

Beleidsregel van het college van burgemeester en wethouders van de gemeente IJsselstein houdende regels omtrent de laadinfrastructuur van elektrische voertuigen (Beleidsregel oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen gemeente IJsselstein 2020)

Burgemeester en wethouders van IJsselstein,

overwegende dat het wenselijk is om regels te stellen voor het plaatsen van infrastructuur voor het laden van elektrische voertuigen in de openbare ruimte;

gelet op het bepaalde in artikel 2 van de Wegenverkeerswet 1994;

besluiten tot vaststelling van deze

Beleidsregel laadinfrastructuur elektrische voertuigen gemeente IJsselstein 2020.

Aanleiding voor deze beleidsregel

De gemeente wil vervoer zonder emissies stimuleren, waaronder elektrisch vervoer. Hiermee wordt een bijdrage geleverd aan het behalen van (inter)nationale doelstellingen om emissieloos te rijden. Voor het gebruik van elektrische voertuigen is het beschikbaar hebben van een oplaadmogelijkheid essentieel.

Voor zover deze laadmogelijkheid in de openbare ruimte moet worden gerealiseerd, is er behoefte aan duidelijke richtlijnen daarvoor. Daarin voorziet deze beleidsregel. Deze richtlijnen geven duidelijkheid over het plaatsen en gebruiken van een laadpaal, waarbij de veiligheid in de openbare ruimte voorop staat. Verder bevatten deze richtlijnen criteria en voorwaarden voor de aanvraagprocedure van een laadpaal.

Artikel 1 Begripsbepalingen

In deze beleidsregel wordt verstaan onder:

- a. elektrische voertuigen: alle voertuigen die op de openbare weg mogen rijden, geheel of gedeeltelijk op elektriciteit kunnen rijden en voorzien zijn van een stekker om op te laden.
- b. oplaadinfrastructuur: het geheel van oplaadpalen, aansluitingen op het elektriciteitsnet en andere voorzieningen in de openbare ruimte op of aan de weg bestemd voor het opladen van elektrische voertuigen.
- c. oplaadpaal: een oplaadobject in de vorm van een paal met tenminste één aansluiting en de mogelijkheid voor twee of meer aansluitingen voor het gelijktijdig opladen van elektrische voertuigen.
- d. aanvrager: de toekomstige gebruiker van een oplaadpaal.
- e. beheerder: een partij die op grond van een aanbesteding een overeenkomst met MRA-E heeft gesloten inzake plaatsing, beheer en/of exploitatie van oplaadobjecten.
- f. MRA-E: het samenwerkingsverband van verschillende publieke partijen met als doel het stimuleren van elektrisch vervoer door middel van elektrische voertuigen in de deelnemende gemeenten.
- g. gebruiker:
 1. een organisatie die gevestigd is in de gemeente IJsselstein en eigenaar en/of bezitter is van een of meerdere elektrische voertuigen of een of meerdere werknemers in dienst heeft die beschikken over een elektrisch bedrijfsvoertuig.
 2. een particulier die een elektrisch voertuig bezit of leaset en woont in de gemeente IJsselstein.
- h. college: het college van burgemeester en wethouders van de gemeente IJsselstein.

Artikel 2 Laadpaal verzoek

Ons uitgangspunt is dat iedereen die een elektrisch voertuig (volledig of hybride) bezit of leaset, 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 woont of werkt een verzoek indienen om het openbare laadnetwerk in de buurt van het woon- of werkadres uit te breiden. Dit verzoek wordt gedaan in het digitaal portaal van MRA-E.

De gemeente behandelt het verzoek of kan MRA-E vragen het verzoek namens de gemeente in behandeling te nemen. Als een nieuwe locatie wordt aangewezen stelt de gemeente het verkeersbesluit op dat nodig is om de aangrenzende parkeervakken te reserveren voor het laden van elektrische voertuigen. De gemeente maakt en publiceert de verkeersbesluiten. De netbeheerder (het nutsbedrijf) dient vervolgens op aanwijzing van de beheerder de formele aanvraag voor de APV-ontheffing/vergunning in. De gereserveerde parkeervakken worden geen privéparkeerplaats voor de gebruiker die een verzoek heeft ingediend. Op grond van de Wegenverkeerswetgeving kunnen voor bewoners of bedrijven geen eigen parkeerplaatsen worden aangewezen op de openbare weg. De enige uitzondering hierop is de individuele gehandicaptenparkeerplaats, die door middel van een verkeersbesluit kan worden aangewezen (Bord E6 met als onderbord het kenteken van de betreffende auto). Bij een individuele gehandicaptenparkeerplaats kan ook een oplaadpaal worden geplaatst, wanneer het betreffende voertuig elektrisch is. Er is in dat geval al een verkeersbesluit genomen voor het gebruik van de parkeerplaats, dus dat hoeft niet meer opnieuw te worden aangevraagd.

Voorwaarden

We stellen een aantal voorwaarden voor een ontvankelijk verzoek via het digitale portaal van MRA E:

1. De aanvrager is/komt in het bezit van, of leaset, een elektrisch voertuig of de berijder leaset via de werkgever de auto;
2. Een aanvraag wordt niet in behandeling genomen als de aanvrager de beschikking heeft of kan hebben over een parkeervoorziening op eigen terrein, zoals een garage, oprit of terrein. Hiervan kan alleen afgeweken worden indien de aanvrager kan aantonen dat het technisch onmogelijk is om op eigen terrein een laadvoorziening aan te brengen
3. Er is geen andere laadvoorziening in de openbare ruimte binnen een straal van 300 meter.
 - a. Is er wel een laadvoorziening binnen een straal van 300 meter en wordt hier meer dan 2500 kWh geladen op jaarbasis, dan kan de tweede parkeerplaats bij de bestaande laadpaal in gebruik genomen voor het laden van elektrische voertuigen.
 - b. 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.

Artikel 3 Locatiebepaling

Wanneer de aanvraag voldoet aan de voorwaarden, bepaalt de gemeente de locatie in overleg met MRA-E. De locatie van een openbare laadpaal hangt af van bepaalde 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 openbare laadpaal binnen deze afstand waar nog een tweede plek gereserveerd kan worden voor elektrisch laden of een plek die minder levert dan 5000 kWh.
- Eigendom
De grond waarop de laadvoorziening komt te staan, is in eigendom van de gemeente.
- 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.
- Laadpaal wordt niet op de weg geplaatst
Een laadpaal mag geen hinder opleveren voor het verkeer.
- Groen
Er wordt geen kwalitatief groen (waaronder bomen) opgeofferd voor het plaatsen van de laadpaal of het aanleggen van parkeerplaatsen voor de laadpaal.
- Plannen
Het plaatsen van laadpalen mag niet nadelig zijn voor geplande reconstructies of andere infrastructuurontwikkelingen.

Voorkeuren:

- Straatmeubilair
Een laadpaal mag geen belemmering te vormen ten aanzien van ander straatmeubilair en vice versa.
- Infrastructuur
Een laadpaal wordt waar mogelijk binnen 25 meter van een laagspanningskabel 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. Landpalen worden niet voor een raam of een deur van een woning geplaatst. Er moet een vrije en veilige werkruimte zijn voor onderhoud van een laadpaal.
- **Zichtlocaties**
De betreffende parkeerplaats is gemakkelijk toegankelijk/buikbaar en waar mogelijk goed zichtbaar voor andere (potentiële) 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 gemeente, worden de omwonenden geïnformeerd over de beoogde locatie. Zij kunnen hier een reactie op geven voordat het verkeersbesluit wordt gepubliceerd. De omwonenden worden vervolgens geïnformeerd over het verkeersbesluit waarin het voornemen van de laadpaal staat. Daar staat dan bezwaar tegen open.

Artikel 4 Besluitvorming

De ontheffing/vergunning voor het plaatsen van een oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur wordt van kracht en kan dus pas worden gebruikt, nadat het verkeersbesluit tot aanwijzing van de benodigde parkeerplaats(en) onherroepelijk is geworden.

Verwijdering en/of verplaatsing

De gemeente of de beheerder kan het initiatief nemen voor het verwijderen of verplaatsen van een laadpaal. 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.

Ook indien de beheerder van de oplaadinfrastructuur zich niet houdt aan de voorschriften verbonden aan de APV-vergunning/ontheffing, kan het college dat besluit intrekken. Het college kan in dat geval ook het verkeersbesluit, waarbij de parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische voertuigen zijn aangewezen, intrekken. In deze gevallen heeft de beheerder het recht en de plicht de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur binnen een door het college aan te geven termijn te verwijderen. De hiermee samenhangende kosten zijn voor de rekening van de beheerder.

Het college kan de ontheffing ook wijzigen of intrekken, indien er een wegreconstructie plaatsvindt als gevolg waarvan de aangewezen parkeerplaatsen zullen verdwijnen. In dat geval zal de gemeente samen met de beheerder bezien of een alternatieve locatie in de directe nabijheid mogelijk is. Kosten zijn dan voor rekening van een initiatiefnemer.

Artikel 5 Algemeen

Blauwe zone

Wanneer parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische voertuigen liggen in gebieden voor betaald parkeren, vergunninghouders, een blauwe zone of een andere parkeerrestrictie, dan moeten de bestuurders van deze voertuigen zich aan de betreffende regels houden. Parkeerplaatsen in een blauwe zone kunnen eventueel ‘buiten de blauwe zone’ worden geplaatst, zodat elektrische voertuigen ook gedurende langere tijd kunnen worden opgeladen. Hiervoor moet het betreffende verkeersbesluit worden aangepast en de blauwe streep bij deze parkeerplaatsen worden verwijderd.

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. Dit artikel gaat over voorwerpen op of aan de weg.

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 elektrisch voertuig met de kabel aangesloten is op het oplaadpunt en ook daadwerkelijk aan het laden is. Tussen 22:00 en 9:00 uur hoeft het voertuig niet aan het laden te zijn en ook mag het voertuig altijd tot twee uur na het beëindigen van het laden ter plaatse geparkeerd blijven.

Semi Private Aansluitingen op eigen terrein zijn toegestaan

Semi Private Aansluitingen op eigen terrein zijn toegestaan. Dit betekent dat een privé- laadpunt open mag worden gesteld voor andere gebruikers.

Artikel 6 Inwerkingtreding en intrekking vorige beleidsregel

Deze beleidsregels treden in werking de dag na bekendmaking daarvan. Met ingang van die datum vervalt de Beleidsregel Oplaadpunten voor elektrische auto's in de openbare ruimte van gemeente IJsselstein zoals vastgesteld op 20 mei 2014.

Artikel 7 Citeertitel

Deze beleidsregel wordt aangehaald als Beleidsregel oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen gemeente IJsselstein 2020.

Vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders gemeente IJsselstein op 29 september 2020

De secretaris

E.D. Luchtenburg

De burgemeester

mr. P.J.M. van Domburg