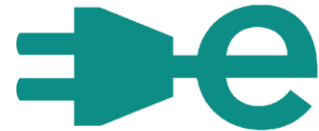


Langparkeren bij een publiek laadpunt



Informatiedocument Expertise Centrum Ral-Zuid

Datum: 21-07-2022

Auteurs: Jeroen van Gestel +31 6 46445595
Simon Looijestijn +31 6 51934067

Noot: Dit inhoud van dit document is landelijk afgestemd met de verschillende NAL-regio's.

Inleiding

Lang parkeren bij een laadpunt betreft het langdurig bezet houden van een elektrisch oplaadpunt door een elektrische auto. Doorgaans spreekt men van lang parkeren wanneer een elektrische auto langer dan 24 uur na afloop van de laadsessie nog verbonden is aan een laadpunt. Op basis van laaddata komt lang parkeren bij een laadpunt niet vaak voor. Bij de NAL regio's zijn weinig klachten over het langdurig bezet houden van een parkeerplaats met laadpunt bekend. NAL regio's herkennen "laadpaalkleven" dan ook niet als een probleem en zien dat het verschijnsel afnemend is. De NAL regio's blijven dit jaarlijks monitoren. Primaire focus van de regio's blijft het opschalen en bijplaatsen van publieke laadpunten. Toch kan het voorkomen dat lang parkeren lokaal overlast veroorzaakt en dat toezichthouders van de gemeente worden ingeschakeld om de situatie te beoordelen. Vanuit de NAL regio's adviseren we om niet op te treden tegen lang parkeren bij een laadpaal en hier geen aparte regelgeving voor in de AVP over op te nemen. Gemeenten die een dergelijk beleid in hun AVP hebben opgenomen kunnen hier ook flexibel mee omgaan. Aan de hand van een casus van lang parkeren bij een laadpunt in de gemeente Noordwijk beschrijft dit document hoe je hier als gemeente mee om kunt gaan.

Uitspraak Gerechtshof

Afgelopen 17 maart 2022 heeft het Gerechtshof Arnhem-Leeuwarden uitspraak gedaan in hoger beroep op een boete voor het 'Aan een laadpaal staan, terwijl de elektrische auto al volgeladen is'. Het hof heeft geoordeeld dat deze boete terecht is. Deze uitspraak heeft het landelijke nieuws gehaald. De uitspraak roept meerdere vragen op, hieronder wordt kort ingegaan op de uitspraak in en de mogelijke gevolgen hiervan. Hierbij dient te worden opgemerkt dat de plaatselijk geldende verordening (APV) en het plaatsingsbeleid van de gemeente ervoor zorgt dat deze uitspraak mogelijk was. In sommige gemeenten en/of met sommige bebording geldt dat elektrische auto's op aangewezen parkeerplekken niet slechts kunnen laden maar ook mogen parkeren. Daarnaast zijn er ook gemeenten die niet actief handhaven op laadpaalkleven omdat de parkeerdruk op gewone parkeerplekken hoger is en/of er voldoende laadpunten aanwezig zijn.

Casus Noordwijk

In het kort betreft het een elektrische auto die aangesloten was aan de laadpaal. Bij de laadpaal was de gebruikelijke bebording (E04) toegepast. Het blauwe bord met witte 'P' met onderbord 'Opladen elektrische voertuigen'.

De ambtenaar, belast met het Toezicht, heeft op enig moment geconstateerd dat het lampje van de laadpaal groen was. Op de laadpaal zelf is aangegeven dat een groen lampje betekent; 'batterij vol/standby'. De betreffende ambtenaar is vertrokken en is twee uur later teruggekomen en heeft geconstateerd dat de situatie onveranderd was. De auto was nog steeds aangesloten en het lampje was nog steeds groen. Hierop is een boete uitgeschreven van € 95,- voor het "parkeren op parkeergelegenheid met ander doel dan aangegeven wijze".

Bezwaarmaker ontkent niet dat de auto volgeladen was, maar voert aan dat hij niet kan weten wanneer de auto precies vol zou zijn en stelt er in dit geval geen sprake is van 'langdurig bezet houden' van de parkeergelegenheid.

Het Hof heeft geoordeeld dat 'Het behoort tot de verantwoordelijkheid en het risico van de bestuurder van een elektrisch voertuig om het voertuig te verplaatsen zodra het voertuig niet meer wordt opgeladen op een parkeerplaats die is aangeduid met een bord E04 met het onderbord "opladen elektrische voertuigen". Voor zover van de zijde van de betrokkene is gesteld dat de bestuurder steeds bij het voertuig zou moeten blijven om te weten wanneer hij zijn voertuig moet verplaatsen, wordt opgemerkt dat na het aansluiten van een elektrisch voertuig aan een laadpaal door het voertuig in de regel zelf een berekening wordt gegeven van de te verwachten laadtijd, terwijl de bestuurder ook zelf een zodanige berekening kan maken'.

Consequenties en gevolgen

Deze uitspraak roept zowel praktische als strategische vraagstukken op. Strikt genomen zou deze uitspraak bijvoorbeeld kunnen betekenen dat:

- Een elektrische auto die overdags of 's-nachts op enig moment volgeladen is, verplaatst moet worden;
- Een elektrische autobezitter met een auto die net is volgeladen, direct in overtreding is.

Op meer strategisch- en beleidsmatig niveau roept dit vragen op als:

- Wat is de impact van laadpaalkleven en handhaving hierop op het imago van elektrisch rijden?
- Hoe groot is het probleem precies, wetende dat laadpaalkleven (>24 uur aangesloten na einde laadsessie) gemiddeld drie procent van de laadsessies voorkomt?
- Welke rol kunnen exploitanten van laadpalen spelen in doelmatig gebruik van de laadpalen door middel van bijvoorbeeld een connectietarief?
- Houden we voldoende rekening met laadpaalkleven in de uitbreiding van ons laadnetwerk door de bezetting van laadpalen mee te nemen in de bepaling van nieuwe laadlocaties?
- In welke mate kan dit tegenstrijdig zijn met ambities rondom slim laden en load balancing, waarbij het juist wenselijk kan zijn dat een auto langdurig aangesloten is?
- Faciliteren wij hiermee de EV-rijder wel maximaal en wordt wel voldaan aan de ambitie uit de NAL waarin is opgenomen dat laadinfrastructuur geen belemmering mag vormen voor de adoptie van elektrisch rijden?

- Het Hof heeft getoetst aan de regels en heeft een zeer duidelijk oordeel geveld, maar is dit ook wat we beleidsmatig ambiëren of moeten we zaken als beleid of bebording n.a.v. deze uitspraak wellicht herzien?

Wij merken op dat de uitspraak van het Hof helder en duidelijk is en uiteraard dient de uitspraak gerespecteerd te worden. Toezichthouders van gemeenten die dezelfde beleidsregels hanteren als de gemeente Noordwijk krijgen hier per direct mee te maken en dienen in hun werkzaamheden deze uitspraak toe te passen en hiernaar te handelen. Het is uiteraard aan de Toezichthouder om te besluiten om wel of niet te beboeten op het moment dat een auto is volgeladen. Wij adviseren hierbij om hier op redelijke en billijke wijze mee om te gaan. Dit kan bijvoorbeeld door:

- Niet te beboeten gedurende nachtelijke uren;
- Een ruime marge in te bouwen tussen het moment van volgeladen zijn en beboeten (bijv. 24 uur);
- Klachten en signalen uit de omgeving mee te nemen.

Tot slot

Binnen de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL), wordt deze casus door de NAL-regio's besproken en geëvalueerd. Zodra daar concrete acties uitkomen, worden gemeenten verder door de NAL-regio's geïnformeerd.