

## Beleidsregel van het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Noordwijk houdende regels omtrent openbare elektrische laadinfrastructuur Beleidsregels Openbare Elektrische Laadinfrastructuur Noordwijk versie 3

### Opbouw

1. Doel van de beleidsregels.
2. Juridisch kader.
3. Beleidsregels.
4. Nadere toelichting op de beleidsregels.

### 1. Doel van de beleidsregels

Met deze beleidsregels wordt beoogd om:

- 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;
- 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.

Deze beleidsregels zijn alleen van toepassing op oplaadinfrastructuur in de openbare ruimte of de openbare weg in de gemeente Noordwijk.

### 2. Juridisch kader

De volgende wetten en regels hebben invloed op deze beleidsregels:

#### 1.1 Algemene Wet Bestuursrecht

Met betrekking tot het vaststellen van beleidsregels zegt de wet (Algemene Wet Bestuursrecht, artikel 4:81), het volgende:

- Een bestuursorgaan kan beleidsregels vaststellen met betrekking tot een hem toekomende of onder zijn verantwoordelijkheid uitgeoefende, dan wel door hem gedelegeerde bevoegdheid.
- In andere gevallen kan een bestuursorgaan slechts beleidsregels vaststellen, voor zover dit bij wettelijk voorschrift is bepaald.

#### 2.2 Verkeersbesluit

De gemeente draagt zorg voor het nemen van een verkeersbesluit. In een verkeersbesluit wijst het college de betreffende parkeerplaats(en) aan door middel van het plaatsen van bord(en) E4 en een onderbord met daarop de tekst "opladen elektrische voertuigen", zoals onderstaand:



Deze bord(en) worden voorzien van een onderbord met twee pijlen als twee parkeerplaatsen naast elkaar gereserveerd worden voor het opladen van elektrische voertuigen:



### **Artikel 15 Wegenverkeerswet 1994 (WVW 1994)**

1. De plaatsing of verwijdering van de bij algemene maatregel van bestuur aangewezen verkeerstekens, en onderborden voor zover daardoor een gebod of verbod ontstaat of wordt gewijzigd, geschiedt krachtens een verkeersbesluit.
2. Maatregelen op of aan de weg tot wijziging van de inrichting van de weg of tot het aanbrengen of verwijderen van voorzieningen ter regeling van het verkeer geschieden krachtens een verkeersbesluit, indien de maatregelen leiden tot een beperking of uitbreiding van het aantal categorieën weggebruikers dat van een weg of weggedeelte gebruik kan maken.

### **Artikel 18 WVW 1994**

1. Verkeersbesluiten worden genomen:
  - a. voor zover zij betreffen het verkeer op wegen onder beheer van het Rijk door Onze Minister;
  - b. voor zover zij betreffen het verkeer op wegen onder beheer van een provincie door gedeputeerde staten;
  - c. voor zover zij betreffen het verkeer op wegen onder beheer van een waterschap door het algemeen bestuur of, krachtens besluit van het algemeen bestuur, door het dagelijks bestuur;
  - d. voor zover zij betreffen het verkeer op andere wegen door burgemeester en wethouders, of krachtens besluit van hen, door een door hen ingestelde bestuurscommissie.
2. Indien het beheer over een weg wordt overgedragen, blijven de verkeersbesluiten die de oorspronkelijke wegbeheerder ten aanzien van het verkeer op die weg heeft vastgesteld, van kracht totdat zij zijn vervangen.
3. Bij algemene maatregel van bestuur worden regels vastgesteld omtrent de eisen waaraan verkeersbesluiten dienen te voldoen alsmede omtrent de totstandkoming en de inwerkingtreding van die besluiten.

### **Artikel 12 Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer**

De plaatsing of verwijdering van de hierna genoemde verkeerstekens moet geschieden krachtens een verkeersbesluit:

1. de volgende borden:
  - a. de borden die zijn opgenomen in de hoofdstukken A tot en met G van bijlage 1, behorende bij het RVV 1990, uitgezonderd de borden C22 en E9, alsmede de borden E4, E12 en E13 tenzij onder deze verkeersborden een onderbord als bedoeld in artikel 8, tweede lid, onderdeel d, wordt aangebracht, dan wel toepassing wordt gegeven aan artikel 8, derde lid;
  - b. (...)

### **2.3 Vergunning Algemene verordening ondergrondse infrastructuur**

Voor het aansluiten van oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur op het elektriciteitsnetwerk in de openbare ruimte op of aan de weg is op grond van de Algemene verordening ondergrondse infrastructuur gemeente Noordwijk (AVOI) een melding, vergunning of ontheffing nodig. De aanvrager van de oplaadinfrastructuur is verantwoordelijk voor de melding of de aanvraag van de benodigde vergunningen en/of ontheffingen.

## **3. Beleidsregels**

### **Artikel 1: Begripsbepalingen**

In deze beleidsregels wordt verstaan onder:

aanvrager: aanbieder en beheerder van oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur;

beheerder: een rechtspersoon, tevens aanvrager van de plaatsing van oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur, verantwoordelijk voor realisatie, beheer, onderhoud en exploitatie van de oplaadpaal;

college: het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Noordwijk;

elektrisch voertuig: motorvoertuig als bedoeld in art. 1, eerste lid, onderdeel c van de Wegenverkeerswet 1994 dat bij de RDW staat geregistreerd als auto en geheel of gedeeltelijk door een elektromotor wordt aangedreven waarvoor de elektrische energie geleverd wordt door een batterij en waarvan de batterij (mede) kan worden opgeladen door middel van een voorziening buiten het voertuig en niet zijnde snor/bromfiets of scootmobiel;

gebruiker:

- een bedrijf en/of organisatie dat/die een vestiging heeft in de gemeente Noordwijk en eigenaar 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 is van een elektrisch voertuig en woonachtig en/of werkzaam is in de gemeente Noordwijk;

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;

(op)laadpaal: een oplaadobject, niet zijnde een strategische (op)laadpaal, 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.

Strategische (op)laadpaal: een (op)laadobject welke op verzoek van het college wordt geplaatst zijnde een paal met tenminste één aansluiting en de mogelijkheid voor twee of meer aansluitingen voor het gelijktijdig opladen van elektrische voertuigen.

### **Artikel 2: Aanvraag verkeersbesluit**

Een verzoek tot het nemen van een verkeersbesluit waarbij één of meerdere parkeerplaatsen worden aangewezen voor het opladen van elektrische voertuigen kan door een aanvrager worden ingediend. Voor het indienen van een verzoek dient de aanvrager gebruik te maken van het digitale aanvraagformulier "oplaadpunt elektrische voertuigen". Dit formulier is in te vullen via de website van de gemeente.

Hierbij is als bijlage in ieder geval een foto en tekening van de betreffende locatie toegevoegd, waarop de exacte plek van de gewenste oplaadpaal en/of infrastructuur en de aan te wijzen parkeerplaats(en) zijn aangegeven. Het college kan om aanvullende gegevens vragen wanneer zij dat nodig acht.

### **Artikel 3: Behoeftebepaling oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur**

De aanvrager toont aan dat er op de aangevraagde locatie behoefte bestaat bij gebruikers aan een oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur op of aan de openbare weg. Dit doet de aanvrager bijvoorbeeld met een aantoonbare aanvraag van een eigenaar/koper van een elektrische auto. Uitzondering op deze regel zijn de oplaadpalen op strategische locaties. Voor deze strategische oplaadpalen stemt het college de locatie af met de aanbieder en beheerder van oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur.

Het college verleent geen medewerking aan het realiseren van de gevraagde oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur wanneer potentiële gebruikers mogelijkheden hebben om hun elektrische voertuigen op eigen terrein te (laten) parkeren.

### **Artikel 4: Vaststellen verkeersbesluit**

Een openbare oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur mag pas worden geplaatst nadat de bezwaartermijn van het verkeersbesluit is verlopen en er geen bezwaren zijn ingediend. Indien bezwaar wordt ingediend kan de oplaadpaal pas worden geplaatst nadat op bezwaar is beslist. Met de aanleg van het oplaadpunt wordt dus niet eerder begonnen dan wanneer het verkeersbesluit onherroepelijk is.

### **Artikel 5: Definitieve locatie oplaadpaal/-infrastructuur**

De aanvrager bepaalt in overleg met de gemeente de definitieve locatie van de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur, waarbij rekening wordt gehouden met reeds in de openbare ruimte aanwezige objecten, en de aan te wijzen parkeerplaats(en) waarvoor een vergunning wordt aangevraagd.

Bij de locatiekeuze van de (op)laadpalen wordt rekening gehouden met tenminste de volgende criteria:

- a. binnen een loopafstand van 200 meter van de aangevraagde locatie is behoefte aan een openbaar oplaadpunt;
- b. er zijn binnen de genoemde loopafstand van 200 meter geen bestaande oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur aanwezig op of aan de weg, tenzij de aanvrager aan kan tonen dat de bezettingsgraad van de bestaande laadpaal zodanig hoog is dat een tweede oplaadpaal noodzakelijk is.
- c. de desbetreffende ondergrond is in eigendom van de gemeente;
- d. het is aannemelijk dat de locatie door meerdere gebruikers gedeeld wordt;
- e. de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur kan worden voorzien van twee of meer aansluitpunten en daarmee kunnen - eventueel op termijn - twee of meer parkeerplaatsen worden bediend;
- f. het betreft een bestaande parkeerplek;
- g. de doorgang voor ander verkeer (voetganger, fiets, auto, rolstoel etc.) dient gewaarborgd te blijven;
- h. er zijn geen belemmeringen ten aanzien van ander straatmeubilair of (openbaar) groen;
- i. de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur moet in het straatbeeld passen;
- j. is er binnen 1 jaar sprake van een geplande reconstructie of andere infrastructurale ontwikkeling.

Bij een nieuw te realiseren oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur wordt in eerste instantie één parkeerplaats aangewezen voor het opladen van elektrische voertuigen. Indien het gebruik van de oplaadpaal en/of oplaadinfrastructuur dit toelaat, kan het college besluiten direct een tweede

parkeerplaats aan te wijzen. Hiertoe wordt besloten als aannemelijk is dat er meer dan twee gebruikers gelijktijdig van de laadpaal gebruik zullen gaan maken.

Als blijkt dat na het nemen van een verkeersbesluit, waarbij maar één parkeerplaats is gereserveerd, er meer dan twee gebruikers gelijktijdig van de laadpaal gebruik zullen gaan maken dan wordt een tweede parkeerplaats aangewezen. Het college doet dit door middel van een aanpassing van het bestaande verkeersbesluit. Tegen dit aanpassingsbesluit staat bezwaar en beroep open.

#### **Artikel 5a: Definitieve locatie strategische oplaadpaal/-infrastructuur**

In afwijking van het bepaalde in artikel 5 wordt bij de locatiekeuze van de strategische (op)laadpalen rekening gehouden met tenminste de volgende criteria:

- a. de desbetreffende ondergrond is in eigendom van de gemeente;
- b. het is aannemelijk dat de locatie door meerdere gebruikers gedeeld wordt;
- c. het betreft een bestaande parkeerplek;
- d. de doorgang voor ander verkeer (voetganger, fiets, auto, rolstoel etc.) dient gewaarborgd te blijven;
- e. er zijn geen belemmeringen ten aanzien van ander straatmeubilair of (openbaar) groen;
- f. de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur moet in het straatbeeld passen;

Bij een nieuw te realiseren strategische oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur wordt in eerste instantie één parkeerplaats aangewezen voor het opladen van elektrische voertuigen. Indien het gebruik van de strategische oplaadpaal en/of oplaadinfrastructuur dit toelaat, kan het college besluiten direct een tweede parkeerplaats aan te wijzen. Hiertoe wordt besloten als aannemelijk is dat er meer dan twee gebruikers gelijktijdig van de strategische laadpaal gebruik zullen gaan maken. Omdat er meerdere strategische laadpalen naast elkaar geplaatst mogen worden, kan dit betekenen dat er meerdere parkeerplaatsen naast elkaar gereserveerd kunnen worden.

Als blijkt dat na het nemen van een verkeersbesluit, waarbij maar één parkeerplaats is gereserveerd, er meer dan twee gebruikers gelijktijdig van de strategische laadpaal gebruik zullen gaan maken dan wordt een tweede parkeerplaats aangewezen. Het college doet dit door middel van een aanpassing van het bestaande verkeersbesluit. Tegen dit aanpassingsbesluit staat bezwaar en beroep open.

#### **Artikel 6: Fysieke verschijningsvorm**

De gemeente kan extra eisen opnemen ten aanzien van de verschijningsvorm, zoals kleur, kwaliteit, hoogte en omvang van de oplaadpalen/-infrastructuur vanwege inpassing in het straatbeeld. De laadpalen zijn in ieder geval niet hoger dan 1.50 m en hebben geen uitgesproken holttes, welvingen of scherpe punten. De oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur is corrosiebestendig en moet te allen tijde in goede staat van onderhoud verkeren. Deze mag niet zichtbaar geroest zijn en het verfsysteem moet periodiek worden onderhouden overeenkomstig de gebruiksvoorschriften van de verfleverancier.

#### **Artikel 7: Plaatsing en beheer oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur**

De aanvrager 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 beheerder is altijd een rechtspersoon en nooit een natuurlijk persoon.

#### **Artikel 8: Inrichting en beheer parkeerplaatsen**

De kosten voor het plaatsen van een verkeersbord op de aangewezen parkeerplaats(en) en aanpassingen ten bate van het oplaadpunt zijn voor rekening van de aanvrager van de vergunning. Het beheer van de betreffende parkeerplaats blijft voor rekening van de gemeente.

#### **Artikel 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 de gemeente Noordwijk in het geval van vragen, storingen en calamiteiten. De telefoonnummers van de storingsdienst en de helpdesk zijn vermeld op de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur.

#### **Artikel 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 zoveel mogelijk actuele informatie richting gebruikers over de aanwezigheid en beschikbaarheid van het oplaadpunt.

#### **Artikel 11: Interoperabiliteit en smart charging**

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

De nieuw te plaatsen laadpunten in de gemeente zijn “smartcharging ready”; de specificaties hiervoor worden door EV-netNL ter beschikking gesteld.

#### **Artikel 12: Groene stroom**

Om te bewerkstelligen dat elektrisch voertuigen 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.

#### **Artikel 13: Veiligheid**

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

#### **Artikel 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 Noordwijk is op geen enkele manier aansprakelijk voor eventuele schade die door de oplaadpaal en/of andere infrastructuur is veroorzaakt. De beheerder vrijwaart hiervoor de gemeente. De beheerder verzekert zich voor eventuele schade voor minimaal een bedrag van € 1.000.000,- per gebeurtenis.

#### **Artikel 15: Vergunninghouderszone/parkeerschijfzone/betaald parkeren**

In gebieden waar vergunninghoudersparkeren is ingevoerd of waar betaald parkeren of enige andere restrictie geldt, geldt deze restrictie onverminderd ook voor de bestuurders van elektrische voertuigen.

#### **Artikel 16: Handhaving**

Het juiste en enig toegestane gebruik van een oplaadpaal en/of oplaadinfrastructuur is: als een elektrische voertuig met de kabel aangesloten is aan de oplaadpaal en/of oplaadinfrastructuur. Indien niet op de juiste manier/wijze wordt geparkeerd op een voor elektrische voertuigen gereserveerde parkeerplaats dan wordt hier op gehandhaafd. Hierbij wordt naar redelijkheid en billijkheid opgetreden. Het langdurig bezet houden van een gereserveerde parkeerplaats met een ander doel dan het opladen dan wel het “smart chargen” is niet toegestaan (het zogenaamde “paalkleven”).

In gebieden waar betaald parkeren of vergunningparkeren 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,

#### **Artikel 17: Intrekken/wijzigen van het verkeersbesluit**

Indien de beheerder van de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur zich niet houdt aan de beleidsregels kan het college het verkeersbesluit intrekken.

Het college kan 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 het verkeersbesluit 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 5 jaar na het onherroepelijk worden van het verkeersbesluit, tenzij de aanvrager op de hoogte was van de geplande reconstructie. Kosten zijn voor rekening van de beheerder, wanneer de wegreconstructie later dan 5 jaar na het onherroepelijk worden van het verkeersbesluit plaatsvindt.

#### **Artikel 18: Informatie over gebruik oplaadinfrastructuur**

De beheerder van een oplaadpaal en/of oplaadinfrastructuur geeft minimaal eenmaal per jaar in de maand januari inzicht in het feitelijke gebruik daarvan. Op verzoek van het college gebeurt dit vaker. Op basis van deze informatie worden deze beleidsregels zo nodig bijgesteld.

#### **Artikel 19: Intrekking, Inwerkingtreding en citeertitel**

- a. De beleidsregels “openbare oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen” vastgesteld op 15 augustus 2017 door het college van burgemeester en wethouders gemeente Noordwijkerhout en de beleidsregels “openbare elektrische laadinfrastructuur Noordwijk versie 2” vastgesteld op 12 december 2017 door het college van burgemeester en wethouders gemeente Noordwijk worden ingetrokken.
- b. Deze beleidsregels treden in werking met ingang van de eerste dag na die van de bekendmaking.

- c. Deze beleidsregels kunnen worden aangehaald als "Beleidsregels Openbare Elektrische Laadinfrastructuur Noordwijk versie 3"

*Aldus vastgesteld door het college van B&W tijdens de vergadering van 8 januari 2019*

*Burgemeester en wethouders van Noordwijk,*

*de secretaris,  
C. Hof*

*de burgemeester  
J.H.M. Hermans - Vloedveld*

## **4. Nadere toelichting op de beleidsregels**

### *Algemeen*

Tegen het verkeersbesluit bestaat de bezwaar- en beroepsmogelijkheden uit de Algemene wet bestuursrecht (Awb) open. De gemeente zal de parkeerplaats(en) voor het laden van elektrische voertuigen pas aanleggen, nadat het verkeersbesluit onherroepelijk is. Het is niet gewenst dat de oplaadinfrastructuur al vóór dit tijdstip wordt aangebracht.

Een openbaar oplaadpunt wordt aangesloten op het elektriciteitsnetwerk in de gemeente Noordwijk.

De gemeente Noordwijk brengt geen leges in rekening bij de aanvrager van het verkeersbesluit.

### *Artikel 1: Begripsbepalingen*

Elektrische voertuigen: het gaat hierbij om 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, niet zijnde fietsen, snorfietsen of bromfietsen (waaronder ook scootmobielen). Veelal zal het gaan om volledig elektrische auto's of (plug-in)-hybride elektrische auto's, maar het kan bijvoorbeeld ook elektrische gehandicaptenvoertuigen, motoren, trikes en quads betreffen die de parkeerplaats gebruiken.

(strategische) Oplaadpaal: binnen deze definitie vallen geen oplaadstations of snellaadstations met meer dan twee aansluitingen.

### *Artikel 2: Aanvraag verkeersbesluit*

Wanneer een bewoner of bedrijf bij de gemeente informeert naar de mogelijkheden voor het plaatsen van een oplaadpaal of andere oplaadinfrastructuur op of aan de openbare weg, zal de gemeente hen doorverwijzen naar de aanbieder(s) van oplaadinfrastructuur.

Op grond van de Wegenverkeerswetgeving kunnen voor bewoners 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 enkel het gebruik van de parkeerplaats te regelen, want dat is in feite al gebeurd. Wel moet mogelijk voorzien worden in een tweede aansluiting op het parkeervak naast de gehandicaptenparkeerplaats.

### *Artikel 3: Behoeftebepaling oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur*

De aanvrager van het verkeersbesluit zal moeten aantonen dat er voldoende behoefte bestaat aan een oplaadpaal/-infrastructuur 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 kentekenbewijs 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.

### *Artikel 5: Definitieve locatie oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur*

Bij het toetsen van de oplaadpalen en/of andere infrastructuur in het straatbeeld kan de gemeente bijvoorbeeld kijken naar de kleur, kwaliteit, hoogte en omvang hiervan en naar beschermde stads- en dorpsgezichten.

*Artikel 7: Plaatsing en beheer oplaadpaal/-infrastructuur*

De aanvrager van het verkeersbesluit is tevens de beheerder hiervan.

De beheerder is verantwoordelijk voor het plaatsen, beheren, onderhouden en exploiteren van de oplaadvoorziening en neemt alle kosten hiervoor voor zijn rekening. Hierbij horen bijvoorbeeld ook kosten voor het opbreken en terugplaatsen van tegelwerk of aanpassingen in elektriciteitsvoorzieningen. Wanneer de gemeente op- of aanmerkingen heeft dient daarop direct actie te worden ondernomen.

*Artikel 8: Inrichting en 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, maar zij kan op basis van artikel 33 van het BABW de kosten voor plaatsing van de bebording verhalen op diegene ten behoeve waarvan het bord geplaatst is (in dit geval de aanvrager van het verkeersbesluit). Gemeente Noordwijk brengt echter geen kosten in rekening.

*Artikel 14: Aansprakelijkheid*

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

*Artikel 15: Vergunninghouderszone /parkeerschijfzone/betaald parkeren*

Wanneer parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische voertuigen zijn gelegen in gebieden voor betaald parkeren, vergunninghouders, of een andere parkeerrestrictie, dan moeten de bestuurders van deze voertuigen zich aan de betreffende regels houden.

*Artikel 16: Handhaving*

Onrechtmatig gebruik van een parkeerplaats gereserveerd voor het opladen van elektrische voertuigen kan worden bestraft met een proces-verbaal (Mulder-feit). Eventueel kan het betreffende voertuig ook worden weggesleept (zie Wegsloopverordening Noordwijk). 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.

Ook wanneer er sprake is van parkeren zonder geldige parkeerschijf in een parkeerschijfzone kan een proces-verbaal (Mulder-feit) worden opgemaakt.

*Artikel 17: Intrekken/wijzigen van het verkeersbesluit*

Wanneer de aanvrager / beheerder zich niet houdt aan deze beleidsregel dan kan het college uiteindelijk het verkeersbesluit 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 zijn opgenomen in 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 parkeerplaats(en) weer voor algemeen gebruik kunnen vrijgeven.

Als een wegreconstructie binnen 5 jaar nadat het verkeersbesluit onherroepelijk is geworden, dan betaalt de gemeente de kosten van verplaatsing van oplaadinfrastructuur, tenzij de aanvrager/beheerder op de hoogte was van de (geplande) reconstructie. Vindt de reconstructie na meer dan 5 jaar plaats dan zijn de kosten voor rekening van de beheerder van de oplaadinfrastructuur (normaal ondernemersrisico).

*Artikel 19: Informatie over 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, maar indien door de gemeente gewenst kan vaker naar het gebruik gevraagd worden.