Plaatsingsbeleid

Laadinfrastructuur



Gemeente Nieuwkoop
Afdeling Beheer Openbare Ruimte
Datum: febuari 2024





nieuwkoop

Inhoudsopgave

1. Inleiding 2
1.1 Aanleiding....2
1.2 Landelijk beleid en doelstellingen....2
1.3 Beleidsdoelstelling....2
1.4 Leeswijzer 3
2. Doel van de beleidsregels 4
3. Beleidsregels 5
4. Juridisch kader....10
4.1 Verkeersbesluit....10
4.2 Overige vergunningen/ontheffingen 10
4.3 Overige juridische aspecten 10

nieuwkoop

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

In november 2020 is het plaatsingsbeleid 'Laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen' samen met de 'Integrale visie laadinfrastructuur' vastgesteld in de gemeente Nieuwkoop. De ontwikkelingen volgen zich snel op de afgelopen jaren. De hoeveelheid elektrische voertuigen stijgt snel waardoor de roep om uitbereiding van laadinfrastructuur toeneemt. Er zijn steeds meer marktpartijen die willen samenwerken voor het plaatsen van laadpalen in de openbare ruimte. Via het openmarkt model wat de gemeente Nieuwkoop hanteert kan iedere marktpartij publieke laadpalen plaatsen, als men maar een overeenkomst afsluit met de gemeente. Via laadpaalnodig.nl kunnen particulieren een laadpaal aanvragen, waarbij men zelf de marktpartij kiest. De marktpartij vraagt aan de gemeente om toestemming voor het plaatsen van een laadpaal op een bepaalde locatie en 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. Sinds de vaststelling van het plaatsingsbeleid in 2020 zijn het aantal oplaadpunten en geregistreerde elektrische voertuigen verdubbeld. De toename vraagt om verdichting van ons publieke laadpalennetwerk, waardoor het plaatsingsbeleid aangepast dient te worden.

1.2 Landelijk beleid en doelstellingen

Om onze klimaatdoelen te halen, is het nodig dat ook ons vervoer verduurzaamt. Elektrisch vervoer draagt hieraan bij. In het regeerakkoord en het Klimaatakkoord staat dat uiterlijk in 2030 alle nieuw verkochte auto's emissievrij moeten zijn. Voor een belangrijk deel zullen dat batterij-elektrische auto's zijn. Volgens prognoses uit het Klimaatakkoord en de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) zijn in 2030 landelijk naar schatting 1,7 miljoen laadpunten nodig voor personenvervoer. De landelijke ambitie is om in 2030 1,9 miljoen elektrische auto's te hebben in Nederland. De meest recente prognose van ElaadNL stelt dat er in 2035 zo'n 4 miljoen elektrische personenauto's rondrijden (44,5% aandeel) en in 2050 zo'n 9 miljoen. Voor Nieuwkoop is de prognose circa 350 publieke laadpunten in 2025 en circa 500 publieke laadpunten in 2030[1]. Op 31 december 2022 waren er 189 publieke laadpunten in de gemeente Nieuwkoop[2]. De verwachting is dat er aan het einde van dit jaar 240 laadpunten zijn in de gemeente Nieuwkoop.

1.3 Beleidsdoelstelling

De ambitie om elektrisch vervoer en de elektrisch rijder te stimuleren staat ook in het collegeprogramma:

De komende jaren neemt het elektrisch rijden toe. Als gemeente zijn we verantwoordelijk voor het realiseren van laadinfrastructuur, waarbij we inzetten op meer proactief plaatsen. We monitoren scherp de ontwikkelingen in de markt, zoals nieuwe technologieën, en passen indien nodig het beleid hierop aan. Bij de nieuwe woonwijken nemen we laadinfra standaard mee. Om milieubewuste recreanten en toeristen gastvrij te ontvangen, zetten we in om laadvoorzieningen op openbare parkeerterreinen te plaatsen. 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.

[1] Herkomst data uit Overmorgen-Districon Prognoses
[2] Nieuwkoop in Cijfers - Duurzaamheid - Nieuwkoop

1.4 Leeswijzer

Na deze inleiding wordt in hoofdstuk 2 ingegaan op de visie voor de komende jaren waarin de aanpak wijzigt van vraaggestuurd 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 een toelichting gegeven. Vervolgens worden de juridische kaders aangegeven in hoofdstuk 4.

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 kunnen hiervoor een aanvraag indienen bij de gemeente Nieuwkoop. Voordat men laadpalen mag plaatsen in de openbare ruimte dient er eerst een overeenkomst te worden afgesloten met de gemeente.

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

3. Beleidsregels

1. Begripsbepalingen

- 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:
    - 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.
    - 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 aangewezen 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 bezwarentermijn 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 E8c met onderbord 'alléén opladen elektrische auto's' met 2 pijlen of 1 pijl (1 pijl afgeplakt bij 1 gereserveerd parkeervak of onderbord OB504 R of L).

3. Aanvragen openbare laadpaal via laadpaalnodig.nl

Alle aanvragen voor het plaatsen van een publieke laadpaal verlopen via de website laadpaalnodig.nl. Bij het invullen van het aanvraagformulier kiest een particulier één van de laadpaalexploitanten waar de gemeente een overeenkomst mee heeft gesloten. De aanvraag komt dan terecht bij de desbetreffende laadpaalexploitant.

De laadpaalexploitant behandelt alle aanvragen en is verantwoordelijk voor de plaatsing en exploitatie van de openbare laadpalen in de gemeente.

De aanvraag wordt gecontroleerd op compleetheid en of de aanvraag voldoet aan de gestelde voorwaarden van de gemeente Nieuwkoop. Indien de aanvraag niet volledig is of als de aanvraag niet aan de gestelde voorwaarden voldoet, ontvangt de aanvrager een bericht van de exploitant.

Na goedkeuring van de aanvraag zoekt de laadpaalexploitant in samenspraak met de gemeente in de directe omgeving van het aanvraagadres naar een geschikte locatie voor de laadpaal.

Indien de aanvraag en het locatievoorstel worden goedgekeurd, vindt na een aantal stappen (nemen en publiceren van het verkeersbesluit, aanvragen en realiseren van de netaansluiting) de uiteindelijke realisatie plaats. Tijdens het hele plaatsingsproces ontvangt de aanvrager een bericht wanneer de aanvraag zich in een nieuwe stap bevindt en wat de verwachte procesduur is.

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 door de gemeente. Naast bovengenoemde voorwaarden voor aanvragen op initiatief van een exploitant, gelden de volgende voorwaarden:

a. niet direct voor 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 100 meter van de aangevraagde locatie is;
e. zijn er al bestaande openbare oplaadpalen aanwezig in de openbare ruimte binnen een loopafstand van 100 meter van de aangevraagde locatie en is het gebruik daarvan aanleiding voor het plaatsen van een extra oplaadpaal of kan door reservering van een 2e parkeerplaats bij een bestaande oplaadpaal binnen een loopafstand van 100 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 het eerste parkeervak altijd direct in gebruik genomen voor het opladen. Wel wordt in het verkeersbesluit gelijktijdig een tweede parkeerplaats opgenomen. Als in de toekomst de laadbehoefte (verbruik) groter wordt zal de tweede parkeerplaats beschikbaar gesteld worden voor het opladen afhankelijk van het aantal gebruikers en het verbruik van de laadpaal. Bij uitzondering kan de tweede parkeerplaats direct beschikbaar gesteld worden voor het opladen (bij drie of meer nieuwe gebruikers).

5. Behoeftebepaling uitbreiding oplaadpaal

Voor uitbreiding naar een tweede gereserveerde parkeerplaats bij een bestaande laadpaal moet de exploitant aantonen dat het huidige gereserveerde oplaadpunt effectief in gebruik is:

- Voor uitbreiding naar een tweede parkeerplaats bij de bestaande laadpaal dient de exploitant aan te tonen dat er minimaal 3 unieke gebruikers (elektrische rijders) zijn met een minimaal verbruik van 300kWh per maand gemeten over de afgelopen twee maanden voor de aanvraag.

Voor uitbreiding van een extra laadpaal bij de bestaande laadpaal dient de exploitant aan te tonen dat de gereserveerde oplaadpunten effectief in gebruik zijn:

- Voor uitbreiding van een extra openbare laadpaal bij de bestaande laadpaal dient de exploitant te kunnen aantonen dat er minimaal 6 unieke gebruikers (elektrische gebruikers) zijn met een minimaal verbruik van 600kWh per maand gemeten over de afgelopen twee maanden voor de aanvraag.

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 marktpartij de plicht de openbare oplaadpaal binnen een door het college aan te geven termijn veilig te verwijderen en de ondergrond in oorspronkelijke staat terug te brengen. Als het verkeersbesluit 5 jaar of ouder is zijn de kosten hiervoor geheel voor de marktpartij. Is het verkeersbesluit minder dan 5 jaar oud draagt de gemeente 1/5 deel van de kosten bij voor elk jaar dat het verkeersbesluit jonger is dan 5 jaar.

b) Bij afwijken van beleidsregels door exploitant

Indien de marktpartij van een openbare oplaadpaal zich niet houdt aan de beleidsregels kan het college het verkeersbesluit intrekken. In dit geval heeft de marktpartij 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 rekening van de marktpartij. Indien daar geen gehoor wordt aangegeven, dan verwijdert 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 het verkeersbesluit wordt ingetrokken heeft de marktpartij de plicht de openbare oplaadpaal veilig te verwijderen op het moment dat het onderhoud of de reconstructie ter plaatse 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 het besluit m.u.v. de situatie waarbij het bij de marktpartij al bekend was dat er binnen 5 jaar onderhoud of reconstructie gaat plaatsvinden. Kosten voor het herplaatsen van de oplaadpaal zijn voor rekening van de marktpartij, wanneer het onderhoud of reconstructie later dan 5 jaar na het besluit plaatsvindt.

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 E8c 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 opengebroken 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 elektriciteitsnetwerk.
De aanvrager is verantwoordelijk voor de aanvraag van de benodigde vergunning om aan te sluiten op het elektriciteitsnetwerk. 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 is niet toegestaan.