

Van : college van burgemeester en wethouders

Datum : 18 september 2018

Portefeuillehouder(s) : Wethouder Noorthoek

Portefeuille(s) : Verkeer

Contactpersoon : D.A.W. van Baaren

Tel.nr. : 8413

E-mailadres : baaren.m@woerden.nl

Onderwerp:

Beantwoording Moties M-032 en M-60

Kennisnemen van:

De beantwoording van de moties M-032 en M-60

Inleiding:

Tijdens de gemeenteraadsvergadering van 29 oktober 2015 is een motie van LijstvanderDoes, Progressief Woerden en D66 aangenomen met betrekking tot oplaadpunten voor elektrische fietsen. De inhoudelijke beantwoording zou worden meegenomen in de uitwerking van de verkeersvisie.

Tijdens de gemeenteraadsvergadering van 2 november 2017 is een motie van de ChristenUnie/SGP, D66, Progressief Woerden, CDA en STERK Woerden aangenomen met betrekking tot oplaadpunten voor zowel elektrische auto's als elektrische fietsen.

Deze RIB geeft een antwoord op beide moties.

Kernboodschap:

Motie M-032

De Gemeenteraad van Woerden in vergadering bijeen op donderdag 29 oktober 2015,

Constaterende dat;

1. het aantal E-Bikes in ons land stevig toeneemt;
2. met deze E-Bikes grotere afstanden worden afgelegd dan met reguliere fietsen;
3. veel toeristen die Woerden aandoen gebruik maken van E-Bikes en (nieuwe) toeristen aangemoedigd kunnen worden om Woerden aan te doen;
4. E-Bikes regelmatig opgeladen moeten worden afhankelijk van de actieradius;
5. er in Woerden nog weinig of geen oplaadpunten zijn voor E-Bikes, dit in tegenstelling voor personenauto's,

Overwegende dat;

1. het wenselijk is dat ook in Woerden oplaadpunten komen voor E-Bikes te beginnen in de kern Woerden;
2. Woerden zich profileert als fietsstad en oplaadpunten voor E-Bikes dit extra accentueren;
3. het gebruik van E-Bikes het autoverkeer enigszins zal terugdringen;

4. het aanwezig zijn van oplaadpunten voor E-Bikes gewoon bij Woerden fietsstad hoort,

Verzoekt het College;

te bevorderen dat in Woerden, te beginnen in de kern Woerden, oplaadpunten voor E-Bikes komen,

Beantwoording College

De beantwoording van deze motie heeft enige tijd op zich laten wachten, omdat afgesproken was dit mee te nemen in de uitwerking van de verkeersvisie. We menen dat we vooruitlopend op deze uitwerking u over het volgende moeten berichten. De tijd heeft namelijk niet stil gestaan, waardoor er flinke ontwikkelingen zijn geweest op het gebied van elektrische fietsen en met name de actieradius ervan.

Verreweg de meeste elektrische fietsen hebben een actieradius van minimaal 90 kilometer. Woon-werk fietsritten of voor fietsritten voor de dagelijkse boodschap zijn vele malen korter, een elektrische fietser kan deze ritten in principe met een accu doen. Bovendien is bij veel van de modernere elektrische fietsen de accu eenvoudig uit de fiets te halen en mee te nemen om op te laden.

Laadpalen voor elektrische fietsen zijn met name geschikt voor de recreatieve fietser. Het realiseren van een netwerk van laadpalen voor fietsers zien wij als een taak van de markt. Door de mogelijkheid te bieden de accu van een fiets op te laden kunnen bijvoorbeeld horecaondernemers zich onderscheiden ten opzichte van elkaar. Als gemeente willen we ons niet bemoeien met de vrije marktwerking. Ons college heeft regulier overleg met de verschillende horeca-exploitanten. Tijdens het volgende reguliere overleg zullen wij laadinfrastructuur voor fietsen onder de aandacht brengen.

Motie M-60

De gemeenteraad van Woerden, in vergadering bijeen op 2 november 2017, behandelende de Programmabegroting 2018-2021,

Constateernde dat

1. Elektrische auto's en fietsen sterk in opkomst zijn;
2. Vrijwel alle grote autofabrikanten de keuze maken om zich vooral toe te gaan leggen op productie van elektrische auto's;
3. Slechts 30% van de gemeente¹ is toegerust op de openbare laadbehoefte van bewoners die elektrisch (gaan) rijden tot en met 2020;
4. Het Rijk een bijdrage beschikbaar stelt voor medeoverheden om de laadinfrastructuur te verbeteren, in de vorm van een Green Deal ('Rijksbijdrage laadinfrastructuur elektrische auto's');
5. Het stimuleren van fietsgebruik één van de projecten is uit het vastgestelde raadsvoorstel Opgave Duurzame Samenleving,

Overwegende dat

1. Elektrische auto's en fietsen zuinig zijn in energieverbruik en schoon voor de omgeving;
2. Uitbreiding van laadinfrastructuur essentieel is voor de marktontwikkeling van elektrisch rijden;
3. Woerden als doel gesteld heeft in 2030 klimaat neutraal te zijn;
4. Het belangrijk is dat de gemeente beleid formuleert als het gaat om haar rol m.b.t. de laadinfrastructuur;
5. Er een unieke kans is om te experimenteren met het in elke straat installeren van oplaadpunten, doordat er gecombineerd kan worden bij de vervanging van straatverlichting;
6. Bij het ontwerpen van nieuwe wijken al rekening te houden is met het plaatsen van oplaadpunten voor auto's;
7. De raad 29 oktober 2015 de motie oplaadpunten E-bikes heeft aangenomen,

Verzoekt het College

1. Om vóór het junioverleg in 2018 te komen met een voorstel dat er voor zorgt dat er voldoende elektrische oplaadpunten voor auto's en fietsen zijn in de gemeente Woerden;
2. De daarvoor benodigde beleidsregels op te stellen;
3. Ruimte te bieden aan experimenten indien dat nodig is;
4. Zo spoedig mogelijk de raad een voorstel te doen voor een Green Deal met het Rijk, om vervolgens een aanvraag te kunnen doen voor een rijksbijdrage voor de laadinfrastructuur voor elektrische auto's

Beantwoording College

1. Om vóór het junioverleg in 2018 te komen met een voorstel dat er voor zorgt dat er voldoende elektrische oplaadpunten voor auto's en fietsen zijn in de gemeente Woerden;

Op 12 december 2017 heeft ons College de Beleidsregels Plaatsen van laadpalen voor elektrische voertuigen vastgesteld, zie case 17.010798. In deze beleidsregels is vastgelegd onder welke voorwaarden de gemeente medewerking verleent aan het plaatsen van een laadpaal in de openbare ruimte. De gemeente plaatst, beheert en exploiteert de laadinfrastructuur niet zelf, maar besteedt dit uit aan een marktpartij die zich conformeert aan de voorwaarden die de gemeente stelt. Inmiddels is er met één marktpartij een dergelijke overeenkomst afgesloten en worden andere partijen via de website van de gemeente Woerden opgeroepen een overeenkomst af te sluiten. De eerste aanvragen voor oplaadpunten in de openbare ruimte zijn momenteel in behandeling. De verwachting is dat de eerste oplaadpunten vanaf oktober/november geplaatst worden.

Zie voor het plaatsen van oplaadpunten voor elektrische fietsen de beantwoording van motie M-032.

2. De daarvoor benodigde beleidsregels op te stellen;

Ons College heeft de Beleidsregels Plaatsen van laadpalen voor elektrische voertuigen vastgesteld, zie case 17.010798.

3. Ruimte te bieden aan experimenten indien dat nodig is;

Ons College biedt deze ruimte. Zie ook het coalitieprogramma.

4. Zo spoedig mogelijk de raad een voorstel te doen voor een Green Deal met het Rijk, om vervolgens een aanvraag te kunnen doen voor een rijksbijdrage voor de laadinfrastructuur voor elektrische auto's,

De Green Deal waar naar verwezen wordt is per 1 juli 2018 gestopt. Voor de gemeente Woerden was deze Green Deal echter ook niet van toepassing, omdat er in deze deal een bijdrage van het Rijk kon worden verkregen voor het realiseren van een netwerk aan laadpalen. Echter, door de manier waarop ons College het beleid heeft ingestoken, maakt de gemeente geen kosten aan het plaatsen van oplaadpalen: deze kosten zijn voor de marktpartijen.

Financiën:

N.v.t.

Vervolg:

N.v.t.

Bijlagen:

- Motie M-032, geregistreerd onder corsanummer 18i.04196
- Motie M-60, geregistreerd onder corsanummer 18i.04195
- Beleidsregels Plaatsen van laadpalen voor elektrische voertuigen op openbaar terrein, geregistreerd onder corsanummer 17.010798

De secretaris,

drs. M.H.J. van Kruijsbergen MBA



De burgemeester,

V.J.H. Molkenboer





Motie oplaadpunten E-bikes

De Gemeenteraad van Woerden in vergadering bijeen op donderdag 29 oktober 2015,

Constaterende dat;

1. het aantal E-Bikes in ons land stevig toeneemt;
2. met deze E-Bikes grotere afstanden worden afgelegd dan met reguliere fietsen;
3. veel toeristen die Woerden aandoen gebruik maken van E-Bikes en (nieuwe) toeristen aangemoedigd kunnen worden om Woerden aan te doen;
4. E-Bikes regelmatig opgeladen moeten worden afhankelijk van de actieradius;
5. er in Woerden nog weinig of geen oplaadpunten zijn voor E-Bikes, dit in tegenstelling voor personenauto's,

Overwegende dat;

1. het wenselijk is dat ook in Woerden oplaadpunten komen voor E-Bikes te beginnen in de kern Woerden;
2. Woerden zich profileert als fietsstad en oplaadpunten voor E-Bikes dit extra accentueren;
3. het gebruik van E-Bikes het autoverkeer enigszins zal terugdringen;
4. het aanwezig zijn van oplaadpunten voor E-Bikes gewoon bij Woerden fietsstad hoort,

Verzoekt het College;

te bevorderen dat in Woerden, te beginnen in de kern Woerden, oplaadpunten voor E-Bikes komen,

en gaat over tot de orde van de dag.

Jaap van der Does, LijstvanderDoes
Jelle IJpma, Progressief Woerden
Heerd Jan Hoogeveen, D66

M04 Motie oplaadpunten voor elektrische auto's en fietsen

De gemeenteraad van Woerden, in vergadering bijeen op 2 november 2017, behandelende de Programmabegroting 2018-2021,

Constaterende dat

1. Elektrische auto's en fietsen sterk in opkomst zijn;
2. Vrijwel alle grote autofabrikanten de keuze maken om zich vooral toe te gaan leggen op productie van elektrische auto's;
3. Slechts 30% van de gemeente¹ is toegerust op de openbare laadbehoefte van bewoners die elektrisch (gaan) rijden tot en met 2020;
4. Het Rijk een bijdrage beschikbaar stelt voor medeoverheden om de laadinfrastructuur te verbeteren, in de vorm van een Green Deal ('Rijksbijdrage laadinfrastructuur elektrische auto's');
5. Het stimuleren van fietsgebruik één van de projecten is uit het vastgestelde raadsvoorstel Opgave Duurzame Samenleving,

Overwegende dat

1. Elektrische auto's en fietsen zuinig zijn in energieverbruik en schoon voor de omgeving;
2. Uitbreiding van laadinfrastructuur essentieel is voor de marktontwikkeling van elektrisch rijden;
3. Woerden als doel gesteld heeft in 2030 klimaat neutraal te zijn;
4. Het belangrijk is dat de gemeente beleid formuleert als het gaat om haar rol m.b.t. de laadinfrastructuur;
5. Er een unieke kans is om te experimenteren met het in elke straat installeren van oplaadpunten, doordat er gecombineerd kan worden bij de vervanging van straatverlichting;
6. Bij het ontwerpen van nieuwe wijken al rekening te houden is met het plaatsen van oplaadpunten voor auto's;
7. De raad 29 oktober 2015 de motie oplaadpunten E-bikes heeft aangenomen,

Verzoekt het College

1. Om vóór het junioverleg in 2018 te komen met een voorstel dat er voor zorgt dat er voldoende elektrische oplaadpunten voor auto's en fietsen zijn in de gemeente Woerden;
 2. De daarvoor benodigde beleidsregels op te stellen;
 3. Ruimte te bieden aan experimenten indien dat nodig is;
 4. Zo spoedig mogelijk de raad een voorstel te doen voor een Green Deal met het Rijk, om vervolgens een aanvraag te kunnen doen voor een rijksbijdrage voor de laadinfrastructuur voor elektrische auto's,
-

en gaat over tot de orde van de dag.

CU/SGP, Henk van der Griendt
D66, Tom Boersma
Progressief Woerden, Jelmer Vierstra
CDA, Job van Meijeren
STERK Woerden, Elias Bom

Bronnen:

¹ <http://evbenchmark.overmorgen.nl/>

² <http://www.rvo.nl/subsidies-regelingen/rijksbijdrage-laadinfrastructuur-voor-elektrische-autos>

**Beleidsregels Plaatsen van laadpalen voor elektrische voertuigen op openbaar terrein****Wetstechnische informatie****Gegevens van de regeling**

Overheidsorganisatie	Gemeente Woerden
Officiële naam regeling	Beleidsregels Plaatsen van laadpalen voor elektrische voertuigen op openbaar terrein
Citeertitel	Beleidsregels Plaatsen van laadpalen voor elektrische voertuigen op openbaar terrein
Vastgesteld door	College van burgemeester en wethouders
Onderwerp	Ruimte / verkeer en vervoer / milieu

Wettelijke grondslag(en) of bevoegdheid waarop de regeling is gebaseerd

1. [Algemene wet bestuursrecht, art. 4:81](#)
2. [Wegenverkeerswet 1994, art. 18](#)
3. [Gemeentewet, art. 160, eerste lid](#)
4. [Algemene plaatselijke verordening Woerden 2015, artikelen 2:10A en 2:11](#)

Tekst van de regeling**Intitulé**

Beleidsregels
Plaatsen van laadpalen voor elektrische voertuigen op openbaar terrein

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Woerden;

gelet op artikel op het bepaalde in artikel 160 van de Gemeentewet, het bepaalde in artikel 4:81 van de Algemene wet bestuursrecht, artikel 18 van de Wegenverkeerswet 1994 en de artikelen 2.10A en 2.11 van de Algemene Plaatselijke verordening Woerden 2015;

overwegende dat

elektrisch rijden in opkomst is en er behoefte is aan infrastructuur om elektrische voertuigen op te kunnen laden

de benodigde laadpunten in veel gevallen op openbaar terrein geplaatst worden

het wenselijk is hiervoor kaders te formuleren waarbinnen de realisatie van de laadpalen en andere oplaadinfrastructuur in de gemeente Woerden plaats kan vinden

besluit

vast te stellen de volgende:

Beleidsregels Plaatsen van laadpalen voor elektrische voertuigen op openbaar terrein

Hoofdstuk 1 Algemeen

Artikel 1 begripsomschrijving

Aanvraag: een aanvraag voor een vergunning op grond van de artikelen 2:10A en 2.11 van de Algemene plaatselijke verordening Woerden voor het plaatsen van een of meerdere oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur 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 een elektrisch voertuig.

Aanvrager: een aanbieder van oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur die een aanvraag namens de eigenaar en/of bezitter van een elektrisch voertuig - (werknemers van) een bedrijf of bewoner - indient.

Bedrijf: een bedrijf dat bij de Kamer van Koophandel is geregistreerd, en een vestiging heeft op een adres in de gemeente Woerden.

Beheerder: degene die de oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur plaatst, beheert en onderhoudt, tevens de aanvrager.

Bewoner: degene die daadwerkelijk woonachtig is in de gemeente Woerden, blijkens inschrijving in de gemeentelijke basisregistratie personen.

Elektrisch voertuig: alle voertuigen die op de openbare weg mogen rijden, geheel of gedeeltelijk op elektriciteit kunnen rijden en voorzien zijn van een stekker om op te laden.

Gebruiker:

1. een bedrijf en/of organisatie dat/die gevestigd is in de gemeente Woerden en eigenaar en/of bezitter is van één of meerdere elektrische voertuigen of een of meerdere werknemers in dienst heeft die beschikt/beschikken over een elektrisch voertuig.
2. een bewoner die eigenaar en/of bezitter is van een elektrisch voertuig.

Interoperabiliteit: de mogelijkheid om met een laadpas van verschillende serviceproviders gebruik te maken van een laadpaal van verschillende aanbieders van oplaadinfrastructuur.

Oplaadpaal: een oplaadobject in de vorm van een paal met ten minste één aansluiting en de mogelijkheid voor twee of meer aansluitingen voor het gelijktijdig opladen van elektrische voertuigen.

Oplaadinfrastructuur: het geheel van oplaadpalen, aansluitingen op het elektriciteitsnet en andere voorzieningen in de openbare ruimte op of aan de weg bestemd voor het opladen van elektrische voertuigen.

Openbaar oplaadpunt: een laadpunt dat voor iedereen te gebruiken is, bijvoorbeeld via een pasje, en direct is aangebracht op het stroomnetwerk dat door de netwerkbeheerder wordt beheerd.

Overeenkomst: de met de aanvrager te sluiten overeenkomst voor de plaatsing van laadpalen en andere oplaadinfrastructuur voor elektrische voertuigen in de gemeente Woerden.

Privaat oplaadpunt: een laadpunt dat is aangesloten op een private meterkast (van de aanvrager) en is geplaatst op het eigen terrein (van de aanvrager).

Serviceprovider: aanbieder van laaddiensten aan gebruikers, zoals de uitgifte van laadpassen.

Verlengd privaat oplaadpunt: een laadpunt dat is aangesloten op een private meterkast en is geplaatst op openbaar terrein.

Artikel 2 Aanvraag vergunningen en verkeersbesluit

Een aanvraag voor de vergunningen voor het plaatsen van een of meer oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur op of aan de openbare weg en het verzoek tot het nemen van een verkeersbesluit kan alleen worden ingediend door de aanbieder van oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur.

Artikel 3 Aanvraag locatie oplaadpaal/-infrastructuur

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 andere oplaadinfrastructuur en de gewenste parkeerplaats(en) zijn aangegeven.

Artikel 4 Behoeftebepaling oplaadpaal/-infrastructuur

De aanvrager toont aan dat er op de aangevraagde locatie daadwerkelijk behoefte bestaat bij gebruikers aan een oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur op of aan de openbare weg. 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.

Artikel 5 Definitieve locatie oplaadpaal/-infrastructuur

Het college bepaalt in overleg met de aanvrager de definitieve locatie van de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur en de aan te wijzen parkeerplaats(en). Het college toetst hierbij aan de volgende criteria:

1. de behoefte aan een oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur die moet blijken uit de behoefte van gebruikers binnen een straal van hemelsbreed 200 meter van de aangevraagde locatie;
2. zijn er al bestaande oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur aanwezig in de openbare ruimte binnen de genoemde straal van 200 meter;
3. is de desbetreffende ondergrond in eigendom van de gemeente;
4. is de locatie van de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur voldoende vindbaar en zichtbaar;
5. is het aannemelijk dat de locatie door meerdere gebruikers gedeeld kan worden (dit om te voorkomen dat er "privé-parkeerplaatsen" gecreëerd worden);
6. 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;
7. laat de parkeerdruk dit toe (95% op het drukste moment in woonwijken en 85% op parkeerterreinen);
8. betreft het een bestaand parkeervak/bestaande parkeervakken;
9. blijft de doorgang voor ander verkeer (auto, fiets, voetganger, rolstoel etc.) gewaarborgd;
10. zijn er geen belemmeringen ten aanzien van ander straatmeubilair of (openbaar) groen;
11. past de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur in het straatbeeld;
12. is er sprake van geplande reconstructies of andere infrastructurele ontwikkelingen.

In beginsel wordt er bij een nieuw te realiseren oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur één parkeerplaats aangewezen voor het opladen van elektrische voertuigen. Indien het gebruik van de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur dit toelaat, kan het college besluiten ook een tweede parkeerplaats aan te wijzen. Het college heeft hiervoor twee mogelijkheden:

1. door middel van een aanpassing van het bestaande verkeersbesluit. Tegen dit aanpassingsbesluit staat bezwaar en beroep open.
2. direct in het verkeersbesluit twee parkeerplaatsen aanwijzen en de feitelijke realisering hiervan uitstellen tot een nader door het college te bepalen datum. Ook tegen dit laatste besluit van het college staat bezwaar en beroep open, omdat dan pas het feitelijk rechtsgevolg in werking treedt (ook op de tweede parkeerplaats mag dan niet meer worden geparkeerd met een niet-elektrisch voertuig). De rechter zal in dat geval - naar verwachting - globaler toetsen.

De aanvrager toont aan de hand van het aantal uren dat de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur effectief in gebruik is geweest en/of aan de hand van nieuwe verzoeken van potentiële gebruikers aan dat er behoefte bestaat aan een tweede parkeerplaats.

Artikel 6 (Verlengd) privaat laadpunt

Er wordt geen medewerking verleend aan een (verlengd) privaat laadpunt of een niet openbaar te gebruiken laadpunt in de openbare ruimte.

Artikel 7 Volgorde besluitvorming

De vergunning voor het plaatsen van een oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur wordt eerst van kracht en kan dus pas worden gebruikt, nadat het verkeersbesluit tot aanwijzing van de benodigde parkeerplaats(en) onherroepelijk is geworden.

Artikel 8 Plaatsing, beheer en onderhoud oplaadpaal/-infrastructuur

De aanvrager van de vergunning voor het plaatsen van een oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur is de beheerder hiervan. De beheerder is verantwoordelijk voor realisatie, beheer, onderhoud en exploitatie van de oplaadpaal/andere oplaadinfrastructuur en neemt alle kosten hiervoor voor zijn rekening. De kosten ter bescherming van de oplaadpaal/andere oplaadinfrastructuur (hekjes, biggenruggen ed.) zijn ook voor rekening van de beheerder.

Artikel 9 Inrichting en beheer parkeerplaatsen

De kosten voor het nemen van een verkeersbesluit en de kosten voor het plaatsen van een verkeersbord, tegel en/of markering op de aangewezen parkeerplaats(en) zijn voor rekening van de gemeente.

Artikel 10 Bereikbaarheid

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

Artikel 11 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 zijn/haar elektrische voertuig.

De beheerder zorgt voor zoveel mogelijk actuele informatie richting gebruikers over de aanwezigheid en beschikbaarheid van het openbaar oplaadpunt.

Artikel 12 Interoperabiliteit

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

Artikel 13 Groene stroom

Om te bewerkstelligen dat elektrische voertuigen ook aan de bron geen CO₂-uitstoot veroorzaken, mag de beheerder van de oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur alleen gegarandeerd groene/duurzame stroom (laten) leveren.

Artikel 14 Veiligheid

De oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur voldoet aan alle daaraan gestelde (nationale en internationale) veiligheidseisen.

Artikel 15 Aansprakelijkheid

De beheerder is aansprakelijk voor alle schade die door het gebruik van de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur of anderszins aan derden wordt veroorzaakt. De gemeente Woerden is op geen enkele manier aansprakelijk voor eventuele schade die door de oplaadpaal en/of andere infrastructuur is veroorzaakt. De beheerder vrijwaart hiervoor de gemeente. De beheerder verzekert zich voor eventuele schade voor minimaal een bedrag van € 1.000.000,- per gebeurtenis. Dit wordt vastgelegd in de overeenkomst voor de plaatsing van laadpalen en andere oplaadinfrastructuur voor elektrische voertuigen in de gemeente Woerden.

Artikel 16 Betaald parkeren/vergunninghouders/blauwe zone

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

Artikel 17 Handhaving

Het college ziet toe op het juiste gebruik van de aangewezen parkeerplaats(en) en kan indien nodig handhavend optreden. Het juiste gebruik is: als een elektrische voertuig met de kabel aangesloten is op het oplaadpunt. Daarnaast wordt gehandhaafd op het fiscaal regime, parkeervergunning, blauwe zone en andere restricties die voor alle bestuurders van motorvoertuigen gelden.

Artikel 18 Intrekken / wijzigen van vergunning en verkeersbesluit

Indien de beheerder van de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur zich niet houdt aan de voorschriften verbonden aan de vergunning, kan het college de vergunning intrekken. Het college kan in dat geval ook het verkeersbesluit, waarbij de parkeerplaats(en) voor het opladen van elektrische voertuigen is/zijn aangewezen, intrekken.

Het college kan de vergunning en/of het verkeersbesluit tevens intrekken, wanneer er in de praktijk niet of nauwelijks gebruik wordt gemaakt van de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur. Het is niet gewenst dat daardoor een of meerdere parkeerplaatsen (nagenoeg) geheel onbenut blijven.

In deze gevallen heeft de beheerder het recht en de plicht de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur binnen een door het college aan te geven termijn te verwijderen. De hiermee samenhangende kosten zijn voor de rekening van de beheerder.

Het college kan de vergunning ook wijzigen of intrekken, indien er een wegconstructie plaatsvindt als gevolg waarvan de aangewezen parkeerplaatsen zullen verdwijnen. In dat geval zal de gemeente samen met de beheerder bezien of er een alternatieve locatie voor een oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur met bijbehorende parkeerplaats(en) in de directe nabijheid mogelijk is. De kosten hiervoor zijn voor rekening van

de gemeente, wanneer de wegconstructie plaatsvindt binnen 5 jaar na afgifte van de vergunning. Deze kosten zijn voor rekening van de beheerder, wanneer de wegconstructie later dan 5 jaar na afgifte van de vergunning plaatsvindt.

Artikel 19 Informatie over gebruik oplaadinfrastructuur

De beheerder van een oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur geeft op verzoek van het college inzicht in het feitelijke gebruik hiervan.

Artikel 20 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 en/of andere oplaadinfrastructuur in de gemeente. In specifieke, bijzondere of onvoorziene omstandigheden kan het college besluiten van deze beleidsregels af te wijken.

Artikel 21 Termijn

De Beleidsregels Plaatsen van laadpalen voor elektrische voertuigen op openbaar terrein wordt jaarlijks geëvalueerd en indien nodig bijgesteld.

Artikel 21 Duur van de toestemming

De toestemming voor het aanwezig hebben van een laadpaal op grond in eigendom van de gemeente wordt verleend voor de maximale duur van tien jaar met een stilzwijgende verlenging van telkens een jaar. Deze gaat in op de dag dat Partijen de Overeenkomst hebben getekend.

Artikel 22 Citeertitel; inwerkingtreding

1. Deze regeling kan worden aangehaald als: Beleidsregels Plaatsen van laadpalen voor elektrische voertuigen op openbaar terrein.

2. Deze regeling treedt in werking met ingang van de dag na die van de bekendmaking.

Aldus vastgesteld in de collegevergadering van 12 december 2017

De secretaris,

De burgemeester,

drs. M.H.J. van Kruijsbergen MBA

V.J.H. Molkenboer

Toelichting

Artikel 1:

Elektrische voertuigen: het gaat hierbij om alle voertuigen die op de openbare weg mogen rijden, geheel of gedeeltelijk op elektriciteit kunnen rijden en voorzien zijn van een stekker om op te laden. Veelal zal het gaan om volledig elektrische auto's of plug-in hybride elektrische auto's, maar het kan bijvoorbeeld ook gaan om andere voertuigen, zoals gehandicaptenvoertuigen, motoren, trikes en quads die de parkeerplaatsen voor voertuigen gebruiken.

Artikel 2:

Voordat een laadpaal kan worden geplaatst moet een verkeersbesluit worden genomen en dienen vergunningen te zijn verkregen op grond van de Algemene plaatselijke verordening van de gemeente Woerden (hierna: APV-vergunningen). De aanbieder van de oplaadpaal en andere oplaadinfrastructuur dient de formele aanvraag voor deze APV-vergunningen en het verkeersbesluit in bij de gemeente.

Bewoners of bedrijven kunnen dus niet zelf een aanvraag voor een oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur op of aan de weg en een verkeersbesluit tot het aanwijzen van de bijbehorende parkeerplaats(en) indienen. Dit ter voorkoming van de mogelijke gedachte bij bewoners of bedrijven dat zij daarmee het exclusieve recht krijgen op het gebruik van de betreffende oplaadpaal/andere oplaadinfrastructuur en de bijbehorende parkeerplaats(en). Op grond van de Wegenverkeerswetgeving kunnen voor bewoners of bedrijven ook geen eigen parkeerplaatsen worden aangewezen op de openbare weg. De enige uitzondering hierop is de individuele gehandicaptenparkeerplaats, die door middel van een verkeersbesluit kan worden aangewezen (Bord E6 met als onderbord het kenteken van de betreffende auto). Bij zo'n individuele gehandicaptenparkeerplaats kan uiteraard ook een oplaadpaal worden geplaatst, wanneer de betreffende persoon over een elektrisch voertuig beschikt. In dat geval hoeft er geen verkeersbesluit te worden genomen om het gebruik van de parkeerplaats te regelen, want dat is in feite al gebeurd.

Naast het verkrijgen van een vergunning ex artikel 2.10A en een vergunning ex artikel 2.11 van de Algemene plaatselijke verordening en het nemen van een verkeersbesluit zal ook nog een overeenkomst gesloten moeten worden tussen de gemeente en de aanvrager omdat enkele zaken slechts privaatrechtelijk kunnen worden geregeld. Door natrekking wordt de gemeente formeel juridisch eigenaar van de oplaadpaal/andere oplaadinfrastructuur. De eigendom kan wel bij de aanvrager, tevens beheerder, van de oplaadpaal/andere oplaadinfrastructuur worden gelegd, maar dit kan alleen door het verkopen van de ondergrond of het vestigen van een opstalrecht voor alle oplaadinfrastructuur. Het eerste is doorgaans niet gewenst en het tweede erg omslachtig (via notaris) en kostbaar. Op zich is het niet onoverkomelijk dat de gemeente juridisch eigenaar wordt van de oplaadpaal/oplaadinfrastructuur zolang de aansprakelijkheid voor alle schade bij de aanvrager/beheerder wordt gelegd. Om deze reden wordt een overeenkomst gesloten waarin naast de aansprakelijkheid nog een aantal andere zaken wordt geregeld die niet via de publiekrechtelijke weg kan worden geregeld.

Artikel 4:

De aanvrager van de vergunning en het verkeersbesluit zal moeten aantonen dat er voldoende behoefte bestaat aan een oplaadpunt op de betreffende locatie. Hij kan dit doen door middel van een afschrift van een of meerdere verzoeken hiertoe van potentiële gebruikers (naam en adresgegevens van de gebruiker en kenteken van elektrische voertuig(en)).

Bij het bepalen van de behoefte van potentiële gebruikers zal het college meewegen of zij de beschikking hebben of kunnen hebben over een eigen parkeergelegenheid bij de woning of het bedrijf.

Artikel 5:

De oplaadpalen/andere oplaadinfrastructuur worden bij voorkeur geplaatst op strategische zichtlocaties in de nabijheid van de woningen/bedrijven van potentiële gebruikers. De voorkeur gaat uit naar centrale, goed bereikbare plekken in de wijken, zoals op grotere openbare parkeerplaatsen, langs wijkontsluitingswegen of

doorgaande wegen. Hiermee wordt voorkomen dat er grote verkeersstromen ontstaan binnen woonwijken wanneer de elektrische auto zijn vlucht neemt.

In sommige wijken in de gemeente is sprake van een aanzienlijke parkeerdruk. Een elektrisch voertuig op zichzelf verhoogt de parkeerdruk niet, want die zal toch sowieso in de wijk geparkeerd worden. De plaatsing van een verkeersbord, verhoogt de parkeerdruk wel enigszins, omdat de parkeerplaats niet door andere (niet-elektrische) voertuigen gebruikt kan worden. Het kan dus zijn dat er in de directe omgeving (van enkele tientallen meters) gezien de parkeerdruk geen geschikte locatie is voor een laadpunt, zulks te bepalen door een parkeerdrukmeting. Daarom wordt er in een straal van 200 meter van de aanvrager gekeken naar een geschikte locatie.

Als blijkt binnen een straal van 200 meter behoefte is aan meer laadpunten, dan kan er nog een laadpaal gerealiseerd worden. Het aantal aanvragen en de bezetting van de reeds gerealiseerde laadpunten speelt daarbij een rol. Uitgangspunt is daarbij dat er tenminste vier aanvragen binnen 200 meter van een laadpaal zijn.

Laadpalen worden in principe alleen geplaatst bij bestaande parkeerplaatsen die ook als zodanig bestemd zijn. Indien het verkeerstechnisch kan én het past binnen het bestemmingsplan, dan kan er een nieuwe parkeerplaats worden aangelegd op kosten van de aanvrager.

Wanneer de aanvraag ziet op plaatsing van een oplaadpaal/andere oplaadinfrastructuur in een beschermd dorpsgezicht wordt advies gevraagd aan de Adviescommissie ruimtelijke kwaliteit en erfgoed.

De oplaadpalen/andere oplaadinfrastructuur moeten voldoen aan het reclamebeleid.

Artikel 7:

Het proces van de besluitvorming over de APV-vergunningen en het verkeersbesluit kan gelijktijdig in gang worden gezet. Tegen beide besluiten staan echter bezwaar- en beroepsmogelijkheden uit de Algemene wet bestuursrecht (Awb) open. Belanghebbenden kunnen bezwaar maken tegen het verkeersbesluit, bijvoorbeeld omdat de parkeerdruk ter plaatse erg hoog is en er geen algemene parkeerplaatsen kunnen worden gemist. De gemeente zal de parkeerplaats(en) voor het laden van elektrische voertuigen pas aanleggen nadat het verkeersbesluit daartoe onherroepelijk is. Het is niet gewenst dat de oplaadinfrastructuur al vóór dit tijdstip wordt aangebracht. Daarom worden de APV-vergunningen eerst van kracht en kan de oplaadinfrastructuur dus eerst worden geplaatst, nadat het verkeersbesluit onherroepelijk is geworden. Dit wordt expliciet in de APV-vergunningen als voorschrift opgenomen.

De parkeerplaats(en) wordt gereserveerd door middel van een bord E4 met onderbord waaruit blijkt dat de parkeerplaats is bedoeld voor het opladen van elektrische voertuigen. De parkeerplaatsen zijn openbare parkeerplaatsen, bedoeld voor het opladen van elektrische voertuigen. Het is niet de bedoeling dat de parkeerplaatsen volledig aan het openbaar gebruik worden onttrokken. Ze worden daarom wel gereserveerd voor elektrische voertuigen, maar niet op kenteken. Een uitzondering kan zijn als de aanvrager een gehandicaptenparkeerplaats heeft, of daar recht op heeft. Hiervoor moet dan (apart) een aanvraag gehandicaptenparkeerplaats ingediend worden.

Artikel 6:

Verlengde private laadpunten zijn onwenselijk, omdat er voor een dergelijk laadpunt kabels van de meterkast naar het laadpunt in (onder) openbaar gebied noodzakelijk zijn. Dit leidt tot beheersproblemen bij het aanleggen en onderhoud van trottoir en wegen.

Artikel 8:

De aanvrager van de APV-vergunningen voor het plaatsen van de oplaadpaal/andere oplaadinfrastructuur is tevens de beheerder hiervan. De APV-vergunningen hebben een persoonlijk karakter (zie artikel 1:5 van de Algemene plaatselijke verordening). Wanneer de aanvrager het beheer over de oplaadpaal/andere oplaadinfrastructuur wil overdragen aan een andere partij, dan zal de aanvrager óf vooraf bij de aanvraag

moeten vermelden voor wie de vergunning wordt aangevraagd óf achteraf toestemming moeten krijgen van de gemeente om de vergunning over te dragen. De beheerder is verantwoordelijk voor het plaatsen, beheren, onderhouden en exploiteren van de oplaadvoorziening en is vrijgesteld van eventuele leges. De beheerder brengt de kosten voor het opladen van de elektrische voertuigen in rekening bij de gebruikers hiervan.

Artikel 9:

In de Wegenverkeerswet is geregeld dat de kosten voor het nemen van het verkeersbesluit en het plaatsen van verkeersborden en verkeerstekens op de openbare weg voor rekening komen van het bevoegd gezag dat het verkeersbesluit heeft genomen. Dit is doorgaans de gemeente, tenzij het gaat om parkeerplaatsen die onderdeel uitmaken van wegen die bij het rijk, een provincie of waterschap in beheer zijn. De gemeente kan deze kosten niet doorrekenen aan de aanvrager van de oplaadinfrastructuur.

Artikel 13:

Het oplaadpunt moet voldoen aan de geldende normen. Om te zorgen dat gebruikers van verschillende voertuigen bij verschillende laadaanbieders kunnen laden, hebben het Rijk en marktpartijen gezamenlijk gekozen voor een Nederlandse standaard. De kabel en stekker voor het aansluiten van een voertuig op een oplaadpunt is een type 2, mode 3 ('Mennekesstekker').

Artikel 16:

Wanneer parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische voertuigen zijn gelegen in gebieden voor betaald parkeren, vergunninghouders, blauwe zone of een andere parkeerrestrictie, dan moeten de bestuurders van deze voertuigen zich aan de betreffende regels houden.

Artikel 17:

Onrechtmatig gebruik van een parkeerplaats voor het opladen van elektrische voertuigen 'sec' kan worden bestraft met een proces-verbaal (Mulder-feit). Wanneer de bestuurder van het betreffende voertuig tevens niet betaald heeft in betaald parkeren gebied dan kan ook een fiscale naheffingsaanslag worden opgelegd. Eventueel kan het betreffende voertuig ook worden weggesleept.

Wanneer de bestuurder van het betreffende voertuig tevens niet betaald heeft in een betaald parkeergebied, dan kan óók een fiscale naheffingsaanslag worden opgelegd. Wanneer er sprake is van het parkeren zonder parkeervergunning in een vergunninghoudersgebied, dan kan een proces-verbaal (Mulder-feit) worden opgemaakt.

Artikel 18:

Wanneer de aanvrager/beheerder zich niet aan de voorschriften van de APV-vergunningen houdt, kan het college uiteindelijk de vergunningen intrekken. Zo'n intrekingsprocedure moet zorgvuldig worden doorlopen. Zie hiervoor de regels uit de Algemene wet bestuursrecht (Awb): afdeling 3:2 Zorgvuldigheid en belangenafweging en artikel 4:8 en volgende (vooraf zienswijze inbrengen/horen).

In zo'n geval zal de beheerder de oplaadpaal/oplaadinfrastructuur moeten verwijderen. Is deze weigerachtig dan kan de gemeente dit afdwingen via een dwangsom en/of bestuursdwang.

Vervolgens kan de gemeente bezien of er een andere aanbieder van een oplaadpaal/oplaadinfrastructuur geïnteresseerd is in het plaatsen hiervan, zodat de aangewezen parkeerplaatsen in stand kunnen blijven. Is dit niet het geval, dan zal de gemeente het betreffende verkeersbesluit kunnen intrekken en de parkeerplaatsen weer voor algemeen gebruik kunnen vrij geven.

Bij wegreconstructies wordt de systematiek uit de Telecomwetgeving gevolgd. Als een wegreconstructie binnen 5 jaar na afgifte van de APV-vergunning plaatsvindt, betaalt de gemeente de kosten van verplaatsing van oplaadinfrastructuur. Vindt de reconstructie na meer dan 5 jaar plaats dan zijn de kosten voor rekening van

de beheerder van de oplaadpaal/oplaadinfrastructuur (normaal ondernemersrisico). De kosten van het benodigde verkeersbesluit en de inrichting van de parkeerplaats(en) zijn voor rekening van de gemeente.

Artikel 19:

Voor de gemeente is het in het kader van het doelmatig gebruik van de vaak schaarse parkeerruimte gewenst dat zij inzicht krijgt in het feitelijk gebruik van de oplaadinfrastructuur. Veelal zal een jaarlijks overzicht van het gebruik voldoende zijn.

Artikel 20:

Hier is sprake van een zogenaamde 'hardheidsclausule' op grond waarvan het college in bepaalde uitzonderlijke en/of onvoorziene situaties kan afwijken van de beleidsregels.