

Beleidskader laadpalen Gemeente Zwijndrecht

Burgemeester en wethouders van de gemeente Zwijndrecht;

Gelet op het bepaalde in artikel 1.3, vierde lid van de Algemene wet bestuursrecht, artikel 149 van de Wegenverkeerswet 1994, paragraaf 4 van de BABW, de artikelen 25 en 87 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens;

Gezien het advies van 29 mei 2017;

B e s l u i t

vast te stellen de volgende beleidsregels:

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De Gemeente Zwijndrecht wenst het gebruik van elektrische voertuigen te bevorderen. De basis hiervoor is gelegd in het GVVP, de economische agenda en de energie agenda. Hiertoe besluit zij in principe positief op een aanvraag voor het plaatsen van een elektrische laadpaal in de openbare ruimte (het "ja, tenzij..."-principe).

De afhandeling van dergelijke aanvragen vergt echter de nodige ambtelijke capaciteit en in sommige gevallen een aanzienlijke doorlooptijd. Het ontbreken van een beleidskader voor de toetsing en afhandeling van de aanvragen wordt gezien als een voornamelijk oorzaak. Daarmee moet het beleidskader de juridische vorm van een beleidsregel krijgen.

1.2 Doelstelling

Doel van het beleidskader is om de afhandeling van aanvragen voor elektrische laadpalen te vereenvoedigen.

Het beleidskader beschrijft zowel de criteria op basis waarvan de besluitvorming op aanvragen plaats dient te vinden en als de afhandelingsprocedure van aanvragen. Het kader omvat derhalve zowel de procedurele als de inhoudelijke aspecten van de afhandeling.

1.3 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 gaat in op de inhoudelijke beoordeling van een aanvraag. In de eerste plaats wordt daarbij gekeken naar de voor de beoordeling toe te passen criteria. Daarnaast wordt toegelicht dat bij de beoordeling rekening gehouden moet worden met enkele uitvoeringstechnische en beheeraspecten van elektrische laadpalen. In hoofdstuk 3 wordt de te volgen beoordelingsprocedure uitgewerkt. Daarbij is gekeken naar de betrokken actoren, hun taken en verantwoordelijkheden. Ook wordt uiteengezet welke stappen de procedure bevat, waarbij mogelijkheden tot versnelling van de procedure en/of beperking van de benodigde ambtelijke inzet worden benoemd.

2 Beoordelingskader

2.1 Inleiding

De Gemeente Zwijndrecht besluit in principe positief op een aanvraag voor een elektrische laadpaal in de openbare ruimte ("ja, tenzij..."). In dit hoofdstuk wordt een beoordelingskader uitgewerkt, welke geldt als beleidslijn voor de onderbouwing van de "tenzij...". Dit beoordelingskader heeft betrekking op 2 aspecten: het eerste aspect betreft de aanvraag zelf, het tweede de locatiekeuze. Uitsluitend indien de beoordelingscriteria van de aanvraag zelf positief worden beoordeeld, wordt overgegaan tot het zoeken naar de meest geschikte locatie voor een elektrische laadpaal. De volgende paragrafen beschrijven elk één van beide aspecten. Besloten wordt met enkele aandachtspunten met betrekking tot het beheer van de elektrische laadpalen. Ook deze aandachtspunten dienen in ogenschouw te worden genomen bij de besluitvorming omtrent een aanvraag.

2.2 Beoordeling aanvraag

Bij ontvangst van een aanvraag voor het plaatsen van een elektrische laadpaal in de openbare ruimte, gaat de gemeente er vanuit dat de aanvrager (lees: de leverancier van de laadpaal) al heeft beoordeeld dat er voldoende "markt" is voor deze laadpaal én dat de laadpaal kan worden aangesloten op het laagspanningsnetwerk (oftewel: er is een sluitende business case voor de aanvrager). De aanvraag wordt in eerste instantie beoordeeld op de volgende criteria:

- Parkeergelegenheid op eigen terrein

Indien het woon- of werkadres waarvoor de elektrische laadpaal wordt aangevraagd, beschikt over parkeergelegenheid op eigen terrein, wordt de aanvraag afgewezen. Onder parkeergelegenheid op eigen terrein wordt hier verstaan: parkeerplaats(en) op een terrein of in een garage waarover de aanvrager kan beschikken op grond van eigendom, erfpacht, huur of ingebruikgeving of parkeerplaats(en) waarover de aanvrager kan beschikken op een terrein of in een garage waar in het kader van de verleende bouw- of omgevingsvergunning is overeengekomen dat deze is (zijn) bedoeld als parkeergelegenheid voor het gebouw waarvoor de bouw- of omgevingsvergunning is verleend.

- Aanwezigheid en gebruik bestaande laadpalen

Bij elke aanvraag wordt getoetst of in de nabijheid van het woon- of werkadres waarvoor de elektrische laadpaal wordt aangevraagd, reeds laadpalen in de openbare ruimte zijn gerealiseerd. Is dit het geval dan wordt de mate van gebruik overdag (in geval van werkadres) of in de avond-, nacht- en weekenduren (in geval van woonadres) beoordeeld. Indien dit gebruik beperkt is op de aangegeven tijdstippen, wordt de aanvraag afgewezen.

Bij de beoordeling van de mate van gebruik dient naar beide "slots" van de laadpaal te worden gekeken, ook indien sprake is van slechts één gereserveerde plaats. Indien geen sprake is van gelijktijdig gebruik van beide slots én op de slot van de gereserveerde parkeerplaats minder dan 50% van de beschouwde periode een elektrisch voertuig is aangesloten op de laadpaal, is sprake van beperkt gebruik.

2.3 Criteria locatiekeuze

Indien een aanvraag positief wordt beoordeeld, dient een locatie te worden bepaald voor de te plaatsen elektrische laadpaal. Deze locatiebepaling vindt plaats aan de hand van de volgende set criteria:

- Bestaande parkeerplaats

De elektrische laadpaal dient te worden geplaatst op een bestaande parkeerplaats. Er worden geen nieuwe parkeerplaatsen aangelegd ten behoeve van elektrische laadinfrastructuur.

- Loopafstand

De locatie van de te plaatsen elektrische laadpaal dient zich binnen acceptabele loopafstand van het woon- en/of werkadres van de beoogde gebruiker te bevinden. Als acceptabele loopafstand geldt 200 meter ingeval de aanvraag een bewoner betreft, en 300 meter indien dit niet het geval is.

- Uitbreidbaarheid

De locatie van de te plaatsen elektrische laadpaal dient uitbreidbaar te zijn, in die zin dat twee naast elkaar gelegen parkeervakken gereserveerd kunnen worden voor het opladen van elektrische voertuigen. Indien het woon- of werkadres van de beoogde gebruiker binnen acceptabele loopafstand van een bestaande laadpaal is gelegen, wordt bij voorkeur een tweede parkeerplaats bij de laadpaal gereserveerd ("clustering").

- Non-exclusiviteit

Een elektrische laadpaal dient op een locatie geplaatst te worden die het openbaar gebruik (dus ook door anderen dan de beoogde gebruiker) bevordert. Dit betekent dat een elektrische laadpaal nooit bij een solitaire parkeerplaats en bij voorkeur niet direct vóór de woning van de toekomstige gebruiker geplaatst kan worden. Bij voorkeur wordt een elektrische laadpaal op een parkeerterrein, op een parkeerterrein of bij haakse parkeervakken langs een zijgevel geplaatst.

- Overlast

Overlast van een elektrische laadpaal voor bewoners dient zoveel mogelijk te worden voorkomen.

- Vindbaarheid en zichtbaarheid

Een elektrische laadpaal dient te worden geplaatst op een goed bereikbare plek in de wijk, bij voorkeur langs of zichtbaar vanaf een wijkontsluitingsweg.

- Hinder voetgangers

De elektrische laadpaal dient niet binnen de grenzen van een parkeervak te worden geplaatst, maar, bij voorkeur, op een (verhoogd) trottoir. De plaatsing dient zodanig te zijn dat te allen tijde een minimale doorgangsbreedte van 1,20 meter resteert voor voetgangers (deze doorgangsbreedte dient zich niet tussen de elektrische laadpaal en de parkeervakken te bevinden). Bij een minimale doorgangsbreedte kleiner dan 1,20 meter, maar groter dan 0,90 meter, is overleg met de wegbeheerder noodzakelijk. Afhankelijk van de specifieke omstandigheden (bijvoorbeeld de mate van gebruik van het trottoir) is een minimale doorgangsbreedte mogelijk toe te staan.

- Parkeerdruk

Hoewel de plaatsing van een elektrische laadpaal en reservering van een parkeerplaats voor elektrische voertuigen niet per definitie leidt tot een verhoging van de parkeerdruk (immers: de bewoner die gebruik maakt van de elektrische laadpaal houdt in de huidige situatie ook al een parkeerplaats bezet), verdient

het de voorkeur om een elektrische laadpaal te plaatsen op een locatie waar de parkeerdruk binnen het parkeerbalansgebied op het drukste telmoment maximaal 85% is.

- Parkeerregulering

Parkeerregulering wordt in de regel ingevoerd teneinde het gebruik van de beschikbare parkeerplaatsen door de gewenste doelgroepen te optimaliseren. Dit kan door ofwel lang parkeren onmogelijk te maken (blauwe zone of andere parkeerduurbepering) ofwel een gebruiksheffing op te leggen (betaald parkeren). Gegeven de benodigde tijd om een elektrisch voertuig op te laden, gaat het plaatsen van een elektrische laadpaal in een gebied met een blauwe zone of anderszins parkeerduurbepering lijnrecht in tegen een dergelijke vorm van parkeerregulering. Indien mogelijk dient een elektrische laadpaal buiten deze gebieden te worden geplaatst.

Indien plaatsing van een laadpaal binnen bijvoorbeeld een blauwe zone onontkoombaar is (gegeven de omvang van de blauwe zone versus de loopafstand tot het woon- of werkadres), verdient het de voorkeur om de te reserveren parkeerplaats(en) bij de elektrische laadpaal uit te zonderen van het geldende parkeerregime (in dit voorbeeld zou de parkeerplaats dan niet voorzien worden van een blauwe streep en met het bord E4 langer parkeren toegestaan zijn).

Het plaatsen van een elektrische laadpaal binnen een gebied met betaald parkeren is op zich niet strijdig met deze vorm van parkeerregulering. Verwacht mag echter wel worden dat het gebruik van de betreffende laadpaal door (kortparkerende) betalende bezoekers beperkt zal zijn. Indien sprake is van een gebied waarin de combinatie van betaald parkeren en de uitgifte van parkeervergunningen) geldt, biedt plaatsing van een elektrische laadpaal mogelijkheden voor gebruik door vergunninghouders ().

- Groenvoorziening

De elektrische laadpaal wordt bij voorkeur niet gerealiseerd op een locatie waar dit ten koste gaat van het aanwezige groen. Plaatsing in een groenstrook is wel mogelijk, indien deze strook geen onderdeel uitmaakt van de hoofdgroenstructuur.

2.4 Uitvoerings- en beheeraspecten

Ten aanzien van de uitvoeringswijze van elektrische laadpalen en het beheer van de gerealiseerde laadpalen zijn enkele aspecten te benoemen, die bij de beoordeling van een aanvraag in ogenschouw genomen dienen te worden.

- Installatieverantwoordelijkheid

De gemeente is als eigenaar van de openbare ruimte primair verantwoordelijk voor de staat van alle voorzieningen in die openbare ruimte. Daartoe behoren elektrotechnische installaties als openbare verlichting, verkeersregelinstallaties en pompgemalen, maar ook elektrische laadpalen. De gemeente dient in dit kader de elektrotechnische veiligheid van installaties te waarborgen, zodat gebruikers er op een verantwoorde manier gebruik van kunnen maken (de "installatieverantwoordelijkheid"). Deze primaire verantwoordelijkheid geldt ook voor elektrotechnische voorzieningen die door derden in de openbare ruimte zijn geplaatst, ongeacht of overeen is gekomen dat betreffende derden de verantwoordelijkheid draagt voor het beheer, onderhoud en herstel bij calamiteiten van de voorzieningen.

Bij realisatie van een elektrische laadpaal dient de gemeente derhalve tenminste zeker te stellen dat de elektrische installatie inclusief aansluiting op het laagspanningsnetwerk (LS-netwerk) voldoet aan de daarvoor geldende wet en regelgeving. Verder dient de eigenaar (leverancier) van de laadpaal de gemeente te vrijwaren van aanspraken van derden op schadevergoeding én afdoende verzekerd tegen aansprakelijkheden en risico's.

- Particulier terrein versus openbare ruimte

Particulieren en bedrijven kunnen er voor kiezen om een laadvoorziening te realiseren die is aangesloten op het LS-net via de woning danwel het bedrijfsgebouw. Indien de laadvoorziening én de bijbehorende parkeerplaats voor het op te laden voertuig zich op particulier terrein bevinden, is het aan het netwerkbedrijf om hiervoor de eventueel benodigde toestemming te verstrekken. De gemeente speelt bij dergelijke ontwikkelingen geen rol, anders dan dat zij geen medewerking verleent aan een laadpaal in de openbare ruimte indien deze op particulier terrein gerealiseerd kan worden. Zodra de laadvoorziening en/of de parkeerplaats zich in de openbare ruimte bevinden, ligt dit anders en is toestemming van de gemeente noodzakelijk voor realisatie. De gemeente werkt hier alleen aan mee indien de laadpaal geplaatst wordt door een erkende partij waarmee de gemeente een contract heeft afgesloten en zowel de laadvoorziening als de parkeerplaats in de openbare ruimte komen.

3 Beoordelingsprocedure

3.1 Inleiding

In het voorgaande hoofdstuk is het inhoudelijke beoordelingskader uitgewerkt. Dit beoordelingskader dient te worden ingebed in een vaste beoordelingsprocedure. In dit hoofdstuk wordt deze procedure

beschreven. Uitgangspunt voor de procedure is tot nu toe door de gemeente gevolgde werkwijze. Deze werkwijze is verrijkt met ervaringen die binnen Zwijndrecht, maar ook in andere gemeenten, intussen zijn opgedaan met de afhandeling van aanvragen voor elektrische laadpalen. Allereerst volgt een opsomming van de bij de procedure betrokken actoren en hun respectievelijke rollen en verantwoordelijkheden. Daarna worden de te volgen procedurestappen toegelicht en de doorlooptijd van de gehele procedure uitgewerkt.

3.2 Actoren

Als voornaamste actoren binnen de procedure zijn te onderscheiden:

- Leverancier elektrische laadpalen (Allego)

Een aanvraag voor een elektrische laadpaal kan in Zwijndrecht uitsluitend worden ingediend door een leverancier van laadpalen, die hiervoor een overeenkomst met de gemeente dient aan te gaan. Op dit moment is alleen met Allego een overeenkomst gesloten. In deze overeenkomst zijn de wederzijdse rechten en plichten, maar ook de (installatie)verantwoordelijkheid ten aanzien van gerealiseerde laadpalen, vastgelegd.

Allego dient een aanvraag voor een elektrische laadpaal in, wanneer zij hiertoe een verzoek van een bewoner of bedrijf/instelling heeft ontvangen. Bij de aanvraag doet Allego een voorstel voor een locatie, waarvan is geverifieerd of deze geschikt is voor aansluiting op het LS-net. Ook heeft Allego onderzocht of de aanvrager niet beschikt over parkeergelegenheid op eigen terrein en of in de directe omgeving al een laadpaal aanwezig is.

Na afronding van het besluitvormingstraject verzorgt Allego de daadwerkelijke plaatsing en aansluiting van de laadpaal, alsmede het beheer en onderhoud.

- Gemeente

De gemeente verzorgt in de eerste plaats de beoordeling van een ingediende aanvraag voor een elektrische laadpaal. Vervolgens verzorgt zij (de voorbereiding van) het besluitvormingstraject inclusief inspraak en de afhandeling van eventuele bezwaren. De gemeente is de spin in de communicatie tussen alle betrokken actoren. Qua uitvoering zorgt de gemeente voor het plaatsen van het aankondigingsbord, de definitieve verkeersbebording en markering van de voor elektrische voertuigen gereserveerde parkeervakken.

- Politie afd. Verkeersadvisering

De afdeling Verkeersadvisering van de politie geeft adviezen ten aanzien van door de gemeente te nemen verkeersbesluiten, op grond van artikel 24 en 25 Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (BABW). Voor de reservering van een parkeerplaats voor (het opladen van) elektrische voertuigen is een verkeersbesluit noodzakelijk, en derhalve dus een advies van de afdeling Verkeersadvisering.

3.3 Procedurestappen

De procedure van aanvraag tot en met gerealiseerde laadpaal omvat de volgende stappen:

Stap 1. Indienen aanvraag

De leverancier van de laadpaal dient een aanvraag in bij de afdeling RO voor de realisatie van een laadpaal en/of het reserveren van één parkeerplaats. De leverancier maakt hiervoor gebruik van een standaardformulier waarop ten minste is vermeld:

- Volledige gegevens aanvrager (leverancier)
- Aanvraagdatum
- Adres beoogd gebruiker(s)
- Voorstel locatie laadpaal (inclusief luchtfoto en "rondkijkfoto")
- Verklaring dat de locatie aangesloten kan worden op het LS-net
- Verklaring dat de locatie acceptabel wordt geacht door de beoogd gebruiker

De datum van ontvangst van de aanvraag is de feitelijke start van de procedure.

Stap 2. Beoordeling aanvraag

De afdeling RO beoordeelt de aanvraag primair op de volgende aspecten (zie paragraaf 2.2):

- Beschikt de beoogd gebruiker over parkeergelegenheid op eigen terrein?
- Zijn er laadpalen binnen een acceptabele loopafstand van het adres van de beoogd gebruiker, die qua gebruik voldoende beschikbaar zijn?

Indien het antwoord op ten minste één van deze vragen "ja" luidt, wordt de aanvraag afgewezen. Indien beide antwoorden "nee" luiden, dan beoordeelt de afdeling RO de voorgestelde locatie op de volgende aspecten (zie paragraaf 2.3):

1. Is sprake van een bestaande parkeerplaats?
2. Is de loopafstand tot het adres van de beoogd gebruiker acceptabel?
3. Is de locatie uitbreidbaar?

4. Is sprake van non-exclusiviteit?
5. Is de laadpaal vindbaar en zichtbaar?
6. Staat de lokale parkeerdruk de plaatsing van een laadpaal toe?
7. Indien van toepassing: staat de lokale parkeerregulering onbeperkt parkeren toe?

Indien het antwoord op ten minste één van de eerste drie vragen “nee” luidt, zoekt de afdeling Realisatie naar één (of meerdere) alternatieve locaties, waarbij in ieder geval wordt voldaan aan de bovengenoemde aspecten 1 tot en met 3 en zo veel als mogelijk aan de aspecten 4 tot en met 7. De aanvraag wordt aangehouden, aan de leverancier wordt verzocht met de beoogd gebruiker overeenstemming te vinden over de alternatieve locatie(s) en die locatie op te nemen in een herziene aanvraag. Indien er geen akkoord met de beoogd gebruiker wordt bereikt over één van de alternatieve locaties, zal de aanvrager de aanvraag in te trekken.

Stap 3. Beoordeling fysieke inpasbaarheid

Indien de locatie voldoet aan alle beoordelingsaspecten, stuurt de afdeling RO het locatievoorstel via de afdeling Realisatie naar de Gemeentewerf, voor een nadere beoordeling op locatie van de fysieke inpasbaarheid. De Gemeentewerf kijkt daarbij naar de volgende aspecten:

- Wordt het overig verkeer (m.n. voetgangers) gehinderd door de laadpaal?
- Levert de laadpaal een aantasting van (belangrijk) groen in de nabijheid van de locatie op?
- Is op de locatie aanrijdbeveiliging voor de elektrische laadpaal noodzakelijk?

Indien het antwoord op de eerste twee vragen “nee” luidt, dan koppelt de Gemeentewerf terug aan de afdeling RO dat de aanvraag akkoord is. Indien aanrijdbeveiliging noodzakelijk is, dan wordt dit bij deze terugkoppeling aangegeven.

Indien dit niet het geval is, doet de Gemeentewerf aan RO een voorstel voor een alternatieve locatie of geeft zij aan welke aanpassingen nodig zijn voor een goede inpassing van de voorgestelde locatie.

Stap 4. Aankondiging verkeersbesluit / plaatsing aankondigingsbord

Wanneer de aanvraag akkoord is of de benodigde aanpassingen voor RO acceptabel zijn qua impact en kosten, koppelt RO dit terug aan de leverancier. Tegelijkertijd maakt Realisatie bekend (via de gemeentelijke website) dat een verkeersbesluit wordt voorbereid voor de reservering van één parkeerplaats en geeft Realisatie de Gemeentewerf opdracht om op de locatie een aankondigingsbord te plaatsen, waarop staat vermeld dat de gemeente van plan is om op de betreffende locatie een laadpaal te plaatsen.

Stap 5. Zienswijzen, advies Politie, afdeling Verkeersadvies

Vanaf de datum van bekendmaking dat een verkeersbesluit wordt voorbereid, kunnen belanghebbenden gedurende circa 2 weken een zienswijze indienen. Deze zienswijzen worden betrokken bij het uiteindelijke verkeersbesluit.

Parallel hieraan verzoekt de afdeling Realisatie aan de Politie, afdeling Verkeersadvies om een advies ten aanzien van het ontwerp verkeersbesluit. Ook dit advies wordt betrokken bij het uiteindelijke verkeersbesluit.

Stap 6. Verkeersbesluit

Nadat het advies van de politie is ontvangen, stelt de afdeling Realisatie het definitieve verkeersbesluit op en publiceert dit via de Staatscourant, de gemeentelijke website en het huis-aan-huisblad. Buiten het eerder genoemde aankondigingsbord vindt geen specifiek gerichte communicatie plaats richting omwonenden van de locatie voor de elektrische laadpaal.

Na publicatie geldt een termijn van 6 weken waarbinnen een belanghebbende bezwaar kan aantekenen tegen het verkeersbesluit. De afdeling Realisatie is verantwoordelijk voor de inhoudelijke afhandeling van bezwaarschriften (ook voor eventuele (hoger) beroepschriften).

Stap 7. Voorbereiding uitvoering

Nadat de bezwaartermijn is verstreken, informeert de afdeling RO de leverancier van de elektrische laadpaal én informeert de afdeling Realisatie de Gemeentewerf dat de aanvraag definitief is en de laadpaal geplaatst kan worden.

De leverancier doet een schouw op locatie en stelt een uitvoeringsplanning op, welke met de Gemeentewerf wordt gedeeld. De Gemeentewerf draagt zorg voor de tijdige levering van de benodigde bebording én (eventueel) markering van de gereserveerde parkeerplaats.

Stap 8. Uitvoering

De laadpaal wordt geplaatst door de leverancier en aangesloten op het LS-net door het netwerkbedrijf, de bebording en (eventueel) markering wordt aangebracht. Tenslotte informeert de leverancier de beoogd gebruiker(s) dat de laadpaal in bedrijf is.

3.4 Doorlooptijd aanvraag

De bovenstaande stappen kunnen in ongeveer 17 weken worden doorlopen, indien geen bezwaarschriften worden ingediend. In de figuur op de volgende bladzijde is deze doorlooptijd inzichtelijk gemaakt.

*Vastgesteld in de vergadering van 16 januari 2018
De secretaris, De burgemeester,*

Bijlage Figuur 1: Doorlooptijd van aanvraag tot realisatie elektrische laadpaal

