

Beleidsregels publieke oplaadpunten in de openbare ruimte 2024 gemeente Loon op Zand

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Loon op Zand;

overwegende:

- dat er vanaf 2030 geen nieuwe voertuigen meer verkocht mogen worden die zijn aangedreven op fossiele brandstoffen;
- dat elektrisch rijden in opkomst is en er behoefte is aan infrastructuur om elektrische voertuigen op te kunnen laden;
- dat de benodigde laadinfrastructuur in veel gevallen op openbaar terrein geplaatst wordt;
- dat het wenselijk is hiervoor kaders te stellen onder welke voorwaarden er wordt mee gewerkt aan oplaadpunten voor elektrisch rijden;

gelet op:

het bepaalde in artikel 160 van de Gemeentewet, artikel 4:81 van de Algemene wet bestuursrecht, artikel 2:10 van de Algemene Plaatselijke Verordening Loon op Zand en art. 15 van de Wegenverkeerswet 1994;

besluiten vast te stellen:

Beleidsregels publieke oplaadpunten in de openbare ruimte 2024 gemeente Loon op Zand

Reikwijdte beleidsregel

Deze beleidsregel gaat uitsluitend over publiek toegankelijke oplaadpunten. Dit zijn oplaadpunten voor een elektrisch voertuig die 24/7 openbaar toegankelijk zijn, zonder barrières zoals slagbomen of poorten. Waarbij de oplaadpunten een vermogen van hoogstens 22 kW hebben, waarmee elektrische energie wordt overgebracht op een elektrisch voertuig.

Deze beleidsregel bevat ook criteria waar een CPO aan moet voldoen om een privaatrechtelijke overeenkomst met de gemeente te kunnen sluiten voor plaatsen van publiek toegankelijke oplaadpunten.

1. Begripsbepalingen¹

In de beleidsregels wordt verstaan onder:

Aanvrager: CPO/laadpuntexploitant met wie de gemeente een overeenkomst heeft gesloten op grond waarvan hij kan verzoeken om privaatrechtelijke toestemming voor het plaatsen, houden, exploiteren van laadstations en/of andere laadinfrastructuur.

Charge Point Operator (CPO) / beheerder: De aanbieder en beheerder van de laadinfrastructuur.

EV-rijder / elektrisch rijder / Gebruiker: Dit is de gebruiker van de elektrische auto, die de auto op moet kunnen laden om ermee te kunnen rijden.

Elektrische voertuigen / EV / EV's: 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, uitgezonderd fietsen en snor/ bromfietsen/Lichte Elektrische Voertuigen.

Gemeente / College : Gemeente Loon op Zand en het college van B en W van de gemeente Loon op Zand.

Laadstation / Laadpaal / Laadzuil: Een laadstation is een fysiek object met één of meer oplaadpunten. Het station kan een laadpaal zijn of een geïntegreerd object zoals een laad/lichtmast combinatie.

(Op)laadinfrastructuur: het geheel van oplaadstations, aansluitingen op het elektriciteitsnet en andere voorzieningen in de openbare ruimte op of aan de weg bestemd voor het opladen van elektrische voertuigen.

¹ De gebruikte termen zijn zoveel mogelijk gelijk gehouden met RVO definities: Laden van elektrische voertuigen: Definities en toelichting. In enkele gevallen is er een kleine toevoeging gemaakt om een term passend met het gewenste beleid in Loon op Zand te kunnen plaatsen.

(Op)laadlocatie: Een locatie met een of meer laadstations met daarbij behorende laadplekken/laadparkeervakken.

(Op)Laadpunt / Laadpunt voor regulier laden / Publiek toegankelijk (op)laadpunt: De elektrische energie wordt geleverd via een oplaadpunt, de elektrische aansluiting op een laadstation ten behoeve van het opladen van een elektrisch voertuig. Er kan niet meer dan één auto tegelijk laden aan een oplaadpunt.

Laadparkeervakken: Parkeervak(ken) direct grenzend een laadlocatie.

Verlengd privaat oplaadpunt: een oplaadpunt dat is aangesloten op een private meterkast en is geplaatst op openbaar terrein.

2. Criteria CPO

De gemeente Loon op Zand werkt met een zogenaamd openmarkt model. CPO's die binnen de gemeente Loon op Zand een laadvoorziening in de openbare ruimte willen plaatsen moeten een privaatrechtelijke overeenkomst met de gemeente afsluiten. Om in aanmerking te komen voor een overeenkomst stellen wij de volgende cumulatieve eisen aan CPO's:

- a. Overleggen van tenminste 5 referenties van verschillende Nederlandse gemeenten;
- b. De beheerder van het laadstation en/of andere oplaadinfrastructuur is 24 uur per dag en 7 dagen per week bereikbaar voor gebruikers, hulpdiensten en gemeenten in het geval van vragen, storingen en calamiteiten. De contactgegevens van de storingsdienst en de helpdesk zijn vermeld op het laadstation/-infrastructuur;
- c. De beheerder zorgt voor actuele informatie richting gebruikers over het oplaadpunt. Dit betreft ten minste informatie over de aanwezigheid, beschikbaarheid en tarieven voor gebruik van het oplaadpunt;
- d. het aanbieden van een ad-hoc betaalmiddel aan gebruikers van het laadstation conform landelijke en internationale standaarden;
- e. Het laadstation mag alleen in Nederland opgewerkte (gegarandeerde) groene stroom geleverd worden;
- f. De beheerder is verantwoordelijk voor realisatie, beheer, onderhoud en exploitatie van het laadstation/-infrastructuur en neemt alle kosten voor zijn rekening;
- g. De CPO zorgt voor eventuele aanvullende vooronderzoeken die nodig zijn voorafgaand aan plaatsing (zoals een extra onderzoek naar groen en/of een Bomen Effect Analyse ter boombescherming).
- h. De beheerder vrijwaart hiervoor de gemeente. De beheerder verzekert zich voor eventuele schade voor minimaal een bedrag van € 1.000.000,- per gebeurtenis. De beheerder is aansprakelijk voor alle schade die door het gebruik van het laadstation en/of andere oplaadinfrastructuur of anderszins aan derden wordt veroorzaakt. Gemeente Loon op Zand is op geen enkele manier aansprakelijk voor eventuele schade die door het laadstation met alle bijhorende voorzieningen en/of andere infrastructuur is veroorzaakt;
- i. De beheerder van een laadstation en/of oplaadinfrastructuur stelt de gebruiksdata van de oplaadinfrastructuur periodiek en op aanvraag beschikbaar aan de gemeente;
- j. De laadlocatie wordt als object weergegeven op gebruikelijke digitale kaart en wordt voorzien van één adres / op één GPS-locatie / Eén Charge Point Operator/ één EAN-code.

3 Minimale eisen aanvraag nieuw laadstation

- a. De aanvraag verloopt via een portal waarin de status van het gehele proces van verzoek tot en met plaatsing laadstation te volgen is;
- b. De CPO legt middels participatie de locatie voor aan belanghebbenden;
- c. De CPO vraagt toestemming op grond AVOI.

4. Beoordeling gemeente op behoeftebepaling nieuw laadstation

- a. De gemeente beoordeelt de noodzaak voor een nieuw laadstation en hanteert daarbij de volgende criteria waaraan voldaan moet worden:
 - i. Er bevindt zich binnen 100 meter loopafstand van de aanvraag geen bestaand(e) publieke oplaadpunt(en) en/of;
 - ii. Het meest dichtbij geplaatste laadstation of laadlocatie kent een gebruik van gemiddeld 900 kWh of meer per oplaadpunt in de voorgaande 6 maanden, en/of;
 - iii. Het meest dichtbij geplaatste laadstation of laadlocatie kent gemiddeld meer dan 3 unieke gebruikers per oplaadpunt in de voorgaande 6 maanden en/of;

- iv. Door (ruimtelijke) ontwikkelingen en/of prognoses over groei elektrisch vervoer verwacht de CPO dat de vraag naar laadstations in de voorgestelde omgeving toeneemt en speelt daar op in.
- b. De in lid a sub ii en iii bedoelde specifieke gegevens per oplaadpunt over gebruik of unieke gebruikers dienen te worden aangeleverd door de CPO. Als die informatie er niet is, mag de gemeente gebruik maken van gegevens over andere bestaande laadlocaties en laadstations.

5. Locatie laadstation

De aanvrager doet een voorstel voor de exacte locatie van een nieuw laadstation, zie bijlage 1 voor het aanvraag proces. De gemeente beoordeelt dit voorstel en toetst de definitieve locatie aan onderstaande criteria:

- a. de ondergrond is eigendom van de gemeente;
- b. de doorgang en veiligheid voor ander verkeer (auto, fiets, voetganger, rolstoel etc.) blijft gewaarborgd, conform APV artikel 2:10;
- c. de oplaadpunten worden zo geplaatst dat zij via bestaande en/of geplande parkeervakken gebruikt kunnen worden;
- d. er zijn geen belemmeringen ten aanzien van bomen en ander straatmeubilair;
- e. er wordt rekening gehouden met geplande reconstructies of andere infrastructurele werkzaamheden die de locatie ongeschikt kunnen maken;
- f. het is zeer aannemelijk dat de locatie door meerdere gebruikers gebruikt kan worden;
- g. het laadstation en/of andere oplaadinfrastructuur 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.

6. Het laadstation en aanleg daarvan

- 1. Het object 'laadstation' moet voldaan aan:
 - a. alle daaraan gestelde (nationale en internationale) veiligheidseisen;
 - b. de landelijke standaarden voor interoperabiliteit;
 - c. De laadstations dienen in een neutrale kleur (bijvoorbeeld wit, grijs, antraciet) te worden uitgevoerd met maximaal één steunkleur.
- 2. Met de aanleg van een laadstation mag niet eerder worden begonnen dan wanneer instemming tot graven is verleend op grond van de Algemene verordening ondergrondse infrastructuur (AVOI) Loon op Zand.

7. Intrekken of wijzigen van de toestemming

- a. Indien de beheerder van het laadstation en/of andere oplaadinfrastructuur toerekenbaar tekortschiet in de nakoming van de voorwaarden kan de gemeente de gegeven privaatrechtelijke toestemmingen intrekken;
- b. De gemeente kan de toestemming voor het plaatsen van een laadstation en/of laadinfrastructuur en het eventueel daarvoor genomen verkeersbesluit ook intrekken, wanneer er in de praktijk niet of nauwelijks gebruik wordt gemaakt van het laadstation en/of oplaadinfrastructuur en de prognose niet wijzen op een toekomstige toename van het gebruik. Het is niet gewenst dat de openbare ruimte onnodig belast wordt met laadinfrastructuur;
- c. In de in lid a en b genoemde gevallen dient de beheerder het laadstation en/of andere oplaadinfrastructuur binnen een door de gemeente aan te geven termijn te verwijderen. De hiermee samenhangende kosten zijn voor de rekening van de beheerder;
- d. De gemeente kan de toestemming ook intrekken indien er in opdracht of met toestemming van de gemeente een wegreconstructie plaatsvindt als gevolg waarvan de laadparkeerplaatsen zullen verdwijnen. In dat geval zal de gemeente samen met de beheerder bezien of er een alternatieve locatie voor het laadstation en/of andere oplaadinfrastructuur met bijbehorende parkeerplaats(en) in de directe nabijheid mogelijk is;
- e. In de situatie bedoeld in lid d zijn de kosten van het verwijderen of verplaatsen van het laadstation en/of andere oplaadinfrastructuur voor rekening van de gemeente wanneer de wegreconstructie plaatsvindt binnen 3 jaar na het plaatsen van het laadstation. In andere gevallen komen deze kosten voor rekening van de beheerder.

8. Verkeersbesluit

Er wordt bij een nieuw te realiseren laadstation geen verkeersbesluit genomen.

9. Betaald parkeren/vergunninghouders/blauwe zone

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

10. Verlengd Privaat Aansluitpunt

Het gebruik van een zogenoemd Verlengd Privaat Aansluitpunt is niet toegestaan. Het is ook niet toegestaan om kabels over, op of in gemeenteground te leggen om zo een voertuig op te laden, tenzij gebruik gemaakt wordt van een door de gemeente aangelegde kabelgoot. De voorwaarden voor de aanleg en gebruik van een kabelgoot staan op de website van de gemeente.

11. Kosten opladen

De gemeente Loon op Zand laat de kosten voor het gebruik van oplaadpunten vrij aan de exploitant van de laadvoorzieningen mits deze marktconform zijn.

12. Bijzondere omstandigheden

De gemeente beseft dat de ontwikkelingen op het gebied van elektrisch rijden en laadinfrastructuur nieuw en nog volop in ontwikkeling zijn. Met deze beleidsregels wil de gemeente duidelijkheid verschaffen over de voorwaarden, criteria en condities die van toepassing zijn op het realiseren van publieke oplaadpunten tot 22kW in de gemeente. In uitzonderlijke of onvoorziene omstandigheden kan het college besluiten van deze beleidsregels af te wijken.

13. Intrekken oude regeling

Door vaststelling van deze regeling wordt het 'Oplaadpuntenbeleid gemeente Loon op Zand' uit 2014 ingetrokken.

14. Inwerkingtreding

Dit besluit treedt in werking op de dag na de bekendmaking.

Aldus vastgesteld in zijn vergadering van 10 december 2024.

Het college van burgemeester en wethouders;

*de secretaris,
C.A. de Haas*

*de burgemeester,
H.A.G. Ronnes*

Bijlage 1 Proces aanvraag laadstation

In de gemeente Loon op Zand werken we conform een open markt model samen met CPO's. Nadat de gemeente een privaatrechtelijke overeenkomst heeft afgesloten met een CPO kan deze een verzoek indienen om toestemming te geven voor het plaatsen van een laadlocatie. Dit verzoek voor een laadlocatie kan één of meerdere laadstations op of aan de openbare weg bevatten.

Op de website van de gemeente Loon op Zand staat informatie over de CPO('s) waar (toekomstige) rijders van elektrische voertuigen een aanvraag kunnen indienen voor het plaatsen van een laadstation. De ev-rijder heeft hierin keuze vrijheid en dient bij maximaal 1 CPO een aanvraag in. De ev-rijder die het laadstation aanvraagt beschikt niet over de mogelijkheid om op eigen terrein een elektrisch voertuig op te laden.

De gemeente hanteert het volgende proces ten aanzien van het behandelen en inwilligen van een verzoek tot plaatsing van laadstations:

1. een CPO, met overeenkomst met de gemeente, vraagt om toestemming voor plaatsing van een laadstation. Dit is doorgaans na aanvraag ev-rijder;
2. de gemeente beoordeelt het/de verzoek(en) op de in artikelen 4 en 5 genoemde criteria;
3. bij een positieve beoordeling start de CPO participatie door belanghebbenden schriftelijk te informeren over de beoogde locatie voor een laadstation en deze de mogelijkheid te bieden hierop te reageren;
4. de uitkomst van de participatie wordt teruggekoppeld aan de gemeente;
5. de gemeente beoordeelt of de participatie heeft geleid tot steekhoudende argumenten om de locatie van het laadstation aan te passen. Bij aanpassing van de locatie start het proces weer bij 2. Indien de participatie niet leidt tot aanpassing van de locatie kan de CPO overgaan tot aanvraag van instemming om te mogen graven;
6. Met de aanleg van het oplaadstation wordt niet eerder begonnen dan wanneer instemming tot graven is verleend op grond van de Algemene verordening ondergrondse infrastructuur (AVOI) Loon op Zand.

Toelichting bij de beleidsregels

Bij een aantal beleidsregels wordt hieronder een toelichting gegeven. Bij artikelen die geen verdere toelichting behoeven, staat 'geen toelichting'.

1. Begripsbepalingen

Geen toelichting

2. Criteria CPO

- a. Geen toelichting
- b. Geen toelichting
- c. Geen toelichting
- d. De laadpaalexploitant dient een ad-hoc betaalmiddel aan te bieden conform landelijke en internationale standaarden. Dit betekent dat de EV-rijder ongeacht zijn/haar serviceprovider bij elk oplaadpunt in de gemeente Loon op Zand kan opladen. De exploitant dient, als infraprovider, ervoor te zorgen dat zij hierover afspraken maakt met de serviceproviders.
- e. Geen toelichting
- f. De CPO die op basis van een overeenkomst de privaatrechtelijke toestemming krijgt om een laadstation e.d. te plaatsen is tevens de beheerder hiervan. De toestemming heeft een persoonlijk karakter. Wanneer de aanvrager het beheer over het laadstation/-infrastructuur wil overdragen aan een andere partij, dan zal de aanvrager van de gemeente toestemming moeten krijgen om de toestemming over te dragen. De beheerder is verantwoordelijk voor het plaatsen, beheren, onderhouden en exploiteren van de oplaadvoorziening en neemt alle kosten hiervoor voor zijn rekening. De kosten ter bescherming van het laadstation/-infrastructuur (hekjes, biggenruggen, ed.) zijn voor rekening van de CPO tenzij anders overeengekomen. De beheerder brengt de kosten voor het opladen van de elektrische voertuigen in rekening bij de gebruikers hiervan.
- g. De CPO zorgt voor eventuele aanvullende vooronderzoeken die nodig zijn voorafgaand aan plaatsing (zoals een extra onderzoek naar groen en/of een Bomen Effect Analyse ter boombescherming).
- h. Het economisch eigendom van de laadinfrastructuur en daarmee ook aansprakelijkheid voor schade die daardoor wordt veroorzaakt blijft bij de CPO.
- i. Met gebruiksdata wordt enkel generieke data over het gebruik van het laadstation/punt bedoeld. Dit is bijvoorbeeld data over het totaal gebruikte aantal kWh, het aantal unieke gebruikers en

dergelijke. Dit inzicht is nodig voor de gemeente om te kunnen inschatten of er behoefte bestaat aan (extra) laadinfrastructuur. Daarnaast biedt het de mogelijkheid om te monitoren of laadinfrastructuur voldoende gebruikt wordt om zo het gebruik van publieke ruimte te kunnen verantwoorden. Bij deze data is het absoluut niet voorzien om data over individuele gebruikers te verkrijgen of inzichtelijk te maken.

j. Geen toelichting

3. Minimale eisen aanvraag nieuw laadstation

- a. Een verzoek voor een nieuwe laadlocatie of uitbreiding van een bestaande laadlocatie voor het plaatsen van één of meerdere nieuwe laadstations verloopt via een portal waarin de status van het gehele proces van verzoek tot en met plaatsing laadstation te volgen is. Het verzoek zelf bevat een foto en/of tekening van de betreffende locatie, waarop de exacte plek van de gewenste laadstation(s) en de bijbehorende laadparkeerplaats(en) zijn aangegeven. Indien er sprake is van een planmatige proactieve uitrol om meerdere laadstations in een bepaalde periode te plaatsen kan ook gebruik gemaakt worden van een kaart met daarop de locaties.
- b. Belanghebbenden moeten op de hoogte worden gebracht van de beoogde locatie van het laadstation. Belanghebbenden moeten de tijd krijgen om daarop te reageren. De CPO beoordeelt de reacties.
- c. Geen toelichting

4. Beoordeling gemeente op behoeftebepaling nieuw laadstation

- a. De gemeente hanteert een model waarbij verschillende aanbieders van laadoplossingen de mogelijkheid krijgen een verzoek te doen voor plaatsing van laadinfrastructuur. Omdat deze partijen laadstations op eigen kosten en risico plaatsen maken ze gebruik van analyses over het verwachte gebruik (ze moeten immers hun investering terugverdienen). De gemeente gaat er daarom vanuit dat laadbedrijven enkel verzoeken doen omdat zij voldoende gebruikers(potentie) verwachten. De gemeente hanteert om deze reden een toets met lage drempelwaardes om te zorgen dat CPO's sneller kunnen plaatsen als zij een groei verwachten op de locaties waar uit analyse van data blijkt dat er een laadbehoefte is of op korte termijn zal ontstaan. Op deze manier zorgt Loon op Zand dat het kan voldoen aan de nationale norm dat gebrek aan laadinfrastructuur geen drempel vormt bij de uitrol van elektrisch vervoer.
 - i. Geen toelichting
 - ii. Gekeken wordt naar het gebruik over 6 maanden per oplaadpunt. Gezien de verwachte snelle toename van EV's is er gekozen voor een korte toets periode van de voorgaande 6 maanden. De keuze voor gemiddeld 900kWh per oplaadpunt is te verantwoorden omdat deze een voldoende significant gebruik aangeeft en tegelijkertijd wel voldoende ruimte geeft om geen belemmering te vormen voor de noodzakelijk groei van laadinfrastructuur.
 - iii. In praktijk wordt data vaak met de gemeente gedeeld op het niveau van een laadstation of laadlocatie. Vaak heeft een laadstation (laadpaal) twee oplaadpunten, echter staat de gemeente open voor innovatieve stations die bijdragen aan een optimale inpassing in de openbare ruimte. Om de toets zuiver te houden is deze dan ook op oplaad-puntniveau gedefinieerd maar zal in praktijk vaak worden uitgevoerd door een berekening per oplaadpunt van een laadstation/of laadlocatie te maken. Enkele voorbeelden:
 - Data wordt door CPO aangeleverd per laadstation. Een laadstation (laadpaal) met 2 oplaadpunten gebruikt in de afgelopen 6 maanden 2.000kWh en heeft 10 unieke gebruikers. Hiervan wordt op één laadpunt 750 kWh geladen met 2 unieke gebruikers en op één laadpunt 1250 kWh door 8 unieke gebruikers. Gezien het om een gemiddelde per laadpunt gaat wordt de berekening uitgevoerd met 2000 kWh en 10 unieke gebruikers (het totaal gebruik op dit station/locatie). Beiden moet door 2 (aantal oplaadpunten) gedeeld worden. Uitkomst is een gebruik van 1.000kWh en 5 unieke gebruikers per oplaadpunt. Beide factoren bieden aanleiding voor vaststellen dat er behoefte aan een nieuw oplaadpunt bestaat.
 - Data wordt door CPO aangeleverd per laadlocatie. Een laadlocatie heeft 2 laadstations (laadpalen) met op elk station 2 oplaadpunten. Bijvoorbeeld: Er is een gebruik op de laadlocatie van 16.000 kWh in de afgelopen 6 maanden en er zijn 8 unieke gebruikers. Beiden factoren moeten door het totaal aantal oplaadpunten op de locatie worden gedeeld (is 4). Uitkomst is een gebruik van 4.000 kWh per oplaadpunt en 2 unieke gebruikers per oplaadpunt. Op basis van deze uitkomst is het gebruik hoog genoeg om vast te stellen dat een extra laadstation nodig is. Het gebrek aan voldoende unieke gebruikers heeft geen gevolg gezien er aan één van de criteria is voldaan om een oplaadpunt bij te kunnen plaatsen.

b. Geen toelichting

5. Locatie laadstation

- a. Geen toelichting
- b. De gemeente kiest ervoor om de plaatsing e.d. van laadpalen op/in gemeentegrond privaatrechtelijk te regelen in plaats van door verlening van een vergunning op grond van de APV. Op grond van de Wegenverkeerswetgeving kunnen voor bewoners of bedrijven geen eigen parkeerplaatsen worden aangewezen op de openbare weg.
- c. Geen toelichting
- d. Het plaatsen van de laadpaal mag niet in strijd zijn met de bomenverordening.
- e. Als een wegreconstructie binnen 3 jaar na plaatsing laadstation plaatsvindt, betaalt de gemeente de kosten van verplaatsing van oplaadinfrastructuur. Vindt de reconstructie later plaats dan zijn de kosten voor rekening van de beheerder van de oplaadinfrastructuur (normaal ondernemersrisico).
- f. Geen toelichting
- g. Geen toelichting

6. Het laadstation

- 1. Het object 'laadstation' moet voldaan aan:
 - a. Geen toelichting
 - b. Geen toelichting
 - c. De gemeente streeft er in de samenwerking met aanbieders van laadpalen naar om zoveel mogelijk uniformiteit te hanteren.
- 2. Geen toelichting

7. Intrekken of wijzigen van de privaatrechtelijke toestemming

- a. Wanneer de aanvrager / beheerder toerekenbaar tekortschiet in nakoming van de overeenkomst, kan de gemeente uiteindelijk de overeenkomst ontbinden. In zo'n geval zal de beheerder zijn oplaadinfrastructuur moeten verwijderen. Weigert de aanvrager de laadpunten weg te halen, dan kan de gemeente dit afdwingen via de civiele rechter. Vervolgens kan de gemeente bezien of er een andere aanbieder van oplaadinfrastructuur geïnteresseerd is in het plaatsen hiervan, zodat de aangewezen oplaadlocaties in stand kunnen blijven. Is dit niet het geval, dan zal de gemeente de toestemming intrekken en de parkeerplaatsen weer voor algemeen gebruik vrijgeven.
- b. Indien een laadstation of laadlocatie een gebruik kent van gemiddeld 50 kWh of minder per oplaadpunt in de voorgaande 6 maanden is sprake van niet of nauwelijks gebruik
- c. geen toelichting
- d. Als een wegreconstructie binnen 3 jaar na plaatsing laadstation plaatsvindt, betaalt de gemeente de kosten van verplaatsing van oplaadinfrastructuur. Vindt de reconstructie later plaats dan zijn de kosten voor rekening van de beheerder van de oplaadinfrastructuur (normaal ondernemersrisico).
- e. Geen toelichting

8. Verkeersbesluit

Om efficiëntie in uitrol te stimuleren en eenduidigheid van laadstations in het straatbeeld te bevorderen kunnen er na aanvraag meerdere laadstations geplaatst worden op basis van een te verwachten groei. Om te zorgen dat de publieke ruimte goed wordt benut, wordt er geen verkeersbesluit genomen. De verwachting is dat het aantal laadstations de komende jaren flink groeit. Het reserveren van parkeerplaatsen tot aangewezen laadparkeervakken kan leiden tot weerstand bij andere gebruikers. Dit kan leiden tot stagnatie in de uitrol van laadvoorzieningen en dat is ongewenst.

9. Betaald parkeren/vergunninghouders/blauwe zone

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

10. Verlengde Private Aansluiting (VPA)

De gemeente voorziet met het onderhavige beleid dat er voldoende publiek toegankelijke laadinfrastructuur is. Daarnaast is het mogelijk door de gemeente een kabelgoot aan te laten leggen. Het gebruik van kabels op/in/onder openbare grond is daarom onnodig en levert bovendien verschillende onwenselijke situaties op uit oogpunt van wegbeheer, veiligheid en aansprakelijkheid. Dit geldt niet enkel voor trottoirs, maar voor alle openbare grond die door de gemeente wordt beheerd.

11. Kosten opladen

Geen toelichting



12. Bijzondere omstandigheden

Hier is sprake van een zogenaamde 'hardheidsclausule' op grond waarvan de gemeente in bepaalde uitzonderlijke en/of onvoorziene situaties kan afwijken van de beleidsregels.

13. Intrekken oude regeling

Geen toelichting

14. Inwerkingtreding

Geen toelichting