



Besluit van burgemeester en wethouders van Woerden houdende wijziging van de Beleidsregels Plaatsen van laadpalen voor elektrische voertuigen op openbaar terrein

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Woerden;

gelet op het bepaalde in artikel 160 van de Gemeentewet, het bepaalde in artikel 4:81 van de Algemene wet bestuursrecht, artikel 18 van de Wegenverkeerswet 1994 en de artikelen 2.10A en 2.11 van de Algemene Plaatselijke verordening Woerden 2015;

besluit:

De Beleidsregels Plaatsen van laadpalen voor elektrische voertuigen op openbaar terrein als volgt aan te passen:

I.

Artikel 5 komt te luiden:

Het college bepaalt in overleg met de aanvrager de definitieve locatie van de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur en de aan te wijzen parkeerplaats(en). Het college toetst hierbij aan de volgende criteria:

1. de behoefte aan een oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur moet blijken uit de behoefte van gebruikers binnen een straal van hemelsbreed 200 meter van de aangevraagde locatie;
2. zijn er al bestaande oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur aanwezig in de openbare ruimte binnen de genoemde straal van 200 meter;
3. is de desbetreffende ondergrond in eigendom van de gemeente;
4. is de locatie van de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur voldoende vindbaar en zichtbaar;
5. is het aannemelijk dat de locatie door meerdere gebruikers gedeeld kan worden (dit om te voorkomen dat er "privé-parkeerplaatsen" gecreëerd worden);
6. kan de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur worden voorzien van twee of meer aansluitpunten en kunnen – eventueel op termijn – twee of meer parkeerplaatsen worden bediend;
7. laat de parkeerdruk dit toe (95% op het drukste moment in woonwijken en 85% op parkeerterreinen);
8. in woonwijken of parkeerterreinen waar de parkeerdruk hoger is dan de genoemde 95%, respectievelijk 85% kan er voor gekozen worden om toch een parkeerplaats aan te wijzen als oplaadpunt voor elektrische voertuigen. In gebieden met een hogere parkeerdruk, mag deze plek dan op grotere afstand dan 200 meter hemelsbreed van de aangevraagde locatie.
9. betreft het een bestaand parkeervak / bestaande parkeervakken;
10. blijft de doorgang voor ander verkeer (auto, fiets, voetganger, rolstoel etc.) gewaarborgd;
11. zijn er geen belemmeringen ten aanzien van ander straatmeubilair of (openbaar) groen;
12. past de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur in het straatbeeld;
13. is er sprake van geplande reconstructies of andere infrastructurele ontwikkelingen.

In beginsel wordt er bij een nieuw te realiseren oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur één parkeerplaats aangewezen voor het opladen van elektrische voertuigen. Indien het gebruik van de oplaadpaal en/of oplaadinfrastructuur dit toelaat, kan het college besluiten ook een tweede parkeerplaats aan te wijzen. Het college heeft hiervoor twee mogelijkheden:

1. door middel van een aanpassing van het bestaande verkeersbesluit. Tegen dit aanpassingsbesluit staat bezwaar en beroep open.
2. direct in het verkeersbesluit twee parkeerplaatsen aanwijzen en de feitelijke realisering hiervan uitstellen tot een nader door het college te bepalen datum. Ook tegen dit laatste besluit van het college staat bezwaar en beroep open, omdat dan pas het feitelijk rechtsgevolg in werking treedt (ook op de tweede parkeerplaats mag dan niet meer worden geparkeerd met een niet-elektrische auto). De rechter zal in dat geval - naar verwachting - globaler toetsen.

De aanvrager toont aan de hand van het aantal uren dat de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur effectief in gebruik is geweest en/of aan de hand van nieuwe verzoeken van potentiële gebruikers aan dat er behoefte bestaat aan een tweede parkeerplaats.

Artikel 5 in de toelichting komt te luiden:

De oplaadpalen/-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 op grotere openbare parkeerplaatsen, langs wijkontsluitingswegen of doorgaande wegen. Hiermee wordt voorkomen dat er grote verkeersstromen ontstaan binnen woonwijken wanneer de elektrische auto zijn vlucht neemt.

In sommige wijken in de gemeente is sprake van een aanzienlijke parkeerdruk. De elektrische auto van de aanvrager op zichzelf verhoogt de parkeerdruk niet, want die zal toch sowieso in de wijk geparkeerd worden. De plaatsing van een verkeersbord verhoogt de parkeerdruk wel enigszins, omdat de parkeerplaats niet door andere (niet-elektrische) voertuigen gebruikt kan worden. Het kan dus zijn dat er in de directe omgeving (van enkele tientallen meters) gezien de parkeerdruk geen geschikte locatie is voor een laadpunt, te bepalen door een parkeerdrukmeting. Daarom wordt er in een straal van 200 meter van de aanvrager gekeken naar een geschikte locatie. In wijken met een hoge parkeerdruk (95% in woonwijken en 85% op parkeerterreinen), kan het oplaadpunt in een grotere straal dan 200 meter geplaatst worden.

Als blijkt dat binnen een straal van 200 meter behoefte is aan meer laadpunten, dan kan er nog een laadpaal gerealiseerd worden. Het aantal aanvragen en de bezetting van de reeds gerealiseerde laadpunten speelt daarbij een rol. Uitgangspunt is daarbij dat er tenminste 4 aanvragen binnen 200 meter van een laadpaal zijn.

Laadpalen worden in principe alleen geplaatst bij bestaande parkeerplaatsen die ook als zodanig bestemd zijn. Indien het verkeerstechnisch kan én het past binnen het bestemmingsplan, dan kan er een nieuwe parkeerplaats worden aangelegd op kosten van de aanvrager.

Bij het toetsen van de oplaadpalen/-infrastructuur in het straatbeeld in een beschermd dorpsgezicht wordt advies gevraagd aan de welstandscommissie. De oplaadpalen/-infrastructuur moeten voldoen aan het reclamebeleid.

II

Dit besluit wordt op de wettelijk voorgeschreven wijze bekend gemaakt.

III

Dit besluit treedt in werking op de dag na die van de bekendmaking

Aldus door het college van burgemeester en wethouders besloten in zijn vergadering, gehouden op 27 november 2018;

De secretaris, De burgemeester,

drs. M.H.J. van Kruijsbergen MBA V.J.H. Moleknboer