

Beleidsregels openbare oplaadpalen in de publieke ruimte gemeente Leiderdorp 2022

Inhoud :

1. Doel van de Beleidsregels
2. Beleidsregels
3. Toelichting op de beleidsregels

1. Doel van de Beleidsregels

Het doel van de Beleidsregels is om:

- particulieren, bedrijven, netwerkbeheerders en aanbieders van oplaadpalen duidelijkheid te geven over de criteria en voorwaarden waaronder de gemeente Leiderdorp medewerking verleent aan het plaatsen van oplaadpalen in de openbare ruimte en het aanwijzen van parkeerplaatsen voor het opladen van auto's die geheel of gedeeltelijk elektrisch rijden;
- particulieren, bedrijven, netwerkbeheerders en aanbieders van oplaadpalen te informeren over de te volgen procedure;
- verzoeken voor het plaatsen van oplaadpalen en het aanwijzen van parkeerplaatsen voor het opladen van auto's die geheel of gedeeltelijk elektrisch rijden op een zelfde en gelijkwaardige manier te kunnen beoordelen en af te handelen.

Deze Beleidsregels zijn alleen van toepassing op publieke oplaadpalen in de openbare ruimte op of aan de openbare weg.

2. Beleidsregels

1. Begripsbepaling

In de Beleidsregels wordt verstaan onder:

APV: Algemene Plaatselijke Verordening van de gemeente Leiderdorp

College: het College van burgemeester en wethouders van de gemeente Leiderdorp.

Elektrische voertuigen: alle personenauto's die op de openbare weg mogen rijden, geheel of gedeeltelijk op elektriciteit kunnen rijden en voorzien zijn van een stekker om op te laden.

Gebruiker:

1. een bedrijf en/of organisatie dat/die gevestigd is in de gemeente Leiderdorp en eigenaar en/of bezitter is van één of meerdere elektrische voertuigen of één 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.

Gemeente: de gemeente Leiderdorp

Laadkabel: een kabel, in eigendom van de Gebruiker, benodigd om het elektrische voertuig op te laden door deze aan te sluiten op een oplaadpaal.

Marktpartij: een bedrijf dat ingeschreven is in het handelsregister en als dit zich bedrijfsmatig bezighoudt met het aanbieden van publieke oplaadlocaties.

(publieke) oplaadlocatie: gronden van de Gemeente in de openbare ruimte met één of meerdere publieke oplaadpalen, met daarbij mogelijk één of meerdere parkeergelegenheden, die uitsluitend aangewezen zijn ten behoeve van elektrische voertuigen.

(publieke) oplaadpaal: voor het publiek toegankelijke oplaadobject in de vorm van een paal/zuil of een hiermee gelijk te stellen voorziening voor het gelijktijdig opladen van één of meerdere elektrische voertuigen in de openbare ruimte op of aan de weg. Inclusief alle daarbij behorende en achterliggende installaties, exclusief de laadkabel.

Parkeercluster: een set van aaneengesloten parkeerplaatsen.



Plankaart: Een kaart met potentiële oplaadlocaties die door de gemeente Leiderdorp akkoord zijn bevonden.

Strategische oplaadlocatie: een oplaadlocatie die op initiatief van de marktpartij is aangevraagd, zonder dat er direct een gebruiker bekend is.

Symboltegel: een tegel met een oplaadsymbool die duidelijk maakt dat het parkeervak gereserveerd is voor elektrische voertuigen.

Verzoek: een verzoek van een Verzoeker voor een publieke oplaadlocatie ten behoeven van de realisatie, exploitatie, beheer en onderhoud van een publieke oplaadpaal. Dit verzoek kan worden geïnitieerd door een gebruiker of door de Verzoeker zelf.

Verzoeker: het bedrijf dat een Overeenkomst heeft met gemeente Leiderdorp voor het realiseren, exploiteren, beheren en onderhouden van één of meerdere publieke oplaadpalen op/in gronden van de gemeente of een verzoek daartoe heeft ingediend.

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. 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 Leiderdorp.

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.

3. Juridisch kader – APV en Wegenverkeerswet

lid 1. Vergunning APV, artikel 2:11

Voor het plaatsen van een publieke oplaadpaal kan een vergunning op grond van artikel 2:11 APV benodigd zijn. Dit artikel gaat over het aanleggen, beschadigen en veranderen van een weg.

lid 2. Verkeersbesluit

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

lid 3. Aanvragen vergunning en verkeersbesluit

Voor de aansluiting van de oplaadinfrastructuur wendt de verzoeker zich tot de netbeheerder die de benodigde publiekrechtelijke besluiten bij het College aanvraagt. Het gaat dan om een vergunning in de zin van artikel 3 lid 1.

Het te nemen verkeersbesluit (in de zin van artikel 3 lid 2) wordt indien nodig 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.

4. Verzoek en aangaan Overeenkomst

lid 1. Overeenkomst met verzoeker

Het realiseren, exploiteren, beheren en onderhouden van één of meerdere publieke oplaadlocatie(s) op of in de gronden van de gemeente is pas mogelijk nadat de desbetreffende marktpartij met de gemeente een Overeenkomst heeft gesloten hierover. Het College besluit over het aangaan van die Overeenkomst.

lid 2. Verzoek tot aangaan Overeenkomst

Een marktpartij kan een verzoek indienen tot het aangaan van een Overeenkomst bij het College. Het College kan alleen een Overeenkomst met een bedrijf sluiten dat:

1. is ingeschreven in het handelsregister en



2. zich bedrijfsmatig bezighoudt met het aanbieden van publieke oplaadlocaties.

lid 3. Modelovereenkomst

Als het college bereid is om een Overeenkomst met een marktpartij aan te gaan, biedt het College de marktpartij een Modelovereenkomst aan, zoals opgenomen in **bijlage I**. In deze Overeenkomst worden onder meer afspraken gemaakt over:

1. de realisatie, de exploitatie, het beheer en het onderhoud van de publieke oplaadlocatie;
2. de veiligheid, de bruikbaarheid en de aansprakelijkheid.

lid 4. Afwijkingen Modelovereenkomst

Het uitgangspunt is dat de Modelovereenkomst ongewijzigd en integraal door de marktpartij wordt aanvaard. Indien partijen het noodzakelijk achten, kan van de Modelovereenkomst worden afgeweken, echter geldt dit alleen voor ondergeschikte delen van de Modelovereenkomst.

lid 5. Verzoek indienen oplaadlocaties na sluiten Overeenkomst

Na het sluiten van de Overeenkomst kan verzoeker een verzoek indienen voor het realiseren, exploiteren, beheren en onderhouden van publieke oplaadlocatie(s) in de gemeente Leiderdorp. Het College beoordeelt het verzoek op basis van voorliggende Beleidsregels. Bij een positief oordeel zal medewerking worden verleend enerzijds door het verlenen van Toestemming om de gemeentegronden te gebruiken en anderzijds door het verlenen van de benodigde publiekrechtelijke besluiten.

lid 6. Publiekrechtelijke besluiten

Het sluiten van een Overeenkomst laat de publiekrechtelijke bevoegdheden van de bestuursorganen onverlet. Onder meer kan dit betekenen dat de publiekrechtelijke besluiten voor het realiseren van de aangevraagde publieke oplaadlocatie(s) niet tot stand komen, herroepen, vernietigd of ingetrokken worden.

5. Inhoud verzoek voor publieke oplaadlocatie

lid 1. Verzoek tot realiseren en exploiteren oplaadlocatie

De verzoeker vraagt per oplaadlocatie, middels een verzoek, 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. In het laatste geval wordt dit een strategische oplaadlocatie genoemd.

- a. Verzoek gebaseerd op aanvraag van een gebruiker
Een verzoek als omschreven onder 5 lid 1 bestaat in ieder geval uit:
 - I. een foto en plattegrond van de betreffende publieke oplaadlocatie(s) waarop de exacte plek van de gewenste publieke oplaadpaal is aangegeven met tevens de mogelijk aan te wijzen parkeerplaatsen voor elektrische voertuigen;
 - II. een foto of tekening van het type, uiterlijk en maten van de oplaadpaal;
 - III. een onderbouwing van de behoefte bij gebruiker(s) aan een publieke oplaadlocatie op of aan de openbare weg;
 - IV. een publieke oplaadlocatie dient binnen een straal van 200 m van de beoogde gebruiker(s) te liggen, danwel overeen te komen met een locatie op de meest recente versie van de plankaart. Van de plankaart kan worden afgeweken indien de oplaadpaal geïntegreerd wordt in een door de gemeente goedgekeurde lichtmast.
- b. Verzoek op eigen initiatief van een verzoeker (strategische laadlocatie)
Een verzoek als omschreven onder 5 lid 1 bestaat in ieder geval uit:
 - I. een foto en plattegrond van de betreffende publieke oplaadlocatie(s) waarop de exacte plek van de gewenste publieke oplaadpaal is aangegeven met tevens de mogelijk aan te wijzen parkeerplaatsen voor elektrische voertuigen;
 - II. een foto of tekening van het type, uiterlijk en maten van de oplaadpaal;
 - III. een onderbouwing van de behoefte bij gebruikers aan een publieke oplaadlocatie op of aan de openbare weg binnen een straal van 200 m van de beoogde locatie;
 - IV. een publieke oplaadlocatie dient overeen te komen met een locatie op de meest recente versie van de plankaart. Van de plankaart kan worden afgeweken indien de oplaadpaal geïntegreerd is in een door de gemeente goedgekeurde lichtmast.

lid 2. Nadere gegevens

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

lid 3. Wijziging bestaande locatie



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

6. Beoordeling van verzoek voor publieke oplaadlocatie

lid 1. Beoordeling verzoek publieke oplaadlocatie

Het College beoordeelt het verzoek voor plaatsing van een openbare oplaadpaal op publieke oplaadlocatie(s). Voor de plaatsing van de oplaadpaal gelden de volgende criteria:

- a. de aangevraagde oplaadlocatie;
 - i. staat niet direct voor een woning, tenzij de oplaadpaal geïntegreerd is in een door de gemeente goedgekeurde lichtmast;
 - ii. is voldoende zichtbaar en vindbaar;
 - iii. staat op ondergrond dat in eigendom is van de gemeente;
 - iv. bevindt zich op een openbaar parkeervak;
 - v. hiervan is aannemelijk dat de oplaadlocatie door meerdere gebruikers gedeeld kan worden (dit om te voorkomen dat er 'privé-parkeergelegenheid' gecreëerd wordt).
- b. de publieke oplaadpaal dient aangesloten te worden op het hoofdstroomnetwerk;
- c. fundering bevestiging van de oplaadpaal is niet zichtbaar boven het straatwerk;
- d. het grondvlak van de oplaadpaal is maximaal 40 cm x 40 cm (lxb) en heeft bij voorkeur de afmeting van een stoeptegels 30 cm x 30 cm (lxb). De hoogte van een oplaadpaal, inclusief eventueel toebehoren, is maximaal 150 cm, tenzij de oplaadpaal geïntegreerd is in een door de gemeente goedgekeurde lichtmast;
- e. de oplaadpaal heeft een ingetogen kleurgebruik. De oplaadpaal is donker grijs, antraciet of zwart als deze een zelfstandige voorziening is. Wanneer de oplaadpaal geïntegreerd is in een door de gemeente goedgekeurde lichtmast dan is deze zwart of aluminium blank;
- f. de oplaadpaal is sober vorm gegeven, geen uitgesproken holtes, welvingen of scherpe punten;
- g. de oplaadpaal mag niet worden gebruikt voor reclamadoeleinden;
- h. bij plaatsing van de oplaadpaal op/in een trottoir blijft minimaal 90 cm over aan breedte van het trottoir, bij voorkeur wordt 120 cm aangehouden;
- i. bij plaatsing oplaadpaal zijn er geen belemmeringen ten aanzien van ander straatmeubilair of (openbaar) groen. De oplaadpaal als zelfstandige voorziening dient minimaal 3 meter uit het hart van de stam van een boom te staan vanwege de stabiliteit van de boom. Tevens mag alleen aan 1 zijde van de boom een oplaadpaal komen;
- j. de doorgang voor ander verkeer (auto, fiets, voetganger, rolstoel etc.) dient gewaarborgd te blijven.

De onder a sub i t/m v, en b t/m j gestelde criteria zijn cumulatief van aard, met dien verstande dat aan alle criteria moeten worden voldaan wil het verzoek positief worden beoordeeld.

De criteria k t/m r gelden als richtinggevende voorwaarden.

- k. in beginsel worden de te markeren parkeerplaatsen exclusief voor elektrische voertuigen voor de oplaadlocatie geplaatst op hoeken van parkeerclusters;
- l. het aantal te markeren parkeerplaatsen exclusief voor elektrische voertuigen is minimaal 2 parkeerplaatsen per oplaadlocatie ongeacht het aantal aanwezige oplaadpalen, zie ook artikel 8. Wanneer de oplaadpaal geïntegreerd is in een goedgekeurde lichtmast dan worden er geen parkeerplaatsen exclusief voor elektrische voertuigen aangewezen bij de oplaadlocatie;
- m. een zelfstandige oplaadpaal heeft standaard twee of meer aansluitingen voor het gelijktijdig opladen van elektrische voertuigen. Een geïntegreerde oplaadpaal in een lichtmast kan bestaan uit één of meerdere aansluitingen;
- n. de oplaadpaal wordt op de grens van parkeerplaatsen geplaatst zodat eenvoudig twee (of meer) elektrische auto's tegelijk kunnen opladen;
- o. er moet rekening gehouden worden met de toekomstige ontwikkelingen, zoals geplande reconstructies of andere (infrastructurele en ruimtelijke) ontwikkelingen;
- p. geen extra objecten aan de oplaadpaal ten behoeve van aanrijbeveiliging;
- q. wanneer mogelijk, verkeersbord E4 en onderbord met de tekst '*opladen elektrische voertuigen*' monteren op de oplaadpaal. Hiermee voorkomen dat er twee objecten in de openbare ruimte komen. Als dit verkeersbord wordt geplaatst op de oplaadpaal, dan mag worden afgeweken van de maximale hoogte van 150 cm zoals opgenomen onder lid 1 sub d;
- r. in beginsel wordt een oplaadpaal niet in een blauwe zone toegestaan of op een locatie waar een andere vorm van parkeerregime geldt.

lid 2. Recht om af te wijken van beoordelingscriteria verzoek publieke oplaadlocatie



Het College kan afwijken van de beoordelingscriteria bedoeld onder lid 1 k t/m r, indien publieke of gemeentelijke belangen een rol spelen. Afwijken van de criteria als bedoeld onder lid 1 a t/m j, is enkel mogelijk indien sprake is van zwaarwichtige publieke of gemeentelijke belangen.

7. 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 wordt dan onderdeel van de tussen de gemeente en verzoeker gesloten Overeenkomst. De Toestemming heeft in beginsel een looptijd van tien jaar, gerekend vanaf de dag waarop het verkeersbesluit onherroepelijk is geworden. Indien er geen verkeersbesluit benodigd is dan wordt gerekend vanaf het moment dat een positieve beoordeling is gegeven op het verzoek voor de oplaadlocatie. De looptijd, voorwaarden en eventuele afwijkende looptijd, worden op de Toestemming vermeld. Indien van toepassing wordt ook melding gemaakt van eventuele omstandigheden die aan een looptijd van tien jaar in de weg staan.

lid 2. Realiseren en aansluiten oplaadpaal

Een oplaadpaal mag pas op de desbetreffende locatie worden gerealiseerd en aangesloten nadat de Toestemming is verleend en de benodigde APV vergunningen zijn 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 gemeente voorziet dan het parkeervak van een verkeersbord, E4 met onderbord 'opladen elektrische voertuigen'. Tevens wordt in de parkeervakken een symbooltegel voor het opladen van elektrische voertuigen aangebracht in de bestrating.

8. 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. Wanneer de oplaadpaal geïntegreerd is in een goedgekeurde lichtmast dan worden er geen parkeerplaatsen exclusief voor elektrische voertuigen aangewezen bij de oplaadlocatie.

lid 2. Aantal parkeerplaatsen exclusief voor elektrische voertuigen

Het aantal bij verkeersbesluit aan te wijzen parkeerplaatsen exclusief voor elektrische voertuigen is minimaal 2 parkeervakken per oplaadlocatie ongeacht het aantal aanwezige oplaadpalen. Uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen exclusief voor elektrische voertuigen is mogelijk, zie voorwaarden lid 3.

lid 3. Aantal parkeerplaatsen exclusief voor elektrische voertuigen uitbreiden per oplaadlocatie

Wanneer een oplaadlocatie goed gebruikt wordt kan het gewenst zijn om het aantal exclusieve parkeerplaatsen voor elektrische voertuigen uit te breiden. Hierdoor kan een derde, danwel vierde parkeervak worden aangewezen exclusief voor elektrische voertuigen als wordt voldaan aan de criteria:

- de aansluitingen (stopcontacten) van de oplaadpaal bij de reeds aanwezige exclusieve parkeerplaatsen voor elektrische voertuigen dienen in de avondperiode (tussen 20.00 en 6.00 uur) gedurende een half jaar een gemiddelde bezetting te hebben van 70%.

Lid 4. Realisatie extra gemarkeerde parkeervakken na aanvullend verkeersbesluit

Voor de extra exclusieve parkeerplaatsen voor elektrische voertuigen is een aanvullend verkeersbesluit noodzakelijk. De extra exclusieve parkeervakken worden gerealiseerd zodra het aanvullende verkeersbesluit onherroepelijk is.

lid 5. Aanwenden van bestaande parkeerplaatsen voor elektrische voertuigen

Een nieuwe openbare oplaadpaal op publieke oplaadlocatie(s) veroorzaakt nauwelijks extra parkeerdruk. Het College stelt zich op het standpunt dat door het toestaan van een openbare oplaadlocatie op of aan de weg geen negatieve gevolgen heeft voor de heersende parkeerdruk. Zodoende is de heersende parkeerdruk geen reden om van plaatsing van een oplaadlocatie af te zien en wordt het aspect parkeerdruk niet meegewogen in de afweging voor een oplaadlocatie.

9. Handhaving

lid 1 Gebruik oplaadpaal

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 elektrisch voertuig met de kabel aangesloten is op de oplaadpaal.



lid 2 Handhaving op verdere restricties

Conform artikel 6 lid r wordt een oplaadpaal in beginsel niet in een blauwe zone geplaatst of op een locatie waar een andere vorm van parkeerregime is. Wanneer een oplaadpaal toch in een gebied wordt geplaatst waar enige restrictie geldt voor parkeren, dan gelden deze restricties onverminderd ook voor de bestuurders van elektrische voertuigen.

10. Termijn

De *Beleidsregels openbare oplaadpalen in de publieke ruimte gemeente Leiderdorp 2022* treden in werking vanaf 1 januari 2022 en vervangen daarmee de *Beleidsregels openbare oplaadpalen in de publieke ruimte gemeente Leiderdorp 2017*. De *Beleidsregels openbare oplaadpalen in de publieke ruimte gemeente Leiderdorp 2017* eindigen dus derhalve op 31 december 2021.

De beleidsregels worden jaarlijks geëvalueerd en indien nodig bijgesteld. Als de Beleidsregels bijgesteld worden dan worden de samenwerkende marktpartijen hiervan op de hoogte gesteld.

3. Toelichting op de Beleidsregels

Artikelsgewijze toelichting

1. Begripsbepaling

Verduidelijking van enkele begrippen:

Elektrische voertuigen: het gaat hierbij om personenauto's die op de openbare weg mogen rijden, geheel of gedeeltelijk op elektriciteit kunnen rijden en voorzien zijn van een stekker om op te laden. Het gaat dan om volledig elektrische auto's of plug-in hybride elektrische auto's. Onder het begrip elektrische voertuigen vallen geen andere vormen van elektrische voertuigen, zoals elektrische fietsen, snor-/bromfietsen, scootmobielen, gehandicaptenvoertuigen, vrachtauto's, etc.

Aangezien het uitgangspunt van het parkeerbeleid is dat bedrijfsvoertuigen op eigen terrein parkeren en vrachtauto's doorgaans bedrijfsvoertuigen zijn dient het opladen van elektrische vrachtauto's plaats te vinden op eigen terrein en niet in de openbare publieke ruimte.

Plankaart: Op de plankaart staan potentiële oplaadlocaties in Leiderdorp, die voldoen aan de beleidsregels met als doel om gericht het laadnetwerk in Leiderdorp te laten groeien, zoals omschreven in de visie laadinfrastructuur.

Verzoeker: Een verzoeker is een professioneel bedrijf dat een Overeenkomst heeft gesloten met de gemeente Leiderdorp om publieke oplaadlocaties te mogen plaatsen op gronden van de gemeente. De Overeenkomst dient gezien te worden als een parapluovereenkomst waarmee het bedrijf een aanvraag kan indienen voor het realiseren, exploiteren, beheren en onderhouden van één of meerdere publieke oplaadlocaties. De gemeente verleent per oplaadlocatie toestemming indien wordt voldaan aan de voorwaarden die in deze Beleidsregels zijn gesteld. Wanneer toestemming wordt verleent dan wordt de verkregen Toestemming per oplaadlocatie gehangen aan de (paraplu)overeenkomst. De Toestemming wordt dan onderdeel van die overeenkomst.

Symbooltegel: Een tegel met een oplaadsymbool die duidelijk maakt dat het parkeervak gereserveerd is voor elektrische voertuigen, zie figuur 1. Deze symbooltegel vervangt het afkruisen van een parkeervak dat voorheen gebruikelijk was om het exclusieve gebruik van een parkeervak voor elektrische voertuigen te markeren.



Figuur 1: Symbooltegel voor opladen elektrische auto

2. Toepassing beleidsregels

Lid 1 en 2

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

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. Juridisch kader – APV en Wegenverkeerswet

lid 1

In het kader van artikel 2:11 APV geldt dat bij een publieke oplaadlocatie doorgaans een vergunning nodig is omdat bij het plaatsen van een oplaadpaal in de weg wordt gespit, gegraven en dergelijke. Dan is er sprake van een vergunningplicht, tenzij de oplaadpaal door of in opdracht van de gemeente wordt geplaatst (een overheid die handelt in het kader van de uitvoering van een publieke taak, zie artikel 2:11 lid 3 APV).

De publieke oplaadpaal wordt in casu niet in opdracht van de gemeente, maar in opdracht van verzoeker aangelegd. De gemeente stelt daartoe haar grond ter beschikking. Daarom zal doorgaans een vergunning nodig zijn.

lid 2

Om te voorkomen dat niet elektrische voertuigen parkeren bij oplaadlocaties kunnen de parkeerplaatsen bij oplaadlocaties met een verkeersbesluit toegewezen 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" en tevens wordt in de bestrating van het parkeervak een symbooltegel aangebracht.

Wat de gemeente Leiderdorp onder 'opladen' verstaat is opgenomen onder de toelichting bij artikel 9 (Handhaving) lid 1.

lid 1 en 2

Het proces van de besluitvorming over de APV vergunning artikel 2:11 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.

lid 3

Om de publieke oplaadlocatie te kunnen realiseren, dient verzoeker 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 (bijvoorbeeld APV en Wegenverkeerswet) zelf. Verzoeker is zelf verantwoordelijk voor het aanvragen van de publiekrechtelijke besluiten, met uitzondering van



het verkeersbesluit dit gebeurt indien nodig ambtshalve als gevolg van een verzoek tot het realiseren, exploiteren, beheren en onderhouden van een oplaadlocatie.

4. Verzoek en aangaan Overeenkomst

lid 1

Omdat de gemeente eigenaar is van de grond, is voor het realiseren en exploiteren van publieke oplaadlocaties het sluiten van een Overeenkomst nodig. Het College kan besluiten tot het aangaan van die Overeenkomst.

lid 2

Bij het College kan door een professionele partij een verzoek worden ingediend tot het sluiten van deze overeenkomst. In bijlage I is een Modelovereenkomst opgenomen die het College aan de verzoeker zal voorleggen.

lid 3 en 5

Spreken voor zich

lid 6

Let op: de (publieksrechtelijke) aanvraag van de mogelijke besluiten die nodig zijn op basis van de APV en de Wegenverkeerswet staat los van het (privaatrechtelijke) verzoek tot het aangaan van de Overeenkomst.

5. 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 een marktpartij, waarmee het College een Overeenkomst 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. 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 marktpartijen waarmee de gemeente Leiderdorp een Overeenkomst heeft voor publieke oplaadlocaties.

Een verzoek van een marktpartij is gestoeld op een aanvraag van een gebruiker, danwel op eigen initiatief van de marktpartij zonder dat daar een aanvraag van een gebruiker aan ten grondslag (een strategische oplaadlocatie). Bij een aanvraag op basis van een gebruiker stelt de gemeente zich vraagvolgend op en bij een aanvraag op eigen initiatief van de marktpartij stelt de gemeente zich sturend op. Een verzoek op basis van een gebruiker dient daarom aan andere eisen te voldoen dan een verzoek op eigen initiatief van de marktpartij.

In deze leden wordt tevens geregeld welke informatie de verzoeker bij een verzoek voor een oplaadlocatie moet indienen. Het gaat onder andere om een plattegrond van de locatie, een tekening of foto van de publieke oplaadpaal en de afmetingen.

De plankaart geeft daarbij locaties aan waar oplaadlocaties mogelijk zijn en die tevens voldoen aan de beleidsregels. Wanneer een oplaadpaal geïntegreerd wordt in een bestaande, danwel nieuwe lichtmast, die goedgekeurd is door de gemeente Leiderdorp dan is er geen sprake van een nieuw extra object in de publieke openbare ruimte. Doorgaans zullen in deze gevallen vaak ook meerdere lichtmasten gelijktijdig met een laadvoorziening worden uitgerust. Hierdoor is het reserveren van parkeerplaatsen voor alleen elektrische voertuigen niet nodig en kan zodoende afgeweken worden van de plankaart waaraan zelfstandige laadlocaties wel aan dienen te voldoen.

lid 1 c

De verzoeker dient aan te tonen dat er behoefte bestaat aan een oplaadlocatie op de verzochte locatie. Dit kan gedaan worden door middel van een afschrift van één of meerdere aanvragen van potentiële gebruikers (adresgegevens van de gebruiker van elektrische voertuig(en)).

De marktpartij kan ook op eigen initiatief een verzoek indienen zonder dat daar een aanvraag van een gebruiker aan ten grondslag ligt, een zogenaamde strategische oplaadlocatie. De marktpartij dient de behoefte aan de oplaadlocatie dan op een andere manier te onderbouwen.

Bij het bepalen van de behoefte van potentiële gebruikers kan het College meewegen of zij de beschikking hebben of kunnen hebben over een eigen parkeergelegenheid bij de woning of het bedrijf.

Aangezien het uitgangspunt van het parkeerbeleid is dat bedrijfsvoertuigen op eigen terrein parkeren dient het opladen van elektrische bedrijfsauto's plaats te vinden op eigen terrein en niet in de openbare publieke ruimte. Mocht een bedrijf niet de beschikking hebben over een eigen terrein en aangewezen



zijn op het parkeren in de openbare publieke ruimte dan is de gemeente bij uitzondering bereid om medewerking te verlenen aan aanvragen voor een laadlocatie op openbaar terrein.

lid 3.

Voor een gezonde business case kan het wenselijk zijn om een oplaadpaal te verplaatsen binnen de toestemmingstermijn. In dat geval dient de verzoeker 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.

6. Beoordeling van verzoek voor 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. De aangevraagde oplaadlocatie voldoet in het bijzonder aan de eisen als neergelegd onder i t/m v. Toelichting hiervan:

- i. staat niet direct voor een woning, tenzij de oplaadpaal geïntegreerd is in een door de gemeente goedgekeurde lichtmast;
- ii. is voldoende zichtbaar en vindbaar;
- iii. staat op ondergrond dat in eigendom is van de gemeente;
- iv. bevindt zich op een bestaande openbare parkeerplaats;
- v. het is aannemelijk dat de oplaadlocatie door meerdere gebruikers gedeeld kan worden (dit om te voorkomen dat er 'privé-parkeergelegenheid' gecreëerd wordt).

i. **staat niet direct voor een woning, tenzij de oplaadpaal geïntegreerd is in een door de gemeente goedgekeurde lichtmast:** oplaadpalen worden gerealiseerd op parkeerterreinen, pleintjes en bij koppen van woonstraten en niet gerealiseerd direct voor een woning. Wanneer aan een woonstraat slechts aan één zijde woningen staan is het mogelijk om aan de andere zijde van de woonstraat (de zijde waar geen woningen staan) een oplaadpaal te plaatsen. Op deze manier wordt ook voldoende afstand aangehouden tot de woning zodat de oplaadpaal niet als privébezit wordt gezien. Wanneer een oplaadpaal geïntegreerd wordt in een bestaande, danwel door de gemeente goedgekeurde nieuwe lichtmast, dan wordt er geen extra object in de openbare ruimte geplaatst. Doorgaans zullen in deze gevallen ook vaak meerdere lichtmasten gelijktijdig met een laadvoorziening worden uitgerust. Hierdoor is het reserveren van parkeerplaatsen voor alleen elektrische voertuigen niet nodig en wordt de oplaadpaal niet als privébezit gezien. Daarom acht het College het mogelijk dat geïntegreerde laadpalen in lichtmasten ook direct voor woningen komen te staan.

ii. **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 200 m aangehouden. Openbare publieke oplaadpalen hebben dus een verzorgingsgebied van een hemelsbrede afstand van maximaal 200 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.

iii. **staat op ondergrond 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.

- iv. **bevindt zich op een bestaande openbare parkeerplaats:** De oplaadpaal wordt alleen geplaatst bij parkeervakken en niet langs de kant van de openbare weg waar geen parkeervakken zijn aangeduid.
- v. **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.

Een verzoek voor een publieke oplaadlocatie op eigen initiatief van een verzoeker (strategische oplaadlocatie) dient overeen te komen met een locatie op de meest recente versie van de plankaart, zie **bijlage II**. De oplaadlocaties op de plankaart voldoen aan de gestelde beleidsregels. Met de plankaart stuurt de gemeente op het plaatsingsbeleid in Leiderdorp en wordt een dekkend laadnetwerk voor de gemeente gebouwd. Met name voor strategische oplaadlocaties acht de gemeente Leiderdorp deze sturing wenselijk aangezien er niet direct een gebruiker achter het verzoek zit.

Een uitzondering hierop geldt voor een geïntegreerde oplaadpaal in een bestaande, danwel nieuwe lichtmast, die goedgekeurd is door de gemeente Leiderdorp. In dat geval is er geen sprake van een nieuw extra object in de publieke openbare ruimte. Doorgaans zullen in deze gevallen ook meerdere lichtmasten gelijktijdig met een laadvoorziening worden uitgerust. Hierdoor is het reserveren van parkeerplaatsen voor alleen elektrische voertuigen niet nodig en kan zodoende afgeweken worden van de plankaart waaraan zelfstandige laadlocaties wel aan dienen te voldoen.

! let op: de plankaart in **bijlage II** met potentiële oplaadlocaties is aan verandering onderhevig als gevolg van onder andere ruimtelijke ontwikkelingen en herinrichting van straten. De actuele kaart staat op de website van Leiderdorp (www.leiderdorp.nl/oplaadpalen).

lid 1 b

De oplaadpaal dient aangesloten te worden op het hoofdstroomnetwerk en niet op een stoppenkast van een particulier. Voor het aansluiten van de oplaadpaal op het hoofdstroomnetwerk richt de verzoeker zich tot de netwerkbeheerder (in Leiderdorp is dit Liander). De netbeheerder volgt voor een aansluiting de geldende procedures. Eventuele kosten die hieruit voortvloeien zijn voor de verzoeker.

lid 1 l

Het aantal te markeren parkeerplaatsen exclusief voor elektrische voertuigen is minimaal 2 parkeerplaatsen per oplaadlocatie ongeacht het aantal oplaadpalen die op de oplaadlocatie aanwezig zijn. Uitbreiding van het aantal te markeren parkeerplaatsen voor elektrische voertuigen is mogelijk, onder de voorwaarden zoals vermeld in artikel 8 lid 3.

Wanneer de oplaadpaal geïntegreerd is in een lichtmast dan worden er geen parkeerplaatsen aangegeven voor elektrische voertuigen.

lid 1 r

In beginsel wordt een oplaadlocatie niet in een blauwe zone toegestaan of op een locatie waar een andere vorm van parkeerregime geldt.

Wanneer parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische voertuigen toch zijn gelegen in gebieden voor betaald parkeren, vergunninghouders, blauwe zone of een andere parkeer restrictie, dan moeten de bestuurders van deze voertuigen zich aan de betreffende regels houden.

lid 3

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.

7. Verlenen van toestemming van verzoek oplaadlocatie

lid 1



Bij een positieve beoordeling van het verzoek wordt deze toegevoegd aan de Overeenkomst die de marktpartij aangegaan is met het College van de gemeente Leiderdorp. De Toestemming zal gelden voor een looptijd zoals opgenomen in de Overeenkomst en begint vanaf het moment dat het verkeersbesluit onherroepelijk is. Indien er geen verkeersbesluit benodigd is dan zal de Toestemming gelden vanaf het moment dat een positieve beoordeling is gegeven op het verzoek voor de oplaadlocatie. Doorgaans zal de looptijd tien jaar bedragen.

In de Overeenkomst is opgenomen dat de Overeenkomst door beide partijen opgezegd kan worden met inachtneming van een opzegtermijn. Na beëindiging van de Overeenkomst kunnen geen nieuwe verzoeken voor een oplaadlocatie meer worden ingediend bij het College van de gemeente Leiderdorp. De al toegekende oplaadlocaties blijven doorgaans van kracht tot het einde van de looptijd, waarvoor de Overeenkomst geldt die vigerend was ten tijde van de toekenning van de oplaadlocatie.

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. Dit wordt expliciet in het verkeersbesluit opgenomen.

8. Parkeerplaatsen exclusief voor elektrische voertuigen

lid 1 en 2

Spreeken voor zich

Lid 3

Als een oplaadlocatie goed gebruikt wordt kan het wenselijk zijn om het aantal parkeerplaatsen exclusief voor elektrische voertuigen bij een oplaadlocatie (die bestaat uit niet geïntegreerde oplaadpalen in lichtmasten) uit te breiden. Het reserveren van een derde danwel vierde parkeerplaats voor elektrische voertuigen bij een oplaadlocatie hangt af van de bezetting van reeds aanwezige exclusieve parkeerplaatsen. Daarbij is bezetting gedefinieerd als de situatie waarbij een elektrische auto met een oplaadkabel verbonden is met de oplaadpaal (ofwel, de elektrische auto dient verbonden te zijn met de oplaadpaal maar hoeft niet aan het opladen te zijn).

Als de bezetting van de reeds aanwezige exclusieve parkeerplaatsen voor elektrische voertuigen in de avondperiode (tussen 20.00 en 6.00 uur) gedurende een half jaar een gemiddelde bezetting hebben van 70% of meer dan kan de marktpartij bij de gemeente Leiderdorp verzoeken om een extra parkeerplaats te reserveren voor elektrische voertuigen bij de oplaadlocatie. Daarbij wordt eerst een derde extra parkeerplaats gereserveerd voor elektrische voertuigen. Als daarna de drie parkeerplaatsen wederom gedurende een half jaar een gemiddelde bezetting hebben van 70% of meer in de avondperiode dan kan een vierde parkeerplaats extra worden gereserveerd.

Lid 4

Spreekt voor zich

Lid 5

Een nieuwe openbare oplaadpaal op publieke oplaadlocatie(s) veroorzaakt nauwelijks extra parkeerdruk. Het College hanteert de stelling dat een elektrische auto in de plaats komt van een auto met een conventionele verbrandingsmotor. Het College is dan ook van mening dat op wijk/buurniveau het aantal auto's hetzelfde blijft, zodat een oplaadlocatie geen negatieve gevolgen heeft voor de heersende parkeerdruk.

Het kan wel zo zijn dat door het reserveren van parkeerplaatsen andere auto's met een conventionele verbrandingsmotor op een andere locatie dienen te parkeren. Door per oplaadlocatie in het begin niet meer dan 2 parkeerplaatsen te reserveren, ongeacht het aantal oplaadpalen op de locatie, zorgen we ervoor dat in de nabijheid er ook parkeerplaatsen beschikbaar blijven voor niet elektrische auto's. Zodoende is de heersende parkeerdruk geen reden om van plaatsing van een oplaadlocatie af te zien en wordt het aspect parkeerdruk niet meegewogen in de afweging voor een oplaadlocatie.

9. Handhaving

lid 1

Wanneer bij een oplaadlocatie parkeerplaatsen worden gereserveerd voor elektrische auto's dan worden de parkeerplaatsen voorzien van het verkeersbord E4 met het onderbord "opladen elektrische voertuigen". Onder 'opladen' verstaat de gemeente Leiderdorp 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. Dit vindt de gemeente Leiderdorp acceptabel.

Het juiste gebruik van parkeerplaatsen die exclusief voor elektrische voertuigen zijn gereserveerd is dat hier elektrische voertuigen staan. Het juiste gebruik is: als een elektrisch voertuig met de kabel aangesloten is op de oplaadpaal.

lid 2

Conform artikel 6 lid r wordt een oplaadpaal in beginsel niet in een blauwe zone toegestaan of op een locatie waar een andere vorm van parkeerregime geldt.

Wanneer een oplaadpaal toch in een gebied wordt geplaatst waar enige restrictie geldt voor parkeren, dan gelden deze restricties onverminderd ook voor de bestuurders van elektrische voertuigen. Als een bestuurder van een elektrisch voertuig niet betaald heeft in een betaald parkeergebied of langer in een blauwe zone staat dan toegestaan, dan kan óók een fiscale naheffingsaanslag worden opgelegd.

10. Termijn

Bepaling spreekt voor zich



Bijlage I. Modelovereenkomst

[Bijlage I. Modelovereenkomst is via de externe bijlage te downloaden.]



Bijlage II. Plankaart met locaties voor openbare oplaadpalen in de publieke ruimte, deze kaart is aan verandering onderhevig.

Kijk voor de meest actuele plankaart op de website van Leiderdorp (www.leiderdorp.nl/oplaadpalen)