

## PLAATSINGSBELEID LAADINFRASTRUCTUUR GEMEENTE MOLENLANDEN 2020

Het college van Molenlanden besluit:

1. Het Plaatsingsbeleid Laadinfrastructuur gemeente Molenlanden 2020 (1.0) vast te stellen, inzake het aanwijzen van laadlocaties voor elektrisch vervoer;
2. De bestaande beleidsregels inzake laadinfrastructuur van de gemeenten Giessenlanden en Molenwaard in te trekken.

### INHOUDSOPGAVE Pagina

1. AANLEIDING 3
2. MOBILITEITSOPGAVE 3
  - a. Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL)
  - b. Regionale samenwerking
3. DOEL VAN PLAATSINGSBELEID 4
4. ROL VAN DE GEMEENTE 5
5. PLAATSINGSBELEID 5
  - a. Wanneer gaat de gemeente over tot plaatsing?
  - b. Waar plaatst de gemeente laadpalen?
  - c. Welke eisen worden aan de laadlocatie gesteld?
6. VISIE LAADINFRASTRUCTUUR 7
  - a. Laadpunten en laadvermogen (kW)
  - b. Verwachte groei laadpunten
  - c. Geschikte laadlocaties
7. JURIDISCH KADER 9
8. BELEIDSREGELS 10
  - a. Toelichting

### 1. AANLEIDING

Het aantal elektrische voertuigen in Nederland groeit de laatste jaren hard, onder meer als gevolg van het klimaatbeleid van de overheid. Daardoor neemt de behoefte aan laden in de openbare ruimte sterk toe.

Met de ondertekening van het Klimaatakkoord van Parijs in 2015 heeft Nederland zich gecommitteerd aan de doelstellingen van het Akkoord. Een belangrijke doelstelling van het Akkoord is dat Nederland zich de komende jaren inspant voor emissievrij vervoer. Voor gemeenten (en regio's) betekent dit dat zij te maken krijgen met de zorg voor een dekkend laadnetwerk voor elektrisch vervoer.

Onderdeel van het Klimaatakkoord is de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL). Hierin staan afspraken over de realisatie van voldoende laadinfrastructuur voor elektrisch vervoer. Ook staan in de NAL ambities en acties beschreven waar gemeenten direct mee te maken krijgen. Eén van die acties is het vaststellen van plaatsingsbeleid en het formuleren van een visie laadinfrastructuur.

## 2. MOBILITEITSOPGAVE

Gemeenten en regio's hebben de opgave om een integraal plaatsingsbeleid voor publieke laadinfrastructuur op te stellen, waarbij het uitgangspunt is dat gemeente vraaggericht en proactief laadinfrastructuur plaatst (zgn. strategische plaatsing).

Dit dient ertoe om ervoor te zorgen dat de ontwikkeling van de laadinfrastructuur niet achterblijft.

Naast een integraal plaatsingsbeleid dient de gemeente, op basis van verwachte groeicijfers van elektrische voertuigen, een planning voor de uitrol van laadinfrastructuur te maken (visie). De planning biedt de netbeheerder inzicht hoe deze de werkzaamheden slim kan combineren en effectief kan uitvoeren. Dit brengt lagere maatschappelijke kosten met zich mee.

De keuzes die de gemeente maakt bij het aanwijzen van locaties en de planning van de uitrol hangt voor een belangrijk deel samen met de strategische kaders waarin de gemeente opereert en de samenhang met andere beleidsterreinen. De gemeentelijke beleidskeuzes voor laadinfrastructuur worden met name ingekaderd door nationale en regionale strategische kaders en wetgeving.

### a. Nationale Agenda Laadinfrastructuur

De Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) is een breed gedragen meerjarige beleidsagenda, die bestaat uit de ambities en beoogde acties van de partijen die de agenda samen opgesteld hebben. De activiteiten die erin zijn opgenomen moeten ervoor zorgen dat laadinfrastructuur geen drempel vormt voor de uitrol van elektrisch vervoer, te weten:

- een voldoende dekkende laadinfrastructuur;
- een snelle en strategische plaatsing, alvorens de vraag ontstaat;
- toegankelijke informatie voor e-rijders, zoals laadlocaties en -tarieven.

Deze ambities en acties zullen de komende periode (2021/2022) verder uitgewerkt worden. Aangezien de ontwikkelingen rondom elektrisch vervoer en laadinfrastructuur elkaar in hoog tempo opvolgen, en het om die reden van belang is om te kunnen blijven inspelen op de ontwikkelingen, zal de NAL periodiek geëvalueerd en zo nodig geactualiseerd worden.

De uitvoering van de NAL zal worden vertaald in regionale mobiliteitsplannen, waarin de lokale behoeften voor laadinfrastructuur worden opgenomen. Concreet zal worden bepaald wat de gemeente en andere partijen zoals netbeheerders moeten doen om te zorgen dat de laadinfrastructuur van de toekomst in een integrale aanpak wordt meegenomen.

### a. Regionale Samenwerking

Gemeenten zijn met marktpartijen, provincies en rijksoverheid samen verantwoordelijk voor de uitrol van laadinfrastructuur. De NAL zet daarom in op regionale samenwerking. De regionale samenwerking bepaalt of beïnvloedt de gemeentelijke visie van het beleid op laadinfrastructuur (zie pag. 7).

Gemeente Molenlanden maakt onderdeel uit van de Samenwerkingsregio Zuidwest. In regionaal samenwerkingsverband wordt gestreefd naar een uniforme visie en plaatsingsbeleid. Daartoe worden standaard documenten ontwikkeld die de gemeenten in de loop van 2021 kunnen vaststellen.

Op dit moment werkt gemeente Molenlanden binnen de regio Alblasserwaard, samen met gemeente Gorinchem, provincie en waterschap, aan een Regionale Energiestrategie (RES) om nationale afspraken in de praktijk te brengen. Het is een instrument om gezamenlijk te komen tot keuzes voor de opwekking van duurzame elektriciteit, de warmtetransitie in de gebouwde omgeving (van fossiele naar duurzame bronnen) en de daarvoor benodigde opslag- en energie-infrastructuur.

In de RES, alsmede in de omgevingsvisie, het omgevingsplan en de regionale mobiliteitsplannen, zal de uitrol van laadinfrastructuur moeten worden geborgd. Elektrisch vervoer is namelijk belangrijk voor de energietransitie van woonwijken die van het aardgas afgaan en overschakelen op duurzame warmte en duurzame stroom. In regionaal verband zal een intensivering van de samenwerking plaatsvinden om daarmee kennis en uitvoerend vermogen te versterken.

## 3. DOEL VAN PLAATSINGSBELEID

Het doel van plaatsingsbeleid is om betrokken partijen -dat zijn: particulieren, netwerkbeheerder en aanbieders van laadinfrastructuur- te informeren over de voorwaarden waaronder de gemeente mede-

werking verleent aan het plaatsen van laadinfrastructuur en het aanwijzen van parkeerplaatsen voor elektrische voertuigen.

Met het vaststellen van het plaatsingsbeleid wordt antwoord gegeven op de volgende vragen:

- a. wanneer gaat de gemeente over tot plaatsing?
- b. waar plaatst de gemeente laadpalen?
- c. welke eisen worden aan de laadlocatie gesteld?

Om antwoord te kunnen geven op deze vragen is de rol die de gemeente heeft bij het onderwerp laadinfrastructuur voor een groot deel bepalend.

#### 4. ROL VAN DE GEMEENTE

De gemeente is eigenaar en beheerder van de openbare ruimte. Omdat de meeste huishoudens niet beschikken over de mogelijkheid om op eigen terrein te parkeren zijn de meeste inwoners afhankelijk van publiek toegankelijke laadvoorzieningen.

De rol die de gemeente heeft bij het plaatsen van laadvoorzieningen wordt dus steeds belangrijker. De gemeente kan op verschillende manieren invulling geven aan de uitrol van laadinfrastructuur. Naast het ambitieniveau is ook de bijbehorende rol bepalend voor de beleidskeuzes van de gemeente.

De keuzes die de gemeente hierin kan maken zijn:

- a. Stimuleren: de gemeente wil de aanleg en spreiding van zowel publieke als private laadinfrastructuur aansporen en regisseren, voor zowel inwoners als bezoekers.
- b. Faciliteren: de gemeente reageert op aanvragen en maken laadvoorzieningen in de openbare ruimte mogelijk.
- c. Reguleren: de gemeente kiest ervoor zelf geen regie te voeren over de aanleg en spreiding, maar marktontwikkelingen ook niet in de weg te zitten. Ze stelt in ieder geval plaatsingscriteria op waarop initiatieven voor laadlocaties vanuit de markt worden getoetst.

#### 5. PLAATSINGSBELEID

Het huidige beleid gaat uit van een regulerende rol van de gemeente bij aanvragen voor het plaatsen van publieke laadpalen. De reden hiervan is dat de gemeente geen eigenaar van de laadpalen wil zijn in verband met de beheer- en onderhoudskosten van de laadpalen. Het beheer en onderhoud van de laadpalen is in handen van de laadpalenexploitant Allego, waar de gemeente een contract mee heeft afgesloten.

- a. Wanneer gaat gemeente over tot plaatsing?

Het huidige beleid gaat uit van plaatsing van laadpalen op basis van een aanvraag. Dit wordt ook wel 'paal-volgt-aanvraag' of 'paal-volgt-auto' genoemd; de gemeente volgt initiatieven vanuit de markt, en op basis van beleid geeft de gemeente wel of geen toestemming. Uitgangspunt van beleid is dat alleen inwoners een aanvraag kunnen indienen voor de realisatie van een laadvoorziening in de openbare ruimte.

De gemeente toetst de aanvraag aan criteria die gelden voor het plaatsen van objecten in de openbare ruimte. Deze criteria staan opgenomen in lokale regelgeving (APV) en het plaatselijke beleid (zie pag. 10).

Om de verwachte groei van elektrisch vervoer te kunnen opvangen en om de doelstellingen van het Klimaatakkoord te kunnen halen zal een actievere rol van de gemeente wenselijk zijn. Ook om de regie op de openbare ruimte te kunnen blijven houden kan een belangrijke reden zijn om in te zetten op een actievere rol.

De gemeente zal veel meer zelf het initiatief moeten gaan nemen, dus niet alleen maar gericht op faciliteren en reguleren maar ook actief plaatsen c.q. aanwijzen van laadlocaties. In deze rol zal de gemeente strategisch en vraaggericht laadpalen gaan plaatsen, op basis van verwachte vraag en/of verbruiksdata. Dat kan zijn als de locatie belangrijk is voor specifieke doelgroepen, zoals toeristen, forenzen en bezoekers van dorpshuizen en sportcomplexen (zie pag. 7).

- b. Waar plaatst de gemeente laadpalen?

Het laadgedrag is afhankelijk van de gebouwde omgeving en parkeerbeleid. Hoe kleiner de beschikbaarheid van eigen grond (inritten en garages) hoe groter de vraag naar publieke laadlocaties voor inwoners. In het huidige beleid heeft gemeente Molenlanden gekozen voor publieke laadinfrastructuur. Een overweging hierbij is dat de gemeente de regie op de openbare ruimte wil houden, om daarmee de kwaliteit van de openbare ruimte te borgen.

Het feit dat een oplaadpunt in de openbare ruimte ten koste gaat van een parkeervak is daarvan een voorbeeld.

Uitgangspunt zal dus zijn het minimaliseren van de publieke laadbehoefte in de openbare ruimte en het stimuleren van private laadinfrastructuur. Dit kan bewerkstelligd worden door de toetsingscriteria voor laadpalen in de publieke ruimte te verzwaren (bijv. bij vergunningverlening voor bouwparkeergarages).

De criteria die gehanteerd worden bij het plaatsen van laadvoorziening zijn:

1. Ladder van laden (dit is een instrument om te voorkomen dat parkeren op eigen terrein verschuift naar openbaar terrein), er wordt getoetst of:
  - aanvrager kan laden op eigen terrein;
  - de aanvrager kan laden op een semipublieke locatie;
  - als dit niet mogelijk is wordt de aanvraag in behandeling genomen.
2. Maximale hoeveelheid palen in een gebied en minimale afstand tot bestaande laadpalen;
3. Aantal elektrisch gereden kilometers per jaar;
4. Mogelijkheden om een naastgelegen parkeervak af te kruisen.

Vanuit haar regulerende rol werkt gemeente Molenlanden mee aan verzoeken van professionele aanbieders en/of exploitanten van laadpalen om namens inwoners laadpunten in de openbare ruimte te realiseren. Voor het plaatsen van laadinfrastructuur geeft gemeente Molenlanden toestemming aan marktpartij Allego. De toestemming omvat een ontheffing op grond van de APV en een verkeersbesluit.

De locaties waar de laadpalen worden geplaatst zijn locaties gelegen binnen een straal van 350 meter vanaf de woning van de aanvrager.

a. Welke eisen worden aan de laadlocatie gesteld?

De gemeente is verantwoordelijk voor de openbare ruimte, ongeacht of de nieuwe laadlocaties voortkomen uit aanvragen of actief worden geplaatst, en of de ligging van tevoren is uitgedacht. Daarom toetst de gemeente elke laadlocatie altijd op de wettelijke criteria die gelden voor het plaatsen van objecten in de openbare ruimte.

De eisen die aan de laadlocatie worden gesteld staan opgenomen in gemeentelijke beleidsregels en de lokale regelgeving (APV). De laadlocatie dient verder te voldoen aan de voorwaarden van de verkeerswetgeving voor het plaatsen van laadpalen (zie pag. 10).

Voorts dient de locatie technisch geschikt te zijn om te worden ingericht als laadlocatie, dat wil zeggen dat de locatie dient te voldoen aan de criteria van netcapaciteit van de netbeheerder.

Aan de laadlocatie zelf wordt de eis gesteld dat de locatie strategisch gelegen is zodat dit geen problemen geeft bij verkeersbewegingen.

Zodra het besluit is genomen om publieke laadpalen te plaatsen zullen hiervoor exclusief parkeerplaatsen worden gereserveerd, en zal een verkeersbesluit moeten worden genomen. Het verkeersbesluit geeft het parkeervak de doelbestemming 'opladen van elektrische voertuigen'; in het vak mag alleen worden geparkeerd door elektrische auto's die laden, d.w.z. de stekker moet in de laadpaal zitten.

## 6. VISIE LAADINFRASTRUCTUUR

In de NAL is afgesproken dat gemeenten uiterlijk eind 2020 een integrale visie vaststellen op de ontwikkeling van laadinfrastructuur. De visie ziet op de uitrol van een netwerk van laadlocaties voor regulier laden in de publieke ruimte voor personenvervoer van inwoners en bezoekers. Dit zijn de twee doelgroepen waarvoor gemeente Molenlanden in ieder geval laadinfrastructuur moet uitrollen.

Met de visie laadinfrastructuur zal de gemeente dus iets moeten zeggen over hoe de uitrol van de laadinfrastructuur de komende jaren vorm gaat krijgen. Het is een vertaling van nationale verwachtingen naar regionale en gemeentelijke aantallen wat betreft het aantal elektrische auto's in de gemeente tot 2030. De visie wordt steeds voor 2 jaar opgesteld, met een zichttermijn van 10-15 jaar.

In de visie wordt de te verwachten laadbehoefte uitgedrukt in laadpunten en laadvermogen (kW), de geschikte laadlocaties en het plaatsingsbeleid opgenomen.

a. Laadpunten en laadvermogen (kW)

Gemeente Molenlanden zal in beginsel de versnelde uitrol faciliteren om de ambities waar te kunnen maken door onder meer strategisch laadpalen te plaatsen.

Het uitgangspunt zal zijn dat alleen nog laadinfrastructuur wordt uitgerold die 'smart charging ready' is, wat wil zeggen dat voertuigen energie die is opgeslagen in de batterij kunnen terug leveren aan het elektriciteitsnet.

Bij de uitrol van laadinfrastructuur wordt onder meer gekeken naar de capaciteit

van het elektriciteitsnet en wat de invloed van laadvoorzieningen is op de ruimtelijke inrichting. Dat betekent dat laadinfrastructuur in beginsel onderdeel zal moeten zijn van de integrale wijkaanpak. De gemeente zal duidelijkheid moeten geven of er in de wijk ruimte is voor laadpalen. Deze duidelijkheid zorgt ervoor dat de netbeheerder per woonwijk de grond maar maximaal 1 keer open hoeft te breken voor het verzwaren of het uitbreiden van het elektriciteitsnet. De gemeente geeft de exploitant toestemming/opdracht tot het plaatsen van nieuwe locaties, wanneer verbruiksdata aantonen dat bestaande locaties de laadvraag niet voldoende dekken. Wanneer een bestaand laadpunt structureel een maximum aantal kWh per transactie of bezettingsgraad per dag overschrijdt, zal de gemeente de infrastructuur in beginsel uitbreiden. Informatie op basis waarvan een goede prognose over het aantal laadpunten en laadvermogen kan worden gegeven is op dit moment niet aanwezig. In de loop van 2021 zal de gemeente in samenspraak met de netbeheerder en/of interne partijen (bijv. team Economie & Toerisme) bekijken, aan de hand van de dan bestaande data en prognoses van de vraag naar laadlocaties, waar behoefte bestaat aan dergelijke locaties en of de locaties technisch geschikt zijn om deze in te richten als laadlocatie.

b. Verwachte groei laadpunten

Uit gegevens van laadpalenexploitant Allego blijkt dat er in de periode vanaf 2015 in totaal 23 aanvragen voor een publieke laadpaal (in Molenlanden) is gedaan.

Het overzicht van het aantal aanvragen per jaar:

2015: 2 2018: 1

2016: 8 2019: 4

2017: 1 2020: 7

Een prognose van het aantal te verwachte aanvragen is helaas niet te geven. Deze gegevens zijn, ook bij navraag bij Allego en netbeheerder, niet aanwezig. Op basis van het aantal aanvragen dat tot op heden is ingediend valt echter niet te verwachten dat de laadbehoefte het komend jaar sterk zal toenemen.

c. Geschikte laadlocaties

Aangezien de ontwikkelingen op het gebied van elektrisch rijden snel gaan, veranderen ook de laadvraag en de laadtechnieken. Dit heeft direct invloed op het plaatsingsbeleid. De verwachting is dat vanaf 2021 strategische plaatsing de leidende aanpak wordt, en de aanpak van aanvragen per individueel laadpunt minder zal worden. Dit is ook de ambitie zoals in de NAL is beschreven. Gemeente Molenlanden zal strategisch laadpalen gaan plaatsen op basis van verwachte vraag of op basis van verbruiksdata. Wanneer de laadinfrastructuur groeit, groeit ook de hoeveelheid verbruiksdata.

Met netbeheerder zullen strategische plaatsingslocaties in beeld worden gebracht, en zal aan de hand van de uitkomsten hiervan een capaciteitsplanning worden gemaakt. Welke locaties geschikt zijn als laadlocatie is afhankelijk van de benodigde zwaarte van netaansluiting. Dit proces zal in de periode 2021-2022 gaan plaatsvinden.

Vooruitlopend op het proces van onderzoek naar de geschiktheid van de laadlocatie is het goed te weten dat bij strategisch plaatsing alleen locaties worden uitgedacht, daadwerkelijke realisatie hoeft pas te volgen na aanvraag of op eigen initiatief.

Zoals eerder ook door NAL is aangegeven zal de gemeente moeten insteken op strategisch en vraaggericht plaatsen van laadinfrastructuur. Voor het komende jaar, met uitloop naar 2022, zal het beleid erop gericht zijn:

1. strategische locaties uit te denken, waarbij gemeente in overleg met lokale partijen en netbeheerder gaat bekijken of locaties kunnen worden aangewezen. Hierbij kan gedacht worden aan locaties die vanuit economisch en/of toeristisch oogpunt interessant zijn voor aanleg van laadinfrastructuur, zoals veerpont Schoonhovenseveer (G-A), molengebied Kinderdijk, winkelcentra en dorpsuizen. Ook om verschillende doelgroepen, zoals taxi's en OV, op één centrale plek van laadmogelijkheden te voorzien zal (samen met de regio) onderzocht worden of strategische locaties kunnen worden aangewezen (bijv. rand van wijk/dorp).
2. in bestaande en nieuwe samenwerkingsovereenkomsten met bedrijven aanvullende afspraken te maken over de minimale hoeveelheid laadpalen voor bedrijventerreinen. Dit gaat over bestaande bouw met minder dan 20 parkeerplaatsen, die buiten de Europese richtlijn energieprestatie van gebouwen (EPBD) vallen. Daarnaast worden met bedrijven afspraken gemaakt om bedrijventerreinen open te stellen voor de uitrol en exploitatie van (snel) laadinfrastructuur;
3. in overleg met provincie en marktpartijen te onderzoeken welke locaties geschikt zijn om te worden aangewezen als laadlocatie voor snelladers, o.m. door het inpassen van alternatieve zero emissiebrandstoffen op bestaande tanklocaties.

## 7. JURIDISCH KADER

Wanneer er een laadlocatie wordt gerealiseerd in de openbare ruimte, heeft een gemeente te maken met juridische kaders. Hieronder volgt een overzicht van de verschillende relaties tot wetgeving.

### **Ontheffing APV**

Voor het plaatsen van voorwerpen op of aan de weg is op grond van art. 2:10 APV een ontheffing nodig van het college van burgemeester en wethouders. Het plaatsen van oplaadpalen of andere oplaadinfrastructuur wordt niet geacht te vallen onder 'het gebruik van een weg overeenkomstig de publieke functie van een weg'.

Wanneer een bewoner, bedrijf of aanbieder van oplaadinfrastructuur bij de gemeente aanklopt voor het plaatsen van een oplaadpaal op of aan de weg in de buurt van zijn woning of bedrijf, dan is hiervoor dus een ontheffing van art. 2:10 APV nodig. In de voorschriften die aan de ontheffing worden gekoppeld kan de gemeente eisen stellen aan de aanvrager en/of beheerder van de oplaadpaal.

### **Verkeersbesluit**

Wanneer de gemeente bereid is een ontheffing 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').

### **Overige vergunningen / ontheffingen**

Voor het aansluiten van oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur op het elektriciteitsnetwerk in de openbare ruimte op of aan de weg is op grond van de APV (art. 2:11) of van de Verordening werkzaamheden kabels en leidingen 2013 (art. 5) veelal ook een melding, vergunning of ontheffing nodig. De aanvrager van de oplaadinfrastructuur is verantwoordelijk voor de melding of de aanvraag van de benodigde vergunningen en/of ontheffingen.

### **Europese richtlijn voor de energieprestatie van gebouwen**

Voor nieuwbouw met woonfunctie met meer dan tien parkeervakken geldt dat deze leidingdoorvoeren dienen te hebben voor de aanleg van oplaadpunten voor ieder parkeervak. Voor utiliteitsbouw met dezelfde kenmerken geldt ten minste één oplaadpunt voor het hele parkeerterrein en leidingdoorvoeren voor oplaadpunten voor ten minste één op de vijf parkeervakken.

## 8. BELEIDSREGELS

### **1. Begripsbepalingen:**

In de beleidsregels wordt verstaan onder:

- a. Elektrische auto: een motorvoertuig als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onder c van de Wegenverkeerswet 1994 dat bij de Rijksdienst Wegverkeer (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 voorziening buiten het voertuig.
- b. Oplaadinfrastructuur: het geheel van oplaadpalen, aansluitingen op het elektriciteitsnet en andere voorzieningen in de openbare ruimte op of aan de weg bestemd voor het opladen van elektrische voertuigen.
- c. Oplaadpaal: een oplaadobject in de vorm van een paal met tenminste één aansluiting en de mogelijkheid voor twee of meer aansluitingen voor het gelijktijdig opladen van elektrische voertuigen.
- d. Aanbieder: de aanbieder van oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur.
- e. Aanvrager: de aanvrager van de ontheffing/vergunning voor het plaatsen van oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur.
- f. Gebruiker:
  1. een bedrijf en/of organisatie dat/die gevestigd is in de gemeente Molenlanden en eigenaar en/of bezitter 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 bezitter is van een elektrisch voertuig en woonachtig en/of werkzaam is in de gemeente Molenlanden.
- g. College: het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Molenlanden.
- h. Netbeheerder: onafhankelijke partij, welke op grond van de wet is aangewezen en verantwoordelijk is voor het energienetwerk waarover elektriciteit en gas geleverd wordt in Molenlanden.

## 2. Aanvraag ontheffing/vergunning en verkeersbesluit

Een aanvraag voor een ontheffing/vergunning voor het plaatsen van een of meerdere oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur op of aan de openbare weg en het verzoek tot het nemen van een verkeersbesluit waarbij een of meerdere parkeerplaatsen worden aangewezen voor het opladen van elektrische voertuigen kan alleen worden ingediend door de aanbieder van oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur.

## 3. Aanvraag locatie oplaadpaal/-infrastructuur

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.

## 4. Behoeftebepaling oplaadpaal/-infrastructuur

De aanvrager toont aan dat er op de aangevraagde locatie daadwerkelijk behoefte bestaat bij gebruikers aan een oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur op of aan de openbare weg. Het college verleent in principe geen medewerking aan het realiseren van de gevraagde oplaadinfrastructuur, wanneer potentiële gebruikers voldoende mogelijkheden hebben om hun elektrische voertuigen op eigen terrein te (laten) parkeren en op te laden.

## 5. Definitieve locatie oplaadpaal/-infrastructuur

Het college bepaalt in overleg met 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. de behoefte aan een oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur moet blijken uit de behoefte van gebruikers binnen een straal van hemelsbreed 350 meter van de aangevraagde locatie;
- b. zijn er al bestaande oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur aanwezig op of aan de weg binnen de genoemde straal van 350 meter;
- c. is de desbetreffende ondergrond in eigendom van de gemeente;
- d. is de locatie van de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur voldoende vindbaar en zichtbaar;
- e. is het aannemelijk dat de locatie door meerdere gebruikers gedeeld kan worden (dit om te voorkomen dat er "privé-parkeerplaatsen" gecreëerd worden);
- f. 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;
- g. laat de parkeerdruk dit toe (95% in woonwijken en 85% op parkeerterreinen);
- h. betreft het een bestaand parkeervak / bestaande parkeervakken;
- i. blijft de doorgang voor ander verkeer (auto, fiets, voetganger, rolstoel etc.) gewaarborgd;
- j. zijn er geen belemmeringen ten aanzien van ander straatmeubilair of (openbaar) groen;
- k. past de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur in het straatbeeld;
- l. is er sprake van geplande reconstructies of andere infrastructurele ontwikkelingen.

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.

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.

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.

## 6. Volgorde besluitvorming

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

## **7. Plaatsing en beheer oplaadpaal/-infrastructuur**

De aanvrager van de ontheffing voor het plaatsen van een oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur is tevens de beheerder hiervan. De beheerder is verantwoordelijk voor realisatie, beheer, onderhoud en exploitatie van de oplaadpaal/-infrastructuur en neemt alle kosten hiervoor voor zijn rekening. De kosten ter bescherming van de oplaadpaal/-infrastructuur (hekjes, biggenruggen ed.) zijn ook voor rekening van de beheerder.

## **8. Inrichting en beheer parkeerplaatsen**

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

## **9. Bereikbaarheid**

De beheerder van de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur is 24 uur per dag en 7 dagen per week bereikbaar voor gebruikers, hulpdiensten en gemeenten in het geval van vragen, storingsen en calamiteiten. De telefoonnummers van de storingsdienst en de helpdesk zijn vermeld op de oplaadpaal/-infrastructuur.

## **10. Openbaarheid oplaadpaal/-infrastructuur**

De oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur 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 beheerder zorgt voor zoveel mogelijk actuele informatie richting gebruikers over de aanwezigheid en beschikbaarheid van het oplaadpunt.

## **11. Interoperabiliteit**

Het oplaadpunt is interoperabel conform de landelijke en internationale afspraken, waaronder de uitwisselbaarheid van laadpassen en het gebruik van standaard stekkers.

## **12. Groene stroom**

Om te bewerkstelligen dat elektrisch vervoertuigen ook aan de bron geen CO<sub>2</sub>-uitstoot veroorzaken, mag de beheerder van de oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur alleen gegarandeerd groene stroom (laten) leveren.

## **13. Veiligheid**

De oplaadpaal en/of oplaadinfrastructuur voldoet aan alle daaraan gestelde (nationale en internationale) veiligheidseisen

## **14. Aansprakelijkheid**

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

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

In gebieden waar betaald parkeren of vergunninghoudersparkeren is ingevoerd of waar een maximale parkeerduur (blauwe zone) of enige andere restrictie geldt, geldt deze restrictie onverminderd ook voor de bestuurders van elektrische voertuigen.

## **16. Handhaving**

Het college ziet toe op het juiste gebruik van de aangewezen parkeerplaats(en) en kan indien nodig handhavend optreden. Het juiste gebruik is: als een elektrische voertuig met de kabel aangesloten is op het oplaadpunt.

Daarnaast wordt ook gehandhaafd op het fiscaal regime, parkeervergunning, blauwe zone en andere restricties die voor alle bestuurders van motorvoertuigen gelden.

## **17. Intrekken / wijzigen van ontheffing en verkeersbesluit**

Indien de beheerder van de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur zich niet houdt aan de voorschriften verbonden aan de ontheffing, kan het college de ontheffing intrekken. Het college kan in dat geval ook het verkeersbesluit, waarbij de parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische voertuigen zijn aangewezen, intrekken.

Het college kan de ontheffing en/of het verkeersbesluit tevens intrekken, wanneer er in de praktijk niet of nauwelijks gebruik wordt gemaakt van de oplaadpaal en/of oplaadinfrastructuur. Het is niet gewenst dat daardoor een of meerdere parkeerplaatsen (nagenoeg) geheel onbenut blijven.



In deze gevallen heeft de beheerder het recht en de plicht de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur binnen een door het college aan te geven termijn te verwijderen. De hiermee samenhangende kosten zijn voor de rekening van de beheerder.

Het college kan de ontheffing ook wijzigen of intrekken, indien er een wegreconstructie plaatsvindt als gevolg waarvan de aangewezen parkeerplaatsen zullen verdwijnen. In dat geval zal de gemeente samen met de beheerder bezien of er een alternatieve locatie voor een oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur met bijbehorende parkeerplaats(en) in de directe nabijheid mogelijk is.

Kosten hiervoor zijn voor rekening van de gemeente, wanneer de wegreconstructie plaatsvindt binnen 5 jaar na afgifte van de ontheffing. Kosten zijn voor rekening van de beheerder, wanneer de wegreconstructie later dan 5 jaar na afgifte van de ontheffing plaatsvindt.

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

De beheerder van een oplaadpaal en/of oplaadinfrastructuur geeft op verzoek van het college inzicht in het feitelijke gebruik hiervan.

### **19. 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 en/of andere oplaad-infrastructuur in de gemeente. In specifieke, bijzondere of onvoorziene omstandigheden kan het college besluiten van deze beleidsregels af te wijken.

### **20. Termijn**

De Beleidsregels oplaadinfrastructuur elektrisch voertuigen gemeente Molenlanden geldt voor de periode 01-01-2021 tot en met 31-12-2022 en wordt jaarlijks geëvalueerd en indien nodig bijgesteld.

*Vastgesteld op 22 december 2020 door het college van burgemeester en wethouders van Molenlanden*

*De secretaris*

*drs. F. Jonker*

*De burgemeester*

*drs. T.C. Segers MBA*

## **a. Toelichting bij de beleidsregels**

### **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 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. Aanvraag ontheffing/vergunning en verkeersbesluit**

Het is de bedoeling dat de aanbieder van de oplaadinfrastructuur de formele aanvraag voor de APV-ontheffing/vergunning en het verkeersbesluit indient. 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. De aanbieder van de oplaadinfrastructuur dient de aanvraag in bij de gemeente om APV-ontheffing/vergunning en verkeersbesluit. 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.

### **3. Behoeftebepaling oplaadpaal/-infrastructuur**

De aanvrager van de ontheffing en het verkeersbesluit zal moeten aantonen dat er voldoende behoefte bestaat aan een oplaadpunt op de betreffende locatie. Hij kan dit doen door middel van een afschrift van een of meerdere verzoeken hiertoe van potentiële gebruikers (naam en adresgegevens van de gebruiker en kenteken van elektrische voertuig(en)). Bij het bepalen van de behoefte van potentiële ge-

bruikers zal het college meewegen of zij de beschikking hebben of kunnen hebben over een eigen parkeergelegenheid bij de woning of het bedrijf.

#### **4. Locatie**

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 onder a. en b. gekozen voor een straal van hemelsbreed 350 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.

#### **5. Volgorde besluitvorming APV-ontheffing en verkeersbesluit**

Het proces van de besluitvorming over de APV-ontheffing en het verkeersbesluit kan gelijktijdig in gang worden gezet. Tegen beide besluiten staan echter de bezwaar- en beroepsmogelijkheden uit de Algemene wet bestuursrecht (Awb) open. 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 wordt de APV-ontheffing eerst van kracht en kan de oplaadinfrastructuur dus eerst worden geplaatst, nadat het verkeersbesluit onherroepelijk is geworden. Dit wordt expliciet in de APV-ontheffing/vergunning als voorschrift opgenomen.

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

De aanvrager van de APV-ontheffing/vergunning voor het plaatsen van de oplaadpaal/-infrastructuur is tevens de beheerder hiervan. De APV-ontheffing/vergunning heeft een persoonlijk karakter (zie art. 1:5 model-APV). 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 ontheffing/vergunning wordt aangevraagd óf achteraf toestemming moeten krijgen van de gemeente om de ontheffing/vergunning over te dragen. De beheerder is verantwoordelijk voor het plaatsen, behouden, 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. 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. De gemeente kan deze kosten niet doorrekenen aan de aanvrager van de oplaadinfrastructuur.

#### **6. tot en met 13.**

Spreken voor zich.

#### **14. Aansprakelijkheid**

Door natrekking wordt de gemeente formeel juridisch eigenaar van de oplaadpalen en andere oplaadinfrastructuur, wanneer deze op of aan de weg in gemeentegrond worden geplaatst. De eigendom kan wel bij de aanvrager/beheerder van de oplaadinfrastructuur worden gelegd, maar dit kan alleen door verkopen van de ondergrond of het vestigen van een opstalrecht voor alle oplaadinfrastructuur.

Het eerste is doorgaans niet gewenst en het tweede erg omslachtig (via notaris) en kostbaar. Op zich is het niet onoverkomelijk dat de gemeente formeel eigenaar wordt van de oplaadinfrastructuur, zolang de aansprakelijkheid voor alle schade bij de aanvrager/beheerder wordt gelegd.

#### **15. 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.

#### **16. Handhaving**

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 Wegsleeperverordening 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 vergunninghoudergebied, dan kan een proces-verbaal (Mulder-feit) worden opgemaakt. Zie toelichting bij de Model-parkeerverordening.

### **17. Intrekken / wijzigen van APV-ontheffing en verkeersbesluit**

Wanneer de aanvrager / beheerder zich niet aan de voorschriften van de APV-ontheffing houdt, kan het college uiteindelijk de ontheffing intrekken. Zo'n intrekkingprocedure moet zorgvuldig worden doorlopen. Zie hiervoor de regels uit de Algemene wet bestuursrecht (Awb): zie afdeling 3:2 Zorgvuldigheid en belangenafweging en artikel 4:8 en volgende (vooraf zienswijze inbrengen/horen).

In zo'n geval zal de beheerder zijn oplaadinfrastructuur moeten verwijderen. Is deze weigerachtig dan kan de gemeente dit afdwingen via een dwangsom en/of bestuursdwang.

Vervolgens kan de gemeente bezien of er een andere aanbieder van oplaadinfra-structuur geïnteresseerd is in het plaatsen hiervan, zodat de aangewezen parkeer-plaatsen 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 afgifte van de APV-ontheffing 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.

### **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. 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.

### **20. Termijn**

Bepaling spreekt voor zich.