



## Beleidsregels openbare oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen gemeente Nieuwegein

### Opbouw

1. Inleiding
2. Doel van de beleidsregels
3. Juridisch kader
  - 3.1 Van toepassing zijnde regelgeving
  - 3.2 Zorgvuldigheidsbeginsel
  - 3.3 Bevoegdheid
  - 3.4 Procedure
  - 3.5 Vaststelling van het beleid
4. Beleidsregels
5. Nadere toelichting op de beleidsregels

### 1. Inleiding

Om aan verzoeken van aanbieders van openbare oplaadinfrastructuur tegemoet te kunnen komen, is het van belang duidelijke kaders te formuleren waarbinnen de realisatie van de oplaadinfrastructuur in de gemeente Nieuwegein plaats kan vinden. De oplaadpaal wordt geplaatst op basis van een ontheffing op grond van de Algemene plaatselijke verordening (hierna: Apv). In voorliggende beleidsregels zijn de kaders opgenomen waarbinnen een ontheffing wordt verleend. Als uitgangspunt geldt dat de realisering en exploitatie aan de marktpartijen wordt overgelaten.

### 2. Doel van de beleidsregels

Het doel van de beleidsregels is om:

- particulieren, bedrijven, netwerkbeheerders en aanbieders van oplaadinfrastructuur duidelijkheid te geven over de criteria en voorwaarden waaronder de gemeente medewerking verleent aan het plaatsen van oplaadinfrastructuur in de openbare ruimte en het aanwijzen van parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische voertuigen;
- particulieren, bedrijven, netwerkbeheerders en aanbieders van oplaadinfrastructuur te informeren over de te volgen procedure;
- aanvragen voor het plaatsen van oplaadinfrastructuur en het aanwijzen van parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische voertuigen op een zelfde en gelijkwaardige manier te kunnen beoordelen en af te handelen.

Het college beseft dat de ontwikkelingen op het gebied van elektrisch rijden en oplaadinfrastructuur nieuw en nog volop in ontwikkeling zijn. Met deze beleidsregels wil het college duidelijkheid verschaffen over de voorwaarden en criteria 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.

### 3. Juridisch kader

#### 3.1 Van toepassing zijnde regelgeving

##### **Omgevingsvergunning**

Voor het plaatsen van oplaadpalen of andere oplaadinfrastructuur op of aan de weg is geen omgevingsvergunning nodig.

##### **Ontheffing Apv artikel 2:10**

Voor het plaatsen van voorwerpen op of aan de weg is op grond van artikel 2:10 Apv een ontheffing nodig van het college van burgemeester en wethouders. Het plaatsen van oplaadpalen of andere oplaadinfrastructuur wordt niet geacht te vallen onder 'het gebruik van een weg overeenkomstig de pu-



blieke functie van een weg'. In de voorschriften die aan de ontheffing worden gekoppeld kan de gemeente eisen stellen aan de aanvrager c.q. beheerder van de oplaadpaal.

### ***Vergunning Apv artikel 2:11***

Voor het plaatsen van een oplaadpaal zal er in de weg worden gegraven. Dit zal ook moeten worden hersteld. Artikel 2:11 Apv verbiedt het beschadigen van de weg. Dit geldt niet voor de overheid bij het uitvoeren van haar publieke taak. Wanneer een bewoner, bedrijf of aanbieder van oplaadinfrastructuur bij de gemeente een aanvraag indient voor het plaatsen van een oplaadpaal op of aan de weg in de buurt van zijn woning of bedrijf, dan is hiervoor dus een vergunning van de Apv nodig. In de voorschriften die aan de vergunning worden gekoppeld kan de gemeente eisen stellen aan de aanvrager c.q. beheerder van de oplaadpaal.

### ***Verkeersbesluit***

Wanneer de gemeente bereid is een ontheffing te verlenen voor het plaatsen van een oplaadpaal of andere oplaadinfrastructuur op of aan de weg, dan ligt het voor de hand dat de gemeente de parkeerplaats(en) bij de oplaadvoorziening ook aanwijst als parkeerplaats voor alléén het opladen van elektrische voertuigen. Het college van burgemeester en wethouders kan hiertoe op grond van art. 18 Wegenverkeerswet 1994 (hierna: WVV 1994) jo. art. 12 Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (hierna: BABW) een verkeersbesluit nemen. In zo'n verkeersbesluit wijst het college de betreffende parkeerplaats(en) aan door middel van het plaatsen van de verkeersborden E4 of E8 met onderbord 'alleen opladen elektrische voertuigen'.

### ***Overige vergunningen/ontheffingen***

Voor het aansluiten van oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur op het bestaande elektriciteitsnetwerk moet de aansluiting worden aangevraagd via [www.aansluitingen.nl](http://www.aansluitingen.nl).

### ***Opladen elektrische voertuigen vanuit woning of bedrijf***

Het is niet toegestaan om een elektrisch voertuig op te laden met een snoer dat over het trottoir (en/of andere delen van de openbare weg) wordt uitgerold. Artikel 5 WVV 1994 en artikel 2:15 Apv voorzien hierin.

### ***3.2 Zorgvuldigheidsbeginsel***

Beslissingen op verzoeken om een ontheffing ex artikel 2:10 Apv, een vergunning ex artikel 2:11 Apv en een verkeersbesluit ex artikel 18 WVV 1994 jo. artikel 12 BABW moeten op een zorgvuldige wijze tot stand komen. Dit zorgvuldigheidsbeginsel volgt uit artikel 3:2 Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb). Hierbij hoort tevens een gedegen belangenafweging en een goede motivering van het besluit.

Gemeenten kunnen beleidsregels vaststellen op grond van artikel 4:81 Awb voor de uitoefening van de hen toekomende bevoegdheden en op die manier tijdrovende afzonderlijke afweging voorkomen. Met voorliggende beleidsregels geeft de gemeente Nieuwegein aan hoe in zijn algemeenheid met verzoeken om de plaatsing van een elektrische oplaadpaal moet worden omgegaan. Hiermee kan op een snellere en eenvoudiger wijze de interne ambtelijke beoordeling over het al of niet verlenen van een ontheffing, een vergunning en een verkeersbesluit plaatsvinden. De beslissing over een verzoek om voornoemde ontheffing en vergunning kan worden gemotiveerd met een verwijzing naar deze beleidsregels, hetgeen een vermindering van bestuurslasten betekent.

Daarnaast vergroot de vaststelling van beleidsregels de rechtszekerheid voor de burger. Zowel de aanvrager van de ontheffing, de vergunning en het verkeersbesluit als derde belanghebbenden kunnen op basis van deze beleidsregels beoordelen of een verzoek in beginsel voor een ontheffing c.q. vergunning in aanmerking komt.

### ***3.3 Bevoegdheid***

De mogelijkheid om een ontheffing, een vergunning en een verkeersbesluit te verlenen is geen 'verplichting', maar een bevoegdheid met een afweging per individueel geval. Beleidsregels zijn daarbij een hulpmiddel. In beginsel handelt het college van burgemeester en wethouders conform dit beleid, tenzij dat voor één of meer belanghebbenden gevolgen zou hebben die wegens bijzondere omstandigheden onevenredig zijn in verhouding tot de met de beleidsregels te dienen doelen. In specifieke, bijzondere of onvoorziene omstandigheden kan het college besluiten van deze beleidsregels af te wijken. Het verkrijgen van een ontheffing, een vergunning en een verkeersbesluit dient dan ook niet te worden beschouwd als een recht, ook al zou de ontheffing/de vergunning/het verkeersbesluit binnen het beleid passen.



### **3.4 Procedure**

Voor de ontheffing ex artikel 2:10 Apv en de vergunning ex artikel 2:11 Apv geldt de volgende procedure:

1. De aanvrager dient bij het college van burgemeester en wethouders twee separate aanvragen in voor:
  - een ontheffing ex artikel 2:10 Apv;
  - een vergunning ex artikel 2:11 Apv.
2. Het college zendt de aanvrager, nadat het de aanvraag heeft ontvangen, zo snel mogelijk een bericht waarin het vermeldt dat het bevoegd is op de aanvraag te beslissen en waarin wordt vermeld welke procedure ter voorbereiding op de beslissing zal worden gevolgd. In de ontvangstbevestiging van de aanvraag voor een ontheffing wordt tevens vermeld dat, indien blijkt dat de ontheffing op grond van de beleidsregels kan worden verleend, het college een verkeersbesluit zal nemen voor de reservering van de benodigde parkeerplaatsen voor elektrische voertuigen.
3. Het college geeft onverwijld kennis van de aanvragen in het gemeenteblad ([www.officielebekendmakingen.nl](http://www.officielebekendmakingen.nl)).
4. Het college beslist op de aanvraag om een ontheffing en vergunning binnen acht weken na de datum van ontvangst van de aanvraag. Op de ontheffing is paragraaf 4.1.3.3. van de Algemene wet bestuursrecht niet van toepassing. Op de vergunning is paragraaf 4.1.3.3. van de Algemene wet bestuursrecht wel van toepassing.
5. Het college kan de onder punt 4 genoemde termijn voor een ontheffing en een vergunning eenmaal met ten hoogste zes weken verlengen. Het maakt zijn besluit daartoe bekend binnen de eerstbedoelde termijn. Het doet daarvan tevens zo spoedig mogelijk mededeling in het gemeenteblad ([www.officielebekendmakingen.nl](http://www.officielebekendmakingen.nl)).
6. Tegelijkertijd met of zo spoedig mogelijk na de bekendmaking doet het mededeling van de

besluiten in het digitale gemeenteblad ([www.officielebekendmakingen.nl](http://www.officielebekendmakingen.nl)). Het verkeersbesluit wordt bekend gemaakt in de Staatscourant.

7. Belanghebbenden kunnen binnen zes weken na de bekendmaking van de besluiten bezwaar aantekenen bij het college.

### **3.5 Vaststelling van dit beleid**

Dit beleid zal na vaststelling door het college op grond van artikel 3:42 Algemene wet bestuursrecht bekend worden gemaakt door kennisgeving van de zakelijke inhoud ervan in het digitale gemeenteblad.

## **4. Beleidsregels**

### **1. Begripsbepalingen:**

In de beleidsregels wordt verstaan onder:

- a. elektrische voertuigen: 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.
- 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 van de ontheffing voor het plaatsen van oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur.
- f. gebruiker:
  1. een bedrijf en/of organisatie dat/die gevestigd is in de gemeente Nieuwegein 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 Nieuwegein.
- g. college: het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Nieuwegein.
- h. laadpas: een pas, benodigd voor het gebruik van de laadpaal, gebaseerd op de landelijke afspraken op het gebied van interoperabiliteit;
- i. interoperabiliteit: de mogelijkheid om met een laadpas van verschillende Service Providers gebruik te maken van een laadpaal van verschillende aanbieders van oplaadinfrastructuur;



- j. Service Provider: aanbieder van laaddiensten aan gebruikers, zoals de uitgifte van laadpassen.

### **2. Aanvraag ontheffing en vergunning**

Een aanvraag voor een ontheffing en een vergunning voor het plaatsen van een of meerdere oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur op of aan de openbare weg kan alleen worden ingediend door de aanbieder van oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur.

Naast een aanvraag voor een ontheffing en een vergunning dient aanvrager een overeenkomst openbare oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen te sluiten.

De gemeente brengt leges in rekening bij de aanvrager voor het in behandeling nemen van de aanvraag van een vergunning ex artikel 2:11 Apv (zie de Legesverordening van de gemeente Nieuwegein op de website van de gemeente Nieuwegein).

### **3. Aanvraag locatie oplaadpaal/-infrastructuur**

Een aanvraag voor een voorgestelde locatie voor het plaatsen van een oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur bevat 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.

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

### **5. 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. het woon en/of werkadres van de potentiële gebruiker(s);
- b. zijn er al bestaande oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur aanwezig op of aan de weg binnen een straal van 250 meter. Is gebruik daarvan mogelijk. Indien binnen een straal van 250 meter een oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur aanwezig is, maar de bereikbaarheid van de oplaadinfrastructuur belemmerd wordt door een doorgaande weg of watergang, kan van dit afstandscriterium worden afgeweken. Van het afstandscriterium kan ook worden afgeweken indien de oplaadinfrastructuur in een parkeerzone voor betaald parkeren staat;
- c. is de desbetreffende grond in eigendom van de gemeente;
- d. is de locatie van de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur voldoende vindbaar en zichtbaar;
- e. is het aannemelijk dat de locatie door meerdere gebruikers gedeeld kan worden (dit om te

voorkomen dat er "privé-parkeerplaatsen" gecreëerd worden);

f. 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;

- g. laat de parkeerdruk dit toe;
- h. betreft het een bestaand parkeervak / bestaande parkeervakken;
- i. blijft de doorgang voor ander verkeer (auto, fiets, voetganger, rolstoel etc.) gewaarborgd;
- j. zijn er geen belemmeringen ten aanzien van ander straatmeubilair of (openbaar) groen;
- k. is er sprake van geplande reconstructies of andere infrastructuurele ontwikkelingen;
- l. past de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur in het straatbeeld. De oplaadpaal mag niet gebruikt worden voor reclamedoeleinden, met uitzondering van de naamsvermelding van de beheerder.



#### **6. Volgorde besluitvorming**

De ontheffing ex artikel 2:10 Apv en de vergunning ex artikel 2:11 Apv worden eerst van kracht en kunnen dus pas worden gebruikt, nadat het verkeersbesluit tot aanwijzing van de benodigde parkeerplaatsen onherroepelijk is geworden.

#### **7. Plaatsing en beheer oplaadpaal/-infrastructuur**

De aanvrager van de ontheffing 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 e.d.) zijn ook voor rekening van de beheerder.

#### **8. 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.

#### **9. 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, storingen en calamiteiten. De telefoonnummers van de storingsdienst en de helpdesk zijn vermeld op de oplaadpaal/-infrastructuur.

#### **10. 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 actuele informatie richting gebruikers over de aanwezigheid en beschikbaarheid van het oplaadpunt, via algemeen beschikbare digitale kanalen zoals deze gebruikelijk zijn in de markt voor openbare laaddiensten.

#### **11. Interoperabiliteit**

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

#### **12. Groene stroom**

Om te bewerkstelligen dat elektrisch vervoertuigen ook aan de bron geen CO<sub>2</sub>-uitstoot veroorzaken, mag de beheerder van de oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur alleen gegarandeerd groene stroom (laten) leveren.

#### **13. Veiligheid**

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

#### **14. 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 Nieuwegein is op geen enkele manier aansprakelijk voor eventuele schade die door de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur 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.

#### **15. Betaald parkeren/vergunninghouders/b lauwe 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/de oplaadparkeervakken.



## **16. 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 betaald parkeren, blauwe zone en andere restricties die voor alle parkeerplaatsen gelden.

## **17. 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 ontheffing of de vergunning, kan het college de ontheffing/vergunning intrekken. Het college kan in dat geval ook het verkeersbesluit, waarbij de parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische voertuigen zijn aangewezen, intrekken. Het college kan de ontheffing/de vergunning en/of het verkeersbesluit tevens intrekken wanneer er in de praktijk niet of nauwelijks gebruik wordt gemaakt van de oplaadpaal en/of oplaadinfrastructuur. Het is niet gewenst dat daardoor één 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 ontheffing/vergunning ook wijzigen of intrekken, indien er een wegreconstructie 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. Kosten hiervoor zijn voor rekening van de gemeente, wanneer de wegreconstructie plaatsvindt binnen vijf jaar na afgifte van de ontheffing/vergunning. Kosten zijn voor rekening van de beheerder, wanneer de wegreconstructie later dan vijf jaar na afgifte van de ontheffing/vergunning plaatsvindt.

## **18. Informatie over gebruik oplaadinfrastructuur**

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

## **19. Inwerkingtreding**

Deze beleidsregels zijn vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders op 16 juni 2015 en treden in werking met ingang van de dag na die van de bekendmaking.

## **20. Citeertitel**

De beleidsregels worden aangehaald als 'Beleidsregels openbare oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen'.

## **5. 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 gehandicaptervoertuigen, motoren, trikes en quads die de parkeerplaatsen voor auto's gebruiken. Onder het begrip elektrische voertuigen vallen ook elektrische fietsen en snor-/bromfietsen.

### **2. Aanvraag vergunning en verkeersbesluit**

Het is de bedoeling dat de aanbieder van de oplaadinfrastructuur de formele aanvraag voor de Apv-ontheffing/vergunning en het verkeersbesluit 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 (en verbonden aan het openbaar elektriciteitsnetwerk), zal de gemeente hen doorverwijzen naar de aanbieders van oplaadinfrastructuur. De aanbieder van de oplaadinfrastructuur dient de aanvraag in bij de gemeente om een Apv-ontheffing en een verkeersbesluit.

Bewoners of bedrijven kunnen alleen zelf een aanvraag voor een openbare oplaadpaal op of aan de weg en een verkeersbesluit tot het aanwijzen van de bijbehorende parkeerplaats(en) indienen als het een verlengd private oplaadpaal betreft. Dit is een openbare oplaadpaal verbonden aan de meterkast van de aanvrager. Bijvoorbeeld op openbare parkeerplaatsen naast een bedrijfspand kunnen verlengd private oplaadpalen worden toegestaan. Op grond van de Wegenverkeerswetgeving kunnen voor be-



woners of bedrijven 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 ontheffing ex artikel 2:10 Apv, een vergunning ex artikel 2:11 Apv en een verkeersbesluit voor het realiseren van een oplaadpaal, zal 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 oplaadinfrastructuur. 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 juridisch eigenaar wordt van de 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 dat niet via de publiekrechtelijke weg kan worden geregeld.

### **3. Aanvraag locatie oplaadpaal/-infrastructuur**

Spreekt voor zich.

### **4. Behoeftebepaling oplaadpaal/-infrastructuur**

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 één 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.

### **5. 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 sub b gekozen voor een straal van hemelsbreed 250 meter.

Bij het bestemmen van parkeerplaatsen voor het laden van elektrische auto's wordt in eerste instantie de parkeerbehoefte op basis van parkeernormen conform de Nota Parkeren 1999, de Nota Parkeernormen 2011-2015 en het GMP in beeld gebracht. Daarna wordt die parkeerbehoefte gerelateerd aan de beschikbare parkeercapaciteit. Bij het bepalen van de parkeercapaciteit worden loopafstanden tussen parkeervoorziening en functies toegepast die door het CROW/ASVV worden geadviseerd middels richtlijnen.

In tweede instantie wordt rekening gehouden met de parkeerdruk in de praktijk. Het doel hiervan is ervoor te zorgen dat er in woonwijken voldoende parkeerplekken voor bezoekers overblijven. Er wordt naar gestreefd de parkeerdruk niet hoger te laten worden dan 90%.

### **6. Volgorde besluitvorming Apv-vergunning en verkeersbesluit**

Het proces van de besluitvorming over de Apv-ontheffing en het verkeersbesluit kan gelijktijdig in gang worden gezet. Tegen beide besluiten staan echter de 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 wordt de Apv-ontheffing/vergunning eerst van kracht en kan de oplaadinfrastructuur dus eerst worden geplaatst, nadat het verkeersbesluit onherroepelijk is geworden. Dit wordt expliciet in de Apv-ontheffing als voorschrift opgenomen.



### **7. Beheer oplaadpaal/-infrastructuur**

De aanvrager van de Apv- ontheffing/vergunning voor het plaatsen van de oplaadpaal/-infrastructuur is tevens de beheerder hiervan. De Apv- ontheffing/vergunning heeft een persoonlijk karakter (zie art. 1:5 Apv). Wanneer de aanvrager het beheer over de oplaadpaal/-infrastructuur 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 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.

### **8. 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.

### **9. tot en met 13.**

Spreekt voor zich.

### **14. Aansprakelijkheid**

Door natrekking wordt de gemeente 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 juridisch eigenaar wordt van de oplaadinfrastructuur, zolang de aansprakelijkheid voor alle schade bij de aanvrager/beheerder wordt gelegd.

### **15. Betaald parkeren/vergunninghouders/b lauwe zone**

Wanneer parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische voertuigen zijn gelegen in een blauwe zone of een andere parkeerrestrictie, dan moeten de bestuurders van deze voertuigen zich aan de betreffende regels houden. Het parkeren op een oplaadplek waar betaald parkeren geldt, is alleen mogelijk door middel van betaling van de verschuldigde parkeerbelasting door middel van een parkeerbewijs (parkeerticket, helparkeren of een geldende parkeervergunning). Een parkeerbewijs is alleen geldig in de zone waarvoor deze is uitgegeven. Parkeerplaatsen in een blauwe zone kunnen eventueel 'buiten de blauwe zone' worden geplaatst, zodat elektrisch voertuigen ook gedurende langere tijd kunnen worden opgeladen. Hiervoor moet het betreffende verkeersbesluit worden aangepast en de blauwe streep bij deze parkeerplaatsen worden verwijderd.

### **16. 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 vergunninghoudersgebied, dan kan een proces-verbaal (Mulder-feit) worden opgemaakt.

### **17. Intrekken/wijzigen van ontheffing/ vergunning en verkeersbesluit**

Wanneer de aanvrager/beheerder zich niet aan de voorschriften van de ontheffing c.q. vergunning houdt, kan het college uiteindelijk de ontheffing/vergunning intrekken. Zo'n intrekkingprocedure moet zorgvuldig worden doorlopen. Zie hiervoor de regels uit de Awb (afdeling 3:2 Zorgvuldigheid en belangenafweging en artikel 4:8 e.v.: vooraf zienswijze inbrengen/horen). In zo'n geval zal de beheerder zijn 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 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-ontheffing 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.

**18. 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.

**19. en 20.**

Spreken voor zich.