

Beleidsregels openbare oplaadpalen gemeente Gooise Meren 2021

1 Inleiding

Oplaadpalen binnen de gemeente worden gerealiseerd

- op verzoek van de gemeente
- in opdracht van de MRA-E
- door een marktpartij zoals gekozen door de MRA-E
- naar aanleiding van
 - een verzoek van een bewoner die een oplaadbare auto heeft of krijgt (vraag gestuurd laden)
 - het gebruik van een bestaande oplaadpaal (data gestuurd laden)
 - een verzoek van de gemeente (aanbod gestuurd laden).

Beleidsregels leggen de werkwijze en uitgangspunten vast die door de gemeente worden gehanteerd om oplaadpalen te kunnen plaatsen.

2 Begripsbepalingen

In de beleidsregels worden (niet uitsluitend) de volgende begrippen gehanteerd:

BABW

Besluit administratieve bepalingen wegverkeer

Beleidsregels

Beleidsregels openbare oplaadpalen gemeente Gooise Meren 2021

College

het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Gooise Meren

Elektrische voertuigen

een voertuig met (onder andere) een elektromotor voor de aandrijving met een minimaal volledig elektrisch bereik van 45 kilometer waarvoor de elektrische energie geleverd wordt door een batterij en waarvan deze batterij wordt opgeladen door middel van een voorziening buiten de auto

Exploiteren

het tegen een vergoeding voor gebruikers, voor eigen rekening en risico van de marktpartij ter beschikking stellen, beheren en toegang verlenen tot de interoperabele laadinfrastructuur

Gemeente

de gemeente Gooise Meren

Interoperabiliteit

de mogelijkheid om met een laadpas van verschillende serviceproviders gebruik te maken van een oplaadpaal van verschillende aanbieders van oplaadinfrastructuur

Marktpartij

de partij die op grond van een aanbesteding een overeenkomst met MRA-E heeft gesloten m.b.t. plaatsing, beheer, en/of exploitatie van oplaadinfrastructuur

Laadpas

een pas, benodigd voor het gebruik van de oplaadpaal, gebaseerd op de landelijke afspraken op het gebied van interoperabiliteit

Locatie

een locatie in de openbare ruimte van de gemeente waarin een oplaadpaal en twee parkeerplaatsen met markering en bebording uitsluitend ten behoeve van het opladen van elektrische voertuigen aanwezig zijn

MRA-E

projectbureau van de provincie Noord-Holland dat in samenwerking met overheden in Flevoland, Noord-Holland en Utrecht het elektrisch vervoer stimuleert door het realiseren van een netwerk van publieke laadpunten

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

Oplaadpaal

een oplaadobject in de vorm van een paal met tenminste twee oplaadpunten

Portal

Een met de MRA-E gedeelde beveiligde digitale omgeving met daarin (niet uitsluitend) de verzoeken, de voortgang van het proces, informatie over de locaties en het gebruik van de oplaadpalen en de tussen de gemeente, MRA-E en de marktpartij gevoerde correspondentie.

Service provider

aanbieder van laaddiensten aan gebruikers, zoals de uitgifte van laadpassen

Verzoeker

bewoner, werknemer of de gemeente die via de MRA-E een verzoek indient voor het plaatsen van een oplaadpaal in de openbare ruimte

Voertuig

personen- of bedrijfsauto, zoals bedoeld in het eerste lid van artikel 1 sub c, van de Wegenverkeerswet 1994 en nader bepaald in de Regeling auto en die is geregistreerd bij de Rijksdienst voor Wegverkeer

3 Bestuurlijk kader

De reductie van de uitstoot van CO₂ is in het Coalitieakkoord 2018 – 2022 expliciet als urgent doel en als vanzelfsprekend speerpunt opgenomen. Dit past bij de inspanningen die op (inter)nationaal niveau worden gedaan om onze leefwereld duurzamer te maken. Het stimuleren van elektrisch rijden past binnen deze ambitie.

Aanvullend staat in het College-uitvoeringsprogramma 2019 – 2022 dat de gemeente een netwerk van oplaadmogelijkheden realiseert als collectieve voorziening voor transportmiddelen.

4 Juridisch kader

4.1 Algemene wet bestuursrecht

In artikel 4:81 Algemene Wet Bestuursrecht staat onder lid 1 het volgende:

Een bestuursorgaan kan beleidsregels vaststellen met betrekking tot een hem toekomende of onder zijn verantwoordelijkheid uitgeoefende, dan wel door hem gedelegeerde bevoegdheid.

Binnen het kader van de oplaadpalen hebben de beleidsregels betrekking op de bevoegdheid van het college om verkeersbesluiten te nemen op grond van artikel 18 lid 1 onder d Wegenverkeerswet 1994.

4.2 Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW)

De verkeersbesluiten hebben betrekking op het voor het opladen reserveren van parkeerplaatsen.

Binnen het kader van de oplaadpalen is het nemen van een verkeersbesluit vereist op grond van artikel 12 Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) in verband met het plaatsen van bord E4 of bord E8 plus onderbord waarop staat dat de twee desbetreffende parkeerplaatsen uitsluitend zijn bedoeld voor het opladen van elektrische voertuigen.

4.3 Algemene plaatselijke verordening (APV)

In artikel 2:10 lid 1 APV staat het volgende:

Het is verboden zonder voorafgaande vergunning van het college de weg of een weggedeelte anders te gebruiken dan overeenkomstig de publieke functie daarvan.

In artikel 2:10 lid 5 staat het volgende:

Tevens is het verbod in het eerste lid niet van toepassing op het plaatsen van een oplaadpaal mits de oplaadpaal op verzoek van het college wordt geplaatst.

Voor het plaatsen van oplaadpalen kan worden volstaan met het geven van toestemming aan de MRA-E voor het plaatsen van een oplaadpaal op de door de gemeente aangewezen locatie.

4.4 Voorwaarden deelname inkoop oplaadinfrastructuur MRA-E

De collectieve uitvoering van activiteiten is een kernpunt van MRA-E. MRA-E besteedt de plaatsing, het beheer en de exploitatie van oplaadobjecten bij gemeenten aan. Hiervoor heeft MRA-E met een marktpartij een overeenkomst gesloten. De gemeente neemt deel aan de gezamenlijke inkoop van oplaadobjecten door MRA-E onder voorwaarden die door de gemeente worden aanvaard.

5 Werkwijze

5.1 Indienen verzoek

De verzoeker dient een verzoek in via de portal van MRA-E voor het laten plaatsen van een oplaadpaal in de openbare ruimte. De gemeente heeft toegang tot de portal.

5.2 Toetsing verzoek vraag gestuurd laden

Bij het toetsen van verzoeken vraag gestuurd laden door de gemeente is een aantal voorwaarden van kracht.

De verzoeker

- is woonachtig of werkt minimaal 18 uren per week binnen de gemeente;
- kan niet op eigen terrein parkeren of heeft geen toestemming om op eigen terrein op te laden;
- heeft of krijgt aantoonbaar (met een ondertekende koop- of leaseovereenkomst) een elektrisch voertuig.

Als aan één van de drie voorwaarden niet wordt voldaan, dan stopt het proces. De verzoeker wordt hiervan schriftelijk door de gemeente op de hoogte gesteld. Het verzoek leidt niet tot een locatievoorstel. Het proces wordt voort gezet als aan alle drie genoemde voorwaarden wordt voldaan waarbij het nu volgende van toepassing is.

Het verzoek leidt tot een locatievoorstel als de afstand tussen de woning van de verzoeker en de dichtstbijzijnde (in voorbereiding zijnde) oplaadpaal groter is dan 200 meter (loopafstand).

Als binnen een afstand van 200 meter tot de woning van de verzoeker één of meerdere oplaadpalen staan dan wordt gekeken naar het aantal per etmaal geladen kWh, gemiddeld over een maand. Hierbij worden de laatste drie maanden in beschouwing genomen. De portal biedt per oplaadpaal actuele informatie over het aantal geladen kWh.

De MRA-E stelt de norm m.b.t. het aantal per etmaal per oplaadpaal geladen kWh vast.

Het verzoek leidt tot een locatievoorstel als de norm bij alle oplaadpalen binnen een afstand van 200 meter tot de woning van de verzoeker in twee van de laatste drie maanden wordt overschreden. Het proces stopt als dit niet het geval is. De verzoeker wordt door de gemeente hiervan schriftelijk op de hoogte gesteld. Het verzoek leidt niet tot een locatievoorstel.

Bij het toetsen van de verzoeken is de parkeerdruk geen criterium en wordt daarom buiten beschouwing gelaten in verband met het algemeen belang om het netwerk van oplaadpalen verder uit te breiden. Indien mogelijk worden twee of meerdere verzoeken gebundeld. De bundeling leidt dan tot één locatievoorstel.

5.3 Data gestuurd laden

De gemeente kan bij de MRA-E een locatievoorstel indienen voor een nieuwe oplaadpaal naast of in de nabijheid van een bestaande oplaadpaal als een bestaande oplaadpaal minimaal drie achtereenvolgende maanden per maand gemiddeld per etmaal meer elektriciteit levert dan de door de MRA-E vastgestelde norm.

5.4 Aanbod gestuurd laden

De gemeente kan bij de MRA-E een locatievoorstel voor één of meerdere oplaadpalen indienen als de gemeente op de desbetreffende locatie voldoende vraag naar oplaadcapaciteit verwacht. De gemeente betaalt een bijdrage aan de MRA-E. De hoogte van de bijdrage wordt door de MRA-E vastgesteld.

Het gebruik van de oplaadpalen wordt na plaatsing gemonitord op basis van de gegevens uit de portal van de MRA-E. Gerekend vanaf de plaatsing van de oplaadpalen wordt na zes maanden gekeken naar het gebruik van de oplaadpalen gedurende de laatste drie maanden. Vervolgens wordt een berekening gemaakt.

Het gebruik van de oplaadpalen wordt opgeteld. Dit getal wordt gedeeld door de norm die de MRA-E hiervoor hanteert. De uitkomst wordt naar boven afgerond. Als de uitkomst van de berekening bijvoorbeeld vier is, dan rechtvaardigt het gebruik het plaatsen van vier oplaadpalen en daarmee het reserveren van acht parkeerplaatsen.

Als het daadwerkelijke aantal gereserveerde parkeerplaatsen op de desbetreffende locatie bijvoorbeeld tien is, dan kan de gemeente met een verkeersbesluit besluiten om voor twee parkeerplaatsen de reservering weer in te trekken. De oplaadpaal die bij deze twee parkeerplaatsen hoort, blijft staan en blijft in bedrijf.

5.5 Locatievoorstellen

Bij het bepalen van de locaties van de oplaadpalen is een aantal voorwaarden en uitgangspunten van kracht.

Voorwaarden zijn dat oplaadpalen

- niet direct naast lichtmasten worden geplaatst in verband met de ondergrondse bekabeling en fundering;
- niet worden geplaatst in de directe nabijheid van bomen in verband met mogelijke beschadigingen van de wortelstructuur;
- niet worden geplaatst op locaties waar sprake is van geplande reconstructies of andere infrastructuurontwikkelingen om dubbel werk te voorkomen;
- niet worden geplaatst op locaties waar sprake is van een maximale parkeerduur zoals in blauwe zones in verband met de rendabiliteit van de oplaadpalen;
- niet direct voor een deur, raam of toegang tot een perceel worden geplaatst;
- uitsluitend worden geplaatst op grond dat in eigendom is van de gemeente tenzij afspraken met eigenaren van gronden kunnen worden gemaakt;
- uitsluitend worden geplaatst op locaties die 24 uur per dag 7 dagen per week voor iedereen toegankelijk zijn;
- uitsluitend worden geplaatst op maximaal 200 meter loopafstand gerekend vanaf de woning van de verzoeker;
- uitsluitend op bestaande parkeerplaatsen worden gerealiseerd in verband met de kosten;
- op trottoirs zo worden geplaatst dat de doorgang achter de oplaadpaal niet kleiner is dan 90 centimeter waarbij een strook met een breedte van 60 centimeter of smaller als een uitstapstrook wordt beschouwd en niet als een trottoir;
- zo worden geplaatst dat de afstand tussen de achterzijde van de oplaadpalen en niet verwijderbare objecten zoals particuliere hagen, muren of hekwerken minimaal 30 centimeter is in verband met het kunnen openen van het onderhoudsluik.

Uitgangspunten zijn dat oplaadpalen indien mogelijk bij voorkeur

- niet in de historische straten worden geplaatst binnen de vestingen van Naarden en Muiden;
- op locaties worden geplaatst die vanuit woningen niet of nauwelijks zichtbaar zijn;
- worden geplaatst op centrale, goed zichtbare en goed bereikbare locaties met een min of meer anoniem karakter zoals de kopse kant van een rij woningen of parkeerterreinen;
- niet direct voor woningen van verzoekers worden geplaatst om te voorkomen dat de verzoeker of de omwonenden de oplaadpaal als de oplaadpaal van de verzoeker gaan beschouwen;
- niet in straten worden geplaatst waar éénrichtingsverkeer van toepassing is i.v.m. de bereikbaarheid;
- worden geplaatst op locaties waar meerdere parkeerplaatsen aanwezig zijn in verband met mogelijke toekomstige uitbreidingen.

Er wordt geen rekening gehouden met het zich toe-eigenen van parkeervakken door bewoners (ongeschreven parkeerregels) om te voorkomen dat er nauwelijks parkeervakken over blijven die voor het opladen kunnen worden gereserveerd.

De voorwaarde met betrekking tot de maximale afstand van 200 meter tussen de woning van de verzoeker en de beoogde locatie is niet van toepassing als deze voorwaarde leidt tot een beoogde locatie binnen Naarden – Vesting of Muiden – Vesting met een historisch karakter.

Indien beschikbaar wordt een lijst met daarop potentiële locaties zoals opgesteld door bewoners bij het bepalen van de locaties betrokken.

5.6 Pre-check

Het locatievoorstel wordt via de portal aan de MRA-E en de marktpartij aangeboden voor een pre-check waarbij wordt gekeken naar de afstand tussen de oplaadpaal en het laagspanningsnet en de praktische uitvoerbaarheid. Dit kan leiden tot een nieuwe beoogde locatie mits de gemeente hiermee instemt.

5.7 Advies politie

Conform artikel 24 BABW wordt advies aan de politie gevraagd met betrekking tot het voor het opladen reserveren van twee parkeerplaatsen.

5.8 Verkeersbesluit

Namens het college wordt bij mandaat een verkeersbesluit met betrekking tot het reserveren van twee parkeerplaatsen bij de beoogde locatie van de oplaadpaal voor het opladen door het plaatsen van bord E4 of E8 zoals opgenomen in bijlage I van het RVV1990 plus onderbord waarop staat dat de twee parkeerplaatsen uitsluitend mogen worden gebruikt voor het opladen van elektrische voertuigen.

Het verkeersbesluit wordt in de Staatscourant gepubliceerd. Gelijktijdig worden de verzoeker en de omwonenden door de gemeente door middel van een brief en het verkeersbesluit geïnformeerd. Tevens wordt het verkeersbesluit in de portal van de MRA-E geplaatst.

5.9 Bezwaren

Na publicatie van het verkeersbesluit volgt de bezwaarperiode van zes weken conform de Algemene wet bestuursrecht.

Uit de bezwaren kan naar oordeel van de gemeente blijken dat door het reserveren van de twee beoogde parkeerplaatsen zoals opgenomen in het verkeersbesluit sprake is van een onjuiste en/of onevenredige overwegingen waardoor relevante belangen worden geschaad. In dat geval wordt een alternatieve locatie gekozen en wordt een nieuw verkeersbesluit genomen waarmee tevens het voorgaande verkeersbesluit in wordt getrokken. De verzoeker en de omwonenden worden geïnformeerd.

Als de gemeente in de bezwaren geen aanleiding ziet voor het nemen van een nieuw verkeersbesluit en het onderhavige verkeersbesluit in stand wil laten, dan wordt de verzoeker hierover geïnformeerd. Vervolgens stelt de gemeente een pleitnota op. In deze nota wordt inhoudelijk op het bezwaar gereageerd.

De gemeente legt het verkeersbesluit, bezwaren, pleitnota, brief aan omwonenden, beleidsregels en het advies van de politie ter advisering voor aan de onafhankelijke Bezwarencommissie. De Bezwarencommissie stelt een advies op voor het college. Het college neemt een besluit op bezwaar.

Voor de gemeente is de bezwarenprocedure doorlopen als het college besluit om het verkeersbesluit in stand te houden, het verkeersbesluit is dan definitief. De verzoeker en de bezwaarden worden geïnformeerd. Het al dan niet in beroep gaan door de bezwaarde wordt niet afgewacht.

5.10 Toestemming plaatsen oplaadpaal

Aan de MRA-E / marktpartij wordt toestemming gegeven om de voor het opladen gereserveerde parkeervakken af te zetten, de oplaadpaal op de beoogde locatie te realiseren en bedrijfsklaar op te leveren inclusief bebording en markering door het verkeersbesluit in de portal van MRA-E definitief te maken.

6 Bescherming persoonsgegevens

De gemeente en de MRA-E ontvangen gelijktijdig via de portal persoonsgegevens. Zowel de gemeente als de MRA-E zijn aangemerkt als verwerkingsverantwoordelijke en zijn zelfstandig verantwoordelijk voor het beschermen van de ontvangen persoonsgegevens.

Er wordt door de gemeente over de verzoekers geen informatie aan derden verstrekt.

7 Parkeerregimes

Een parkeerregime (betaald parkeren, blauwe zone of vergunninghoudersparkeren) blijft onverkort van kracht voor de parkeerplaatsen die voor het opladen zijn gereserveerd omdat er formeel sprake is van parkeren tijdens het opladen.

Het verwijzen van een verzoeker naar een bestaande oplaadpaal op grond van de normen die gelden ten aanzien van de afstand, bezettingsgraad en het aantal geladen kWh mag niet leiden tot een situatie waarin de verzoeker woont in vergunninghoudergebied A terwijl de oplaadpaal in vergunninghoudergebied B staat omdat de verzoeker dan tussen 09.00 en 18.00 uur geen gebruik kan maken van de desbetreffende oplaadpaal.

Het voorgaande is niet van toepassing als er volgens de gemeente sprake is van belangen die zwaarder wegen dan het niet kunnen gebruiken van de desbetreffende oplaadpaal door de verzoeker tussen 09.00 en 18.00 uur.

8 Private oplaadpalen

In de openbare ruimte worden uitsluitend openbare oplaadpalen geplaatst. De gemeente werkt niet mee aan verzoeken om in de openbare ruimte private oplaadpalen te realiseren.

9 Hardheidsclausule

In beginsel handelt de gemeente conform de beleidsregels.

Het college kan besluiten om van deze beleidsregels af te wijken of niet van toepassing te verklaren als het handelen conform de beleidsregels leidt tot een situatie waarin de belangen van de gemeente en/of één of meerdere belanghebbenden in verhouding tot de met de beleidsregels te dienen doelen op onevenredige wijze worden geschaad door bijzondere, specifieke of onvoorziene omstandigheden. Het college bepaalt of er sprake is van een situatie zoals bedoeld in de vorige alinea.

10 Citeertitel

Dit document kan worden aangehaald als “Beleidsregels openbare oplaadpalen gemeente Gooise Meren 2021”

11 Inwerkingtreding

De beleidsregels treden in werking met ingang van de dag na bekendmaking. De beleidsregels met betrekking tot hetzelfde onderwerp die zijn vastgesteld op 25 oktober 2016 komen op deze datum te vervallen.