

Beleidsregel oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen 2020 gemeente Stichtse Vecht

Het doel van de beleidsregel is om:

- Het elektrisch rijden in de komende jaren te stimuleren en te faciliteren als meest kansrijk duurzaam alternatief voor rijden op fossiele brandstoffen;
- Inwoners, bedrijven en andere organisaties, netwerkbeheerders en aanbieders van oplaadinfrastructuur duidelijkheid te geven over de criteria en voorwaarden waaronder het college medewerking verleent aan het plaatsen van openbare laadinfrastructuur in de openbare ruimte en het aanwijzen van parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische voertuigen;
- Inwoners, bedrijven en andere organisaties, netwerkbeheerders en aanbieders van oplaadinfrastructuur te informeren over de te volgen procedure;
- Aanvragen voor het plaatsen van oplaadinfrastructuur en het aanwijzen van parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische voertuigen op een zelfde en gelijkwaardige manier te kunnen beoordelen en af te handelen.

Bij de bovengenoemde criteria is het uitgangspunt gehanteerd dat elektrisch rijden wordt gefaciliteerd en dat elektrische rijders eerder een ander voertuig gebruikten en parkeerden in de wijk of omgeving en dat er geen sprake zal zijn van toename van parkeerdruk door het gebruiken van een elektrisch voertuig;

Hoofdstuk 1 Algemeen

Artikel 1 begripsomschrijving

Aanbieder: een aanbieder van oplaadpalen en/of andere infrastructuur die een aanvraag namens de aanvrager indient.

Aanvrager:

1. een particulier die eigenaar en/of bezitter is van een elektrisch voertuig en woonachtig en/of werkzaam is in de gemeente Stichtse Vecht;
2. een bedrijf en/of een rechtspersoon anders dan een bedrijf dat/die gevestigd is in de gemeente Stichtse Vecht en eigenaar en/of bezitter is van één of meer elektrische voertuigen of een of meer werknemers in dienst heeft die beschikt/beschikken over een elektrisch voertuig.

Bedrijf: een bedrijf dat bij de Kamer van Koophandel geregistreerd en een vestiging heeft op een adres in de gemeente Stichtse Vecht.

Beheerder: degene die de oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur plaatst, beheert en onderhoudt, tevens de aanbieder.

College: het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Stichtse Vecht.

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, uitgezonderd fietsen en snor/bromfietsen.

Inwoner: degene die daadwerkelijk woonachtig is in de gemeente Stichtse Vecht, blijkens inschrijving in de gemeentelijke basisadministratie persoonsgegevens.

Openbare ruimte: de voor iedereen toegankelijke ruimte.

Oplaadpaal: een oplaadobject in de vorm van een paal met ten minste één aansluiting voor het opladen van elektrische voertuigen.

Openbare oplaadpaal: een oplaadpaal in de openbare ruimte die door iedereen met een elektrisch voertuig te gebruiken is en direct is aangesloten op het stroomnetwerk dat door de netwerkbeheerder wordt beheerd.

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.

Opladen: het gedurende een aaneengesloten periode opladen van een elektrisch voertuig bij een openbare oplaadpaal.

Plaatsingsleidraad: het toetsingskader dat wordt gehanteerd bij de keuze van de locatie van de openbare oplaadpaal.

Plankaart: De door het college vastgestelde kaart van de gemeente Stichtse Vecht met (potentiële) locaties voor openbare oplaadpalen/-infrastructuur. De locaties voldoen aan criteria die zijn opgesteld in de plaatsingsleidraad.

Private aansluiting: een aansluiting van een openbare oplaadpaal aan de zijde van een kentekengebonden parkeerplaats.

Private oplaadpaal: een laadpaal die is aangesloten op een private meterkast en is geplaatst op het eigen terrein.

Verkeersbesluit: het besluit op grond van artikel 15, eerste lid van de Wegenverkeerswet om het bord en onderbord te plaatsen dat nodig is om de parkeerplaats aan te wijzen als parkeerplaats voor elektrisch opladen.

Verlengde private oplaadpaal: een laadpaal die is aangesloten op een private meterkast en is geplaatst in de openbare ruimte.

Artikel 2 Aanvraag verkeersbesluit

Een parkeerplaats moet worden aangewezen als parkeerplaats die uitsluitend bestemd is voor het opladen van elektrische voertuigen. Het college kan daarvoor een verkeersbesluit nemen. De aanvraag tot het nemen van dit verkeersbesluit:

- wordt ingediend namens de aanvrager en
- kan alleen worden ingediend door een aanbieder die is aangesloten bij de branchevereniging.

Artikel 3 Indieningsvereisten aanvraag verkeersbesluit

Een aanvraag voor het nemen van een verkeersbesluit bevat:

- a. het woon- of werkadres van de aanvrager;
- b. kentekenbewijs, aankoopbewijs of leasecontract van het elektrische voertuig van de aanvrager;
- c. de op de plankaart gekozen locatie voor de oplaadpaal/-infrastructuur; of
- d. een foto of topografische tekening van een andere locatie dan een op de plankaart aangegeven locatie, waarop de exacte plek van de gewenste openbare oplaadpaal/-infrastructuur en de aan te wijzen parkeerplaats(en) zijn aangegeven met correcte maatvoering; of
- e. een foto of topografische tekening van de locatie, waarop de exacte plek van de gewenste private aansluiting en de aan te wijzen parkeerplaats(en) zijn aangegeven met correcte maatvoering.

Artikel 4 Behoeftebepaling openbare oplaadpaal/-infrastructuur

1. Het college weigert het verkeersbesluit te nemen, wanneer de aanvrager mogelijkheid heeft om zijn/haar elektrische voertuig op eigen terrein te (laten) parkeren en op te laden. Hieronder valt ook:

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

2. Indien men niet beschikt over parkeermogelijkheden op eigen terrein en geen parkeerruimte kan huren, leasen of kopen in de nabije omgeving van woning of bedrijf/vestiging, men maximaal 1 oplaadpaal in de openbare ruimte mag aanvragen.

Artikel 5 Plaatsingsleidraad

1. Voor het aanwijzen van een locatie op de plankaart gelden de in lid 5 genoemde eisen waaraan alle locaties moeten voldoen, tenzij in deze beleidsregel anders is aangegeven.

2. Er wordt zoveel mogelijk aangesloten bij de locaties op de plankaart. Voor locaties als bedoeld in artikel 3 onder d en e moeten bijzondere omstandigheden aanwezig zijn om af te wijken van de plankaart.

3. Een locatie als bedoeld in artikel 3 onder d dient te voldoen aan de in lid 5 genoemde eisen.

4. Een locatie als bedoeld in artikel 3 onder e dient te voldoen aan de in lid 5 genoemde eisen, waarbij een loopafstand van maximaal 250 meter niet wordt aangehouden met uitzondering van de eisen, die genoemd zijn bij a, b, d, e en f.

5. Eisen:

- a. Er is nog geen bestaande openbare oplaadpaal/-infrastructuur aanwezig in de openbare ruimte binnen een loopafstand van 250 meter;
- b. Er bestaat geen mogelijkheid om een bestaande openbare oplaadpaal/-infrastructuur binnen een loopafstand van 250 meter uit te breiden;
- c. De desbetreffende ondergrond in eigendom van de gemeente Stichtse Vecht en er is de mogelijkheid tot het maken van een netaansluiting;
- d. De locatie van de openbare oplaadpaal/-infrastructuur voldoende vindbaar en zichtbaar;
- e. Het is aannemelijk dat de locatie door meer gebruikers gedeeld kan worden;
- f. De openbare oplaadpaal/-infrastructuur kan worden voorzien van twee of meer aansluitpunten en kan – eventueel op termijn – twee of meer parkeerplaatsen worden bediend;
- g. Het betreft een bestaand parkeervak / bestaande parkeervakken;
- h. De doorgang blijft voor ander verkeer (hulpdienst, auto, fiets, voetganger, rolstoel etc.) gewaarborgd;
- i. Er zijn geen belemmeringen ten aanzien van ander straatmeubilair of (openbaar) groen;
- j. De openbare oplaadpaal/-infrastructuur past in het straatbeeld;
- k. Er is geen sprake van geplande reconstructies of andere infrastructurele ontwikkelingen

Artikel 6 Uitbreiding oplaadpalen

1. Het college kan de aanbieder verzoeken een extra openbare oplaadpaal te plaatsen als in ieder geval:
 - a. bij een bestaande laadpaal het jaarverbruik meer dan 5000 kWh bedraagt of een ander jaarverbruik dat de aanbieder van de laadpalen op dat moment hanteert; en
 - b. het tweede parkeervak bij de laadpaal ook in gebruik is voor elektrisch rijden.
2. Indien de aanbieder met de extra plaatsing instemt, neemt het college voor het desbetreffende parkeervak het verkeersbesluit.
3. De locatie van de extra openbare oplaadpaal dient te voldoen aan de eisen uit artikel 5 met uitzondering van a en b. Er wordt echter alleen medewerking verleend als er geen openbaar laadpunt aanwezig is of in procedure is in een straal van 250 meter.

Artikel 7 Het verkeersbesluit

1. Bij het verkeersbesluit wordt naast de aangevraagde parkeerplaats, ambtshalve bij voorkeur zulks ter beoordeling van het college, een tweede parkeerplaats gereserveerd voor het laden van elektrische auto's.
2. De parkeerplaatsen worden aangegeven met parkeer-verkeersborden met een onderbord.
3. Deze parkeerplaats(en) is/zijn niet kentekengebonden.
4. Van het derde lid van dit artikel kan worden afgeweken ten behoeve van een Individuele gehandicaptenparkeerplaats - op - kenteken (GPP-OK), als bedoeld in de Beleidsregel Gehandicaptenparkeerplaats (GPP) van de gemeente Stichtse Vecht of ten behoeve van een parkeerplaats op kenteken voor een medisch beroep.

Artikel 8 (Verlengd) private oplaadpaal en private aansluiting

1. Er wordt geen medewerking verleend aan een verlengd private oplaadpaal
2. Er wordt geen medewerking verleend aan een niet openbaar te gebruiken oplaadpaal in de openbare ruimte.
3. Van het tweede lid kan worden afgeweken ten behoeve van een Individuele gehandicaptenparkeerplaats - op - kenteken (GPP-OK), als bedoeld in de Beleidsregel Gehandicaptenparkeerplaats (GPP) van de gemeente Stichtse Vecht of ten behoeve van een parkeerplaats op kenteken voor een medisch beroep.

Artikel 9 Plaatsing openbare oplaadpaal/-infrastructuur

Tot plaatsing van een openbare oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur mag pas worden overgegaan, nadat het verkeersbesluit tot aanwijzing van de benodigde parkeerplaatsen onherroepelijk is geworden.

Artikel 10 Intrekken / wijzigen van het verkeersbesluit

Het college kan een verkeersbesluit wijzigen of intrekken, indien:

1. er in de praktijk niet of nauwelijks gebruik wordt gemaakt van de openbare oplaadpaal en/of oplaadinfrastructuur;
2. er niet meer wordt voldaan aan een of meer de eisen van de plaatsingsleidraad.

Artikel 11 Citeertitel; inwerkingtreding

1. Deze regeling kan worden aangehaald als: Beleidsregel oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen 2020 gemeente Stichtse Vecht.
2. Deze regeling treedt in werking met ingang van de dag na die van de bekendmaking.

*Aldus besloten op 17 november 2020,
Burgemeester en wethouders van Stichtse Vecht
Gemeentesecretaris Burgemeester
drs. F.J. Halsema drs. A.J.H.T.H. Reinders*

Toelichting

Artikel 1:

Elektrische voertuigen: het gaat hierbij om 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. Veelal zal het gaan om volledig elektrische auto's of plug-in hybride elektrische auto's, maar het kan bijvoorbeeld ook gaan om andere voertuigen, zoals gehandicaptenvoertuigen, motoren, trikes en quads die de parkeerplaatsen voor auto's gebruiken. Fietsen met elektrische trapondersteuning en elektrische snor-/bromfietsen zijn ook elektrische voertuigen. Maar omdat fietsen en snor-/bromfietsen

Artikel 2:

Het is de bedoeling dat de aanbieder van de oplaadinfrastructuur de formele aanvraag voor het verkeersbesluit indient. Wanneer een bewoner of bedrijf bij de gemeente aanklopt voor het plaatsen van een oplaadpaal of andere oplaadinfrastructuur op of aan de openbare weg, zal de gemeente hem/haar doorverwijzen naar de aanbieders van oplaadinfrastructuur. De aanbieder van de oplaadinfrastructuur dient de aanvraag om een verkeersbesluit in bij de gemeente.

Artikel 3:

Dit artikel bevat de indieningsvereisten van een aanvraag om een verkeersbesluit door de aanbieder.

Artikel 4:

De aanvrager van het verkeersbesluit zal moeten aantonen dat er behoefte bestaat aan een oplaadpunt op de desbetreffende locatie. Hij kan dit doen door middel van een bewijs van aanschaf of lease van een elektrisch voertuig met het daarbij behorende kenteken.

Uitgangspunt is dat de gebruiker niet kan parkeren op eigen terrein. Bij de bouw van woningen (en kantoren) is, zeker bij recentere woningen en kantoren, bij het bepalen van de parkeernorm uitgegaan van de parkeermogelijkheden op eigen terrein. Indien de aanvrager dan een laadpunt realiseert op openbaar gebied, kan de parkeerdruk toenemen. Het parkeren verschuift in dergelijke gevallen van eigen terrein naar de openbare ruimte en dat is ongewenst. Er ontstaat een parkeerprobleem als iedereen in het gebied een elektrische auto heeft met een laadpunt op openbaar gebied, terwijl er bij de bouw rekening mee was gehouden dat mensen op eigen terrein parkeren. Dit wordt mede beoordeeld aan de hand van de meest recente inzichten van de Veiligheidsregio's omtrent het realiseren van laadinfrastructuur in (ondergrondse) parkeergarages.

Artikel 5:

De oplaadpalen/-infrastructuur worden bij voorkeur geplaatst op zichtlocaties in de nabijheid van de woningen / bedrijven van potentiële gebruikers. De voorkeur gaat uit naar centrale, goed bereikbare plekken in de wijken, zoals op grotere openbare parkeerplaatsen, langs wijkontsluitingswegen of doorgaande wegen. Hiermee wordt voorkomen dat er grote verkeersstromen ontstaan binnen woonwijken wanneer elektrisch vervoer zijn vlucht neemt.

In sommige wijken in de gemeente is sprake van een aanzienlijke parkeerdruk. Parkeerdruk vormt geen toetsingscriterium, omdat het belang van het stimuleren van het elektrisch rijden prevaleert. Ook verhoogt de elektrische auto van de elektrische rijder op zichzelf de parkeerdruk niet, want de inwoner parkeerde waarschijnlijk al eerder met een diesel- of benzineauto in die wijk. Parkeerdruk vormt geen toetsingscriterium, omdat het belang van het stimuleren van elektrisch rijden prevaleert. In een straal van 250 meter van de gebruiker van het elektrische voertuig wordt gekeken naar een geschikte locatie.

Laadpalen worden in principe alleen geplaatst bij bestaande parkeerplaatsen die ook als zodanig bestemd zijn. Indien het verkeerstechnisch kan én het past binnen het bestemmingsplan, dan kan er een nieuwe parkeerplaats worden aangelegd op kosten van de aanvrager.

Bij het toetsen van de oplaadpalen/-infrastructuur in het straatbeeld in een beschermd dorpsgezicht wordt advies gevraagd aan de welstandscommissie. De oplaadpalen/-infrastructuur moeten voldoen aan het reclamebeleid.

Artikel 6:

Per laadpaal worden de verbruiken geregistreerd door Allego of een andere aanbieder. Aan de hand van die verbruiken kan bepaald worden of er behoefte is aan uitbreiding van de laadpalen. Hierbij wordt uitgegaan van de norm van de aanbieder van de laadpalen. Er kunnen ook andere redenen zijn om het aantal laadpalen uit te breiden. Dit wordt in overleg met de aanbieder bepaald.

Artikel 7:

De parkeerplaats(en) wordt gereserveerd door middel van een bord E4 met onderbord waaruit blijkt dat de parkeerplaats is bedoeld voor het opladen van elektrische voertuigen. De parkeerplaatsen zijn openbare parkeerplaatsen, bedoeld voor het opladen van elektrische auto's. Het is niet de bedoeling dat de parkeerplaatsen volledig aan het openbaar gebruik worden onttrokken. Ze worden daarom wel gereserveerd voor elektrische auto's, maar niet op kenteken. Een uitzondering kan zijn als de aanvrager een gehandicaptenparkeerplaats heeft of daar recht op heeft. Hiervoor moet dan (apart) een aanvraag gehandicapten-parkeerplaats ingediend worden.

Artikel 8:

Verlengde private oplaadpalen zijn onwenselijk, omdat er voor een dergelijk laadpunt kabels van de meterkast naar het laadpunt in (onder) openbaar gebied noodzakelijk zijn. Dit leidt tot beheerproblemen bij het aanleggen en onderhoud van trottoir en wegen. Ook wordt geen medewerking verleend aan laadpalen, die niet openbaar toegankelijk zijn. Uitzonderingen kunnen gemaakt worden voor mensen

die recht hebben op een invalidenparkeerplaats en mensen met een medisch beroep, die recht hebben op een vaste parkeerplaats.

Artikel 9:

Het proces van de verlening van het verkeersbesluit kan na de aanvraag in gang worden gezet. Tegen het verkeersbesluit staan echter de bezwaar- en beroepsmogelijkheden uit de Algemene wet bestuursrecht (Awb) open. Belanghebbenden kunnen bezwaar maken tegen het verkeersbesluit.

De gemeente zal de parkeerplaats(en) voor het laden van elektrische voertuigen pas aanleggen, nadat het verkeersbesluit daartoe onherroepelijk is. Het is niet gewenst dat de oplaadinfrastructuur al vóór dit tijdstip wordt aangebracht. De laadinfrastructuur kan worden geplaatst, nadat het verkeersbesluit onherroepelijk is geworden..

Artikel 10:

Het intrekken of wijzigen van een verkeersbesluit door de gemeente is mogelijk in de gevallen, zoals beschreven in het artikel. Het betreft het geval dat er nauwelijks of geen gebruik wordt gemaakt van de laadpaal en/of oplaadinfrastructuur of als niet voldaan wordt aan de eisen van artikel 5, die de plaatsingsleidraad betreffen.