

## Beleidsregels elektrische laadpunten Heemstede 2019

Het college van de gemeente Heemstede;

gelezen het voorstel van het college van 18 december 2018;  
gelet op artikel 18, eerste lid, aanhef en onder d, van de Wegenverkeerswet 1994 in samenhang met hoofdstuk E van bijlage 1 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990;  
besluit vast te stellen de volgende regeling:

Beleidsregels elektrische laadpunten Heemstede 2019

### Hoofdstuk 1 Inleiding

Als beheerder van de openbare ruimte, moedigt de gemeente Heemstede elektrisch rijden aan en wil hierin faciliteren door publieke laadvoorzieningen te realiseren.

De daadwerkelijk plaatsing en het beheer van de palen loopt via een leverancier/beheerder van laadpalen voor elektrische auto's waar de gemeente Heemstede mee samenwerkt.

### Artikel 1 Definities

In deze regeling wordt verstaan onder:

- elektrische auto: een personen- of bedrijfsauto als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel c van de Wegenverkeerswet 1994 en nader bepaald in de Regeling auto en die is geregistreerd bij de Rijksdienst voor Wegverkeer en die geheel of gedeeltelijk – met een minimaal volledig elektrisch bereik van 45 km - door een elektromotor wordt aangedreven, waarvoor de elektrische energie geleverd wordt door een batterij en waarvan deze batterij wordt opgeladen door middel van een voorziening buiten de auto. Dit kan een volledig elektrisch aangedreven auto zijn of een hybride auto. Een hybride auto maakt voor de aandrijving gebruik van zowel een verbrandingsmotor als een elektrische motor.
- gebruiker: een natuurlijk persoon of rechtspersoon die beschikt over een elektrische auto en een laadpas, en die op een oplaadlocatie zijn of haar elektrische auto wil opladen.
- indiener: een natuurlijk persoon, bedrijf of organisatie die beschikt over een elektrische auto en die een verzoek tot het plaatsen van een publieke laadpaal heeft ingediend via een leverancier / beheer van laadpalen voor elektrische auto's.
- laadpaal: openbare voorziening, inclusief alle daarbij horende en achterliggende installaties, waar een elektrische auto kan worden opgeladen; een laadpaal heeft meestal twee oplaadpunten, de benodigde laadbekabeling maakt geen deel uit van de laadpaal.
- oplaadlocatie: locatie in de openbare ruimte waar een laadpaal en één of twee parkeerplaatsen uitsluitend ten behoeve van het opladen van elektrische auto's aanwezig zijn.
- oplaadpunt: een op de laadpaal aanwezige voorziening

### Hoofdstuk 2 oplaadpalen in de openbare ruimte

#### Artikel 2 Aanvraag

Een verzoek tot het plaatsen van een publieke laadpaal gaat via onder andere het digitale formulier. Het formulier is hiervoor speciaal beschikbaar gesteld op <https://openbaarladen.nl/heimstede>. Via dit portal kan een verzoek tot het plaatsen van een publieke laadpaal worden ingediend. Op andere wijze, via een leverancier / beheerder van laadpalen voor elektrische auto's, is uiteraard ook mogelijk.

#### Artikel 3 Procedure

1. Het college toetst het verzoek tot het plaatsen van een publieke laadpaal op volledigheid en of wordt voldaan aan de toetsingscriteria om in aanmerking te komen voor een laadpaal.
2. De procedure is als volgt:
  - De indiener dient een verzoek in tot plaatsing van een laadpaal;
  - Het college selecteert op basis van onderhavige beleidsregels de verzoeken;
  - Het college doorloopt de gebruikelijke procedure voor een verkeersbesluit voor het reserveren van parkeervakken voor de geselecteerde locaties;

- Het college deelt goedgekeurde aanvraag met de leverancier/beheerder van laadpalen voor elektrische auto's. Laatstgenoemde komt met een locatievoorstel, die voldoet aan de beleidsregels elektrische laadpunten;
- Door de leverancier/beheerder van laadpalen voor elektrische auto's wordt de opdracht tot plaatsing van de laadpaal verder voorbereid en uitgevoerd;
- Aanbrengen van bebording en markering van de oplaadlocatie vindt in opdracht van het college plaats;
- Vanwege veranderende regelgeving of doordat zich mogelijkheden voordoen om de doorlooptijden en/of efficiëntie van het proces te verbeteren kan van bovengenoemde procedure worden afgeweken.

### **Hoofdstuk 3 Toetsingscriteria voor elektrische oplaadpunten in de openbare ruimte**

#### **Artikel 4 Type voertuig**

Medewerking wordt alleen verleend als de aanvraag van een laadpunt bedoeld is voor een voertuig dat volledig elektrisch is en het een motorvoertuig is als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel c, van de Wegenverkeerwet 1994 dat bij de RDW staat geregistreerd als auto en geheel of gedeeltelijk door een elektromotor wordt aangedreven waarvoor de elektrische energie geleverd wordt door een batterij en waarvan de batterij (mede) kan worden opgeladen door middel van een laadpunt.

#### **Artikel 5 Toegankelijkheid oplaadlocatie**

De oplaadlocatie mag niet zijn voorzien van een bord waaruit zou blijken dat de locatie slechts voor een of meerdere bepaalde nader aangegeven elektrische auto's is bedoeld.

Voor een elektrische deelauto kan daarentegen een laadpunt op kenteken gerealiseerd worden. Een deelauto is een huurauto, verhuurd aan mensen die samen met andere mensen een auto willen delen.

#### **Artikel 6 Tenaamstelling**

1. De aanvrager is blijkens inschrijving in de Basisregistratie Personen inwoner van de gemeente Heemstede of minimaal 20 uur per week werkzaam binnen de gemeente Heemstede.
2. De aanvrager heeft het voertuig op naam geregistreerd of kan een leasecontract overleggen.
3. De aanvrager heeft een koopcontract van een voertuig, het voertuig reeds op naam geregistreerd of een aanvraag toegewezen gekregen op het huidige adres of huidige adres van de werkgever.
4. Aanvragen van een laadpaal op of rondom een ander adres dan het adres waarop de aanvrager woont of werkt is niet mogelijk.
5. Per elektrische auto en per adres kan maximaal één verzoek tot het plaatsen van een publieke laadpaal worden ingediend.

#### **Artikel 7 Kosten**

1. De kosten voor het plaatsen van een laadpaal wordt gedragen door of namens de netbeheerder. Indien deze niet bereid is deze kosten voor zijn rekening te nemen, verleent het college alleen medewerking aan de plaatsing van een openbare laadpaal op de openbare weg indien de aanvrager bereid is deze kosten voor zijn rekening te nemen.
2. Het college verleent alleen toestemming op een aanvraag wanneer in een overeenkomst met de leverancier is vastgelegd, dat alle aansprakelijkheid waaronder voor het gebruik en onderhoud van de laadpalen en het laadpunt en eventuele schade hierdoor voor rekening van de aanvrager of de leverancier komen. Schade aan de verkeersbordpalen of een aanrijdbeveiliging betaald de gemeente wel.

#### **Artikel 8 Locatie**

1. Een laadpunt wordt gerealiseerd indien:
  - a. een passende stroomkabel op korte afstand van de hoofdleiding van het laagspanningsnet aanwezig is en het laadpunt ruimtelijk inpasbaar is;
  - b. het laadpunt voor iedereen altijd toegankelijk is. Hiermee wordt ingezet op meervoudig gebruik van het laadpunt. Dat betekent dat het laadpunt niet per se op de aangevraagde plek komt, maar op een centrale plek op loopafstand van de aangevraagde plek. De plek wordt in afstemming met de aanvrager en de netwerkbeheerder bepaald. Een laadpunt heeft zodoende altijd een openbaar karakter en zal nooit op kenteken worden aangelegd;
  - c. de aanvrager niet de mogelijkheid heeft binnen een straal van 350 meter rondom het adres de auto te laden bij een reeds bestaande laadvoorziening of de bestaande oplaadpunt(en)

binnen een straal van 350 meter rondom het adres voor meer dan 60% per etmaal in gebruik is. Monitoring van gebruik vindt plaats door de netbeheerder.

2. De straal van 350 meter betreft een richtlijn. In de gevallen dat het niet mogelijk is een laadpunt te realiseren binnen 350 meter van het adres, kan hiervan afgeweken worden. Het laadpunt dient in dat geval binnen een straal van uiterlijk 700 meter rondom het adres van de aanvrager gerealiseerd te worden.

### **Artikel 9 Weigeringsgronden**

Het college weigert een aanvraag indien:

- a. de aanvraag geldt voor winkelgebieden en op parkeerplaatsen die zijn aangelegd voor winkels/bedrijven. Hier worden in ieder geval geen aanvragen voor een laadpunt gehonoreerd (meestal is aanleg op korte afstand van de beoogde locatie wel mogelijk);
- b. de aanvrager beschikt over eigen parkeergelegenheid (op eigen terrein), waar een elektrische auto kan worden opgeladen;
- c. door het plaatsen van de laadpaal de doorgangsbreedte van het voetpad te smal wordt (conform de Richtlijn integrale toegankelijkheid openbare ruimte, CROW-publicatie 177);
- d. het laadpunt is aangevraagd voor een locatie waar parkeren uit oogpunt van sociale- of verkeersveiligheid ongewenst is;
- e. het laadpunt is aangevraagd voor een locatie waar parkeren niet toegestaan is.

### **Artikel 10 Dubbele laadvoorziening**

Een oplaadlocatie wordt voorzien van een dubbele laadvoorziening. Hiermee kunnen twee elektrische auto's gelijktijdig worden opgeladen. Per oplaadlocatie wijst het college twee parkeerplaatsen aan voor het laden van elektrische auto's. In uitzonderlijke gevallen kan het college één parkeerplaats aanwijzen voor het opladen.

### **Artikel 11 Locatiebepaling**

1. De oplaadlocatie wordt in de nabijheid van het perceel, de woning of werklocatie van de indiener gepland (richtlijn binnen 350 meter, maximaal 700 meter).
2. Bij het kiezen van een oplaadlocatie wordt rekening gehouden met:
  - a. strategische locatie;
  - b. installatie en onderhoud;
  - c. gebruiksvriendelijkheid en veiligheid;
  - d. openbare weg van de gemeente Heemstede.
3. Wanneer een oplaadlocatie veelvuldig wordt gebruikt, zoals beschreven in artikel 8c, kan de gemeente een extra oplaadlocatie plaatsen binnen een straal van 350 meter van een bestaande voorziening;
4. De plaats van de oplaadlocatie moet technisch mogelijk zijn (aanwezigheid van kabels en leidingen).

### **Artikel 12 Parkeerdruk**

De parkeerdruk is geen toetsingscriterium voor het plaatsen elektrische laadpalen. De redenen hiervan worden hieronder uiteen gezet.

Een toenemend aantal elektrische auto's vergroot de druk op de openbare laadvoorzieningen in Heemstede. Deze laadpunten worden geplaatst bij openbare parkeerplaatsen. In principe verhoogt het aanwijzen van een plaats voor een laadpaal de parkeerdruk niet. Ervaring leert dat vrijwel al deze auto's ook in een geval dat er geen laadpaal zou zijn in dezelfde straat/buurt geparkeerd worden. Delen van Heemstede kennen een hoge parkeerdruk. De laadpalen komen daarom op locaties waar vraag is naar een laadpaal zodat de plaats optimaal / goed bezet wordt. Dit voorkomt dat de plaatsen als leegstand worden ervaren. Om deze reden worden alleen laadpalen geplaatst wanneer daar een concrete vraag aan ten grondslag ligt.

In woonwijken waar (nu) beperkt vraag is naar laadpunten, kan het voorkomen dat deze plekken vaker leegstaan dan algemene parkeerplaatsen. Hogeschool van Amsterdam en ElaadNL hebben een onderzoek verricht naar de bezettingsgraad van laadpalen. De uitkomst van dat onderzoek stelt dat de bezettingsgraad bij laadpalen, evenals de verkoop van elektrische voertuigen, blijft stijgen. Op een aantal locaties is aangetoond dat juist de parkeerdruk van de oplaadlocaties hoger is dan de druk op de omliggende algemene parkeerplaatsen. In steeds meer gevallen wordt de parkeerdruk in een buurt ook niet verhoogd door een realiseren van een laadpaal.

Parkeerdruk in woonwijken is het hoogst op de momenten dat de bewoners thuis zijn. Dit betreft de avond- en nachturen. De conventionele brandstof auto die de aanvrager voorheen had, is uitgewisseld met een elektrisch voertuig. Dit leidt op de drukke momenten tot eenzelfde parkeervraag en niet per definitie tot een hogere parkeerdruk.

### **Artikel 13 Bekendmaking verkeersbesluit oplaadpalen**

Het publiceren van verkeersbesluiten gebeurt in de Staatscourant. In de Heemsteder wordt een aankondiging gedaan.

### **Artikel 14 Afwijken van beleid**

Het college is bevoegd om in uitzonderlijke gevallen af te wijken van het bovenstaande voor zover deze niet strijdig zijn met de bindende afspraken gemaakt met een leverancier / beheerder van laadpalen voor elektrische auto's. Dit is alleen mogelijk als blijkt dat de toepassing van de beleidsregels leidt – of zou leiden – tot uitzonderlijk harde gevolgen.

## **Hoofdstuk 4 Elektrische laadpunten op privé terrein**

### **Artikel 15 Particulier laadpunt op eigen terrein met parkeren op openbare weg:**

Indien een particulier zelf een laadpaal wil realiseren op eigen terrein of vanuit een kabel vanuit het eigen terrein op wil laden door middel van een snoer naar de openbare weg dan is dit mogelijk. De gemeente Heemstede financiert deze particuliere laadpunten echter niet. Ook geldt hiervoor dat er geen openbare parkeerplaatsen of parkeerruimte op de openbare mag worden voorzien van een bord waaruit zou blijken dat de locatie slechts voor één of meerdere bepaalde nader aangegeven elektrische auto's is bedoeld.

Het snoer is hierbij van de gebruiker van het e-laadpunt (autobezitter). Hij draagt een schuld aansprakelijkheid voor het gebruik en het neerleggen van het snoer. Oftewel hij is aansprakelijk voor de eventuele schade als iemand over het snoer struikelt. Het snoer maakt namelijk geen onderdeel uit van de openbare weg en daarmee behoort het niet tot de wegwitruiming. De risicoaansprakelijkheid van de gemeente als wegbeheerder is daarom hier niet aan de orde.

## **Hoofdstuk 5 Slotbepalingen**

### **Artikel 16 Intrekking oude regeling**

Het beleid in het collegebesluit van 30 oktober 2012 en de Beleidspunten t.a.v. beoordeling aanvraag van een openbaar laadpunt worden ingetrokken.

### **Artikel 17 Inwerkingtreding**

Deze regeling treedt, voor zover nodig met terugwerkende kracht, in werking op 19 december 2018.

### **Artikel 18 Citeertitel**

Deze regeling wordt aangehaald als: Beleidsregels elektrische laadpunten Heemstede 2019.

*Vastgesteld door het college op 18 december 2018*