

Beleidsregels Laadvoorzieningen voor elektrische voertuigen in de openbare ruimte

Artikel 1 Aanleiding

De gemeente Best wil vervoer zonder emissies stimuleren, waaronder elektrisch vervoer (hierna EV). Hiermee wordt een bijdrage geleverd aan het behalen van (inter)nationale doelstellingen om emissieloos te rijden.

Om elektrisch vervoer te stimuleren zijn er beleidsregels opgesteld die duidelijkheid verschaffen over het plaatsen en gebruiken van een laadpaal, waarbij de veiligheid in de openbare ruimte geborgd wordt. Verder dienen deze beleidsregels om duidelijkheid te verschaffen over de criteria en voorwaarden voor de aanvraag procedure van een laadpaal.

Artikel 2 Wat is een elektrisch voertuig?

Elk voertuig dat met een accu kan worden opgeladen via het elektriciteitsnet noemen we een elektrisch voertuig. Hierin valt een onderscheid te maken tussen volledig elektrische voertuigen en plug-in hybride elektrische voertuigen, die zowel een elektromotor als een verbrandingsmotor hebben. Beide soorten hebben een laadvoorziening nodig en rekenen we tot een elektrisch voertuig.

Artikel 3 Laadvoorzieningen

Deze beleidsregels richten zich op de uitrol en realisatie van reguliere laadpalen (tot 50 kWh) in de openbare ruimte. Snelladers (vanaf 50 kWh) kunnen een aanvullende rol hebben in het aanbod van laadfaciliteiten. Hierover vindt u meer in paragraaf 9: snelladen.

Artikel 4 Laadpaal aanvragen

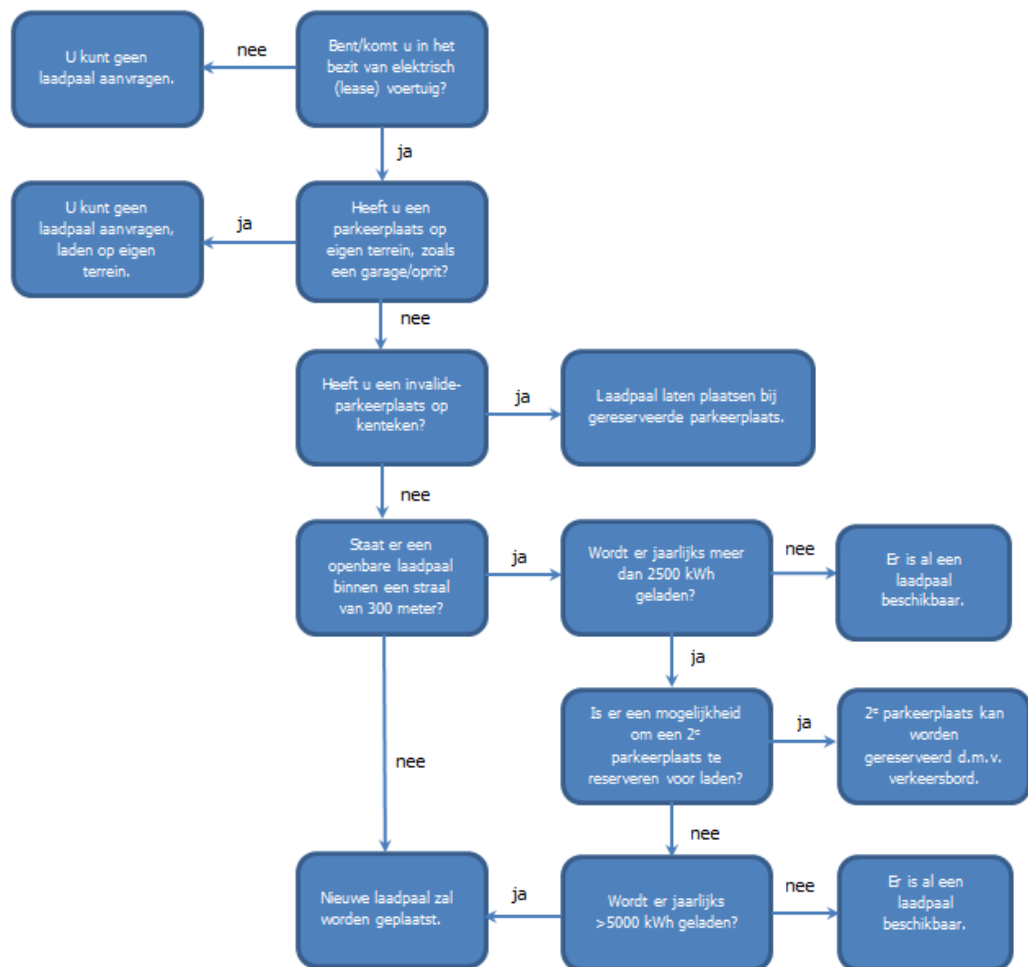
Ons uitgangspunt is dat iedereen die een elektrisch voertuig (volledig of hybride) bezit of least de mogelijkheid moet hebben om zijn/haar voertuig te kunnen opladen binnen een straal van 300 meter van woning of bedrijf. Zo kan iedereen die in de gemeente Best woont of werkt een laadpaal in de openbare ruimte aanvragen ten behoeve van het opladen van zijn/haar voertuig.

Voorwaarden

De aanvraag moet voldoen aan een aantal voorwaarden:

1. De aanvrager is/komt in het bezit van, of least, een elektrisch voertuig;
2. De aanvrager woont en/of werkt in gemeente Best;
3. De aanvrager heeft geen gelegenheid om privé of op bedrijfsterrein (zoals een oprit, garage e.d.) een laadpaal te plaatsen;
4. Er is geen andere laadvoorziening in de openbare ruimte binnen een straal van 300 meter.
 1. Is er wel een laadvoorziening binnen een straal van 300 meter en wordt hier meer dan 2500 kWh geladen op jaarbasis, dan wordt de tweede parkeerplaats bij de bestaande laadpaal in gebruik genomen voor het laden van elektrische voertuigen.
 2. Zijn de twee parkeerplaatsen beide in gebruik voor het laden van elektrische voertuigen en wordt hier meer dan 5000 kWh geladen op jaarbasis, dan kan er een extra laadpaal worden geplaatst.

In de beslisboom (figuur 1) op de volgende pagina staat schematisch weergegeven wanneer u wel of geen laadpaal in de openbare ruimte kan aanvragen.



Figuur 1 | Beslisboom voor het plaatsen van een laadpaal in de openbare ruimte.

Artikel 5 Locatie bepaling

De uiteindelijke locatie van een laadpaal hangt af van een aantal criteria. Daarnaast gaan we ook uit van een aantal voorkeuren wat betreft de plaatsing van een laadpaal. Beiden staan hieronder beschreven.

Criteria:

- **Afstand**
De locatie ligt binnen een straal van 300 meter van de aanvrager en er is geen andere laadpaal binnen deze afstand waar nog een tweede plek gereserveerd kan worden voor elektrisch laden of die minder levert dan 5000 kWh. Op de website <https://www.oplaadpunten.nl/> staan alle huidige oplaadpunten in Best aangegeven.
- **Eigendom**
De grond waarop de laadvoorziening komt te staan, is in eigendom van de gemeente Best.
- **Twee parkeerplaatsen**
De laadvoorziening wordt tussen twee aangrenzende parkeerplaatsen geplaatst zodat (in de toekomst) twee elektrische voertuigen tegelijk kunnen laden.
- **Doorgang**
De doorgang voor ander verkeer (fiets, voetganger, rolstoel etc.) blijft gewaarborgd. Bij plaatsing van de laadvoorziening op een trottoir blijft minimaal 120 cm over voor de doorgang van voetgangers, rolstoelen en kinderwagens.
- **Laadpaal wordt niet op de weg geplaatst**

Een laadpaal mag geen hinder zijn voor het huidige verkeer.

. *Groen*

Er wordt geen kwalitatief groen opgeofferd voor het plaatsen van de laadpaal of het aanleggen van parkeerplaatsen voor de laadpaal.

. *Plannen*

Het plaatsen van laadpalen moet passen binnen geplande reconstructies of andere infrastructurele ontwikkelingen.

Voorkeuren:

. *Straatmeubilair*

Een laadpaal dient geen belemmering te vormen ten aanzien van ander straatmeubilair.

. *Infrastructuur*

Een laadpaal wordt waar mogelijk binnen 25 meter van een elektriciteitskabel geplaatst, zodat deze makkelijk aangesloten kan worden op het elektriciteitsnet.

. *Verzamellocaties*

Laadpalen worden waar mogelijk geplaatst op zogenaamde 'verzamellocaties': locaties waar meerdere parkeervakken bij elkaar geconcentreerd zijn. Denk hierbij aan (kleine) parkeerterreinen.

. *Neutraliteit plek*

Laadpalen worden waar mogelijk op een neutrale plek geplaatst (zoals een blinde muur en bij groenvoorzieningen). Een uitzondering hierop wordt gemaakt als de aanvrager een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken heeft.

. *Zichtlocaties*

De betreffende parkeerplaats is gemakkelijk toegankelijk/buikbaar en waar mogelijk goed zichtbaar voor andere (potentiele) e-rijders, om hiermee elektrisch rijden verder te stimuleren.

. *Parkeerdruk*

De locatie van de laadpaal veroorzaakt zo min mogelijk extra parkeerdruk. Hoge parkeerdruk is geen reden om van de plaatsing van een laadpaal af te zien. Overigens betekent de komst van een laadpaal in veel gevallen een verschuiving van de parkeerdruk, doordat een elektrisch voertuig vaak in de plaats komt van een regulier voertuig. Echter in het geval dat de aanvraag vanuit een bedrijf komt en van invloed is op verhoging van de parkeerdruk in een (woon)wijk, dan kan dit wel worden meegewogen in het besluit.

Afstemming

Als de locatie is bepaald, door de (laadexploitant in overleg met de) gemeente, wordt het bewonersoverleg geïnformeerd over de locatie. Zij kunnen hier een reactie op geven voordat het ontwerpverkeersbesluit wordt gepubliceerd. De omwonenden worden vervolgens geïnformeerd over het ontwerpverkeersbesluit waarin het voornemen van de laadpaal staat.

Artikel 6 Verkeersbesluit

Met een verkeersbesluit reserveren we twee parkeerplaatsen voor het laden van elektrische voertuigen (uitgaande van een laadpaal met dubbel laadpunt). Hiervan wordt eerst één parkeervak per laadpaal in gebruik genomen voor het laden van elektrische voertuigen. Dit wordt kenbaar gemaakt met een verkeersbord voor elektrisch laden. Bij intensief gebruik van de laadpaal (>2.500 kWh op jaarbasis) kan ook het tweede parkeervak worden gebruikt voor het opladen van elektrische voertuigen door plaatsing van een verkeersbord.

Zienswijze indienen

Voordat het definitieve verkeersbesluit genomen wordt, ligt het ontwerpverkeersbesluit zes weken ter inzage. Dit geeft belanghebbenden de mogelijkheid om hun zienswijze in te dienen. Direct omwonenden en de aanvrager worden hierover per brief geïnformeerd. In het ontwerpverkeersbesluit staat meer informatie over hoe een zienswijze kan worden ingediend.

Vervallen van laadpunt

Bij het vervallen van een laadpunt, neemt de gemeente een nieuw verkeersbesluit waarin de reservering voor elektrische voertuigen wordt opgeheven. Dit kan bijvoorbeeld wanneer de laadvoorziening in

praktijk niet of niet structureel wordt gebruikt. Het is namelijk niet gewenst dat daardoor een of meerdere parkeerplaatsen (nagenoeg) onbenut blijven.

Verwijdering en/of verplaatsing

Gemeente of laadpaalexploitant kan het initiatief nemen voor het verwijderen of verplaatsen van een laadpaal.

Artikel 7 Procedure

Het realiseren van een laadvoorziening is een samenspel tussen de gemeente, netbeheerder en laadexploitant. De totale doorlooptijd bij alle partijen gezamenlijk is ongeveer 20 tot 30 weken. Hiervan duurt het minimaal 12 weken om het verkeersbesluit op te stellen (inclusief ontwerpbesluit en 6 weken inzagetermijn). Daarna kunnen de netbeheerder en laadexploitant tussen de 6 en 18 weken de laadpaal plaatsen, afhankelijk van of er wel of geen netuitbreiding nodig is. Als er bezwaar of zienswijzen worden ingediend komen daar nog 13 weken bij en duurt het aanvraagproces langer. Mocht er naar aanleiding van een zienswijze of bezwaar een andere locatie worden voorgesteld, dan start de procedure om te komen tot een verkeersbesluit van voren af aan en neemt de doorlooptijd toe.

Vanzelfsprekend doen wij ons uiterste best om zo snel mogelijk een oplaadpaal te realiseren.

Artikel 8 Algemeen

Blauwe zone vervalt

De beperkte parkeerduur in verband met de blauwe zone is niet van toepassing bij laadpalen. Bij deze parkeerplaatsen vervalt de blauwe streep. De bestuurder hoeft geen parkeerschijf te gebruiken.

Handhaving

Indien een niet elektrische auto op een parkeerplaats voor elektrische auto's staat, kunnen bevoegde ambtenaren van de gemeente (BOA's) of politie handhavend optreden. Dit geldt ook voor een elektrisch voertuig die niet door middel van de laadkabel verbonden is met de laadpaal. Het juiste gebruik is: als een elektrische voertuig met de kabel aangesloten is op het oplaadpunt en ook daadwerkelijk aan het laden is.

Private kabels en laadpunten in de openbare ruimte zijn niet toegestaan

Kabels, laadpunten en/of laadpalen die verbonden of aangesloten zijn op de eigen elektrische installatie van woningen, bedrijven of andere gebouwen (Verlengde Private Aansluitingen, of VPA's), zijn niet toegestaan in de openbare ruimte. Dit is een uitwerking van artikel 2:10, lid 2 van de APV van de gemeente Best. Dit artikel gaat over voorwerpen op of aan de weg.

Semi Private Aansluitingen op eigen terrein zijn toegestaan

Semi Private Aansluitingen op eigen terrein zijn wel toegestaan. Dit betekent dat u uw privé laadpunt open mag stellen voor andere gebruikers.

Ontwikkelingen

Er zijn volop ontwikkelen gaande rondom elektrisch vervoer en laadvoorzieningen. Daarom worden de beleidsregels indien nodig bijgesteld als ontwikkelingen daar om vragen.

Hardheidsclausule

In specifieke, bijzondere of onvoorziene gevallen kan het college besluiten af te wijken van deze beleidsregels.

Artikel 9 Snelladen

Bij een snellader wordt de accu van een elektrisch voertuig met een hoog vermogen (vanaf 50 kWh) opgeladen. Hierdoor is de gebruiks- en verblijfsduur van een EV bij een snellader korter (gemiddeld 30 tot 60 minuten) dan bij een reguliere laadpaal.

Functies

Omdat EV's en de laadvoorzieningen die daarbij horen nog volop in ontwikkeling zijn, willen we ervoor zorgen dat snelladers een aanvullende rol kunnen spelen op de behoefte voor normaal laden. Snelladers zijn bedoeld om in een korte tijd EV's op te kunnen laden. Per dag kunnen er daardoor meerdere auto's van de snellader gebruikmaken.

Burgemeester en wethouders

Namens deze,

Hans Ubachs Ceciel Noordman

burgemeester secretaris