

Beleid oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen versie 2022

1. Inleiding

1.1. Aanleiding

Mobiliteit is een onderdeel van de energietransitie en het klimaatakkoord. Het landelijke beleid is erop gericht op verduurzaming door het stimuleren van elektrisch vervoer. Dit leidt ertoe dat het aantal elektrische auto's momenteel groeit en de komende jaren aanzienlijk zal groeien. Hierdoor wordt ook de luchtkwaliteit beter, wat ten goede komt aan de gezondheid van de inwoners van Westland.

Elektriciteit is op dit moment de meest rendabele schone brandstof. Waterstof biedt mede de mogelijkheid om tot een emissieloze samenleving te komen. De productie van waterstof vindt echter nu nog met behulp van fossiele brandstof plaats. Productie van waterstof met duurzame energie is momenteel (nog) geen rendabele optie. Ook de kosten van een emissieloze conversie van waterstof naar elektriciteit, met behulp van een brandstofcel, en de kosten van waterstof zijn nog te hoog. Grootschalige toepassing van waterstof in de auto- en transportsector gaat dan ook pas op de langere termijn spelen. De gemeente kiest en daarom, in het kader van de energietransitie, voor om elektrisch vervoer te stimuleren. Elektrisch vervoer is daarom integraal onderdeel van de Westlandse energie opgave en van de mobiliteitsvisie. Op het terrein van elektrische auto's en laadfaciliteiten is sprake van een continue ontwikkeling. Deze geheel geactualiseerde versie van het beleid oplaadinfrastructuur elektrisch voertuigen geldt in principe voor de periode tot en met 2025. Dit is nodig omdat op de nieuwe concessie die op 1 juli 2021 in is gegaan het nieuwe Rotterdamse laadkader van toepassing is. Dit wijkt op een beperkt aantal punten af van het eerdere beleidskader, dat het uitgangspunt was voor ons eerste beleidsplan. Indien er aanpassing nodig is vanwege technologische ontwikkeling of sterk gewijzigde vraag, dan zal het beleid opnieuw worden geactualiseerd.

Het college wil gezien de groei van het aantal elektrische voertuigen, de laadinfrastructuur voor elektrische auto's blijven faciliteren en daarbij samen te werken met andere gemeenten binnen Zuid Holland en Zeeland. Het college kiest daarbij voor het concessiemodel en sluit aan bij de aanbesteding van de concessie die is uitgeschreven door de gemeente Rotterdam. Deze concessie is gewonnen door Engie en loopt nog door tot en met 30 juni 2024, en kan daarna nog met anderhalf jaar verlengd worden.

In de uitvoeringspraktijk blijkt dat er behoefte is aan duidelijkheid over criteria en voorwaarden om in aanmerking te komen voor een laadpaal in de openbare ruimte. Op 2 oktober 2018 is daarom door b en w opdracht gegeven tot het opstellen van beleid inzake de oplaadinfrastructuur ten aanzien van elektrische voertuigen. Dit beleid wordt hiermee geactualiseerd, waardoor het in de pas loopt met het Rotterdamse laadkader dat van toepassing is op de nieuwe concessie.

1.2. Ambitie duurzame mobiliteit

De ambitie van de gemeente Westland is om te verduurzamen door een bijdrage te leveren voor verduurzaming en om in 2040 onafhankelijk te zijn van fossiele brandstoffen. Duurzamere mobiliteit is een belangrijk middel om dit te bereiken. Hierom wordt de verdere groei van elektrisch rijden ondersteund door een op de vraag afgestemd netwerk van laadpunten in de openbare ruimte, die gebruikt worden door elektrische rijders die niet over eigen oplaadfaciliteiten beschikken. Voor een dergelijk netwerk zijn duidelijke regels nodig, die deze ambitie ondersteunen.

1.3. Beleid in relatie tot mobiliteitsvisie

Dit beleidskader oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen maakt onderdeel uit van de mobiliteitsvisie Westland 2040, die op 10 december 2019 is vastgesteld.

1.4. Doel beleidskader oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen

Het doel van dit beleidskader is om:

- particulieren, bedrijven, netwerkbeheerders en aanbieders van oplaadinfrastructuur duidelijkheid te geven over de criteria en voorwaarden waaronder de gemeente medewerking verleent aan het plaatsen van oplaadinfrastructuur in de openbare ruimte en het aanwijzen van parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische voertuigen;
- particulieren, bedrijven, 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.

1.5. Gemeentelijke rol

De gemeente heeft meerdere rollen:

Faciliterend:

- Medewerking verlenen aan verzoeken van inwoners die niet in staat zijn om een elektrisch voertuig op eigen terrein op te laden door zo snel mogelijk medewerking te verlenen door het nemen van verkeersbesluiten en het eventueel geven van ontheffingen in het kader van de APV.

Initiatiefnemer:

- Strategisch oplaadinfrastructuur realiseren (bijv. bij gemeentekantoren, bibliotheken, winkelcentra etc.).

Concessieverlener:

- Aanbesteden van de oplaadinfrastructuur in de openbare ruimte

1.6. Nieuwe opgaven

In de komende jaren zullen we te maken krijgen met een verdere toename van het aantal elektrische voertuigen. Dit is in eerste instantie voor personenautoverkeer. De exacte groei van het aantal en type elektrische auto's is afhankelijk van externe factoren als de brandstofprijzen, maar ook de (dalende) meerprijs van elektrische auto's in vergelijking met reguliere auto's en het (uitbreidende) aanbod van elektrische automodellen en een groter aanbod tweedehands elektrische auto's. Ook technische ontwikkelingen en de verdere ontwikkeling van waterstof als brandstof hebben invloed op de toename van het aantal elektrische voertuigen. De gemeente Westland zal deze ontwikkelingen nadrukkelijk volgen en haar beleid, indien noodzakelijk, daarop aanpassen.

1.7. Innovatie stimuleren

De ontwikkeling van nieuwe technieken van laden gaat snel. Vaak dienen innovaties getest te worden in de openbare ruimte. Westland staat positief tegenover het experimenteren met nieuwe vormen van laden, omdat dit de ontwikkeling van het elektrisch rijden kan bevorderen en economisch spin-off kan genereren. Experimenten vinden plaats als pilot. Samen met marktpartijen en kennisinstellingen en het Nederlands Kennisinstituut Laadinfrastructuur (NKL) worden deze proeven geëvalueerd en wordt onderzocht of opschaling mogelijk is. Daarbij wordt ook bekeken of de toepassing gebruiksvriendelijk is en elektrisch rijden goedkoper maakt. Voorbeelden van innovaties zijn bijvoorbeeld het laden in combinatie met lantaarnpalen en het zogenaamde 'inductieladen' (draadloos).

2. Juridisch kader en procedure

2.1. Concessieovereenkomst

De gemeente Rotterdam is de aanbestedende organisatie van de concessie waar ook Westland deel van uitmaakt. Zij heeft een concessieovereenkomst opgesteld waarin afspraken zijn vastgelegd tussen de concessieverlener (de gemeente) en de concessiehouder (engie, waarvan sinds 1 september 2021 de naam is veranderd in Equans) over het aanvraag- en het realisatieproces. Iedere gemeente heeft een eigen concessieovereenkomst met de contractant en heeft dus een eigen directe relatie met de concessiehouder. De concessieovereenkomst loopt (inclusief verlenging) en hiermee de plaatsingstermijn voor de oplaadpunten tot en met 31 december 2025, met daarna nog een instandhoudingstermijn van 5 jaar. Gedurende laatstgenoemde termijn blijft Equans de tot dan toe in gebruik zijnde laadpalen exploiteren (en onderhouden). De gemeente Westland heeft ook de eerder geplaatste laadpalen in beheer overgedragen aan Equans (voorheen Engie), zodat voor alle huidige laadpalen een identiek regime geldt.

Na de instandhoudingstermijn vervallen de laadpalen aan de gemeente en kunnen desgewenst opnieuw op de markt worden gezet. Onderdeel van de concessieovereenkomst is het Rotterdamse beleidskader voor plaatsing van laadinfrastructuur voor elektrische auto's dat op 20 mei 2020 door de gemeente Rotterdam is vastgesteld. Daarom is bij het opstellen van dit beleid rekening gehouden met het beleidskader van Rotterdam, wat niet wegneemt dat op diverse onderdelen andere keuzes zijn gemaakt (die met het oog op de concessie niet onverenigbaar zijn).

2.2. Samenwerkingsovereenkomst

Om de samenwerking tussen de regiogemeenten onderling goed te regelen is een aanvullende samenwerkingsovereenkomst aangegaan. Daarin is onder meer uitgewerkt hoe om te gaan met contractwijzigingen, lokaal beleid en de verdeling van de kosten van de concessie manager.

2.3. Verkeersbesluit

In het kader van artikel 12 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) kan de gemeente verkeersbesluiten nemen op wegen, die niet onder het beheer van het Rijk, de Provincie of een Waterschap vallen en gelegen zijn binnen de gemeentegrenzen. Voor het plaatsen van een laadpaal moet een dergelijk verkeersbesluit worden genomen conform de daarvoor geldende procedure. Met de totstandkoming van de laadpalenkaart wordt er naar gestreefd om zoveel mogelijk te werken

met verzamelverkeersbesluiten (bijvoorbeeld per kern) zodat het aantal bezwarenprocedures en de daarmee samenhangende administratieve last vermindert.

2.4. KLIC melding

Een KLIC melding (Kabels en Leidingen Informatie Centrum) is een melding die verplicht gedaan moet worden als er ergens in de openbare ruimte gegraven gaat worden. Voor de aanleg van de oplaadpaal en aansluiting op het stroomnet moet een KLIC melding gedaan worden. Aan de hand van deze melding kan worden bepaald of de locatie geschikt is gelet op de aanwezigheid van kabels en leidingen.

2.5. Procedure

Om te komen tot een optimale facilitering van de belanghebbende, is participatie en communicatie een belangrijk middel om te komen tot input voor het beleid.

2.5.1. Bekendmaking

Dit beleid zal na vaststelling door het college op grond van artikel 3:42 Algemene wet bestuursrecht bekend worden gemaakt door kennisgeving van de zakelijke inhoud ervan op de gemeentepagina. Hierbij worden aandachtspunten uit het participatietraject meegenomen.

Er volgt een publicatie in het gemeenteblad en een informatief bericht aan alle inwoners op de gemeentepagina.

2.5.2. Communicatie en participatie

De gemeente Westland maakt laadpalenkaarten voor alle kernen. Onderdeel van deze kaarten is een participatietraject, waarbij de inwoners van de betreffende kernen input kunnen geven ten aanzien van de laadpalenkaarten.

Verder ziet de gemeente Westland graag dat haar inwoners input geven ten aanzien van de wijze waarop elektrisch rijden wordt gefaciliteerd.

2.6. Rechtsmiddelen

Het verkeersbesluit is het moment dat bewoners een rechtsmiddel kunnen aanwenden. Voor het verkeersbesluit worden de normaal geldende procedurevoorschriften gehanteerd. De bewoners worden daarnaast via de lokale media extra op de hoogte gesteld over een verzamelverkeersbesluit en expliciet gevraagd hierover hun mening te geven.

3. Algemene uitgangspunten laadinfrastructuur

3.1. Afbakening

Dit beleid is van toepassing op publieke oplaadpalen en andere laadinfrastructuur in de openbare ruimte, waaronder ook openbare parkeerterreinen op gemeentegrond. Het beleid is niet van toepassing op privaat terrein.

3.2. Normale laders op openbaar terrein

De belangrijkste laadvoorzieningen zijn momenteel de normale lader (laadpaal) en de snellader. Het uitgangspunt voor uitbreiding van de oplaadinfrastructuur in de openbare ruimte is de normale lader. Dit uitgangspunt heeft de volgende redenen:

- Het is (bij de huidige staat van de techniek) voor de accu's van elektrische auto's beter om langzaam geladen te worden dan snel. De levensduur van de accu wordt hiermee verlengd.
- Mits goed ruimtelijk ingepast, is de druk op de buitenruimte bij normale laadpalen minder dan bij snelladers.
- Bij laadpalen wordt gebruik gemaakt van bestaande parkeervakken waardoor de parkeerdruk per saldo niet verandert.

3.3. Snelladers

De basis van de laadinfrastructuur is gebaseerd op de huidige laadintensiteit. Steeds eer (gedeeltelijk) elektrische auto's kunnen snelladen. Wel zijn snelladers voor gebruikers relatief duur in vergelijking met gewone laadpunten (hogere prijs per kWh). Dit komt door de hoge exploitatiekosten. Voor specifieke doelen kan de snellader nu al een aanvullende rol hebben in het aanbod van laadfaciliteiten. Er wordt daarom onderzocht hoe snelladers in Westland gefaciliteerd kunnen worden.

3.4. Optimale laadinfrastructuur

De gemeente Westland streeft naar een zo optimaal mogelijke verdeling van de laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen. Hierom worden een aantal stelregels toegepast.

De uitbreiding van het openbare laadpalennetwerk geschiedt zowel vraaggestuurd, als strategisch. Voorkomen moet worden dat er oplaadpunten worden geplaatst die niet of nauwelijks worden gebruikt. Deze vraaggestuurde wijze van plaatsen is kostenefficiënt en heeft een positieve invloed op de beeldvorming van elektrisch rijden. In de nabije toekomst zullen daarnaast steeds vaker laadpalen strategisch

worden geplaatst. Bij een sterk toenemende groei van het aantal elektrische voertuigen, lijkt dit de beste methode om op tijd voldoende laadpalen ter beschikking te hebben. Hierbij wordt gekeken naar een combinatie van aanvragen door rijders, analyse van gebruik van bestaande palen en een prognose van laadbehoefte per aanvrager. Om de plaatsing van de laadpalen zo efficiënt mogelijk te laten plaatsvinden zal een laadpalenkaart worden ontwikkeld.

3.4.1. Realisatie oplaadpunten door de gemeente

Voor uitbreiding van het netwerk kunnen drie aanleidingen zijn:

- Aanvragen van rijders van een elektrische auto;
- Analyse van de laadgegevens van de bestaande infrastructuur;
- Prognose van de verwachte vraag in de komende jaren per gebied.

De exacte invulling van deze voorwaarden is mede afhankelijk van de businesscase van de concessiehouder.

3.4.2. Realisatie laadpalen door eigenaren en bedrijven in semi openbaar gebied (privé terrein)

Plaatsing van oplaadpunten op eigen terrein valt onder de eigen verantwoordelijkheid van burgers en bedrijven, individueel of verenigd in een VVE.

Eigenaren en bedrijven kunnen op openbaar toegankelijk privéterrein op eigen kosten laadpalen plaatsen. Dit past in het gemeentelijk beleid om meer elektrisch rijden te stimuleren.

3.4.3. Realisatie laadpalen door burgers of bedrijven in de openbare ruimte

Er zal worden onderzocht of het plaatsen van een oplaadpunt in de openbare ruimte (verlengd private aansluiting) door de gemeente Westland in samenspraak met de concessiehouder onder condities kan worden toegestaan. Hierbij wordt vooral gedacht aan koppeling aan eigen opwek door burgers. Een aantal gemeenten staan dit al toe. In Westland zal op basis van de ervaringen van deze gemeenten een nadere afweging hierover worden gemaakt. Hierbij zal onder andere gekeken worden naar het toepassen van kabelgoottegels.

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 aanleiding geven. Het is daarom niet toegestaan om een elektrisch voertuig op te laden met een snoer dat over, onder of boven het trottoir (en/of andere delen van de openbare weg) wordt uitgerold. Wellicht kan dat wel veilig met een speciaal daarvoor geproduceerde kabelgoottegel.

Voor particuliere oplaadpunten geldt dat er geen openbare parkeerplaatsen of parkeerruimte op de openbare weg worden gereserveerd voor het elektrisch opladen. Artikel 2:15 van de APV biedt de mogelijkheid om hiertegen op te treden.

3.5. Laadpalenkaart

Om elektrisch rijden in de gemeente verder te faciliteren, is de uitrol van een toekomstbestendig netwerk van openbare laadinfrastructuur noodzakelijk. Om te komen tot een zo efficiënt mogelijk ingericht laadpalennetwerk is het handig om het faciliteren van de laadinfrastructuur gebiedsgericht aan te gaan pakken. Een instrument hiervoor is een (strategische) laadpalenkaart. Dit betreft een digitale plankaart die in de gebieden waar een toekomstvraag verwacht wordt de ruimtelijk en technisch geschikte locaties in beeld brengt voor (te realiseren) openbare laadpalen. Potentiële EV-rijders biedt de kaart inzicht in waar en in welke mate de gemeente openbare laad-locaties faciliteert.

Westland is momenteel een dergelijk kaart aan het ontwikkelen, waarbij dit beleidskader als uitgangspunt dient. De kaart wordt gemaakt op basis van prognoses van de (toekomstige) vraag naar laadpalen in de openbare ruimte. De laadpalenkaart komt in etappes tot stand, waarbij steeds een kern of een bundel van kernen ter hand wordt genomen. Aan de totstandkoming van de kaart wordt (per kern of bundel van kernen) een participatietraject worden gekoppeld waarbij de burgers na-drukkelijk gevraagd wordt om mee te denken.

3.6. Aansluitingen

Een oplaadobject in de openbare ruimte heeft standaard twee oplaadpunten (aansluitingen voor de stekkers van auto's). Het streven is om beide punten te gebruiken en per oplaadpaal dus twee (parkeer)plaatsen voor het opladen van elektrische auto's te kunnen reserveren. De oplaadpaal wordt daarom zodanig geplaatst dat in de toekomst (bij vraag naar een tweede oplaadpunt) het tweede parkeervak simpel geschikt gemaakt kan worden. De gemeente neemt dan ook altijd een verkeersbesluit voor twee parkeervakken. Het tweede parkeervak wordt echter pas ingericht als daar voldoende vraag voor blijkt. De reden daarvoor is dat als het afgekruste vak leeg blijft, dit als overlastgevend wordt ervaren in de buurt.

3.7. Openbaarheid oplaadpaal/-infrastructuur

De oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur 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 een elektrische voertuig. De beheerder zorgt, in overleg met de gemeente, voor zoveel mogelijk actuele informatie richting gebruikers over de aanwezigheid en beschikbaarheid van het oplaadpunt.

3.8. Interoperabiliteit

Het oplaadpunt is interoperabel (door iedere automobilist met iedere pas te gebruiken) conform de landelijke en internationale afspraken, waaronder de uitwisselbaarheid van laadpassen en het gebruik van standaard stekkers.

3.9. Voorwaarde locatiekeuze laadpaal

Bij de keuze van een locatie voor oplaadpunten geldt als voorwaarde dat deze minstens twee naast elkaar gelegen parkeervakken heeft.

In beginsel wordt er bij een nieuw te realiseren oplaadpaal en andere oplaadinfrastructuur één parkeerplaats aangewezen voor het opladen van elektrische voertuigen. Indien het gebruik van de oplaadpaal en oplaadinfrastructuur dit vereist wordt ook een tweede parkeerplaats aangewezen.

Voor de oplaadlocatie wordt gezocht naar een locatie binnen 200 meter loopafstand van het adres van de aanvrager(s). Bij het bepalen van de locatie wordt een zo centraal mogelijk punt gekozen, zodat zoveel mogelijk mensen in de omgeving er gebruik van kunnen maken. In eerste instantie wordt er binnen 200 meter loopafstand van een oplaadlocatie niet nog een oplaadpunt aangelegd. Indien er binnen 200 meter loopafstand 4 of meer aanvragen zijn (gedaan), of indien de bezetting en gebruiksgegevens van een bestaande laadpaal hier aanleiding toe geven, dan wordt er een extra oplaadlocatie geoperationaaliseerd of overwogen.

Bij de keuze van een locatie voor een oplaadpunt wordt rekening gehouden met de bereikbaarheid, de ligging ten opzichte van woningen en de vrije loopruimte rondom het laadpunt. Ook wordt rekening gehouden met toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen. Met betrekking tot het bepalen van de locatie doet de concessiehouder een voorstel waarover afstemming plaats vindt met de gemeente. Wanneer de laadpalenkaart is vastgesteld is dat in principe een locatie die is aangegeven op de laadpalenkaart. De gemeente bepaalt uiteindelijk definitief de locatie van de laadpaal, waarbij de laadpalen kaart uitgangspunt is. Bij de totstandkoming van de laadpalenkaart zijn immers alle criteria en belangen van aanbieder, netbeheerder, aanvrager en omwonenden tegen elkaar afgewogen.

3.10. Bereikbaarheid bij storingen en calamiteiten

De beheerder van de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur 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/-infrastructuur.

3.11. Samenwerkingsvormen

Bij het toestaan van elektrische laadpalen in de openbare ruimte worden er alleen palen geplaatst met marktpartijen waarmee afspraken zijn gemaakt ten aanzien van aansprakelijkheid en beheer. Exploitanten, particulieren en bedrijven waarbij dit niet het geval is worden daarom uitgesloten van de mogelijkheid tot plaatsing.

3.12. Groene stroom

Om te bewerkstelligen dat elektrisch voertuigen ook aan de bron duurzaam zijn, mag de beheerder van de oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur alleen gegarandeerd groene stroom (laten) leveren. De oplaadpaal en/of oplaadinfrastructuur voldoet aan alle daaraan gestelde (nationale en internationale) veiligheidseisen.

3.13. Parkeerdruk

Bij plaatsing van laadpalen in de openbare ruimte wordt een bestaand parkeervak bestemd voor het opladen van een elektrische auto. Er worden in principe geen nieuwe parkeerplaatsen gerealiseerd omdat de parkeerdruk niet toeneemt.

3.14. Gehandicapten

Bij een gehandicapten parkeerplaats wordt, als de betreffende persoon een elektrisch voertuig berijdt, voor 1 parkeervak een uitzondering gemaakt op het principe dat een openbare laadpaal voor een ieder toegankelijk moet zijn.

3.15. Ontheffingen/vergunninghouders/blauwe zone

In gebieden waar ontheffing/vergunning parkeren of een blauwe zone is ingevoerd of enige andere beperking geldt, geldt deze beperking onverminderd ook voor bestuurders van elektrische voertuigen ter plaatse van een oplaadpunt. Wel kan een parkeerplaats die fysiek binnen de blauwe zone valt, van die zone worden uitgezonderd.

3.16. Beheer en onderhoud van laadpalen

De concessiehouder is beheerder en uitvoerder van het uitbreidings- en realisatieproces. Het definitieve besluit tot plaatsing van een oplaadobject wordt door de gemeente genomen evenals de definitieve locatiebepaling voor een oplaadlocatie.

4. Uitwerking openbare oplaadinfrastructuur

4.1. Aanvraag laadpaal

Eigenaren of gebruikers van een elektrische auto kunnen een aanvraag tot uitbreiding van het laadnetwerk indienen bij de concessiehouder. Hierbij wordt getoetst of de aanvrager niet de gelegenheid heeft om te parkeren op eigen terrein. Indien er binnen 200 meter loopafstand geen ruimte is binnen de bestaande laadinfrastructuur, kan de gemeente (door toedoen van de concessiehouder) een oplaadpunt in de openbare ruimte realiseren. Deze oplaadpunten zijn openbaar (voor een ieder met een elektrische auto te gebruiken) en hierom niet op kenteken gereserveerd.

4.2. Afwijzingsgronden bij aanvragen en procedure

Als er een gebruiker van een elektrische auto de beschikking heeft of kan hebben over een parkeerplaats (op eigen terrein), behorende bij de woning, in een parkeergarage onder of nabij de woning of een binnenterrein e.d., wordt geen medewerking verleend aan het inrichten van een oplaadlocatie in de openbare ruimte. Bij het bepalen van de mogelijkheid tot parkeren en laden 'op eigen terrein' wordt uitgegaan van de huidige situatie en bestemming.

4.3. Voorkeursvolgorde

Als er een aanvraag om een laadpaal binnenkomt, wordt bekeken of het bestaande openbare netwerk van oplaadpunten ruimte biedt voor een nieuwe gebruiker. Als binnen 200 meter loopafstand een oplaadpunt staat waar nog ruimte is voor een extra gebruiker (op basis van het bezettingsprofiel van de laadpaal) wordt de nieuwe gebruiker naar deze laadpaal verwezen. Indien dit niet mogelijk is en de vraag voldoende hoog, dan wordt een nieuw oplaadpunt in de openbare ruimte geplaatst.

4.4. Optimaal gebruik van oplaadpunten

De te plaatsen oplaadpunten en oplaadvakken worden niet op kenteken gereserveerd, maar zijn openbaar. Zij kunnen door alle gebruikers van oplaadbare elektrische voertuigen worden gebruikt. Oplaadvakken mogen alleen gebruikt worden door elektrische auto's die opgeladen worden. Om laadpalen zo optimaal mogelijk te kunnen gebruiken is het van belang dat elektrische voertuigen die volledig zijn opgeladen worden weggehaald, zodat andere elektrische rijders gebruik kunnen maken van het oplaadpunt.

4.5. Locatiecriteria oplaadpunten

Bij de keuze van de locatie van de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur en de aan te wijzen parkeerplaats(en) worden de volgende zaken meegenomen:

- a. de behoefte aan een oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur moet blijken uit de behoefte van gebruikers binnen 200 meter loopafstand van de aangevraagde locatie;
- b. zijn er al bestaande oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur aanwezig op of aan de weg binnen 200 meter loopafstand;
- c. is de desbetreffende ondergrond in eigendom van de gemeente;
- d. is de locatie van de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur voldoende vindbaar en zichtbaar;
- e. is het aannemelijk dat de locatie door meerdere gebruikers gedeeld kan worden (dit om te voorkomen dat er "privé-parkeerplaatsen" gecreëerd worden);
- f. kan de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur worden voorzien van twee of meer aansluitpunten en kunnen – eventueel op termijn – twee of meer parkeerplaatsen worden bediend;
- g. betreft het een bestaand parkeervak / bestaande parkeervakken;
- h. blijft de doorgang voor ander verkeer (auto, fiets, voetganger, rolstoel etc.) gewaarborgd;
- i. zijn er geen belemmeringen ten aanzien van ander straatmeubilair of (openbaar) groen;
- j. past de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur in het straatbeeld;
- k. is er sprake van geplande reconstructies of andere infrastructurele ontwikkelingen.

De parkeerdruk is geen factor bij de locatiekeuze. Bij voldoende gebruik van de laadpaal zal de verkeerdruk niet toenemen. Wel zal aandacht worden besteed aan het voorkomen van parkeerproblemen. Echter een energiezuinige en schone mobiliteit prevaleert boven het reguliere parkeren.

4.6. Extra laadpalen binnen loopafstand

De gemeente streeft naar optimaal gebruik van het bestaande laadnetwerk. Daarom wordt, alvorens extra laadpalen te plaatsen binnen loopafstand, bekeken of het bestaande openbare netwerk van laadpunten zogenaamde 'laadruimte' biedt voor de nieuwe gebruiker. Het uitgangspunt is dat een laadobject laadruimte biedt als er nog 1 of meer laadvakken aanvullend gereserveerd kunnen worden en/of het verbruik lager ligt dan gemiddeld 250 kWh/laadpunt/maand en/of het aantal transactie lager is dan gemiddeld 25 transacties/laadpunt/maand. Per geval wordt daarnaast de omgeving, het type gebruikers en de aanvraag in ogenschouw genomen om te bepalen of de laadruimte ook daadwerkelijk leidt tot genoeg beschikbaarheid voor de e-rijders in de omgeving.

4.7. Inrichting en beheer parkeerplaatsen

Oplaatlocaties dienen altijd duidelijk gemarkeerd te zijn in verband met handhaving en zichtbaarheid.

4.8. Technische realisatie

De concessiehouder verzorgt de uitvoering van de aanleg van oplaadpaal, de inrichting van het parkeervak en het aanbrengen van de bebording. De netbeheerder wordt geraadpleegd over de mogelijkheden tot aansluiting op het net.

4.9. Bebording parkeervakken

De in het verkeersbesluit benoemde parkeervakken worden voorzien van bord E4 van het "Regelement Verkeerstekens 1990" met onderbord met de tekst: "opladen elektrische voertuigen". Op deze wijze kan er handhavend worden opgetreden bij parkeerexcessen.

5. Handhaving

5.1. Mogelijkheid tot handhaving

Het college ziet toe op het juiste gebruik van de aangewezen parkeerplaats(en) en kan indien nodig handhavend optreden. Het oplaadpunt is in gebruik als een elektrisch voertuig met de kabel daarop is aangesloten en geladen wordt. Als dit niet het geval is en ook wanneer niet is voldaan aan de hieronder opgesomde gedragsregels, kan de gemeente handhavend optreden. Daarnaast wordt ook gehandhaafd op de, blauwe zone en andere restricties die voor alle parkeerplaatsen gelden.

5.2. Gedragsregels

Het gebruik van het oplaadpunt mag de doorstroming en veiligheid van het verkeer niet belemmeren. Het opladen van elektrische auto's is in feite een tijdelijke activiteit. Na het opladen dient de e-rijder het voertuig te verplaatsen, zodat de plek weer beschikbaar is voor een andere e-rijder.

Indien het voertuig geheel is opgeladen, en het laden dus is voltooid, tussen 8.00 uur en 22.00 uur moet het voertuig worden weggehaald en op een reguliere parkeerplek worden geplaatst om zo andere bestuurders van elektrische voertuigen de gelegenheid te geven om hun voertuig op te laden. Als dit principe wordt doorgevoerd in woonwijken, is de kans aanwezig dat de parkeerplek in de avond- en nachtelijke uren niet bezet is. Daarbij is het niet reëel dat mensen in de nacht hun auto gaan verplaatsen. In wijken met een hoge parkeerdruk is dit ongewenst. Om daar pragmatisch mee om te gaan, geldt deze regel niet in de periode vanaf 's-avonds 22.00 uur tot 's-ochtends 8.00 uur.

5.3. Illegale laadpalen

Laadpalen die door particulieren in de openbare ruimte zijn of worden geplaatst voor eigen gebruik worden door de gemeente niet geaccepteerd. De betrokkenen zullen worden aangeschreven om deze palen te verwijderen.

5.4. Sanctie strategie

Onrechtmatig gebruik van een parkeerplaats voor het opladen van elektrische voertuigen 'sec' kan worden bestraft met een proces-verbaal (Mulder-feit).