvraag wordt getriggered (paal-volgt-auto, proactief, etc.)

NB: in de meeste gevallen zet een gemeente meerdere instrumenten in. Bijvoorbeeld het gebruik van plankaarten en een publicatie van alle proactief te plaatsen palen in een lokale krant of op te website van de gemeente.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Hoe ga ik als gemeente om met de feedback uit de participatie?

Dit hangt af van de mate waarin je als gemeente inwoners betreft in locatiebepaling op de plankaarten, oftewel je trede op de participatieladder. Een hoge mate van inbreng van bewoners vraagt om een andere verwerking van de reacties dan wanneer je slechts informerend bezig bent.

Voorbeeld:

Als je gebruik maakt van de participatietool binnen plankaarten dan biedt deze de mogelijkheid aan inwoners om reacties achter te laten bij de voorgenomen locaties. Als gemeente kun dan zelf filteren op reacties die een algemeen belang dienen versus persoonlijke voorkeuren van bewoners. Je kunt dan besluiten met de eerste categorie wel wat te doen in de plankaarten.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Op welk niveau richt je participatie in?

Dat zal van de grootte van de gemeente afhangen en wellicht de uitgestrektheid, zeker als je iets als participatieavonden organiseert. Het advies is te na te gaan hoe dat eerder is georganiseerd binnen de gemeente, bijvoorbeeld op het gebied van ondergrondse containers.

De participatietool van de plankaarten wordt per gemeente opengesteld. De ervaring leert dat mensen vooral reageren op locaties bij hen in de buurt.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Maak ik participatie onderdeel van de besluitvorming?

Participatie op voorgenomen laadlocaties kan onderdeel zijn van het besluitvormingsproces. Het is een manier om de inwoners te informeren en feedback te vragen over het voorgenomen besluit. Dit geeft de mogelijkheid om zwaarwegende argumenten mee te nemen en het voorgenomen besluit daar op aan te passen, zodat tijdens de formele besluitvorming geen bezwaren meer naar voren komen.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Wie willen we bereiken?

Met participatie willen we alle betrokken stakeholders bereiken, en in bepaalde gevallen wil je de specifieke stakeholders bereiken, bijvoorbeeld de ondernemers op een bedrijventerrein. Bepaal voorafgaand aan de participatie-activiteiten welke stakeholders je wilt bereiken.

Als het gaat om participatie in de voorgenomen locaties voor reguliere publieke laadinfra voor personenvervoer zullen dat zijn:

- inwoners
- bedrijven/ondernemers
- forensen

Terug naar [Leeswijzer](#)

Welke houding kies je?

Hangt samen met het doel dat je hebt met participatie, zie hiervoor ook de andere vragen. De houdingen vanuit de participatieladder die we kennen zijn:

- informeren
- raadplegen
- adviseren
- coproduceren
- meebeslissen

Terug naar [Leeswijzer](#)

Zijn de reacties op de voorgestelde locaties in de participatietool openbaar in te zien door alle inwoners?

Nee, de reacties zijn niet openbaar.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Hoe is de inlogprocedure voor inwoners?

Het werkt heel eenvoudig. We maken een link per gemeente en dan kan iedere inwoner er via de site van de gemeente in. Bewoners hoeven dus niet apart in te loggen.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Hoe worden reactiemogelijkheden beperkt tot bijvoorbeeld een aantal straten of een wijk?

We geven niet per (groep) inwoner(s) een selectie van de locaties. De ervaring van RoyalHaskoningDHV leert dat hier geen misbruik van wordt gemaakt en dat inwoners alleen reageren op de locaties die voor hen direct

van belang zijn. Als er misbruik van wordt gemaakt, dan kan in overleg met RoyalHaskoningDHV er gefilterd worden.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Hoe gaan we inrichten dat de reacties bij de gemeente komen en dat de gemeente al dan niet kan reageren?

RoyalHaskoningDHV regelt dit en komt met een procedure.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Hoe voorkomen we bezwaren van inwoners, omdat een laadpaal niet op 'hun eigen' parkeervak wordt geplaatst?

Dit proberen we te voorkomen door de uitgebreide set aan plaatsingscriteria die we hanteren bij opstellen van de plankaarten, en door de gemeentelijke validatieronde, waarin de palen op basis van lokale kennis getoetst worden. Tot slot is er nog een participatieronde mogelijk voor gemeentes, waarin inwoners constructief kunnen meedenken en alternatieve locaties gesuggereerd kunnen worden. Er is altijd de mogelijkheid dat er bij een verkeersbesluit alsnog een bezwaar komt, maar de kans daarop minimaliseren we met deze aanpak.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Welke punten worden in de kaarten ingetekend, forecast voor 1, 2, 3, 4 jaar?

Alles wordt ingetekend. De kaarten zullen duidelijk aangeven dat het een grid en forecast is voor meerdere jaren. Het is de ervaring van RoyalHaskoningDHV dat dit goed te begrijpen is voor inwoners. Er is een optie om bijvoorbeeld de inzage te beperken tot alleen de proactieve laadpalen.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Kunnen de plankaarten worden uitgedraaid zodat ze voor inspraak kunnen worden gebruikt door gemeente (om bv in buurthuis te leggen, voor de mensen die digitaal minder handig zijn)?

Ja. Per wijk kan RoyalHaskoningDHV een uitdraai maken als .pdf die de gemeente als A3 kaart kan printen.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Contractering

Wat-vragen?

Wat wordt bedoeld met contractering?

Bij contractering gaat het om het vastleggen van afspraken tussen gemeente en CPO t.a.v. de realisatie en exploitatie van laadinfrastructuur. Hierin komen onder meer eisen m.b.t. de producten (laadpalen) als de dienstverlening aan bod, alsmede contracttermijnen en prijsafspraken. Ongeacht het uitvoeringsmodel dat een gemeente kiest (deelname concessie, vergunningenmodel of opdrachtenmodel) is er sprake aan een overeenkomst of contract.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Moet ik als concessie gemeente een overeenkomst met een CPO opstellen?

In het geval van deelname aan de provinciebrede concessie worden deze afspraken vastgelegd tussen provincie (namens de gemeenten) en de CPO. Een samenwerkingsovereenkomst (SOK) tussen gemeenten en concessieverlener is hierbij voldoende.

Als het laadpalen of punten betreft die buiten de scope van concessie vallen, zoals laadpleinen (met zware aansluiting) of snelladers zullen wel aparte overeenkomsten gesloten moeten worden. Ook hier kan de NAL-regio helpen om dit op de juiste wijze te doen.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Moet ik als open-markt gemeente een overeenkomst met een CPO opstellen?

In het geval van een open markt model is het als gemeente verstandig om een overeenkomst op te stellen met iedere CPO die in de gemeente een vergunning wil aanvragen voor het plaatsen van laadpalen. Hiermee wordt een aantal belangrijke wederzijdse verantwoordelijkheden en eisen vastgelegd wat de kwaliteit en veiligheid van te realiseren laadinfrastructuur met bijbehorende dienstverlening borgt. Een goed voorbeeld dat hiervoor gebruikt kan worden is de [Model-samenwerkingsovereenkomst-Gemeente-en-CPO](#)

Terug naar [Leeswijzer](#)

Waar kan ik inzien welke contractafspraken er tussen concessiehouder en gemeenten zijn vastgelegd?

Deze zijn op te vragen bij Contract management van de concessie (provincie Overijssel)

Terug naar [Leeswijzer](#)

Wie is de contactpersoon voor de gemeenten voor vragen /problemen m.b.t de concessieovereenkomst?

Dat is de contract manager voor de concessie met Vattenfall. Op dit moment is dat Jesper Koetsier (Provincie Overijssel).

Terug naar [Leeswijzer](#)

Op welke wijze worden gemeenten betrokken bij de uitvoering van de concessieovereenkomst?

Vattenfall heeft aangegeven contactpersonen voor gemeenten aan te wijzen en gemeenten maximaal te ondersteunen in de uitvoering van de concessie. Het ligt voor de hand dat er vanuit contractmanagement van de provincies regelmatig contact is met de gemeenten over de concessie, onder andere wordt er met regelmaat een contractmanagement update per mail verstrekt.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Wanneer-vragen?

Wanneer moet ik een nieuwe overeenkomst afsluiten bij deelname aan een provinciale concessie?

In het geval van deelname aan de provinciale concessie zullen deelnemende gemeenten ruim voor het aflopen van deze concessie benaderd worden over het mogelijke vervolg. Afhankelijk van dit vervolg (bijv. nieuwe concessie) zullen nieuwe overeenkomsten gesloten moeten worden.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Wanneer moet ik een nieuwe overeenkomst afsluiten als er geen sprake is van deelname aan een provinciale concessie?

Als Open Markt gemeente ligt het voor de hand een overeenkomst te sluiten met elke CPO die wil plaatsen binnen de gemeente. Een logisch moment voor een nieuwe overeenkomst is dus zodra een nieuwe CPO zich aandient. Het kan ook zijn dat bestaande overeenkomsten aflopen of mogelijk beter vervangen kunnen worden door een nieuwe versie.

Op de site van NKL staat een [Model-samenwerkingsovereenkomst-Gemeente-en-CPO](#) die Open Markt gemeenten kunnen gebruiken. Deze overeenkomst is in samenwerking tussen gemeenten, CPO's, NAL en NKL opgesteld en hierin zitten ook de laatste eisen aan laadpalen en dienstverlening verwerkt.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Wanneer neem ik contact op met contract management en niet concessiehouder?

De contactpersoon van Vattenfall zal het eerste aanspreekpunt zijn voor operationele zaken met betrekking tot het plaatsen van laadpalen binnen de concessie. Als dit niet tot het gewenste resultaat leidt, het echt contract gerelateerde zaken betreft of juist over gemeente overstijgende zaken gaat, dan is contact met contract management aan te bevelen.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Hoe-vragen?

Hoe stel ik als open markt gemeente een overeenkomst met een CPO op?

Voor het opstellen van een overeenkomst in het geval van een open markt model is een [Model-samenwerkingsovereenkomst-Gemeente-en-CPO](#) opgesteld en beschikbaar via de NKL website. Deze kan goed als basis dienen.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Hoe stel ik als concessie gemeente een overeenkomst op met een CPO voor die laadpalen die buiten de concessie vallen? Bijvoorbeeld laadpleinen/snelladers?

Dat hangt wel af van het model dat gekozen wordt. Wordt het een vergunningenmodel, dan kan wellicht de 'model samenwerkingsovereenkomst' als basis dienen. Bij een opdrachtmodel of mogelijke een kleine concessie - wel of niet samen met een aantal gemeenten in de regio - is sprake van een andere overeenkomst. De NAL-regio Oost kan hierbij van dienst zijn.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Wat doe ik als een CPO zich niet aan de contractafspraken houdt?

In geval van deelname aan de concessie zal contractmanagement vanuit de provincies hier een rol spelen. Kaart het altijd eerst aan bij je contactpersoon bij Vattenfall en ook bij contract management.

In geval van Open Markt staat daar – in ieder geval in de Modelovereenkomst van NKL – een aantal bepalingen over opgenomen in de overeenkomst die met de CPO is afgesloten.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Op welke wijze worden gemeenten betrokken bij de uitvoering van de concessieovereenkomst?

Door de betrokkenheid met Vattenfall, het gebruik van het aanvraag- en realisatieportaal (Workflow) en plankaarten in VOLT. En uiteraard zullen gemeenten vanuit contract management geïnformeerd worden over zaken wanneer dat nodig is.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Hoe gaan we om met de marktselectie en contractvorm voor de realisatie van snelladers?

Hierover is in de Aanpak Binnenstedelijk snelladen het nodige geschreven en hier speelt nadrukkelijk ook het Didam-arrest een rol. Voor dit laatste is een juridisch memo in de maak wat ook beschikbaar komt in de lijst met 'producten' behorende bij de aanpak snelladen.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Verkeersbesluiten

Wat-vragen?

Welke soorten verkeersbesluiten zijn er en wanneer gebruik ik welk verkeersbesluit?

We onderscheiden individuele en verzamelverkeersbesluiten. Verzamelverkeersbesluiten worden genomen voor een groep aan laadpalen, bijvoorbeeld in het geval van een batch van proactieve palen.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Waar moet het verkeersbesluit worden gepubliceerd?

Verkeersbesluiten worden in het algemeen gepubliceerd in de Staatscourant middels het digitale portaal van KOOP.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Wat is de bezwaartermijn?

6 weken

Terug naar [Leeswijzer](#)

Wanneer-vragen?

Is er altijd een verkeersbesluit nodig?

Er is in alle gevallen een Verkeersbesluit nodig voor het plaatsen van een laadpaal waarbij (minimaal) 1 parkeervak wordt afgekruist. Het verkeersbesluit wordt feitelijk genomen voor het reserveren van 1 of 2 parkeervakken, niet voor de paal zelf.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Op welk moment neem ik een verzamelverkeersbesluit?

Zodra alle controles hebben plaatsgevonden en de locatie definitief is, kan het Verkeersbesluit genomen worden en de laadpaal gerealiseerd worden. Zes weken na het nemen van het Verkeersbesluit, wordt het besluit zonder bezwaren onherroepelijk.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Wanneer neem ik een individueel verkeersbesluit?

Een individueel Verkeersbesluit wordt veelal genomen voor individuele aanvragen voor laadpalen, met name paal-volgt-auto aanvragen of enkele proactieve laadlocaties. De gemeente hanteert hier in de meeste gevallen hun eigen werkwijze in het nemen van de Verkeersbesluiten.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Hoe lang van te voren mag je een verkeersbesluit nemen?

Plaatsing van een verkeersteken gebeurt doorgaans meteen (minimaal een dag) na publicatie van een verkeersbesluit. In de wet staat niet expliciet benoemd wat de maximale termijn is, maar redelijkerwijs kun je niet te lang wachten.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Hoe lang is een verkeersbesluit geldig?

Vanaf een dag na publicatie tot een dag nadat deze middels een verkeersbesluit/publicatie weer is opgeheven. In de jurisprudentie komt naar voren dat de geldigheid van een Verkeersbesluit naar alle redelijkheid circa 2 jaar is waarbinnen de laadlocatie gerealiseerd moet zijn.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Hoe-vragen?

Hoe neem ik een collectief Verkeersbesluit of een Verzamelverkeersbesluit?

Het nemen van een collectief Verkeersbesluit of een Verzamelverkeersbesluit verschilt op hoofdlijnen niet van het nemen van een individueel Verkeersbesluit. In het Verzamelverkeersbesluit neem je in 1 besluit meerdere laadlocaties op die ten allen tijde per locatie toegelicht moeten worden. Hiervoor is door Pels Rijcken een [advies](#) opgesteld.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Hoe ga ik om met een bezwaar op een individueel verkeersbesluit?

Een officieel bezwaar komt binnen bij Juridische Zaken van de gemeente. Het is afhankelijk van het gemeentelijk beleid of er eerst een informeel gesprek met de bezwaarmaker plaatsvindt voordat de bezwaarcommissie het moet behandelen.

Voorbeeld: In eerste instantie contact opnemen met bezwaarmaker en in gesprek nagaan of deze het bezwaar na toelichting wil intrekken.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Hoe ga ik om met een bezwaar op een verzamel verkeersbesluit?

Dat ligt aan het type bezwaar, er kunnen op hoofdlijnen twee typen bezwaren binnenkomen:

1. Een algemeen bezwaar op het Verzamelverkeersbesluit. Dit bezwaar gaat in op de algemene overwegingen van het besluit en zal door een gemeente in behandeling genomen moeten worden. Een dergelijk bezwaar houdt het hele Verzamelverkeersbesluit tegen;
2. Een specifiek bezwaar op een van de laadlocaties uit het Verzamelverkeersbesluit. Dit bezwaar kan ook als zodanig in behandeling worden genomen. Dit kan uitmonden in het verwijderen van de specifieke laadlocatie uit het Verzamelverkeersbesluit, zonder de besluitvorming van het Verzamelverkeersbesluit tegen te houden.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Wat kun je in een verkeersbesluit opnemen en hoe kun je een verkeersbesluit opstellen (zijn er voorbeelden?)

Er is een handreiking verkeersbesluiten: <http://docplayer.nl/10998207-Handreiking-verkeersbesluiten.html>

Terug naar [Leeswijzer](#)

Monitoring

Wat-vragen?

Wat wil ik periodiek monitoren en waarom?

Zie [Monitoringschecklist](#) voor relevante zaken die je periodiek zou kunnen monitoren.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Wat betekent dit voor prognose?

Zie daarvoor ook de [Monitoringschecklist](#)

Terug naar [Leeswijzer](#)

Wat betekent dit voor plankaarten?

Mogelijke nieuwe prognoses laten opstellen. Of prognoses voor andere type laadinfra, soorten laadpalen of gebruikersgroepen nodig

Terug naar [Leeswijzer](#)

Wat betekent dit voor keuze proactieve palen voor volgende jaren?

Aanpassingen aan prognoses en plankaarten leiden vrijwel automatisch tot het opnieuw bekijken van de proactief te realiseren locaties.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Kunnen we als gemeente een jaarlijks evaluatiemoment houden met de concessiehouder, eventueel in aanwezigheid van een contractmanager?

Dit is te bespreken met de relatiemanager van Vattenfall.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Wanneer hebben monitoringsuitkomsten invloed om mijn visie en plaatsingsbeleid?

[Beschrijving volgt nog]

Terug naar [Leeswijzer](#)

Wanneer-vragen?

Hoe vaak zou ik de voortgang van de uitvoering moeten monitoren?

Dat hangt waarschijnlijk van de grootte van de gemeente af maar een jaarlijkse monitoring op alle onderdelen wordt sowieso geadviseerd. Voor middelgrote en grote gemeenten kan dit beter wat frequenter gedaan worden.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Hoe-vragen?

Hoe kom ik aan de benodigde gegevens voor mijn jaarlijkse monitoring?

Via de Monitoringsportal

Terug naar [Leeswijzer](#)

Hoe kun je gebruiksgegevens van Laadpalen raadplegen?

Via de Monitoringsportal

Terug naar [Leeswijzer](#)

Hoe 'synchroniseren' we de cycli van uitvoeringsaanpak, de actualisatie van het plaatsingsbeleid (visie) en de concessievoorwaarden met elkaar?

- Jaar 1: uitvoeringsaanpak (monitoring)
- Jaar 2: uitvoeringsaanpak en plaatsingsbeleid
- Jaar 3: uitvoeringsaanpak, plaatsingsbeleid en nieuwe concessie
- Jaar 4: uitvoeringsaanpak en nieuwe concessie (wanneer deze een jaar verlengd is)
- Jaar 5: ... etc

Beleid specifieke onderwerpen

Wat-vragen?

Wat zijn beleid specifieke maatregelen die ik als gemeente kan nemen (en heb opgenomen in mijn visie en beleid)?

Een aantal voorbeelden hiervan is:

- stimuleren van semi-publiek maken van private laadlocaties, m.n. bij bedrijven
- ondersteuning van VVE's bij uitrol laadinfra
- subsidie / collectieve inkoop van private laadinfra
- stimuleren van deelauto's

Terug naar [Leeswijzer](#)

Waarom zou ik dit soort maatregelen nemen?

Dit soort acties zet je in gang als dit past in de visie en beleid voor laadinfrastructuur in de gemeente. Dit kan gedreven zijn door een mobiliteitsvisie die inwoners en bedrijven wil stimuleren om over te stappen op emissieloos vervoer. Het kan ook voortkomen uit een uitgangspunt om slim en efficiënt met mensen en middelen en vooral ook de openbare ruimte om te gaan.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Wanneer-vragen?

Wanneer zet ik deze maatregelen in?

Zo snel als mogelijk. De meeste van deze maatregelen zullen enige doorlooptijd kennen voordat ze effect hebben. Het is wel zaak om de beoogde effecten in te schatten en in beeld te hebben alvorens plankaarten (periodiek) worden geupdate. Deze kunnen immers invloed hebben op de beoogde locaties van de publieke laadpalen.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Hoe-vragen?

Hoe stimuleer ik het semipubliek maken van private palen?

Inventariseer wat mogelijk geschikte locaties zijn, nodig private partijen (ondernemers?) uit, bedenk wat je als gemeente te bieden hebt (stuk kennisdeling, technische oplossing via een of meerdere partijen, eventueel financiële tegemoetkoming, etc.)

Terug naar [Leeswijzer](#)

Hoe ondersteun in VVE's bij de uitrol van laadinfrastructuur?

Vanuit GO-RAL zijn we bezig met het ontwikkelen van een aanpak hiervoor.

Een aantal opties aan om VVE's actief te stimuleren om met de realisatie van laadpunten aan de slag te gaan:

1. Communicatie: delen van informatie over de mogelijkheden en beschikbare subsidie andere kunt op uw website, social media kanalen en nieuwsbrief. Een mogelijke subsidieregeling is de Subsidieregeling energiebesparing eigen huis (SEEH).

2. Directe benadering: VvE's aanschrijven met een toegewijde mailing over het onderwerp digitaal of per post.
3. Financiering: De subsidie dekt al een deel van de kosten van het adviestraject, maar voor veel VvE's kan een vergoeding van de kosten die overblijven na aftrek van de subsidie een laatste duw in de richting zijn om aan de slag te gaan met laadpunten.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Hoe organiseer ik collectieve Inkoop van private laadinfra?

Vanuit GO-RAL zijn we bezig met het ontwikkelen van een aanpak hiervoor.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Hoe stimuleer ik deel-auto's?

Voor het stimuleren van deelauto's kun je bijvoorbeeld denken aan het voeren van een specifieke campagne. De gemeente Deventer heeft hier ervaring mee.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Interne organisatie

[Beschrijving en antwoorden op de onderstaande vragen volgen nog]

Wat-vragen?

Wat moet ik binnen mijn gemeente organiseren

Terug naar [Leeswijzer](#)

Welke afdelingen zijn betrokken en moeten capaciteit beschikbaar stellen

Terug naar [Leeswijzer](#)

Wat betekent de capaciteitsbehoefte voor de begroting van volgend jaar?

Terug naar [Leeswijzer](#)

Wanneer-vragen?

Wanneer bepaal ik hoe mijn interne organisatie eruit moet zien?

Terug naar [Leeswijzer](#)

Hoe-vragen?

Hoe bepaal ik de benodigde capaciteit en waar hangt dat vanaf?

Voor het maken van een inschatting van de benodigde capaciteit hebben we een [Rekenmodel capaciteit en kosten](#) opgesteld. Hiermee kun je aan de hand van een aantal variabelen, o.a. het aantal verwachte laadpalen per jaar, een indicatie krijgen van de benodigde tijd en ook kosten voor het uitvoeren van de visie.

Terug naar [Leeswijzer](#)

Welke maatregelen kunnen gemeenten organisatorisch nemen om de uitvoering van laadinfra efficiënter te maken/te versnellen?

Terug naar [Leeswijzer](#)

Innovaties

[Beschrijving en antwoorden op de onderstaande vragen volgen nog]

Wat-vragen?

Terug naar [Leeswijzer](#)

Wanneer-vragen?

Terug naar [Leeswijzer](#)

Hoe-vragen?

Terug naar [Leeswijzer](#)