

Beleidskader elektrische laadinfrastructuur in de openbare ruimte van de gemeente Heerenveen

1. Doel van de beleidsregels

In de gemeente Heerenveen geldt vanaf 5 november 2021 een exclusief recht voor de Concessiehouder tot het plaatsen van laadpalen in de openbare ruimte met een vermogen van maximaal 22 kW en van laadpleinen met maximaal 6 laadpunten op één netaansluiting.

Het doel van de beleidsregels is om:

- 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;
- particulieren, bedrijven, netwerkbeheerders en de Concessiehouder te informeren over de te volgen procedure;
- 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.
- Aan te geven voor welke laadobjecten de Concessiehouder exclusiviteit geniet.

Deze beleidsregels zijn 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.

2. Beleidsregels

1. Begripsbepalingen

In de beleidsregels wordt verstaan onder:

Aanvraag- en realisatieportaal

Een digitaal aanvraagstelsel waarin Aanvragers een verzoek kunnen indienen bij de Concessiehouder voor het plaatsen van een Laadobject. Via dit portaal wordt eveneens het aanvraagproces geregistreerd en worden verzoeken (toestemming en verkeersbesluit) door de Concessiehouder bij de gemeente ingediend. Het dient als communicatiekanaal tussen gemeente en Concessiehouder.

Aanvrager

Eenieder natuurlijk of rechtspersoon die bij Concessiehouder een verzoek indient voor uitbreiding van het openbare laadnetwerk en bijbehorende openbare laaddienstverlening opvraagt. Interoperabiliteit: De mogelijkheid om met een laadpas van verschillende serviceproviders gebruik te maken van een laadpaal van verschillende aanbieders van oplaadinfrastructuur.

APV

Algemeen Plaatselijke Verordening van de gemeente Heerenveen.

Beheerder

De Concessiehouder en aanvrager van de toestemming voor het plaatsen van een oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur is tevens de beheerder hiervan.

College

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Heerenveen.

Concessie

Het door de Concessiehouder voor eigen rekening en risico plaatsen en Exploiteren van Laadobjecten op Laadlocaties gedurende de Plaatsingstermijn en de Exploitatietermijn zoals beschreven in de concessieovereenkomst Chargepoint Operator 'Plaatsing en Exploitatie laadobjecten in gemeenten in de provincie Fryslân'.

Concessiehouder

De Marktpartij waarmee de gemeente een concessieovereenkomst heeft gesloten.

Concessieverlener

De gemeente Heerenveen.

De gemeente

Gemeente Heerenveen

Elektrisch voertuig (EV)

Een personen- of bedrijfsauto,, zoals bedoeld in het eerste lid van artikel 1 sub 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.

EV Rijder

Berijder van een elektrische auto.

Exploiteren

Het tegen een vergoeding voor gebruikers, voor eigen rekening en risico van aanvrager ter beschikking stellen, beheren en toegang verlenen tot de oplaadinfrastructuur.

Ladder van laden

De gemeente hanteert de 'ladder van laden'. Uitgangspunt van het beleid is 'paal volgt auto'. Dit betekent dat we achtereenvolgens kijken naar de mogelijkheid om:

1. De mogelijkheid om op eigen terrein te laden.
2. De mogelijkheid om op semipublieke laadlocaties te laden. Dit zijn locaties op private parkeerterreinen die publiekelijk toegankelijk zijn.
3. Wanneer bovenstaande niet mogelijk is kan gekeken worden naar een laadlocatie in de openbare ruimte.

Laadobject

Publieke voorziening met Laadpunten waar een elektrische auto kan worden opgeladen, waarbij:

- de elektriciteit kan worden aan- en uitgeschakeld door gebruikers;
- een systeem van persoonlijke identificatie en beveiliging wordt gebruikt om de elektriciteit aan en uit te schakelen en misbruik te voorkomen;
- gegevens duidelijk op het Laadobject worden aangegeven en deze informatie aan het systeem kan worden onttrokken en opgeslagen;
- standaard beschikt een Laadobject over twee Laadpunten, tenzij dit anders is benoemd (dit is het geval voor een Laadplein).

Laadplein / Laadcluster

Een cluster van meer dan drie (3) tot maximaal zes (6) Laadpunten aangesloten op één (1) netaansluiting.

Laadpunt

De fysieke elektrische aansluiting (socket) op een Laadobject waar een Elektrisch Voertuig kan opladen door deze aan te sluiten met een laadkabel.

Laadlocatie

Locatie in de openbare ruimte waar een Laadobject geplaatst is, aangevuld met één of meer parkeerplaatsen bestemd en ingericht voor het opladen van Elektrische Voertuigen. Tot de Laadlocatie behoort ook de aanwezige bebording of markering.

Laadkabel

Een kabel, in eigendom van de gebruiker, benodigd om het elektrische voertuig op te laden door deze aan te sluiten op een oplaadpunt.

Laadpas

Een pas, benodigd voor het gebruik van de laadpaal, gebaseerd op de landelijke afspraken op het gebied van interoperabiliteit.

Marktpartij

De aanbieder (zowel bestaande marktpartijen waarmee de gemeente een overeenkomst heeft alsmede de Concessiehouder) van oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur.

Oplaadinfrastructuur

Het geheel van oplaadpalen, aansluitingen op het elektriciteitsnet en anders voorzieningen in de openbare ruimte op of aan de weg, bestemd voor het (snel)laden van elektrische voertuigen.

Service provider

Aanbieder van laaddiensten aan gebruiker zoals de uitgifte van laadpassen.

2. Toepassing beleidsregels

Lid 1. Bevoegdheden College

Deze beleidsregels zijn van toepassing op de bevoegdheden van het College om te besluiten op aanvragen en ambtshalve verkeersbesluiten te nemen alsook op haar bevoegdheid ex artikel 160 van de Gemeentewet tot besluiten van privaatrechtelijke handelingen in het kader van publieke oplaadlocaties op gronden waarvan de Gemeente eigenaar is.

Lid 2. Ontwikkelingen

Het College beseft dat de ontwikkelingen op het gebied van elektrisch rijden en oplaadinfrastructuur nieuw en nog volop in ontwikkeling zijn en dat de vraag naar het realiseren van laadpalen toeneemt. Met deze Beleidsregels wil het College duidelijkheid verschaffen over de voorwaarden, criteria en condities die van toepassing zijn op het realiseren van publieke oplaadlocaties op gemeentegronden van Heerenveen.

Lid 3. Afwijking van beleidsregels

In geval van bijzondere of onvoorziene omstandigheden (bijvoorbeeld ten gevolge van voortschrijdend inzicht) kan het College besluiten van deze Beleidsregels af te wijken.

Lid 4. Werkingsgebied

Deze beleidsregels zijn van toepassing op Laadobjecten met een vermogen tot 22 kW en Laadpleinen met maximaal 6 laadpunten op één netaansluiting.

3. Juridisch kader – Wegenverkeerswet

Lid 1. Ontheffing APV, artikel 2:10

Voor het plaatsen van een publieke oplaadpaal kan een ontheffing op grond van artikel 2:10 van de APV benodigd zijn. Dit artikel gaat over het plaatsen van voorwerpen op of aan de weg in strijd met de publieke functie daarvan. Het college is bevoegd om categorieën van voorwerpen aan te wijzen waarvoor geen ontheffing benodigd is. Oplaadpalen die door de Concessiehouder worden gerealiseerd conform deze beleidsregels en waarvoor Toestemming wordt gegeven zijn door het college aangewezen als voorwerp waarvoor geen ontheffing op grond van artikel 2:10 van de APV benodigd is.

Lid 2. Verkeersbesluit

Om te voorkomen dat niet elektrische voertuigen parkeren op parkeerplaatsen bestemd voor elektrische voertuigen, dienen deze parkeerplaatsen met een verkeersbesluit aangewezen te worden voor uitsluitend elektrische voertuigen.

Lid 3. Aanvragen verkeersbesluit

De Concessiehouder vraagt de benodigde publiekrechtelijke besluiten bij het College aan. Voor de aansluiting van de oplaadinfrastructuur wendt de verzoeker zich tot de netbeheerder die de benodigde publiekrechtelijke besluiten bij het College aanvraagt. Het te nemen verkeersbesluit (in de zin van artikel 3 lid 2) wordt ambtshalve door het College genomen, echter alleen bij een positieve beoordeling van het verzoek. De benodigde besluiten, zowel ambtshalve als op aanvraag, worden beoordeeld op basis van de betreffende wet- en regelgeving. Een aanvraag voor toestemming 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 Concessiehouder.

4. Inhoud verzoek voor publieke oplaadlocatie

Lid 1. Verzoek tot realiseren en exploiteren oplaadlocatie

Zowel een E-rijder, gemeente als Concessiehouder kan een aanvraag indienen op basis van:

1. Aanvraag E-rijder – plaatsing na een geldige aanvraag (e-rijder / deelauto), paal-volgt-auto.
2. Basis op orde – lijst locaties voor basisdekking bij start Concessie.
3. Strategische plaatsing – locatie op verzoek gemeente of inzicht Concessiehouder.

Daarnaast dient de Concessiehouder proactief bij te plaatsen in het geval van en (te) hoge bezettingsgraad.

4. Datagestuurd bijplaatsen – bijplaatsing bij hoge bezettingsgraad.

1: Aanvraag E-rijder

De Aanvrager dient een verzoek in bij het aanvraag- en realisatieportaal. Hierbij wordt o.a. getoetst of de Aanvrager in de gemeente woont of werkt (minimaal 18 uur/week), aantoonbaar over een elektrische auto beschikt, niet zelf over een parkeerplaats op eigen terrein beschikt of er reeds een laadobject in de nabije omgeving aanwezig is.

2: Basis op orde

Concessiehouder plaatst op basis van de Basis op orde lijst maximaal één laadobject in dorp(skern)en waar nog geen laadvoorziening aanwezig is.

3: Strategische plaatsing

Gemeente en Concessiehouder kunnen opdracht geven/ bij de gemeente verzoeken tot het plaatsen van laadobjecten op basis van:

- Verwachte vraag bij nieuwbouwlocaties,
- Verwachte vraag van veelrijders (taxi's doelgroepenvervoer, deelauto's etc),
- Verwachte toenemende vraag in bestaande gebieden waarbij het aantal laadpunten op korte termijn niet toereikend meer is,
- Verwachte positieve businesscase, bijvoorbeeld op locaties waar veel bezoek verwacht wordt of waar mobiliteitshubs geplaatst gaan worden.

4: Datagestuurd bijplaatsen.

Wanneer Concessiehouder een hoge bezettingsgraad constateert kan zij, zonder een onderliggend verzoek van een E-rijder, een verzoek bij de gemeente indienen. Onder een hoge bezettingsgraad wordt verstaan:

- De maandelijkse energieafname is, gedurende 3 achtereenvolgende maanden, hoger dan 450 kWh per maand per laadpunt;
- De bezettingsgraad (aansluitijd e-rijder) van het Laadobject is gemiddeld hoger dan 50% (over 24 uur), gedurende 3 achtereenvolgende maanden;
- Gemiddeld 25 transacties of meer per maand per laadpunt, gedurende 3 achtereenvolgende maanden.

De Concessiehouder vraagt per oplaadlocatie, middels een verzoek in het aanvraag- en realisatieportaal, toestemming aan het college om de gemeentegronden te gebruiken voor het realiseren en exploiteren van de desbetreffende oplaadlocatie. Het verzoek kan gestoeld zijn op een aanvraag van een gebruiker hetzij op een eigen initiatief of in opdracht van de gemeente. In het geval van een aanvraag van een gebruiker wordt de ladder van laden toegepast.

Lid 2. Nadere gegevens

Het College kan bij de Concessiehouder nadere gegevens opvragen die nodig zijn voor de beoordeling van het verzoek.

Lid 3. Wijziging bestaande situatie

Wanneer een Marktpartij reeds Toestemming voor een oplaadlocatie heeft en deze vanwege een gezonde business case wil verplaatsen, dan dient de Marktpartij hiervoor een verzoek in. Daarbij wordt het verplaatsen in behandeling genomen als zijnde een verzoek voor een nieuwe oplaadlocatie. Daarbij dient de marktpartij aan te geven dat de bestaande oplaadlocatie wordt opgezegd.

5. Volgorde besluitvorming

De Toestemming voor het plaatsen van een oplaadpaal wordt pas overeengekomen nadat het verkeersbesluit tot aanwijzing van de benodigde parkeerplaats(en) onherroepelijk is geworden en de overeenkomst is gesloten met de gemeente Heerenveen.

6. Veiligheid

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

7. Interoperabiliteit

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

8. bereikbaarheid

De Marktpartij 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.

9. 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 Marktpartij zorgt voor zoveel mogelijk actuele informatie richting gebruikers over de aanwezigheid en beschikbaarheid van de oplaadlocatie.

10. Legeskosten, inrichting en beheer parkeerplaatsen

Het nemen van een verkeersbesluit is voor rekening van de gemeente. Het plaatsen van de verkeersborden is voor rekening van de Concessiehouder.

11. Vermogen oplaadlocatie

Het laadobject biedt minimaal 12,5 A aan per socket, tenzij E-rijder toestemming heeft gegeven voor een lager vermogen (bijv. d.m.v. een app) of dit met Concessieverlener is overeengekomen (bijv. in geval dat beperkingen in het netwerk van de regionale netbeheerder (tijdelijk) een beperking hiertoe zijn). Dat komt overeen met 8,6 kW bij laden met drie fasen, 5,7 kW bij laden met twee fasen, of 2,8 kW bij laden met één fase. Het maximaal toebedeelde beschikbare vermogen is 22 kW (3-fase, 35A).

12. Uiterlijk laadpalen

De laadpalen hebben een uniform uiterlijk wat past binnen het straatbeeld. Bij het aangaan de Concessieovereenkomst levert de Concessiehouder afbeeldingen van de te gebruiken laadpalen en RAL-kleuren aan.

13. Groene stroom

Om te bewerkstelligen dat elektrische voertuigen ook aan de bron geen CO₂-uitstoot veroorzaken, dient de marktpartij gebruik te maken van groene-stroom (wind of zon) van Nederlandse bodem. Op verzoek toont de marktpartij dit aan door middel van een overzicht van afgeboekte Garanties van Oorsprong.

14. Beoordeling van verzoek voor een publieke oplaadlocatie

Lid 1. Beoordeling verzoek publieke oplaadlocatie

Het College beoordeelt het verzoek voor plaatsing van een openbare oplaadpaal op publieke oplaadlocatie(s):

Het Laadobject wordt geplaatst bij twee parkeerplaatsen. Bij het bepalen van een nieuwe Laadlocatie wordt rekening gehouden met in ieder geval, maar niet uitsluitend:

- a. De geselecteerde Laadlocatie:
 - i. is voldoende zichtbaar en vindbaar vanaf de (doorgaande) weg;
 - ii. betreft grond dat in eigendom is van de Gemeente;
 - iii. bevindt zich op een bestaande openbare parkeerplaats (de locatie is 24 uur per dag, 7 dagen per week toegankelijk);
 - iv. kan door meerdere gebruikers gedeeld worden (dit om te voorkomen dat er 'privé-parkeer-gelegenheid' gecreëerd wordt).
- b. Het toekomstige Laadobject wordt geplaatst binnen 250 meter loopafstand van het toekomstige aanvraagadres.
- c. Het voorkomen van (onnodige) wegoptbrekingen (kabels en leidingen KLIC/pre-check).
- d. Aansluiting op het ondergrondse elektriciteitsnet is mogelijk:
 - i. bij voorkeur aansluiting binnen 25 meter van het bestaande laagspanningsnet (in verband met mogelijke kosten meermalen);
 - ii. indien aansluiting binnen 25 meter niet mogelijk is, wordt een locatie geselecteerd waarbij afstand tot het bestaande laagspanningsnet zo klein mogelijk is;
 - iii. mogelijke meerkosten worden bekostigd door de gemeente waarbij gemeente toestemming geeft voor plaatsing van het Laadobject.
- e. De doorgang voor ander verkeer (auto, fiets, voetganger, rolstoel etc.) blijft gewaarborgd:
 - i. bij voorkeur 120 cm doorloopruimte (4 stoeptegels) en minimaal 90 cm (3 stoeptegels) resteert;
 - ii. minimaal 45 cm en bij voorkeur 60 cm doorloopruimte vanaf de trottoirband resteert;
 - iii. struikelgevaar wordt voorkomen.
- f. Objecten in openbare ruimte:
 - i. het Laadobject en bebording worden niet hinderlijk dichtbij straatmeubilair, afvalcontainers, fietsenrekken geplaatst;
 - ii. het Laadobject dient minimaal op 2 meter afstand van de boomkruin geplaatst te worden.
- g. Het Laadobject wordt voorzien van twee of meer aansluitpunten en kan twee of meer parkeerplaatsen bedienen.

- h. Uitgangspunt is het inrichten en het nemen van een verkeersbesluit voor twee parkeervakken voor elektrisch laden, bij elk Laadobject. De Gemeente kan er bij wijze van uitzondering voor kiezen om af te wijken van dit uitgangspunt, indien bij hoge parkeerdruk op de locatie het aanwijzen van twee parkeervakken beter kan worden vermeden. De Gemeente beargumenteert de gronden voor de afwijking.
- i. De Concessiehouder stelt zich zo goed mogelijk op de hoogte van eventueel geplande werkzaamheden in het gebied om te voorkomen dat Laadobjecten op korte termijn verwijderd en/of verplaatst dienen te worden.
- j. Het Laadobject, eventuele aanrijdbeveiliging en bebording wordt zo geplaatst dat de volgende componenten bereikbaar zijn en functioneren:
 - i. het serviceluik is te openen en het cilinderslot is te gebruiken;
 - ii. de RFID-reader;
 - iii. de Laadpunten;
 - iv. (netbeheerders)componenten in de Laadobject zijn op een veilige manier toegankelijk voor storing- of onderhoudswerkzaamheden.

Lid 2. Recht om af te wijken van de beoordelingscriteria verzoek oplaadlocatie

Het college kan afwijken van de beoordelingscriteria bedoeld onder lid 1 a t/m j indien er sprake is van zwaarwichtige publieke of gemeentelijke belangen.

15. Recht van opstal

Voor de laadpaal wordt geen recht van opstal gevestigd tenzij de Concessiehouder hierom verzoekt, en de kosten hiervoor volledig draagt.

16. Verlenen toestemming van verzoek oplaadlocatie

Lid 1. Positieve beoordeling verzoek oplaadlocatie

Bij een positieve beoordeling van het verzoek wordt toestemming verleend door de gemeente voor de oplaadlocatie. De toestemming heeft in beginsel een looptijd van tien jaar, gerekend vanaf de dag waarop Concessieovereenkomst in gaat. De looptijd, voorwaarden en eventuele afwijkende looptijd, worden op de toestemming vermeld. Indien van toepassing wordt ook melding gemaakt van eventuele omstandigheden die een looptijd van tien jaar in de weg staan, zoals bijvoorbeeld voorgenomen wegconstructies ter plaatse.

Lid 2. Realiseren en aansluiten oplaadpaal

Een oplaadpaal mag pas worden gerealiseerd en aangesloten als het verkeersbesluit onherroepelijk is geworden en de toestemming is verleend.

Lid 3. Moment van exclusief aanwijzen parkeerplaatsen

Het markeren van een parkeerplaats exclusief voor elektrische voertuigen gebeurt pas als het verkeersbesluit onherroepelijk is en de oplaadpaal gerealiseerd is. De Concessiehouder voorziet dan het parkeervak van een verkeersbord E4 met onderbord 'opladen elektrische voertuigen'.

17. Plaatsing en beheer oplaadpaal infrastructuur

Lid 1. Beheerder

De Concessiehouder en aanvrager van de toestemming 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, biggengruggen ed.) zijn ook voor rekening van de beheerder.

Lid 2. Bijkomende aanleg- en herstelkosten

De Concessiehouder draagt de kosten voor bijkomende aanleg- en herstelkosten zoals; Beplanting, bestrating, aanrijdbeveiliging et cetera. De Concessiehouder verzorgt de bebording behorende bij het verkeersbesluit.

18. 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 Heerenveen 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.

19. Parkeerplaatsen exclusief voor elektrische voertuigen

Lid 1. Parkeerplaatsen exclusief voor elektrische voertuigen

Voor een nieuw te realiseren publieke oplaadlocatie is het nodig om parkeergelegenheid exclusief voor elektrische voertuigen aan te wijzen door middel van een verkeersbesluit. Op deze plekken mag dan alleen een elektrisch voertuig staan die met een kabel verbonden is met de oplaadpaal.

Lid 2. Aantal parkeerplaatsen exclusief voor elektrische voertuigen

Het aantal aan te wijzen parkeerplaatsen in het verkeersbesluit exclusief voor elektrische voertuigen komt overeen met het aantal aansluitingen van de te plaatsen publieke oplaadpaal. Daarbij wordt een oplaadpaal standaard uitgevoerd met minimaal twee aansluitingen, zodat er standaard ook minimaal twee parkeerplaatsen bij een oplaadpaal worden aangewezen voor elektrische voertuigen. Bij uitzondering wordt bij een oplaadpaal één parkeerplaats voor elektrische voertuigen toegestaan.

Lid 3. Aanwenden van bestaande parkeerplaatsen voor elektrische voertuigen

Afhankelijk van de parkeerdruk in de directe omgeving worden van het huidige parkeeraanbod het benodigde aantal parkeerplaatsen voor elektrische voertuigen aangewezen. De parkeerdruk wordt getoetst aan de hand van de meest recente parkeerdrukmeting.

20. Handhaving

Lid 1. Gebruik oplaadpaal

Het College ziet toe op juiste gebruik van de aangewezen parkeerplaats(en) en kan indien nodig handhavend optreden.

21. Termijn

De Beleidsregels publieke oplaadpalen elektrische voertuigen gemeente Heerenveen treden in werking de dag na bekendmaking daarvan. Deze worden jaarlijks geëvalueerd en indien nodig bijgesteld. Als de Beleidsregels bijgesteld worden dan wordt de Concessiehouder hiervan op de hoogte gesteld. De Beleidsregels oplaadinfrastructuur elektrisch voertuigen gemeente Heerenveen geldt voor de periode tot en met 5 november 2024 en word jaarlijks geëvalueerd en indien nodig bijgesteld.

22. Informatie over gebruik oplaadinfrastructuur

Periodiek, in principe 4 keer per jaar, wordt door de marktpartij een managementrapportage geleverd die inzicht geeft in het maandelijks gebruik per laadlocatie.

De beheerder van een oplaadpaal en/of oplaadinfrastructuur geeft op verzoek van het college inzicht in het feitelijke gebruik van specifieke laadpalen en -punten, waaronder maar niet uitsluitend verbruik, laadtijden, connectietijden, sessies et cetera.

23. Intrekken / wijzigen van toestemming en verkeersbesluit

Indien de beheerder van de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur zich niet houdt aan de voorschriften verbonden aan de toestemming, kan het college de toestemming 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 toestemming en/of het verkeersbesluit tevens intrekken, wanneer er in de praktijk niet of nauwelijks gebruik wordt gemaakt van de oplaadpaal en/of oplaadinfrastructuur.

24. Overgangsrecht

Lid 1.

Alle op het tijdstip van het in werking treden van deze beleidsregel bestaande rechtsgeldige Toestemmingen, welke voor het van kracht worden van deze beleidsregel zijn verkregen, blijven gehandhaafd.

Lid 2.

Verzoeken, waarvoor het aanvraag- en realisatieproces nog loopt op het moment dat deze beleidsregels van kracht worden kunnen gedurende uiterlijk een periode van 26 week na in werking treden van deze beleidsregels door marktpartijen gerealiseerd worden. Hierna vervalt de Toestemming. Deze beleidsregels treden in werking op 5 november 2021.

Aldus vastgesteld in de vergadering van het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Heerenveen op 26 oktober 2021.

*De Gemeentesecretaris,
Jeroen van Leeuwestijn*

*De burgemeester,
Tjeerd van der Zwan*

Toelichting bij de beleidsregels

Een aantal artikelen spreken voor zich. Deze zijn niet verder toegelicht.

2. Toepassing beleidsregels

Lid 1 en 2.

Bij de gemeente Heerenveen komen regelmatig verzoeken binnen voor het plaatsen van publieke oplaadpalen in de openbare ruimte. Deze verzoeken hebben een publiekrechtelijke kant (bijvoorbeeld de Wegenverkeerswet) en een privaatrechtelijke kant (de gemeente Heerenveen is eigenaar van de gronden).

In deze Beleidsregels wordt ingegaan op de publiekrechtelijke en privaatrechtelijke bevoegdheden die de gemeente heeft in het kader van een publieke oplaadlocatie op gronden waarvan de gemeente eigenaar is. Hiermee wil het College duidelijkheid verschaffen over de voorwaarden, criteria en condities die van toepassing zijn op het realiseren van publieke oplaadlocaties op gemeentegronden van Heerenveen.

Lid 3.

Hier is sprake van een zogenaamde 'hardheidsclausule' op grond waarvan het College in bepaalde bijzondere en/of onvoorziene situaties kan afwijken van de Beleidsregels.

3. Juridische kader – Wegenverkeerswet

Lid 2.

Om te voorkomen dat niet elektrische voertuigen parkeren bij oplaadlocaties dienen de parkeerplaatsen bij oplaadlocaties met een verkeersbesluit toegewezen te worden voor uitsluitend elektrische voertuigen. Hiervoor geldt reguliere wetgeving, op grond van de Wegenverkeerswet 1994 (WVW 1994) en Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW). In zo'n verkeersbesluit wijst het College de betreffende parkeerplaatsen dan exclusief aan voor elektrische voertuigen. Dit gebeurt door middel van het plaatsen van het bord E4 met onderbord "opladen elektrische voertuigen". Tegen het verkeersbesluit staat echter de bezwaar- en beroepsmogelijkheden uit de Algemene wet bestuursrecht (Awb) open. Belanghebbenden kunnen bezwaar maken tegen het verkeersbesluit.

Lid 3.

Om de publieke oplaadlocatie te kunnen realiseren, dient de Concessiehouder een (publiekrechtelijke) verzoek bij de gemeente te doen. Of het verzoek kan worden gehonoreerd en welke toetsingsgronden gelden, volgt uit de betreffende wet- en regelgeving (Wegenverkeerswet) zelf. De Concessiehouder is zelf verantwoordelijk voor het aanvragen van de publiekrechtelijke besluiten, met uitzondering van het verkeersbesluit dit gebeurt ambtshalve als gevolg van een verzoek tot het realiseren, exploiteren, beheren en onderhouden van een oplaadlocatie.

4. Inhoud verzoek voor publieke oplaadlocatie

Lid 1 en 2.

Een verzoek voor het realiseren, exploiteren, beheren en onderhouden van een oplaadlocatie kan alleen worden ingediend door de Concessiehouder met wie de Provincie (mede namens de gemeente) een concessieovereenkomst heeft gesloten. Particulieren, organisaties en/of bedrijven kunnen niet zelf een verzoek indienen tot het plaatsen van een publieke oplaadlocatie op gronden van de gemeente omdat binnen de Concessie exclusiviteit is toegezegd. Dit ter voorkoming dat particulieren, organisaties en/of bedrijven denken exclusief recht te krijgen op het gebruik van de betreffende oplaadlocatie en de bijbehorende parkeerplaats(en). Wanneer een particulier, organisatie en/of bedrijf bij de gemeente aanklopt voor het plaatsen van een oplaadlocatie op of aan de openbare weg, zal de gemeente hen doorverwijzen naar de Concessiehouder.

In deze leden wordt tevens geregeld op basis van welke vier uitgangspunten een aanvraag gedaan kan worden voor een Laadobject.

Lid 3.

Voor een gezonde business case kan het wenselijk zijn om een oplaadpaal te verplaatsen binnen de toestemmingstermijn. In dat geval dient de Concessiehouder een nieuw verzoek voor een oplaadpaal in te dienen en daarbij aan te geven dat de bestaande oplaadlocatie op te willen zeggen. Het nieuwe verzoek wordt volgens de reguliere wijze verwerkt.

5. Volgorde besluitvorming

De volgorde van de besluitvorming is als volgt: eerst moet het verkeersbesluit, wat de parkeerplekken aanwijst, onherroepelijk zijn, daarna wordt de toestemming overeengekomen.

7. Interoperabiliteit

Interoperabiliteit maakt het mogelijk om met een laadpas van verschillende service providers gebruik te maken van verschillende infraproviders. Deze interoperabiliteit gebeurt conform de landelijke en in-

ternationale afspraken, waaronder de uitwisselbaarheid van laadpassen en het gebruik van standaard stekkers.

9. Openbaarheid oplaadpaal/-infrastructuur

Door de oplaadlocatie 24 uur per dag 7 dagen openbaar toegankelijk te houden wordt er geen afbreuk gedaan aan de openbaarheid van de parkeerplek. In die zin dat die openbaar beschikbaar blijft voor het opladen van elektrische voertuigen. De marktpartij zorgt voor actuele informatie over de beschikbaarheid, bijvoorbeeld door gebruik te maken van een applicatie voor op de mobiel telefoon of op de website.

10. Legeskosten, inrichting en beheer

Legeskosten zijn de kosten die de gemeente maakt voor het in behandeling nemen van een aanvraag. De kosten hiervan zijn opgenomen in de geldende Verordening op de heffing en de invordering van leges voor de gemeente Heerenveen.

12. Uiterlijk laadpalen

Bij het toetsen van de oplaadpalen in het straatbeeld kijkt de gemeente o.a. naar de kleur, kwaliteit, hoogte en omvang in combinatie met bijvoorbeeld beschermde stads en dorpsgezichten.

14. Beoordeling van verzoek voor een publieke oplaadlocatie

Lid 1.

Dit artikel bepaalt hoe het College beoordeelt of met de publieke oplaadlocatie ingestemd kan worden. Enkele voorwaarden worden hieronder toegelicht.

Lid 1 a.

Bij beoordeling van het verzoek toetst het College aan de overwegingen zoals opgenomen in lid 1 die ten grondslag liggen aan de opgenomen potentiële locaties.

- i. is voldoende zichtbaar en vindbaar vanaf de (doorgaande) weg;
 - ii. betreft grond dat in eigendom is van de Gemeente;
 - iii. bevindt zich op een bestaande openbare parkeerplaats (de locatie is 24 uur per dag, 7 dagen per week toegankelijk);
 - iv. kan door meerdere gebruikers gedeeld worden (dit om te voorkomen dat er 'privé-parkeergelegenheid' gecreëerd wordt).
- i. **Is voldoende zichtbaar en vindbaar:** de oplaadpalen worden bij voorkeur geplaatst op strategische zichtlocaties in de nabijheid van functies (woningen, bedrijven, sportverenigingen, etc.) van potentiële gebruikers. Hemelsbreed wordt een maximale afstand van 250 m aangehouden. Openbare publieke oplaadpalen hebben dus een verzorgingsgebied van een hemelsbrede afstand van maximaal 250 m. Er wordt uitgegaan van maximaal, omdat bij hoge concentraties van functies, waarbij tevens geschikte parkeerplaatsen aanwezig zijn in de publieke ruimte voor het plaatsen van openbare oplaadpalen een dichter netwerk van openbare oplaadpalen wenselijk is. Dit is wenselijk aangezien er op deze locaties meer potentiële bezitters van elektrische voertuigen zijn. Dit is bijvoorbeeld het geval bij appartement complexen. Verdichting van het oplaadpalen netwerk is daarom mogelijk. De voorkeur voor locaties van oplaadpalen gaat uit naar centrale, goed bereikbare plekken in de wijken, zoals langs ontsluitingswegen of doorgaande wegen. Hiermee wordt voorkomen dat er grote verkeersstromen ontstaan binnen woonwijken wanneer elektrisch rijden zijn vlucht neemt.
 - ii. **Betreft grond dat in eigendom is van de Gemeente:** Het uitgangspunt is dat het opladen van elektrische voertuigen plaatsvindt op eigen terrein. Wanneer een particulier geen mogelijkheid heeft om op eigen terrein op te laden, dan kan deze een aanvraag indienen bij een aanbieder voor het plaatsen van een openbare publieke oplaadpaal. Dit heeft tot gevolg dat in gebieden waar op eigen terrein opgeladen kan worden er geen publieke oplaadpalen in de openbare publieke ruimte nodig zijn of dat geaccepteerd wordt dat verder gelopen dient te worden naar een openbare oplaadpaal. Een openbare publieke oplaadpaal staat op een parkeerplaats op het grondgebied van de gemeente op de openbare weg, zodat een ieder van de oplaadpaal gebruik kan maken. Oplaadpalen op openbaar eigen terrein (zoals bij supermarkten of woonboulevards) hoeven niet publiekelijk toegankelijk te zijn. Wanneer op deze locaties een oplaadpaal gewenst is dan richt de eigenaar van het terrein zelf zich hiervoor tot een partij die oplaadpalen kan realiseren. De Beleidsregels zijn dan niet van toepassing.
 - iii. **Bevindt zich op een bestaande openbare parkeerplaats (de locatie is 24 uur per dag, 7 dagen per week toegankelijk):** De oplaadpaal wordt alleen geplaatst bij parkeervakken en niet langs de kant van de openbare weg waar geen parkeervakken zijn aangeduid.
 - iv. **Het is aannemelijk dat de oplaadpaal door meerdere gebruikers gedeeld kan worden:** De verzoeker toont aan dat de oplaadpaal door meerdere gebruikers gedeeld kan worden en niet als privé-oplaadpaal gebruikt zal worden.

Het College is tot deze eisen gekomen omdat ze wil voorkomen dat een particulier een oplaadpaal aanvraagt direct voor zijn eigen woning en vervolgens deze gaat zien als persoonlijk bezit met privéparkeerplaats. Daarnaast dient voorkomen te worden dat een oplaadpaal wordt gerealiseerd op een voorkeurslocatie van de 1e gebruiker die niet de voorkeur heeft voor andere (toekomstige) gebruikers.

Lid 2.

Het College heeft het recht om af te wijken van de beoordelingscriteria als publieke of gemeentelijke belangen een rol spelen. Op deze wijze kan het College inspelen op onder andere ruimtelijke ontwikkelingen en ontwikkelingen op het gebied van elektrisch rijden.

16. Verlenen toestemming van verzoek oplaadlocatie

Bij een positieve beoordeling van het verzoek wordt deze toegevoegd aan de Overeenkomst die de marktpartij aangegaan is met het College van de gemeente Heerenveen. De Toestemming zal gelden voor een looptijd zoals opgenomen in de Concessieovereenkomst. Doorgaans zal de looptijd tien jaar bedragen.

Lid 2

Spreekt voor zich.

Lid 3

De gemeente zal de parkeerplaatsen exclusief voor elektrische voertuigen pas realiseren, nadat het verkeersbesluit daartoe onherroepelijk is. Het is niet gewenst dat de oplaadpaal al vóór dit tijdstip wordt aangebracht.

17. Plaatsing en beheer oplaadpaal infrastructuur

Lid 1. Beheerder

Spreekt voor zich.

Lid 2. Bijkomende aanleg- en herstelkosten

De marktpartij draagt de kosten voor bijkomende aanleg- en herstelkosten zoals; Bepanting, bestrating, aanrijbeveiliging, bebording et cetera.

19. Parkeerplaatsen exclusief voor elektrische voertuigen

Lid 3

Daar waar de parkeerdruk hoog is en de verwachte vraag naar elektrische auto's sterk zal toenemen kan gekozen worden om wel een verkeersbesluit te nemen waarin de parkeervakken exclusief worden aangewezen voor elektrische voertuigen maar dit slecht gedeeltelijk te effectueren. Omdat een elektrisch voertuig in de basis een fossiel voertuig vervangt zal bij toenemend gebruik van de laadpalen het parkeerbesluit voor meer parkeervakken geëffectueerd worden.

20. Handhaving

Een oplaadlocatie wordt onder andere ingericht met het verkeersbord E4 met het onderbord "opladen elektrische voertuigen". Onder 'opladen' verstaat de gemeente Heerenveen dat de elektrische auto met een kabel verbonden is met de oplaadpaal. Door (technische) ontwikkelingen, zoals Smart Charging is het mogelijk dat het opladen daarbij geen continue proces is. Het gevolg is, dat gedurende de tijd dat een elektrische auto aan de oplaadpaal is gekoppeld, er ook periodes zullen zijn dat de accu niet gevuld wordt. Daarom is het juiste gebruik dat een elektrisch voertuig met de kabel is aangesloten op de oplaadpaal.

22. Informatie over gebruik oplaadinfrastructuur

De Concessiehouder geeft inzicht in het gebruik van de oplaadinfrastructuur binnen de gemeente Heerenveen. De gemeente wil inzicht hebben in deze data als input voor de actualisatie van beleid en bij (her)beoordeling van de verkeersbesluiten bij hoge of juist lage bezetting van de laadinfrastructuur. Dit kan bijvoorbeeld het geval zijn wanneer de parkeerdruk hoog is en het gebruik van de laadpaal laag. Of om te bepalen of de verdichting van het laadpalennetwerk noodzakelijk is.

Marktpartijen geven 4 keer per jaar informatie door middel van een managementrapportage. Op verzoek geven de marktpartijen ook gedetailleerd inzicht in het gebruik van individuele laadpalen of laadpunten.

23. Intrekken / wijzigen van toestemming en verkeersbesluit

Het college kan de toestemming en/of het verkeersbesluit intrekken op basis van verschillende gronden. Bijvoorbeeld wanneer er in de praktijk niet of nauwelijks gebruik wordt gemaakt van de oplaadpaal en/of oplaadinfrastructuur (<800 kWh per jaar).

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 toestemming ook wijzigen of intrekken, indien er een wegconstructie 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.