

Beleidsregels voor oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen in de openbare ruimte van Katwijk

Beleidsregels

1. Begripsbepalingen:

In de beleidsregels wordt verstaan onder:

- a. elektrische motorvoertuigen: 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 (met uitzondering van fietsen en snor/bromfietsen).
- b. 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.
- c. 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.
- d. aanvrager: de aanbieder van oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur.
- e. beheerder: de aanvrager voor het plaatsen van oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur.
- f. gebruiker:
 1. een bedrijf en/of organisatie dat/die gevestigd is in de gemeente Katwijk 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 particulier die eigenaar en/of bezitter is van een elektrisch voertuig en woonachtig en/of werkzaam is in de gemeente Katwijk.
- g. college: het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Katwijk.

2. Aanvraag locatie oplaadpaal/-infrastructuur

Een aanvraag voor het plaatsen van een of meerdere oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur op of aan de openbare weg waarbij een of meerdere parkeerplaatsen worden aangewezen voor het opladen van elektrische voertuigen kan alleen worden ingediend door de aanbieder van oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur. Een uitzondering is een aanvraag door gebruiker voor een verlengde private aansluiting in bijzondere gevallen met individueel toegewezen parkeerplaatsen.

De aanvraag voor een voorgestelde locatie voor het plaatsen van een oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur bevat een foto en afmetingen van de oplaadpaal en een foto en topografische 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.

3. 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 voertuig(en) op eigen terrein te (laten) parkeren en op te laden.

4. Definitieve locatie oplaadpaal/-infrastructuur

Het college bepaalt 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:

- a. een lijst of kaart waarop de potentiële toekomstige locaties staan aangegeven waar oplaadpalen geplaatst kunnen worden.
De volgende locaties zijn door het college aangewezen als momenteel meest geschikt en hebben de voorkeur als openbare oplaadlocaties;

- Laan van Nieuw Zuid (parkeerterrein Quick Boys)
 - Sportlaan
 - Baljuwplein
 - E.A. Borgerstraat (parkeervoorziening tussen Te Brittenstraat/ Jan Tooropstraat)
 - Parkeerterrein Visserijkade
 - Haringkade (thv. Rabobank)
 - Cleijn Duinplein
 - Cleijn Duinpark (sporthal)
 - Van Houtenstraat (achter Hoornesplein)
 - Piet Heinlaan (parkeerterrein Aquamar)
 - Parkeerterrein Melkweg
 - Parkeerterrein vv Katwijk
 - Jacob Catsstraat (Sporthal Rijnsoever)
 - Turfmarkt (Roskam)
 - Parkeerterrein Ranonkelstraat/ Violierstraat
 - Bedrijventerrein 't Heen
 - Bedrijventerrein Katwijkerbroek
 - Hoftuinplein
 - Graaf Florislaan (de Burcht)
 - Remiseplein
 - Kamerlingh Onnesstraat
 - Noordwijkerweg (parkeerterrein Rijnsburgse Boys)
 - Bedrijventerrein Klei Oost
 - Parkeerterrein de Terp
 - Duyfraklaan
- b. de behoefte aan een oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur van gebruikers buiten een straal van hemelsbreed 200 meter van de voorkeurslocaties onder a.;
- c. het woon en/of werkadres van de potentiële gebruiker(s);
- d. de aanwezigheid van al bestaande oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur op of aan de weg binnen de genoemde straal van 200 meter, is gebruik daarvan of clustering daarmee mogelijk;
- e. is de desbetreffende grond in eigendom van de gemeente;
- f. is de locatie van de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur voldoende vindbaar en zichtbaar;
- g. is het aannemelijk dat de locatie door meerdere gebruikers gedeeld kan worden (dit om te voorkomen dat er “privé-parkeerplaatsen” gecreëerd worden);
- h. 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;
- i. betreft het een bestaand parkeervak / bestaande parkeervakken;
- j. blijft de doorgang voor ander verkeer (auto, fiets, voetganger, rolstoel etc.) gewaarborgd;
- k. zijn er geen belemmeringen ten aanzien van ander straatmeubilair of (openbaar) groen;
- l. past de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur in het straatbeeld. De oplaadpaal is niet hoger dan 1,8 m. De oplaadpaal mag niet gebruikt worden voor reclamedoelinden, tenzij is voldaan aan het reclamebeleid;
- m. 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 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.

5. Volgorde besluitvorming

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

6. Plaatsing en beheer oplaadpaal/-infrastructuur

De aanvrager voor het plaatsen van een oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur is tevens de beheerder hiervan. De beheerder is verantwoordelijk voor realisatie, beheer, onderhoud en exploitatie van de oplaadpaal/-infrastructuur en neemt alle kosten hiervoor voor zijn rekening. De kosten ter bescherming van de oplaadpaal/-infrastructuur (hekjes, biggenruggen ed.) zijn ook voor rekening van de beheerder. De aanvrager dient uiterlijk binnen 6 maanden na de het onherroepelijk worden van het verkeersbesluit de oplaadpaal/-infrastructuur te realiseren.

7. 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.

8. 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 gemeenten in het geval van vragen, storingsen en calamiteiten. De telefoonnummers van de storingsdienst en de helpdesk zijn vermeld op de oplaadpaal/-infrastructuur.

9. 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 oplaadpunt, via algemeen beschikbare kanalen zoals deze gebruikelijk zijn in de markt voor openbare laaddiensten.

10. Interoperabiliteit

Het oplaadpunt is inter-operabel conform de landelijke en internationale afspraken, waaronder de uitwisselbaarheid van laadpassen en het gebruik van standaard stekkers.

11. Groene stroom

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

12. Veiligheid

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

13. 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. Gemeente Katwijk 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 gemeente onderkent dat de door aanvrager

te installeren laadpalen door natrekking mogelijk eigendom van de gemeente kunnen worden. De gemeente beschouwt en behandelt de oplaadpalen echter zoveel mogelijk als ware deze eigendom van de aanvrager.

14. 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 oplaadvakken.

15. 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 elektrisch voertuig met de kabel aangesloten is op het oplaadpunt. Daarnaast wordt ook gehandhaafd op het fiscaal regime, parkeervergunning, blauwe zone en andere restricties die voor alle parkeerplaatsen gelden.

16. Samenwerkingsovereenkomst

De aanvrager sluit met de gemeente een overeenkomst met afspraken onder welke voorwaarden de aanvrager een oplaadpaal op grond in eigendom van gemeente mag plaatsen en om rechten en verplichtingen vast te leggen. Deze overeenkomst heeft betrekking op het plaatsen, beheren en onderhouden van een of meerdere laadpalen op een of meerdere oplaadlocaties in de gemeente.

Partijen zijn in overleg gerechtigd de plaats waar een oplaadpaal is geplaatst te wijzigen of de plaatsing te beëindigen. De kosten van verwijderen of verplaatsing zijn voor rekening van de aanvrager behalve indien de verwijdering of de verplaatsing binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het verkeersbesluit het gevolg is van een ruimtelijke- of infrastructurele ontwikkeling. In dit geval zal de aanvrager zorgdragen voor de verwijdering en/of verplaatsing, maar draagt de gemeente de kosten van deze verwijdering en/of verplaatsing.

17. Informatie over gebruik oplaadinfrastructuur

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

18. 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.

19. Termijn

Deze beleidsregels oplaadinfrastructuur elektrisch voertuigen gemeente Katwijk treden in werking per 22-06-2017 en worden jaarlijks geëvalueerd en indien nodig bijgesteld.

Toelichting bij de beleidsregels

1. Begripsbepalingen

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 auto's gebruiken. Onder het begrip elektrische voertuigen vallen ook elektrische fietsen en snor-/bromfietsen. Eventueel kunnen deze laatste voertuigen worden uitgesloten van deze Beleidsregels, maar dan moet aan de definitie in artikel 1 onder a de woorden 'uitgezonderd fietsen en snor-/bromfietsen' worden toegevoegd.

2. Aanvraag oplaadlocatie en verkeersbesluit

Het is de bedoeling dat de aanbieder van de oplaadinfrastructuur de aanvraag indient. Wanneer een bewoner of bedrijf bij de gemeente aanklopt voor het plaatsen van een oplaadpaal of andere oplaadinfrastructuur op of aan de openbare weg, zal de gemeente hen doorverwijzen naar de aanbieders van oplaadinfrastructuur. De aanbieder van de oplaadinfrastructuur dient de aanvraag in bij de gemeente.

Bewoners of bedrijven kunnen niet zelf een aanvraag voor een oplaadpaal 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 de bewoners of bedrijven dat zij daarmee het exclusieve recht krijgen op het gebruik van de betreffende oplaadpaal / 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 gehandicapten- of artsenparkeerplaatsen, die door middel van een verkeersbesluit kan worden aangewezen (Bord E6 met als onderbord het kenteken van de betreffende auto). Bij zo'n individuele parkeerplaats kan ook een oplaadpaal worden geplaatst via de aanvrager of met een laadpaal met aansluiting vanuit de eigen woning, de zogenaamde verlengde private aansluiting. 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.

3. Behoeftebepaling oplaadpaal/-infrastructuur

De aanvrager 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.

4. Locatie

De oplaadpalen/-infrastructuur 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 langs wijkontsluitingswegen of doorgaande wegen. Hiermee wordt voorkomen dat er grote verkeersstromen ontstaan binnen woonwijken wanneer elektrisch vervoer zijn vlucht neemt. Er is onder b. gekozen voor een straal van hemelsbreed 200 meter. Het staat gemeenten uiteraard vrij om te kiezen voor lokaal maatwerk en een andere straallengte te kiezen. Daarbij kan ook onderscheid worden gemaakt tussen centrum/binnenstad (bijv. 300 meter) en woonwijken (bijv. 200 meter). Bij het toetsen van de oplaadpalen/-infrastructuur in het straatbeeld kan de gemeente bijvoorbeeld kijken naar de kleur, kwaliteit, hoogte en omvang hiervan en naar beschermde stads- en dorpsgezichten.

5. Volgorde besluitvorming verkeersbesluit

Tegen het verkeersbesluit staat de bezwaar- en beroepsmogelijkheden uit de Algemene wet bestuursrecht (Awb) open. 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.

6. Beheer oplaadpaal/-infrastructuur

De aanvrager van de oplaadpaal/-infrastructuur is tevens de beheerder hiervan. De beheerder is verantwoordelijk voor het plaatsen, beheren, onderhouden en exploiteren van de oplaadvoorziening en neemt alle kosten hiervoor voor zijn rekening. De beheerder brengt de kosten voor het opladen van de elektrische voertuigen in rekening bij de gebruikers hiervan.

7. Beheer parkeerplaatsen

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.

8. tot en met 12.

Spreken voor zich.

13. Aansprakelijkheid

Door natrekking wordt de gemeente formeel juridisch eigenaar van de oplaadpalen en andere oplaadinfrastructuur, wanneer deze op of aan de weg in gemeentegrond worden geplaatst. De eigendom kan wel bij de aanvrager/beheerder van de oplaadinfrastructuur worden gelegd, maar dit kan alleen door 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 formeel eigenaar wordt van de oplaadinfrastructuur, zolang de aansprakelijkheid voor alle schade bij de aanvrager/beheerder wordt gelegd.

14. Betaald parkeren/vergunninghouders/blauwe zone

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. Parkeerplaatsen in een blauwe zone kunnen eventueel 'buiten de blauwe zone' worden geplaatst, zodat elektrische voertuigen ook gedurende langere tijd kunnen worden opgeladen. Hiervoor moet het betreffende verkeersbesluit worden aangepast en de blauwe streep bij deze parkeerplaatsen worden verwijderd.

15. Handhaving

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 een betaald parkeergebied, dan kan óók een fiscale naheffingsaanslag worden opgelegd.

Wanneer er sprake is van het parkeren zonder parkeervergunning in een vergunninghoudergebied, dan kan een proces-verbaal (Mulder-feit) worden opgemaakt.

16. Samenwerkingsovereenkomst

Indien op grond van veranderde beleidsinzichten en/of gewijzigde onvoorziene omstandigheden de overeenkomst aanvulling of wijziging behoeft, treden partijen met elkaar in overleg om hier invulling aan te geven en indien nodig de overeenkomst hierop aan te passen.

Indien een partij in gebreke blijft in de nakoming van haar verplichtingen op grond van de overeenkomst is de andere partij – buiten hetgeen in de overeenkomst is bepaald- gerechtigd de overeenkomst door middel van een aangetekend schrijven buitengerechtelijk te ontbinden. De ontbinding vindt pas plaats nadat de in gebreke gestelde partij schriftelijk op de hoogte is gesteld van de ingebrekestelling en hem een redelijke termijn is geboden om de tekortkoming te zuiveren.

Vervolgens kan de gemeente bezien of er een andere aanbieder van 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 het verkeersbesluit 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 oplaadinfrastructuur (normaal ondernemersrisico). De kosten van het benodigde verkeersbesluit en de inrichting van de parkeerplaats(en) zijn voor rekening van de gemeente.

17. Informatie gebruik oplaadinfrastructuur

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.

18. Bijzondere omstandigheden

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

19. Termijn

Bepaling spreekt voor zich.

Verwijzing CROW-richtlijnen

CROW-richtlijn 'Oplaadpunten voor elektrische auto's in de openbare ruimte' (publicatie 336). In deze uitgave zijn voor gemeenten, die de rol van concessieverlener of aanbesteder van oplaadpalen/-infrastructuur kiezen, voorbeelden opgenomen voor aanbestedingen en overeenkomsten tussen aanbieders hiervan en gemeenten.

Katwijk, juni 2017