

Beleid: Openbare oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen Lisse

Beleid en beleidsregels voor de plaatsing en exploitatie van elektrisch oplaadpunten in de openbare ruimte van de gemeente Lisse.

Maart 2019

Inhoudsopgave

1. Aanleiding

Elektrisch rijden groeit in Nederland. Waren er op 31 december 2011 nog 1.658 elektrische voertuigen (personenauto's, bedrijfsauto's, bussen, driewieligen en motorfietsen), drie jaar later is dit getal opgelopen tot 46.111. Eind augustus 2016 reden er maar liefst 98.141 elektrische voertuigen rond. Dit zijn nu grotendeels nog plug in hybride auto's¹. Het aantal volledig elektrische auto's zal de komende 3,5 jaar zeven keer in omvang toenemen².

De toename van het aantal elektrische auto's heeft een aantal positieve effecten op de leefomgeving, zoals:

- Lokaal betere luchtkwaliteit, vooral in stedelijke gebieden
- Minder geluidsoverlast
- Minder gebruik van fossiele brandstoffen, indien de elektriciteit afkomstig is uit hernieuwbare bronnen, met gevolg minder CO₂-uitstoot.

In de [brandstofvisie](#) (uitwerking van het Nationale Energieakkoord) is de ambitie opgenomen dat in 2035 alle nieuw verkochte auto's in Nederland zero-emissie zijn met een elektrische aandrijving. De groei in elektrische auto's draagt bij aan het verwezenlijken van een duurzame samenleving en zero-emissie zorgt voor een groeiende vraag naar een passende laadinfrastructuur.

Ook in Lisse groeit de vraag naar passende laadinfrastructuur. Regelmatig ontvangt de werkorganisatie vragen van onze inwoners over de mogelijkheid van het plaatsen van laadpalen in de openbare ruimte. De gemeente Lisse wil, vanuit het belang van het bereiken van schoner en stiller vervoer en de groeiende behoefte aan oplaadpalen, medewerking verlenen aan het opschalen van de openbare laadinfrastructuur. Dit vraagt om beleid voor een laadinfrastructuur die aansluit bij de trends en doelstellingen van de rijksoverheid, de regio Holland Rijnland en van onze eigen gemeente.

2. Context

In het *coalitieakkoord 2018-2022 'Samen duurzaam denken, samen vernieuwend doen!'* staat het voornemen om 'extra laadpalen te realiseren om elektrisch rijden te stimuleren'. Om dit te kunnen doen, is het hebben van laadpalenbeleid inclusief beleidsregels noodzakelijk.

In het *'Richtinggevend plan Duurzaamheid Lisse 2040'* staat de ambitie om in 2030 de mobiliteit gerealiseerde CO₂ emissies 25% lager te laten zijn dan in 1990. Om hiertoe te komen staat in het plan om elektrisch vervoer bij derden te stimuleren en te faciliteren, bijvoorbeeld door te zorgen voor mogelijkheid tot plaatsing openbare laadinfrastructuur.

Uitvoering van **het Energieakkoord Holland Rijnland** is een belangrijk doel genoemd in het coalitieakkoord. Binnen dit Energieakkoord worden in daarvoor ingestelde werkgroepen zes thema's opgepakt. Duurzame mobiliteit is er daar een van. In het inmiddels vastgestelde plan van aanpak duurzame mobiliteit is "laadinfrastructuur" één van de prioritaire thema's om regionaal op te pakken in 2018.

¹ Rijksdienst voor Ondernemend Nederland, *Cijfers elektrisch vervoer*, <https://www.rvo.nl/onderwerpen/duurzaam-ondernemen/energie-en-milieu-innovaties/elektrisch-rijden/stand-van-zaken/cijfers>, 26 maart 2018.

² Kennisloket Gemeenten, *Elektrisch Vervoer in cijfers*, <http://www.nklnederland.nl/kennisloket/artikelen/ev-in-cijfers/>, 26 maart 2018.

De werkgroep Duurzame Mobiliteit wil de regionale inkoopkracht en schaal benutten om een regionale plankaart openbare laadinfrastructuur op laten stellen. Op deze kaart worden alle mogelijke toekomstige laadlocaties per gemeente ingetekend op basis van de toekomstige vraag, die is geprognostiseerd door middel van (big) data. Op deze manier worden lokale beleidsregels geborgd en wordt er rekening gehouden met het inpassen van de laadinfrastructuur in het bestaande elektriciteitsnet. Om deze plankaart optimaal in te zetten, is het hebben van laadpalenbeleid een randvoorwaarde.

3. Uitgangspunt ladder van laden

Voor het laden van elektrische auto's wordt vaak uitgegaan van de zogeheten 'ladder van laden', zie figuur 1 hieronder.



Figuur 1: Ladder van laden

De ladder van laden houdt in dat indien mogelijk door de elektrische rijder een privélaadpaal op eigen terrein moet worden gerealiseerd (trap 1).

Indien dit niet mogelijk is wordt gekeken of een semi-openbare laadvoorziening gebruikt kan worden (trap 2). Dit zijn privéterreinen die openbaar toegankelijk zijn zoals parkeergarages.

Indien bovenstaande niet mogelijk is, kan gevraagd worden om in de openbare ruimte een laadpaal te realiseren (trap 3). Dit wordt gefaciliteerd door de gemeente, waarbij de gemeente gebruik maakt van één van de eerder genoemde samenwerkingsmodellen. De gemeente Lisse zal ook als uitgangspunt de ladder van laden nemen.

3.1 Elektriciteitskabel over het trottoir

In de praktijk komt het voor dat mensen die een elektrisch voertuig hebben en geen eigen oprit of parkeerplaats hebben, deze vanuit hun woning of bedrijf opladen met een snoer dat over het trottoir (en andere delen van de openbare weg) wordt uitgerold. Dit kan hinder geven of tot gevaarlijke situaties leiden, zeker als er geen direct toezicht wordt gehouden tijdens het opladen. Vanuit dit oogpunt worden snoeren op / boven de openbare weg niet toegestaan, gebaseerd op art. 2:12 APV Lisse 'Hinderlijke beplanting of gevaarlijk voorwerp'.

3.2 Verlengde Private Aansluiting

De Verlengde Private Aansluiting of VPA is een oplaadpunt in de openbare ruimte dat wordt gevoed vanuit een woonhuis of bedrijfspand. Vanwege de ruimte die het vraagt in de openbare ruimte dient deze openbaar te zijn.

De conclusie van het experiment is, dat deze aanpak voor aanvrager en de gemeente een aanzienlijke hoeveelheid werk en minder kwaliteit met zich meebrengt. Uit het rapport³ kan worden afgeleid dat, indien de gemeente een openbaar oplaadinfrastructuur beleid heeft waarbij een openbare oplaadpaal onder voorwaarden wordt aangelegd door marktpartijen, dit een beter alternatief biedt. Aangezien het in Lisse met dit beleid en de beleidsregels mogelijk wordt een publieke laadpaal aan te vragen, verleent de gemeente Lisse, geen medewerking aan Verlengd Private Aansluitingen op openbaar terrein. De ontwikkelingen op dit gebied zal de gemeente wel volgen en in een toekomstige evaluatie meenemen.

4. Rol gemeente en andere partijen

In dit hoofdstuk gaan we in op het speelveld van laadinfrastructuur, de gekozen rol gemeente van Lisse, de werkwijze richting marktpartijen en de procedure voor gebruiker.

In het speelveld van laadinfrastructuur spelen verschillende partijen een rol (zie figuur hieronder).



4.1 Mogelijke rollen gemeente

De rol die de gemeente wil spelen op het gebied van duurzame mobiliteit en laadinfrastructuur, is bepalend voor de vorm van het samenwerkingsmodel met exploitanten van de infrastructuur. Er zijn in Nederland verschillende soorten samenwerkingsmodellen tussen gemeenten en exploitanten voor het plaatsen en exploiteren van laadpalen in de openbare ruimte.

1. Een gemeente neemt een *inperkende* rol aan als laadpalen in de openbare ruimte niet worden toegestaan.
2. Een gemeente neemt een *reactieve* rol aan als het individueel elke aanvraag voor plaatsing openbare laadinfrastructuur afweegt.

³ Realisatie Verlengd Privaat Aansluitpunt 2016, Het Energiebureau en Movares Nederland B.V.

3. De rol van een gemeente is *faciliterend* als mee wordt gewerkt aan het mogelijk maken van laadvoorzieningen voor elektrische auto's. De gemeente maakt dan afspraken met marktpartijen. Dit kan via het opstellen van beleidsregels en via een overeenkomst of vergunningverlening.
4. En een gemeente treedt *stimulerend* op als er pro-actief wordt gezorgd voor laadpalen in de gemeente, door middel van een aanbesteding, concessie of vergunningverlening met daarbij een subsidieregeling⁴.

4.2 Lisse: Faciliterende gemeente via vergunningenmodel

De gemeente Lisse kiest voor de rol van faciliterende gemeente. Om hier in vulling aan te geven wordt gebruikt gemaakt van het open markt model, ook wel bekend als het "vergunningenmodel". Het primaire uitgangspunt van het open markt model is dat elke partij die aan de door een gemeente opgestelde beleidsregels voldoet, toestemming krijgt om in de openbare ruimte laadpalen te plaatsen, beheren en exploiteren. Toestemming verlenen zal voor Lisse gaan middels een privaatrechtelijke overeenkomst.

De verwachting is⁵ dat naast het beheer en onderhoud, ook de kosten voor de aanleg van de laadpalen door de markt gedragen gaan worden. Er zijn al marktpartijen die hiervoor niets meer in rekening brengen bij gemeenten. Vanuit de gemeente zijn er dan vrijwel geen investeringen nodig, behalve de kosten voor het verkeersbesluit (indien van toepassing) en het inrichten van de parkeerplaats (bord en belijning). Vanuit de gemeente vindt er geen sturing plaats op het laadtarief. Iedere marktpartij is welkom. Het open markt modelmodel kan inhouden dat samengewerkt wordt met meerdere marktpartijen. Er kunnen binnen een gemeente dus verschillende aanbieders zijn met verschillende laadtarieven en er kan een mix van palen met verschillend uiterlijk ontstaan.

Wij kiezen hiervoor, omdat de markt er steeds meer klaar voor is om de oplaadinfrastructuur op eigen kracht tot stand te brengen. In de regio Holland Rijnland en de Duin- en Bollenstreek maken de meeste gemeenten gebruik van dit model. Dit kan ook interessant zijn voor toekomstige ontwikkelingen en de plankaart openbare laadinfrastructuur die wordt gemaakt.

4.2.2 Laadinfrastructuur en nieuwbouw

Indien een nieuwe wijk wordt ontwikkeld, houdt de gemeente rekening met de plaatsing van een oplaadpaal. Hierover maakt de gemeente afspraken met de ontwikkelaar / initiatiefnemer in een anterieure grondexploitatieovereenkomst of exploitatieplan. De vuistregel die het Nationaal Kennisplatform Oplaadinfrastructuur (NKL) heeft gepubliceerd, te weten gemiddeld één parkeerplaats met oplaadpunt (privaat of publiek) op 100 parkeerplaatsen, wordt hierbij in principe gevolgd. Het plaatsen van de laadpaal wordt pas toegestaan, indien er daadwerkelijk sprake is van een aanvraag bij een aanbieder met wie de gemeente een overeenkomst heeft afgesloten en dus voldoet aan onze beleidsregels.

4.3 Marktpartijen

De verzoekers om toestemming voor het plaatsen van oplaadpalen zijn marktpartijen, die tevens het beheer en onderhoud van de oplaadpalen uitvoeren. Elke marktpartij is volgens het onderhavig beleid vrij om toestemming voor de plaatsing van een elektrische oplaadpaal aan te vragen bij de

⁴ Nationaal Kennisplatform Laadinfrastructuur, *Mogelijke gemeentelijke rollen*, <http://www.nkl.nl/nederland/nk/kennisloket/artikelen/rollen-van-de-gemeente/>, 4 juni 2018

⁵ Volgens Metropool Regio Amsterdam projectbureau Energie

gemeente. Informatie over de aanvraagprocedure voor toestemming voor plaatsing van een elektrische laadpaal is te vinden op de website van de gemeente. Indien een verzoek wordt gedaan, toetst de gemeente de aanvraag aan de beleidsregels (zie bijlage).

Indien de gemeente toestemming verleent voor het plaatsen van de laadpaal, sluit de gemeente een overeenkomst met de marktpartij waarin onder meer taken en verantwoordelijkheden worden vastgelegd van de marktpartij zoals het in behandeling nemen van aanvragen van gebruikers, het realiseren en installeren van laadpalen, het beheer en onderhoud en het zo nodig verwijderen van laadpalen. Dit in elk geval conform hetgeen hierover is bepaald in de beleidsregels.

4.4 Gebruiker

De gebruiker van de oplaadinfrastructuur doet een verzoek bij een aanbieder van de oplaadinfrastructuur, een marktpartij, om plaatsing van een openbare oplaadpaal in de nabijheid van zijn of haar woning. De gebruiker verrekent het gebruik met behulp van een laadpas. De marktpartij verzoekt bij de gemeente om toestemming voor de plaatsing middels een verkeersbesluit en het vrijmaken van parkeervakken voor het opladen van de elektrische auto.

5. Uitwerking open marktmodel: Beleidsregels & overeenkomsten

Aan het open markt model wordt invulling gegeven door het opstellen van beleidsregels en het sluiten van overeenkomsten met marktpartijen/aanbieders van laadpalen. Door beleidsregels op te stellen en overeenkomsten te sluiten kan toestemming verleend worden voor plaatsing van laadpalen in de openbare ruimte door marktpartijen en het benodigde verkeersbesluit genomen worden om parkeerplaatsen behorende bij de laadpalen aan te wijzen. Veel mensen hebben geen eigen oprit of garage en zijn hiervoor aangewezen op de openbare ruimte.

5.1 Doel beleidsregels

De beleidsregels zorgen ervoor dat het ontwerp, de plaatsing, beheer en onderhoud in overeenstemming is met het gemeentelijk beleid t.a.v. de openbare ruimte, zie bijlage "Beleidsregels openbare elektrische oplaadinfrastructuur Lisse 2018. Op basis van beleidsregels verleent de gemeente toestemming tot het plaatsen van openbare elektrische laadinfrastructuur en neemt zij een verkeersbesluit voor het aanwijzen van de bijbehorende parkeerplaatsen. Naast privaatrechtelijke toestemming voor plaatsing van de laadpaal, moet een verkeersbesluit worden genomen door de gemeente tot het aanwijzen van parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische voertuigen. Onder andere wordt de mate van parkeerdruk meegenomen in de afweging van de locatie. Tevens dient de marktpartij een melding te doen in het kader van Verordening voor ondergrondse infrastructuur Lisse 2016.

Met de beleidsregels geeft de gemeente tevens duidelijkheid aan particulieren, bedrijven en netwerkbeheerders en aanbieders van de oplaadinfrastructuur over de criteria, voorwaarden en procedure op basis waarvan de gemeente medewerking verleent aan het plaatsen van oplaadpalen in de openbare ruimte en het aanwijzen van parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische voertuigen. De regels leiden ertoe dat de aanvragen op dezelfde en gelijkwaardige manier worden beoordeeld en afgehandeld.

Om te bewerkstelligen dat elektrisch rijden ook aan de bron geen CO₂-uitstoot met zich meebrengt, is in de beleidsregels opgenomen dat de beheerder van de oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur alleen gegarandeerd groene stroom (laat) leveren of levert.

5.2 Afsluiten overeenkomsten marktpartijen

Op basis van de relevante verkeerswetgeving en de beleidsregels neemt de gemeente verkeersbesluiten bij verzoeken om toestemming voor het plaatsen van laadpalen. In de beleidsregels staan ook de voorwaarden opgenomen, die de gemeente in overeenkomsten vastlegt teneinde de randvoorwaarden bij de plaatsing van de palen juridisch te borgen. Zo blijft de gemeente regie houden over de inrichting van de openbare ruimte.

5.3 Evaluatie beleid

Aangezien het gebruik van elektrische voertuigen sterk in opkomst is en de oplaadinfrastructuur nog niet volwassen, zal de gemeente haar beleid en beleidsregels binnen 4 jaar (in 2022) evalueren en zo nodig bijstellen. Indien nodig zal het beleid eerder worden geëvalueerd. Zo kan flexibel ingespeeld worden op veranderingen in de omstandigheden van het elektrisch vervoer, zoals de ontwikkeling van snellaadpunten langs wegen en op de toepassing van “smart charging” (meer of minder laden op basis van het aanbod).

6. Procedure bij een verzoek om een elektrische oplaadpaal aan huis of bedrijf

Wanneer een verzoek om toestemming voor plaatsing bij de gemeente wordt ingediend, toetst de gemeente deze aan de “Beleidsregels openbare elektrische oplaadinfrastructuur Lisse 2018”.

De gemeente verleent toestemming indien hieraan wordt voldaan en nadat de volgende procedure is gevolgd:

- De gemeente toetst de voorgenomen aanleg van ondergrondse infrastructuur voor de openbare laadpalen aan de Algemene verordening ondergrondse infrastructuur (AVOI).
- De gemeente neemt een Verkeersbesluit om een parkeervak aan te wijzen voor het gebruik van opladen van een elektrische of hybride voertuig. Hiervoor geldt de uniforme openbare voorbereidingsprocedure afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht. Belanghebbenden kunnen zienswijze inbrengen tegen het voorgenomen verkeersbesluit en beroep indienen tegen het verkeersbesluit.
- De gemeente sluit een overeenkomst voor de plaatsing, beheer en exploitatie en zo nodig verwijderen van de openbare laadpaal met de beheerder. Dit doet de gemeente pas, nadat is gebleken dat tegen het voorgenomen verkeersbesluit geen zienswijzen zijn ingediend of nadat het besluit na eventueel beroep en/of hoger beroep onherroepelijk is geworden.

7. Regulering juiste gebruik parkeervakken voor elektrisch laden

De parkeervakken die worden vrijgemaakt voor het laden van voertuigen, kunnen uitsluitend voor dit doeleinde gebruikt worden. Elektrische voertuigen kunnen daar alleen staan als zij laden. Sommige aanbieders van de laadfaciliteit ontmoedigen dat auto's aangesloten staan en niet opladen, door hiervoor, met name overdag, ook kosten in rekening te brengen. De gemeente ziet toe op het juiste gebruik van de parkeervakken en brengt bebording en indien nodig belijning aan. Zodat duidelijk is dat het parkeervak bestemd is voor opladen elektrische voertuigen.