

Beleidsregels openbare oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen - gemeente Dronten 2019 -

Opbouw

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

1. Inleiding

Om aan verzoeken van openbare oplaadinfrastructuur tegemoet te komen, is het van belang duidelijke kaders te formuleren waarbinnen de realisatie van de oplaad-infrastructuur in de gemeente Dronten 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 openbare aanbesteding door de MRA-e. In voorliggende beleidsregels zijn de kaders opgenomen waarbinnen een vergunning wordt verleend. Als uitgangspunt geldt dat de realisering en exploitatie aan de MRA-e wordt overgelaten.

2. Doel van de beleidsregels

Het doel van de beleidsregels is om:

1. particulieren, bedrijven, netwerkbeheerders en de MRA-e 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;
2. particulieren, bedrijven, netwerkbeheerders en de MRA-e te informeren over de te volgen procedure;
3. 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.
4. 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 MRA-e 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'.

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 vergunning ex artikel 2:10 Apv en een verkeersbesluit ex artikel 18WVV 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. Met voorliggende beleidsregels geeft het college van de gemeente Dronten aan hoe in zijn algemeenheid met verzoeken om de plaatsing van een elektrische oplaadpaal moet worden omgegaan. Hiermee kan op een snellere en eenvoudigere 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.

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. **MRA-e:** het samenwerkingsverband van verschillende publieke partijen met als doel het stimuleren van elektrisch vervoer door middel van Elektrische Voertuigen in de Deelnemende gemeenten, vertegenwoordigd door Gedeputeerde Staten van provincie Noord-Holland. Binnen de provincies Noord-Holland, Flevoland en Utrecht werkt een aantal publieke partijen, zoals gemeenten en provincies, met elkaar samen om het elektrisch vervoer d.m.v. elektrische voertuigen in de gemeente te stimuleren. De samenwerking staat bekend als Metropool Regio Amsterdam – elektrisch (MRA-e). De collectieve uitvoering van activiteiten is een kernpunt van MRA-e. De MRA-e besteedt de aanleg, het beheer en de exploitatie van oplaadpalen gedurende een bepaalde periode bij gemeenten uit de provincies Noord-Holland, Flevoland en Utrecht aan;
- e. **concessie:** concessie voor openbare laaddiensten voor elektrisch vervoer door het projectteam MRA-e;
- f. **concessieovereenkomst:** Met de door middel van aanbestedingen geselecteerde partij heeft de MRA-e een overeenkomst inzake de plaatsing, het beheer en de exploitatie van oplaadpalen gesloten. Deze overeenkomst bepaalt onder meer dat de geselecteerde partij op verzoek van de Gemeente dergelijk oplaadpalen zal plaatsen, beheren en exploiteren;
- g. **beheerder:** een partij die op grond van een aanbesteding een overeenkomst met MRA-e heeft gesloten inzake plaatsing, beheer en exploitatie van oplaadpalen;
- h. **gebruiker:** een bedrijf en/of organisatie dat/die gevestigd is in de gemeente Dronten 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; een particulier die eigenaar en/of houder is van een elektrisch voertuig en woonachtig en/of werkzaam is in de gemeente Dronten; een bezoeker die eigenaar of houder is van een elektrisch voertuig;
- i. **college:** het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Dronten;
- j. **de gemeente:** gemeente Dronten;
- k. **plankaart:** een kaart waarop potentiële locaties voor oplaadpalen met bijbehorende parkeerplekken voor het elektrisch laden zijn aangegeven;
- l. **laadpas:** een pas, benodigd voor het gebruik van de laadpaal, gebaseerd op de landelijke afspraken op het gebied van interoperabiliteit;
- m. **interoperabiliteit:** de mogelijkheid om met een laadpas van verschillende service providers gebruikte maken van een laadpaal van verschillende aanbieders van oplaadinfrastructuur;

- n. **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 MRA-e 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 oplaadpalen/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 MRA-e dat zij 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:

1. de aanvrager woont in de gemeente of werkt (minimaal 18 uur per week) in de gemeente en;
2. de aanvrager rijdt of een elektrische auto gaat rijden die volgens de technische specificaties van de fabrikant minimaal 45 km volledig elektrisch kan rijden en;
3. de aanvrager voor het parkeren van zijn of haar elektrische auto afhankelijk is van een publieke parkeerplaats op straat.

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 eigenterrein 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. (Dit is een oplaadpunt dat geplaatst is in de openbare ruimte en gevoed wordt door een kabel die wordt aangesloten 'achter' de elektriciteitsmeter van een woonhuis of een bedrijfspand).

4.6 **Definitieve locatie openbare oplaadpaal**

Het college bepaalt in overleg met de MRA-e 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 op de geldende plankaart een laadlocatie aan te wijzen is binnen een straal van 250 meter van het woon en/ of werkadres;
- c. indien er meerdere laadlocaties op de plankaart binnen een hemelsbrede straal van 250 meter van het woon en/of werkadres ligt kan de gemeente kiezen welke locatie het wordt. Bij voorkeur wordt de locatie waar de grootste toekomstige vraag is geprognoseerd aangewezen als te realiseren locatie;
- d. de gemeente kan besluiten geen toestemming te verlenen op een aanvraag wanneer er al een openbare laadlocatie is gerealiseerd binnen 250 meter hemelsbrede afstand van de aanvrager;
- e. indien er binnen een hemelsbrede straal van 250 meter van de aanvrager geen mogelijke laadlocatie op de plankaart is aangewezen, zal de plankaart worden uitgebreid aan de hand van de plaatsingscriteria vastgelegd in de notitie Visie op Laadinfra 2018.
- f. of de locatie van de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur voldoende vindbaar en zichtbaar is;
- g. of het aannemelijk is dat de locatie door meerdere gebruikers gedeeld kan worden (dit om te voorkomen dat er "privé-parkeerplaatsen" gecreëerd worden);

- h. 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;
- i. of de parkeerdruk dit toe laat
- j. of het een bestaand parkeervak / bestaande parkeervakken betreft;
- k. of de doorgang voor ander verkeer (auto, fiets, voetganger, rolstoel etc.) gewaarborgd blijft;
- l. of er geen belemmeringen ten aanzien van ander straatmeubilair of (openbaar) groen zijn;
- m. of er aansluiting op het ondergrondse elektriciteitsnet mogelijk is;
- n. of er sprake is van geplande reconstructies of andere infrastructurele ontwikkelingen.
- o. 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 twee parkeerplaatsen aangewezen die geschikt zijn voor het opladen van elektrische voertuigen. Afhankelijk van het effectief gebruik van de oplaadpaal of aan de hand van nieuwe verzoeken van potentiële gebruikers kan de MRA-e aantonen dat er behoefte bestaat om de tweede parkeerplaats met bebording aan te duiden.

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 beheerder is verantwoordelijk voor de realisatie, beheer, onderhoud en exploitatie van de oplaadpaal en neemt alle kosten hiervoor voor zijn rekening. De kosten ter eventuele noodzakelijke bescherming van de oplaadpaal (hekjes, biggenruggen e.d.) zijn ook voorrekening van de beheerder.

4.10 Inrichting en beheer parkeerplaatsen

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

4.11 Bereikbaarheid beheerder

De beheerder 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 interoperabel conform de landelijke en internationale afspraken, waaronder de uitwisselbaarheid van laadpassen en het gebruik van standaard stekkers.

4.14 Groene stroom

Om te bewerkstelligen dat elektrisch vervoertuigen ook aan de bron geen CO₂-uitstoot veroorzaken, mag de beheerder van de oplaadpalen alleen gegarandeerd groene stroom laten leveren.

4.15 Veiligheid

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

4.16 Aansprakelijkheid

De beheerder 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 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.
- c. 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.
- d. Het college kan de vergunning ook wijzigen of intrekken, indien er een wegconstructie plaats vindt 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 MRA-e – tenzij daarover nadere afspraken worden gemaakt.

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 treden in werking met ingang op de dag na bekendmaking. Met inwerkingtreding van deze beleidsregels wordt ieder voorgaand beleid ten aanzien van dit onderwerp ingetrokken.

4.24 Citeertitel

De beleidsregels worden aangehaald als 'Beleidsregels openbare oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen gemeente Dronten 2019'.

*Dronten, 26 maart 2019,
het college van Dronten,
drs. T. van Lenthe
secretaris
I.A. Bakker
burgemeester*

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 MRA-e zijn. Deze beleidsregels geven nadere invulling aan de e-laadstrategie. De gemeente informeert over de beleidsregels op de website en geeft informatie over de MRA-e waar de gebruikers met hun vraag terecht kunnen.

Aanvraag bij MRA-e

Gebruikers van elektrische auto's kunnen bij de MRA-e aankloppen voor een oplaadpaal in de openbare ruimte. De MRA-e heeft een aanvraagportaal (<https://laadpaal.mrae.nl/>)

Verkeersbesluit

De gemeente neemt bij een laadpaal een verkeersbesluit, op aanvraag van de MRA-e, 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 beheerder die daarvoor een vergunning heeft. De MRA-e zorgt voor de plaatsing van de oplaadpaal en de gemeente voor de plaatsing van een verkeersbord (bord E4) met onderbord "alleen voor laden van elektrische voertuigen".

Overeenkomst met MRA-e en marktpartijen

Op 1 januari 2017 heeft de gemeente Dronten zich aangesloten bij het projectbureau MRA-e en maakt zij gebruik van haar voorwaarden "Deelname inkoop oplaadinfrastructuur MRA-elektrisch". Deze voorwaarden zijn bijgevoegd bij de verstuurde brief op 24 oktober 2016 aan het projectbureau MRA-Elektrisch met kenmerk U16.019897. In deze voorwaarden staan de afspraken vastgelegd over het plaatsen en exploiteren van de oplaadpalen op gemeentegrond. De deelname van de gemeente aan de inkoop Oplaadinfrastructuur MRA-Elektrisch is ingegaan op 1 januari 2017 en zal van rechtswege eindigen op 31 december 2023. Indien de gemeente schriftelijk instemt met de verlenging van een Overeenkomst Oplaadinfrastructuur, zal de deelname evenwel voortduren tot het moment dat de betreffende Overeenkomst Oplaadinfrastructuur eindigt.

Beleidsuitgangspunten op hoofdlijnen

De gemeente wil duidelijkheid scheppen onder welke voorwaarden zij medewerking verleent aan oplaadpalen op de openbare weg. De gemeente werkt mee aan aanvragen van de MRA-e die op eigen kosten en voor eigen risico oplaadpalen op de openbare weg realiseert en exploiteert. De MRA-e kan hiervoor bij de gemeente een aanvraag indienen. Na raadplegen van de plankaart(en) 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

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 MRA-e. 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 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 verkeersbesluit te 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 MRA-e 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(s) op eigen terrein of semipubliek terrein kunnen parkeren en laden. Indien al een oplaadpaal aanwezig is binnen hemelsbreed 250 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.

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.

4.7 Aantal parkeerplaatsen per oplaadpaal

De MRA-e 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 wetbestuursrecht (Awb). Belanghebbenden kunnen bezwaar maken tegen het verkeersbesluit. De MRA-e zal de oplaadpaal laten plaatsen en de gemeente het bijbehorende verkeersbord bij de parkeerplaats(en) nadat het verkeersbesluit daartoe onherroepelijk is.

4.9 Plaatsing en beheer oplaadpaal

De MRA-e is verantwoordelijk voor het plaatsen, beheren, onderhouden en exploiteren van de oplaadpaal en neemt alle kosten hiervoor voor zijn rekening. De MRA-e brengt de kosten voor het opladen van de elektrische voertuigen in rekening bij de gebruikers. Voor al geplaatste oplaadpalen voorafgaand aan de MRA-e deelname per 1-1-2017 heeft de gemeente voor het beheer van deze oplaadpalen ook overgedragen aan de MRA-e. Deze overdracht is geregeld in brief U16.019897.

4.10 Inrichting en beheer parkeerplaatsen

Op basis van een locatievoorstel door de MRA-e wordt er in overleg met de gemeente, en na de vereiste gemeentelijke besluitvorming, door de MRA-e 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 voor de aangewezen parkeerplaats voor het laden. Dit maakt het mogelijk om laadpaal, aansluiting op het netwerk 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 MRA-e/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 concessieovereenkomst zijn deze privaatrechtelijke aspecten vastgelegd met de MRA-e.

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 weggeslept. Wanneer er sprake is van het parkeren zonder parkeervergunning in een vergunninghoudergebied, dan kan een proces-verbaal (Mulder-feit) worden opgemaakt.

4.19 Intrekken / wijzigen van vergunning en verkeersbesluit

Wanneer de MRA-e/beheerder zich niet aan de voorschriften van de vergunning houdt, kan het college uiteindelijk de vergunning intrekken. Zo'n intrekkingprocedure 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 het betreffende verkeersbesluit intrekken en de parkeerplaatsen weer voor algemeen gebruik vrijgeven.

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 Telecom wetgeving 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 MRA-e 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.