

Beleidsregel plaatsen van laadpalen Haarlem

1. Achtergrond

Gemeente Haarlem wil in 2030 een klimaat neutrale en duurzame gemeente zijn. Daarom wil de gemeente elektrisch rijden stimuleren door het plaatsen van laadpalen in de openbare ruimte. Voor het realiseren van laadpalen in de openbare ruimte is gemeente Haarlem de samenwerking aangegaan met MRA Elektrisch (MRA-e). Deze organisatie heeft een gezamenlijke aanbesteding gedaan voor aanschaf, plaatsing en onderhoud en beheer van laadpalen voor gemeenten in de provincies Noord-Holland, Utrecht en Flevoland. Binnen deze overeenkomst worden circa 300 laadpalen geplaatst. De overeenkomst met MRA-e is niet exclusief, de beleidsregels zijn daarom aanbieder neutraal.

2. Doel

De beleidsregels zijn bedoeld als afwegingskader ter beoordeling van aanvragen van oplaadpunten voor elektrisch vervoer in de openbare ruimte op het grondgebied van de gemeente Haarlem.

3. Begripsomschrijving

Beheerder:

Degene die de oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur plaatst, beheert en onderhoudt, op verzoek van de MRA-e of de aanvrager, tevens de opdrachtnemer.

Elektrische auto:

Een personen- of bedrijfsauto als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel c van de Wegenverkeerswet 1994 en nader bepaald in de Regeling auto en die is geregistreerd bij de Rijksdienst voor Wegverkeer en die geheel of gedeeltelijk – met een minimaal volledig elektrisch bereik van 45 km - door een elektromotor wordt aangedreven, waarvoor de elektrische energie geleverd wordt door een batterij en waarvan deze batterij wordt opgeladen door middel van een voorziening buiten de auto. Dit kan een volledig elektrisch aangedreven auto zijn of een hybride auto. Een hybride auto maakt voor de aandrijving gebruik van zowel een verbrandingsmotor als een elektrische motor.

Indiener:

Een natuurlijk persoon, bedrijf of organisatie die beschikt over een elektrische auto en die een verzoek tot het plaatsen van een publieke laadpaal heeft ingediend via de portal van MRA-e voor een oplaadlocatie in de openbare ruimte.

Verzoek tot het plaatsen van een publieke laadpaal:

Een door de indiener ingediend verzoek, welke dient te voldoen aan door het college te bepalen voorwaarden, tot plaatsing van een laadpaal.

Gebruiker:

Een natuurlijk persoon of rechtspersoon beschikt over een elektrische auto en een laadpas, die op een oplaadlocatie zijn of haar elektrische auto wil opladen.

Laadpaal:

Openbare voorziening, inclusief alle daarbij horende en achterliggende installaties, waar een elektrische auto kan worden opgeladen; een laadpaal kan één of meer oplaadpunten bevatten (een laadpaal met een dubbele laadvoorziening heeft twee oplaadpunten); de benodigde laadbekabeling maakt geen deel uit van de laadpaal.

Oplaadlocatie:

Locatie in de openbare ruimte waar een laadpaal en één of twee parkeerplaatsen uitsluitend ten behoeve van het opladen van elektrische auto's aanwezig zijn.

Oplaadpunt:

Een op de laadpaal aanwezige voorziening waarmee de gebruiker zijn of haar voertuig van stroom kan voorzien.

4. Verzoek tot het plaatsen van een publieke laadpaal, procedure en toetsingscriteria

Verzoek tot het plaatsen van een publieke laadpaal

- Via het formulier op de hiervoor speciaal door MRA-e ingerichte portal kan een verzoek tot het plaatsen van een publieke laadpaal worden ingediend.
- Via een opdrachtnemer

Procedure

De gemeente toetst het verzoek tot het plaatsen van een publieke laadpaal op volledigheid en of wordt voldaan aan de criteria om in aanmerking te komen voor een laadpaal;

- De gemeente selecteert op basis van onderhavige beleidsregels de valide verzoeken en bepaalt de volgorde van honorering van de verzoeken;
- De gemeente selecteert locaties waarbij getoetst wordt aan:
 - “Beleidsvisie laadinfrastructuur gemeente Haarlem; Naar een planmatige aanpak” (2017).
 - De voorwaarden genoemd onder 8.
- De gemeente doorloopt de procedure voor een verkeersbesluit voor het reserveren van parkeervakken voor de geselecteerde locaties;
- Door de opdrachtnemer van de aanbesteding van MRA-e wordt de opdracht verder voorbereid en uitgevoerd;
- Bebording en markering van de oplaadlocatie vindt in opdracht van de gemeente plaats;
- Vanwege veranderende regelgeving of doordat zich mogelijkheden voordoen om de doorlooptijden en/of efficiëntie van het proces te bevorderen, kan worden gerealiseerd kan van bovengenoemde procedure worden afgeweken.

Toestingscriteria

- De indiener dient te beschikken over een elektrische auto zoals beschreven in de begripsbepaling en dient dit aan te tonen door middel van een (voorlopige) koop- of leaseovereenkomst.
- De indiener woont of werkt minimaal 18 uur per week aantoonbaar in de gemeente Haarlem;

- De indiener beschikt niet over eigen terrein (ondertekent hiervoor een verklaring). Onder eigen terrein vallen ook (VVE) parkeerplaatsen en/of de (verplichte) mogelijkheid tot het huren/kopen van een parkeerplaats in combinatie met appartement of op terrein bij de werkgever;
- De indiener beschikt over een parkeervergunning (indien van toepassing) in het betreffende vergunningsgebied of komt hiervoor in aanmerking;
- Er wordt alleen medewerking verleend als er geen openbaar oplaadpunt aanwezig of in procedure is in een straal van 300 meter loopafstand. Bij een bezettingsgraad van >50% (gemiddeld over 24 uur) kan hiervan worden afgeweken;
- Als er meerdere afgewezen verzoeken in een buurt zijn, kan dit een overweging zijn om alsnog een oplaadlocatie in deze buurt voor te stellen aan MRA-e. Dit kan bijvoorbeeld bij meerdere verzoeken waarvan de elektrische auto niet voldoet aan het minimale elektrische bereik van 45 km.
- Indien verzoeken niet op korte termijn kunnen worden ingewilligd en er een wachtlijst ontstaat, worden verzoeken ingewilligd op volgorde van prioriteit:
 1. Een volledig elektrische auto krijgt voorrang op een hybride auto;
 2. Een locatie waar nog geen oplaadpunt is, krijgt voorrang op een locatie waar al wel openbaar geladen kan worden binnen een loopafstand van 300 meter;
 3. Een locatie waar meerdere verzoeken voorliggen, krijgt voorrang op een enkel verzoek tot het plaatsen van een publieke laadpaal.
 4. Indien er geen verschil is in prioriteit, worden verzoeken ingewilligd op volgorde van indieningsdatum. Als nog geen verzoek tot het plaatsen van een publieke laadpaal via de portal van MRA-e kan worden ingediend, houdt de gemeente een lijst bij van potentiële indieners die zich bij de gemeente melden. Als de portal geopend is, wordt bij het honoreren van verzoeken via de portal rekening gehouden met de volgorde waarin indieners zich eerder bij de gemeente hebben gemeld.
- Voor elektrische deelauto's kan het college aanvullende criteria opstellen.

5. Openbaar

- De openbare oplaadpunten kunnen worden gebruikt en zijn openbaar toegankelijk voor elektrische auto's die zijn aangesloten op het oplaadpunt.
- Voor een elektrische deelauto kan een oplaadpunt op kenteken of kenmerk gerealiseerd worden.

6. Maximum aantal oplaadpunten

Per elektrische auto kan maximaal één verzoek tot het plaatsen van een publieke laadpaal worden ingediend in combinatie met het adres van de indiener.

7. Dubbele laadvoorziening

Een oplaadlocatie wordt voorzien van een dubbele laadvoorziening. Hiermee kunnen twee elektrische auto's gelijktijdig worden opgeladen. Per oplaadlocatie wijst de gemeente twee parkeerplaatsen aan voor het laden van elektrische auto's. In uitzonderlijke gevallen kan de gemeente één parkeerplaats aanwijzen voor het opladen.

8. Locatiebepaling

- De oplaadlocatie wordt in de nabijheid van het perceel of woning van de indiener gepland (max. 300 m).

- Bij het kiezen van een oplaadlocatie wordt rekening gehouden met:
 1. strategische locatie,
 2. installatie en onderhoud,
 3. gebruiksvriendelijkheid en veiligheid,
 4. openbare weg van de gemeente Haarlem.
- Wanneer een oplaadlocatie veelvuldig wordt gebruikt, zoals beschreven bij de toetsingscriteria onder 4, kan de gemeente een extra oplaadlocatie plaatsen binnen een straal van 300 m van een bestaande voorziening;
- De plaats moet technisch mogelijk zijn (o.a. aanwezigheid van kabels en leidingen).
- De gemeente kan onder bepaalde omstandigheden afwijken van deze locatiebepalingen.

9. Realisatie

- Bij de realisatie wordt de technische haalbaarheid getoetst.
- De gebruikelijke procedure bij verkeersbesluiten wordt gevolgd.

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.

11. 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 Haarlem 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 Haarlem.

12. 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.

13. Hardheidsclausule

Het college is bevoegd om in uitzonderlijke gevallen, die nadrukkelijk niet meegewogen zijn bij het opstellen van deze regels, af te wijken van de bovenstaande bepalingen voor zover deze niet strijdig zijn met de bindende afspraken gemaakt met de beheerder en MRA-e, of een andere derde partij. Dit is alleen mogelijk als blijkt dat de toepassing van de beleidsregels leidt – of zou leiden – tot uitzonderlijk harde gevolgen, die niet zijn voorzien.

14. Inwerkingtreding

De beleidsregels treden in werking de dag na publicatie.