

Bijlage Voorstel College Beleidsregels Vergunningenmodel

Datum : 11 februari 2016
Auteur : Rik Verhoeven en Denijs van Roijen
Afdeling : Beleid, Ruimte
Registratienr : Z/15/023495/47882

Het College nodigt de Gemeenteraad uit om uitgangspunten ter uitwerking van het Vergunningenmodel voor laadpalen aan het College mee te geven die recht doen aan de situatie in Leiderdorp. Het College zal deze beleidsregels uitwerken zo veel mogelijk in lijn met de door de Raad meegegeven uitgangspunten. Daarnaast zullen beleidsregels van het VNG model worden meegenomen evenals de ervaringen van de gemeente Leiden. De uitwerking van de beleidsregels zal gestart worden na het besluit van de Gemeenteraad om het Vergunningenmodel toe te passen.

Ter overweging staan hieronder verschillende uitgangspunten die mee kunnen worden gegeven aan het College om op te nemen in de beleidsregels. Het College heeft per overweging een voorstel geformuleerd:

1. Verschijningsvorm van de laadpaal

De gemeente kan invloed uitoefenen op de verschijningsvorm door het stellen van esthetische eisen (zoals aan kleur en hoogte) aan de laadpaal die aansluiten op het beleid ten aanzien van de openbare ruimte van de gemeente. Wanneer er te veel eisen worden gesteld aan de laadpaal wordt de marktwerking mogelijk beperkt.

Voorstel College: Het College stelt voor om onderscheid te maken in de verschijningsvorm van laadpalen in de gebieden waar het Welstandsbeleid van toepassing is en in overige gebieden. Voor de Welstandsgebieden zullen voorwaarden voor de laadpaal worden opgenomen zodat de laadpaal past in de omgeving. Deze voorwaarden zijn richtlijnen voor de andere gebieden. Op deze manier wordt de markt zo min mogelijk belemmerd en wordt de ruimtelijke kwaliteit behouden.

2. Locatiekeuze

De locaties voor laadpalen kunnen vrij worden gelaten of vooraf worden vastgesteld. Een reden om de keuze vrij te laten kan zijn dat op deze manier het elektrisch rijden maximaal wordt gestimuleerd, omdat een aanvrager de laadpaal voor zijn woning kan plaatsen. Een reden om vooraf plaatsen vast te stellen kan het beschermen van de ruimtelijke kwaliteit en wildgroei van laadpalen zijn. Dit kan dan wel leiden tot een langere loopafstand tot de dichtstbijzijnde oplaadpaal voor de e-rijder.

Voorstel College: Laadpalen worden toegestaan bij parkeerplaatsen die zich bevinden op of nabij een parkeerterrein, pleintjes en op de kop van woonstraten. Laadpalen worden niet toegestaan in woonstraten (direct voor woningen), dit om mogelijke conflicten tussen bewoners te voorkomen. Tevens wordt voorkomen dat de eerste laadpaal wordt geplaatst bij iemand voor zijn deur en de tweede aanvrager in dezelfde straat deze mogelijkheid niet krijgt (aangezien de marktpartij wellicht de afweging maakt dat 2 laadpalen niet rendabel zijn).

3. Aparte parkeerplaatsen voor opladen voertuigen

Om de bezettingsgraad lokaal niet te laten stijgen is het mogelijk om aparte parkeerplaatsen te realiseren waarbij een laadpaal wordt geplaatst. Er kan ook voor gekozen worden om bestaande parkeerplaatsen toe te wijzen voor het opladen van voertuigen.



* Z 0 0 7 C F 8 E 6 6 E *

Voorstel College: Het uitgangspunt wordt dat er een nieuwe parkeerplaats wordt gerealiseerd voor het opladen van voertuigen. Echter, op locaties waar de parkeerbezetting laag is en er restcapaciteit is kunnen bestaande parkeerplaatsen worden aangewezen voor het opladen van voertuigen. Voor locaties waar de parkeerbezetting hoog is ($\geq 85\%$) en er tevens geen mogelijk is om nieuwe parkeerplaatsen te maken zullen ook bestaande parkeerplaatsen toegewezen worden voor het opladen van voertuigen.

4. Beïnvloeden laaddienstprijs

De gemeente kan (tijdelijk) de laaddienstprijs beïnvloeden om de businesscase voor marktpartijen te verbeteren. Het doel hiervan is ervoor te zorgen dat er laadpalen worden gerealiseerd met een aantrekkelijke laadprijs voor de e-rijder. Vanuit Leiden is bekend dat voor elke duizend euro die wordt bijgedragen aan een laadpaal de laaddienstprijs met circa vijf eurocent daalt. Hiermee grijpt de overheid wel in, in de marktwerking.

Voorstel College: De laadprijs wordt niet beïnvloedt en wordt overgelaten aan de markt. Indirect kan de prijs wel beïnvloedt worden door transparant de laadprijzen te communiceren.

5. Kabels en leidingen over openbare weg

Op grond van de huidige APV zijn kabels en leidingen van particulieren over de openbare ruimte niet toegestaan en handhaafbaar. Vanuit veiligheid maar ook vanuit kwaliteit openbare ruimte is het niet wenselijk dat er kabels en andere leidingen door particulieren over de openbare weg worden gelegd om een elektrische auto te laden.

Voorstel College: Kabels en leidingen van particulieren over de openbare weg blijven niet toegestaan conform huidig APV.

6. Bijkomende kosten laadpaal

Bij het Vergunningenmodel worden de kosten voor plaatsing, exploitatie en beheer van de laadpalen betaald door de marktpartij die de laadpaal in bezit heeft. De kosten voor het nemen van een verkeersbesluit (voor het toewijzen van een parkeerplaats voor opladen van voertuigen), plaatsing van verkeersborden en precariobelasting kunnen zowel door de marktpartij als door de gemeente worden betaald.

Voorstel College: Aangezien elektrisch rijden gunstige lokale effecten heeft willen we laadpalen faciliteren en bij de aanvrager geen extra kosten in rekening brengen die eventueel doorberekend worden. Daarom zijn de kosten voor het verkeersbesluit, plaatsen van verkeersborden voor de gemeente en zijn laadpalen vrijgesteld van precariobelasting. Dit sluit aan bij het laadpalen beleid van de gemeente Leiden.

