

Beleidsregels openbare laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen in de gemeente Bunnik 2019

1. Inleiding

De gemeente Bunnik heeft als doelstelling duurzaam vervoer te bevorderen. Een aspect daarbij is elektrisch rijden en het voorzien in een laadstructuur voor elektrische auto's.

Voor 18 mei 2018 werden openbare laadpalen geplaatst op basis van een individuele aanvraag van bewoners of werknemers. Deze aanpak had nadelen:

- bezoekers worden op deze manier niet bediend, omdat zij geen laadpaal kunnen aanvragen;
- in deze aanpak werd ervan uitgegaan dat er een elektrische auto is voordat de aanvraag werd gedaan. Potentiële E-rijders auto's worden niet gestimuleerd om elektrisch te gaan rijden.

Het "Basisdocument laadinfrastructuur" (d.d. 30 januari 2017, bureau Overmorgen) geeft inzicht in huidige en toekomstige markt van elektrisch vervoer en laadinfrastructuur. Het is mogelijk op basis van deze laadanalyse gericht plekken aan te wijzen om laadpalen te plaatsen zonder dat er vraag naar is.

Op 18 mei 2018 heeft het college van burgemeester en wethouders beleidsregels vastgesteld voor openbare laadplaatsen voor elektrische voertuigen. Die waren en zijn gericht op het realiseren van (minimaal) 34 openbare laadplaatsen voor 2020, gebaseerd op het bovengenoemde Basisdocument.

Na mei 2018 hebben zich verschillende situaties voorgedaan waaruit bleek dat die beleidsregels 2018 onvoldoende houvast bieden voor een vlotte afwikkeling. Dat leidt tot een aanpassing van de beleidsregels van mei 2018. Dat betreft met name de toevoeging van de hier onder paragraaf 6 en 7 vermelde zaken.

2. Algemene overwegingen

Het gebruik van elektrische auto's draagt bij aan een schonere lucht, minder CO2 uitstoot en minder geluidsoverlast. Het stimuleren van elektrische mobiliteit past in het gemeentelijk beleid over duurzaamheid. Om elektrische mobiliteit te bevorderen is het van belang te beschikken over een netwerk van elektrische laadpunten met een redelijke spreiding en dekking over de gemeente, en dan met name binnen de bebouwde kommen.

De gemeente realiseert dat netwerk van laadpunten niet zelfstandig. Daarvoor wordt gebruik gemaakt van de diensten van marktpartijen. De gemeente bepaalt wel de randvoorwaarden waaraan aanvragen (van marktpartijen, bedrijven of particulieren) voor laadpunten in de openbare ruimte worden getoetst. Om duidelijkheid te verschaffen over de voorwaarden en criteria die van toepassing zijn op het realiseren van laadpalen en/of andere laadinfrastructuur in de gemeente Bunnik gelden de volgende beleidsregels.

3. Definities;

- a. laadpalen, aansluitingen op het elektriciteitsnet en andere voorzieningen in de openbare ruimte op of aan de weg bestemd voor het opladen van elektrische voertuigen. Laadpalen hebben in principe twee oplaadpunten.
- b. oplaadpunt: één aansluiting voor het opladen van een elektrisch voertuig;

4. Toepassing van de "Ladder van Laden"

Wanneer er een aanvraag komt wordt deze behandeld volgens de "Ladder van Laden"

1. In eerste instantie wordt een e-rijder geacht op eigen terrein te laden. Dit is het meest wenselijk omdat dan de parkeerdruk in de openbare ruimte niet onnodig toeneemt. Ook is de aanname dat het laden op eigen terrein veelal goedkoper is dan bij een openbare laadpaal.
2. In tweede instantie heeft semi-openbaar laden prioriteit, zoals in de parkeergarage of parkeerterrein van een nabijgelegen bedrijf.
3. Pas wanneer deze opties niet mogelijk of onvoldoende toereikend zijn om de vraag naar laden voldoende te faciliteren dan wordt de mogelijkheid geboden om in het publieke domein te laden.

5. Een aanvraag voor een laadpaal kan toegekend worden als

1. de aanvrager (bedrijf of particulier) geen gelegenheid heeft op eigen terrein een elektrisch voertuig te laden;
2. niet binnen 250 m werkelijke loopafstand (via de kortste route) een openbaar of semi-openbaar toegankelijk laadpunt beschikbaar is.

6. Voorwaarden verbonden aan de locatie van een openbaar laadpunt

Een openbare laadpaal:

1. bevindt zich in het openbaar gebied, in beheer bij en eigendom van de gemeente Bunnik;
2. wordt niet in de rijbaan geplaatst;
3. kan geplaatst worden in een parkeerstrook (voorkeur) of een trottoir, maar die laatste alleen als er een vrije netto doorloop blijft van minimaal 1,00 m breed;
4. mag de vrije doorgang en bereikbaarheid van percelen niet beperken;
5. wordt in principe geplaatst op een locatie die in enige mate centraal ligt binnen een wijk;
6. wordt in principe niet vlak voor de woning van de aanvrager gelegd, om de indruk te vermijden dat het een particuliere plaats betreft;
7. wordt bij voorkeur niet aangelegd op plaatsen waar de parkeerdruk blijkt een parkeerdrukmeting hoog is (voor een parkeerdrukmeting: zie de Parkeernota gemeente Bunnik 2019).
8. wordt niet geplaatst in een blauwe zone.

Verder wordt bij de locatiekeuze de bereikbaarheid van de laadpaal vanaf gebieds- of wijkontsluitingswegen, de passeerbaarheid, verkeersveiligheid en de ligging ten opzichte van woningen zonder eigen oprit meegewogen.

7. Procedure verkeersbesluit

- Voor het realiseren van een elektrische laadplaats is een verkeersbesluit vereist (bord E1000 van bijlage I RVV). Daarvoor geldt de gebruikelijke Awb-procedure voor verkeersbesluiten.
- In gevallen waarbij de parkeerdruk hoog is (indicatief > 60% van de openbare parkeergelegenheid), worden voor de publicatie van het verkeersbesluit adressen binnen 50 m van het beoogde laadpunt geïnformeerd over het voorgenomen besluit.

8. Voorwaarden aan de laadpaal

1. De installatie moet voldoen aan ten tijde van de aanvraag geldende NEN-normen en andere landelijk veiligheidseisen die gesteld worden aan elektrische laadpunten voor motorvoertuigen. Deze zijn o.a. gericht op veiligheid van de aansluiting, aanrijbeveiliging, algemene uitwisselbaarheid van laadsystemen, verzekering en aansprakelijkheid van de aanbieder van de installatie.
2. Het college van burgemeester en wethouders kan eisen stellen aan de vormgeving en kleurstelling van de installatie.

Particuliere huisaansluitingen met een losliggend of provisorisch afgedekt snoer, of met een snoer in een kabelgoot over het trottoir, worden op grond van veiligheid en beheerbaarheid niet toegestaan.

Wettelijke grondslag:

artikel 2:10 APV gemeente Bunnik 2012 (hierna: APV).

Inwerkingtreding

Deze beleidsregels treden in werking op de eerste werkdag na bekendmaking.

Citeertitel

Deze beleidsregels kunnen worden aangehaald als: "Beleidsregels openbare laadinfrastructuur elektrische voertuigen Bunnik 2019".

Datum, 23 april 2019,

Burgemeester en wethouders van Bunnik

De secretaris, De burgemeester,

G. Veenhof R. van Bennekom