

Besluit van de gemeenteraad van de gemeente Nieuwkoop houdende regels omtrent de laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen Gemeente Nieuwkoop

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

In 2013 is het Beleid Elektrisch Vervoer voor de gemeente Nieuwkoop vastgesteld. De afgelopen jaren zijn er nieuwe ontwikkelingen geweest die aanleiding bieden tot het wijzigen van het beleid. De grootste wijziging is dat de gemeente Nieuwkoop met marktpartijen is gaan samenwerken inzake het plaatsen van laadpalen in de openbare ruimte. Dit betekent dat er geen overeenkomsten meer worden gesloten tussen particulieren en de gemeente, waarbij particulieren zelf een laadpaal aanschaffen en laten plaatsen in de openbare ruimte. Particulieren kunnen via een marktpartij een laadpaal aanvragen, waarbij de marktpartij de gemeente vraagt om toestemming voor het plaatsen van een laadpaal op een bepaalde locatie. De marktpartij financiert de laadpaal. De gemeente faciliteert bebording voor het reserveren van een parkeerplaats voor het opladen van elektrische voertuigen. De particulier hoeft alleen te betalen voor het opladen van zijn of haar elektrische voertuig.

De afgelopen jaren zijn diverse laadpunten gerealiseerd in de openbare ruimte. Te zien is dat vanaf de start van de samenwerking met marktpartij Allego in 2015 het aantal laadpunten sterk is toegenomen.

1.2 Landelijk beleid en doelstellingen

In het Regeerakkoord 2017 'vertrouwen in de toekomst' is opgenomen dat uiterlijk in 2030 alle nieuwe auto's emissie loos zijn. De Rijksoverheid moedigt de groei van het aantal elektrische voertuigen in Nederland aan vanwege de positieve effecten voor het Nederlandse bedrijfsleven en vanwege de positieve effecten op de leefomgeving. Bovendien is het verduurzamen van mobiliteit een belangrijk middel om de doelstellingen van het klimaatakkoord van Parijs te behalen. Om op dit transitie pad te komen is de opgave voor mobiliteit 10,4 Mton in 2030. De CO₂-uitstoot door mobiliteit moet in 2050 bij een 95% reductiepad nagenoeg naar 0 worden teruggebracht. Om deze opgave te verwezenlijken is de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) als bijlage bij het Klimaatakkoord toegevoegd. Een groot deel van de afspraken uit de NAL moeten op regionaal en gemeentelijk niveau worden uitgevoerd. Een integrale, gemeentelijke visie op laadinfrastructuur is een verplichting evenals het opstellen van een plaatsingsbeleid voor laadinfrastructuur voortvloeiend uit het Klimaatakkoord en de Nationale Agenda Laadinfrastructuur. Dit betekent dus ook een opgave voor de gemeente Nieuwkoop

1.3 Beleidsdoelstelling

Aan deze landelijke doelstellingen en opgave wil de gemeente graag bijdragen, omdat elektrisch rijden bijdraagt aan een schonere en stillere mobiliteit in onze gemeente en zorgt voor minder uitstoot van broeikasgassen. Het is een duurzaam alternatief voor rijden op fossiele brandstoffen en draagt bij aan een schonere leefomgeving.

De ambitie om elektrisch vervoer en de elektrisch rijder te stimuleren staat ook in het collegeprogramma waar duurzaamheid één van de speerpunten is. De gemeente stelt zichzelf ten doel om alle elektrische rijders de mogelijkheid te bieden hun auto op de laden bij, of in de directe omgeving van, hun woning. Naast de focus op duurzaamheid en het stimuleren van een gezonde leefomgeving, hecht de gemeente waarde aan de mening van onze inwoners.

In onze gemeente is er reeds de mogelijkheid om een openbare laadpaal aan te vragen. Op dit moment hanteert de gemeente een open markt model. Hierbij is het voor alle marktpartijen mogelijk om een samenwerkingsovereenkomst met de gemeente te sluiten en laadpalen te plaatsen indien zij aan de door ons opgestelde beleidsregels voldoen. Zodra een marktpartij een samenwerkingsovereenkomst heeft gesloten kan deze partij via een eigen aanvraagportal aanvragen voor openbare laadpalen ontvangen. Deze aanvragen worden vervolgens vanuit de marktpartij bij de gemeente ingediend en in behandeling genomen. Naast plaatsing van openbare laadpalen op aanvraag, biedt de gemeente de marktpartij ook de mogelijkheid voor het plaatsen van strategische plaatsen.

De gemeente treedt hierbij faciliterend op door de markt, door middel van besluitvorming en het beschikbaar stellen van openbare ruimte, de mogelijkheid te bieden om laadpalen te realiseren. In de

samenwerkingsovereenkomst worden voorwaarden overeengekomen zoals het delen van gebruiksdata van de laadpalen, de inrichting van een aanvraagportal, en het te doorlopen werkproces voor het afhandelen van aanvragen voor realisatie van een openbare laadpaal.

1.4 Leeswijzer

Na deze inleiding wordt in dit beleidsdocument ingegaan op de visie voor de komende jaren waarin de aanpak wijzigt van vraag gestuurd plaatsen naar strategische plaatsing van laadpalen. In hoofdstuk 3 worden de beleidsregels benoemd hoe men in aanmerking kan komen voor een laadpaal in de openbare ruimte en wordt hierop in hoofdstuk 4 een toelichting gegeven. Vervolgens worden de juridische kaders aangegeven in hoofdstuk 5. Tot slot wordt de ambitie beschreven bij nieuwbouwlocaties waar vooraf al rekening wordt gehouden met het reserveren van parkeerplaatsen voor elektrische voertuigen.

2 Doel van de beleidsregels

Het doel van de beleidsregels is om:

- particulieren, bedrijven, netwerkbeheerders en exploitanten van openbare oplaadpalen duidelijkheid te geven over de criteria en voorwaarden waaronder de gemeente medewerking verleent aan het plaatsen van openbare oplaadpalen in de openbare ruimte en het aanwijzen van parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische voertuigen bij deze oplaadpalen;
- particulieren, bedrijven, netwerkbeheerders en exploitanten van openbare oplaadpalen geschikt voor het plaatsen in de openbare ruimte te informeren over de te volgen procedure;
- aanvragen voor het plaatsen van openbare oplaadpalen en het aanwijzen van bijbehorende parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische motorvoertuigen op een zelfde en gelijkwaardige manier te kunnen beoordelen en af te handelen.

Bedrijven die openbare oplaadpalen in de openbare ruimte in de gemeente Nieuwkoop willen exploiteren (exploitanten) kunnen aanvragen hiervoor indienen bij de gemeente Nieuwkoop wanneer men VNG modelovereenkomst hebben ondertekend.

Deze beleidsregels zijn alleen van toepassing op openbare oplaadpalen in de openbare ruimte bij locaties waar openbaar kan worden geparkeerd. Bij het doorontwikkeling van openbare oplaadvoorzieningen anders dan oplaadpalen, kunnen de beleidsregels ook daarop van toepassing worden verklaard.

3 Beleidsregels

1. Begripsbepalingen

In de beleidsregel wordt verstaan onder:

- elektrische voertuigen: voertuigen die geheel of gedeeltelijk op elektriciteit kunnen rijden en voorzien zijn van een stekker om op te laden.
- 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
- aanvrager: een aanbieder van oplaadpalen en/of andere infrastructuur die een aanvraag namens de bezitter van een elektrische auto (een bedrijf of bewoner) indient
- beheerder: degene die de oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur plaatst, beheert en onderhoudt, tevens de aanvrager.
- gebruiker:
 - o een bedrijf en/of organisatie dat/die gevestigd is in de gemeente Nieuwkoop en eigenaar en/of houder is van één of meerdere elektrische voertuigen of een of meerdere werknemers in dienst heeft die beschikt/beschikken over een elektrisch voertuig.
 - o een particulier die eigenaar en/of houder is van een elektrisch voertuig en woonachtig of werkzaam is in de gemeente Nieuwkoop.
- college: het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Nieuwkoop.

2. Aanvraag toestemming en verkeersbesluit

Een aanvraag voor het plaatsen van een of meerdere oplaadpalen op of aan de openbare weg en het verzoek tot het nemen van een verkeersbesluit waarbij een of meerdere parkeerplaatsen worden aan-

gewezen voor het opladen van elektrische voertuigen kan alleen worden ingediend door een exploitant van oplaadpalen.

Om er voor te zorgen dat het parkeervak bij een oplaadpunt enkel te gebruiken is voor het opladen van elektrische auto's, dient de gemeente een verkeersbesluit te nemen. Belanghebbenden kunnen bezwaar maken tegen het verkeersbesluit.

De gemeente verleent pas toestemming voor het plaatsen van een oplaadpaal nadat de bezwaretermijn is verlopen en er geen bezwaar is ingediend. Bij bezwaren wordt eerst de juridische procedure doorlopen. Met de aanleg van het oplaadpunt wordt niet eerder begonnen dan wanneer het verkeersbesluit onherroepelijk is. Indien toestemming wordt verleend, zal de gemeente het bijbehorende parkeervak voorzien van een verkeersbord E4 (P) of E8 met onderbord 'alléén opladen elektrische auto's' met 2 pijlen of 1 pijl (1 pijl afgeplakt bij 1 gereserveerd parkeervak of onderbord OB501 R of L)

3. Website exploitant oplaadpalen

De aanbieder beschikt over een website en een app met daarop relevante informatie over de oplaadpalen voor de gebruiker: het aanvraagproces, de doorlooptijd van een aanvraag, het minimale en maximale laadvermogen, informatie over laadpassen en de laadprijs per kWh, inclusief btw die de exploitant in rekening brengt bij de gebruiker. Bij meerdere aanbieders kan een eerste gebruiker op basis van deze gegevens een keuze maken voor een bepaalde aanbieder.

4. aanvraag procedure verkeersbesluit en beoordeling aanvraag

Een aanvraag voor een locatie voor het plaatsen van een oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur bevat een foto en tekening van de betreffende locatie, waarop de exacte plek van de gewenste oplaadpaal en/of infrastructuur en de aan te wijzen parkeerplaats(en) zijn aangegeven. Per oplaadpaal wordt een aanvraag ingediend. Een aanvraag voor het plaatsen van een openbare oplaadpaal in de openbare ruimte bevat:

- gegevens van de gebruiker(s);
- een bevestiging van de aanvrager dat niet op eigen terrein kan parkeren;
- een voorstel voor de locatie van de oplaadpaal inclusief de bijbehorende te reserveren parkeerplaats(en);
- de uitvoering van en het type oplaadpaal.

De aanvraag en de exacte plaats van de oplaadpaal inclusief de bijbehorende parkeerplaatsen wordt beoordeeld en bepaald door de gemeente. Bij een voorstel voor een locatie wordt gebruik gemaakt van de bij deze beleidsregel toegevoegde plankaart en lijst met locaties van oplaadpalen en laadpleinen in de gemeente Nieuwkoop. De plankaart wordt door ons gebruikt als uitgangspunt om locaties te bepalen voor laadpalen. Echter iedere locatie vraagt maatwerk en afstemming met de directe omgeving daarom is de plankaart richting gevend en geen harde eis. Naast de hiervoor genoemde voorwaarden voor aanvragen op initiatief van een exploitant, gelden de volgende voorwaarden:

- a. niet direct bij een woning plaatsen als de oplaadpaal vanaf de begane grond in de woning duidelijk zichtbaar is zonder hiervoor extra moeite te doen (bijv. niet alleen zichtbaar onder een bepaalde hoek als men voor het raam staat);
- b. blijft de doorgang voor ander verkeer (auto, fiets, voetganger, rolstoel etc.) gewaarborgd;
- c. zijn er geen belemmeringen ten aanzien van ander straatmeubilair of (openbaar) groen;
- d. er is geen gelijktijdige aanvraag van een openbare oplaadpaal binnen een loopafstand van 200 meter van de aangevraagde locatie
- e. zijn er al bestaande openbare oplaadpalen aanwezig in de openbare ruimte binnen een loopafstand van 200 meter van de aangevraagde locatie en is het gebruik daarvan aanleiding voor een extra oplaadpaal of kan door reservering van een 2e parkeerplaats bij een bestaande oplaadpaal binnen een loopafstand van 200 meter in de laadbehoefte worden voorzien;
- f. is de desbetreffende locatie in principe in eigendom van de gemeente;
- g. wordt er binnen 1 jaar onderhoud of reconstructie van de openbare ruimte op de plaats van de paal verwacht

Het college verleent geen medewerking aan het realiseren van de gevraagde oplaadinfrastructuur, wanneer potentiële gebruikers mogelijkheden hebben om hun elektrische voertuigen op eigen terrein te (laten) parkeren en op te laden.

Bij een oplaadpaal wordt altijd eerst maar één gereserveerde parkeerplaats gerealiseerd. Wel wordt in het verkeersbesluit gelijktijdig een tweede plek vastgelegd. Deze tweede plek zal pas in gebruik worden

genomen als de marktvrage voor een tweede plek is aangetoond. Hiervoor wordt gekeken naar de afname van elektriciteit van de betreffende paal. Bij uitzondering kan de tweede parkeerplaats direct worden gerealiseerd (bij drie of meer nieuwe gebruikers).

5. Behoeftebepaling uitbreiding oplaadpa (a) len

Om een tweede parkeerplaats te reserveren bij een bestaande oplaadpunt dient de aanvrager/exploitant aan te tonen dat de bestaande openbare oplaadpaal effectief in gebruik is:

- voor een tweede parkeerplaats bij een bestaande oplaadpaal moet in de laatste twee maanden voor de aanvraag minimaal xx keer zijn opgeladen bij de openbare oplaadpaal met een minimaal verbruik van 500kWh;
- voor een extra openbare oplaadpaal binnen een loopafstand van 200 meter van een bestaande oplaadpaal moet in de laatste twee maanden voor de aanvraag een xx keer zijn opgeladen met een minimaal verbruik van 1000KWh

6. Plaatsing en beheer oplaadpaal

Een aanbieder van oplaadpalen en/of andere infrastructuur die een aanvraag namens de bezitter van een elektrische auto (een bedrijf of bewoner) indient is tevens de beheerder hiervan. De beheerder is verantwoordelijk voor realisatie, beheer, onderhoud en exploitatie van de oplaadpaal en neemt alle kosten hiervoor voor zijn rekening

7. Inrichting en beheer parkeerplaatsen

De kosten voor het nemen van een verkeersbesluit en de kosten voor het plaatsen van verkeersborden, met daar waar nodig ondersteunende wegmarkering op de aangewezen parkeerplaats(en) zijn voor rekening van de gemeente.

8. Bereikbaarheid

De beheerder van de oplaadpaal is 24 uur per dag en 7 dagen per week bereikbaar voor gebruikers, hulpdiensten en gemeenten in het geval van vragen, storingen en calamiteiten. De telefoonnummers van de storingsdienst en de helpdesk zijn vermeld op de oplaadpaal.

9. Openbaarheid oplaadpaal

De oplaadpaal is 24 uur per dag en 7 dagen per week openbaar toegankelijk, in die zin dat deze voor iedereen te gebruiken is voor het opladen van het elektrische voertuig. De beheerder zorgt voor zoveel mogelijk actuele informatie richting gebruikers over de aanwezigheid en beschikbaarheid van het oplaadpunt.

10. Interoperabiliteit

Het oplaadpunt is interoperabel conform de landelijke en internationale afspraken, waaronder de uitwisselbaarheid van laadpassen en het gebruik van standaard stekkers.

11. Veiligheid

De oplaadpaal voldoet aan alle daaraan gestelde (nationale en internationale) veiligheidseisen.

12. Aansprakelijkheid

De beheerder is aansprakelijk voor alle schade die door het gebruik van de oplaadpaal of anderszins aan derden wordt veroorzaakt.

13. Betaald parkeren/vergunninghouders/parkeerschijfzone

In gebieden waar betaald parkeren of vergunninghoudersparkeren is ingevoerd of waar een maximale parkeerduur (parkeerschijfzone) of enige andere restrictie geldt, geldt deze restrictie onverminderd ook voor de bestuurders van elektrische voertuigen.

14. Intrekken / wijzigen van toestemming en verkeersbesluit

- a. Bij wijziging of intrekken van de beleidsregels

Na het wijzigen of intrekken van de beleidsregels kan het college ook besluiten om een verkeersbesluit(en) voor een bestaande oplaadpaal, inclusief bebording te wijzigen of in te trekken. Bij intrekking heeft de aanvrager de plicht de openbare oplaadpaal binnen een door het college aan te geven termijn veilig te verwijderen en de ondergrond in oorspronkelijke staat te herstellen. Als het verkeersbesluit 5 jaar of ouder is dan zijn de kosten hiervoor geheel voor de aanvrager. Is het verkeersbesluit minder dan 5 jaar oud draagt de gemeente 1/5 deel van de kosten bij voor elk jaar dat het verkeersbesluit minder oud is dan 5 jaar.

b. Bij afwijken van beleidsregels door exploitant

Indien de aanvrager van een openbare oplaadpaal zich niet houdt aan de beleidsregels kan het college het verkeersbesluit intrekken. In dit geval heeft de aanvrager de plicht de openbare oplaadpaal binnen een door het college aan te geven termijn veilig te verwijderen en de ondergrond in oorspronkelijke staat te herstellen. De kosten hiervoor zijn voor de rekening van de aanvrager. Indien daar geen gehoor wordt aangegeven, dan verwijdt de gemeente deze op hun kosten.

c. Bij onderhoud of reconstructie

Het college kan het verkeersbesluit ook intrekken, indien er onderhoud of reconstructie plaatsvindt als gevolg waarvan de aangewezen parkeerplaatsen zullen verdwijnen. In dat geval zal de gemeente zich inspannen om elders een alternatieve locatie voor een oplaadpaal met bijbehorende parkeerplaats(en) in de directe nabijheid te zoeken.

Als de ontheffing wordt ingetrokken heeft de aanvrager de plicht de openbare oplaadpaal veilig te verwijderen op het moment dat het onderhoud of de reconstructie ter plaats van de oplaadpaal gaat starten. Kosten hiervoor en voor eventuele herplaatsing zijn voor rekening van de gemeente, wanneer het onderhoud of de reconstructie plaatsvindt binnen 5 jaar na afgifte van de ontheffing m.u.v. de situatie waarbij het bij de aanvrager al bekend was dat er binnen 5 jaar onderhoud of reconstructie gaat plaatsvinden. Kosten zijn voor rekening van de aanvrager, wanneer het onderhoud of reconstructie later dan 5 jaar na afgifte van de ontheffing plaatsvindt. Voor het herplaatsen van de oplaadpaal.

15. 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 oplaadpalen in de gemeente.

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

4 Juridisch kader

4.1 Verkeersbesluit

Het college van burgemeester en wethouders kan een parkeerplaats aanwijzen voor het opladen van elektrische voertuigen door het nemen van een verkeersbesluit op grond van art. 18 Wegenverkeerswet 1994 (WVW 1994) jo. art. 12 Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW). In zo'n verkeersbesluit wijst het college de betreffende parkeerplaats(en) aan door middel van het plaatsen van verkeersbord E4 met onderbord 'opladen elektrische voertuigen'.

Artikel 18 WVW 1994

1. Verkeersbesluiten worden genomen:
 - a. voor zover zij betreffen het verkeer op wegen onder beheer van het Rijk door Onze Minister;
 - b. voor zover zij betreffen het verkeer op wegen onder beheer van een provincie door gedeputeerde staten;
 - c. voor zover zij betreffen het verkeer op wegen onder beheer van een waterschap door het algemeen bestuur of, krachtens besluit van het algemeen bestuur, door het dagelijks bestuur;
 - d. voor zover zij betreffen het verkeer op andere wegen door burgemeester en wethouders, of krachtens besluit van hen, door een door hen ingestelde bestuurscommissie of het dagelijks bestuur van een deelgemeente.
2. Indien het beheer over een weg wordt overgedragen, blijven de verkeersbesluiten die de oorspronkelijke wegbeheerder ten aanzien van het verkeer op die weg heeft vastgesteld, van kracht totdat zij zijn vervangen.
3. Bij algemene maatregel van bestuur worden regels vastgesteld omtrent de eisen waaraan verkeersbesluiten dienen te voldoen alsmede omtrent de totstandkoming en de inwerkingtreding van die besluiten.

4.2 Overige vergunningen/ontheffingen

Voor het aansluiten van oplaadpalen op het elektriciteitsnetwerk in de openbare ruimte op of aan de weg is op grond van art. 2.11 APV een aanlegvergunning benodigd als de verharding van de weg opengebrouwen moet worden en/of in een weg gegraven moet worden, die in MOOR moet worden aangevraagd. De aanvrager van de oplaadinfrastructuur is verantwoordelijk voor de melding van het werk en/of de aanvraag van de benodigde vergunningen en/of ontheffingen.

4.3 Overige juridische aspecten

Aansluiting electriciteitsnetwerk .

De aanvrager is verantwoordelijk voor de aanvraag van de benodigde vergunning om aan te sluiten op het electriciteitsnetwerk. Deze kan gelijktijdig worden ingediend met de aanvraag van de vergunning voor de plaatsing van de laadpaal.

Opladen elektrische voertuigen vanuit woning of bedrijf

Uitgangspunt is dat mensen of op eigen terrein hun auto opladen, of hiervoor gebruik maken van een openbaar oplaadpunt.

In de praktijk komt het voor dat mensen die een elektrisch voertuig hebben deze vanuit hun woning of bedrijf opladen met een snoer dat over het trottoir (en andere delen van de openbare weg) wordt uitgerold. Dit kan tot gevaarlijke situaties leiden en is daarom niet toegestaan.