

## **Gemeente Raalte Beleidsregels openbare oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen gemeente Raalte**

### **Beleidsregels openbare oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen gemeente Raalte**

#### **Opbouw**

1. Inleiding
2. Doel van de beleidsregels
3. Juridisch kader
4. Beleidsregels
5. Toelichting bij de beleidsregels

#### **1. Inleiding**

Om aan verzoeken van aanbieders van openbare oplaadinfrastructuur tegemoet te komen, is het van belang duidelijke kaders te formuleren waarbinnen de realisatie van de oplaadinfrastructuur in de gemeente Raalte plaats kan vinden. De oplaadpaal wordt geplaatst op basis van een vergunning op grond van de Algemene plaatselijke verordening (hierna: APV). Deze beleidsregels zijn het gevolg van de Europese openbare aanbesteding door de provincie Overijssel in gezamenlijkheid met bijna alle Overijsselse gemeenten. In voorliggende beleidsregels zijn de kaders opgenomen waarbinnen een vergunning wordt verleend. Als uitgangspunt geldt dat de realisering en exploitatie aan de concessiehouder wordt overgelaten.

#### **2. Doel van de beleidsregels**

Het doel van de beleidsregels is om:

- particulieren, bedrijven, netwerkbeheerders en de concessiehouder 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 de concessiehouder 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 en 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.

###### ***Vergunning APV***

Voor het plaatsen van voorwerpen op of aan de weg is op grond van art. 2:10 Apv een vergunning 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 publieke functie van een weg'.

In de voorschriften die aan de vergunning worden gekoppeld kan de gemeente eisen stellen aan de aanvrager en / of beheerder van de oplaadpaal.

###### ***Verkeersbesluit***

Wanneer de gemeente bereid is een vergunning 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 (WVW 1994) jo. art. 12 Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) een verkeersbesluit nemen. In zo'n verkeersbesluit wijst het college de betreffende parkeerplaats(en) door middel van het plaatsen van de verkeersborden E4 of E8 met onderbord 'alléén 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 WVW 1994 en artikel 2:15 Apv voorzien hierin.

### **3.2 Zorgvuldigheidsbeginsel**

Beslissingen op verzoeken om een vergunning ex artikel 2:10 Apv en een verkeersbesluit ex artikel 18 WVW 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.

Bestuursorganen 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 het college van de gemeente Raalte 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 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 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 plaatsing van het volledig besluit in het elektronisch Gemeentebblad.

## **4. Beleidsregels**

### **4.1 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. concessie: concessie voor openbare laaddiensten voor elektrisch vervoer provincie Overijssel inclusief bijbehorende documenten;
- f. concessieovereenkomst: de overeenkomst behorende bij de aanbesteding van de concessie;
- g. concessiehouder: de aanbieder van oplaadpalen die tevens beheerder is en de oplaadpalen als professionele marktpartij aanvraagt, plaatst en exploiteert conform de in een concessieovereenkomst verleende concessie door de provincie Overijssel, mede namens de gemeente Raalte;
- h. beheerder: de aanvrager van de ontheffing / vergunning voor het plaatsen van oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur;
- i. gebruiker:
  1. een bedrijf en/of organisatie dat/die gevestigd is in de gemeente Raalte 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 houder is van een elektrisch voertuig en woonachtig en/of werkzaam is in de gemeente Raalte;
  3. een bezoeker die eigenaar of houder is van een elektrisch voertuig;
- j. college: het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Raalte;
- k. de gemeente: gemeente Raalte;
- l. plankaart: een kaart waarop potentiële locaties voor oplaadpalen met bijbehorende parkeerplekken voor het elektrisch laden zijn aangegeven;
- m. laadpas: een pas, benodigd voor het gebruik van de laadpaal, gebaseerd op de landelijke afspraken op het gebied van interoperabiliteit;
- n. interoperabiliteit: de mogelijkheid om met een laadpas van verschillende service providers gebruik te maken van een laadpaal van verschillende aanbieders van oplaadinfrastructuur;
- o. service provider: aanbieder van laaddiensten aan gebruikers, zoals de uitgifte van laadpassen.

#### **4.2 Aanvraag vergunning en verkeersbesluit**

Het college neemt alleen aanvragen ingediend door de concessiehouder in behandeling voor een vergunning voor het plaatsen van een of meerdere laadpalen en/of oplaadinfrastructuur op of aan de openbare weg en het verzoek tot het nemen van een verkeersbesluit, waarbij een of meerdere parkeerplaatsen worden aangewezen.

#### **4.3 Aanvraag locatie oplaadpaal/-infrastructuur**

De locatie van de oplaadpaal wordt met gebruikmaking van de plankaart afgestemd met de gemeente vooraf aan de aanvraag.

Het college verlangt bij een aanvraag voor een voorgestelde locatie voor het plaatsen van een oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur in ieder geval een foto en tekening van de betreffende locatie, waarop de exacte plek van de gewenste oplaadpaal en/of infrastructuur en de aan te wijzen parkeerplaats(en) zijn aangewezen.

#### **4.4 Behoeftebepaling oplaadpaal/-infrastructuur**

Het college verlangt van de concessiehouder dat hij aantoont dat er op de aangevraagde locatie daadwerkelijk behoefte bestaat bij gebruikers aan een oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur op of aan de openbare weg. Dit betekent dat:

- a. De behoefte minimaal overeenkomst met één gebruiker met een volledig elektrisch bereik van 50 km die minimaal 20 uur per week woont of werkt in de gemeente.
- b. De behoefte aan een oplaadpaal blijkt uit de behoefte van gebruikers binnen een straal van hemelsbreed 250 meter van de aangevraagde locatie.
- c. De behoefte voor een strategische locatie voldoende aantoonbaar is onderbouwd vanuit de te verwachten bezoekers en gebruikers.

#### **4.5 Geen medewerking oplaadpalen**

Het college verleent geen medewerking aan het realiseren van de gevraagde oplaadinfrastructuur, in de volgende gevallen:

- a. wanneer potentiële gebruikers mogelijkheden hebben om hun elektrische voertuig(en) op eigen terrein of semi publiek terrein te (laten) parkeren en op te laden;
- b. indien binnen een straal van hemelsbreed 250 meter van de aangevraagde locatie al een openbare oplaadpaal zich bevindt, tenzij aantoonbaar meer laadbehoefte is dan de bestaande oplaadpaal aan kan;
- c. geen medewerking wordt verleend aan een Verlengd Private Aansluiting van een oplaadpaal met kabel in de grond.

#### **4.6 Definitieve locatie openbare oplaadpaal**

Het college bepaalt in overleg met de concessiehouder de definitieve locatie van de oplaadpaal in de openbare ruimte en de aan te wijzen parkeerplaats(en). Het college toetst hierbij aan de volgende locatievoorwaarden:

- a. het woon en/of werkadres van de potentiële gebruiker(s);
- b. of er al bestaande oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur aanwezig zijn 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. of de desbetreffende ondergrond in eigendom is van de gemeente;

- d. of de locatie van de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur voldoende vindbaar en zichtbaar is;
- e. of het aannemelijk is dat de locatie door meerdere gebruikers gedeeld kan worden (dit om te voorkomen dat er "privé-parkeerplaatsen" gecreëerd worden);
- f. of de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur kan worden voorzien van twee of meer aansluitpunten en of – eventueel op termijn – twee of meer parkeerplaatsen kunnen worden bediend;
- g. of de parkeerdruk dit toe laat
- h. of het een bestaand parkeervak / bestaande parkeervakken betreft;
- i. of de doorgang voor ander verkeer (auto, fiets, voetganger, rolstoel etc.) gewaarborgd blijft;
- j. of er geen belemmeringen ten aanzien van ander straatmeubilair of (openbaar) groen zijn;
- k. of er aansluiting op het ondergrondse elektriciteitsnet mogelijk is;
- l. of er sprake is van geplande reconstructies of andere infrastructuurele ontwikkelingen.
- m. of de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur in het straatbeeld past. De oplaadpaal mag niet gebruikt worden voor reclamedoelinden, met uitzondering van de naamsvermelding van de beheerder.

#### **4.7 Aantal parkeerplaatsen per oplaadpaal**

In beginsel wordt er bij een nieuw te realiseren oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur één parkeerplaats aangewezen voor het opladen van elektrische voertuigen.

Het college wijst alleen een tweede parkeerplaats aan als de concessiehouder aan de hand van het aantal uren dat de oplaadpaal effectief in gebruik is geweest of aan de hand van nieuwe verzoeken van potentiële gebruikers kan aantonen dat er behoefte bestaat aan een tweede parkeerplaats.

Hiervoor wordt het bestaande verkeersbesluit aangepast. Tegen dit aanpassingsbesluit staat bezwaar en beroep open.

#### **4.8 Volgorde besluitvorming**

Het college verleent alleen vergunning ex artikel 2:10 APV nadat het verkeersbesluit tot aanwijzing van de benodigde parkeerplaats(en) onherroepelijk is geworden.

Nadat een locatie akkoord is bevonden en het verkeersbesluit onherroepelijk is geworden kan de oplaadpaal pas worden geplaatst.

#### **4.9 Plaatsing en beheer oplaadpaal**

De concessiehouder die een aanvraag doet voor het plaatsen van een oplaadpaal is tevens de beheerder hiervan. De beheerder is verantwoordelijk voor realisatie oplaadpaal inclusief verkeersbord, beheer, onderhoud en exploitatie van de oplaadpaal en neem alle kosten hiervoor voor zijn rekening. De kosten ter eventuele noodzakelijke bescherming van de oplaadpaal (hekjes, biggenruggen e.d.) zijn ook voor rekening van de beheerder.

#### **4.10 Inrichting en beheer parkeerplaatsen**

De kosten voor het nemen van een verkeersbesluit en de kosten voor het plaatsen van markering op de aangewezen parkeerplaats(en) zijn voor de gemeente.

Per onrendabele strategische locaties betaalt de gemeente een eenmalige bijdrage.

#### **4.11 Bereikbaarheid concessiehouder**

De concessiehouder is 24 uur per dag en 7 dagen per week bereikbaar voor gebruikers, hulpdiensten en gemeenten in het geval van vragen, storingen en calamiteiten. Het telefoonnummer van de storingsdienst en van de helpdesk zijn vermeld op de oplaadpaal.

#### **4.12 Openbaarheid oplaadpaal**

De oplaadpaal 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 de oplaadpaal.

#### **4.13 Interoperabiliteit**

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

#### **4.14 Groene stroom**

Om te bewerkstelligen dat elektrisch vervoertuigen ook aan de bron geen CO2-uitstoot veroorzaken, staat het college alleen de concessiehouder toe die alleen gegarandeerd groene stroom (laten) leveren.

#### **4.15 Veiligheid**

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

#### **4.16 Aansprakelijkheid**

De concessiehouder is aansprakelijk voor alle schade die door het gebruik van de oplaadpaal of anderszins aan derden wordt veroorzaakt. De gemeente is op geen enkele manier aansprakelijk voor eventuele schade die door de oplaadpaal 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.

#### **4.17 Betaald parkeren/vergunninghouders/blauwe zone**

Het college hanteert in gebieden waar betaald parkeren of vergunninghoudersparkeren is ingevoerd of waar een maximale parkeerduur (blauwe zone) of enige andere restrictie geldt, deze restrictie onverminderd ook voor de bestuurders van elektrische voertuigen.

#### **4.18 Uitsluitend laden op de parkeerplaats en 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 elektrische voertuig met de kabel is aangesloten op de oplaadpaal.

Daarnaast wordt ook regulier gehandhaafd op het fiscaal regime, parkeervergunning en andere restricties die voor alle bestuurders van motorvoertuigen gelden.

#### **4.19 Intrekken / wijzigen van vergunning en verkeersbesluit**

a. Het college trekt de vergunning in indien de beheerder van de oplaadpaal zich niet houdt aan de voorschriften verbonden aan de vergunning. Het college kan in dat geval ook het verkeersbesluit, waarbij de parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische voertuigen zijn aangewezen, intrekken.

b. Het college trekt de vergunning en/of het verkeersbesluit tevens in, wanneer er in de praktijk niet of nauwelijks gebruik wordt gemaakt van de oplaadpaal. Het is niet gewenst dat daardoor een of meerdere parkeerplaatsen (nagenoeg) geheel onbenut blijven.

In deze gevallen heeft de beheerder het recht en de plicht de oplaadpaal binnen een door het college aan te geven termijn te verwijderen. De hiermee samenhangende kosten zijn voor rekening van de beheerder.

c. Het college kan de 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 met bijbehorende parkeerplaats(en) in de directe nabijheid mogelijk is.

#### **4.20 Kosten tussentijds verplaatsen of verwijderen oplaadpalen**

De kosten voor het verwijderen of verplaatsen van een oplaadpaal worden gedragen door de initiatiefnemer – hetzij de gemeente, hetzij de concessiehouder – tenzij daarover nadere afspraken worden gemaakt.

Indien binnen 5 jaar na afgifte van de vergunning een wegreconstructie plaatsvindt (zie ook 4.19 c.), zijn de kosten hiervoor voor rekening van de gemeente. Kosten zijn voor rekening van de beheerder, wanneer de wegreconstructie later dan 5 jaar na afgifte van de vergunning plaatsvindt.

#### **4.21 Informatie over gebruik oplaadinfrastructuur**

Het college kan de beheerder van een oplaadpaal verzoeken om inzicht in het feitelijke gebruik hiervan. De beheerder dient het inzicht op verzoek te verstrekken.

#### **4.22 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 die van toepassing zijn op het realiseren van oplaadpalen in de gemeente.

In specifieke, bijzondere of onvoorziene omstandigheden kan het college besluiten van deze beleidsregels af te wijken.

#### **4.23 Inwerkingtreding**

Deze beleidsregels zijn vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders op 10 juli 2018 en treden in werking met ingang van de dag na die van de bekendmaking

#### **4.24 Citeertitel**

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

### **5. Toelichting bij de beleidsregels**

#### **Algemene toelichting**

##### **Doel**

In deze beleidsregels wordt duidelijk gemaakt aan bewoners en gebruikers van elektrische voertuigen onder welke voorwaarden de gemeente medewerking verleent aan het plaatsen van oplaadpalen op de openbare weg. En wat de meest relevante voorwaarden voor de concessiehouder zijn. In de concessieovereenkomst tussen de provincie Overijssel en de concessiehouder zijn alle voorwaarden opgenomen. Deze beleidsregels geven nadere invulling aan de e-laadstrategie en het parkeerbeleid van de gemeente Deventer. De gemeente informeert over de beleidsregels op de website en geeft informatie over de concessiehouder waar de gebruikers met hun vraag terecht kunnen.

##### **Aanvraag van concessiehouder**

De gemeente verleent medewerking aan een concessiehouder indien deze een aanvraag indient voor het op eigen kosten en voor eigen risico plaatsen van een oplaadpaal conform de beleidsregels. De concessieovereenkomst is aangegaan door de provincie Overijssel mede namens de gemeente Deventer. De concessiehouder moet ook tot overeenstemming komen met de netwerkbeheerder Enexis voor de aansluiting op het elektriciteitsnet. Gebruikers van elektrische auto's kunnen bij de concessiehouder aankloppen met een vraag voor een oplaadpaal in de openbare ruimte. De concessiehouder heeft een aanvraagportaal.

##### **Verkeersbesluit**

De gemeente neemt bij een laadpaal een verkeersbesluit, op aanvraag van de concessiehouder, voor het aanwijzen van een parkeervak/ parkeervakken voor het laden van elektrische voertuigen. Tegen een dergelijk besluit is bezwaar en beroep mogelijk. Na het onherroepelijk worden van het besluit kan de oplaadpaal worden geplaatst en aangesloten op het elektriciteitsnet door of namens de netwerkbeheerder die daarvoor een vergunning heeft. De concessiehouder zorgt bij plaatsing van de oplaadpaal en voor de plaatsing van een verkeersbord "alleen voor laden van elektrische voertuigen".

##### **Overeenkomst met concessiehouder en marktpartijen**

Een overeenkomst is eind juni 2018 aangegaan met een concessiehouder door de provincie Overijssel na een Europese aanbesteding mede namens de gemeente Deventer. In deze overeenkomsten zijn de voorwaarden en afspraken vastgelegd over het plaatsen en exploiteren van de oplaadpalen op gemeenteground. Zoals wie waarvoor verantwoordelijk is, het voorkomen van hinder en schade en privaatrechtelijke zaken onder andere over eigendom en aansprakelijkheid.

De provincie Overijssel en de gemeente Deventer hebben een samenwerkingsovereenkomst afgesloten over de taken, verantwoordelijkheden en afspraken van beide overheden. Voor het beheer en de exploitatie van al geplaatste oplaadpalen zijn al eerder overeenkomsten afgesloten door de gemeente met twee marktpartijen. Zij blijven de door hen geplaatste laadpalen beheren en exploiteren.

##### **Beleidsuitgangspunten op hoofdlijnen**

De gemeente Deventer wil duidelijkheid scheppen onder welke voorwaarden zij medewerking verleent aan oplaadpalen op de openbare weg. De gemeente werkt mee aan aanvragen van de concessiehouder die op eigen kosten en voor eigen risico oplaadpalen op de openbare weg realiseert en exploiteert. De concessiehouder kan hiervoor bij de gemeente een aanvraag indienen. Na raadplegen van de plankaart en overleg met de gemeente wordt een definitieve locatie bepaald die voldoet aan de voorwaarden.

De gemeente werkt mee aan het aanwijzen van parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische auto's door middel van een verkeersbesluit. De gemeente reserveert geen privé-parkeerplaatsen op kenteken voor het laden en verleent ook geen medewerking aan een Verlengd Private Aansluiting met kabel in de grond. Het beleid is dat medewerking wordt verleend aan een oplaadpaal indien binnen hemelsbreed 250 meter nog geen andere oplaadpaal is geplaatst, tenzij aantoonbaar de laadbehoefte groter is dan de bestaande oplaadpaal aan kan.

#### **Artikelsgewijze toelichting**

##### **4.1 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.

##### **4.2 Aanvraag vergunning en verkeersbesluit**



Het is de bedoeling dat de concessiehouder van de oplaadpaal met gebruikmaking van de plankaart en na afstemming met de gemeente, 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, zal de gemeente hen doorverwijzen naar de concessiehouder. De concessiehouder van de oplaadinfrastructuur dient de aanvraag in bij de gemeente om APV-ontheffing/vergunning en verkeersbesluit.

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 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 verkeersbesluitte worden genomen om het gebruik van de parkeerplaats te regelen, want dat is in feite al gebeurd.

#### **4.3 Aanvraag locatie oplaadpaal/-infrastructuur**

Spreekt voor zich.

#### **4.4 Behoeftebepaling oplaadpaal/-infrastructuur**

De concessiehouder 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) of met een onderbouwing van de behoefte op strategische locaties vanuit de te verwachten bezoekers en gebruikers.

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.

#### **4.5 Geen medewerking oplaadpaal**

In dit artikel is aangegeven in welke gevallen de gemeenten geen medewerking verleent aan oplaadpalen op de openbare weg. Dit is het geval indien (potentiële) gebruiker/gebruikers op eigen terrein of semi publiek terrein kunnen parkeren en laden. In de binnenstad wordt geen medewerking verleend aan oplaadpalen op de openbare weg vanwege de beperkte parkeerruimte en de hoge parkeerdruk. In lijn met het parkeerbeleid voor lang parkeren zijn oplaadpalen in de gemeentelijke parkeergarages geplaatst. Indien al een oplaadpaal aanwezig is binnen hemelsbreed 300 meter wordt ook geen medewerking verleend, tenzij aantoonbaar meer laadbehoefte is dan de bestaande oplaadpaal aan kan. Ook wordt geen medewerking verleend aan een Verlengd Private Aansluiting met kabel in de grond.

#### **4.6 Locatie oplaadpaal**

De oplaadpalen worden bij voorkeur geplaatst op voldoende openbare vindbare en 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.

Het dient aannemelijk te zijn dat de locatie door meerdere gebruikers gedeeld kan worden. Dit om te voorkomen dat er 'privé-parkeerplaatsen' gecreëerd worden. Daarom wordt een oplaadpaal niet direct voor de deur van de aanvrager geplaatst en heeft een parkeerterrein of parkeerstrook aan de rand van de wijk de voorkeur boven een parkeervak voor de deur.

Er is onder sub b. gekozen voor een straal van hemelsbreed 250 meter.

#### **4.7 Aantal parkeerplaatsen per oplaadpaal**

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.

#### **4.8 Volgorde besluitvorming**

Nadat een locatie akkoord is bevonden door de gemeente wordt een verkeersbesluit voorbereid en gepubliceerd. Tegen het verkeersbesluit is bezwaar- en beroep mogelijk op basis van de Algemene wet bestuursrecht (Awb). Belanghebbenden kunnen bezwaar maken tegen het verkeersbesluit.

De concessiehouder zal de oplaadpaal plaatsen inclusief een verkeersbord bij de bijbehorende parkeerplaats(en) nadat het verkeersbesluit daartoe onherroepelijk is.

#### **4.9 Plaatsing en beheer oplaadpaal**

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

Voor al geplaatste oplaadpalen voorafgaand aan de concessie heeft de gemeente voor het beheer van de oplaadpaal een contract afgesloten met een marktpartij. Deze marktpartij blijft conform het contract de geplaatste oplaadpalen beheren en exploiteren.

#### **4.10 Inrichting en beheer parkeerplaatsen**

Op basis van een locatievoorstel door de aanvrager wordt er in overleg met de gemeente, en na de vereiste gemeentelijke besluitvorming, door de aanvrager een openbare oplaadpaal geplaatst in de openbare ruimte. De gemeente draagt in dit geval zorg voor het nemen van een verkeersbesluit en het plaatsen van de bijbehorende bebording.

In het kader van de concessie is een aanbod gevraagd voor het plaatsen van een oplaadpaal met bijbehorend verkeersbord voor de aangewezen parkeerplaats voor het laden. Dit maakt het mogelijk om laadpaal, aansluiting op het netwerk en verkeersbord in 1 arbeidsgang te realiseren. De kosten voor een verkeersbesluit komen voor rekening van het bevoegde gezag (de gemeente), dat het verkeersbesluit heeft genomen conform de Wegenverkeerswet.

#### **4.11 tot en met 4.15**

Deze artikelen spreken voor zich.

#### **4.16 Aansprakelijkheid**

Door natrekking wordt de gemeente formeel juridisch eigenaar van de oplaadpalen en andere oplaadinfrastructuur, wanneer deze op de weg in gemeentegrond worden geplaatst. Het 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. In de concessie-overeenkomst zijn deze privaatrechtelijke aspecten vastgelegd met de concessiehouder.

#### **4.17 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.

#### **4.18 Handhaving**

Onrechtmatig gebruik van een parkeerplaats voor het opladen van elektrische voertuigen 'sec' kan worden bestraft met een proces-verbaal (Mulder-feit). In het kader van de Wegsleepverordening kan het betreffende voertuig worden weggesleept. 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.

#### **4.19 Intrekken / wijzigen van vergunning en verkeersbesluit**

Wanneer de concessiehouder/beheerder zich niet aan de voorschriften van de vergunning houdt, kan het college uiteindelijk de vergunning intrekken. Zo'n intrekingsprocedure moet zorgvuldig worden doorlopen. Zie hiervoor de regels uit de Algemene wet bestuursrecht (Awb): zie afdeling 3:2 Zorgvuldigheid en belangenafweging en artikel 4:8 en volgende (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.

#### **4.20 Kosten tussentijds verplaatsen of verwijderen oplaadpalen**

Hier is omschreven dat de kosten gedragen worden door de initiatiefnemer van een verplaatsing of verwijdering van een oplaadpaal. Bij wegreconstructies wordt de systematiek uit de Telecomwetgeving gevolgd. Als een wegreconstructie binnen 5 jaar na afgifte van de APV-vergunning 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 concessiehouder van de oplaadinfrastructuur (normaal ondernemersrisico). De kosten van het benodigde verkeersbesluit en de inrichting van de parkeerplaats(en) zijn voor rekening van de gemeente.



#### **4.21 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.

#### **4.22 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.

#### **4.23 en 4.24**

Deze artikelen spreken voor zich.