

Beleidsregels openbare laadinfrastructuur elektrische voertuigen gemeente Zuidplas 2024

Het college van Burgemeester en wethouders van de gemeente Zuidplas;

Besluit

Vast te stellen de volgende beleidsregels

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 Zuidplas 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.

Het aantal elektrische voertuigen (EV) neemt de komende jaren sterk toe, ook in Zuidplas. De verwachting is dat in 2030 zo'n 1,9 miljoen EV's rondrijden in Nederland. Dat is ook noodzakelijk om de klimaatdoelen te halen. De gemeente Zuidplas heeft de ambitie om de CO₂-uitstoot in het verkeer in 2025 met 30% te reduceren ten opzichte van 2015. Daarnaast wil de gemeente voor nu en in de toekomst een gemeente zijn waar mensen prettig kunnen wonen en werken. Dat vraagt om schoon, stil en energiezuinig vervoer. De gemeente Zuidplas stimuleert en faciliteert elektrisch vervoer als onderdeel van een breder pakket maatregelen om mobiliteit te verduurzamen, zoals het bevorderen van autodelen, OV gebruik, wandelen en fietsen.

Huidige beleidsregels

De huidige beleidsregels omtrent het elektrisch laden dateren uit 2016. Gezien de ontwikkelingen op het gebied van elektrisch laden en de voorwaarden uit de lopende concessie zijn de huidige beleidsregels niet meer passend. De huidige beleidsregels gaan slechts uit van een reactieve benadering dan wel vraaggestuurde plaatsing van laadpalen. Binnen de concessie bestaat de mogelijkheid om hier slimmer en pro-actiever mee om te gaan. Dat wil zeggen dat datagestuurde of strategische plaatsing van openbare laadvoorzieningen nu ook tot de mogelijkheden behoort. Daarnaast is de voorgeschreven werkwijze rondom het verkeersbesluitenproces conform de huidige beleidsregels inmiddels praktisch onwerkbaar geworden. Dit wordt met deze actualisatie aangepast.

Vanaf 2030 zijn alle nieuwe auto's emissieloos, voor een belangrijk deel zullen dat elektrische auto's zijn. Die kunnen alleen rijden als de laadinfrastructuur op orde is. Om te zorgen dat er tijdig voldoende laadpunten zijn, is de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) opgesteld, een bijlage van het nationale Klimaatakkoord. De NAL bestaat uit 6 regio's, elke regio heeft dan ook een Regionale Agenda Laadinfrastructuur (RAL). De Provincie Zuid-Holland vormt samen met provincie Zeeland de samenwerkingsregio Zuidwest, en daarmee de RAL ZW.

Regionale Aanpak Zuidwest

Belangrijk doel van de Regionale Aanpak Zuidwest is het borgen van voldoende laadpunten en een slim, dekkend, toegankelijk en betaalbaar laadnetwerk borgen in beleid en uitvoering bij gemeenten. De hoeveelheid gemeenten die is aangesloten bij de RAL ZW, geeft slagkracht in de regionale aanpak van deze mobiliteitstransformatie. Met die regionale aanpak beogen we stap voor stap inzicht te krijgen in de transitie die voor elk van de modaliteiten plaatsvindt, en wat de impact daarvan is op onze regionale infrastructuur.

Als uitvoeringsmodel gebruiken wij het regionaal concessiemodel wat wil zeggen dat één marktpartij het exclusieve plaatsingsrecht heeft voor publieke laadpunten. Wij zijn sinds juli 2021 aangesloten bij de concessie Samenwerkende Gemeenten Zuid-Holland, samen met Gemeente Rotterdam en 29 andere gemeenten. 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. Het beheer en de exploitatie van de eerder geplaatste laadpalen is tevens overgenomen door de concessiehouder.

Eventuele beleidsmatige wijzigingen op het vlak van elektrisch laden en rijden worden op een later moment, als onderdeel van de nieuwe Mobiliteitsvisie of het uitvoeringsprogramma van de Mobiliteitsvisie, opgepakt.

2. Doel van de beleidsregels

Het doel van de beleidsregels is om:

- particulieren, bedrijven, netbeheerders en aanbieder(s) van laadinfrastructuur (de concessiehouder(s)) 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, netbeheerders en aanbieder(s) van laadinfrastructuur (de concessiehouder(s)) 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 gemotiveerd van deze beleidsregels afwijken.

3. Juridisch kader

3.1 Omgevingsvergunning

Onder de Omgevingswet geldt in principe hetzelfde juridisch kader als onder de Wet algemene bepalingen Omgevingsrecht. Met de komst van de Omgevingswet is de omgevingsvergunning opgedeeld in twee soorten vergunningen namelijk de vergunning voor de gebruiksactiviteit (het gebruiken van de grond), dit wordt ook wel een omgevingsplanactiviteit genoemd en een technische omgevingsvergunning voor de bouwactiviteit.

In het besluit bouwen leefomgeving (Bbl) is voor het plaatsen van een laadpaal geen omgevingsvergunning vereist. Dit wordt in de Bbl aangemerkt als een bouwwerk voor het opladen van accu's van voertuigen.

Ingevolge artikel 2.27 lid 2 onder sub i onder 3 Bbl is bepaald dat de laadpaal vergunningvrij is voor de technische bouwactiviteit.

Ingevolge artikel 2.29 lid p onder 2 sub iii Bbl is bepaald dat de laadpaal is uitgezonderd van de vergunningplicht voor de omgevingsplanactiviteit.

Voor het plaatsen van laadpalen of andere laadinfrastructuur op of aan de weg is dan ook geen omgevingsvergunning nodig. Hier gelden echter wel uitzonderingen op. Zie hoofdstuk 4.5 voor de gevallen waar het plaatsen wel vergunningplichtig is

3.2 Verkeersbesluit

Een verkeersbesluit geeft de parkeervakken de doelbestemming 'opladen van elektrische voertuigen'. In deze vakken mag alleen worden geparkeerd door (semi) elektrische auto's die laden. Dat wil zeggen dat de stekker in de laadpaal moet zitten. Nadat de locatie voor het laadpunt bepaald is, nemen wij een verkeersbesluit dat wordt gepubliceerd in de Staatscourant. Inwoners kunnen bezwaar maken op het verkeersbesluit (termijn van 6 weken), waarna wij de locatie eventueel heroverwegen. In Zuidplas maken wij onderscheid in twee typen verkeersbesluiten:

- Verkeersbesluit per locatie: De gemeente neemt een verkeersbesluit per locatie en duiden de parkeervakken aan als bestemd voor het opladen van elektrische voertuigen. In het verkeersbesluit worden beide vakken in één keer aangewezen. In eerste instantie wordt er bij een nieuw te realiseren laadpaal één parkeerplaats ingericht voor het opladen van elektrische voertuigen. Zodra het gebruik op deze locatie zodanig is dat er meer laadbehoefte is dan wordt ook de tweede parkeerplaats ingericht als 'parkeerplaats bestemd voor het opladen van elektrische voertuigen' (E08O). In het geval van meerdere aanvragen of een mogelijke achterstand in de verkeersbesluiten kan ook een verzamelbesluit uitkomst bieden;

- Verzamelbesluit bij datagestuurde/ strategische plaatsing: De gemeente neemt hierbij een verkeersbesluit uit voor meerdere locaties in één keer. Dit met als doel een goede spreiding en dekking van laadpunten te realiseren in de toekomst en de aanvraagprocedure voor laadpalen flink te verkorten. Bij een nieuwe aanvraag wordt de best passende locatie gekozen op basis van het verzamelbesluit.

Een aanvraag voor een laadpaal kan gedaan worden via laadpaalnodig.nl. Het aanvraagproces kent elf stappen, waarbij wordt gestreefd naar een doorlooptijd, van aanvraag tot plaatsing, van circa veertien weken. De gemeente is verantwoordelijk voor een tweetal stappen in dit proces, te weten: het goedkeuren van het locatievoorstel en het verkeersbesluitenproces.

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.

3.3 Zorgvuldigheidsbeginsel

Bestuursorganen hebben de verplichting om bij het vaststellen van besluiten de algemene beginselen van behoorlijk bestuur in acht te nemen. Hieronder valt ook het zorgvuldigheidsbeginsel. Het zorgvuldigheidsbeginsel houdt in dat elk besluit door het bestuursorgaan zorgvuldig moet worden voorbereid, waarbij alle relevante feiten en belangen moeten worden afgewogen alvorens er een beslissing wordt genomen. Dit zorgvuldigheidsbeginsel volgt uit artikel 3:2 Algemene wet bestuursrecht ('Awb'). Hierbij hoort tevens een gedegen belangenafweging en een goede motivering van het besluit.

Beslissingen op verzoeken om een verkeersbesluit ex artikel 18 WVV 1994 jo. artikel 12 BABW moeten ook op een zorgvuldige wijze tot stand komen. 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 Zuidplas 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.

3.4 Vaststelling van de beleidsregels

De beleidsregels worden na vaststelling door het college op grond van artikel 3:42 Awb bekend gemaakt door plaatsing van het volledig besluit in het elektronisch Gemeenteblad.

3.5 Intrekking oude beleidsregels

Een aanvraag voor een laadpaal die is ingediend voor de inwerkingtreding van deze beleidsregel wordt getoetst aan de Beleidsregels openbare laadinfrastructuur elektrische voertuigen 2016, tenzij deze beleidsregel in het voordeel van de aanvrager uitpakt. De Beleidsregels openbare laadinfrastructuur elektrische voertuigen 2016 worden ingetrokken.

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 Samenwerkende Gemeenten Zuid-Holland, samen met Gemeente Rotterdam en 29 andere gemeenten 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 Samenwerkende Gemeenten Zuid-Holland, samen met Gemeente Rotterdam en 29 andere gemeenten, mede namens de gemeente Zuidplas;
- g. beheerder: de concessiehouder;

- h. gebruiker:
 - 1. een bedrijf en/of organisatie dat/die gevestigd is in de gemeente Zuidplas 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 Zuidplas;
 - 3. een bezoeker die eigenaar of houder is van een elektrisch voertuig;
- i. college: het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Zuidplas;
- j. de gemeente: gemeente Zuidplas;
- 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 serviceproviders gebruik te maken van een laadpaal van verschillende aanbieders van laadinfrastructuur;
- n. serviceprovider: 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 één parkeerplaats worden aangewezen.

4.3 Aanvraag locatie laadpaal/-infrastructuur

De locatie van de laadpaal wordt met gebruikmaking van de nog te ontwikkelen 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 van de concessiehouder 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 zogenoemde proactieve laadpalen, zijn ook voor rekening van de concessiehouder. 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.

4.4 Behoeftebepaling laadpaal/-infrastructuur bij vraaggestuurde plaatsing

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. 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. het gebruik schade toebrengt aan een openbare plaats, gevaar oplevert voor de bruikbaarheid van een openbare plaats of voor het doelmatig en veilig gebruik daarvan, dan wel een belemmering kan vormen voor het doelmatig beheer en onderhoud van een openbare plaats;
- b. het gebruik hetzij op zichzelf, hetzij in verband met de omgeving, niet voldoet aan redelijke eisen in het omgevingsplan met betrekking tot de omgevingskwaliteit.
- c. als mogelijke gebruikers hun elektrische voertuig op eigen terrein of deels openbaar terrein kunnen parkeren (B1) wanneer potentiële gebruikers mogelijkheden hebben om hun elektrische voertuig(en) op eigen terrein of semipubliek terrein te (laten) parkeren en op te laden;
- d. als de plaatsing niet past binnen de richtlijnen van de Duurzame Inrichting Openbare Ruimte, tenzij er toestemming van de groenbeheerder verleend is;
- e. als er voor plaatsing van de laadpaal een deel van een heg verwijderd moet worden, tenzij er van de heg meer dan 60 cm breedte overblijft of er toestemming van de groenbeheerder verleend is;
- f. als binnen een straal van 3 meter van de aangevraagde locatie een boomkruin gelegen is en er geen toestemming van de groenbeheerder verleend is.
- g. als de plaatsing van de laadinfrastructuur afbreuk doet aan de aanwezige monumentale waarden van monumenten en objecten en de openbare ruimte binnen beschermde dorpsgezichten.

VPA's

Daarnaast verleend de gemeente geen toestemming voor een Verlengd Private Aansluiting (VPA) voor burgers of bedrijven die vanuit hun woning of bedrijfspand op openbare grond willen laden. Onder VPA's worden ook verstaan kabelgoten en kabelmatten.

Parkeerdruk

Om goed voorbereid te zijn op de mobiliteits- en energietransitie worden er de komende jaren meer laadpalen geplaatst dan nodig om aan de toekomstige vraag in 2030 te kunnen voldoen. Om bovenstaande redenen is de parkeerdruk in de omgeving van de te plaatsen laadpalen geen directe randvoorwaarde. De CROW (centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek) heeft, in de onlangs uitgekomen publicatie parkeerkencijfers 2024, aangeven dat gemeentes voor een dekkend laadnet in 2030 5 tot 8 procent van alle openbare parkeervakken als laadvak moeten inrichten. In de nota parkeernormen 2019 is de verplichting van 5% ook al opgenomen tbv ontwikkelingen.

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 locatievoorwaarden:

- a. het woonadres van de potentiële gebruiker(s);
- b. of de desbetreffende ondergrond in eigendom is van de gemeente;
- c. of de locatie van de laadpaal en/of andere laadinfrastructuur voldoende vindbaar en zichtbaar is;
- d. of de locatie een openbaar karakter heeft (bv. bij voorkeur niet vlak voor de deur van een woning);
- e. of het aannemelijk is dat de locatie door meerdere gebruikers gedeeld kan worden (dit om te voorkomen dat er "privé-parkeerplaatsen" gecreëerd worden);
- f. 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;
- g. of het een bestaand parkeervak / bestaande parkeervakken betreft;
- h. of de doorgang voor ander verkeer (auto, fiets, voetganger, rolstoel etc.) gewaarborgd blijft. Voor voetgangers geldt een gewaarborgde doorgang van minimaal 120 centimeter;
- i. of er belemmeringen ten aanzien van ander straatmeubilair of (openbaar) groen zijn;
- j. of er aansluiting op het ondergrondse elektriciteitsnet mogelijk is;
- k. of de laadpaal en/of andere laadinfrastructuur in het straatbeeld past. De laadpaal mag niet gebruikt worden voor reclamedoelinden, met uitzondering van de naamsvermelding van de beheerder..
- l. er binnen de komende twee jaar na aanvraag geen sprake is van geplande reconstructies of andere infrastructurele ontwikkelingen;
- m. aansluiting binnen 25 meter op het ondergronds elektriciteitsnet mogelijk is;
- n. 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. Er wordt een extra laadpaal bijgeplaatst als intensief verbruik dat noodzakelijk maakt. Indien meer dan twee laadpalen voor elektrische voertuigen één netaansluiting hebben, is er sprake van een laadplein.

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 van de 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 of 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 interoperabel 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 overeengekomen. Gedurende de gehele contractperiode van de concessie kan de gemeente laadpalen verwijderen en verplaatsen. In bijvoorbeeld het geval van een reconstructie of bij klachten uit de buurt kan de gemeente besluiten een laadpaal, eventueel tijdelijk, te verplaatsen naar een andere locatie of deze volledig uit de openbare ruimte weg te halen.

Er zijn in de concessie vaste tarieven afgesproken om de concessiehouder bij een verwijdering of verplaatsing te compenseren voor misgelopen inkomsten. Bij werkzaamheden, zoals een wegreconstructie, die door de gemeente wordt uitgevoerd betaalt de gemeente deze compensatie niet. Wel dient de gemeente de periode dat de laadpaal niet toegankelijk is zo kort mogelijk te houden.

4.18 Informatie over gebruik laadinfrastructuur

De beheerder van de laadpalen (de concessiehouder(s)) dienen volgens de concessie realtime informatie beschikbaar te stellen betreffende het actuele gebruik van de laadinfrastructuur.

4.19 Informatie over gebruik laadinfrastructuur

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 het oplaadpunt. Laadpaalkleven, het langer dan nodig gebruik maken van een laadpunt, zorgt voor inefficiënt gebruik van een individuele laadpaal en de bijbehorende parkeerplaats. De gemeente houdt toezicht op de lengte van laadsessies en kan hierop handhaven.

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

4.20 Inwerkingtreding

Deze beleidsregels zijn vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders op 19 november en treden in werking met ingang van 1 december 2024.

De 'Beleidsregels openbare oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen gemeente Zuidplas', vastgesteld in de vergadering van het college van burgemeester en wethouders op 5 juli 2016, worden op hetzelfde moment ingetrokken.

4.21 Citeertitel

De beleidsregels worden aangehaald als 'Beleidsregels openbare laadinfrastructuur elektrische voertuigen gemeente Zuidplas 2024'.

5. Toelichting bij de beleidsregels

Algemene toelichting

5.1 Doel

In deze beleidsregels wordt duidelijk gemaakt aan bewoners en gebruikers van elektrische voertuigen en aan de concessiehouder 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 concessieovereenkomst tussen de gemeente Rotterdam en 29 andere gemeenten, waaronder de gemeente Zuidplas en de concessiehouder zijn alle voorwaarden opgenomen. De gemeente informeert over de beleidsregels op de website en geeft informatie over de concessiehouder waar de gebruikers met hun vraag terecht kunnen.

5.2 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 gemeente Rotterdam en 29 andere gemeenten, waaronder de gemeente Zuidplas. De concessiehouder moet ook tot overeenstemming komen met de netbeheerder Stedin 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.

5.3 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 netbeheerder die daarvoor een vergunning heeft. De concessiehouder zorgt bij plaatsing van de laadpaal ook voor de plaatsing van een verkeersbord "opladen elektrische voertuigen" (E08O).

5.4 Overeenkomst met concessiehouder en marktpartijen

Als uitvoeringsmodel gebruiken wij het regionaal concessiemodel wat wil zeggen dat één marktpartij het exclusieve plaatsingsrecht heeft voor publieke laadpunten. Wij zijn sinds juli 2021 aangesloten bij de concessie Samenwerkende Gemeenten Zuid-Holland, samen met Gemeente Rotterdam en 29 andere gemeenten. In deze overeenkomst zijn de voorwaarden en afspraken vastgelegd over het plaatsen en exploiteren van de laadpalen op gemeenteground. Zoals wie waarvoor verantwoordelijk is, het voorkomen van hinder en schade en privaatrechtelijke zaken onder andere over eigendom en aansprakelijkheid. Het beheer en de exploitatie van de eerder geplaatste laadpalen is tevens overgenomen door de concessiehouder.

5.5 Beleidsuitgangspunten op hoofdlijnen

De gemeente Zuidplas 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 op of in de grond.

5. 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 goederenvervoer.

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

Bewoners of bedrijven die een laadpaal willen aanvragen kunnen dat doen via de website <https://www.laadpaalnodig.nl/zuidplas>. Deze website wordt door de concessiehouder beheerd. Zij zoeken op basis van de aanvraag naar een geschikte locatie in de buurt.

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 gemeente 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. Ook wordt geen medewerking verleend aan een Verlengd Private Aansluiting met bijvoorbeeld een kabel(goottegel) 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 of 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.

4.7 Aantal parkeerplaatsen per laadpaal

Geen toelichting nodig

4.8 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 de concessiehouder. De concessiehouder 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

Geen toelichting nodig.

4.15 Parkeerschijfzone

Wanneer parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische voertuigen zijn gelegen in gebieden voor vergunninghouders, een 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 of wijzigen verkeersbesluit

Indien een laadpaal niet of nauwelijks wordt gebruikt, kan het college het verkeersbesluit intrekken. Ook indien er een wegreconstructie plaats 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.

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 wegreconstructies, 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 actueel inzicht heeft in het feitelijk gebruik van de laadinfrastructuur.

4.19, 4.20 en .4.21
Geen toelichting nodig.