gemeente opmeer

Laadinfrastructuur elektrische voertuigen

beleidsvisie en -regels



Registratienummer	25.0011123

Laadinfrastructuur elektrische voertuigen

beleidsvisie en -regels

Definitief

Versie	Status	Sector	Afdeling	Auteur	Paraaf
	Definitief		RB	M.C Blom	

Vastgesteld door	Datum		Gecontroleerd
B&W	28-04-2026		
Gemeenteraad	16-06-2026		

Inhoudsopgave

Introductie 4
Deel A. Beleidsvisie laadinfrastructuur elektrische voertuigen gemeente Opmeer. 5
1. Visie 5
2. Energietransitie 5
3. Regionale mobiliteitsplannen 5
4. Plaatsingsbeleid 6
5. Snellaadlokaties 7
6. Private palen 8
7. Openbaar Vervoer: 8
Deel B. Plaatsingsbeleid laadinfrastructuur elektrische voertuigen gemeente Opmeer. 9
1. Doel van het plaatsingsbeleid 9
2. Juridisch kader 9
3. Beleidsregels 10
4. Toelichting bij de beleidsregels 15

Introductie

Sinds enkele jaren groeit het elektrisch rijden. Het EU-beleid is erop gericht dat alle nieuw verkochte auto's in 2035 uitstootvrij zijn. Om aan de laadvraag van al deze voertuigen te voldoen, zijn naar verwachting 1,7 miljoen private en (semi)publieke laadpunten nodig.
In het coalitieakkoord Vitaal Opmeer 2022-2026 is de wens het aantal laadpunten snel uit te breiden opgenomen. Dit kan niet zonder vastgestelde visie en beleid.

In 2019 is de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) vastgesteld. De NAL vraagt om een integrale visie op de laadinfrastructuur, bij voorkeur in regionaal verband opgesteld, die iedere twee jaar wordt geactualiseerd. In 2023 is de gemeentelijke visie voor het eerst vastgesteld.
Het projectbureau van de Metropool Regio Amsterdam voor elektrisch vervoer (Laadwerk) heeft een visie opgesteld die voor de regio gebruikt kan worden, maar omdat de Laadwerk ook een faciliterende taak heeft, en gemeente Opmeer alleen meewerkt aan plaatsing, is het wenselijk ook de gemeentelijk visie op hoofdlijnen vast te stellen. Dat gebeurt in deel A van dit document.

Onderdeel van de visie is het plaatsingsbeleid. In 2013 zijn de beleidsregels hiervoor vastgesteld. In het kort komt dit beleid erop neer dat de gemeente plaatsing van laadpalen vooral faciliteert. Het aantal elektrische voertuigen groeit, en daarmee de vraag om laadpunten.
Gemeente Opmeer is intussen aangesloten bij de regio LAADWERK, die in Noord-Holland, Utrecht en Flevoland plaatsing en beheer van laadpalen verzorgt. Het plaatsingsbeleid van LAADWERK wordt hierbij gevolgd. Op enkele punten wijkt dit af van het gemeentelijk beleid, dit moet dus herzien worden. Dit gebeurt in deel B van dit document.



Deel A. Beleidsvisie laadinfrastructuur elektrische voertuigen gemeente Opmeer.

Omdat Laadwerk regionaal beleid heeft opgesteld wordt beperkt aandacht gegeven aan marktontwikkeling, rijks- en regionaal beleid en dergelijke zaken.
Per hoofdstuk zal de betreffende tekst van de NAL weergegeven worden, met daaronder het standpunt voor Opmeer.

1. Visie

NAL: "Iedere Nederlandse gemeente stelt eind 2020 een integrale visie op laadinfrastructuur vast. Deze visie is bij voorkeur in regionaal verband opgesteld. De visie omvat laadinfrastructuur voor alle verschillende vormen van laden – van publiek tot privaat laden en snelladen – en alle verschillende vormen van elektrische voertuigen. Bovendien heeft het betrekking op laden binnen de bebouwde kom en buiten de bebouwde kom. Deze visie wordt steeds voor 2 jaar opgesteld, met een zichttermijn van 10-15 jaar."

Gemeente Opmeer volgt de ontwikkeling van elektrisch rijden en faciliteert de plaatsing van laadpunten in de openbare ruimte binnen de bebouwde kom. Voor het buitengebied is het uitgangspunt dat er meestal voldoende ruimte is om op eigen terrein te parkeren en hier laadpunten bij te plaatsen. Gemeente Opmeer beheert geen laadpunten. De laadpalen worden geplaatst via de LAADWERK. Op dit moment betreft dit uitsluitend personenauto's.

2. Energietransitie

NAL: "Omdat elektrisch vervoer belangrijk is voor de energietransitie van wijken die van het aardgas afgaan – en overschakelen op duurzame warmte en duurzame stroom – borgen gemeenten en regio's (de voorbereiding op) de uitrol van laadinfrastructuur in de Regionale Energiestrategie (RES), de omgevingsvisie en het omgevingsplan. Dit zodat laadinfrastructuur een plek heeft naast de andere transitiesporen. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijkrelaties bezien hoe via de instrumenten van de Omgevingswet zekerheid kan worden geboden over voldoende aanbod van publieke laadpunten in gemeenten en de snelheid van realisatie daarvan."

Gemeente Opmeer streeft er naar de energietransitie met alle aspecten integraal uit te voeren.

Waterstof als brandstof kan een goed alternatief zijn voor emissievrij rijden. Naar verwachting zal eerst de logistieke sector hierop inzetten, omdat elektrisch rijden voor de lange afstand nog minder geschikt is. De ontwikkeling van waterstof als brandstof wordt gevolgd.

3. Regionale mobiliteitsplannen

NAL: "De uitvoering van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur zal voor provincies en gemeenten worden vertaald in regionale mobiliteitsplannen, waarin de lokale behoeften voor laadinfrastructuur worden opgenomen. Omdat laadinfrastructuur ook nu al uitgerold moet worden, is het belangrijk dat gemeenten en regio's naast visievorming direct aan de slag kunnen. Experts vanuit het thema mobiliteit en verantwoordelijken voor de Nationale Agenda Laadinfrastructuur zullen deze hiertoe

verbinden met de agenda van de wijkaanpak. Eind 2019 wordt een voorstel gedaan voor de integratie van de activiteiten ten aanzien van (het voorbereiden van) laadinfrastructuur in de leidraad van de wijkaanpak. Bij iedere stap in de leidraad wordt concreet toegevoegd wat de gemeente en andere partijen zoals netbeheerders moeten doen – waaronder het maken van analyses en besluiten – om te zorgen dat de laadinfrastructuur van de toekomst in een integrale aanpak wordt meegenomen"

Gemeente Opmeer heeft als plattelandsgemeente te maken met lange deur-tot-deurtijden als per openbaar vervoer gereisd wordt. Hierdoor blijft het autogebruik hoog. Uitgangspunt is dat het aanwezige autopark op termijn volledig elektrisch zal zijn en op grond hiervan is uitbreiding van het aantal laadpunten gewenst.
De ontwikkeling van waterstof als brandstof wordt gevolgd omdat invloed heeft op het benodigd aantal laadpunten.
Alle regionale zaken met betrekking op mobiliteit zijn opgenomen in de Regionale Agenda Mobiliteit, die de agenda zal zijn voor regionaal overleg.

4. Plaatsingsbeleid

NAL: "Regio's of individuele gemeenten stellen plaatsingsbeleid op voor publieke laadinfrastructuur. Dit gebeurt inclusief de planning van de uitrol van laadinfrastructuur. Het plaatsingsbeleid wordt uiterlijk 2020 vastgesteld door de betrokken gemeenten. Het plaatsingsbeleid wordt iedere 2 jaar geactualiseerd. Het doel is om de laadinfrastructuur op deze manier proactief te kunnen plaatsen, zodat de ontwikkeling van de laadinfrastructuur niet achterblijft. Bovendien biedt het voor de netbeheerders inzicht in de uitrol van laadinfrastructuur om zo werkzaamheden slim te kunnen combineren en effectief te kunnen uitvoeren. De verwachting is dat vanaf 2021 strategische plaatsing de leidende aanpak wordt ten faveure van aanvragen per individueel laadpunt."

Voor de plaatsing van laadpalen in de openbare ruimte is gemeente Opmeer aangesloten bij het samenwerkingsverband Laadwerk. Gemeente Opmeer gaat voornamelijk uit van plaatsing op aanvraag. Per april 2026 staan er 33 publieke laadpalen (=66 laadpunten) en zijn er 6 in voorbereiding. Een ruime verdubbeling sinds 2022 toen er 15 laadpunten waren. Naast deze laadpalen zijn er nog enkele privaat-publieke laadmogelijkheden, onder andere op de Veken en bij het tankstation aan de Lindengracht.
De plaatsing van nieuwe laadpunten wordt op enkele locaties vertraagd door netcongestie.
De doelstellingen van het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (2019) en het coalitieprogramma Vitaal Opmeer (2022) zijn daarmee ruim gehaald.

De nieuwe ASVV 2021 geeft bij de parkeernormen ook een percentage voor het totaal aantal laadplaatsen, dus zowel op eigen grond als in de openbare ruimte.

functie	Percentage laadpunten
eenpersoonshuishoudens	0,07 tot 0,2 % (openbaar)
Eengezinswoning midden sector	0,3 tot 0,5 %
Eengezinswoning dure sector	0,8 tot 1,7 % (eigen grond)
detailhandel	Tot 2,5 %
kantoren	Minimaal 3 %

sportvoorzieningen	2,5 tot 3 % (openbaar)
onderwijs	2,5 tot 3 % (openbaar)

Uitgaande van ca. 6.000 panden in Opmeer zouden er uitgaande van 2% 120 laadpunten moeten zijn.
Laadwerk berekent op basis van inwonertal een prognose voor het aantal publieke laadpunten in 2025 en 2030. In 2025 zouden er 77 laadpunten moeten zijn en per 2030 267. Er moeten dan ongeveer 120 palen bijkomen. Strategische plaatsbepaling is met de toename van het aantal laadpunten wel gewenst. Met name bij nieuwbouw zijn er meer elektrische auto's en is er veel vraag om laadpunten. Bij het ontwerp moeten we rekening houden met laadpunten en hier ruimte voor reserveren en plaatsen direct aanwijzen.
In 2024 is in overleg met Laadwerk een laadkaart opgesteld. Op deze kaart zijn mogelijke locaties voor laadpunten in kaart gebracht. De locaties zijn zichtbaar op de website van Laadwerk waar een laadpunt aangevraagd kan worden. Voor de locaties is nog geen verkeersbesluit genomen.

5. Snellaadlokaties

NAL: "De gemeenten en provincies wijzen, zo mogelijk in overleg, met marktpartijen geschikte locaties aan voor snellaadinfrastructuur in binnenstedelijk gebied en voor langs de provinciale wegen. Dit gebeurt per 2020 voor de periode tot en met 2025 en per 2024 voor de periode tot en met 2030. Door dit op te nemen in het plaatsingsbeleid wordt dit geïntegreerd met de andere vormen van laden."

Gemeente Opmeer volgt hierbij een tweesporenbeleid:

1. Snelladen kan het best gecombineerd worden met de huidige faciliteiten bij tankstations. Langs de Provinciale weg N241 is er een initiatief voor het nieuw te stichten tankstation op bedrijventerrein Veken 4. Het Totalenergies station op de Lindengracht is een andere mogelijkheid.
2. Binnenstedelijk kan een snellaadpunt bij sportlocaties of de blauwe zone wenselijk zijn. Rond de blauwe zone zijn inmiddels een aantal punten. Als mogelijke locatie voor snelladen blijft dan het parkeerterrein bij Sportpark de Weijver in beeld.



6. Private palen

NAL: ”In het kader van de implementatie van de herziening van de Europese richtlijn energieprestatie van gebouwen (EPBD) stelt de Rijksoverheid verplichtingen vast voor het aanleggen van laadinfrastructuur/laadpalen bij grotere private parkeerplaatsen bij gebouwen in geval van nieuwbouw en grootschalige renovatie en bij bestaande utiliteitsbouw.”
Sinds 10 maart 2020 moet er verplicht laadinfrastructuur worden aangelegd bij sommige nieuwbouw en grote renovaties. Deze is opgenomen in het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl). Vanaf 29 mei 2026 geldt de Europese EPBD-IV richtlijn, met regels die flink zwaarder zijn dan de bestaande, namelijk:
-Nieuwbouw woongebouwen en utiliteit: minimaal 1 laadpunt en voorbekabeling voor 50% van de parkeerplaatsen.
-Renovatie >25% van gebouwschil of parkeerterrein: dezelfde eisen als bij nieuwbouw.
-Bestaande utiliteitsbouw: uiterlijk 2027 minimaal 1 laadpunt per 5 parkeerplaatsen.
-Overheidsgebouwen: lopen voorop, 1 per 5 al vanaf 2025.
-VvE’s: verplicht bij renovatie, maar goed om nu al te voorzien in basisinfrastructuur.

Gemeente Opmeer heeft hier een dubbelrol in als gemeentelijk woningbedrijf. De parkeerplaatsen in parkeerkelders onder de grotere gebouwen vallen onder deze regeling.

7. Openbaar Vervoer:

NAL: ”De OV-autoriteiten, gemeente en netbeheerder inventariseren voorafgaand aan de aanbesteding mogelijke laadlocaties. Partijen spannen zich in om gezamenlijk een realistische implementatietermijn voor het zero emissie busvervoer af te spreken.”

In gemeente Opmeer zijn geen plaatsen waar bussen lang genoeg staan om opgeladen te kunnen worden. Connexxion heeft inmiddels een groot aantal zero-emissie voertuigen die vanuit Hoorn opereren.



Deel B. Plaatsingsbeleid laadinfrastructuur elektrische voertuigen gemeente Opmeer.

1. Doel van het plaatsingsbeleid

Gemeente Opmeer verleent medewerking aan verzoeken van derden voor de plaatsing van laadpunten. De gemeente verleent vergunning op grond van de Verordening Fysieke leefomgeving Opmeer 2023 (VFL) en neemt het een verkeersbesluit. De gemeente verstrekt geen subsidie.

Het doel van de beleidsregels is om:

- particulieren, bedrijven, netwerkbeheerders en aanbieders van laadinfrastructuur duidelijkheid te geven over de criteria en voorwaarden waaronder de gemeente medewerking verleent aan het plaatsen van laadinfrastructuur in de openbare ruimte en het aanwijzen van parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische voertuigen;
- particulieren, bedrijven, netwerkbeheerders en aanbieders van laadinfrastructuur te informeren over de te volgen procedure;
- aanvragen voor het plaatsen van laadinfrastructuur en het aanwijzen van parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische voertuigen op een zelfde en gelijkwaardige manier te kunnen beoordelen en af te handelen.

Deze beleidsregels zijn alleen van toepassing op publieke laadpalen en andere laadinfrastructuur in de openbare ruimte op of aan de openbare weg, waaronder ook openbare P&R-terreinen.

2. Juridisch kader

1. Plaatsing van de laadpaal

BOR

Voor het plaatsen van een laadpaal is op grond van het Besluit Omgevingsrecht bijlage 2, hoofdstuk II, categorieën gevallen waarin voor bouwactiviteiten en planologische gebruiksactiviteiten artikel 2, lid 18 onder b geen omgevingsvergunning vereist.

Verkeersbesluit

Wanneer de gemeente bereid is een vergunning te verlenen voor het plaatsen van een laadpaal of andere laadinfrastructuur op of aan de weg, dan ligt het voor de hand dat de gemeente de parkeerplaats(en) bij de laadvoorziening ook aanwijst als parkeerplaats voor alléén het opladen van elektrische voertuigen. Het college van burgemeester en wethouders kan hiertoe op grond van art. 18 Wegenverkeerswet 1994 (WVW 1994) jo. art. 12 Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) een verkeersbesluit nemen. In zo'n verkeersbesluit wijst het college de betreffende parkeerplaats(en) door middel van het plaatsen van de verkeersborden E8c met onderbord met pijl voor welk vak dit geldt.
Tegen het verkeersbesluit kan bezwaar gemaakt worden.

2. Subsidie plaatsen laadpalen en andere laadinfrastructuur

Gemeente Opmeer geeft geen gemeentelijke subsidies voor het realiseren van laadpalen en andere laadinfrastructuur. De gemeente rekent de kosten voor plaatsing van palen en dergelijke niet door aan de aanvrager.

3. Opladen elektrische voertuigen vanuit woning of bedrijf

In de praktijk komt het voor dat mensen die een elektrisch voertuig 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 tot gevaarlijke situaties aanleiding geven zeker als er geen direct toezicht wordt gehouden tijdens het opladen door degene die het snoer heeft uitgerold. Of hiertegen kan en moet worden opgetreden hangt af van de plaatselijke omstandigheden. In een stille, doodlopende woonstraat zal het gevaar minder zijn dan op een drukke, doorlopende voetgangersroute. Het gebruik van afdekmatten of -goten over de snoeren kan het gevaar eventueel beperken.

Tegen snoeren over de weg kan worden opgetreden op grond van artikel 7.1 VFL. (Voorwerpen op of aan de weg in strijd met de publieke functie van de weg), artikel 7.2 VFL 'Hinderlijke beplanting of gevaarlijk voorwerp' *(Het is verboden beplanting of een voorwerp aan te brengen of te hebben op zodanige wijze dat aan het wegverkeer het vrije uitzicht wordt belemmerd of dat er op andere wijze voor het wegverkeer hinder of gevaar ontstaat.)* of art. 5 WVW 1994. *(Het is een ieder verboden zich zodanig te gedragen dat gevaar op de weg wordt veroorzaakt of kan worden veroorzaakt of dat het verkeer op de weg wordt gehinderd of kan worden gehinderd.)*

Het Nationaal Kenniscentrum Laadinfrastructuur heeft in juni 2022 een afwegingskader "Hoe om te gaan met aanvragen voor verlengd private aansluitingen" voor gemeenten gepubliceerd. Dit afwegingskader geeft een uitgebreide afweging van de verschillende voor- en nadelen van verlengd private aansluitingen. De afwegingen zijn omgezet in algemeen beleid zodat zonder vergunningstelsel medewerking verleend kan worden aan enkele oplossingen voor privaat laden in de openbare ruimte.

3. Beleidsregels

1. Begripsbepalingen:

In de beleidsregels wordt verstaan onder:

a. 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, uitgezonderd fietsen en snor/bromfietsen.
b. Laadinfrastructuur: het geheel van laadpalen, aansluitingen op het elektriciteitsnet en andere voorzieningen in de openbare ruimte op of aan de weg bestemd voor het opladen van elektrische voertuigen.
c. Laadpaal: een laadobject in de vorm van een paal met tenminste één aansluiting en de mogelijkheid voor twee of meer aansluitingen voor het gelijktijdig opladen van elektrische voertuigen.
d. Gebruiker:

1. een bedrijf en/of organisatie dat/die gevestigd is in de gemeente Opmeer en eigenaar en/of bezitter is van één of meerdere elektrische voertuigen of een of meerdere werknemers in dienst heeft die beschikt/beschikken over een elektrisch voertuig.
2. een particulier die eigenaar en/of bezitter is van een elektrisch voertuig en woonachtig en/of werkzaam is in de gemeente Opmeer.

e. College: het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Opmeer.
f. Laadwerk (voorheen MRA-E): samenwerkingsverband van overheden in Flevoland, Noord-Holland en Utrecht om elektrisch vervoer te stimuleren en een netwerk van publieke laadpunten te realiseren.
g. Exploitant: beheerder van de laadpaal.

2. Aanvraag publieke laadpaal

De gemeente heeft een overeenkomst gesloten met Laadwerk voor de plaatsing van laadpalen in de openbare ruimte. Een gebruiker kan een laadpaal aanvragen in de openbare ruimte via de website laadwerk.nl.

a. locatie laadpaal/-infrastructuur

De gemeente bepaalt in overleg met Laadwerk en exploitant de definitieve locatie van de laadpaal en/of andere laadinfrastructuur en de aan te wijzen parkeerplaats(en). Hierbij wordt getoetst aan de volgende criteria:

a. de behoefte aan een laadpaal en/of andere laadinfrastructuur moet blijken uit de behoefte van gebruikers binnen een straal van hemelsbreed 200 meter van de aangevraagde locatie;
b. zijn er al bestaande laadpalen en/of andere laadinfrastructuur aanwezig op of aan de weg binnen de genoemde straal van 200 meter;
c. is de desbetreffende ondergrond in eigendom van de gemeente;
d. is de locatie van de laadpaal en/of andere laadinfrastructuur voldoende vindbaar en zichtbaar;
e. is het aannemelijk dat de locatie door meerdere gebruikers gedeeld kan worden (dit om te voorkomen dat er “privé-parkeerplaatsen” gecreëerd worden);
f. kan de laadpaal en/of andere laadinfrastructuur worden voorzien van twee of meer aansluitpunten en kunnen – eventueel op termijn – twee of meer parkeerplaatsen worden bediend;
g. laat de parkeerdruk dit toe (95% in woonwijken en 85% op parkeerterreinen);
h. betreft het een bestaand parkeervak / bestaande parkeervakken;
i. blijft de doorgang voor ander verkeer (auto, fiets, voetganger, rolstoel etc.) gewaarborgd;
j. zijn er geen belemmeringen ten aanzien van ander straatmeubilair of (openbaar) groen;
k. past de laadpaal en/of andere laadinfrastructuur in het straatbeeld;
l. is er sprake van geplande reconstructies of andere infrastructurele ontwikkelingen.
m. Het college verleent in principe geen medewerking aan het realiseren van de gevraagde laadinfrastructuur, wanneer de gebruikers mogelijkheden hebben om hun elektrische voertuigen op eigen terrein te (laten) parkeren en op te laden.

In beginsel wordt er bij een nieuw te realiseren laadpaal en/of andere laadinfrastructuur in het verkeersbesluit direct twee plaatsen aangewezen voor het opladen van elektrische voertuigen. Na plaatsing zal in eerste instantie slechts één plaats gereserveerd worden voor e-laden. Indien het gebruik hoger is dan 500 kWh en de bezetting hoger is dan 20% zal de tweede plaats ook gereserveerd worden.

Indien het gebruik hoger is dan 1.000 kWh, de bezetting hoger is dan 40% en er meer dan 10 verschillende laders gebruik maken van het laadpunt kan er een laadpunt in de omgeving bijgeplaatst worden. Dit wordt data-gestuurd plaatsen genoemd. De gebruikers zullen meestal geen extra laadpunt aanvragen, tenzij ze vaak niet kunnen laden omdat het laadpunt bezet is. De ervaring heeft geleerd dat dit rond bovengenoemde bezetting plaats vindt.

b. Inrichting en beheer parkeerplaatsen

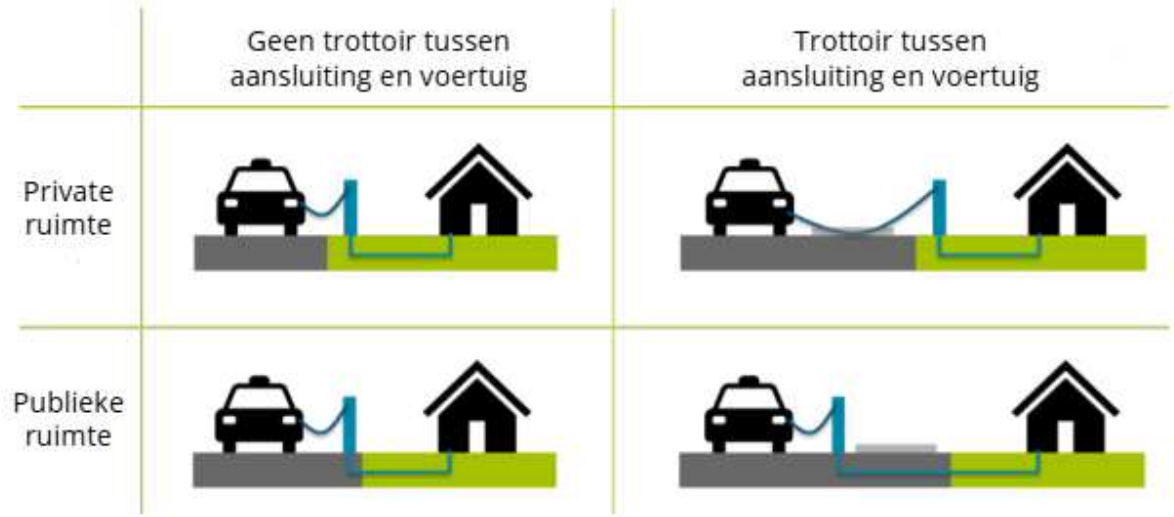
De kosten voor het nemen van een verkeersbesluit en de kosten voor het plaatsen van een verkeersbord, tegel en/of markering op de aangewezen parkeerplaats(en) zijn voor rekening van de gemeente.

c. Openbaarheid laadpaal/-infrastructuur

De laadpaal en/of andere laadinfrastructuur is 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. LAADWERK en exploitant zorgen voor zoveel mogelijk actuele informatie richting gebruikers over de aanwezigheid en beschikbaarheid van het laadpunt.

3. Privaat laden in de openbare ruimte

Een laadpunt voor een elektrische auto kan op eigen grond zonder vergunning gerealiseerd worden. Stroom "vanuit huis" is goedkoper dan aan de paal. Men zal daarom privaat willen laden. Als dit niet op eigen terrein kan, zijn er vier mogelijkheden voor privaat laden in de openbare ruimte:



a. Laadpunt in private ruimte, geen trottoir tussen aansluiting en voertuig.

Als bewoners een aansluiting op eigen grond realiseren, claimen ze daarmee informeel de parkeerplek erbij voor hun eigen voertuig. Dit kan een gevoel van ongelijkheid in de buurt

veroorzaken. Aan het reserveren van de parkeerplaats wordt daarom geen medewerking verleend. Verder is er geen bezwaar tegen deze manier van laden, mits de laadkabels opgeruimd worden. Dit geldt alleen als er inderdaad parkeerplaatsen aan de tuin grenzen. Het is niet de bedoeling dat er, vanwege het laden, op plaatsen geparkeerd wordt waar dit nu niet gedaan wordt.

b. Laadpunt in private ruimte, trottoir tussen aansluiting en voertuig.

Een elektrische auto opladen met een kabel over de stoep vanaf het huis van de e-rijder wordt soms als oplossing aangedragen. Bij de groei van het aantal elektrische auto's kan dat betekenen dat een wirwar van kabels over de stoep ontstaat. Dat kan struikelgevaar opleveren en zorgt ervoor dat straten moeilijk/niet toegankelijk zijn voor mensen met een handicap. Losliggende kabels zijn daarom niet toegestaan. Als de kabels afgeschermd zijn in een voorziening zodat geen struikelgevaar ontstaan is dit toegestaan. Hierbij wordt het gestelde in de landelijk Richtlijn als uitgangspunt genomen:

-Indien er geen openbaar laadpunt voor handen is en laden op eigen terrein is niet mogelijk dan wordt laden vanaf de eigen woning gedoogd door gebruikmaking van een kabel die over de openbare ruimte wordt gelegd.

-Dit is voor eigen rekening en risico. Bij schade kan dit verhaald worden op degene die het snoer gebruikt.

- De parkeerplaats moet direct grenzen aan het trottoir;
- De parkeerplaats blijft beschikbaar als openbare parkeerplaats, en kan niet gereserveerd worden als laadpunt voor elektrische voertuigen;
- het laden mag geen hinder voor de omgeving geven;
- De kabel mag maximaal 10 meter over het trottoir liggen, gerekend vanaf de erfgrens.
- de kabel wordt op deugdelijke wijze afgedekt met een kabelmat zodat andere gebruikers van het trottoir geen hinder van de kabel ondervinden en hier niet over kunnen struikelen.
- Na gebruik wordt de kabel en de kabelmat opgeruimd.

-ook hier geldt dat dit om bestaande parkeersituaties gaat.

Er is in Opmeer nog geen ervaring met constructies, waarbij de kabel over het publiek op het trottoir wordt geleid. Omdat een dergelijke constructie het risico van blootstelling aan elektriciteit in zich draagt zal hiervoor een vergunning aangevraagd moeten worden. Mogelijk wordt in de toekomst een goedgekeurd type vergunningsvrij.



c. Verlengde private aansluiting

Een Verlengd Privaat Aansluitpunt (VPA) wordt in Opmeer gedefinieerd als een oplaadpunt dat geplaatst is in de openbare ruimte en gevoed wordt door een kabel die wordt aangesloten 'achter' de elektriciteitsmeter van een woonhuis of een bedrijfspand. Deze oplossing brengt meerdere risico's met zich mee, bijvoorbeeld op het gebied van aansprakelijkheid, ondergrondse infrastructuur en eigendom. De gemeente is namelijk verantwoordelijk voor de openbare ruimte, maar de VPA is eigendom van de elektrisch rijder. Het is lastig aansprakelijkheden en

verantwoordelijkheden te verdelen bij gebreken of een defect of op het moment dat de elektrisch rijder gaat verhuizen. Daarom werkt de gemeente niet aan deze 'laadoplossing' mee.



Zo dus niet. De voedingskabel is net boven de weg aan het gebouw bevestigd. Deze zal bij onderhoud, bijvoorbeeld straatvegen, makkelijk kunnen beschadigen. De laadkabel hangt nog aan het laadpunt.

4. Blauwe zone

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

5. Handhaving

Het college ziet toe op het juiste gebruik van de aangewezen parkeerplaats(en) en kan indien nodig handhavend optreden. Het juiste gebruik is: als een elektrisch voertuig met de kabel aangesloten is op het laadpunt.
Daarnaast wordt ook gehandhaafd op de parkeerduur in de blauwe zone en andere restricties die voor alle bestuurders van motorvoertuigen gelden.

6. Intrekken/ wijzigen van verkeersbesluit

Het college kan het verkeersbesluit tevens intrekken, wanneer er in de praktijk niet of nauwelijks gebruik wordt gemaakt van de laadpaal en/of laadinfrastructuur. Het is niet gewenst dat daardoor een of meerdere parkeerplaatsen (nagenoeg) geheel onbenut blijven.
In deze gevallen heeft de beheerder het recht en de plicht de laadpaal en/of andere laadinfrastructuur binnen een door het college aan te geven termijn te verwijderen. De hiermee samenhangende kosten zijn voor de rekening van de beheerder.

7. Bijzondere omstandigheden

Het college beseft dat de ontwikkelingen op het gebied van elektrisch rijden en laadinfrastructuur nieuw en nog volop in ontwikkeling zijn. Met deze beleidsregels wil het college duidelijkheid verschaffen over de voorwaarden, criteria en condities die van toepassing zijn op het realiseren van laadpalen en/of andere laadinfrastructuur in de gemeente.
In specifieke, bijzondere of onvoorziene omstandigheden kan het college besluiten van deze beleidsregels af te wijken.

4. Toelichting bij de beleidsregels

1. Begripsbepalingen

Elektrische voertuigen: het gaat hierbij om 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. Veelal zal het gaan om volledig elektrische auto's of plug-in hybride elektrische auto's, maar het kan bijvoorbeeld ook gaan om andere voertuigen, zoals gehandicaptenvoertuigen, motoren, trikes en quads die de parkeerplaatsen voor auto's gebruiken. Onder het begrip elektrische voertuigen vallen ook elektrische fietsen en snor-/bromfietsen. Deze worden vooralsnog uitgesloten van deze Beleidsregels, omdat ze geen gebruik maken van de bedoelde laadinfrastructuur.

2. Aanvraag laadpunt

De gemeente heeft een samenwerkingsovereenkomst met LAADWERK. Een gebruiker kan een laadpaal aanvragen via de website van LAADWERK. De gemeente bepaalt in overleg met LAADWERK, de exploitant en Liander de plaats van de laadpaal en neemt hiervoor de vereiste verkeersbesluiten.

De laadpalen/-infrastructuur worden bij voorkeur geplaatst op strategische zichtlocaties in de nabijheid van de woningen/ bedrijven van potentiële gebruikers. De voorkeur gaat uit naar centrale, goed bereikbare plekken in de wijken, zoals langs wijkontsluitingswegen of doorgaande wegen. Hiermee wordt voorkomen dat er grote verkeersstromen ontstaan binnen woonwijken wanneer elektrisch vervoer zijn vlucht neemt.

Er is onder a. en b. gekozen voor een straal van hemelsbreed 200 meter. Dit wijkt af van de Laadwerk standaard van 300 meter. Het staat gemeenten echter vrij om te kiezen voor lokaal maatwerk en een andere straallengte te kiezen. Daarbij kan ook onderscheid worden gemaakt tussen centrum/binnenstad (bijv. 300 meter) en woonwijken (bijv. 200 meter). Op termijn zal de vraag naar laadpalen groeien en zal dit criterium losgelaten worden en zal meer naar gebruik/beschikbaarheid van de bestaande laadpunten gekeken worden.

Bij het toetsen van de laadpalen-/infrastructuur in het straatbeeld kan de gemeente bijvoorbeeld kijken naar de kleur, kwaliteit, hoogte en omvang hiervan en naar beschermde stads- en dorpsgezichten. De overige punten spreken voor zich.

3. Privaat laden in de openbare ruimte.

In principe staat het privaat ladende voertuig op privégrond. Omdat privaat laden goedkoper is dan publiek laden zorgt het niet toestaan van privaat laden in de openbare ruimte voor rechtsongelijkheid. Ook is het wenselijk elektrisch rijden te stimuleren. Kosten zijn hierbij van belang.

4. blauwe zone

Wanneer parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische voertuigen zijn gelegen in de blauwe zone of een andere parkeerrestrictie indien die in de toekomst ingesteld mochten worden, dan moeten de bestuurders van deze voertuigen zich aan de betreffende regels houden.
Het ontheffingenbeleid voor bewoners geldt uiteraard ook voor elektrische auto's.
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 worden aangepast en de blauwe streep bij deze parkeerplaatsen worden verwijderd.

5. Handhaving

Onrechtmatig gebruik van een parkeerplaats voor het opladen van elektrische voertuigen 'sec' kan worden bestraft met een proces-verbaal (Mulder-feit). Eventueel kan het betreffende voertuig ook worden weggesleept, als de gemeente hiervoor een Wegsleepverordening heeft vastgesteld.
Landelijk loopt er een discussie of de plaats alleen ingenomen mag worden tijdens het laden, dat wil zeggen, er wordt stroom afgenomen, herkenbaar aan de kleur van het licht op de laadpaal.
Vooralsnog gaat Opmeer uit van "elektrische voertuig met de kabel aangesloten is op het laadpunt", mede gelet op "slim laden" in de toekomst, waarbij het laadpunt afhankelijk van het stroomaanbod ervoor kan kiezen tijdelijk niet te laden.

6. Intrekken/ wijzigen van verkeersbesluit

Als het laadpunt niet gebruikt wordt kan het betreffende verkeersbesluit ingetrokken worden en de parkeerplaatsen weer voor algemeen gebruik vrijgegeven worden.

7. Bijzondere omstandigheden

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