

Uitgangspunten en werkwijze laadpalen gemeente Gooise Meren 2024

1 Inleiding

De Uitgangspunten en werkwijze laadpalen Gooise Meren 2024 (UWL) leggen de uitgangspunten en werkwijze vast die door de gemeente worden gehanteerd om laadpalen te realiseren.

Laadpalen binnen de gemeente worden gerealiseerd

- op verzoek van de gemeente
- in opdracht van MRA-E
- door concessiehouders
- naar aanleiding van
 - een geldig verzoek van een e-rijder (vraaggestuurd laden)
 - het gebruik van bestaande laadpalen (datagestuurd laden)
 - het te verwachten gebruik van een laadpaal (aanbodgestuurd laden)
- op grond van een laadkaart
- waarbij op grond van een (verzamel)verkeersbesluit twee parkeerplaatsen voor het laden worden gereserveerd.

De UWL is de opvolger van de Beleidsregels openbare oplaadpalen gemeente Gooise Meren 2021.

2 Begripsbepalingen

BABW

Besluit administratieve bepalingen wegverkeer

College

het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Gooise Meren

Concessiehouder

een partij die op grond van een aanbesteding een overeenkomst met MRA-E heeft gesloten inzake plaatsing, beheer en/of exploitatie van laadpalen

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 geladen 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

Locatie

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

MRA-Elektrisch (MRA-E)

het samenwerkingsverband van verschillende publieke partijen met als doel het stimuleren van elektrisch vervoer in Gemeenten, vertegenwoordigd door Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland

Laadinfrastructuur

het geheel van laadpalen, aansluitingen op het elektriciteitsnet en andere voorzieningen in de openbare ruimte op of aan de weg bestemd voor het laden van elektrische voertuigen

Laadpaal

een laadobject in de vorm van een paal met tenminste twee laadpunten

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 laadpalen en de tussen de gemeente, MRA-E en de marktpartij gevoerde correspondentie

Stallingsplaats

een plaats, juridisch, feitelijk of planologisch bestemd of bedoeld om motorvoertuigen te stallen, gelegen buiten de openbare weg en niet voor het openbaar verkeer openstaand of toegankelijk

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 ambitie uit de Mobiliteits- en Parkeervisie 2040 is om te kiezen voor een slim en duurzaam mobiliteitssysteem door laadpalenbeleid te ontwikkelen. Innovatieve vormen van (elektrisch) vervoer worden gevolgd er wordt initiatief genomen om duurzame mobiliteit te stimuleren en te realiseren.

In het uitvoeringsprogramma 2022 – 2026 van het college staat dat de gemeente duurzaam, leefbaar en toekomstgericht wil zijn. In het coalitieakkoord onderschrijft de gemeente de landelijke klimaatdoelstellingen om in 2050 volledig duurzaam, energieneutraal en circulair te zijn. Ook wordt gestreefd naar een vermindering van de negatieve effecten van uitstoot van voertuigen.

4 Juridisch kader

4.1 Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW)

Bij laadpalen worden twee parkeerplaatsen voor het laden gereserveerd om zo voor de e-rijder de beschikbaarheid van de laadpaal voor het laden van voertuigen te kunnen garanderen. Op grond van artikel 12 BABW is het nemen van een verkeersbesluit dan vereist.

Het reserveren van de parkeerplaatsen gebeurt door het plaatsen van bord E8 zoals opgenomen in bijlage I van het RVV1990 plus een onderbord waarmee de twee parkeerplaatsen aan worden geduid.

4.2 Wegenverkeerswet

Op grond van artikel 18 lid 1 onder d Wegenverkeerswet 1994 heeft het college de bevoegdheid om verkeersbesluiten te nemen.

4.3 Verordening fysieke leefomgeving

In artikel 3:25 lid 1 Verordening fysieke leefomgeving 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 3:25 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.

4.4 Voorwaarden gezamenlijke oplaadinfrastructuur MRA-Elektrisch 2023

De gemeente heeft ingestemd met de Voorwaarden gezamenlijke oplaadinfrastructuur MRA – Elektrisch 2023. Hierdoor is het mogelijk om deel te nemen aan de gezamenlijke inkoop, plaatsing en beheer van openbare laadvoorzieningen.

5 Werkwijze

5.1 Vraaggestuurd laden

5.1.1 Indienen verzoek

Een verzoeker dient een verzoek in via de portal van MRA-E voor het laten plaatsen van een laadpaal in de openbare ruimte.

5.1.2 Toetsen verzoek

Verzoeken worden door de gemeente of door MRA-E getoetst.

Het verzoek voldoet aan de voorwaarden als de verzoeker

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

Het parkeren op een niet openbaar parkeerterrein van een Vereniging van Eigenaren wordt beschouwd als parkeren op een stallingsplaats.

Als aan één van de drie genoemde voorwaarden niet wordt voldaan, dan wordt de verzoeker hiervan op de hoogte gesteld. Het verzoek wordt afgewezen.

5.1.3 Toetsen uitbreiding

Een verzoek dat voldoet aan de voorwaarden zoals genoemd in paragraaf 5.1.2 leidt tot het plaatsen van een nieuwe laadpaal als

- de afstand tussen de woning van de verzoeker en de dichtstbijzijnde (in voorbereiding zijnde) laadpaal groter is dan de door de MRA-E vastgestelde norm;

OF als

- de afstand tussen de woning van de verzoeker en de dichtstbijzijnde (in voorbereiding zijnde) laadpaal kleiner is dan de door de MRA-E vastgestelde norm

EN

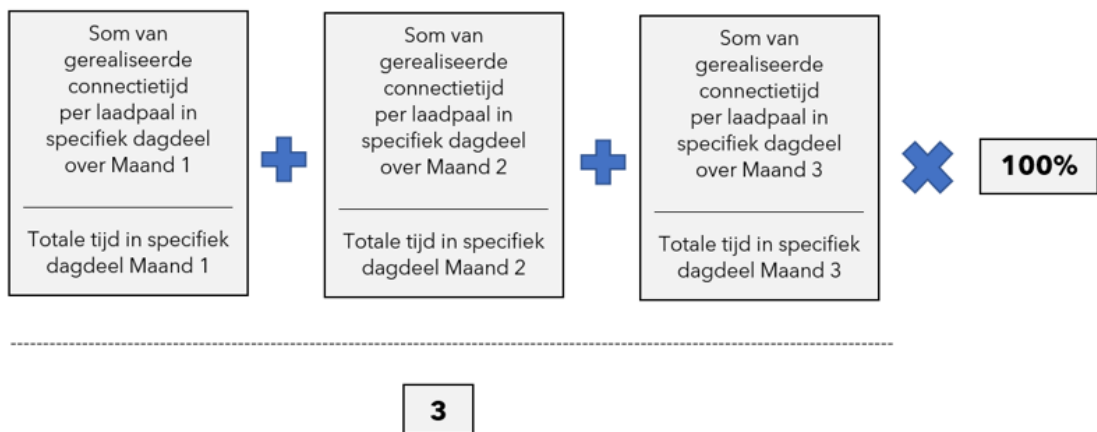
- de gemiddelde bezettingsgraad van de laadpaal gedurende de voorafgaande drie maanden tijdens de avondperiode (18.00 – 00.00 uur) per maand hoger is dan de door de MRA-E vastgestelde norm

EN

- het gemiddelde afzetvolume van de laadpaal gedurende de voorafgaande drie maanden per maand groter is dan de door de MRA-E vastgestelde norm m.b.t. datagestuurd laden.

De meest actuele normen zoals hiervoor bedoeld zijn vastgelegd in de Voorwaarden gezamenlijke op-laadinfrastructuur MRA-E.

De bezettingsgraad wordt als volgt berekend:



Als een verzoek voldoet aan de voorwaarden zoals genoemd in paragraaf 5.1.2 maar niet leidt tot een uitbreiding zoals bedoeld in paragraaf 5.1.3, dan wordt de verzoeker hiervan op de hoogte gesteld. Het verzoek wordt afgewezen.

Als wordt voldaan aan de voorwaarden zoals bedoeld in de paragrafen 5.1.2 en 5.1.3 dan leidt een verzoek tot een locatievoorstel (zie verder paragraaf 5.4). De verzoeker wordt hierover geïnformeerd. Daarna stopt het actief informeren van de verzoeker, de verzoeker kan de voortgang via de portal van de MRA-E verder volgen.

Het is mogelijk om meerdere verzoeken aan één locatievoorstel te koppelen.

5.1.4 Parkeerdruk

Voor het college weegt het algemeen belang om onze leefwereld duurzamer te maken zwaarder dan het individuele belang van direct omwonenden om hun auto op korte afstand van de woning te kunnen parkeren. Daarom wordt bij het toetsen of er sprake is van een uitbreiding of niet zoals bedoeld in paragraaf 5.1.3 **niet** naar de parkeerdruk gekeken.

5.2 Aanbodgestuurd laden

De gemeente kan op eigen initiatief locatievoorstellen bij MRA-E indienen als de gemeente op de desbetreffende locaties een (toekomstige) vraag naar laadcapaciteit verwacht. De gemeente betaalt een bijdrage aan MRA-E. De hoogte van de bijdrage wordt door MRA-E vastgesteld.

Het gebruik van laadpalen aanbodgestuurd laden wordt gemonitord. Als het gebruik van de laadpaal niet voldoet aan de normen m.b.t. de bezettingsgraad en het afzetvolume zoals genoemd in paragraaf 5.1.3 dan kan het college besluiten om een reservering van een parkeervak voor het laden in te trekken.

5.3 Datagestuurd laden

De gemeente of MRA-E kan een locatievoorstel indienen als

- de gemiddelde bezettingsgraad van de laadpaal en de laadpalen binnen een door de MRA-E vast te stellen afstand gedurende de voorafgaande drie maanden tijdens de avondperiode (18.00 – 00.00 uur) per maand groter is dan de door de MRA-E vastgestelde norm

EN

- het gemiddelde afzetvolume van de laadpaal en de laadpalen binnen een door de MRA-E vast te stellen afstand gedurende de voorafgaande drie maanden per maand groter is dan de door de MRA-E vastgestelde norm

EN

- er binnen de door de MRA-E vastgestelde afstand geen laadpaal in voorbereiding is of in de afgelopen drie maanden in bedrijf is gesteld.

5.4 Locatievoorstellen

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

Voorwaarden zijn dat laadpalen niet worden geplaatst

- direct naast lichtmasten in verband met de ondergrondse bekabeling en fundering;
- in de directe nabijheid van bomen in verband met mogelijke beschadigingen van de wortelstructuur;
- op locaties waar sprake is van geplande reconstructies of andere infrastructurele ontwikkelingen in verband met dubbel werk;
- op locaties waar sprake is van een maximale parkeerduur in verband met de rendabiliteit van de laadpalen;
- direct voor een deur, raam of toegang tot een perceel in verband met het zicht en/of de toegang tot de woning;
- op asfalt- of betonwegen in verband met de kosten;
- binnen drie meter van een elektriciteitskast in verband met wederzijdse beïnvloeding;
- op een schuin talud in verband met de kosten.

Voorwaarden zijn dat laadpalen uitsluitend worden geplaatst

- op grond dat in eigendom is van de gemeente tenzij formele afspraken met eigenaren van gronden zijn gemaakt in verband met de toegankelijkheid;
- op locaties die 24 uur per dag 7 dagen per week openbaar toegankelijk zijn in verband met de rendabiliteit van de laadpaal;
- op maximaal door MRA-E vast te stellen loopafstand gerekend vanaf de woning van de verzoeker in verband met de rendabiliteit van de laadpaal (uitsluitend van toepassing bij vraaggestuurd laden);
- op bestaande parkeerplaatsen in verband met de kosten;
- in het midden tussen twee parkeervakken in verband met de laadkabels.

Voorwaarden zijn dat laadpalen zo worden geplaatst dat

- rondom de laadpaal minimaal 50 cm beschikbaar in verband met onderhoud;
- het onderhoud en de installatie veilig kan worden uitgevoerd gelet op de oriëntatie ten opzichte van de verkeersstromen;
- er minimaal één stoeptegel plus de band van de stoeprand tussen de laadpaal en de parkeerstrook of parkeervak aanwezig is in verband met aanrijden;
- de doorgang op trottoirs achter de laadpaal niet kleiner is dan 90 centimeter in verband met de doorgang waarbij een strook met een breedte van 60 centimeter of minder als een uitstapstrook wordt beschouwd en niet als een trottoir.

Uitgangspunten zijn dat laadpalen indien mogelijk bij voorkeur niet worden geplaatst

- in de historische straten binnen de vestingen van Naarden en Muiden in verband met het straatbeeld, ook als dit betekent dat de maximale afstand tussen de woning van de verzoeker en de beoogde locatie wordt overschreden;
- langs 50 – km/u – straten in verband met de verkeersveiligheid;
- direct voor woningen van verzoekers in verband met het kunnen beschouwen van de laadpaal door de verzoeker of door de omwonenden als de laadpaal van de verzoeker;
- in straten met éénrichtingsverkeer in verband met de bereikbaarheid van de laadpaal;
- in de directe nabijheid van andere objecten in de openbare ruimte zoals fietsenrekken, vuilcontainers en straatmeubilair in verband met de bruikbaarheid van de laadpalen.

Uitgangspunten zijn dat laadpalen indien mogelijk bij voorkeur worden geplaatst op locaties die

- vanuit woningen niet of nauwelijks zichtbaar zijn in verband met het zicht vanuit de woning;
- centraal liggen, goed zichtbaar en bereikbaar zijn in verband met de rendabiliteit van de laadpaal;
- een min of meer anoniem karakter hebben (zoals de kopse kant van een rij woningen of parkeerterreinen) in verband met het draagvlak bij bewoners;
- zo dicht mogelijk bij de gehandicaptenparkeerplaats op kenteken liggen als de verzoeker beschikt over een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken.

5.5 Laadkaart

Op grond van prognoses en berekeningen kan MRA-E voor een bepaalde periode bepalen waar en hoeveel laadcapaciteit voor de gemeente nodig is om aan de vraag te kunnen voldoen. Dit leidt tot een laadkaart waarop voorafgaand aan verzoeken locaties proactief vast worden gelegd zonder dat er sprake is van een koppeling aan een verzoek.

De laadkaart is dynamisch van aard, er kunnen indien gewenst nieuwe locaties aan de laadkaart worden toegevoegd of locaties worden verwijderd.

Bij het bepalen van de locaties op de laadkaart zijn de voorwaarden en uitgangspunten van toepassing zoals genoemd in paragraaf 5.4 met uitzondering van de voorwaarden en uitgangspunten die gaan over de woning van verzoekers. Uitgangspunt is spreiding van de locaties. Clustering is mogelijk. Bij clustering wordt het maximale aantal laadpalen zoals door MRA-E voorgeschreven naast elkaar geplaatst.

De bewoners en andere belanghebbenden worden over de laadkaart via de beschikbare kanalen geïnformeerd. De laadkaart is openbaar.

5.6 Verkeersbesluit

Voor het reserveren van twee parkeerplaatsen per laadpaal voor het laden van de voertuigen wordt namens of door het college een verkeersbesluit genomen. Het reserveren van de parkeerplaatsen voor het laden vindt plaats door het plaatsen van bord E8 zoals opgenomen in bijlage I van het RVV1990 plus een onderbord waarmee de twee parkeerplaatsen aan worden geduïd.

5.6.1 Enkelvoudig verkeersbesluit

In een enkelvoudig verkeersbesluit wordt voor één locatie twee parkeerplaatsen voor het laden gereserveerd.

Voorafgaand aan de publicatie adviseert de politie. De politie kan hierbij gebruik maken van een standaardadvies.

De omwonenden krijgen na publicatie in het Gemeenteblad ter informatie het verkeersbesluit plus een brief thuis gestuurd. Tevens wordt het verkeersbesluit in de portal van MRA-E geplaatst.

Belanghebbenden kunnen indien gewenst bezwaar tegen het verkeersbesluit maken.

5.6.2 Verzamelverkeersbesluit

In een verzamelverkeersbesluit worden gelijktijdig meerdere locaties opgenomen waar twee parkeerplaatsen per locatie voor het laden worden gereserveerd.

Voorafgaand aan de publicatie adviseert de politie. De politie kan hierbij gebruik maken van een standaardadvies.

Het verzamelverkeersbesluit wordt in het Gemeenteblad gepubliceerd. Tevens wordt het verzamelverkeersbesluit in de portal van MRA-E geplaatst. Er wordt een bericht op de gemeentepagina geplaatst.

Belanghebbenden kunnen indien gewenst bezwaar tegen het verzamelverkeersbesluit maken.

5.7 Bezwaren

Na publicatie van het (verzamel)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 twee parkeerplaatsen op een locatie zoals opgenomen in het (verzamel)verkeersbesluit sprake is van onjuiste en/of onevenredige overwegingen waardoor relevante belangen worden geschaad. Als hier sprake van is, dan wordt een alternatieve locatie bepaald. Als dit niet gebeurt op basis van de laadkaart dan wordt een nieuw enkelvoudig verkeersbesluit genomen.

Als de afstand tussen de oorspronkelijke locatie en de nieuwe locatie minder is dan 25 meter én beide locaties liggen in dezelfde straat, dan kan worden afgezien van het nemen van een nieuw verkeersbesluit.

Als er sprake is van een verzamelverkeersbesluit en er wordt bezwaar gemaakt tegen een deel van de beoogde locaties, dan kunnen de resterende locaties direct door naar de uitvoeringsfase.

Als de gemeente in de bezwaren geen aanleiding ziet voor het wijzigen van locaties dan stelt de gemeente per locatie of per onderwerp een pleitnota op. In de pleitnota wordt inhoudelijk op de bezwaren met betrekking tot de desbetreffende locatie of onderwerp gereageerd.

De gemeente legt het bezwaardossier ter advisering voor aan de onafhankelijke Bezwarencommissie. Er volgt een hoorzitting waar zowel het college als de bezwaarde(n) worden gehoord. De Bezwarencommissie stelt een advies op voor het college. Het college neemt per bezwaarde een besluit op bezwaar. De bezwaarden worden geïnformeerd.

Voor de gemeente is de bezwarenprocedure voor een bepaalde locatie doorlopen als het college besluit om de bezwaren met betrekking tot een bepaalde locatie ongegrond te verklaren.

5.8 Uitvoeringsfase

Als een locatie definitief is dan wordt aan MRA-E toestemming gegeven om de voor het laden gereserveerde parkeervakken af te zetten, de laadpaal 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. MRA-E draagt ook zorg voor het verwijderen van het groen voor zover van toepassing, het realiseren van een tegelverharding rondom de laadpaal en het realiseren van een aanrijbeveiliging.

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 Private laadpalen

In de openbare ruimte worden uitsluitend laadpalen geplaatst die door iedere e-rijder mogen en kunnen worden gebruikt. De gemeente werkt niet mee aan verzoeken om in de openbare ruimte laadpalen te realiseren die uitsluitend door private personen mogen worden gebruikt.

8 Hardheidsclausule

In beginsel handelt de gemeente conform de UWL.

Het college kan besluiten om van de UWL af te wijken of niet van toepassing te verklaren als het handelen conform de UWL leidt tot een situatie waarin de belangen van de gemeente en/of één of meerdere belanghebbenden in verhouding tot de met de UWL 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.

9 Citeertitel

Dit document kan worden aangehaald als "Uitgangspunten en werkwijze laadpalen gemeente Gooise Meren 2024".

10 Inwerkingtreding

De UWL treedt in werking met ingang van de dag na bekendmaking. De beleidsregels met betrekking tot hetzelfde onderwerp die zijn vastgesteld in april 2021 komen op deze datum te vervallen.