

Beleidsregels oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen 2023 gemeente Steenbergen

Het college van burgemeester en wethouders van gemeente Steenbergen;

gelet op artikel 160 van de Gemeentewet, het bepaalde in artikel 4:81 van de Algemene wet bestuursrecht, artikel 18 van de Wegenverkeerswet 1994 en de artikelen 2:10 en 2:11 van de Algemene Plaatselijke Verordening gemeente Steenbergen 2022; overwegende dat:

elektrisch rijden in opkomst is en er behoefte is aan infrastructuur om elektrische voertuigen op te kunnen laden;

de benodigde laadpunten in veel gevallen op openbaar terrein geplaatst worden;

het wenselijk is hiervoor kaders te formuleren waarbinnen de realisatie van de laadpalen en andere oplaadinfrastructuur in de gemeente Steenbergen plaats kan vinden;

Besluit:

vast te stellen de volgende:

"Beleidsregels oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen 2023 gemeente Steenbergen"

Hoofdstuk 1 Algemeen

Artikel 1 Begripsbepalingen

- a. Aanvrager: De aanbieder van oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur;
- b. Beheerder: De aanvrager van het verkeersbesluit en degene die verantwoordelijk is voor het plaatsen en exploiteren van oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur;
- c. College: Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Steenbergen;
- d. Concessie: Overeenkomst tussen de deelnemende gemeenten van provincie Noord-Brabant en provincie Limburg en een marktpartij met als doel de laadinfrastructuur over de deelnemende gemeenten uit te rollen en te exploiteren gedurende een periode van 10 jaar;
- e. CPO: Charge Point Operator: De verantwoordelijke marktpartij voor het beheer, onderhoud en exploitatie van laadpalen/-infrastructuur;
- f. CROW-richtlijnen: Aanbevelingen en richtlijnen voor de constructie en veiligheid van openbare wegen;
- g. Elektrisch Vervoer: Vervoer zonder emissies;
- h. Elektrisch Voertuig: Elk voertuig dat met een accu kan worden opgeladen via het elektriciteitsnet. Hierin valt een onderscheid te maken tussen volledig elektrische voertuigen en plug-in hybride voertuigen, die zowel een elektromotor als een verbrandingsmotor hebben. Beide soorten hebben een laadvoorziening nodig en vallen onder dit begrip;
- i. Gebruiker:
 1. Een bedrijf en/of organisatie dat/ die gevestigd is in de gemeente Steenbergen en eigenaar is van één of meerdere elektrische voertuigen en één of meerdere werknemers in dienst heeft die beschikt/ beschikken over een elektrisch voertuig;
 2. Een particulier die eigenaar en/of bezitter is van een elektrisch voertuig en woonachtig en/of werkzaam is in de gemeente Steenbergen;
- j. Initiatiefnemer: De persoon of organisatie die het initiatief neemt om op een bepaalde locatie een laadpaal te (laten) plaatsen. Per type laadpaal kan dit een andere initiatiefnemer zijn.
- k. Interoperabiliteit: De mogelijkheid om met een laadpas van verschillende Service Providers gebruik te maken van een laadpaal van verschillende aanvragers;
- l. Laadpaal: Fysiek object voor het opladen van elektrische voertuigen met meestal één of twee laadpunten;
- m. Laadplein: Een laadplein bestaat uit meer dan twee laadpunten voor elektrische voertuigen die een gedeelde netaansluiting hebben (bij publieke laadpalen) of die op een gedeelde groep achter de meter zitten;
- n. Laadpunt: De elektrische aansluiting op een laadpaal waar de stekker wordt aangesloten. Reguliere laadpalen beschikken meestal over twee laadpunten;
- o. Laadpunt voor regulier laden: Laadpunt met een vermogen van maximaal 22 kW;
- p. Laadpunt voor snel laden: Laadpunt met een vermogen hoger dan 22 kW;

- q. Opladinfrastructuur: 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;
- r. Privaat laadpunt: Een laadpunt op eigen terrein;
- s. Publiek toegankelijk laadpunt: Een laadpunt voor een elektrisch voertuig dat 24/7 openbaar toegankelijk is, zonder barrières zoals slagbomen of poorten;
- t. Semipubliek toegankelijk laadpunt: Een laadpunt dat is opengesteld voor publiek op een private locatie. Bijvoorbeeld bij parkeergarages of tankstations. Er kunnen beperkte toegangstijden zijn;
- u. Serviceprovider: zie CPO;
- v. Slim laden: Brede term, die wordt gebruikt om aan te duiden dat slimme technieken de laadtransactie op afstand kunnen aansturen. Minimaal betekent dit dat het opladen van elektrische auto's op het meest optimale moment gebeurt, wanneer de kosten laag zijn en het aanbod van (duurzame) energie hoog.

Artikel 2 Ladder van laden

De 'ladder van laden' staat centraal. Dat wil zeggen dat de ontwikkeling van openbaar toegankelijke laadinfrastructuur op privaat/ eigen terrein de voorkeur heeft boven laadpalen/-infrastructuur in de openbare ruimte. Hiermee wordt extra druk op de openbare ruimte voorkomen.

Artikel 3 Aanvraag laadpaal in de openbare ruimte

Aanvragen van een reguliere laadpaal

- Initiatiefnemer dient een aanvraag in bij de serviceprovider (CPO). De werkwijze hiervoor staat op de gemeentelijke website.
- De CPO toetst of de initiatiefnemer aan de voorwaarden voldoet. De volgende eisen worden gesteld:
 - Initiatiefnemer is een inwoner van gemeente Steenbergen;
 - Initiatiefnemer is bezitter (of aantoonbaar toekomstige bezitter) of rijder van een elektrische auto;
 - Initiatiefnemer heeft geen mogelijkheid om op eigen terrein te laden.
of
 - Initiatiefnemer is een onderneming in gemeente Steenbergen;
 - Initiatiefnemer heeft één of meerdere medewerkers met een elektrische auto;
 - Initiatiefnemer heeft niet de mogelijkheid de auto('s) op eigen bedrijfsterrein te laten parkeren (en op te laden).
- De CPO onderzoekt een geschikte locatie nabij de woon- of werkplek van de initiatiefnemer en legt deze aan de gemeente voor. De intentie is om de laadpaal te plaatsen binnen 200 meter hembreed van het woon- of werkadres van de aanvrager.
- De gemeente toetst de locatie en bij geschiktheid doorloopt de gemeente de procedure voor het nemen van een verkeersbesluit.
- Nadat het verkeersbesluit onherroepelijk is, verzorgt de CPO de plaatsing van de laadpaal, volgens, in overeenstemming met de afspraken in de concessieovereenkomst tussen gemeente en CPO.

Aanvragen van een reguliere proactieve of strategische laadpaal

- Vergelijkbaar met de procedure reguliere laadpaal met als verschillen:
 - De initiatiefnemer is gemeente Steenbergen.
 - De initiatiefnemer kan de CPO een voorstel voor de locatie doen, waarbij er geen relatie is met een specifieke gebruiker van een elektrische auto.

Aanvragen van een reguliere laadpaal op basis van gebruikscijfers

- Vergelijkbaar met de procedure reguliere laadpaal met als verschillen:
 - De initiatiefnemer is de CPO.
 - Er is geen relatie met een specifieke gebruiker van een elektrische auto.
 - De initiatiefnemer toont met de gebruikscijfers aan dat een aanvulling op de bestaande laadpaal gewenst is.
- De CPO kan een aanvullende (parkeer)plek aanvragen voor een extra laadpaal als de benuttingsgraad van de bestaande laadpunten meer dan 2.000 KWh per laadpunt per jaar bedraagt.

Aanvragen van een andere laadpaal dan een reguliere laadpaal

- Snelladers en laadpleinen vallen buiten de huidige overeenkomst met de CPO. In artikel 15 wordt ingegaan op snelladers;

- Bij laadpleinen heeft de concessiehouder zowel een first right to bid als een last right tot refusal. Particuliere initiatiefnemers dienen hiermee rekening te houden. Dit geldt niet voor combinaties met een snellader of voor innovaties.

Artikel 4 Definitieve locatie oplaadpaal/-infrastructuur

Het college bepaalt in overleg met de aanvrager de definitieve locatie van de oplaadpaal en/of andere laadinfrastructuur en de aan te wijzen parkeervakken. Het college hanteert hierbij de volgende uitgangspunten:

- a. De locatie is in eigendom van de gemeente Steenbergen;
- b. Als maximale loopafstand wordt een afstand aangehouden van maximaal 200 meter vanaf de woning of het bedrijf van de initiatiefnemer;
- c. Wanneer er binnen een straal van 200 meter al een laadpaal/-infrastructuur aanwezig is dient eerst de behoefte in kaart gebracht te worden;
- d. Laadpalen worden waar mogelijk binnen 25 meter van het elektriciteitsnet (laagspanningsnet) gerealiseerd. Dit in verband met de meerkosten voor kabels die langer dan 25 meter zijn. Daarnaast wordt er rekening gehouden met voldoende ruimte voor de realisatie van ondersteunende hardware bij grotere aansluitingen zoals trafo en omvormer;
- e. In eerste instantie wordt er 1 parkeervak ingericht voor het laden van elektrische voertuigen. Wanneer aangetoond wordt dat er meer behoefte ontstaat wordt overgegaan tot de inrichting van het tweede vak. Het verkeersbesluit voorziet altijd in de inrichting van 2 parkeervakken per laadpaal;
- f. Hoge parkeerdruk wordt in de overwegingen meegenomen maar mag geen belemmering zijn voor de realisatie van de laadinfrastructuur;
- g. Laadinfrastructuur wordt bij voorkeur gebruikt door verschillende berijders met diverse modaliteiten;
- h. Gedeeld gebruik van openbare laadpalen door bewoners, forenzen en bezoekers/ recreanten wordt gestimuleerd;
- i. In eerste instantie zullen bestaande parkeervakken gebruikt worden. Pas wanneer dit niet mogelijk is en de behoefte is aangetoond zal een verkenning worden gestart om de mogelijkheden tot het realiseren van nieuwe infrastructuur te onderzoeken;
- j. De doorgang voor het overige verkeer (fiets, voetganger, rolstoel, etc) blijft gewaarborgd. Conform CROW-richtlijnen moet de minimale doorgang van het trottoir na plaatsing van het laadpunt en de bebording minimaal 90 cm bedragen;
- k. Er wordt zo min mogelijk groen opgeofferd voor de realisatie van een laadpaal en/of andere laadinfrastructuur;
- l. Een laadpaal wordt bij voorkeur niet onder de kruin van een boom geplaatst en wordt op minimaal 2 meter van de stam van de boom geplaatst;
- m. De laadlocatie wordt onderhoudsarm ingericht (gelet op o.a. groenbeheer);
- n. De laadpaal wordt niet op de rijbaan geplaatst en mag geen hinder opleveren voor overige weggebruikers;
- o. Laadpalen worden waar mogelijk op een neutrale plek geplaatst (zoals bij een blinde muur of bij een groenvoorziening). Een uitzondering hierop wordt gemaakt als de aanvrager een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken heeft of wanneer er geen andere locaties voorhanden is;
- p. Plaatsing voor monumenten wordt zoveel mogelijk vermeden, maar kan mogelijk worden gemaakt met maatwerk. Inpassing in straatmeubilair en ondergrondse laadpunten heeft op deze locaties de voorkeur;
- q. Bij voorkeur wordt een laadpaal niet op het parkeervak voor de woning van de initiatiefnemer geplaatst om te voorkomen dat initiatiefnemer en omwonenden het laadpunt ervaren als 'eigen';
- r. Daar waar reconstructies of andere infrastructurele ontwikkelingen binnen 4 jaar na het nemen van het verkeersbesluit plaatsvinden neemt het college de kosten voor het eventueel verplaatsen van de laadpaal voor haar rekening.

Artikel 5 Doorlooptijd aanvraag

Het realiseren van een laadvoorziening is een samenspel van initiatiefnemer, aanvrager, gemeente, netbeheerder en laadexploitant. De totale doorlooptijd is ongeveer 20 tot 30 weken. Dit kan langer zijn wanneer er bezwaren worden ontvangen op het verkeersbesluit.

Artikel 6 Private laadvoorziening en de openbare ruimte

De gemeente Steenbergen verleent geen toestemming voor het aanleggen van een laadpunt met een verlengd private huisaansluiting over of door gemeentegrond. Ook het laden via een kabel over of onder het trottoir als alternatief voor een publiek geplaatst oplaadpunt wordt niet toegestaan. Kabelgoten of andere oplossingen worden in hoge uitzondering alleen toegestaan bij laadpunten voor een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken die grenst aan een woning. De gebruiker heeft geen

mogelijkheid om te laden bij een openbaar laadpunt gezien de beperkte afstand die de gebruiker kan afleggen. Dit is altijd maatwerk en zal in goed overleg gerealiseerd moeten worden.

Artikel 7 Private laadlocaties

Gemeente Steenberg neemt geen rol in de uitrol en exploitatie van laadpalen op privaat terrein. Dit geldt ook voor burgers die parkeren op eigen terrein via bijvoorbeeld een Vereniging van Eigenaren (VvE). Deze VvE's worden wel geadviseerd om bij bestaande woningbouw met meer dan 20 parkeervakken om de richtlijn ook over te nemen dat op hetzelfde terrein van af 2025 minimaal één laadpunt moet zijn aangelegd. De gebouweigenaar kan, naar gelang de lokale behoefte en lokale markt, zelf bepalen hoeveel oplaadpunten hij in totaal realiseert. Indien een woning-/utiliteitsgebouw is voorzien van een eigen parkeergelegenheid, is het aan de gebouweigenaar om laadpunten aan te leggen.

Artikel 8 Semi private laadlocaties

Semi Private Aansluitingen op eigen terrein zijn wel toegestaan. Dit betekent dat een laadpunt opgesteld mag worden voor andere gebruikers. De eigenaar is zelf verantwoordelijk voor de openstelling hiervan en het correct gebruik van de aansluiting.

Artikel 9 Behoeftebepaling

De aanvrager toont aan dat er op de aangevraagde locatie daadwerkelijk behoefte bestaat bij gebruikers aan een oplaadpaal en/of andere laadinfrastructuur op of aan de openbare weg. Het college verleent geen medewerking aan het realiseren van de gevraagde oplaadinfrastructuur, wanneer potentiële gebruikers mogelijkheden hebben om hun elektrische voertuigen op eigen terrein te (laten) parkeren en op te laden.

Artikel 10 Besluitvorming en realisatie

Voor het plaatsen van een oplaadpaal en/of een andere laadinfrastructuur in de openbare ruimte is een verkeersbesluit vereist. Pas nadat het verkeersbesluit onherroepelijk is zal de CPO overgaan tot de daadwerkelijke realisatie.

Artikel 11 Plaatsing en beheer oplaadpaal/ -infrastructuur

De aanvrager van het verkeersbesluit is tevens de beheerder van de oplaadpaal en/of ander laadinfrastructuur. De beheerder is verantwoordelijk voor realisatie, beheer, onderhoud en exploitatie van de oplaadpaal/-infrastructuur en neemt alle kosten hiervoor voor zijn rekening. De kosten ter bescherming van de oplaadpaal/-infrastructuur en de kosten voor eventuele verwijdering van de oplaadpaal/-infrastructuur zijn tevens voor rekening van de beheerder.

Artikel 12 Inrichting en beheer parkeervakken

De gemeente Steenberg voorziet in de inrichting en het beheer van de parkeervakken, welke aangewezen zijn middels het genomen verkeersbesluit. Hierbij behoort ook de bebording en eventuele markering.

Artikel 13 Bereikbaarheid

De beheerder van de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur is 24 uur per dag en 7 dagen in de week bereikbaar voor gebruikers, hulpdiensten en gemeente in het geval van vragen, storingen en calamiteiten. De telefoonnummers van de storingsdienst en helpdesk staan vermeld op de oplaadpaal/-infrastructuur.

Artikel 14 Openbaarheid oplaadpaal/ -infrastructuur

De openbare oplaadpaal en/of andere laadinfrastructuur 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 of haar elektrische voertuig. De beheerder zorgt voor zoveel mogelijk actuele informatie richting gebruikers over de aanwezigheid en beschikbaarheid van het laadpunt

Artikel 15 Snelladers

De gemeente Steenberg neemt op dit moment geen aanvragen voor snelladers in de openbare ruimte in behandeling.

Artikel 16 Interoperabiliteit

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

Artikel 17 Groene stroom

Om te bewerkstelligen dat elektrische voertuigen ook aan de bron geen CO₂-uitstoot veroorzaken, mag de beheerder van de oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur alleen gegarandeerd groene stroom (laten) leveren.

Artikel 18 Veiligheid

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

Artikel 19 Blauwe zone

Als de laadpaal binnen de blauwe zone staat en de parkeerplaatsen voorzien zijn van blauwe belijning, dan zijn de regels en de maximale parkeerduur van de blauwe zone onverminderd van kracht en moet gebruik worden gemaakt van de parkeerschijf of parkeerontheffing.

Artikel 20 Handhaving

Het college ziet toe op het juiste gebruik van de aangewezen parkeerplaats(en) en kan indien nodig handhavend optreden. Het juiste gebruik is: als een elektrisch voertuig met de kabel aangesloten is op het laadpunt met als doel de auto op te laden. Daarnaast wordt ook gehandhaafd op de blauwe zone en andere restricties die voor alle bestuurders van motorvoertuigen gelden.

Artikel 21 Intrekken/ wijzigen verkeersbesluit

Indien de beheerder van de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur zich niet houdt aan de voorschriften, kan het college besluiten om handhavend op te treden en de beheerder door middel van het opleggen van een last onder dwangsom of last onder bestuursdwang de oplaadinfrastructuur aan te passen of te verwijderen.

Het college kan het verkeersbesluit intrekken, wanneer er in de praktijk niet of nauwelijks gebruik wordt gemaakt van de oplaadpaal en/of oplaadinfrastructuur. 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 en/of andere oplaadinfrastructuur binnen een door het college aan te geven termijn te verwijderen. De hiermee samenhangende kosten zijn voor 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 4 jaar na het nemen van het verkeersbesluit. Kosten zijn voor rekening van de beheerder, wanneer de wegreconstructie later dan 4 jaar na het nemen van het verkeersbesluit plaatsvindt.

Artikel 22 Informatie over gebruik oplaadinfrastructuur

De beheerder van een oplaadpaal en/of oplaadinfrastructuur geeft op verzoek van het college en in ieder geval direct na afloop van ieder kalenderjaar (uiterlijk 31 januari) aan het college inzicht in het feitelijke gebruik hiervan.

Hoofdstuk 2 Slotbepalingen

Artikel 23 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 wilt het college duidelijkheid verschaffen over de voorwaarden, criteria en condities die van toepassing zijn op het realiseren van oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur in de gemeente. In specifieke, bijzondere of onvoorziene omstandigheden kan het mogelijk zijn om maatwerk toe te passen. In deze gevallen kan het college besluiten van deze beleidsregels af te wijken.

Artikel 24 Evaluatie beleidsregels

De beleidsregels oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen gemeente Steenbergen worden jaarlijks geëvalueerd en indien nodig bijgesteld.

Artikel 25 Inwerkingtreding

1. Deze beleidsregels treden in werking met ingang van de eerste dag na die van de bekendmaking.
2. De "beleidsregels oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen gemeente Steenbergen" vastgesteld in de vergadering van het college van burgemeester en wethouders op 31 mei 2016, worden op hetzelfde moment ingetrokken.

3. De “nadere regels voorwerpen op of aan de weg/ openbare plaats, laadpalen voor elektrische voertuigen 2016” vastgesteld in de vergadering van het college van burgemeester en wethouders op 31 mei 2016, worden op hetzelfde moment ingetrokken.

Artikel 26 Citeertitel

Deze beleidsregels kunnen worden aangehaald als ‘Beleidsregels oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen 2023 gemeente Steenbergen’.

Aldus vastgesteld op 11 juli 2023.

Burgemeester en wethouders van gemeente Steenbergen,

de secretaris, de burgemeester,

J. van Delden R.P. van den Belt, MBA

Hoofdstuk 3 Nadere toelichting

1. Begripsbepalingen

Spreekt voor zich

2. Ladder van laden

De ladder van laden bestaat uit drie treden voor laadoplossingen vanuit het perspectief van de e-rijder. De oplossingsrichtingen met elk eigen kenmerken bestaan uit:

- Parkeren en laden op eigen terrein
- Een private laadvoorziening en parkeren in de openbare ruimte
- Publieke laadvoorzieningen

Trede	Dat betekent voor de gemeente
De e-rijder is zelfvoorzienend en parkeert en laadt op eigen terrein.	Het uitgangspunt in het beleid is dat de gemeente geen aanvullende voorzieningen treft voor e-rijders die op eigen terrein kunnen parkeren en laden. De gemeente heeft eventueel een faciliterende rol.
De e-rijder parkeert op een openbare parkeerplek en laadt via een private laadvoorziening.	De gemeente stelt kaders aan het parkeren (en laden) van de elektrische auto in de openbare ruimte. Waar nodig maakt de gemeente afspraken met de eigenaar van een laadpunt.
De e-rijder maakt gebruik van publiek toegankelijke laadvoorzieningen.	De gemeente stimuleert het realiseren van publieke laadvoorzieningen, stelt kaders, gaat overeenkomsten aan stelt mogelijk ook financiële middelen beschikbaar.

3. Aanvraag laadpaal in de openbare ruimte

Het is de bedoeling dat de aanbieder van de oplaadinfrastructuur de formele aanvraag voor het verkeersbesluit indient. Wanneer een bewoner of bedrijf de gemeente benadert voor het plaatsen van een oplaadpaal of andere oplaadinfrastructuur op of aan de openbare weg, zal de gemeente hen doorverwijzen naar de aanbieders van oplaadinfrastructuur. Alle informatie over dit proces is te vinden op de gemeentelijke website. De aanbieder van de oplaadinfrastructuur dient vervolgens de aanvraag in bij de gemeente voor het verkeersbesluit.

Bewoners of bedrijven kunnen niet zelf een verzoek 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/-infrastructuur en de bijbehorende parkeerplaats(en). Op grond van de Wegenverkeerswetgeving kan er voor bewoners of bedrijven ook geen eigen parkeerplaatsen worden aangewezen op de openbare weg. De enige uitzondering hierop is de persoonlijke gehandicaptenparkeerplaats, die door middel van een verkeersbesluit kan worden aangewezen (Bord E6 met als onderbord het kenteken van de betreffende auto).

Bij zo'n persoonlijke 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. Locatie

De oplaadpalen/-infrastructuur worden bij voorkeur geplaatst op strategische zichtlocaties in de nabijheid van de woningen/bedrijven van potentiële gebruikers. De voorkeur gaat uit naar centrale, goed bereikbare locaties 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.

5. Doorlooptijd aanvraag

Tegen het verkeersbesluit tot het aanwijzen van parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische voertuigen staan de bezwaar- en beroepsmogelijkheden uit de Algemene wet bestuursrecht (Awb) open. Belanghebbenden kunnen bezwaar maken tegen het verkeersbesluit. De CPO zal pas overgaan tot realisatie nadat het verkeersbesluit daartoe onherroepelijk is. Dit kan leiden tot langere doorlooptijden.

6. Private laadvoorziening en de openbare ruimte

Uit een inventarisatie door HetEnergieBureau en adviesbureau Movares blijkt dat het aanleggen van verlengd private aansluitingen extra risico's en kosten kunnen opleveren voor gemeenten . Daarnaast kunnen dergelijke laadoplossingen tot onveilige situaties leiden, tot het onterecht toe-eigenen van een openbare parkeerplaats leiden en staan deze haaks op de exclusiviteit die via de concessie aan de CPO is geboden. Dit is een uitwerking van artikel 2:10 van de APV van gemeente Steenbergen. Dit artikel gaat over voorwerpen op of aan de weg.

7. Private laadlocaties

Spreekt voor zich.

8. Semi private laadlocaties

Spreekt voor zich.

9. Behoeftebepaling

De aanvrager van het verkeersbesluit zal moeten aantonen, dat er voldoende behoefte bestaat aan een oplaadpunt op de betreffende locatie. Hij kan dit doen door middel van een afschrift van een of meerdere verzoeken hiertoe van potentiële gebruikers (naam en adresgegevens van de gebruiker en kenteken van elektrische voertuig(en)). Bij het bepalen van de behoefte van potentiële gebruikers zal het college meewegen of zij de beschikking hebben of kunnen hebben over een eigen parkeergelegenheid bij de woning of het bedrijf.

10. Besluitvorming en realisatie

Spreekt voor zich.

11. Plaatsing en beheer oplaadpaal/-infrastructuur

De aanvrager van het verkeersbesluit voor het aanwijzen van de parkeerplaatsen van elektrische voertuigen is verantwoordelijk voor het plaatsen van de oplaadpaal/-infrastructuur en 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. De beheerder brengt de kosten voor het opladen van de elektrische voertuigen in rekening bij de gebruikers hiervan.

12. 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, tenzij het gaat om parkeerplaatsen die onderdeel uitmaken van wegen die bij het rijk, een provincie of waterschap in beheer zijn. De gemeente kan deze kosten niet doorrekenen aan de aanvrager van de oplaadinfrastructuur.

13. Bereikbaarheid

Spreekt voor zich.

14. Openbaarheid

Spreekt voor zich.

15. Snelladers

Er dient eerst meer duidelijkheid te komen over de positie die snelladen inneemt in de mix van laadinfrastructuur. Ontwikkelingen op privaat of semi-publiek terrein komen tegemoet aan de behoefte voor onze gemeente. Deze ontwikkelingen worden nauwgezet gevolgd.

Op doorreislocaties (met name langs rijkswegen) is snelladen de aangewezen methode. Snelladen is onderdeel van de laadmix, maar regulier laden blijft, ook op openbare locaties, belangrijk en de voorkeur hebben vanwege de impact op het elektriciteitsnetwerk, het voorkomen van netcongestie en vanwege de lagere kosten voor gebruikers. Op locaties waar ruimte echt schaars is (bijvoorbeeld centrumgebieden) zou snelladen een alternatief kunnen zijn.

Royal Haskoning DHV heeft in opdracht van RAL-Zuid een onderzoek uitgevoerd naar de rol en positie van snelladen in de laadmix. Dit onderzoek geeft een prognose per gemeente voor het aantal snelladers wat in 2025, 2030 en 2035 aanwezig zou moeten zijn. Voor de gemeente Steenbergen betekent dit het volgende:

Provincie	Gemeente	Prognose ElaadNL			Aantal kansrijke locaties	Prognose 2035 / aantal kansrijke locaties
		2025	2030	2035		
Noord-Brabant	Steenbergen	2	3	5	12	0,4

16. Interoperabiliteit

Spreekt voor zich.

17. Groene stroom

Spreekt voor zich.

18. Veiligheid

Spreekt voor zich.

19. Blauwe zone

Wanneer parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische voertuigen zijn gelegen in een blauwe zone of een andere parkeerrestrictie, dan moeten de bestuurders van deze voertuigen zich aan de betreffende regels houden. Parkeerplaatsen in een blauwe zone kunnen eventueel 'buiten de blauwe zone' worden geplaatst, zodat elektrisch voertuigen ook gedurende langere tijd kunnen worden opgeladen. Hiervoor moet het betreffende verkeersbesluit worden aangepast en de blauwe streep bij deze parkeerplaatsen worden verwijderd.

20. Handhaving

Onrechtmatig gebruik van een parkeerplaats voor het opladen van elektrische voertuigen 'sec' kan worden bestraft met een proces-verbaal (Mulder-feit). Eventueel kan het betreffende voertuig ook worden weggesleept op grond van de Wegsleefverordening.

21. Intrekken / wijzigen van verkeersbesluit

Wanneer de aanvrager/beheerder zich niet aan de nadere regels behorende bij artikel 2:10, lid 3 sub f van de APV houdt, kan het college overwegen om hiertegen handhavend op te treden. Dit kan ertoe leiden dat de beheerder verplicht wordt om zijn oplaadinfrastructuur aan te passen of te 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.

22. 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.

23. 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.

24. Evaluatie beleidsregels

Spreekt voor zich.

25. Inwerkingtreding

Spreekt voor zich.

26. Citeertitel

Titel waaronder de beleidsregels vindbaar zijn.