



Uitgangspunten

# Infrastructuur voor elektrisch rijden

## 1. Begripsbepalingen

In deze uitgangspunten wordt verstaan onder:

1. Aanbieder: het bedrijf dat met de gemeente een overeenkomst aangaat voor het realiseren en de exploitatie van één of meerdere publieke oplaadlocaties op/in gronden van de gemeente.
2. College: Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Oegstgeest.
3. Elektrische voertuigen: Alle voertuigen die op de openbare weg mogen rijden, geheel of gedeeltelijk op elektriciteit kunnen rijden en voorzien zijn van een stekker om op te laden, niet zijnde fietsen en snor-/bromfietsen.
4. Gemeente: Gemeente Oegstgeest.
5. Gebruiker:
  - a) een bedrijf en/of organisatie dat/die gevestigd is in de gemeente Oegstgeest en eigenaar en/of bezitter is van één of meerdere elektrische voertuigen of één of meerdere werknemers in dienst heeft die beschikt/beschikken over een elektrisch voertuig.
  - b) een particulier die eigenaar en/of bezitter is van een elektrisch voertuig en woonachtig en/of werkzaam is in de gemeente Oegstgeest.
6. Laadkabel: een kabel, in eigendom van de gebruiker, benodigd om het elektrische voertuig op te laden door deze aan te sluiten op een publieke laadpaal.
7. Publieke laadpaal: voor het publiek toegankelijke paal of een hiermee gelijk te stellen voorziening in de openbare ruimte op of aan de weg, inclusief alle daarbij behorende en achterliggende installaties, waar een elektrisch voertuig kan worden opgeladen door middel van één of meerdere oplaadpunten, exclusief de benodigde laadkabel.
8. Publieke oplaadlocatie: gronden van de gemeente in de openbare ruimte met een publieke laadpaal en één of meerdere parkeergelegenheden, uitsluitend ten behoeve van het opladen van elektrische voertuigen.
9. Verlengde Private Aansluiting (VPA): een vorm van opladen waarbij het opladen plaatsvindt in de publieke ruimte. De laadpaal kan bij deze vorm gerealiseerd worden op eigen terrein of in de publieke ruimte. In beide gevallen is de laadpaal aangesloten op de elektriciteitsmeter van de particulier (een woonhuis of bedrijfspand). Middels een kabel wordt het voertuig verbonden aan de laadpaal waarbij de kabel over of in het openbare trottoir ligt.

## 2. Toepassing uitgangspunten

1. Deze uitgangspunten zijn van toepassing op de publiekrechtelijke bevoegdheden die het college heeft in het kader van publieke oplaadlocaties op gronden waarvan de gemeente eigenaar is.
2. Het college beseft dat de ontwikkelingen op het gebied van elektrisch rijden en laadinfrastructuur volop in ontwikkeling zijn. Met deze uitgangspunten wil het college duidelijkheid verschaffen over de voorwaarden, criteria en condities die van toepassing zijn op publieke oplaadlocaties op gemeentegronden.

## 3. Uitgangspunten

### 1. Naar een portfolio van laadmogelijkheden

Concreet wordt het aanbod als volgt:

- a) Laden op eigen erf: Waar dit mogelijk is, heeft laden op eigen erf de voorkeur, zowel voor de consument als voor de gemeente en de netbeheerder;
- b) Laadpunten in de straat: De gemeente streeft naar een situatie waarin verspreid over de gemeente eerst één laadpaal met één gereserveerde parkeerplaats wordt gerealiseerd en bij intensief gebruik van de laadpaal wordt vervolgens ook de tweede parkeerplaats gereserveerd. In een situatie waarin beide parkeerplaatsen intensief worden gebruikt, wordt de laadlocatie – indien mogelijk – uitgebreid met een tweede

laadpaal die op dezelfde wijze wordt voorzien van een eerste en tweede gereserveerde parkeerplaats.

- c) **Laadpleinen:** Op strategische plekken worden laadpleinen gerealiseerd. In beginsel bestaan de laadpleinen uit twee laadpalen met elk twee laadpunten. De laadpleinen hebben een hoger vermogen dan de laadpunten op straat, maar een minder hoog vermogen dan de snellaadpleinen. Strategische plekken zijn bijvoorbeeld nabij winkelcentra, sportvelden en andere bestemmingslocaties in de bebouwde kom;
- d) **Snelladen:** Er zijn meerdere marktpartijen actief die gemeenten benaderen over het plaatsen van snelladers in de publieke ruimte. De gemeente Oegstgeest kijkt in samenwerking met de regio naar de uitbreiding van snellaadlocaties op strategische plekken en welke rol de gemeente daarin het beste kan aanhouden.

## **2. Laadpaalkleven en prijsstelling**

In de periode van 1 januari 2020 tot eind 2021 is aan de hand van datagegevens gebleken dat elektrische voertuigen langer aan een laadpaal verbonden zijn dan daadwerkelijk benodigd is. Dat betekent dat er in Oegstgeest voertuigen zijn die een laadpunt onnodig bezet houden (laadpaalkleven), omdat het voertuig in een eerder stadium al volledig is opgeladen. Het invoeren van een connectietarief kan hier een oplossing in bieden, waarbij de prijsstellingen aan de markt worden overgelaten. Daarbij is het belangrijk dat de gemeente exploitanten die nog geen connectietarief hanteren vraagt een connectietarief in te voeren om het laadpaalkleven te ontmoedigen. Echter, zal de gemeente geen beleid op prijsstellingen voeren, dit wordt voorlopig aan de markt overgelaten.

## **3. Niet alleen vraagvolgend, maar ook strategisch proactief plaatsen**

De gemeente wil graag inzetten op een combinatie van reactief/vraagvolgend en strategisch/proactief plaatsen van laadpalen. Met als doel het uitrollen van de laadinfrastructuur ook op strategisch niveau mogelijk te maken.

## **4. Geleidelijk loslaten criterium van 200 meter**

De afstanden tussen de laadpalen worden steeds korter naarmate er meerdere laadpalen worden gerealiseerd en daarom is het raadzaam om het criterium van 200 meter geleidelijk los te laten, wanneer:

- a) het netwerk van laadpalen dekkend is;
- b) een laadpaal intensief wordt gebruikt en beide laadpunten zijn gereserveerd;
- c) de aanvrager over een gehandicaptenparkeerkaart beschikt.

## **5. Reserveren tweede parkeerplaats**

De gemeente beoogt een laadlocatie te voorzien van een dubbele laadvoorziening. In het te nemen verkeersbesluit zullen twee parkeerplaatsen worden aangewezen voor elektrische voertuigen. Afhankelijk van het gebruik zal worden besloten om met bebording ofwel één, ofwel twee parkeerplaatsen exclusief in te richten voor elektrische voertuigen.

## **6. Bij nieuwbouwlocaties percentage van de parkeerplaatsen voorzien van laadinfrastructuur**

Bij de ontwikkeling van een nieuwbouwlocatie is het essentieel om bepaalde voorzieningen, zoals de aanwezigheid van laadpunten, direct bij de oplevering te realiseren om te voorkomen dat bewoners in hun afwegingen rond de aanschaf van een voertuig kiezen voor een voertuig die rijdt op fossiele brandstof, omdat de beschikbaarheid van laadinfrastructuur achterblijft.

#### **7. Verkennen van de mogelijkheden op het gebied van duurzame mobiliteit**

In het verlengde van uitgangspunt 6 is het belangrijk dat de gemeente en ontwikkelaars op de hoogte zijn van actuele ontwikkelingen en onderzoeken wat er op het gebied van duurzame mobiliteit mogelijk is. Een voorbode kan daarbij zijn om te onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om laadinfrastructuur te combineren met openbare verlichting bij nieuwbouwlocaties.

#### **8. Onderzoek naar de mogelijkheden voor verlengde private aansluitingen (VPA)**

Om meer ervaringsgegevens te verzamelen zal de verlengde private aansluiting in uitgebreidere vorm worden voortgezet en/of zullen ervaringen in andere gemeenten worden gebruikt om te bepalen of en zo ja hoe de mogelijkheden voor verlengde private aansluitingen toegevoegd kunnen worden aan de portfolio van laadmogelijkheden.

### **4. Wegenverkeerswet**

1. Om te bewerkstelligen dat de parkeergelegenheid alleen wordt gebruikt ten behoeve van het laden van elektrische voertuigen, is een verkeersbesluit ingevolge de Wegenverkeerswet nodig.
2. De aanbieder vraagt het college een verkeersbesluit te nemen. Dat besluit wordt genomen op basis van de betreffende wet- en regelgeving.

### **5. Aangaan overeenkomst**

Voor het realiseren en exploiteren van publieke oplaadlocatie(s) op/in gronden van de gemeente is het noodzakelijk dat door de aanbieder met de gemeente een overeenkomst wordt gesloten. Het college gaat alleen overeenkomsten aan met een bedrijf dat staat ingeschreven in het handelsregister, zich bedrijfsmatig bezighoudt met het aanbieden van publieke oplaadlocaties en kan voldoen aan de gestelde beoordelingscriteria inzake een locatievoorstel.

### **6. Beoordelingscriteria locatievoorstel**

1. Het college beoordeelt een locatievoorstel onder meer op basis van de volgende criteria:
  - a) de aanwezigheid van bestaande parkeergelegenheid;
  - b) de eigendomspositie van de gemeente (is de grond eigendom van de gemeente);
  - c) belemmeringen ten aanzien van ander straatmeubilair of (openbaar) groen;
  - d) de mogelijkheid van twee of meer aansluitpunten op de publieke laadpaal;
  - e) binnen 30 meter van openbare verlichting;
  - f) binnen 25 meter van een laagspanningskabel i.v.m. meerkosten bij een grotere afstand;
  - g) een foto en plattegrond van de betreffende publieke oplaadlocatie(s) bevat waarop de exacte plek van de gewenste publieke laadpaal en de aan te wijzen parkeergelegenheid zijn aangegeven;
  - h) een tekening van het uiterlijk en de maten van de publieke laadpaal;
  - i) naam en adres van de persoon die de publieke oplaadlocatie bij de aanbieder heeft aangevraagd anders dan een strategische locatie;
  - j) de persoon die de aanvraag bij de aanbieder heeft gedaan dient woonachtig te zijn of zijn bedrijf te hebben binnen een straal van 300 meter van de door de aanbieder gevraagde oplaadlocatie;
  - k) een onderbouwing van de vindbaarheid en zichtbaarheid van de publieke oplaadlocatie, alsmede waarom de locatie door meerdere gebruikers gedeeld kan worden (dit om te voorkomen dat er 'privé-parkeergelegenheden' gecreëerd worden);
  - l) bij voorkeur uit de buurt van grote bomen in verband met de kans op beschadiging van boomwortels bij ondergrondse werkzaamheden;
  - m) op plaatsen waar de doorgang van het trottoir na realisatie van de publieke oplaadlocatie en bebording nog minimaal 120 cm bedraagt. In uitzonderlijke gevallen

- en altijd in overleg met de gemeente kan de doorgang van het trottoir tot 90 cm worden versmald;
- n) een onderbouwing van de behoefte of de te verwachte vraag bij gebruikers aan een publieke oplaadlocatie op of aan de openbare weg;
  - o) de aanwezigheid en het gebruik van bestaande publieke oplaadlocaties op of aan de openbare weg;
  - p) de toekomstige ontwikkelingen, zoals geplande reconstructies of andere (infrastructurele en ruimtelijke) ontwikkelingen;
  - q) de toets aan het vigerende beleidsdocument genaamd Laadvisie 'Infrastructuur voor elektrisch rijden 2023'.
2. Het college verleent geen toestemming voor het realiseren van de gevraagde oplaadlocatie, wanneer potentiële gebruikers mogelijkheden hebben om hun elektrische voertuigen op eigen terrein te parkeren en op te laden.
  3. Het college verleent geen toestemming voor de door de aanbieder gevraagde oplaadlocatie als die zich bevindt buiten een straal van 300 meter van de bewoner of van het bedrijf dat de oplaadlocatie bij de aanbieder heeft aangevraagd. Dit kan anders zijn als er binnen die straal van 300 meter fysiek geen ruimte is voor een publieke oplaadlocatie.
  4. Het college kan bij de aanbieder nadere gegevens opvragen die nodig zijn voor de beoordeling van het verzoek.

## **7. Intrekking oude regeling**

De 'Beleidsregels publieke oplaadlocaties elektrische voertuigen gemeente Oegstgeest 2015' worden ingetrokken.

## **8. Inwerkingtreding**

Deze uitgangspunten treden in werking de dag na bekendmaking.

## **9. Citeertitel**

Deze uitgangspunten worden aangehaald als: Uitgangspunten 'Infrastructuur voor elektrisch rijden 2023'.