

# Beleidsregels van het college van de gemeente Heemstede over de realisatie van openbare oplaadpalen voor elektrische voertuigen (Beleidsregels voor openbare oplaadpalen voor elektrische voertuigen Heemstede 2024)

Het college van de gemeente Heemstede;

gelet op artikel 160 van de Gemeentewet, artikel 4:81 van de Algemene wet bestuursrecht, artikel 18 van de Wegenverkeerswet 1994 in samenhang met artikel 24 en hoofdstuk E van de bijlage 1 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990;

besluit vast te stellen de volgende regeling:

Beleidsregels voor openbare oplaadpalen voor elektrische voertuigen Heemstede 2024

## Hoofdstuk 1 Algemene bepalingen

### Artikel 1 Definities

In deze regeling wordt verstaan onder:

- aanvrager: een natuurlijk persoon, bedrijf of organisatie die beschikt over een elektrische auto en die een verzoek tot het plaatsen van een oplaadpaal heeft ingediend via een exploitant van oplaadpalen voor elektrische auto's.
- elektrische auto: een personen- of bedrijfsauto als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onder c, van de Wegenverkeerswet 1994 en die is geregistreerd bij de Rijksdienst voor Wegverkeer en die geheel of gedeeltelijk – met een minimaal volledig elektrisch bereik van 45 km – door een elektromotor wordt aangedreven, waarvoor de elektrische energie wordt geleverd door een batterij en waarvan deze batterij wordt opgeladen door middel van een voorziening buiten de auto. Dit kan een

- volledig elektrisch aangedreven auto zijn of een hybride auto. Een hybride auto maakt voor de aandrijving gebruik van zowel een verbrandingsmotor als een elektrische motor.
- exploitant: een aanbieder die verantwoordelijk is voor de plaatsing, het beheer en de exploitatie van één of meerdere oplaadpalen.
  - gebruiker: een natuurlijk persoon of rechtspersoon die beschikt over een elektrische auto en een oplaadpas, en die op een oplaadlocatie zijn of haar elektrische auto wil opladen.
  - oplaadpaal: openbare voorziening, inclusief alle daarbij horende en achterliggende installaties, waar een elektrische auto kan worden opgeladen. Een oplaadpaal heeft meestal twee oplaadpunten. De benodigde bekabeling maakt geen deel uit van de oplaadpaal.
  - oplaadlocatie: een locatie in de openbare ruimte, waar een oplaadpaal en één of twee parkeerplaatsen uitsluitend ten behoeve van het opladen van elektrische auto's aanwezig zijn.
  - oplaadpunt: een op de oplaadpaal aanwezige voorziening.
  - samenwerkingsovereenkomst: een overeenkomst tussen de gemeente en een exploitant van openbare oplaadpalen met afspraken onder welke voorwaarden de exploitant een oplaadpaal op de openbare weg in de gemeente mag plaatsen en om rechten en verplichtingen vast te leggen. Deze overeenkomst heeft betrekking op het plaatsen, beheren en onderhouden van één of meerdere oplaadpalen op één of meerdere oplaadplekken in de gemeente. In deze overeenkomst verklaart de exploitant deze regeling te onderschrijven en te zullen naleven.
  - strategische plaatsing: de openbare oplaadpaal wordt geplaatst op initiatief van de exploitant en/of gemeente;
  - verkeersbesluit: een besluit van het college, op basis van artikel 18, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994 en artikel 12, aanhef en onder a, onder I, van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer, waarmee de parkeerplaatsen bij een openbare oplaadpaal worden gereserveerd voor uitsluitend het opladen van elektrische voertuigen, door middel van het plaatsen van verkeersbord E8c.
  - vraaggestuurde plaatsing: de openbare oplaadpaal wordt geplaatst op verzoek van een aanvrager.

## Hoofdstuk 2 Strategische en vraaggestuurde plaatsing oplaadpalen in de openbare ruimte

### Artikel 2 Strategische plaatsing en vraaggestuurde plaatsing

1. Alleen een exploitant kan bij het college een aanvraag voor het plaatsen van een oplaadpaal op de openbare weg indienen. De gemeente faciliteert de plaatsing enkel met de procedures en heeft geen invloed op de exploitatie van oplaadpalen door derden. De exploitant is verantwoordelijk voor het bevestigen van de aanvraag (communicatie met aanvragers), de investering, de plaatsing en het beheer en onderhoud van de oplaadpaal.
2. Een exploitant kan of op eigen initiatief of op verzoek van een indiener een aanvraag voor het plaatsen van een oplaadpaal indienen.
3. Voor een aanvraag op initiatief van een exploitant voor strategische plaatsing, geldt het volgende:
  - a. een aanvraag kan maximaal één keer per jaar, uiterlijk 30 april, worden gedaan. De laadlocaties worden op een gelijkmatige manier verdeeld onder de exploitanten die een (strategische) aanvraag doen;
  - b. de exploitant verklaart alle oplaadpalen, die in de aanvraag zijn opgenomen, binnen één jaar te plaatsen; en
  - c. bij strategische locaties is het uitgangspunt om geen verkeersbesluit te nemen. Hierdoor wordt geen bebording geplaatst bij de oplaadpaalvoorziening en blijven de parkeerplaatsen bij het oplaadpunt voor iedereen toegankelijk. Handhaving is daarom niet mogelijk. Ook kan

er geen bezwaar worden gemaakt tegen de oplaadpaal, dat is vergunningsvrij. Zie verder artikel 3.

4. Een aanvrager kan op ieder moment een aanvraag voor het plaatsen van een oplaadpaal rechtstreeks bij een exploitant indienen. Op de website van de gemeente is een overzicht opgenomen van een aantal exploitanten, die een aanvraag in behandeling kunnen nemen. Deze lijst is niet uitputtend en niet vermelde exploitanten kunnen ook de gemeente benaderen voor realisatie van een oplaadpaal. Ook bij vraaggestuurde plaatsing is het uitgangspunt om geen verkeersbesluit te nemen. Zie ook de verdere de toelichting in het derde lid, onder c. Zie verder artikel 4.

## Hoofdstuk 3 Strategische plaatsing oplaadpalen

### Artikel 3 Plaatsing zonder aanvraag

De gemeente of exploitant kan gebiedsgericht, zonder aanvraag, op strategische locaties oplaadpalen (laten) plaatsen als de (huidige en toekomstige) vraag kan worden onderbouwd. Een oplaadpaal kan zonder aanvraag worden geplaatst, als er voldaan is aan minimaal één van de hierna genoemde criteria:

- a. De locatie staat aangeven op de door de gemeente vastgestelde plankaart strategische oplaadpunten, waarop gebiedsgericht een publiek oplaadnetwerk is bepaald. De plankaart is beschikbaar via de website van de gemeente.
- b. De locatie inspeelt op een snel oplopende vraag in een buurt, doordat uit actuele laaddata blijkt dat binnen een straal van 350 meter bestaande oplaadpunt(en) voor meer dan 8.000 kWh op jaarbasis in gebruik zijn.

## Hoofdstuk 4 Vraaggestuurde plaatsing oplaadpalen

### Artikel 4 Aanvraagprocedure oplaadpaal

1. De aanvraagprocedure voor een oplaadpaal is als volgt:
  - De aanvrager dient een verzoek in tot plaatsing van een oplaadpaal bij de exploitant;
  - De exploitant stuurt, met inachtneming van deze regeling, een locatievoorstel aan de gemeente (dit is de aanvraag);
  - Het college controleert op basis van deze regeling de aanvraag;
  - Het college doorloopt de gebruikelijke procedure voor een verkeersbesluit voor het reserveren van parkeervakken voor de geselecteerde locaties;
  - Het college stuurt de goedgekeurde aanvraag aan de exploitant van de oplaadpalen voor elektrische auto's en geeft de exploitant de opdracht om de plaatsing van de oplaadpaal voor te bereiden en uit te voeren;
  - Het aanbrengen van bebording en markering van de oplaadlocatie vindt in opdracht van het college plaats;
2. Vanwege veranderende regelgeving of doordat zich mogelijkheden voordoen om de doorlooptijden en/of efficiëntie van het proces te verbeteren, kan van bovengenoemde procedure in het tweede lid worden afgeweken.

# Hoofdstuk 5 Toetsingscriteria voor elektrische oplaadpalen in de openbare ruimte (vraaggestuurd)

## Artikel 5 Type voertuig

De aanvraag voor een oplaadpunt moet bedoeld zijn voor een elektrische auto, zoals gedefinieerd in artikel 1.

## Artikel 6 Toegankelijkheid oplaadlocatie

1. De oplaadlocatie mag niet zijn voorzien van een bord waaruit zou blijken dat de locatie slechts voor één of meerdere bepaalde nader aangegeven elektrische auto's is bedoeld.
2. In afwijking van het eerste lid, kan voor een elektrische deelauto een oplaadpunt op kenteken worden gerealiseerd. Een deelauto is een huurauto, verhuurd aan mensen die samen met andere mensen een auto willen delen.

## Artikel 7 Tenaamstelling

1. De aanvrager is blijkens inschrijving in de Basisregistratie Personen inwoner van de gemeente of minimaal 20 uur per week werkzaam binnen de gemeente.
2. De aanvrager heeft een koopcontract van de elektrische auto, de elektrische auto al op naam geregistreerd of een aanvraag toegewezen gekregen op het huidige adres of het huidige adres van de werkgever.
3. Aanvragen van een oplaadpaal op of rondom een ander adres dan het adres waarop de aanvrager woont of werkt is niet mogelijk.
4. Per elektrische auto en per adres kan maximaal één verzoek tot het plaatsen van een oplaadpaal worden ingediend.

## Artikel 8 Kosten

1. De kosten voor het plaatsen van een oplaadpaal wordt gedragen door of namens de exploitant.
2. Het college verleent alleen toestemming op een aanvraag wanneer in een overeenkomst met de exploitant is vastgelegd, dat alle aansprakelijkheid waaronder voor het gebruik en onderhoud van de oplaadpalen en het oplaadpunt en eventuele schade hierdoor voor rekening van de exploitant komen. Schade aan het verkeersbord/de verkeerspaal of een aanrijdbeveiliging betaalt de gemeente wel.

## Artikel 9 Locatie

1. Een oplaadpunt wordt gerealiseerd als:
  - a. een passende stroomkabel op korte afstand van de hoofdleiding van het laagspanningsnet aanwezig is en het oplaadpunt ruimtelijk inpasbaar is;
  - b. het oplaadpunt voor iedereen altijd toegankelijk is. Hiermee wordt ingezet op meervoudig gebruik van het oplaadpunt. Dat betekent dat het oplaadpunt niet per se op de aangevraagde plek komt, maar op een centrale plek op loopafstand van de aangevraagde plek. De plek wordt in afstemming met de netwerkbeheerder bepaald. Een oplaadpunt heeft zodoende altijd een openbaar karakter en wordt nooit op kenteken aangelegd, met uitzondering van artikel 6, tweede lid.
  - c. de aanvrager niet de mogelijkheid heeft binnen een straal van 350 meter rondom het adres de auto op te laden bij een al bestaande oplaadvoorziening of de bestaande oplaadpunt(en) binnen een straal van 350 meter rondom het adres voor meer dan 8.000 kWh op jaarbasis in gebruik is. Monitoring van gebruik vindt plaats door de netbeheerder.
2. De straal van 350 meter betreft een richtlijn. In de gevallen dat het niet mogelijk is een oplaadpunt te realiseren binnen 350 meter van het adres, kan hiervan worden afgeweken. Het oplaadpunt

dient in dat geval binnen een straal van uiterlijk 700 meter rondom het adres van de aanvrager te worden gerealiseerd.

## **Artikel 10 Weigeringsgronden**

Het college weigert een aanvraag als:

de aanvraag geldt voor winkelgebieden en op parkeerplaatsen die zijn aangelegd voor winkels/bedrijven. Hier worden in ieder geval geen aanvragen voor een oplaadpunt gehonoreerd. Strategische plaatsing, zonder aanvraag, door of in opdracht van de gemeente is hier wel mogelijk, om tot een dekkend oplaadnetwerk te komen;

- a. de aanvrager beschikt over eigen parkeergelegenheid (op eigen terrein), waar een elektrische auto kan worden opgeladen;
- b. door het plaatsen van de oplaadpaal de doorgangsbreedte van het voetpad te smal wordt (conform de Richtlijn integrale toegankelijkheid openbare ruimte, CROW-publicatie 177);
- c. het oplaadpunt is aangevraagd voor een locatie waar parkeren uit oogpunt van sociale- of verkeersveiligheid ongewenst is;
- d. het oplaadpunt is aangevraagd voor een locatie waar parkeren niet is toegestaan.

## **Artikel 11 Dubbele oplaadvoorziening**

Een oplaadlocatie wordt voorzien van een dubbele oplaadvoorziening. Hiermee kunnen twee elektrische auto's gelijktijdig worden opgeladen. Per oplaadlocatie wijst het college twee parkeerplaatsen aan voor het opladen van elektrische auto's. In uitzonderlijke gevallen kan het college hiervan afwijken.

## **Artikel 12 Locatiebepaling**

1. De oplaadlocatie wordt in de nabijheid van het perceel, de woning of werklocatie van de indiener gepland (richtlijn binnen 350 meter, maximaal 700 meter).
2. Bij het kiezen van een oplaadlocatie wordt rekening gehouden met:
  - a. de strategische locatie (zie artikel 3);
  - b. installatie en onderhoud;
  - c. gebruiksvriendelijkheid en veiligheid;
  - d. de openbare weg van de gemeente.
3. Wanneer een oplaadlocatie veelvuldig wordt gebruikt, zoals beschreven in artikel 9, eerste lid, aanhef en onder c, kan de gemeente een extra oplaadlocatie plaatsen binnen een straal van 350 meter van een bestaande voorziening;
4. De plaats van de oplaadlocatie moet technisch mogelijk zijn (aanwezigheid van kabels en leidingen).

## **Artikel 13 Parkeerdruk**

De parkeerdruk is geen toetsingscriterium voor het plaatsen van elektrische oplaadpalen. Doordat ervan uitgegaan mag worden dat een conventionele brandstofauto is uitgewisseld voor een elektrisch voertuig, leidt dat op de drukke momenten tot eenzelfde parkeervraag en niet per definitie tot een hogere parkeerdruk. Als in een situatie alsnog een afweging gemaakt moet worden tussen het faciliteren van brandstofvoertuigen versus elektrische voertuigen, prevaleert het belang van de elektrische voertuigen.

## Hoofdstuk 6 Uitzonderingen plaatsingsbeleid

### **Artikel 14 Afwijken van beleid**

Het college is bevoegd om in uitzonderlijke gevallen af te wijken van het bovenstaande, voor zover deze niet strijdig zijn met een samenwerkingsovereenkomst tussen de gemeente en de exploitant. Dit is alleen mogelijk als blijkt dat de toepassing van de beleidsregels leidt – of zou leiden – tot uitzonderlijk harde gevolgen.

## Hoofdstuk 7 Elektrische oplaadpunten op privéterrein

### **Artikel 15 Particulier oplaadpunt op eigen terrein met parkeren op openbare weg**

Indien een particulier zelf een oplaadpaal wil realiseren op eigen terrein of vanuit een kabel vanuit het eigen terrein op wil opladen door middel van een snoer naar de openbare weg, dan is dit mogelijk. De gemeente financiert deze particuliere oplaadpunten echter niet. Ook geldt hiervoor dat er geen openbare parkeerplaatsen of parkeerruimte op de openbare weg mag worden voorzien van een bord waaruit zou blijken dat de locatie slechts voor één of meerdere bepaalde nader aangegeven elektrische auto's is bedoeld.

Het snoer is hierbij van de gebruiker van het e-laadpunt (autobezitter). De gebruiker draagt een schuld aansprakelijkheid voor het gebruik en het neerleggen van het snoer. Oftewel de gebruiker is aansprakelijk voor de eventuele schade als iemand over het snoer struikelt. Het snoer maakt namelijk geen onderdeel uit van de openbare weg en daarmee behoort het niet tot de wegwitruiting. De risicoaansprakelijkheid van de gemeente als wegbeheerder is daarom hier niet aan de orde.

## Hoofdstuk 8 Slotbepalingen

### **Artikel 16 Overgangsrecht**

Voor aanvragen, gedaan voor inwerkingtreding van deze regeling, geldt de oude regeling.

### **Artikel 17 Intrekking oude regeling**

De Beleidsregels elektrische laadpunten Heemstede 2019 worden ingetrokken.

### **Artikel 18 Inwerkingtreding**

Deze regeling treedt, voor zover nodig met terugwerkende kracht, in werking op 24 juli 2023.

### **Artikel 19 Citeertitel**

Deze regeling wordt aangehaald als: Beleidsregels voor openbare oplaadpalen voor elektrische voertuigen Heemstede 2024.

| Vastgesteld door het college op 18 juli 2023 en gewijzigd op 23 januari 2024.