

## Beleidsregel van het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Wijk bij Duurstede houdende regels omtrent laadpalen voor elektrisch rijden (Beleidsregels laadpalen voor elektrische voertuigen op openbaar terrein)

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Wijk bij Duurstede; overwegende:

- dat de gemeente de ambitie heeft in 2030 klimaatneutraal te zijn;
- dat elektrisch rijden in opkomst is en er behoefte is aan infrastructuur om elektrische voertuigen op te kunnen laden;
- dat de benodigde laadinfrastructuur in veel gevallen op openbaar terrein geplaatst wordt;
- dat het wenselijk is hiervoor kaders te stellen onder welke voorwaarden er wordt mee gewerkt aan oplaadpunten voor elektrisch rijden;

gelet op het bepaalde in artikel 160 van de Gemeentewet, het bepaalde in artikel 4:81 van de Algemene wet bestuursrecht, het bepaalde in artikel 2:10 van de Algemene Plaatselijke Verordening Wijk bij Duurstede en het bepaalde in art. 15 van de Wegenverkeerswet 1994;

besluiten:

vast te stellen:

### Beleidsregels laadpalen voor elektrische voertuigen op openbaar terrein

#### Artikel 1 Begripsomschrijving

**Aansluiting:** de verbinding tussen het elektriciteitsnet en de overige laadinfrastructuur;

**Aanvraag:** verzoek aan het college tot het beschikbaar stellen van een parkeerplaats op grond die in eigendom is van de gemeente ten bate van een laadpaal;

**Aanvrager:** de aanbieder van laadinfrastructuur;

**Elektrisch voertuig:** een motorvoertuig als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel c van de Wegenverkeerswet 1994 dat bij de RDW staat geregistreerd als auto en geheel of gedeeltelijk door een elektromotor wordt aangedreven waarvoor de elektrische energie geleverd wordt door een batterij en waarvan de batterij (mede) kan worden opgeladen door middel van een oplaadpunt;

**Gebruiker:** een eigenaar en/of bezitter van een elektrisch voertuig en woonachtig en/of werkzaam is in de gemeente Wijk bij Duurstede;

**Interoperabiliteit:** de mogelijkheid om met een laadpas van verschillende Service Providers gebruik te maken van een laadpaal van verschillende aanvragers;

**Kabelgoot:** een technische voorziening in het trottoir om er voor te zorgen dat een laadkabel van een privaat oplaadpunt op eigen terrein in het trottoir naar een nabijgelegen parkeerplaats ligt;

**Kabelmat:** een rubberen mat welke over de kabel op het trottoir gelegd kan worden om te voorkomen dat voetgangers achter de kabel blijven haken.

**Laadpas:** een pas, benodigd voor het gebruik van de laadpaal, gebaseerd op de landelijke afspraken op het gebied van interoperabiliteit;

**Laadinfrastructuur:** het geheel van laadpalen, aansluitingen en andere voorzieningen in de openbare ruimte voor het laden van elektrische voertuigen;

**Laadpaal:** openbare voorziening, waar een elektrisch voertuig kan worden opgeladen met één of meer oplaadpunten;

**Oplaadpunt:** een voorziening waarmee de gebruiker zijn voertuig van elektriciteit kan voorzien;

**Privaat oplaadpunt:** een oplaadpunt dat is aangesloten op een private meterkast en is geplaatst op het eigen terrein.

**Service Provider:** aanbieder van laaddiensten aan Gebruiker(s), zoals de uitgifte van laadpassen en bijbehorende laadabbonnementen;

**Verlengd privaat oplaadpunt:** een oplaadpunt dat is aangesloten op een private meterkast en is geplaatst op openbaar terrein.

#### Artikel 2 Aanvraag locatie laadpaal/-infrastructuur

1. De gemeente draagt zorg voor een meldpunt waar gebruikers hun behoefte voor elektrisch laden kunnen melden en stelt deze meldingen geanonimiseerd ter beschikking aan de aanvrager;
2. Een aanvraag voor het beschikbaar stellen van een locatie voor laadinfrastructuur op of aan de openbare weg en het verzoek tot het nemen van een verkeersbesluit waarbij twee of meerdere parkeerplaatsen worden aangewezen voor het laden van elektrische voertuigen kan alleen worden

- ingediend door een aanvrager op basis van door de gemeente bij aanvrager aangeleverde meldingen .
3. Een aanvraag voor het beschikbaar stellen van parkeerplaatsen op grond die in eigendom is van de gemeente ten bate van een laadpaal bevat:
    - a. een foto en situatietekening van de betreffende locatie, waarop de exacte plek van de gewenste laadpaal en/of infrastructuur en de aan te wijzen parkeerplaats(en) zijn aangegeven met de maatvoering in millimeters;
    - b. onderbouwing van de noodzaak van de laadpaal op deze locatie, o.a. op basis van behoeftemeldingen door gebruikers;
  4. Een aanvrager mag enkel laadinfrastructuur realiseren nadat een samenwerkingsovereenkomst is gesloten tussen de gemeente en de betreffende partij, waarin afspraken zijn vastgelegd over onder andere aansprakelijkheid, het vestigen van een recht van opstal, aansluit capaciteit, looptijd van de exploitatie en verantwoordelijkheden van beide partijen.
  5. Met de aanleg van het oplaadpunt wordt niet eerder begonnen dan wanneer het verkeersbesluit onherroepelijk is en een graafvergunning is verleend op grond van de Algemene verordening ondergrondse infrastructuur (AVOI) Wijk bij Duurstede.

### **Artikel 3 Behoeftebepaling laadpaal/-infrastructuur**

Het college verleent geen medewerking aan het realiseren van de gevraagde laadinfrastructuur, wanneer gebruikers mogelijkheden hebben om hun elektrische voertuigen op eigen terrein te parkeren en op te laden. Hieronder valt ook:

1. de situatie dat men woonachtig is in gebouwen die gerealiseerd zijn inclusief een parkeergelegenheid in het gebouw; of
2. in de nabije omgeving van dat gebouw parkeerruimte kan worden gehuurd, geleased of gekocht of anderszins ter beschikking staan van de gebruiker.

### **Artikel 4 Locatie laadinfrastructuur**

Het college bepaalt na overleg met de aanvrager de locatie van de laadinfrastructuur en de aan te wijzen parkeerplaatsen. Het college toetst hierbij aan de volgende criteria:

- a. de behoefte laadinfrastructuur moet blijken uit de behoefte van gebruikers binnen een straal van hemelsbreed 300 meter van de aangevraagde locatie;
- b. er wordt geen laadpaal geplaatst binnen een straal van 300 meter rond bestaande laadinfrastructuur, tenzij aantoonbaar is gemaakt dat dit vanwege de grote behoefte bij gebruikers noodzakelijk is;
- c. een laadpaal wordt alleen geplaatst op ondergrond in eigendom van de gemeente, danwel gronden waarop de gemeente een recht van erfpacht heeft en welke in openbaar gebruik zijn, met toestemming van de grondeigenaar;
- d. de locatie van de laadinfrastructuur moet voldoende vindbaar en zichtbaar zijn;
- e. de locatie moet het gebruik door meerdere gebruikers mogelijk maken;
- f. de laadinfrastructuur moet beschikken over twee of meer aansluitpunten, waardoor meerdere parkeerplaatsen worden bediend;
- g. de locatie betreft in eerste instantie bestaande parkeerplaatsen;
- h. de laadpaal dient te worden aangesloten op het elektriciteitsnetwerk;
- i. de doorgang voor ander verkeer (auto, fiets, voetganger, rolstoel etc.) dient gewaarborgd te blijven conform het gestelde in art. 2:10 APV;
- j. de laadinfrastructuur moet ingepast worden in de bestaande openbare ruimte;
- k. de laadinfrastructuur dient zo te zijn vormgegeven dat dit niet kan leiden tot ongeval en of letsel.

### **Artikel 5 Capaciteit van de aansluiting**

De capaciteit van de laadpaal is afhankelijk van de omgeving waarin deze geplaatst wordt. De exploitant dient de aansluitcapaciteit af te stemmen op de te verwachten toekomstige laadbehoefte. Richtlijn voor gebieden met enkel de functie wonen is een minimale aansluitwaarde van 3 maal 35A. Richtlijn voor gebieden met gecombineerde functies (wonen, werken, winkelen) is een minimale aansluitwaarde van 3 maal 63A.

### **Artikel 6 Plaatsing en beheer laadpaal/-infrastructuur**

De aanvrager draagt voor eigen rekening en risico zorg voor:

- a. het in behandeling nemen van verzoeken wanneer het aannemelijk is dat de gebruiker niet voldoende "eigen grond" ter beschikking heeft;
- b. de realisatie en installatie van laadinfrastructuur;
- c. het laten vestigen van een recht van opstal voor de laadinfrastructuur, alsmede bij verwijdering van de paal het beëindigen hiervan;

- d. het beheer en onderhoud en het verhelpen van storingen;
- e. het 24 uur per dag en 7 dagen per week bereikbaar zijn voor gebruikers, hulpdiensten en gemeente in geval van storingen of calamiteiten. De contactgegevens van de storingsdienst en helpdesk zijn vermeld op de laadinfrastructuur;
- f. het 24 uur per dag en 7 dagen per week openbaar toegankelijk zijn van de laadinfrastructuur, in die zin dat deze voor iedereen te gebruiken is voor het laden van zijn elektrische voertuig;
- g. het voldoen van de laadinfrastructuur aan de nationale en internationale afspraken op het gebied van Interoperabiliteit. Deze regels betreffen - onder andere - de uitwisselbaarheid van laadpassen, het gebruik van de standaardstekker en de onderlinge kostenverrekening van geleverde diensten tussen Service Providers en aanvragers;
- h. het verzorgen van mogelijk actuele informatie richting gebruikers over de aanwezigheid en beschikbaarheid van een oplaadpunt;
- i. de exploitatie en dienstverlening met betrekking tot de laadinfrastructuur;
- j. het verwijderen van laadinfrastructuur die niet meer in gebruik is, waarvan de toestemming is ingetrokken, en daarbij voor zover mogelijk in redelijkheid de ondergrond in oorspronkelijke staat terugbrengen;
- k. het voorzien van oplaadpunten met groene elektriciteit waarvan de certificaten van Nederlandse oorsprong zijn;
- l. het laten voldoen van de laadinfrastructuur aan de nationale en internationale standaarden en voorschriften, onder andere op het gebied van veiligheid;
- m. het opstellen van rapportages, waarbij gemeente en aanvrager in onderling overleg bepalen wat de gewenste frequentie is en welke informatie deze rapportages zullen bevatten;
- n. het binnen 4 uur oplossen van problemen met het loskoppelen van voertuigen en veiligheidsproblemen. Overige problemen of vragen worden uiterlijk de volgende werkdag opgelost of beantwoord.

#### **Artikel 7 Inrichting en beheer parkeerplaatsen**

1. Indien het college positief beslist op de aanvraag, neemt het een verkeersbesluit om twee of meer parkeerplaatsen bij een oplaadpunt te reserveren voor elektrische voertuigen;
2. Er worden alleen meer parkeerplaatsen gereserveerd indien is aangetoond dat hier behoefte aan is, aan de hand van het aantal uren dat de laadpaal en/of andere laadinfrastructuur effectief in gebruik is geweest en/of aan de hand van nieuwe aantoonbare verzoeken van potentiële gebruikers;
3. De gereserveerde parkeerplaats(en) zijn niet kenteken gebonden;
4. Indien toestemming wordt verleend en het verkeersbesluit onherroepelijk is, voorziet de gemeente de bijbehorende parkeerplaatsen van een verkeersbord, E4 of E8 met onderbord 'alléén laden elektrische auto's';
5. Indien de parkeerdruk daarom vraagt en de ruimte het toelaat kunnen er voor het laadpunt extra parkeerplaatsen worden aangelegd;
6. De voorbereidings – en aanlegkosten zijn voor rekening van de gemeente;
7. De gemeente stelt de oplaadlocaties om niet ter beschikking aan de aanvrager.

#### **Artikel 8 Verlengd privaat oplaadpunt**

1. Er wordt geen medewerking verleend aan een verlengd privaat oplaadpunt of een niet openbaar te gebruiken oplaadpunt in de openbare ruimte.
2. Aan een privaat laadpunt op eigen terrein zonder parkeren op eigen terrein kan onder de volgende voorwaarden medewerking verleend worden:
  - a. wanneer er parkeerplaatsen voor de woning zijn gelegen en;
  - b. wanneer er een kabelgoot of een kabelmat haaks op de trottoirband van het laadpunt op eigen terrein naar een parkeerplaatsen gelegd kan worden;
  - c. de aanvrager de kosten van de mat of het aanbrengen deze kabelgoot draagt.
3. Indien er gekozen wordt voor een kabelmat worden de volgende eisen gesteld aan de kabelmat:
  - a. De kabelmat moet zijn gemaakt van rubber met een antislipprofiel;
  - b. De lengte tussen het elektrische voertuig en het perceel waarvandaan geladen wordt bedraagt maximaal 10 meter;
  - c. In het openbaar gebied moet de gehele kabel op de grond zijn afgedekt met een kabelmat;
  - d. De kabel moet in goede staat zijn;
  - e. De kabelmat mag niet voor hinder of gevaar zorgen;
  - f. Het is niet toegestaan om een kabelmat over een openbare weg (rijbaan/fietspad) te leggen;
  - g. De kabelmat mag een maximale hoogte hebben van 5mm;
  - h. De kabelmat moet voorzien zijn van een aflooprand;
  - i. De kabelmat moet voorzien zijn van geelzwarte striping;

### **Artikel 9 Handhaving**

1. Het college ziet toe op het juiste gebruik van de aangewezen parkeerplaats(en) en kan indien nodig handhavend optreden. Het juiste gebruik is: als een elektrische voertuig met de kabel aangesloten is op het oplaadpunt met het doel om te laden.
2. Het college spant zich in om binnen haar competentie zorg te dragen voor het parkeerbeheer en toezicht op de oplaadlocaties conform de standaard gemeentelijke werkwijze, bestaande uit onder meer handhavend optreden in het geval een niet elektrisch dan wel een niet aangesloten elektrisch voertuig zich bevindt op een voor elektrisch laden gereserveerde parkeerplaats.

### **Artikel 10 Intrekken / wijzigen van toestemming en verkeersbesluit**

Het college kan de toestemming intrekken indien:

1. de aanvrager zich niet houdt aan de voorwaarden die verbonden zijn aan de toestemming voor de laadinfrastructuur;
2. de laadinfrastructuur onvoldoende gebruikt wordt.

Het college kan in dat geval ook het verkeersbesluit, waarbij de parkeerplaatsen voor het laden van elektrische voertuigen zijn aangewezen, intrekken. Kosten voor het verwijderen van de laadinfrastructuur en het beëindigen van het recht van opstal kunnen aan aanvrager worden doorberekend.

Indien er een wegreconstructie plaatsvindt als gevolg waarvan de aangewezen parkeerplaatsen zullen verdwijnen zal het college samen met de aanvrager bezien of er een alternatieve locatie voor de laadinfrastructuur met bijbehorende parkeerplaats(en) in de directe nabijheid mogelijk is. Kosten hiervoor alsmede de reeds gemaakte kosten door de aanvrager in verband met de realisatie ervan zijn voor rekening van de gemeente, wanneer de wegreconstructie plaatsvindt binnen 5 jaar na het nemen van het verkeersbesluit voor de betreffende laadinfrastructuur. De aanvrager is gerechtigd om de werkelijke kosten voor het verwijderen of verplaatsen van een door de aanvrager aangelegde laadinfrastructuur tot een maximum van € 3.000,00 per te verwijderen, respectievelijk € 2.000,00 per te verplaatsen laadinfrastructuur bij de gemeente in rekening te brengen. Indien de werkelijke kosten meer dan 10% hoger zijn dan de bovengenoemde vergoedingen per laadinfrastructuur voor de verplaatsing of verwijdering, dan treden aanvrager en gemeente met elkaar in overleg over de in redelijkheid te vergoeden meerkosten. Kosten zijn voor rekening van de aanvrager wanneer de wegreconstructie later dan 5 jaar na het nemen van het verkeersbesluit plaatsvindt.

### **Artikel 11 Bijzondere omstandigheden**

Het college beseft dat de ontwikkelingen op het gebied van elektrisch rijden en laadinfrastructuur nieuw en nog volop in ontwikkeling zijn. Met deze beleidsregels wil het college duidelijkheid verschaffen over de voorwaarden, criteria en condities die van toepassing zijn op het realiseren van laadpalen en/of andere laadinfrastructuur in de gemeente.

### **Artikel 12 Inwerkingtreding**

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

### **Artikel 13 Citeertitel**

Dit besluit kan worden aangehaald als: **Beleidsregels laadpalen voor elektrische voertuigen op openbaar terrein.**

*Aldus vastgesteld in zijn vergadering van 26 mei 2020*

*Het college voornoemd,*

*de secretaris,*

*de burgemeester*

*Kenmerk gemeente WbD: 2020-233*

-----