

Beleidsregels openbare laadinfrastructuur elektrische voertuigen gemeente Raalte

Opbouw

1. Inleiding
2. Doel van de beleidsregels
3. Juridisch kader
4. Beleidsregels
5. Toelichting bij de beleidsregels

1 Inleiding

Om aan verzoeken van aanbieders van openbare laadinfrastructuur tegemoet te komen, is het van belang duidelijke kaders te formuleren waarbinnen de realisatie van de laadinfrastructuur in de gemeente Raalte plaats kan vinden. In voorliggende beleidsregels zijn de kaders opgenomen waarbinnen een laadpaal kan worden geplaatst. Als uitgangspunt geldt dat de realisering en exploitatie aan de concessiehouder wordt overgelaten.

2 Doel van de beleidsregels

Het doel van de beleidsregels is om:

- particulieren, bedrijven, netwerkbeheerders en de concessiehouder duidelijkheid te geven over de criteria en voorwaarden waaronder de gemeente medewerking verleent aan het plaatsen van laadinfrastructuur 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 laadinfrastructuur en het aanwijzen van parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische voertuigen op een zelfde en gelijkwaardige manier te kunnen beoordelen en af te handelen.

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 en criteria die van toepassing zijn op het realiseren van laadpalen en/of andere laadinfrastructuur in de gemeente. In specifieke, bijzondere en onvoorziene omstandigheden kan het college van deze beleidsregels afwijken.

3 Juridisch kader

3.1 Van toepassing zijnde regelgeving

Omgevingsvergunning

Voor het plaatsen van laadpalen of andere laadinfrastructuur op of aan de weg is geen omgevingsvergunning nodig.

Verkeersbesluit

Wanneer de gemeente het plaatsen van een laadpaal of andere laadinfrastructuur op of aan de weg wil toestaan, wijst de gemeente de parkeerplaats(en) bij de oplaadvoorziening aan 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 het verkeersbesluit wijst het college de betreffende parkeerplaats(en) aan door middel van het plaatsen van de verkeersborden E4 met onderbord 'opladen elektrische voertuigen'.

Melding Openbare Ruimte

Voor de plaatsing van een laadpaal in de openbare ruimte en voor de aansluiting op het elektriciteitsnet dient bij de gemeente Raalte een melding in de Melding Openbare Ruimte (MOR) gemaakt te worden.

Melding openbare ruimte | Gemeente Raalte De gemeente (Domein Beheer) beoordeelt de melding. Indien de gemeente niet akkoord is, kunnen de werkzaamheden niet worden uitgevoerd.

Opladen elektrische voertuigen vanuit woning of bedrijf

Het is niet toegestaan om een elektrisch voertuig op te laden met een snoer dat over het trottoir (en/of andere delen van de openbare weg) wordt uitgerold en ook niet met een kabelgoot of ander hulpmiddel. Artikel 5 WVV 1994 en artikel 2:15 Apv voorzien hierin.

3.2 Zorgvuldigheidsbeginsel

Beslissingen op verzoeken om een verkeersbesluit ex artikel 18 WVV 1994 jo. artikel 12 BABW moeten op een zorgvuldige wijze tot stand komen. Dit zorgvuldigheidsbeginsel volgt uit artikel 3:2 Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb). Hierbij hoort tevens een gedegen belangenafweging en een goede motivering van het besluit.

Bestuursorganen kunnen beleidsregels vaststellen op grond van artikel 4:81 Awb voor de uitoefening van de hen toekomende bevoegdheden en op die manier tijdrovende afzonderlijke afweging voorkomen. Met voorliggende beleidsregels geeft het college van de gemeente Raalte aan hoe in zijn algemeenheid met verzoeken om de plaatsing van een elektrische laadpaal moet worden omgegaan. Hiermee kan op een snellere en eenvoudiger wijze de interne ambtelijke beoordeling over het al of niet akkoord gaan met het plaatsen van een laadpaal op een specifieke locatie plaatsvinden. De beslissing hierover kan worden gemotiveerd met een verwijzing naar deze beleidsregels, hetgeen een vermindering van bestuurslasten betekent. Daarnaast vergroot de vaststelling van beleidsregels de rechtszekerheid voor de burger. Zowel de aanvrager van het verkeersbesluit als derde belanghebbenden kunnen op basis van deze beleidsregels beoordelen of een verzoek daartoe in beginsel wordt gehonoreerd.

3.3 Vaststelling van dit beleid

Dit beleid zal na vaststelling door het college op grond van artikel 3:42 Algemene wet bestuursrecht bekend worden gemaakt door plaatsing van het volledig besluit in het elektronisch Gemeentebblad.

4 Beleidsregels

4.1 Begripsbepalingen:

In de beleidsregels wordt verstaan onder:

- a. elektrische voertuigen: alle voertuigen die op de openbare weg mogen rijden, geheel of gedeeltelijk op elektriciteit kunnen rijden en voorzien zijn van een stekker om op te laden;
- b. laadinfrastructuur: het geheel van laadpalen, aansluitingen op het elektriciteitsnet en andere voorzieningen in de openbare ruimte op of aan de weg bestemd voor het opladen van elektrische voertuigen;
- c. laadpaal: 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. concessie: concessie voor openbare laaddiensten voor elektrisch vervoer provincie Overijssel inclusief bijbehorende documenten;
- e. concessieovereenkomst: de overeenkomst behorende bij de aanbesteding van de concessie;
- f. concessiehouder: de aanbieder van laadpalen die tevens beheerder is en de laadpalen als professionele marktpartij aanvraagt, plaatst en exploiteert conform de in een concessieovereenkomst verleende concessie door de provincie Overijssel, mede namens de gemeente Raalte;
- g. beheerder: de concessiehouder;
- h. gebruiker:
 1. een bedrijf en/of organisatie dat/die gevestigd is in de gemeente Raalte 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 houder is van een elektrisch voertuig en woonachtig is in de gemeente Raalte;
 3. een bezoeker die eigenaar of houder is van een elektrisch voertuig;
- i. college: het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Raalte;
- j. de gemeente: gemeente Raalte;
- k. plankaart: een kaart waarop potentiële locaties voor laadpalen met bijbehorende parkeerplekken voor het elektrisch laden zijn aangegeven;
- l. laadpas: een pas, benodigd voor het gebruik van de laadpaal, gebaseerd op de landelijke afspraken op het gebied van interoperabiliteit;
- m. interoperabiliteit: de mogelijkheid om met een laadpas van verschillende service providers gebruik te maken van een laadpaal van verschillende aanbieders van laadinfrastructuur;
- n. service provider: aanbieder van laaddiensten aan gebruikers, zoals de uitgifte van laadpassen;
- o. proactieve laadpalen: laadpalen geplaatst vóór de vraag uit (proactief) waarbij de laadlocaties door de gemeente worden geselecteerd op basis van de plankaart;



- p. paal-volgt-auto laadpalen: laadpalen die op basis van een aanvraag van de E-rijder worden geplaatst;
- q. laadpalen op basis van gebruikscijfers: als het gebruik van een bestaande laadpaal hoger is dan 4.500kWh wordt door de Concessiehouder een Laadpaal bijgeplaatst;
- r. laadpalen op strategische locaties, ook wel laadpaal op aanvraag van de gemeente: laadpalen die worden geplaatst op basis van een aanvraag van de gemeente;
- s. laadplein: een laadplein bestaat uit meer dan twee laadpalen voor elektrische voertuigen die één netaansluiting hebben;
- t. laadpunt: de elektrische aansluiting op een laadpaal waar de stekker wordt aangesloten. Binnen de concessie is elke laadpaal uitgerust met 2 laadpunten;
- u. Verlengd Privaat Aansluitpunt: een oplaadpunt in de publieke ruimte gevoed door een kabel die wordt aangesloten 'achter' de elektriciteitsmeter van een woonhuis of bedrijfspand.

4.2 Aanvraag verkeersbesluit

Het college neemt alleen aanvragen ingediend door de concessiehouder in behandeling voor het verzoek tot het nemen van een verkeersbesluit, waarbij twee of meer parkeerplaatsen worden aangewezen. Vanuit praktische overwegingen kan in een enkel geval slechts een parkeerplaats worden aangewezen.

4.3 Aanvraag locatie laadpaal/-infrastructuur

De locatie van de laadpaal wordt met gebruikmaking van de plankaart afgestemd met de gemeente vooraf aan de aanvraag. De plankaart is niet vastgesteld en geeft potentiële locaties voor laadpalen met bijbehorende parkeerplekken voor het elektrisch laden weer.

Het college verlangt bij een aanvraag voor een voorgestelde locatie voor het plaatsen van een laadpaal en/of andere laadinfrastructuur in ieder geval een foto en tekening van de betreffende locatie, waarop de exacte plek van de gewenste laadpaal en/of infrastructuur en de aan te wijzen parkeerplaatsen zijn aangewezen.

De gemeente kan op basis van de plankaart vóór de vraag uit (proactief) zelf laadlocaties selecteren. Die locaties zijn van strategische waarde voor de gemeente. De eerste 12 door de gemeente aangewezen palen, de zogenoemde proactieve laadpalen, zijn voor rekening van de concessiehouder. Indien de gemeente meer dan 12 strategische laadlocaties selecteert, betaalt de gemeente een eenmalige bijdrage voor de locaties waarvan de concessie aangeeft dat die onrendabel zijn.

De concessiehouder stelt laadlocaties voor op basis van een aanvraag van een E-rijder. Dit zijn de zogenoemde paal-volgt-auto laadpalen.

Indien het gebruik van een bestaande laadpaal hoger is dan 4.500kWh wordt door de concessiehouder een laadpaal bijgeplaatst. Indien meer dan twee laadpalen voor elektrische voertuigen één netaansluiting hebben, is er sprake van een laadplein.

Wanneer één laadpunt exclusief wordt gereserveerd voor het laden van deelauto's (en het andere laadpunt publiek toegankelijk blijft) dient door de aanbieder van deelvervoer een eenmalige bijdrage in de realisatiekosten te worden betaald. De gemeente maakt hierover aanvullende afspraken met de aanbieder van deelvervoer.

4.4 Behoeftebepaling laadpaal/-infrastructuur

Het college verlangt van de concessiehouder dat hij aantoont dat er op de aangevraagde locatie daadwerkelijk behoefte bestaat bij gebruikers aan een laadpaal en/of andere laadinfrastructuur op of aan de openbare weg. Dit betekent dat de behoefte aan een laadpaal blijkt uit de behoefte van gebruikers binnen een straal van hemelsbreed 250 meter van de aangevraagde locatie. Uitzondering hierop vormen de door de gemeente (proactief) aangegeven strategische locaties.

4.5 Geen medewerking laadpalen

Het college verleent geen medewerking aan het realiseren van de gevraagde laadinfrastructuur, in de volgende gevallen:

- a. In het belang van de openbare orde, de openbare veiligheid, de volksgezondheid en bescherming van het milieu (APV artikel 1.8);
- b. als het beoogde gebruik schade toebrengt aan de openbare plaats, gevaar oplevert voor de bruikbaarheid van de openbare plaats of voor het doelmatig gebruik daarvan, of een belemmering kan vormen voor het doelmatig beheer en onderhoud van de openbare plaats; als het beoogde gebruik hetzij op zichzelf, hetzij in verband met de omgeving niet voldoet aan redelijke eisen van welstand en het belang van de voorkoming of beperking van overlast voor gebruikers van de in de nabijheid gelegen onroerende zaak (APV artikel 2.10);
- c. wanneer potentiële gebruikers mogelijkheden hebben om hun elektrische voertuig(en) op eigen terrein of semi publiek terrein te (laten) parkeren en op te laden;



- d. indien binnen een straal van hemelsbreed 250 meter van de aangevraagde locatie al een openbare laadpaal zich bevindt, tenzij aantoonbaar meer laadbehoefte is dan de bestaande laadpaal aan kan;
- e. geen medewerking wordt verleend aan een Verlengd Private Aansluiting van een laadpaal.

4.6 Definitieve locatie openbare laadpaal

Het college bepaalt in overleg met de concessiehouder de definitieve locatie van de laadpaal in de openbare ruimte en de aan te wijzen parkeerplaatsen. Het college toetst hierbij aan de volgende locatietoelwaarden:

- a. het woonadres van de potentiële gebruiker(s);
- b. of er al bestaande laadpalen en/of andere laadinfrastructuur aanwezig zijn op of aan de weg binnen een straal van 250 meter. Indien binnen een straal van 250 meter een laadpaal en/of andere laadinfrastructuur aanwezig is, maar de bereikbaarheid van de laadinfrastructuur belemmerd wordt door een doorgaande weg of watergang, kan van dit afstandscriterium worden afgeweken;
- c. of de desbetreffende ondergrond in eigendom is van de gemeente;
- d. of de locatie van de laadpaal en/of andere laadinfrastructuur voldoende vindbaar en zichtbaar is;
- e. of de locatie een openbaar karakter heeft (bv. bij voorkeur niet vlak voor de deur van een woning);
- f. of het aannemelijk is dat de locatie door meerdere gebruikers gedeeld kan worden (dit om te voorkomen dat er "privé-parkeerplaatsen" gecreëerd worden);
- g. of de laadpaal en/of andere laadinfrastructuur kan worden voorzien van twee of meer aansluitpunten en of – eventueel op termijn – twee of meer parkeerplaatsen kunnen worden bediend;
- h. of het een bestaand parkeervak / bestaande parkeervakken betreft;
- i. of de doorgang voor ander verkeer (auto, fiets, voetganger, rolstoel etc.) gewaarborgd blijft. Voor voetgangers geldt een gewaarborgde doorgang van minimaal 90 centimeter;
- j. of er geen belemmeringen ten aanzien van ander straatmeubilair of (openbaar) groen zijn;
- k. of er aansluiting op het ondergrondse elektriciteitsnet mogelijk is;
- l. of de laadpaal en/of andere laadinfrastructuur in het straatbeeld past. De laadpaal mag niet gebruikt worden voor reclamedoeleinden, met uitzondering van de naamsvermelding van de beheerder.
- m. er geen sprake is van geplande reconstructies of andere infrastructurele ontwikkelingen;
- n. aansluiting binnen 25 meter op het ondergronds elektriciteitsnet mogelijk is;
- o. bij het plaatsen wordt rekening gehouden met cultuurhistorische objecten (bv. monumenten) en beeldbepalende locaties. Hoe dan ook is maatwerk noodzakelijk in locatie en vormgeving.

4.7 Aantal parkeerplaatsen per laadpaal

In principe worden er bij een nieuw te realiseren laadpaal en/of andere laadinfrastructuur twee parkeerplaatsen aangewezen voor het opladen van elektrische voertuigen, tenzij de parkeerdruk hoog is. Er wordt een extra laadpaal bijgeplaatst als intensief verbruik dat noodzakelijk maakt.

4.8 Besluitvorming

Het college verleent alleen toestemming voor het plaatsen van een laadpaal nadat een locatie door de gemeente akkoord is bevonden en het verkeersbesluit onherroepelijk is geworden.

4.9 Plaatsing en beheer laadpaal

De concessiehouder die een aanvraag doet voor het plaatsen van een laadpaal is tevens de beheerder hiervan. De beheerder is verantwoordelijk voor realisatie laadpaal inclusief verkeersbord, beheer, onderhoud en exploitatie van de laadpaal en neemt alle kosten hiervoor voor zijn rekening. De kosten ter eventuele noodzakelijke bescherming van de laadpaal (hekjes, biggenruggen e.d.) zijn ook voor rekening van de beheerder.

4.10 Inrichting en beheer parkeerplaatsen

De kosten voor het nemen van een verkeersbesluit en de kosten voor het plaatsen van markering op de aangewezen parkeerplaatsen zijn voor de gemeente.

4.11 Openbaarheid laadpaal

De laadpaal is in principe 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. Ten tijde dat er een markt of evenement plaatsvindt op de locatie van de laadpaal, is de laadpaal niet openbaar toegankelijk en kan dan niet worden gebruikt voor het opladen van een elektrisch voertuig.

4.12 Interoperabiliteit

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

4.13 Groene stroom



Om te bewerkstelligen dat elektrische voertuigen ook aan de bron geen CO₂-uitstoot veroorzaken, wordt er gegarandeerd Nederlandse groene stroom geleverd. Dit is binnen de concessie overeengekomen.

4.14 Veiligheid

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

4.15 Parkeerschijfzone

Het college behoudt de vrijheid om de maximale parkeerduur volgend uit een parkeerschijfzone wel of niet van toepassing te verklaren voor parkeerplaatsen die gelegen zijn nabij de laadpalen.

4.16 Intrekken / wijzigen van verkeersbesluit

- a. Het college kan het verkeersbesluit intrekken, wanneer er in de praktijk niet of nauwelijks gebruik wordt gemaakt van de laadpaal. Het is niet gewenst dat daardoor parkeerplaatsen (nagenoeg) geheel onbenut blijven. De beheerder heeft in die gevallen de plicht de laadpaal binnen een door het college aan te geven termijn te verwijderen;
- b. Het college kan het verkeersbesluit 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 laadpaal met bijbehorende parkeerplaats(en) in de directe nabijheid mogelijk is.

4.17 Kosten tussentijds verplaatsen of verwijderen laadpalen

De kosten voor verplaatsing en vervanging van een laadpaal zijn voor rekening van de initiatiefnemer, tenzij anders wordt overeenkomsten.

Gedurende de gehele contractperiode van de concessie kan de gemeente laadpalen (tijdelijk) verwijderen en verplaatsen, bijvoorbeeld in het geval van reconstructies, klachten of nieuwe inzichten. Er zijn in de concessie vaste tarieven afgesproken om de concessiehouder dan te compenseren voor misgelopen inkomsten.

In het geval van werkzaamheden door de gemeente, waaronder maar niet beperkt tot wegreconstructies, betaalt de gemeente deze vergoeding niet. Wel dient ze de periode dat de laadpaal niet toegankelijk is zo kort mogelijk te houden.

4.18 Informatie over gebruik laadinfrastructuur

Het college kan de beheerder van een laadpaal verzoeken om inzicht in het feitelijke gebruik hiervan. De beheerder dient het inzicht op verzoek te verstrekken.

4.19 Inwerkingtreding

Deze beleidsregels zijn vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders op 24 mei 2022 en treden in werking met ingang van 1 juli 2022.

De 'Beleidsregels openbare oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen gemeente Raalte', vastgesteld in de vergadering van het college van burgemeester en wethouders op 10 juli 2018, worden op hetzelfde moment ingetrokken.

4.20 Citeertitel

De beleidsregels worden aangehaald als 'Beleidsregels openbare laadinfrastructuur elektrische voertuigen gemeente Raalte'.

5 Toelichting bij de beleidsregels

Algemene toelichting

Doel

In deze beleidsregels wordt duidelijk gemaakt aan bewoners en gebruikers van elektrische voertuigen onder welke voorwaarden de gemeente medewerking verleent aan het plaatsen van laadpalen op de openbare weg. En wat de meest relevante voorwaarden voor de concessiehouder zijn. In de concessie-overeenkomst tussen de provincie Overijssel en de concessiehouder zijn alle voorwaarden opgenomen. Deze beleidsregels geven nadere invulling aan de e-laadstrategie en het parkeerbeleid van de gemeente Raalte. De gemeente informeert over de beleidsregels op de website en geeft informatie over de concessiehouder waar de gebruikers met hun vraag terecht kunnen.

Aanvraag van concessiehouder

De gemeente verleent medewerking aan een concessiehouder indien deze een aanvraag indient voor het op eigen kosten en voor eigen risico plaatsen van een laadpaal conform de beleidsregels. De concessieovereenkomst is aangegaan door de provincie Overijssel mede namens de gemeente Raalte. De concessiehouder moet ook tot overeenstemming komen met de netwerkbeheerder Enexis voor de



aansluiting op het elektriciteitsnet. Gebruikers van elektrische auto's kunnen bij de concessiehouder aankloppen met een vraag voor een laadpaal in de openbare ruimte. De concessiehouder heeft een aanvraagportaal.

Verkeersbesluit

De gemeente neemt bij een laadpaal een verkeersbesluit, op aanvraag van de concessiehouder, voor het aanwijzen van parkeervakken voor het laden van elektrische voertuigen. Tegen een dergelijk besluit is bezwaar en beroep mogelijk. Na het onherroepelijk worden van het besluit kan de laadpaal worden geplaatst en aangesloten op het elektriciteitsnet door of namens de netwerkbeheerder die daarvoor een vergunning heeft. De concessiehouder zorgt bij plaatsing van de laadpaal ook voor de plaatsing van een verkeersbord "opladen elektrische voertuigen".

Overeenkomst met concessiehouder en marktpartijen

Een overeenkomst is in februari 2022 aangegaan met een concessiehouder door de provincie Overijssel na een Europese aanbesteding mede namens de gemeente Raalte. In deze overeenkomst zijn de voorwaarden en afspraken vastgelegd over het plaatsen en exploiteren van de laadpalen op gemeentegrond. Zoals wie waarvoor verantwoordelijk is, het voorkomen van hinder en schade en privaatrechtelijke zaken onder andere over eigendom en aansprakelijkheid. Zo is afgesproken dat de concessiehouder aansprakelijk is voor alle schade die door het gebruik van de laadpaal of anderszins aan derden wordt veroorzaakt. De gemeente is op geen enkele manier aansprakelijk voor eventuele schade die door de laadpaal is veroorzaakt. De beheerder vrijwaart hiervoor de gemeente. De beheerder verzekert zich voor eventuele schade voor 1 miljoen euro per gebeurtenis met een maximum van 3 miljoen euro per contractjaar.

Door natrekking wordt de gemeente formeel juridisch eigenaar van de laadpalen en andere laadinfrastructuur, wanneer deze op de weg in gemeentegrond worden geplaatst. Het eigendom kan wel bij de aanvrager/beheerder van de laadinfrastructuur worden gelegd, maar dit kan alleen door verkopen van de ondergrond of het vestigen van een opstalrecht voor alle laadinfrastructuur. In de concessieovereenkomst zijn deze privaatrechtelijke aspecten vastgelegd met de concessiehouder.

De provincie Overijssel en de gemeente Raalte hebben een samenwerkingsovereenkomst afgesloten over de taken, verantwoordelijkheden en afspraken van beide overheden. Voor het beheer en de exploitatie van al geplaatste laadpalen zijn al eerder overeenkomsten afgesloten door de gemeente met twee marktpartijen. Het beheer en de exploitatie van de door hen geplaatste laadpalen worden overgenomen door de nieuwe concessiehouder.

Beleidsuitgangspunten op hoofdlijnen

De gemeente Raalte wil duidelijkheid scheppen onder welke voorwaarden zij medewerking verleent aan laadpalen op de openbare weg. De gemeente werkt mee aan aanvragen van de concessiehouder die op eigen kosten en voor eigen risico laadpalen op de openbare weg realiseert en exploiteert. De concessiehouder kan hiervoor bij de gemeente een aanvraag indienen. Na raadplegen van de plankaart en overleg met de gemeente wordt een definitieve locatie bepaald die voldoet aan de voorwaarden. De gemeente werkt mee aan het aanwijzen van parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische auto's door middel van een verkeersbesluit. De gemeente reserveert geen privé-parkeerplaatsen op kenteken voor het laden en verleent ook geen medewerking aan een Verlengd Private Aansluiting met kabel in de grond. Het beleid is dat medewerking wordt verleend aan een laadpaal indien binnen hemelsbreed 250 meter nog geen andere laadpaal is geplaatst, tenzij aantoonbaar de laadbehoefte groter is dan de bestaande laadpaal aan kan.



Artikelsgewijze toelichting

4.1 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. Daarnaast vallen motoren, trikes, quads en busjes voor het vervoer van maximaal acht personen (M1, zoals buurtbussen en doelgroepenvervoer, gehandicapten-voertuigen) hieronder en kan het ook gaan om busjes die gebruikt worden voor goederen-vervoer. Onder het begrip elektrische voertuigen vallen ook elektrische fietsen en snor-/bromfietsen.

Een aanbieder van deelvervoer: een laadpunt kan exclusief gereserveerd worden voor het laden van deelauto's, terwijl het andere laadpunt publiek toegankelijk blijft. Voor deze laadpaal dient de aanbieder een vergoeding te betalen.

4.2 Aanvraag verkeersbesluit

Het is de bedoeling dat de concessiehouder van de laadpaal met gebruikmaking van de plankaart en na afstemming met de gemeente, de formele aanvraag voor het verkeersbesluit indient. Wanneer een bewoner of bedrijf bij de gemeente aanklopt voor het plaatsen van een laadpaal of andere laadinfrastructuur op of aan de openbare weg, zal de gemeente de bewoner of het bedrijf doorverwijzen naar de concessiehouder. De concessiehouder van de laadinfrastructuur dient de aanvraag voor het verkeersbesluit in bij de gemeente.

Bewoners of bedrijven kunnen niet zelf een aanvraag voor een laadpaal op of aan de weg en een verkeersbesluit tot het aanwijzen van de bijbehorende parkeerplaats(en) indienen. Dit ter voorkoming van de mogelijke gedachte bij de bewoners of bedrijven dat zij daarmee het exclusieve recht krijgen op het gebruik van de betreffende laadpaal / laadinfrastructuur en de bijbehorende parkeerplaatsen. Op grond van de Wegenverkeerswet kunnen voor bewoners of bedrijven ook geen eigen parkeerplaatsen worden aangewezen op de openbare weg. De enige uitzondering hierop is de individuele gehandicaptenparkeerplaats, die door middel van een verkeersbesluit kan worden aangewezen (Bord E6 met als onderbord het kenteken van de betreffende auto). Bij zo'n individuele gehandicaptenparkeerplaats kan uiteraard ook een laadpaal worden geplaatst, wanneer de betreffende persoon over een elektrisch voertuig beschikt. In dat geval hoeft er geen extra verkeersbesluit te worden genomen om het gebruik van de parkeerplaats te regelen, want dat is in feite al gebeurd.

4.3 Aanvraag locatie laadpaal/-infrastructuur

Spreekt voor zich.

4.4 Behoeftebepaling laadpaal/-infrastructuur

De concessiehouder 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) of met een onderbouwing van de behoefte op strategische locaties vanuit de te verwachten bezoekers en gebruikers.

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

De Concessiehouder is verplicht om, als op basis van gebruiksdata intensief gebruik van een laadpaal blijkt, hier een extra laadpaal bij te plaatsen. Onder intensief gebruik wordt hier verstaan een op basis van realisatie-cijfers verwacht verbruik van meer dan 4.500 kWh per laadpaal (verdeeld over twee laadpunten) over een periode van één jaar.

4.5 Geen medewerking laadpaal

In dit artikel is aangegeven in welke gevallen de gemeenten geen medewerking verleent aan laadpalen op de openbare weg. Dit is het geval indien (potentiële) gebruiker/gebruikers op eigen terrein of semi publiek terrein kunnen parkeren en laden. Indien al een laadpaal aanwezig is binnen hemelsbreed 250 meter wordt ook geen medewerking verleend, tenzij aantoonbaar meer laadbehoefte is dan de bestaande laadpaal aan kan. Ook wordt geen medewerking verleend aan een Verlengd Private Aansluiting met kabel(goot) in de grond.

4.6 Locatie laadpaal

De laadpalen worden bij voorkeur geplaatst op voldoende openbare vindbare en 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.



Het dient aannemelijk te zijn dat de locatie door meerdere gebruikers gedeeld kan worden. Dit om te voorkomen dat er 'privé-parkeerplaatsen' gecreëerd worden. Daarom wordt een laadpaal niet direct voor de deur van de aanvrager geplaatst en heeft een parkeerterrein of parkeerstrook aan de rand van de wijk de voorkeur boven een parkeervak voor de deur.

Er is onder sub b. gekozen voor een straal van hemelsbreed 250 meter.

Indien een laadpaal intensief gebruikt wordt en een verbruik van meer dan 4.500 kWh per jaar heeft, is de concessiehouder verplicht er een laadpaal bij te plaatsen.

Indien meer dan twee laadpalen voor elektrische voertuigen één netaansluiting hebben, is er sprake van een laadplein.

4.7 Aantal parkeerplaatsen per laadpaal

Spreekt voor zich.

4.8 Volgorde besluitvorming

Nadat een locatie akkoord is bevonden door de gemeente wordt een verkeersbesluit voorbereid en gepubliceerd. Tegen het verkeersbesluit is bezwaar- en beroep mogelijk op basis van de Algemene wet bestuursrecht (Awb). Belanghebbenden kunnen bezwaar maken tegen het verkeersbesluit.

De concessiehouder zal de laadpaal plaatsen inclusief bebording bij de bijbehorende parkeerplaatsen nadat het verkeersbesluit daartoe onherroepelijk is.

4.9 Plaatsing en beheer laadpaal

De concessiehouder voor het plaatsen van de laadpaal is tevens de beheerder hiervan. De concessiehouder is verantwoordelijk voor het plaatsen, beheren, onderhouden en exploiteren van de laadpaal en neemt alle kosten hiervoor voor zijn rekening. De concessiehouder brengt de kosten voor het opladen van de elektrische voertuigen in rekening bij de gebruikers hiervan.

Voor al geplaatste laadpalen voorafgaand aan de concessie heeft de gemeente voor het beheer van de laadpaal een contract afgesloten met een marktpartij. De concessie houder heeft het beheer en de exploitatie van die laadpalen overgenomen.

4.10 Inrichting en beheer parkeerplaatsen

Op basis van een locatievoorstel door de aanvrager wordt er in overleg met de gemeente, en na de vereiste gemeentelijke besluitvorming, door de aanvrager een openbare laadpaal met bijbehorend verkeersbord geplaatst in de openbare ruimte. Dit maakt het mogelijk om laadpaal, aansluiting op het netwerk en verkeersbord in één arbeidsgang te realiseren.

De gemeente draagt zorg voor het nemen van een verkeersbesluit. De kosten voor een verkeersbesluit komen voor rekening van het bevoegde gezag (de gemeente), dat het verkeersbesluit heeft genomen conform de Wegenverkeerswet.

4.11 tot en met 4.14

Deze artikelen spreken voor zich.

4.15 Parkeerschijfzone

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

4.16 Intrekken / wijzigen verkeersbesluit

Indien een laadpaal niet of nauwelijks wordt gebruikt, kan het college het verkeersbesluit intrekken.

Ook indien er een wegconstructie plaatst vindt als gevolg waarvan de aangewezen parkeerplaatsen zullen verdwijnen kan het college besluiten het verkeersbesluit in trekken. In die gevallen zal de beheerder zijn laadinfrastructuur moeten verwijderen. Is deze weigerachtig dan kan de gemeente dit afdwingen via een dwangsom en/of bestuursdwang.

4.17 Kosten tussentijds verplaatsen of verwijderen laadpalen

Gedurende de gehele contractperiode van de concessie kan de gemeente laadpalen (tijdelijk verwijderen en verplaatsen, bijvoorbeeld in het geval van reconstructies, klachten of nieuwe inzichten. Hiervoor zijn in de concessie vaste tarieven afgesproken.

In het geval van werkzaamheden door de gemeente, waaronder maar niet beperkt tot wegconstructies, hoeft de gemeente geen vergoeding voor gederfde inkomsten te betalen. Wel dient ze de periode dat de laadpaal niet toegankelijk is zo kort mogelijk te houden. De kosten van (aanpassing van) het benodigde verkeersbesluit en de inrichting van de parkeerplaats(en) zijn voor rekening van de gemeente.

4.18 Informatie gebruik laadinfrastructuur



Voor de gemeente is het in het kader van het doelmatig gebruik van de vaak schaarse parkeerruimte gewenst dat zij minimaal maandelijks inzicht krijgt in het feitelijk gebruik van de laadinfrastructuur

4.19 en 4.20

Deze artikelen spreken voor zich.