

Beleidsregels laadinfrastructuur elektrische voertuigen gemeente Utrechtse Heuvelrug

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Utrechtse Heuvelrug

Gelet op artikel 2 van de Wegenverkeerswet 1994 en artikel 12 t/m 19 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW);

Besluit vast te stellen:

Beleidsregels laadinfrastructuur elektrische voertuigen gemeente Utrechtse Heuvelrug

Aanleiding

De gemeente Utrechtse Heuvelrug wil vervoer zonder emissies stimuleren, waaronder elektrisch vervoer. Hiermee wordt een bijdrage geleverd aan het behalen van (inter-)nationale doelstellingen om emissieloos te rijden. Ook draagt het bij aan de gemeentelijke doelstelling om in 2050 klimaatneutraal te zijn. Daarnaast heeft de gemeente de regionale laadvisie onderschreven, waarmee wordt uitgesproken dat we toewerken naar een toekomstgericht laadnetwerk.

Het plaatsen van laadpalen draagt bij aan de doelstelling om elektrisch rijden te stimuleren. Met deze beleidsregels geeft de gemeente invulling aan de bevoegdheid van het college om verkeersbesluiten te nemen voor het plaatsen van laadpalen in de openbare ruimte. De gemeente vindt het wenselijk om duidelijkheid te verschaffen welke afweging wordt gemaakt bij een verkeersbesluit tot het plaatsen van een laadpaal in de openbare ruimte, waarbij de veiligheid uiteraard voorop staat.

Artikel 1 Begripsbepalingen

In de beleidsregels wordt verstaan onder:

1. Elektrische voertuigen: een motorrijtuig, zoals bedoeld in het eerste lid van artikel 1 sub c, van de Wegenverkeerswet 1994, dat geheel of gedeeltelijk - met een minimaal volledig elektrisch bereik van 45 km - door een elektromotor wordt aangedreven. De elektrische energie wordt geleverd door een batterij die wordt opgeladen door middel van een voorziening buiten de auto.
2. Oplaainfrastructuur: het geheel van oplaadpalen, aansluitingen op het elektriciteitsnet en andere voorzieningen in de openbare ruimte bestemd voor het opladen van elektrische voertuigen.
3. Oplaadpaal: een object in de openbare ruimte in de vorm van een paal met tenminste één aansluiting voor het opladen van elektrische voertuigen.
4. Aanvrager: gebruiker die een aanvraag heeft ingediend.
5. Beheerder: een partij die op grond van een aanbesteding een overeenkomst met MRA-E heeft gesloten inzake plaatsing, beheer en/of exploitatie van oplaadinfrastructuur.
6. Gemeente: gemeente Utrechtse Heuvelrug
7. MRA-E: het samenwerkingsverband dat als doel heeft elektrisch vervoer door middel van elektrische voertuigen te stimuleren in de deelnemende gemeenten in de provincies Noord-Holland, Utrecht en Flevoland, waaronder gemeente Utrechtse Heuvelrug. Het samenwerkingsverband wordt vertegenwoordigd door gedeputeerde staten van de provincie Noord-Holland.
8. Gebruiker: een particulier die aantoonbaar beschikt of gaat beschikken over een elektrisch voertuig en woonachtig en/of werkzaam is in de gemeente.
9. College: het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Utrechtse Heuvelrug.
10. Loopafstand: de daadwerkelijke loopafstand tussen de woning of het werkadres van de aanvrager en een oplaadpaal. Dit betreft dus niet de hemelsbrede afstand.
11. Bezettingsgraad: de bezetting van een oplaadpaal uitgedrukt in percentages.
12. WLTP: laboratoriumtest welke wordt gebruikt om het brandstofverbruik, de CO₂-uitstoot en de uitstoot van vervuilende stoffen te meten. Condities zijn vastgelegd in Europese wetgeving.
13. Actieradius: de minimale afstand welke een (gedeeltelijk) elektrisch voertuig volledig elektrisch kan afleggen.
14. Eigen parkeergelegenheid: een parkeerplaats op eigen terrein (particulier of bedrijfsterrein) welke ten minste een lengte van 5 meter lang en een breedte van 3,5 meter heeft.
15. Parkeervak: een parkeergelegenheid in de openbare ruimte welke door middel van belijning, of enige andere vorm van aanduiding, is aangegeven.

Artikel 2 Samenwerking MRA-E

Voor het stimuleren van elektrisch vervoer en de realisatie van oplaadinfrastructuur is de gemeente een samenwerking aangegaan met MRA-E. De samenwerking heeft betrekking op de procedure van het behandelen van een aanvraag, de locatiebepaling, de inkoop van oplaadpalen en het bijbehorend beheer, onderhoud en diensten en de onderlinge afspraken over de verdeling van de bijbehorende werkzaamheden. De 'Voorwaarden deelname inkoop oplaadinfrastructuur MRA-Elektrisch 2019' of een opvolger van deze voorwaarden zijn hierbij van toepassing.

Artikel 3 Oplaadpaal aanvragen

Ons uitgangspunt is dat iedereen die een elektrisch voertuig (volledig of hybride) bezit of leaset, de mogelijkheid moet hebben om zijn/haar voertuig te opladen. Indien de gebruiker geen eigen parkeergelegenheid heeft om het elektrische voertuig te laden, willen wij binnen 300 meter loopafstand van woning of bedrijf een oplaadpaal mogelijk maken. Zo kan iedereen die in de gemeente woont of werkt een oplaadpaal in de openbare ruimte aanvragen ten behoeve van het opladen van zijn/haar voertuig. Deze aanvraag wordt gedaan in het portaal van MRA-E op www.laadpaal.mrae.nl.

Indieningsvereisten

Een aanvraag wordt alleen door de beheerder in behandeling genomen als deze voldoet aan de volgende indieningsvereisten:

1. De aanvrager toont aan dat hij/zij in het bezit is/komt van, of leaset, een elektrisch voertuig. Bijvoorbeeld met koop- of leasecontract, eigendomsbewijs of document met vergelijkbare bewijskracht;
2. De aanvrager toont aan dat hij/zij woont en/of minimaal 18 uur per week werkt in gemeente. Bijvoorbeeld met een arbeidscontract;
3. De aanvrager toont aan dat hij/zij geen eigen parkeergelegenheid heeft (zoals een oprit, garage e.d.) om een oplaadpaal te plaatsen en de auto te parkeren en op te laden;
4. Er is geen andere laadvoorziening in de openbare ruimte aanwezig binnen 300 meter loopafstand.
 - a. Indien er wel een oplaadpaal met tenminste twee aansluitpunten in de openbare ruimte aanwezig is binnen 300 meter loopafstand waarbij slechts één parkeervak is gereserveerd voor het uitsluitend opladen van elektrische voertuigen, dan zal de gemeente een verkeersbesluit nemen om een tweede parkeervak bij de bestaande oplaadpaal te reserveren.
 - b. Voorwaarde voor de situatie onder 4a is wel dat de managementrapportages van de beheerder moeten uitwijzen dat de bezettingsgraad van het bestaande gereserveerde parkeervak tenminste 40% of hoger is geweest gedurende een periode van drie maanden direct voorafgaand aan de datum van de aanvraag.

Artikel 4 Datagestuurd verzoek

Bij een druk bezette locatie zal MRA-E een datagestuurd verzoek doen bij de gemeente voor uitbreiding. Dit verzoek wordt gedaan wanneer een laadpaal een gemiddeld maandelijks afzetvolume heeft van 800 kWh over de afgelopen drie maanden en een gemiddelde bezettingsgraad van hoger dan 40% gedurende de voorafgaande drie maanden. In het geval dat de gemeente dit verzoek opvolgt, volgt het verdere proces als beschreven onder artikel 5.

Artikel 4 Locatiebepaling oplaadpaal

Nadat de aanvraag via het portaal van MRA-E bij de gemeente is ingediend, beoordeelt de gemeente of de aanvraag voldoet aan de voorwaarden zoals bepaald in artikel 3. Als de aanvraag ontvankelijkheid is, bepaalt de gemeente de locatie in overleg met MRA-E aan de hand van een strategische oplaadpaalencarta. Deze kaart is richtinggevend voor de locatiebepaling. Daarbij hanteren we altijd onderstaande criteria en voorwaarden bij de locatiebepaling van een oplaadpaal.

Criteria:

- Afstand
De locatie ligt binnen 300 meter loopafstand en er is geen andere oplaadpaal binnen deze afstand waar nog een tweede parkeervak gereserveerd kan worden voor elektrisch laden.
- Eigendom
De openbare grond waarop de laadvoorziening komt te staan, is in eigendom van de gemeente.
- Twee parkeerplaatsen

De oplaadpaal wordt tussen twee bestaande aangrenzende parkeerplaatsen geplaatst zodat (in principe) twee elektrische voertuigen tegelijk kunnen laden. De locatie moet door meerdere gebruikers gedeeld worden.

- **Doorgang en veiligheid**
Een oplaadpaal mag geen hinder vormen voor het huidige verkeer. Een veilige doorgang voor ander verkeer (fiets, voetganger, rolstoel etc.) blijft gewaarborgd.
- **Plannen**
Het plaatsen van laadpalen moet passen binnen geplande reconstructies of andere infrastructuurele ontwikkelingen.

Voorkeuren:

- **Straatmeubilair**
Een oplaadpaal dient geen belemmering te vormen ten aanzien van ander straatmeubilair.
- **Infrastructuur**
Een oplaadpaal wordt waar mogelijk binnen 25 meter van een elektriciteitskabel geplaatst, zodat deze makkelijk aangesloten kan worden op het elektriciteitsnet.
- **Verzamellocaties**
Oplaadpalen worden waar mogelijk geplaatst op zogenaamde 'verzamellocaties': locaties waar meerdere parkeervakken bij elkaar geconcentreerd zijn. Denk hierbij aan (kleine) parkeerterreinen.
- **Neutraliteit plek**
Oplaadpalen worden waar mogelijk op een neutrale plek geplaatst en niet recht voor een woning (zoals bij een blinde muur en bij groenvoorzieningen). Een uitzondering hierop wordt gemaakt als de aanvrager een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken heeft.
- **Zichtlocaties**
Het betreffende parkeervak is gemakkelijk toegankelijk/bruikbaar en waar mogelijk goed zichtbaar voor bestuurders van elektrische voertuigen.
- **Parkeerdruk**
Een bestaande hoge parkeerdruk is geen reden om van plaatsing van een oplaadpaal af te zien. De komst van een oplaadpaal levert in de meeste gevallen een verschuiving van de parkeerdruk op, omdat een elektrisch voertuig vaak in de plaats komt van een regulier voertuig.

Artikel 5 Besluitvorming

Een oplaadpaal wordt geplaatst nadat het verkeersbesluit onherroepelijk is geworden.

Artikel 6 Verwijdering en/of verplaatsing

Uitsluitend de gemeente of de beheerder kunnen het initiatief nemen voor het verwijderen of verplaatsen van een oplaadpaal. Dit kan bijvoorbeeld wanneer de oplaadpaal in praktijk niet of niet structureel wordt gebruikt. Het is namelijk niet gewenst dat daardoor een of meerdere parkeervakken gereserveerd blijven voor het opladen van elektrische voertuigen en dus niet door andere voertuigen kunnen worden benut. In dat geval neemt de gemeente een nieuw verkeersbesluit waarbij de bestaande reservering voor het opladen van elektrische voertuigen wordt opgeheven en indien nodig een verkeersbesluit waarin een nieuwe locatie voor een oplaadpaal wordt aangewezen.

Artikel 7 Algemeen

Blaauwe zone

Wanneer een parkeervak voor het opladen van elektrische voertuigen in een gebied ligt waarvoor een maximale parkeerduur (blauwe zone) of een andere parkeerrestrictie geldt, dan geldt deze ook voor gebruikers en bestuurders van elektrische voertuigen.

Handhaving

Een gereserveerd parkeervak voor het opladen van elektrische voertuigen wordt correct gebruikt als een elektrisch voertuig met de oplaadkabel is aangesloten op de oplaadpaal en ook daadwerkelijk aan het laden is. Tegen overtredingen of misbruik wordt opgetreden.

Indien de bevoegde ambtenaren van de gemeente (BOA's) of politie constateren dat een ander voertuig in een gereserveerd parkeervak voor elektrische voertuigen geparkeerd staat, dan wordt handhavend opgetreden. Dit geldt ook voor een elektrisch voertuig dat niet door middel van een oplaadkabel verbonden is met de oplaadpaal. Verder is het langdurig bezet houden van een gereserveerd parkeervak met een elektrisch voertuig voor een ander doel dan het opladen of "smart chargen" niet toegestaan (het zogenaamde "paalkleven").

Artikel 8 Inwerkingtreding

Deze beleidsregels treden in werking de dag na bekendmaking.

Artikel 9 Citeertitel

Deze beleidsregels worden aangehaald als: 'Beleidsregels laadinfrastructuur elektrische voertuigen gemeente Utrechtse Heuvelrug'.

Aldus besloten in de vergadering van het college van Burgemeester en wethouders van de gemeente Utrechtse Heuvelrug, gehouden op 04-07-2023.

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Utrechtse Heuvelrug

*de secretaris,
Drs. M. J. T. H. Havekes*

*de burgemeester,
G. F. Naafs*