

## **Beleidsregel van het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Leiden houdende regels omtrent de oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen (Beleidsregels Oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen gemeente Leiden 2020)**

### **Besluiten:**

1. De beleidsregel 'Oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen gemeente Leiden 2020' vast te stellen.
2. De plankaart voor plaatsing laadinfrastructuur in de openbare ruimte vast te stellen.
3. Bijgevoegde informatiebrief aan gemeenteraad vast te stellen

### **1. Begripsbepalingen:**

In de beleidsregel wordt verstaan onder:

- a. elektrische voertuigen: alle voertuigen die op de openbare weg mogen rijden, geheel of gedeeltelijk op elektriciteit kunnen rijden en voorzien zijn van een stekker om op te laden, niet zijnde e-fietsen en e-snor-/bromfietsen.
- b. oplaadinfrastructuur: het geheel van oplaadpalen, aansluitingen op het elektriciteitsnet en andere voorzieningen in de openbare ruimte of semi-openbare ruimte op of aan de weg bestemd voor het opladen van elektrische voertuigen. Op privé terrein dient in principe in eigen laadinfrastructuur te worden voorzien
- c. oplaadpaal: een oplaadobject in de vorm van een paal met de mogelijkheid voor twee of meer aansluitingen (laadpunten) voor het gelijktijdig opladen van elektrische voertuigen; bij uitzondering kan een oplaadpaal met 1 aansluiting voor het opladen van elektrische motorvoertuigen worden toegestaan; bv niet in openbare ruimte maar op privé terrein
- d. laadplein: een laadplein bestaat uit meer dan twee laadpunten (aansluitingen) voor elektrische voertuigen die niet afzonderlijk op het net zijn aangesloten en samen één aansluiting op elektriciteitsnet hebben. Het betreft dus geen concentratie van meerdere laadpalen.
- e. aanvrager/beheerder: de aanbieder van oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur.
- f. gebruiker die via aanvrager in aanmerking komt voor plaatsing laadinfra:
  1. een bedrijf dat een fysiek adres heeft in de gemeente Leiden en eigenaar en/of houder is van één of meerdere elektrische voertuigen of een of meerdere werknemers in dienst heeft die beschikt/beschikken over een elektrisch voertuig.
  2. een particulier die eigenaar en/of houder is van een elektrisch voertuig en woonachtig en/of werkzaam is in de gemeente Leiden.
  3. een aanbieder van elektrische deelauto's in de gemeente Leiden.
- g. college: het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Leiden.

### **2. Aanvraag toestemming, verkeersbesluit en leges**

Een aanvraag van gebruiker voor het plaatsen van één of meerdere oplaadpalen en/of een laadplein op of aan de openbare weg waarbij één of meerdere parkeerplaatsen worden aangewezen voor het opladen van elektrische voertuigen, kan alleen worden ingediend door de aanbieder van oplaadpalen en/of een laadplein.

Per oplaadpaal met 2 oplaadpunten kunnen per verkeersbesluit 1 of 2 parkeerplaatsen worden gereserveerd. In het verkeersbesluit worden door of namens het college van burgemeester en wethouders de betreffende parkeerplaats(en) aangewezen door middel van het plaatsen van een verkeersbord E4 (P) of E8 met onderbord 'alléén opladen elektrische auto's' met 2 pijlen of 1 pijl (1 pijl afgeplakt bij 1 gereserveerd parkeervak of onderbord OB501 R of L)

Belanghebbenden kunnen zienswijze inbrengen tegen het voorgenomen verkeersbesluit en bezwaar maken tegen het verkeersbesluit.

De gemeente neemt pas besluit voor het plaatsen van een oplaadpaal nadat de zienswijze termijn is verstreken en er geen gegronde zienswijzen zijn ingediend. Met de aanleg van het oplaadpunt wordt niet eerder begonnen dan wanneer het verkeersbesluit onherroepelijk is.

De gemeente heeft het voornemen om leges te heffen voor het plaatsen van laadinfrastructuur; deze leges worden nog vastgesteld en geheven per 1 januari 2021.

### **3. Website exploitant oplaadpalen**

De aanbieder beschikt over een website en een app met daarop relevante informatie over de oplaadpalen voor de gebruiker: het aanvraagproces, de doorlooptijd van een aanvraag, het minimale en maximale

laadvermogen, informatie over laadpassen en de laadprijs per kWh, inclusief btw die de exploitant in rekening brengt bij de gebruiker. Bij meerdere aanbieders kan een eerste gebruiker op basis van deze gegevens een keuze maken voor een bepaalde aanbieder.

#### **4. Kosten opladen voor gebruiker**

De laadprijs die de exploitant in rekening brengt bij gebruikers voor het opladen bij een bepaalde op-laadpaal is voor alle gebruikers gelijk. Wijziging van de laadprijs moet worden doorgegeven aan de gemeente met vermelding van de reden(en). E.e.a. wordt nader gespecificeerd in civielrechtelijk contract met aanbieder(s).

#### **5. Aanvraagprocedure ontheffing en verkeersbesluit en beoordeling aanvraag**

Een aanvraag voor een locatie voor het plaatsen van een oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur bevat een foto en tekening van de betreffende locatie, waarop de exacte plek van de gewenste oplaadpaal en/of infrastructuur en de aan te wijzen parkeerplaats(en) zijn aangegeven. De tekening moet voldoen aan de in het Handboek Leidingen gemeente Leiden 2012, onder 3.1, gestelde aanleveringsvoorwaarden. De uiteindelijke tekening wordt door gemeente Leiden (afdeling ontwerp) opgesteld.

Per oplaadpaal wordt een aanvraag ingediend. Een aanvraag voor het plaatsen van een openbare op-laadpaal in de openbare ruimte bevat:

- gegevens van de gebruiker(s);
- een bevestiging van de aanvrager dat niet op eigen terrein kan parkeren;
- een voorstel voor de locatie van de oplaadpaal inclusief de bijbehorende te reserveren parkeerplaats(en);
- de uitvoering van en het type oplaadpaal.

Een laadplein en aanvraag daartoe wordt allereerst getoetst aan de plankaart en lijst met locaties van oplaadpalen; gezien de diverse verschijningsvormen van een laadplein wordt per aanvraag door de gemeente met aanvrager getoetst op ruimtelijke aspecten (kwaliteit en eisen voor openbare ruimte), lokale verkeersaspecten (verkeersstromen), laadproces en laadzekerheid en laadveiligheid, uiterlijke verschijningsvorm, monitoring en beheer en financiële aspecten conform Handreiking Realisatie Laadpleinen Nationaal Kennisplatform Laadpleinen en de daarin opgenomen basisset afspraken laadplein zoals vermeld op: [www.nklnederland.nl](http://www.nklnederland.nl)

Voor de oplaadpaal en oplaadplein geldt dat deze niet mag worden gebruikt voor reclamedoeleinden.

Bij een voorstel voor een locatie wordt gebruik gemaakt van de bij deze beleidsregel vastgestelde kaart en lijst met locaties van oplaadpalen en laadpleinen in de gemeente Leiden. Gemotiveerd afwijken van de lijst kan worden toegestaan. Voor de locaties van de kaart en lijst kan al een verkeersbesluit zijn genomen. Een verkeersbesluit is dan niet meer nodig.

De aanvraag kan door de exploitant worden gedaan:

1. op verzoek van een gebruiker die niet kan beschikken over een parkeermogelijkheid op eigen terrein;
2. op initiatief van de exploitant waarbij op basis van bij de gemeente beschikbare prognoses, wordt aangetoond dat op de locatie binnen een jaar ook behoefte is aan de oplaadpaal en/of oplaadinfrastructuur zoals in de vorm van een laadplein.

Een aanvraag voor een openbare oplaadpaal of oplaadinfrastructuur op initiatief van een exploitant kan 1x per jaar in het najaar worden gedaan voor het daarop volgende jaar, op basis van de prognose voor de behoefte aan openbare oplaadpalen voor dat volgende jaar in een prognosegebied (zeshoekig gebied met een doorsnede van circa 400 meter) en het aantal aanwezige openbare oplaadpunten in en direct naast dat prognosegebied, e.e.a. ter beoordeling van de gemeente. Een aanvraag kan worden gedaan als het aantal benodigde openbare oplaadpalen in de prognose groter is dan het aantal aanwezige openbare oplaadpunten. De prognoses worden per jaar bepaald aan de hand van de bij de gemeente beschikbare prognoses voor de behoefte aan openbare oplaadpalen in 2020 en 2025. Voor de tussentijdse jaren wordt de behoefte aan oplaadpalen bepaald door lineaire interpolatie van de prognoses voor 2020 en 2025. Tussentijdse bijstelling van prognoses voor de behoefte aan oplaadpalen in 2025 door de gemeente is mogelijk.

Bij een aanvraag op initiatief van een exploitant wordt een laadprijs gehanteerd die minder of gelijk is aan de laadprijs die geldt voor de openbare oplaadpalen die op aanvraag worden geplaatst en die is vermeld op de website van de exploitant. Verder zijn de oplaadpalen minimaal gelijk aan de openbare oplaadpalen die op aanvraag kunnen worden geplaatst.

De aanvraag en de exacte plaats van de oplaadpaal inclusief de bijbehorende parkeerplaatsen wordt beoordeeld en bepaald door de gemeente. Naast de hiervoor genoemde voorwaarden voor aanvragen op initiatief van een exploitant, gelden de volgende voorwaarden:

- a) niet direct bij een woning plaatsen als de oplaadpaal vanaf de begane grond in de woning duidelijk zichtbaar is zonder hiervoor extra moeite te doen (bijv. niet alleen zichtbaar onder een bepaalde hoek als men voor het raam staat);
- b) blijft de doorgang voor ander verkeer (auto, fiets, voetganger, rolstoel etc.) gewaarborgd;
- c) zijn er geen belemmeringen ten aanzien van ander straatmeubilair of (openbaar) groen;
- d) er is geen gelijktijdige aanvraag van een openbare oplaadpaal binnen een loopafstand van 200 meter van de aangevraagde locatie; voor de binnenstad (binnen de singels) geldt een loopafstand van 250 meter.
- e) zijn er al bestaande openbare oplaadpalen aanwezig in de openbare ruimte binnen een loopafstand van 200 meter van de aangevraagde locatie en is het gebruik daarvan aanleiding voor een extra oplaadpaal of kan door reservering van een 2e parkeerplaats bij een bestaande oplaadpaal binnen een loopafstand van 200 meter in de laadbehoefte worden voorzien;
- f) is de desbetreffende locatie in principe in eigendom van de gemeente;
- g) wordt er binnen 5 jaar onderhoud of reconstructie van de openbare ruimte op de plaats van de paal verwacht
- h) specifiek voor extra laadinfrastructuur ten behoeve van aanbieders elektrische deelauto's geldt dat getoetst wordt aan de lokale parkeerdruk

Het college verleent geen medewerking aan het realiseren van de gevraagde oplaadinfrastructuur, wanneer potentiële gebruikers mogelijkheden hebben om hun elektrische voertuigen op eigen terrein te (laten) parkeren en op te laden.

Bij een oplaadpaal wordt altijd eerst maar 1 gereserveerde parkeerplaats gerealiseerd, ook al is er een verkeersbesluit voor het reserveren van 2 parkeerplaatsen. Bij uitzondering kan de tweede parkeerplaats direct worden gerealiseerd (bij 3 of meer nieuwe gebruikers).

## **6. Definitieve locatie oplaadpaal en verschijningsvorm**

Het college bepaalt voor de aanvrager de definitieve locatie van de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur en de aan te wijzen parkeerplaats(en). Het college toetst hierbij aan de volgende criteria:

- a. voor de beschermde stadsgezichten Binnenstad en Zuidelijke Schil aan de hand van de kaart "locaties oplaadpalen elektrische auto";
- b. buiten de beschermde stadsgezichten moet de behoefte aan een oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur blijken uit de behoefte van gebruikers binnen een straal van hemelsbreed 200 meter van de aangevraagde locatie (binnenstad 250 meter);
- c. zijn er al bestaande oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur aanwezig op of aan de weg binnen de genoemde straal van 200 meter;
- d. is de desbetreffende ondergrond in eigendom van de gemeente;
- e. is de locatie van de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur voldoende vindbaar en zichtbaar (bebording en via website/portaal);
- f. is het aannemelijk dat de locatie door meerdere gebruikers gedeeld kan worden (dit om te voorkomen dat er "privé-parkeerplaatsen" gecreëerd worden);
- g. kan de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur worden voorzien van twee of meer aansluitpunten en kunnen – eventueel op termijn – twee of meer parkeerplaatsen worden bediend;
- h. in gebieden met een hoge parkeerdruk (>90%) vindt er een afweging plaats over locatie van de laadpaal; zo kan er afgeweken worden van de onderlinge loopafstand van 200 meter tussen laadpalen
- i. betreft het een bestaand parkeervak / bestaande parkeervakken;
- j. bij voorkeur vakken met haaksparkeren;
- k. de oplaadpaal dient te worden aangesloten op het hoofdstroomnetwerk;
- l. blijft de doorgang voor ander verkeer (auto, fiets, voetganger, rolstoel etc.) gewaarborgd;
- m. zijn er geen belemmeringen ten aanzien van ander straatmeubilair of (openbaar) groen;
- n. past de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur in het straatbeeld;
- o. geen extra objecten t.b.v. aanrijbeveiliging;
- p. kleur laadpaal RAL 7016
- q. fundering bevestiging niet zichtbaar boven het straatwerk.
- r. maximale afmeting individuele laadpaal ca. 20cm \* ca. 20cm \* ca. 145 cm (l,b,h).
- s. de laadpaal is sober vorm gegeven, heeft geen uitgesproken holtes, welvingen of scherpe punten.

In beginsel wordt er bij een nieuw te realiseren oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur één parkeerplaats aangewezen voor het opladen van elektrische voertuigen. Indien het gebruik van de oplaadpaal en/of oplaadinfrastructuur dit toelaat, kan het college besluiten ook een tweede parkeerplaats aan te wijzen.

De aanvrager toont aan de hand van het aantal uren dat de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur effectief in gebruik is geweest en/of aan de hand van nieuwe verzoeken van potentiële gebruikers aan dat er behoefte bestaat aan een tweede parkeerplaats.

**7a. Aanvragen verkeersbesluit voor een tweede gereserveerde parkeerplaats bij een openbare oplaadpaal of aanvragen van een ontheffing en een verkeersbesluit voor een openbare oplaadpaal met gereserveerde parkeerplaats(en) binnen 200 meter loopafstand van bestaande openbare oplaadpalen.**

Een aanvraag bevat de gegevens van de toekomstige gebruiker(s) en toont aan de hand van het gebruik dat de openbare oplaadpaal effectief in gebruik is:

- voor een 2e parkeerplaats bij een openbare oplaadpaal moet in de laatste 2 maanden voor de aanvraag minimaal 50 keer zijn opgeladen bij de openbare oplaadpaal met een minimaal gebruik van 500 kWh;
- voor een openbare oplaadpaal binnen 200 meter van bestaande openbare oplaadpalen moet in de laatste 2 maanden voor de aanvraag minimaal 100 keer zijn opgeladen bij elk van de bestaande openbare oplaadpalen met een minimaal gebruik van 1000 kWh.

Bij een aanvraag op initiatief van een exploitant (zie punt 3) vervallen deze eisen.

**7b. Aanvragen realisatie van een tweede gereserveerde parkeerplaats bij een openbare oplaadpaal of aanvragen ontheffing en realisatie van een openbare oplaadpaal met gereserveerde parkeerplaatsen binnen 200 meter loopafstand van bestaande openbare oplaadpalen.**

In dit geval is er al een verkeersbesluit genomen voor de gereserveerde parkeerplaats(en). Een aanvraag bevat de gegevens van de toekomstige gebruiker(s) en toont aan de hand van het gebruik dat de openbare oplaadpaal effectief in gebruik is:

- voor een 2e parkeerplaats bij een openbare oplaadpaal moet in de laatste 2 maanden voor de aanvraag minimaal 50 keer zijn opgeladen bij de openbare oplaadpaal met een minimaal gebruik van 500 kWh;
- voor een openbare oplaadpaal binnen 200 meter van bestaande openbare oplaadpalen moet in de laatste 2 maanden voor de aanvraag minimaal 100 keer zijn opgeladen bij elk van de bestaande openbare oplaadpalen met een minimaal gebruik van 1000 kWh.

## **8. Besluit.**

Het besluit voor het plaatsen van een openbaar oplaadpaal inclusief het aanwijzen van (een) bijbehorende gereserveerde parkeerplaats(en) of het aanwijzen van een tweede gereserveerde parkeerplaats om op te laden bij de openbare oplaadpaal wordt genomen door of namens het college.

## **9. Start geldigheid ontheffing voor plaatsen openbare oplaadpaal**

De ontheffing voor het plaatsen van een oplaadpaal wordt eerst van kracht en kan dus pas worden gebruikt, nadat het verkeersbesluit tot aanwijzing van de benodigde parkeerplaats(en) onherroepelijk is geworden.

## **10. Plaatsing en aansluiting openbare oplaadpaal**

De openbare oplaadpaal wordt aangesloten op het openbare elektriciteitsnet. De netbeheerder hiervan in de gemeente Leiden is Liander. Een exploitant van openbare oplaadpalen die deze wil aansluiten op het openbare netwerk wendt zich daarvoor dan ook tot Liander. De kosten van het plaatsen en aansluiten van de oplaadpaal inclusief eventuele goedgekeurde voorzieningen ter bescherming van de oplaadpaal, zijn voor rekening van de aanvrager.

## **11. Verwijderen en herplaatsen openbare oplaadpaal na onderhoud of reconstructie openbare ruimte**

Bij onderhouds- of reconstructiewerkzaamheden in de openbare ruimte is het mogelijk dat de oplaadpaal tijdelijk of definitief moet worden verwijderd. Indien dit meer dan 5 jaar na de datum van de ontheffing gebeurt, dan zijn alle kosten voor veilig verwijderen en herplaatsen van de oplaadpaal inclusief eventuele goedgekeurde voorzieningen voor rekening van de aanvrager. Indien dit binnen 5 jaar na de datum van de ontheffing gebeurt zonder dat dit bekend is gemaakt bij de aanvrager, dan zijn de kosten voor de gemeente.

Als bij de aanvraag (zie punt 3) bekend is dat er binnen 5 jaar onderhoud gaat plaatsvinden op de gewenste plaats van de oplaadpaal, dan wordt de ontheffing voor het plaatsen van de paal alleen verstrekt als de aanvrager schriftelijk verklaart dat alle kosten voor het eventueel veilig verwijderen en herplaatsen van de oplaadpaal (inclusief eventuele goedgekeurde voorzieningen) vanwege onderhoud of reconstructie, voor rekening van de aanvrager komen.

## **12. Beheer openbare oplaadpaal: normaal beheer en beheer bij werkzaamheden openbare ruimte**

De aanvrager van de vergunning voor het plaatsen van een oplaadpaal is tevens de exploitant en beheerder hiervan. De aanvrager is verantwoordelijk voor de exploitatie en het beheer en onderhoud van de oplaadpaal en neemt alle kosten hiervoor voor zijn rekening.

## **13. Inrichting en beheer gereserveerde parkeerplaatsen voor opladen elektrische auto's**

De gemeente Leiden plaats de benodigde verkeersborden en de markering. De kosten voor het plaatsen van een verkeersbord, tegel en/of markering op de aangewezen parkeerplaats(en) zijn voor rekening van de gemeente.

## **14. Bereikbaarheid**

De aanvrager van de openbare oplaadpaal is 24 uur per dag en 7 dagen per week bereikbaar voor gebruikers, hulpdiensten en gemeenten in het geval van vragen, storingen en calamiteiten. De telefoonnummers van de storingsdienst en de helpdesk zijn vermeld op de oplaadpaal.

## **15. Openbaarheid oplaadpaal**

De openbare oplaadpaal is 24 uur per dag en 7 dagen per week openbaar toegankelijk, in die zin dat deze voor iedereen te gebruiken is voor het opladen van zijn / haar elektrische voertuig. De aanvrager zorgt voor zoveel mogelijk actuele informatie richting gebruikers over de aanwezigheid en beschikbaarheid van het oplaadpunt, via algemeen beschikbare kanalen zoals deze gebruikelijk zijn in de markt voor openbare laaddiensten.

## **16. Interoperabiliteit**

Het oplaadpunt is inter-operabel conform de landelijke en internationale afspraken, waaronder de uitwisselbaarheid van laadpassen en het gebruik van standaard stekker.

## **17. Groene stroom**

Om te bewerkstelligen dat elektrisch vervoertuigen ook aan de bron geen CO<sub>2</sub>-uitstoot veroorzaken, mag de aanvrager van de oplaadpalen alleen gegarandeerde groene stroom (laten) leveren die duurzaam is opgewekt in Nederland.

## **18. Informatie over gebruik oplaadpalen**

De beheerder van een oplaadpaal en/of oplaadinfrastructuur geeft jaarlijks, in de maand januari, gegevens aan de gemeente over het feitelijke gebruik hiervan en verstrekt hiertoe een overzicht van het werkelijke gebruik per laadpaal.

## **19. Veiligheid**

De openbare oplaadpaal voldoet aan alle daaraan gestelde (nationale en internationale) veiligheidseisen.

## **20. Aansprakelijkheid**

De aanvrager is aansprakelijk voor alle schade die door gebruik van de openbare oplaadpaal of anderszins aan derden wordt veroorzaakt. Gemeente Leiden is op geen enkele manier aansprakelijk voor eventuele schade die door de oplaadpaal en/of andere infrastructuur is veroorzaakt. De aanvrager vrijwaart hiervoor de gemeente. De aanvrager verzekert zich voor eventuele schade voor minimaal een bedrag van € 1.000.000,- per gebeurtenis.

## **21. Betaald parkeren/vergunninghouders**

In gebieden waar betaald parkeren of vergunninghoudersparkeren is ingevoerd of waar een maximale parkeerduur of enige andere beperking geldt, geldt deze beperking onverminderd ook voor de oplaadvakken.

## **22. Handhaving**

De gemeente ziet toe op het juiste gebruik van de aangewezen parkeerplaats(en) en kan indien nodig handhavend optreden. Het juiste gebruik is: als een elektrisch voertuig met de kabel aangesloten is op het oplaadpunt en bezig met laden. Daarnaast wordt ook gehandhaafd op het fiscaal regime, parkeervergunning, blauwe zone en andere beperkingen die voor alle parkeerplaatsen gelden.

## **23. Termijn**

Deze Beleidsregels openbare oplaadpalen elektrisch voertuigen gemeente Leiden treden in werking op 1 juli 2020 en worden 2 jaarlijks geëvalueerd en indien nodig met opgave van redenen door het college gewijzigd of ingetrokken.

## 24. Wijzigen of intrekken van vergunning en verkeersbesluit

### a. Bij wijziging of intrekken van de beleidsregels

Na het wijzigen of intrekken van de beleidsregels kan het college ook besluiten om ontheffing en verkeersbesluit(en) voor een bestaande oplaadpaal, inclusief bebording te wijzigen of in te trekken. Bij intrekking heeft de aanvrager de plicht de openbare oplaadpaal binnen een door het college aan te geven termijn veilig te verwijderen en de ondergrond in oorspronkelijke staat te herstellen. Als de ontheffing 5 jaar of ouder is dan zijn de kosten hiervoor geheel voor de aanvrager. Is de ontheffing minder dan 5 jaar oud draagt de gemeente 1/5 deel van de kosten bij voor elk jaar dat de ontheffing minder oud is dan 5 jaar.

### b. Bij afwijken van beleidsregels door exploitant

Indien de aanvrager van een openbare oplaadpaal zich niet houdt aan de beleidsregels kan het college de ontheffing intrekken. In dit geval heeft de aanvrager de plicht de openbare oplaadpaal binnen een door het college aan te geven termijn veilig te verwijderen en de ondergrond in oorspronkelijke staat te herstellen. De kosten hiervoor zijn voor de rekening van de aanvrager. Indien daar geen gehoor wordt aangegeven, dan verwijderd de gemeente deze op hun kosten. Het college kan ook verkeersbesluiten waarbij de parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische voertuigen zijn aangewezen, intrekken.

### c. Bij onderhoud of reconstructie

Het college kan de ontheffing en het verkeersbesluit ook intrekken, indien er onderhoud of reconstructie plaatsvindt als gevolg waarvan de aangewezen parkeerplaatsen zullen verdwijnen. In dat geval zal de gemeente zich inspannen om elders een alternatieve locatie voor een oplaadpaal met bijbehorende parkeerplaats(en) in de directe nabijheid te zoeken.

Als de ontheffing wordt ingetrokken heeft de aanvrager de plicht de openbare oplaadpaal veilig te verwijderen op het moment dat het onderhoud of de reconstructie ter plaats van de oplaadpaal gaat starten. Kosten hiervoor en voor eventuele herplaatsing zijn voor rekening van de gemeente, wanneer het onderhoud of de reconstructie plaatsvindt binnen 5 jaar na afgifte van de ontheffing m.u.v. de situatie waarbij het bij de aanvrager al bekend was dat er binnen 5 jaar onderhoud of reconstructie gaat plaatsvinden. Kosten zijn voor rekening van de aanvrager, wanneer het onderhoud of reconstructie later dan 5 jaar na afgifte van de ontheffing plaatsvindt. Voor het herplaatsen van de oplaadpaal zijn de beleidsregels van toepassing (aanvraag, ontheffing, verkeersbesluit).

## 25. Bijzondere omstandigheden

Het college beseft dat de ontwikkelingen op het gebied van elektrisch rijden en laadinfrastructuur nieuw en nog volop in ontwikkeling zijn. Met deze beleidsregels wil het college duidelijkheid verschaffen over de voorwaarden, criteria en condities die van toepassing zijn op het realiseren van oplaadpalen in de gemeente. In specifieke, bijzondere of onvoorziene omstandigheden kan het college besluiten van deze beleidsregels af te wijken.

*Datum besluit:*

*Burgemeester en wethouders van gemeente Leiden,*

*de secretaris,*

*de burgemeester,*

## Toelichting

kaart locaties oplaadpalen

### **Toelichting bij de beleidsregel**

#### **Doel van de beleidsregel**

Het doel van de beleidsregel is om:

1. particulieren, bedrijven, netwerkbeheerders en aanbieders van oplaadinfrastructuur duidelijkheid te geven over de criteria en voorwaarden waaronder de gemeente medewerking verleent aan het plaatsen van oplaadinfrastructuur in de openbare ruimte en het aanwijzen van parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische voertuigen;
2. particulieren, bedrijven, netwerkbeheerders en aanbieders van oplaadinfrastructuur te informeren over de te volgen procedure;
3. aanvragen voor het plaatsen van oplaadinfrastructuur en het aanwijzen van parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische voertuigen op een zelfde en gelijkwaardige manier te kunnen beoordelen en af te handelen.



Deze beleidsregel is alleen van toepassing op publieke oplaadpalen en andere oplaadinfrastructuur in de openbare ruimte op of aan de openbare weg, waaronder ook openbare P&R-terreinen.

### **Uitgangspunt**

De gemeente Leiden verleent medewerking aan verzoeken van derden. Het college verleent toestemming tot het plaatsen van oplaadinfrastructuur en stelt de verkeersbesluit(en) vast.

### **Verkeersbesluit**

Wanneer de gemeente bereid is een toestemming te verlenen voor het plaatsen van een oplaadpaal of andere oplaadinfrastructuur op of aan de weg, dan ligt het voor de hand dat de gemeente de parkeerplaats(en) bij de oplaadvoorziening ook aanwijst als parkeerplaats voor alléén het opladen van elektrische voertuigen. Het college van burgemeester en wethouders kan hiertoe op grond van art. 18 Wegenverkeerswet 1994 (WVW 1994) jo. art. 12 Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) een verkeersbesluit nemen. In zo'n verkeersbesluit wijst het college de betreffende parkeerplaats(en) door middel van het plaatsen van de verkeersborden E4 of E8 met onderbord 'alléén opladen elektrische voertuigen' (of 'alléén elektrische voertuigen').

### **Artikelgewijze toelichting**

#### **1. Begripsbepalingen**

Elektrische voertuigen: het gaat hierbij om alle voertuigen die op de openbare weg mogen rijden, geheel of gedeeltelijk op elektriciteit kunnen rijden en voorzien zijn van een stekker om op te laden. Veelal zal het gaan om volledig elektrische auto's of plug-in hybride elektrische auto's, maar het kan bijvoorbeeld ook gaan om andere voertuigen, zoals gehandicaptenvoertuigen, motoren, trikes en quads die de parkeerplaatsen voor auto's gebruiken. Onder het begrip elektrische voertuigen vallen ook elektrische fietsen en snor-/bromfietsen. Eventueel kunnen deze laatste voertuigen worden uitgesloten van deze Beleidsregels, maar dan moet aan de definitie in artikel 1 onder a de woorden 'uitgezonderd fietsen en snor-/bromfietsen' worden toegevoegd.

#### **2. Verzoek om toestemming en verkeersbesluit**

Het is de bedoeling dat de aanbieder van de oplaadinfrastructuur op basis van verkregen toestemming van de gemeente de oplaadpalen plaatst. De gemeente verleent die toestemming indien wordt voldaan aan de voorwaarden die in deze beleidsregel zijn gesteld. Wanneer een bewoner of bedrijf bij de gemeente aanklopt voor het plaatsen van een oplaadpaal of andere oplaadinfrastructuur op of aan de openbare weg, zal de gemeente hen doorverwijzen naar de aanbieders van oplaadinfrastructuur. Bewoners of bedrijven kunnen niet zelf een aanvraag voor een oplaadpaal op of aan de weg en een verkeersbesluit tot het aanwijzen van de bijbehorende parkeerplaats(en) indienen. Dit ter voorkoming van de mogelijke gedachte bij de bewoners of bedrijven dat zij daarmee het exclusieve recht krijgen op het gebruik van de betreffende oplaadpaal / oplaadinfrastructuur en de bijbehorende parkeerplaats(en). Op grond van de Wegenverkeerswetgeving kunnen voor bewoners of bedrijven ook geen eigen parkeerplaatsen worden aangewezen op de openbare weg. De enige uitzondering hierop is de individuele gehandicaptenparkeerplaats, die door middel van een verkeersbesluit kan worden aangewezen (Bord E6 met als onderbord het kenteken van de betreffende auto). Bij zo'n individuele gehandicaptenparkeerplaats kan uiteraard ook een oplaadpaal worden geplaatst, wanneer de betreffende persoon over een elektrisch voertuig beschikt. In dat geval hoeft er geen verkeersbesluit te worden genomen om het gebruik van de parkeerplaats te regelen, want dat is in feite al gebeurd.

Belanghebbenden kunnen bezwaar maken tegen het verkeersbesluit, bijvoorbeeld omdat de parkeerdruk ter plaatse erg hoog is en er geen algemene parkeerplaatsen kunnen worden gemist.

De gemeente zal de parkeerplaats(en) voor het laden van elektrische voertuigen pas aanleggen, nadat het verkeersbesluit daartoe onherroepelijk is. Het is niet gewenst dat de oplaadinfrastructuur al vóór dit tijdstip wordt aangebracht. Daarom kan de oplaadinfrastructuur dus eerst worden geplaatst, nadat het verkeersbesluit onherroepelijk is geworden.

#### **3. Website exploitant oplaadpalen**

Spreekt voor zich.

#### **4. Kosten opladen voor gebruiker**

Spreekt voor zich

#### **5. Aanvraagprocedure ontheffing en verkeersbesluit en beoordeling aanvraag**

Spreekt voor zich

#### **6. Definitieve locatie oplaadpaal/-infrastructuur en verschijningsvorm**

De oplaadpalen/-infrastructuur worden bij voorkeur geplaatst op strategische zichtlocaties in de nabijheid van de woningen / bedrijven van potentiële gebruikers. De voorkeur gaat uit naar centrale, goed bereikbare plekken in de wijken, zoals langs wijkontsluitingswegen of doorgaande wegen. Hiermee wordt

voorkomen dat er grote verkeersstromen ontstaan binnen woonwijken wanneer elektrisch vervoer zijn vlucht neemt.

Er is gekozen voor een straal van hemelsbreed 200 meter. Het staat gemeenten uiteraard vrij om te kiezen voor lokaal maatwerk en een andere straallengte te kiezen. Daarbij kan ook onderscheid worden gemaakt tussen centrum/binnenstad (bijv. 300 meter) en woonwijken (bijv. 200 meter).

Bij het toetsen van de oplaadpalen-/infrastructuur in het straatbeeld kan de gemeente bijvoorbeeld kijken naar de kleur, kwaliteit, hoogte en omvang hiervan en naar beschermde stads- en dorpsgezichten.

Indien het gebruik van de oplaadpaal en/of oplaadinfrastructuur dit toelaat, kan het college besluiten ook een tweede parkeerplaats aan te wijzen. Het college heeft hiervoor twee mogelijkheden:

1. door middel van een aanpassing van het bestaande verkeersbesluit. Tegen dit aanpassingsbesluit staat bezwaar en beroep open.
2. direct in het verkeersbesluit twee parkeerplaatsen aanwijzen en de feitelijke realisering hiervan uitstellen tot een nader door het college te bepalen datum. Ook tegen dit laatste besluit van het college staat bezwaar en beroep open, omdat dan pas het feitelijk rechtsgevolg in werking treedt (ook op de tweede parkeerplaats mag dan niet meer worden geparkeerd met een niet-elektrisch voertuig). De rechter zal in dat geval - naar verwachting - globaler toetsen.

### **6. Beheer oplaadpaal/-infrastructuur**

De aanvrager van de toestemming voor het plaatsen van de oplaadpaal/-infrastructuur is tevens de beheerder hiervan. Wanneer de aanvrager het beheer over de oplaadpaal/-infrastructuur wil overdragen aan een andere partij, dan zal de aanvrager óf vooraf bij de aanvraag moeten vermelden voor wie de toestemming wordt gevraagd óf achteraf toestemming moeten krijgen van de gemeente om de toestemming over te dragen. De beheerder is verantwoordelijk voor het plaatsen, beheren, onderhouden en exploiteren van de oplaadvoorziening en neemt alle kosten hiervoor voor zijn rekening. De beheerder brengt de kosten voor het opladen van de elektrische voertuigen in rekening bij de gebruikers hiervan.

### **7. tot en met 12.**

Spreken voor zich.

### **13. Beheer parkeerplaatsen**

In de Wegenverkeerswet is geregeld dat de kosten voor het nemen van het verkeersbesluit en het plaatsen van verkeersborden en verkeerstekens op de openbare weg voor rekening komen van het bevoegd gezag dat het verkeersbesluit heeft genomen. Dit is doorgaans de gemeente, tenzij het gaat om parkeerplaatsen die onderdeel uitmaken van wegen die bij het rijk, een provincie of waterschap in beheer zijn.

Artikel 156 RVV 1990

Bij algemene maatregel van bestuur kunnen kosten, verbonden aan de plaatsing of verwijdering van verkeerstekens, worden doorberekend aan degene ten behoeve van wie het verkeersteken is geplaatst of verwijderd.

Artikel 33 BABW

Indien in, op, boven of langs een weg activiteiten worden ondernomen welke niet behoren tot het normale verkeersgebruik van die weg en het bevoegd gezag het noodzakelijk acht verkeerstekens te plaatsen of te verwijderen in verband met die activiteiten, kan het bevoegd gezag de kosten die het voor de plaatsing, het onderhoud of de verwijdering heeft gemaakt ten laste brengen van degene die deze activiteiten uitvoert.

### **14 tot 18**

spreken voor zich

### **18. Informatie gebruik oplaadinfrastructuur**

Voor de gemeente is het in het kader van het doelmatig gebruik van de vaak schaarse parkeerruimte gewenst dat zij inzicht krijgt in het feitelijk gebruik van de oplaadinfrastructuur. Veelal zal een jaarlijks overzicht van het gebruik voldoende zijn.

### **19 tot 20**

spreken voor zich

### **21. Betaald parkeren/vergunninghouders/blauwe zone**



Wanneer parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische voertuigen zijn gelegen in gebieden voor betaald parkeren, vergunninghouders, blauwe zone of een andere parkeerrestrictie, dan moeten de bestuurders van deze voertuigen zich aan de betreffende regels houden. Parkeerplaatsen in een blauwe zone kunnen eventueel 'buiten de blauwe zone' worden geplaatst, zodat elektrisch voertuigen ook gedurende langere tijd kunnen worden opgeladen. Hiervoor moet het betreffende verkeersbesluit worden aangepast en de blauwe streep bij deze parkeerplaatsen worden verwijderd.

## **22. Handhaving**

Officieel is het volgens het RVV 1990, artikel 24d lid 2 verboden om de laadpaal langer dan noodzakelijk bezet te houden. In de praktijk kunnen we niet altijd van mensen verwachten dat zij de elektrische auto na het volladen direct verplaatsen, bijvoorbeeld in de nachtelijke uren, of omdat de eigenaar niet in de buurt is van de auto. De gemeente dwingt 'sociaal gebruik' van laadpalen daarom in principe niet af via toezicht en handhaving. Met sociaal gebruik wordt hier bedoeld op het niet langer dan noodzakelijk bezet houden van een parkeervak door een elektrisch voertuig. Ons standpunt is dat gebruikers dit effectiever onderling kunnen organiseren dan wanneer de gemeente extra regelgeving en handhaving oplegt. Er zijn verschillende applicaties beschikbaar waarmee gebruikers het opladen onderling af kunnen stemmen. Slechts in bijzondere gevallen kan de gemeente op verzoek van bewoners handhavend optreden op basis van een overtreding van RVV artikel 24d, lid 2.5

Onrechtmatig gebruik van een parkeerplaats voor het opladen van elektrische voertuigen 'sec' kan worden bestraft met een proces-verbaal (Mulder-feit). Eventueel kan het betreffende voertuig ook worden weggesleept, als de gemeente hiervoor een Wegsleepverordening heeft vastgesteld.

Wanneer de bestuurder van het betreffende voertuig tevens niet betaald heeft in een betaald parkeergebied, dan kan óók een fiscale naheffingsaanslag worden opgelegd.

Wanneer er sprake is van het parkeren zonder parkeervergunning in een vergunninghoudersgebied, dan kan een proces-verbaal (Mulder-feit) worden opgemaakt. Zie toelichting bij de Model-parkeerverordening.

## **23. Termijn**

spreekt voor zich

## **24. Intrekken / wijzigen van toestemming en verkeersbesluit**

Wanneer de aanvrager / beheerder zich niet aan de voorschriften van de beleidsregel houdt, kan het college uiteindelijk de toestemming intrekken. In zo'n geval zal de beheerder zijn oplaadinfrastructuur moeten verwijderen.

Vervolgens kan de gemeente bezien of er een andere aanbieder van oplaadinfrastructuur geïnteresseerd is in het plaatsen hiervan, zodat de aangewezen parkeerplaatsen in stand kunnen blijven. Is dit niet het geval, dan zal de gemeente het betreffende verkeersbesluit kunnen intrekken en de parkeerplaatsen weer voor algemeen gebruik kunnen vrij geven.

Bij wegreconstructies wordt de systematiek uit de Telecomwetgeving gevolgd. Als een wegreconstructie binnen 5 jaar na verlening van de toestemming plaatsvindt, betaalt de gemeente de kosten van verplaatsing van oplaadinfrastructuur. Vindt de reconstructie na meer dan 5 jaar plaats dan zijn de kosten voor rekening van de beheerder van de oplaadinfrastructuur (normaal ondernemersrisico). De kosten van het benodigde verkeersbesluit en de inrichting van de parkeerplaats(en) zijn voor rekening van de gemeente.

## **25. Bijzondere omstandigheden**

Hier is sprake van een zogenaamde 'hardheidsclausule' op grond waarvan het college in bepaalde uitzonderlijke en/of onvoorziene situaties kan afwijken van de beleidsregels.

**Bijlage I EV Prognose 2025**

**EV Prognose 2025**

