

Beleidsregels **Laadvoorzieningen voor elektrische auto's in de openbare ruimte**

Vastgesteld college van B&W, 10 maart 2015



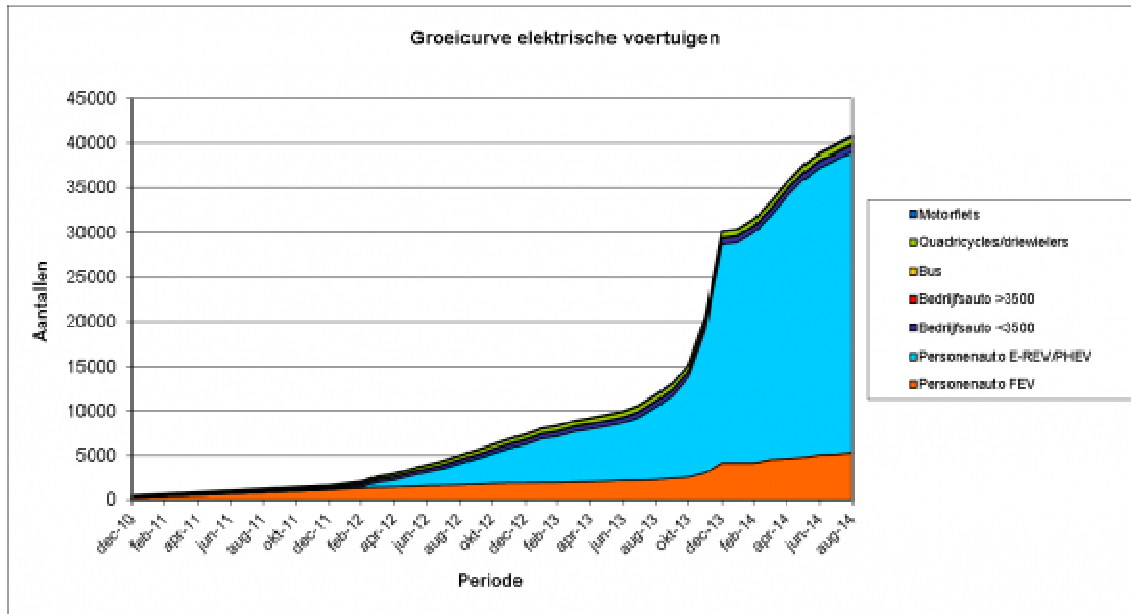
Inhoudsopgave

1.	Inleiding	3
1.1.	Landelijke ontwikkeling elektrisch vervoer.....	3
1.2.	Provinciaal beleid elektrisch vervoer	4
2.	Veldhoven: faciliteren onder voorwaarden.....	4
2.1.	Huidige situatie Veldhoven	4
2.2.	Doelstellingen gemeente Veldhoven	6
2.3.	Rol van de gemeente Veldhoven	6
2.4.	Inzet van instrumenten voor laadinfrastructuur in Veldhoven	7
3.	Juridisch kader	11
3.1.	Apv	11
3.2.	Verkeersbesluit.....	11
3.3.	Privaatrechtelijke overeenkomst	11
4.	Beleidsregels	11
4.1.	Aanvraag	12
4.1.1.	Aanvrager	12
4.1.2.	Gebruiker(s).....	12
4.1.3.	Aanvraag	12
4.2.	Eigen parkeergelegenheid	12
4.3.	Veiligheid en laadvoorzieningen in de openbare ruimte	12
4.4.	Locatie oplaadpunt.....	13
4.5.	Parkeren	13
4.5.1.	Aanwijzen parkeerplaats	13
4.5.2.	Parkeerbeleid.....	13
4.6.	Leges en tarieven gebruik gemeentegrond	14
4.7.	Handhaving.....	14
4.8.	Bijzondere omstandigheden	14
5.	Procedure	14
6.	Inwerkingtreding en evaluatie	15

1. Inleiding

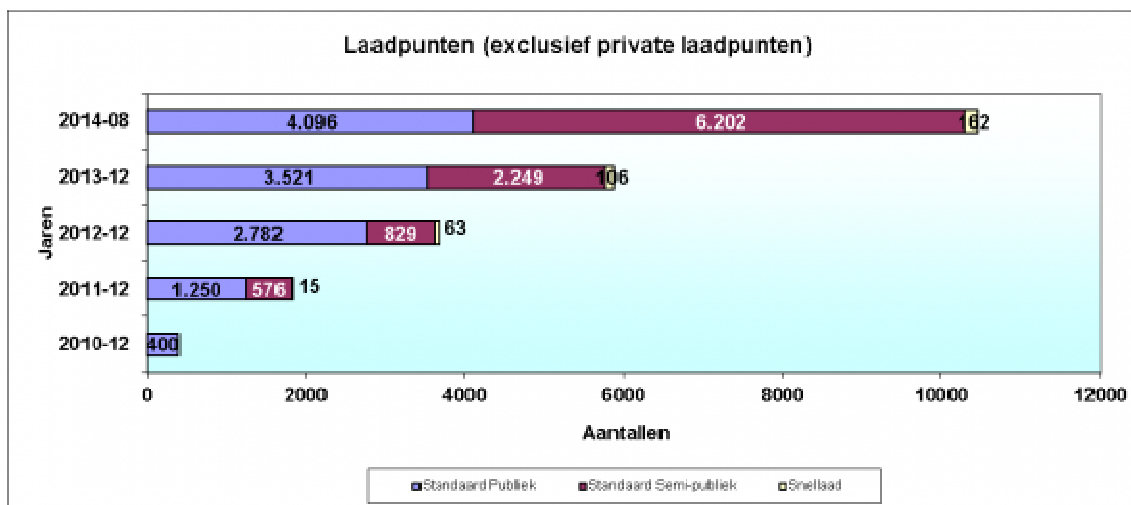
1.1. Landelijke ontwikkeling elektrisch vervoer

Bedrijven en particulieren schaffen steeds vaker elektrische voertuigen aan. Het totale aantal elektrische voertuigen is landelijk in de afgelopen jaren toegenomen van 7.400 voertuigen eind 2012 tot bijna 41.000 voertuigen in augustus 2014.



Ontwikkeling aantal geregistreerde elektrische voertuigen in Nederland (excl. brom- en snorfietsen). Bron: Rijksdienst voor Ondernemend Nederland.

Met de aanschaf van een elektrische auto ontstaat de behoefte deze ergens op te laden. Op de eigen oprit kan een privé oplaadpunt worden gemaakt, maar vaak kan de berijder het opladen niet regelen op eigen terrein.



Bron: Rijksdienst voor Ondernemend Nederland

Het alternatief is een oplaadpunt in de openbare ruimte. Uit bovenstaande grafiek blijkt dat met de toename van het aantal elektrische voertuigen ook het aantal (semi) openbaar toegankelijke oplaadpunten is toegenomen: sinds eind 2012 van 3.670 naar 10.460. Hierbij valt op dat het elektrisch wagenpark sneller groeit dan de openbaar toegankelijke oplaadpunten. Was eind 2012 de verhouding 1:2, inmiddels is er 1 openbare oplaadpaal beschikbaar voor 4 auto's.

1.2. Provinciaal beleid elektrisch vervoer

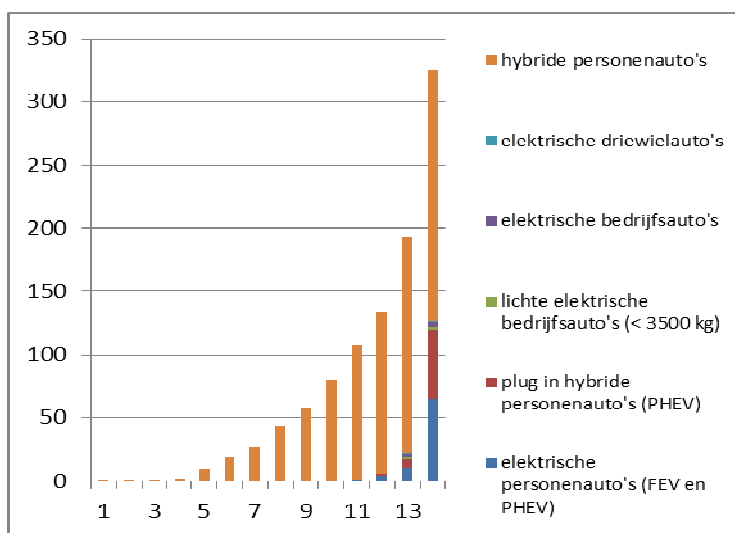
De provincie Noord-Brabant stimuleert de innovaties door Brabantse bedrijven in het elektrisch vervoer. De provincie wil de huidige markt voor elektrisch vervoer open breken en toegankelijker maken door succesvolle spelers in deze markt samen te brengen en bestaande expertise en activiteiten aan elkaar koppelen.

Brabant is door het rijk aangewezen om experimenteer- en ontwikkelgebied te zijn voor elektrisch rijden. Sinds 2012 is een uitvoeringsprogramma Elektrisch vervoer ingegaan. In dat programma ligt de focus op heavy Electric Powertrain, laadsturing en kennisclustering. Daarnaast ontwikkelen de provincie Noord-Brabant en Enexis in het proefproject 'Slim laden, de Brabantse aanpak' innovatieve, betaalbare en slimme laadpalen samen met gemeenten, kennisinstellingen en marktpartijen. In de eerste fase (A1 en A2) zijn bij veel Brabantse gemeenten laadpalen geplaatst voor € 500 per paal. Gemeente Veldhoven heeft hier niet aan deelgenomen. In de volgende fase (B) richt de aandacht zich op het vinden en implementeren van innovatieve laad- en parkeerdiensten om e-rijders verder te kunnen bedienen. Gezocht wordt naar marktpartijen om de businesscase 'publiek laden' verder te ontwikkelen en een duurzame groei van elektrisch vervoer mogelijk te maken.

2. Veldhoven: faciliteren onder voorwaarden

2.1. Huidige situatie Veldhoven

Uit de landelijke klimaatmonitor blijkt dat in Veldhoven 325 elektrische voertuigen¹ zijn. In de onderstaande grafiek is de groei van elektrische voertuigen in de periode 2000-2014 opgenomen.



Toelichting (2001-2014):

- ◆ FEV *Full Electric Vehicle*
een voertuig dat enkel kan rijden op elektriciteit zoals een Nissan Leaf, Tesla, Renault Fluence etc.
- ◆ PHEV *plug-in Hybrid Electric Vehicle*
een volledige plug-in hybride auto waarbij de accu opgeladen wordt middels het bestaande elektriciteitsnet. Voorbeelden: Opel Ampera, Toyota Prius Plug-in, Volvo V60 PHEV, Mitsubishi Outlander PHEV en de Chevrolet Volt series plug-in.
- ◆ Hybride
Auto's met verbrandingsmotor, zoals bijvoorbeeld de Toyota Auris Hybrid of de Toyota Prius (niet Prius Plug-in).

¹ Het gaat om auto's die op naam staan in Veldhoven. Veldhovenaren die in een elektrische auto rijden van een bedrijf/lease-maatschappij dat niet in Veldhoven ligt staan hier niet bij. Andersom geldt dat er elektrische auto's zijn meegeteld van een bedrijf/lease-maatschappij in Veldhoven, maar die feitelijk worden gereden door niet-Veldhovenaren. Deze gegevens zijn niet te achterhalen (ook niet bij de RDW).

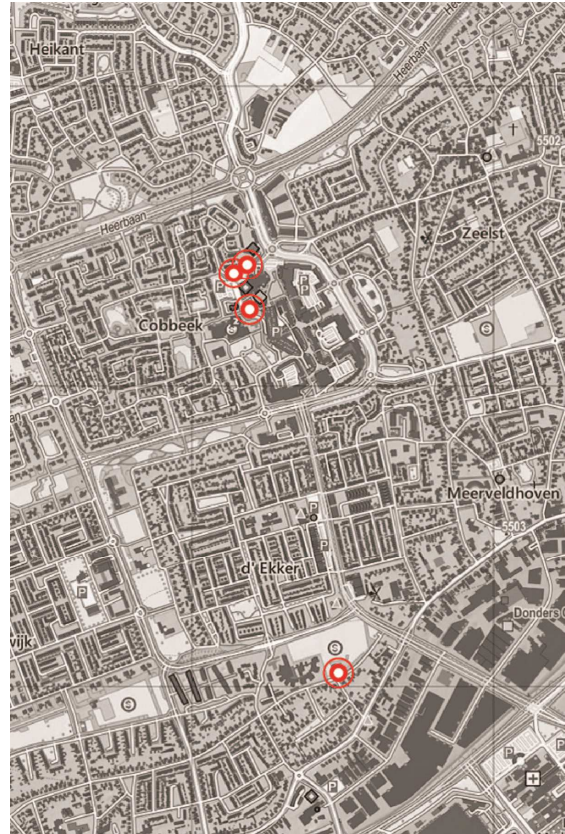
In Veldhoven zijn 4 openbare oplaadpalen:

- ◆ 2 oplaadpalen bij het politiebureau aan de Geer, dicht bij het Citycentrum.
- ◆ 1 oplaadpaal naast de ingang van Sportpark Jongelingsveld, Kerkakkerstraat 139.
- ◆ 1 oplaadpunt in parkeergarage Geer.

In feite is er 1 openbare oplaadpaal beschikbaar per 82 auto's in Veldhoven.

Het oplaadpunt in parkeergarage Geer is gemeentelijk eigendom, waar de gemeentelijke elektrische auto wordt opgeladen. Er vindt geen monitoring van de transacties van de gemeentelijke auto of van auto's van derden plaats.

De andere 3 laadpalen zijn door Stichting E-laad geplaatst. E-laad (inmiddels ElaadNL) is een samenwerking van verschillende netbeheerders en heeft vanaf 2009 tot en met begin 2014 een netwerk van zo'n 3.000 publieke oplaadpunten voor elektrische auto's gerealiseerd in heel Nederland. Voor de gemeenten waren deze oplaadpalen gratis, door overschrijding van het budget kunnen geen nieuwe aanvragen meer gedaan worden. EVnetNL zorgt nu voor het beheer en onderhoud waardoor de laadpunten optimaal blijven functioneren.



In de periode september 2013 - augustus 2014 hebben er 339 transacties plaatsgevonden bij de 3 laadpalen van E-laad van in totaal 3.017 kWh.

Jaar	Maand	Gemeente	Straat	Aantal transacties	Verbruik in kWh
2013-2014	September augustus				
		Veldhoven	Totaal	339	3.017
			Geer 10 (2 palen)	184	1.306
			Kerkakkerstraat 139	155	1.711

Daarnaast zijn ook door particulieren of bedrijven oplaadpunten geplaatst die openbaar gebruikt kunnen worden (zoals bij Café de Leeuw, Restaurant Bezoekerscentrum Toterfout, Stichting Wijkvereniging de Ligt en Pastorielaan 21).

Er zijn geen snellaadpunten in de gemeente Veldhoven. Hiervoor is in het verleden wel een plan ontwikkeld, maar omdat er geen subsidie beschikbaar kwam, was het plan financieel niet uitvoerbaar. Er ligt wel een vergunningaanvraag van een bedrijf ter inzage voor een oplaadstation op verzorgingsplaats Oeienbosch (ingediend bij Rijkswaterstaat).

Momenteel is het aantal aanvragen voor oplaadpalen in de openbare ruimte beperkt. Deze e-rijders willen echter wel graag op korte termijn duidelijkheid over de regels binnen de gemeente Veldhoven. Gezien de groei van het elektrisch wagenpark in Veldhoven is de verwachting dat op korte termijn meer aanvragen volgen. Voor al deze aanvragers moet duidelijk zijn wat de regels en kosten zijn voor het laden van een elektrische auto in Veldhoven.

2.2. Doelstellingen gemeente Veldhoven

In het klimaatbeleid is opgenomen dat Veldhoven in 2030 duurzaam wil zijn, dat wil zeggen CO₂ neutraal. De tussendoelstelling is het bereiken van een vermindering van de CO₂-uitstoot met 20% in 2020 ten opzichte van 2008 (Bron: Klimaatbeleid 2.0).

Verkeer zorgt voor ongeveer 11% van de CO₂-uitstoot in onze gemeente (bron: klimaatmonitor.databank.nl). Omdat elektrische auto's (lokaal) geen CO₂ uitstoten dragen ze bij aan de lange termijn klimaatdoelstelling. Daarnaast verbeteren ze de luchtkwaliteit (geen uitstoot NO_x), en dragen ze bij aan het reduceren van geluidsbelasting.

Daarnaast dragen elektrische auto's ook bij aan andere doelstellingen van gemeente, rijk en Europese Unie:

- ◆ *Economie*
Versterking lokale economie (werkgelegenheid en aantrekkelijke vestigingsplaats), minder afhankelijk van olie elders uit de wereld.
- ◆ *Verkeer & vervoer*
Oplossen van mobiliteitsproblemen.
- ◆ *MVO*
Stimuleren van MVO in de vorm van elektrisch vervoer.

Vanuit het lokale klimaatbeleid wil de gemeente Veldhoven graag dat er meer bewoners elektrisch gaan rijden en dat de huidige hybride (plug in) auto's meer kilometers elektrisch rijden dan nu het geval is.

2.3. Rol van de gemeente Veldhoven

Veel van de huidige e-rijders uit Veldhoven hebben een eigen oprit. Inmiddels komen er ook aanvragen binnen van e-rijders die dit niet hebben en die ook geen gebruik kunnen maken van de huidige vier openbare voorzieningen. Zij vragen om een oplossing in de openbare ruimte. Daarnaast is het rijksbeleid er op gericht dat bestaande hybride (plug in) auto's meer kilometers elektrisch gaan rijden. Deze auto's hebben een beperkte actieradius, maar als de e-rijder (fiscaal) wordt gestimuleerd om meer kilometers elektrisch te rijden dan komt er meer behoefte aan parkeren bij openbare oplaadpunten. Hiermee neemt de vraag naar openbare laadpalen toe de komende jaren. De gemeente is verantwoordelijk voor de openbare ruimte en daarmee een belangrijke partner bij de totstandkoming van openbare laadinfrastructuur.

Een gemeente kan verschillende houdingen ten opzichte van bedrijven en particulieren innemen die variëren van afwachtend tot zelf ontwikkelen van EV-oplossingen:

- ◆ *Het stellen van kaders*
Het stellen van kaders is de meest afwachtende rol van een gemeente. Het stellen van kaders aan de ontwikkeling van openbare laadinfrastructuur is de publieke taak van de gemeente. Het gaat hierbij om de Apv en het nemen van verkeersbesluiten bij het plaatsen van een oplaadpaal in de openbare ruimte.
- ◆ *Faciliteren van elektrisch vervoer*
De gemeente draagt bij in de ontwikkeling van elektrisch vervoer zonder daar financiële middelen voor beschikbaar te stellen. Initiatieven van anderen staan centraal. Het gaat om het aanpassen van beleid en regelgeving, optreden als kennismakelaar en gebruik maken van het netwerk.
- ◆ *Stimuleren en ontwikkelen van elektrisch vervoer*
De gemeente draagt bij door zelf financiële middelen te investeren in de uitrol van elektrische vervoer. Doel is om de ontwikkeling bij ondernemers en particulieren op gang te krijgen door zelf actief EV te ontwikkelen. Bij voorbeeld door het proactief

realiseren van oplaadpunten, zelf elektrische auto's aan te schaffen en als launching customer op te treden.

De gemeente Veldhoven wil graag bijdragen aan de ontwikkeling van EV. Als regiegemeente ziet ze geen actieve rol voor zichzelf weggelegd voor wat betreft het plaatsen, onderhouden en exploiteren van laadinfrastructuur. Hier moet de markt in voorzien. Veldhoven wil wel graag initiatieven van particulieren of bedrijven voor het plaatsen van laadvoorzieningen in de openbare ruimte faciliteren. En ze beschikt inmiddels zelf over een elektrische dienstauto.

2.4. Inzet van instrumenten voor laadinfrastructuur in Veldhoven

Overwegingen E-rijder

Het beleid van de gemeente moet prikkels geven die aansluiten bij de afwegingen van een e-rijder. Uit de praktijk blijkt dat een e-rijder een eigen oplossing kiest als de aangeboden oplaadoplossing niet past bij zijn eigen voorkeur. Dit betekent bijvoorbeeld dat een gemeente die niet wil dat een e-rijder op een openbare plek parkeert en een kabel over het trottoir of door het openbaar groen naar zijn woning legt, een alternatieve laadoplossing moet bieden die aantrekkelijk is voor de e-rijder. Voor potentiële e-rijders geldt dat het ontbreken van een passende laadoplossing er toe kan leiden dat zij afzien van een elektrisch voertuig.

De afweging van een e-rijder om een bepaalde laadvoorziening te gebruiken wordt mede bepaald door:

- ◆ *De afstand tot het oplaadpunt*
Zo dicht mogelijk bij huis of werk. Bij een te grote afstand gaat de e-rijder op zoek naar een alternatief (zoals een kabel over het trottoir of door het groen of niet laden).
- ◆ *Kosten*
Als de kosten van een oplaadpunt in de openbare ruimte te hoog zijn, dan kiest de e-rijder voor een goedkoper alternatief. Vaak krijgt de e-rijder ook een oplaadpunt bij zijn auto (deze is echter niet altijd geschikt voor de openbare ruimte).
- ◆ *Beschikbaarheid van een oplaadpunt*
Vanwege de actieradius is het noodzakelijk dat er op de bestemming een oplaadpunt is. Als er geen oplaadpunt is of dit is bezet dan moet de e-rijder een andere oplossing zoeken.

Aanbesteden of open markt model

Om daadwerkelijk oplaadpalen in de openbare ruimte te realiseren heeft een gemeente twee opties:

1. *Een aanbesteding of concessie.*
Hierbij krijgt één bedrijf het recht om laadpalen te plaatsen binnen een gemeente en heeft de gemeente de regie. Voordeel hiervan is dat afspraken kunnen worden gemaakt over spreiding van openbare laadpalen over de hele gemeente, ook op (financieel) minder aantrekkelijke plekken. Nadeel is dat er weinig keuzevrijheid is voor de e-rijders. Vanuit beeldkwaliteit is wel het voordeel dat er één type oplaadpaal is en dat er geen 'verrommeling' van het openbaar gebied ontstaat. Tevens wordt de herkenbaarheid van de voorziening gemaximaliseerd.
2. *Een open markt model.*
Hierbij kiest de e-rijder zelf het bedrijf dat de oplaadpaal plaatst. Nadeel kan zijn dat bedrijven niet willen investeren in oplaadpalen op locaties waar ze weinig opbrengsten verwachten. In deze situaties kan de afstand tot de woning bijvoorbeeld heel groot worden, waardoor het de vraag is of de paal in de praktijk gebruikt gaat worden. Ook kan er 'verrommeling' van het openbaar gebied ontstaan doordat er meerdere typen laadpalen geplaatst worden.

De gemeente Veldhoven kiest voor het open markt model:

- ◆ In het kader van de deregulering wil de gemeente Veldhoven zo min mogelijk sturend optreden;
- ◆ Te veel restricties staan het ontwikkelen van een rendabele businesscase in de weg. Hiermee wordt ook de keuze voor een specifieke oplaadpaal losgelaten, omdat één type oplaadpaal vanuit de marktwerking minder gewenst is. Argument hiervoor is dat de afstand tussen de verschillende laadpalen zo groot is dat er van verrommeling van het openbaar gebied geen sprake is. Hierbij wil de gemeente vanuit het oogpunt van kostenbeheersing, beeldkwaliteit en veiligheid dat de oplaadpaal zodanig geplaatst wordt dat aanrijdschade geminimaliseerd wordt, zonder dat gebruik hoeft te worden gemaakt van een aanrijdbeveiliging.

Vergunning of private overeenkomst

Een aanvrager die aan de gestelde voorwaarden voldoet kan een oplaadpaal in de openbare ruimte plaatsen. Hierbij is gezocht naar de juiste balans in de voorwaarden zodat aan de ene kant het plaatsen en gebruiken van een laadvoorziening wordt gestimuleerd maar aan de andere kant de openbare ruimte veilig en ordelijk blijft met een hoge beeldkwaliteit.

De voorwaarden die een gemeente stelt kunnen op verschillende wijzen worden geregeld:

- ◆ In een vergunning/ontheffing op basis van de Apv;
- ◆ Middels een aanwijzingsbesluit waarin algemene regels worden gesteld, in combinatie met een private overeenkomst tussen aanvrager en gemeente.

In het kader van de deregulering kiest Veldhoven voor een aanwijzingsbesluit in combinatie met een private overeenkomst. Met deze keuze is er sprake van minder administratieve lasten voor de aanvrager (en voor de gemeente). Omdat er geen leges worden gevraagd bij een aanwijzingsbesluit is er ook sprake van een kostenvoordeel voor de aanvrager. (Er worden overigens wel leges gevraagd voor de melding voor graafwerkzaamheden).

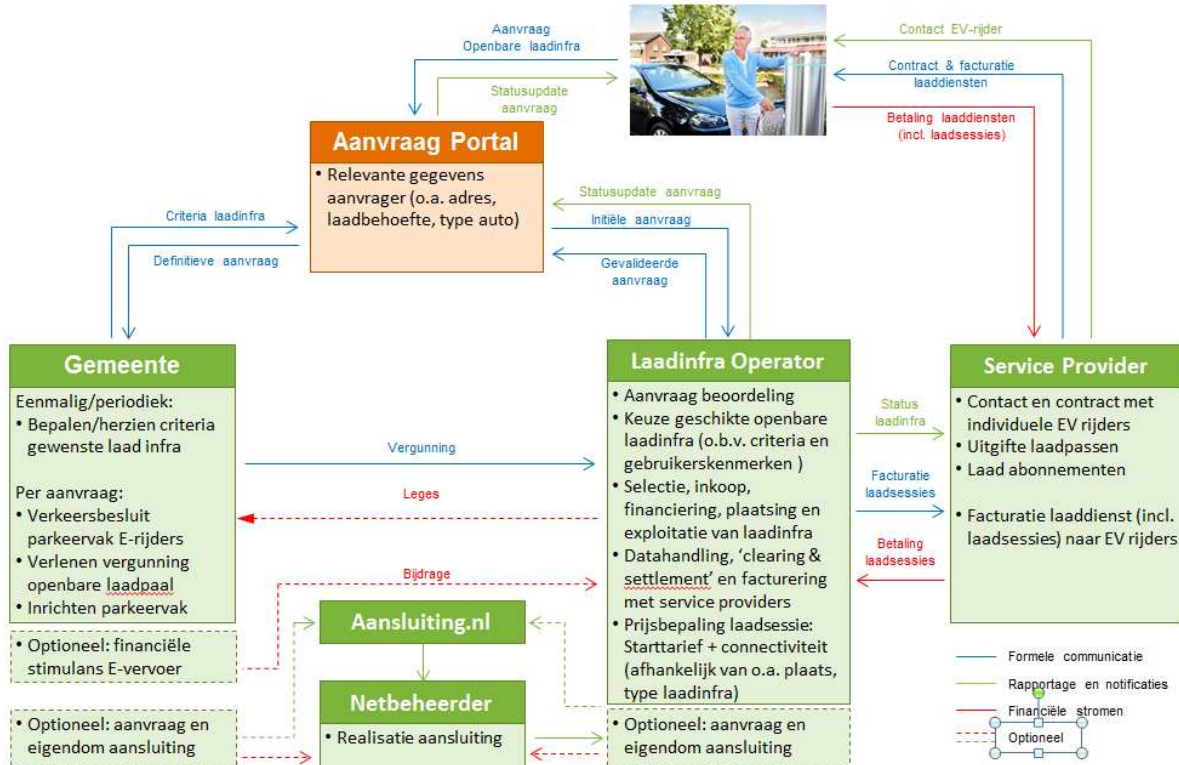
Onderstaand figuur geeft aan hoe in het algemeen het proces van openbaar laden verloopt van aanvraag tot gebruik. In het geval van de gemeente Veldhoven is er geen sprake van een vergunning maar van een aanwijzingsbesluit met van een private overeenkomst en maakt de gemeente geen gebruik van de genoemde opties. Omdat er niet gewerkt wordt met een vergunning maar met een aanwijzingsbesluit is de legesverordening niet van toepassing (m.u.v. leges voor de melding van graafwerkzaamheden), wat in feite gelijk staat aan de financiële bijdrage van de gemeente.

De aanvrager is overigens niet de e-rijder zelf, maar het bedrijf dat de oplaadpaal gaat plaatsen. Het kan dus voorkomen dat een bedrijf voor meerdere locaties een oplaadpaal aanvraagt.

Product model – Openbare laadinfra 'Samenwerking op basis van de natuurlijke rol'

Driving sustainable mobility

alliantie



Verlengd private aansluiting (VPA)

Een nieuwe mogelijkheid is een 'verlengde private aansluiting'. Hierbij wordt een oplaadpunt in de publieke ruimte geplaatst en gevoed door een kabel die wordt aangesloten 'achter' de elektriciteitsmeter van een woonhuis of bedrijfspand. De Taskforce Formule E-team heeft hier onderzoek naar gedaan (maart 2013). Het voordeel van dit concept is dat de kosten lager zijn dan een publieke oplaadpaal. Er hoeven geen netwerkkosten betaald te worden (€ 250 per jaar), het punt kan eenvoudiger uitgevoerd worden (besparing op investering van circa € 1.000) en de kosten per kWh zijn lager (grootte hangt af van het contact dat wordt afgesloten). Vanuit kostenperspectief is dit concept vooral voor langparkeerders interessant. Een VPA kan ook opengesteld worden voor anderen, waarbij de eigenaar zelf de beschikbaarheid kan regelen.

In de "Ladder van laden" is de VPA, na het laden op eigen terrein, de volgende stap in de logische voorkeursvolgorde voor het realiseren van laadpunten. Ook op de langere termijn lijkt een toenemende belangstelling voor het VPA denkbaar. Met de groei van het aantal woningen met zonnepanelen ligt het in de lijn der verwachting dat het Rijk opslag van de opgewekte elektriciteit 'achter de meter' wil stimuleren. Dit is goed te combineren met het VPA.

Veldhoven neemt deze mogelijkheid nu niet mee in haar beleid. Mochten bewoners hiervoor interesse hebben, dan is het wel mogelijk om in een pilot te kijken of dit concept in Veldhoven realiseerbaar is. Vanuit Veldhoven is hierbij een aandachtspunt de wijze waarop met clickmeldingen wordt omgegaan en het beheer van (privé) leidingen bij herstructureringen.

Financiële instrumenten

De kosten van een openbare oplaadpaal worden door de e-rijder en een marktpartij gedragen. De marktpartij investeert in de openbare oplaadpaal en de e-rijder betaalt de stroom en het gebruik van de paal. Op dit moment beginnen er aanbieders op de markt te komen die aangeven dat er een sluitende businesscase is te maken voor oplaadpalen in de openbare ruimte.

De gemeente Veldhoven wil niet financieel bijdragen aan de openbare oplaadpaal zelf of aan het inrichten van de parkeerplaats (ook niet middels subsidie). De kosten van het verkeersbord met paal (circa € 200) voor de oplaadplek en voor het herstellen van het straatwerk in de toekomst (circa € 320 per locatie) zijn dan ook voor de aanvrager. Om de aanleg van laadvoorzieningen te stimuleren krijgen de eerste 10 aanvragers geen rekening van de gemeente voor het verkeersbord met paal en voor de herstelwerkzaamheden aan de straat. De gemeentelijke externe kosten zijn beperkt tot € 2.000, het niet ontvangen van € 3.200 aan vergoeding voor herstelwerkzaamheden aan de straat en de ambtelijke uren voor o.a. het nemen van een verkeersbesluit en overleg (de inschatting is dat het per aanvraag om 7 ambtelijke uren gaat).

Stakeholders

Naast particuliere e-rijders zijn er ook bedrijven die voor hun medewerkers laadpalen willen hebben of die hun klanten extra service willen bieden door het beschikbaar hebben van een (openbare) oplaadpaal. Hierbij valt te denken aan scholen, hotels, restaurants, winkels, parkeergarages, ziekenhuis en woningcorporaties. De gemeente Veldhoven gaat actief op zoek naar deze stakeholder om te onderzoeken of bedrijven willen investeren in openbare oplaadpalen die bruikbaar zijn voor klanten en bewoners. Klanten kunnen dan overdag gebruik maken van de oplaadpaal en bewoners 's nachts. Er kan dan gebruik worden gemaakt van een flexibel tarief en flexibele snelheid (bewoners laden in de nacht tegen een lager tarief).

Aandachtspunt bij deze oplaadpalen is ook het vermogen van de oplaadpalen. In het verleden zijn er oplaadpalen neergezet van 3,7 kW, terwijl inmiddels 11 of 22 kW veel wenselijker is, zodat het laden veel sneller gaat. Ook kunnen de oplaadpalen slimmer worden gemaakt zodat ook verschillende soorten elektrische en hybride auto's kunnen opladen.

Nieuwbouw en reconstructie

Naast verzoeken van individuele e-rijders wil de gemeente het onderwerp openbare laadpalen meenemen bij de ontwikkeling van nieuwe wijken, projecten (Programma van Eisen) en de reconstructie van bestaande wijken. Hierbij kan bijvoorbeeld de mogelijkheid van een centraal oplaadplein bekeken worden of vaste locaties van oplaadplekken (bijvoorbeeld eerst twee parkeerplekken van de straat). Het al inrichten van locaties voor oplaadpunten is weinig zinvol zolang er geen concrete aanvragers zijn. Bedrijven gaan pas investeren als er een concrete vraag is en dan moet de stoep toch open. De kans is redelijk aanwezig dat de voorkeur op een later tijdstip naar een andere locatie uitgaat dan eerst gedacht (veranderd inzicht, andere bewoners door verhuizing e.d.)

Evaluatie

Bij het afhandelen van binnenkomende aanvragen in de komende periode blijkt of de beleidsregels die nu worden vastgesteld voldoende zijn of dat er aanpassingen nodig zijn. De regeling wordt jaarlijks geëvalueerd.

3. Juridisch kader

3.1. Apv

Voor het plaatsen van voorwerpen op, aan of boven een openbare plaats is op grond van de Algemene plaatselijke verordening (Apv) artikel 2:6 een vergunning nodig van het college van burgemeester en wethouders van Veldhoven. Het college kan middels een aanwijzingsbesluit het plaatsen van laadvoorzieningen aanwijzen als voorwerpen waarvoor het verbod van art 2:6 niet geldt. Daarbij kan als voorwaarde worden gesteld dat er een private overeenkomst is afgesloten tussen de gemeente en de aanvrager (eigenaar/exploitant) van de laadvoorziening.

Voor het openbreken van de verharding en het graven in de weg² om de laadvoorziening te plaatsen en aan te sluiten op het elektriciteitsnetwerk, is op grond van de Apv art 2:7 lid 2 onder c ook geen vergunning nodig, als de werkzaamheden maar vooraf schriftelijk bij de gemeente worden gemeld. Hieraan zijn kosten verbonden.

3.2. Verkeersbesluit

Om er voor te zorgen dat de parkeerplaats bij een laadvoorziening enkel te gebruiken is voor het opladen van elektrische auto's, moet de gemeente een verkeersbesluit te nemen.



In het verkeersbesluit wijst het college de betreffende parkeerplaats(en) aan door middel van het plaatsen van de verkeersborden E4 of E8 met onderbord 'alleen voor opladen elektrische voertuigen'. Het hoofd van de afdeling Beheer en Realisatie is gemandateerd om namens het college verkeersbesluiten te nemen.

Verkeersbord E4 met onderbord

3.3. Privaatrechtelijke overeenkomst

Toestemming voor het plaatsen van een laadvoorziening wordt verleend door het sluiten van een overeenkomst tussen de gemeente en de aanvrager (eigenaar/exploitant) van het oplaadpunt. In deze overeenkomst worden afspraken vastgelegd ten aanzien van onder andere aansprakelijkheid, de aanleg en het beheer van de laadvoorziening.

4. Beleidsregels

De gemeente heeft onderstaande beleidsregels vastgesteld om particulieren, bedrijven, netwerkbeheerders en aanbieders van laadinfrastructuur helderheid te geven over de criteria en voorwaarden die Veldhoven stelt aan het plaatsen van een laadvoorziening in de openbare ruimte en het aanwijzen van parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische voertuigen. Ook wil de gemeente op deze manier aanvragen voor een laadvoorziening in de openbare ruimte op eenzelfde en gelijkwaardige manier beoordelen en afhandelen.

² Weg, als bedoeld in artikel 1, eerste lid onder b Wegenverkeerswet 1994.

4.1. Aanvraag

4.1.1. Aanvrager

Een aanvraag voor het plaatsen van een laadvoorziening wordt ingediend door de toekomstig eigenaar/exploitant van de laadvoorziening (hierna: aanvrager). Particulieren, bedrijven of andere organisaties die graag een laadvoorziening in de openbare ruimte willen, dienen dus eerst een marktpartij te vinden die de plaatsing en exploitatie van de laadvoorziening wil verzorgen en een aanvraag indient bij de gemeente.

4.1.2. Gebruiker(s)

De aanvrager toont aan dat er voor de aangevraagde laadvoorziening in de openbare ruimte daadwerkelijk behoefte bestaat bij één of meerdere gebruikers. Deze gebruiker is een bedrijf, particulier of andere organisatie (gebruiker) dat/die gevestigd, woonachtig of werkzaam is in de gemeente Veldhoven en niet beschikt of redelijkerwijs niet kan beschikken over eigen parkeerterrein (zie 4.2). Deze gebruiker beschikt over een elektrische auto door middel van eigendom of een (meerjarige) leaseconstructie. Onder elektrische auto wordt verstaan: een motorvoertuig als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel c van de Wegenverkeerswet 1994 dat bij de RDW staat geregistreerd als een auto en geheel of gedeeltelijk door een elektromotor wordt aangedreven waarvoor elektrische energie geleverd wordt door een batterij en waarvan de batterij (mede) kan worden opgeladen door middel van een voorziening buiten het voertuig.

4.1.3. Aanvraag

De aanvraag bevat in ieder geval de volgende gegevens:

- ◆ naam en adresgegevens van de aanvrager;
- ◆ naam en adresgegevens van de gebruiker(s) inclusief eigendomsbewijs van de elektrische auto('s);
- ◆ een foto en tekening van de betreffende locatie waarop de exacte plek van de gewenste laadvoorziening en de aan te wijzen parkeerplaats(en) zijn aangegeven.

4.2. Eigen parkeergelegenheid

Veldhoven vindt dat de e-rijder zoveel mogelijk zelfvoorzienend moet zijn en bij de aanschaf van een elektrische auto het eigen terrein moet gebruiken voor het realiseren van een laadvoorziening. Met eigen terrein wordt ook bedoeld een parkeergelegenheid die gehuurd of geleased is. Alleen indien de gebruiker niet beschikt of redelijkerwijs kan beschikken over een privéparkeergelegenheid, wordt de aanvraag voor een laadvoorziening in de openbare ruimte verder in behandeling genomen.

4.3. Veiligheid en laadvoorzieningen in de openbare ruimte

In verband met de openbare veiligheid staat Veldhoven geen kabels over openbaar gebied toe. Dit betekent dat een elektrische voertuig, geparkeerd in de openbare ruimte, niet opgeladen mag worden via een laadvoorziening op eigen terrein waarbij de laadkabel over de openbare weg (trottoir, parkeerplaats, fietspad, hoofdweg, plantsoen e.d.) ligt.

Voor een efficiënt gebruik van de openbare ruimte en de toegankelijkheid van laadpunten voor alle e-rijders, werkt de gemeente Veldhoven alleen mee aan openbaar toegankelijke oplaadplaatsen. Ze werkt niet mee aan de plaatsing van een private laadvoorziening (d.w.z. voor het gebruik van een specifiek kenteken) in de openbare ruimte, tenzij dit valt binnen de pilot voor Verlengd privaat aansluiting (VPA).

De laadvoorziening voldoet verder aan alle daaraan gestelde (nationale en internationale) veiligheidseisen, -richtlijnen en -normen, zoals bijvoorbeeld de NEN 1010, NEN 3140, NEN-EN 50110-1 en de NBH Eisen. De laadvoorziening is volledig onafhankelijk gekeurd door een erkend instituut volgens de geldende Europese en nationale wetgeving en normeringen.

De aansluiting van het oplaadpunt moet zijn goedgekeurd door de netbeheerder. De netbeheerder moet het oplaadpunt aansluiten. Die rol wordt nu door EVNET.nl genomen.

4.4. Locatie oplaadpunt

De laadvoorzieningen worden bij voorkeur geplaatst op (zicht)locaties zo dicht mogelijk bij de woning of perceel van de potentiële gebruiker(s). De gebruiker heeft immers de behoefte om de auto dichtbij de plaats van bestemming te parkeren (veelal woon- of werkadres).

Verder toetst de gemeente de aangevraagde locatie aan de volgende criteria:

- ◆ de ondergrond is in eigendom van de gemeente;
- ◆ de doorgang voor ander verkeer (auto, fiets, voetganger, rolstoel etc.) blijft gewaarborgd. Bij plaatsing van de laadvoorziening in een trottoir blijft minimaal 120 cm over aan breedte van het trottoir voor voetgangers;
- ◆ er zijn geen belemmeringen ten aanzien van ander straatmeubilair of (openbaar) groen.
- ◆ de laadvoorziening wordt niet onder de kruin van een boom geplaatst en op minimaal 2 meter van de stam van de boom;
- ◆ de laadvoorziening wordt op de raaklijn met de aangrenzende parkeerplaats(en) geplaatst zodat (in de toekomst) eenvoudig twee (of meer) elektrische auto's tegelijk kunnen laden;
- ◆ er is geen sprake van geplande reconstructies of andere infrastructurele ontwikkelingen binnen twee jaar.

Indien de aangevraagde locatie niet voldoet aan het bovenstaande, streeft de gemeente ernaar om een alternatieve locatie voor te stellen.

Veldhoven heeft er bewust voor gekozen om de parkeerdruk niet mee te nemen als criteria om het elektrisch rijden en laden zoveel mogelijk te stimuleren. De bewoners in de straat hebben de mogelijkheid om na het publiceren van het ontwerpverkeersbesluit te reageren op de gekozen locatie. Het is aan de e-rijder zelf om al dan niet vooraf met de bewoners in zijn/haar straat te overleggen.

4.5. Parkeren

4.5.1. Aanwijzen parkeerplaats

De gemeente wijst in eerste instantie één parkeerplaats aan voor het opladen van elektrische auto's. Indien het gebruik van de laadvoorziening het toelaat, kan het college besluiten ook een tweede parkeerplaats aan te wijzen. De aanvrager toont dan eerst aan dat er behoefte is aan een tweede parkeerplaats aan de hand van het aantal uren dat de laadvoorziening effectief in gebruik is geweest of nieuwe verzoeken van potentiële gebruikers. Hiervoor is een nieuw verkeersbesluit nodig.

4.5.2. Parkeerbeleid

De gemeente wil het laden van elektrische auto's stimuleren en stelt hierom in gebieden waar betaald parkeren of een maximale parkeerduur (blauwe zone) geldt, het laden van elektrische auto's vrij. De geparkeerde elektrische auto moet wel daadwerkelijk aan het laden zijn (kabel aangesloten op laadvoorziening). Momenteel geldt dit voor de twee oplaadpalen bij het politiebureau. In de parkeergarage hoeft er niet voor het laden betaald te worden, maar wel voor het parkeren. In gebieden waar een vergunning nodig is voor parkeren is wel een parkeervergunning nodig voor parkeren tijdens het opladen.

4.6. Leges en tarieven gebruik gemeentegrond

Om de aanleg van laadvoorzieningen te stimuleren, hoeft de aanvrager geen vergunning aan te vragen, maar regelt de gemeente de oplaadpaal via een aanwijzingsbesluit. Voor een vergunning zouden leges betaald moeten worden, voor een aanwijzingsbesluit is dit niet van toepassing. Daarnaast stelt zij de grond om niet ter beschikking aan de aanvrager en maakt dus geen gebruik van de mogelijkheid tot het heffen van een tarief hiervoor. De gemeente brengt wel kosten in rekening voor:

- ◆ het plaatsen van een verkeersbord;
- ◆ het toekomstige herstel werkzaamheden aan de straat; en
- ◆ voor de melding van de graafwerkzaamheden (hierover gelden regionaal overal dezelfde regels waarvan niet kan worden afgeweken.)

Om de aanleg van laadvoorzieningen te stimuleren krijgen de eerste tien aanvragers het verkeersbord gratis van de gemeente en hoeven ze geen kosten te betalen voor toekomstig herstel van de straat.

4.7. Handhaving

Het college ziet toe op het juiste gebruik van de aangewezen parkeerplaats(en) en kan handhavend optreden. Onrechtmatig gebruik van een parkeerplaats voor het opladen van elektrische auto's kan bestraft worden met een proces-verbaal. Met juist gebruik wordt bedoeld dat de geparkeerde elektrische auto daadwerkelijk aan het laden is (kabel aangesloten op laadvoorziening).

4.8. Bijzondere omstandigheden

Veldhoven beseft dat de ontwikkelingen op het gebied van elektrisch rijden en laadinfrastructuur nieuw en nog volop in ontwikkeling zijn. In specifieke, bijzondere of onvoorziene omstandigheden kan het college besluiten van deze beleidsregels af te wijken.

5. Procedure

Samengevat ziet de procedure voor het aanvragen en realiseren van een laadvoorziening in de openbare ruimte er als volgt uit:

- Stap 1:** De aanvrager dient bij de gemeente een aanvraag in voor het plaatsen van een laadvoorziening in de openbare ruimte. Dit gebeurt middels het standaard-aanvraagformulier dat te downloaden is via de gemeentelijke website. Het ingevulde en ondertekende aanvraagformulier kan inclusief bijlagen gemaild worden naar gemeente@veldhoven.nl of opgestuurd worden naar het algemene postadres van de gemeente.
- Stap 2:** Na ontvangst wordt de aanvraag in behandeling genomen en getoetst aan de beleidsregels. Indien nodig, houdt de gemeente een technisch afstemmingsoverleg met de aanvrager.
- Stap 3:** Indien aan de beleidsregels wordt voldaan, neemt de gemeente een ontwerpverkeersbesluit en wordt de privaatrechtelijke overeenkomst (bijlage 1) ter ondertekening voorgelegd aan de aanvrager.
- Stap 4:** De gemeente neemt een definitief verkeersbesluit, nadat de overeenkomst ondertekend retour is gekomen van de aanvrager.
- Stap 5:** De aanvrager dient een melding in voor de graafwerkzaamheden en meldt dit ook drie dagen voor aanvang van de werkzaamheden bij KLIC.

Stap 6: De aanvrager mag de laadvoorziening pas plaatsen en in gebruik nemen na het onherroepelijk worden van het verkeersbesluit en plaatst en neemt deze in gebruik binnen 18 weken na het onherroepelijk worden van dit besluit. Indien dit niet het geval is, wordt het verkeersbesluit ingetrokken. De gemeente voorziet het parkeervak binnen 5 werkdagen na plaatsing van de laadvoorziening, van een verkeersbord E4 of E8 met onderbord 'alleen voor opladen elektrische voertuigen'.

6. Inwerkingtreding en evaluatie

Deze beleidsregels treden in werking met ingang van 10 februari 2015.

Omdat de ontwikkelingen op het gebied van elektrisch rijden en laadinfrastructuur snel gaan, worden deze beleidsregels jaarlijks geëvalueerd. Indien noodzakelijk worden de beleidsregels aangepast en opnieuw vastgesteld door het college.