



D14.000004

08 JAN. 2014



Beleidsregels Elektrische Laadpalen voor Elektrisch Vervoer Gemeente Koggenland

Beleid tot uitwerking van de bevoegdheid van het college tot het aanwijzen van elektrische laadpalen.

Artikel 1 Definities

Voor de toepassing van deze beleidsregel wordt verstaan onder:

- a. Aanvraag: de bij de gemeente ingediende aanvraag voor toestemming tot het plaatsen van een laadpaal op grond die in eigendom is van de gemeente;
- b. Elektrische auto: een motorvoertuig als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel c van de Wegenverkeerswet 1994 dat bij de RDW staat geregistreerd als auto en geheel of gedeeltelijk door een elektromotor wordt aangedreven waarvoor de elektrische energie geleverd wordt door een batterij en waarvan de batterij (mede) kan worden opgeladen door middel van een oplaadpunt;
- c. Laadpaal: openbare voorziening, inclusief alle daarbij behorende en achterliggende installaties, waar een elektrische auto kan worden opgeladen: een laadpaal kan één of meer oplaadpunten bevatten;
- d. Oplaadlocatie: locatie in de openbare ruimte waar een laadpaal en één of meer parkeerplaatsen uitsluitend ten behoeve van het opladen van elektrische auto's aanwezig zijn;
- e. Oplaadpunt: een op de laadpaal aanwezige voorziening waarmee de houder van een elektrische auto deze van stroom kan voorzien;
- f. Opladen: het gedurende een aaneengesloten periode opladen van een elektrisch voertuig bij een openbaar toegankelijke laadpaal;
- g. Bewoner: degene die werkelijk woonachtig is in de gemeente Koggenland, blijkens inschrijving in de gemeentelijke basisadministratie persoonsgegevens;
- h. Houder van een motorvoertuig: degene die naar de omstandigheden als houder van een motorvoertuig moet worden beschouwd, met dien verstande dat voor een motorvoertuig dat is ingeschreven in het krachtens de Wegenverkeerswet 1994 aangehouden register van opgegeven kentekens als houder wordt aangemerkt:
 - 1) degene op wiens naam het voor het motorvoertuig opgegeven kenteken ten tijde van het parkeren in het register was ingeschreven, of

- 2) degene die een leasecontract heeft met een erkend autoverhuurbedrijf dan wel in dienst is/eigenaar is van een bedrijf op wiens naam het voor het motorvoertuig opgegeven kenteken ten tijde van het parkeren in het register was ingeschreven en die in het bezit is van dat motorvoertuig of een leasecontract heeft met een erkend autoverhuurbedrijf, of
- 3) degene die een contract heeft met het — erkende — autoverhuurbedrijf. Het autoverhuurbedrijf moet dan wel eigenaar zijn.

Artikel 2 Elektrische auto

- a. Op een aanvraag wordt toestemming verleend als de elektrische auto een volledig elektrisch bereik heeft van minimaal 25 kilometer en een snelheid kan halen van minimaal 60 kilometer per uur.
- b. De elektrische auto mag niet met inbegrip van de lading een lengte hebben van meer dan 6 meter of een hoogte van meer dan 2,40 meter, en mag geen woonwagen, kampeerwagen, kampeerauto, aanhangwagen, keetwagen of ander dergelijk voertuig zijn dat voor de recreatie dan wel anderszins uitsluitend of mede voor andere dan verkeersdoeleinden wordt gebezigd.
- c. De elektrische auto mag niet voorzien zijn van een handelaarskenteken (groene kentekenplaat).

Artikel 3 Parkeergelegenheid op eigen terrein

Op een aanvraag wordt géén toestemming verleend wanneer de aanvrager:

- a. Over een privéparkeergelegenheid op het woonadres kan beschikken.
- b. Beschikt over voldoende ruimte om op eigen grond een inrit te realiseren, conform de beleidsregels voor het maken of veranderen van een uitweg.
- c. Feitelijk niet op het opgegeven adres woont en als zodanig in de Gemeentelijke Basisadministratie (GBA) is geregistreerd.
- d. Feitelijk niet op het opgegeven adres in het register van de Kamer van Koophandel is geregistreerd (zakelijk-belanghebbende).

Artikel 4 Eén laadpaal per perceel of woning

Per perceel of woning geldt een maximum van één laadpaal in de openbare ruimte.

Artikel 5 Locatiebepaling

- a. Op een aanvraag wordt geen toestemming verleend indien er een openbaar toegankelijk oplaadpunt is binnen maximaal 300 meter loopafstand van het perceel of de woning van de aanvrager;
- b. Een laadpaal wordt indien mogelijk binnen een straal van 300m loopafstand van de aanvrager geplaatst, dus niet per se voor de deur van de aanvrager;
- c. Als adres van de woning geldt voor een bewoner-belanghebbende het adres zoals bedoeld in artikel 3 sub c;
- d. Als adres van het perceel geldt voor een zakelijk-belanghebbende het adres zoals bedoeld in artikel 3 sub d;

- e. De gemeente geeft de voorkeur aan de plaatsing op een goed zichtbare locatie, liefst dichtbij een kruispunt van wegen;
- f. Wanneer een oplaadpunt veelvuldig wordt gebruikt kan de gemeente een extra oplaadpunt toestaan in de directe nabijheid.
- g. De gemeente heeft de laatste keuze over de uiteindelijke locatie.

Artikel 6 Plaatsen laadpaal

Een elektrische laadpaal mag alleen in de openbare ruimte geplaatst worden door een bedrijf waarmee de gemeente een overeenkomst tot het plaatsen van laadpalen heeft afgesloten.

Artikel 7 Openbaarheid

- a. Op een aanvraag wordt geen toestemming verleend wanneer blijkt dat aanvrager niet de intentie heeft de oplaadvoorziening openbaar toegankelijk te maken voor het opladen van elektrische auto's.
- b. Het oplaadpunt moet gebruikt kunnen worden binnen de Europese afspraken op het gebied van interoperabiliteit.
- c. De oplaadlocatie mag niet zijn voorzien van een bord waaruit zou blijken dat de locatie slechts voor een of meerdere bepaalde nader aangegeven elektrische auto's is bedoeld.

Artikel 8 Dubbele laadvoorziening

Er wordt alleen toestemming verleend indien de laadpaal is voorzien of kan worden voorzien van een dubbele laadvoorziening zodat er gelegenheid is voor het laden van twee elektrische auto's tegelijk.

Artikel 9 Kosten plaatsen, onderhoud, beheer en aansprakelijkheid ten gevolge van schade door laadpaal en oplaadpunt

- a. Alle kosten voor het plaatsen, onderhouden, beheren van en schade veroorzaakt door de laadpaal en aan het oplaadpunt, die niet worden gedragen door degene die de laadpaal en het oplaadpunt realiseert (bijvoorbeeld de netbeheerder en/of de leverancier), zijn voor rekening van de aanvrager.
- b. De gemeente aanvaardt geen enkele aansprakelijkheid voor kosten, onderhoud en schade die het realiseren en gebruiken van de laadpaal met zich mee kan brengen.
- c. De gemeente verleent alleen toestemming op een aanvraag wanneer in een overeenkomst met de leverancier ervan is vastgelegd, dat alle aansprakelijkheid waaronder voor het gebruik en onderhoud van de laadpalen en het oplaadpunt en eventuele schade hierdoor voor rekening van de leverancier of de aanvrager komen.

Artikel 10 Realisatie

Om voor toestemming op een aanvraag in aanmerking te komen, dient een oplaadpaal op de oplaadlocatie werkelijk te kunnen worden gerealiseerd. In dat kader wordt tevens de (technische) haalbaarheid gezien. Daarbij is de aanwezigheid van (hoofd)kabels en leidingen en het voorhanden zijn van een netwerk van belang.

Artikel 11 Deelauto

Indien uit de aanvraag blijkt dat er meerdere gebruikers van één elektrische auto zijn (bijvoorbeeld bij een deelauto), kan in afwijking van deze regeling toestemming worden gegeven.

Artikel 12 Hardheidsclausule

Er kan van deze regeling worden afgeweken wanneer toepassing ervan gelet op het belang dat deze regeling beoogt te beschermen zal leiden tot een onbillijkheid van overwegende aard.

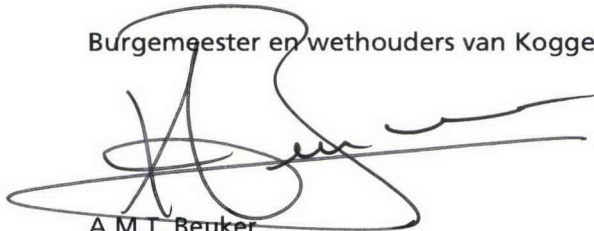
Artikel 13 Inwerkingtreding en citeertitel

- a. Deze beleidsregels treden in werking met ingang van de eerste dag na die van de bekendmaking
- b. Deze beleidsregels kunnen worden aangehaald als "Beleidsregels Elektrische Laadpalen voor Elektrisch Vervoer Gemeente Koggenland".

Ondertekening

Aldus vastgesteld in de collegevergadering van de gemeente Koggenland gehouden op 17 december 2013.

Burgemeester en wethouders van Koggenland.



A.M.T. Beuker
Gemeentesecretaris



R. Posthumus
Burgemeester

Toelichting op de beleidsregel

Artikel 2 Afbakening elektrische auto's

In dit artikel is beoogd een afbakening te maken voor de voertuigen die gebruik mogen maken van de voorzieningen die worden getroffen in het kader van het elektrisch rijden. Niet meegenomen zijn snorfiets, scooter, bromfiets en andere (tweewielige) motorvoertuigen met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van ten hoogste 45 km/uur. Verondersteld wordt dat in de meeste gevallen deze voertuigen op eigen terrein kunnen worden opgeladen en er geen voorzieningen nodig zijn in de openbare ruimte. Alleen volledig elektrische en hybride plug-in auto's mogen op een oplaadlocatie parkeren.

Artikel 3 Parkeergelegenheid op eigen terrein

Artikel 3 sub a; voor parkeren op eigen terrein of erf bij woningen worden de volgende criteria gehanteerd;

- Garage aan woning zonder oprit.
- Woningen/appartementen die gerealiseerd zijn inclusief parkeergelegenheid in het gebouw (garage) of in de nabije omgeving van dat gebouw (garage, eigen oprit) waar parkeerruimte gehuurd, geleased of gekocht kan worden of anders ter beschikking kan staan van de aanvrager.
- Enkele oprit met of zonder garage.
- Dubbele oprit (>4,5m breed) met of zonder garage.

Artikel 5 Locatiebepaling

Artikel 5 sub a en artikel 5 sub f; Mocht er zich een situatie voordoen waarbij er meer dan twee aanvragers zijn binnen een straal van 300 meter van een aan te vragen laadpaal, kan overwogen worden een tweede paal te plaatsen.

Artikel 6 Plaatsen laadpaal

Aanvragen van particulieren voor het plaatsen van een eigen laadpaal op gemeentelijke grond worden niet toegestaan. De argumentatie hierachter is:

- 1) De kabels en leidingen gaan door openbaar gebied, kruizen met andere kabels en leidingen en gaan onder trottoir, weg en groen door.
- 2) De eisen die gesteld worden voor laadpalen, en directe omgeving, in openbaar gebied zijn strenger dan die voor palen voor particulieren op eigen grond.
- 3) Vanuit oogpunt van beheer is een veelvoud aan overeenkomsten met particulieren niet praktisch.
- 4) Het plaatsen van laadpalen door particulieren betekent een grotere, ongewenste verscheidenheid aan laadpalen, wat de eenduidigheid niet ten goede komt.

Artikel 7 Openbaarheid

Doel is dat ook anderen gebruik kunnen maken van voorzieningen in de openbare ruimte, ook al zijn ze geplaatst door particulieren.

Sub b; De -algemene- laadpaal is voorzien van de door de Europa goedgekeurde en aanbevolen laadstekker (op dit moment geldt de Mennekes type 2 als norm) of moet de mogelijkheid bieden deze te kunnen aankoppelen, zodat er geen onderscheid gemaakt kan worden voor het opladen van een verschillend merk of type elektrische auto.

Artikel 8 Dubbele laadvoorziening

Hiermee wordt getracht de capaciteit en uitwisselbaarheid van parkeerplaatsen te vergroten.

Volgens deze beleidsregel wordt in principe binnen een straal van 300 meter van één van deze laadpalen geen medewerking verleend aan een nieuwe laadpaal op gemeentelijke grond. De houder van de elektrische auto kan dan van deze bestaande laadpaal gebruik maken. Echter, toelichting van artikel 5 preferereert boven deze.

Indien er leveranciers dan wel bedrijven zijn die grotere aantallen willen plaatsen op of nabij een locatie, dan zullen hier andere afwegingen moeten plaatsvinden buiten deze beleidsregel om. Hiervoor is maatwerk noodzakelijk.

Artikel 9 Kosten plaatsen, verwijderen, onderhoud, beheer en aansprakelijkheid ten gevolge van schade aan laadpaal of oplaadpunt.

De kosten voor het plaatsen van een laadpaal en oplaadpunt, die niet worden gedragen door de netbeheerder of leverancier, zijn voor rekening van de aanvrager. De kosten voor het verwijderen van een paal mocht er in de toekomst geen gebruik meer van gemaakt worden zijn voor de leverancier.

De gemeente Koggenland legt in een overeenkomst met de leverancier van de oplaadpalen vast, dat alle aansprakelijkheid waaronder voor het gebruik en onderhoud van de oplaadpalen en eventuele schade bij de gebruiker van een oplaadpaal voor rekening van de leverancier van de oplaadpalen of de aanvrager komen. De gemeente Koggenland aanvaardt geen enkele aansprakelijkheid voor het gebruik en eventuele schade door een laadpaal en oplaadpunt, ook al staat deze op gemeentelijk grondgebied.

Artikel 11 Deelauto

Indien er meerder gebruikers zijn van een elektrische auto, kunnen andere afwegingen worden gemaakt buiten deze beleidsregels om.