



## Beleidsregels Plaatsen van laadpalen voor elektrische voertuigen op openbaar terrein 2024

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Oudewater;

gelet op het bepaalde in artikel 160, eerste lid van de Gemeentewet, het bepaalde in artikel 4:81 van de Algemene wet bestuursrecht en artikel 18 van de Wegenverkeerswet 1994;

overwegende dat

door de gemeente Oudewater een laadvisie is opgesteld

steeds meer mensen overstappen op een elektrisch voertuig en er behoefte is aan infrastructuur om elektrische voertuigen op te kunnen laden

de benodigde oplaadpunten in veel gevallen op openbaar terrein geplaatst worden

het wenselijk is hiervoor kaders te stellen onder welke voorwaarden er wordt meegewerkt aan oplaadpunten voor elektrisch rijden om de transitie naar elektrisch rijden vorm te geven

b e s l u i t

vast te stellen de:

### Beleidsregels Plaatsen van laadpalen voor elektrische voertuigen op openbaar terrein 2024

#### Artikel 1 begripsomschrijving

**Aanvraag:** een aanvraag voor het plaatsen van een of meerdere oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur op of aan de openbare weg en het verzoek tot het nemen van een verkeersbesluit waarbij een of meerdere parkeerplaatsen worden aangewezen voor het opladen van een elektrische auto.

**Aanvrager:** een aanbieder van oplaadpalen en/of andere infrastructuur die een aanvraag namens de bezitter van een elektrische auto (een bedrijf of bewoner) indient. Voor een bedrijf kan het zowel gaan om een elektrische auto van het bedrijf zelf, of een elektrische auto van een werknemer.

**Bedrijf:** een bedrijf dat bij de Kamer van Koophandel is geregistreerd, en een vestiging heeft op een adres in de gemeente Oudewater.

**Beheerder:** degene die de oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur plaatst, beheert en onderhoudt.

**Bewoner:** degene die daadwerkelijk woonachtig is in de gemeente Oudewater, blijktens inschrijving in de gemeentelijke basisadministratie persoonsgegevens.

**Elektrische voertuigen:** alle motorvoertuigen conform artikel 1 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990, die geheel of gedeeltelijk op elektriciteit kunnen rijden en voorzien zijn van een stekker om op te laden.

#### Gebruiker:

1. een bedrijf en/of organisatie dat/die gevestigd is in de gemeente Oudewater en eigenaar en/of bezitter is van één of meerdere elektrische voertuigen of een of meerdere werknemers in dienst heeft die beschikt/beschikken over een elektrisch voertuig;
2. een particulier die eigenaar en/of bezitter is van een elektrisch voertuig en woonachtig en/of werkzaam is in de gemeente Oudewater.

**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.

**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.

**Openbaar oplaadpunt:** een oplaadpunt dat voor iedereen te gebruiken is, bijvoorbeeld via een pasje, en direct is aangesloten op het stroomnetwerk dat door de netwerkbeheerder wordt beheerd.

**Opladen:** het gedurende een aaneengesloten periode opladen van een elektrisch voertuig bij een openbaar toegankelijke laadpaal.

**Privaat oplaadpunt:** een oplaadpunt dat is aangesloten op een private meterkast (van de aanvrager) en is geplaatst op het eigen terrein (van de aanvrager). Een dergelijk oplaadpunt is in het algemeen niet door iedereen te gebruiken.

**Semiopenbaar oplaadpunt:** een oplaadpunt dat niet op openbaar gebied staat, maar dat wel toegankelijk is voor andere gebruikers dan de eigenaar van het terrein waar het oplaadpunt op geplaatst is. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om oplaadpunten bij bedrijven op een bedrijventerrein of in parkeergarages.

**Verlengd privaat oplaadpunt:** een laadfaciliteit voor privaat gebruik, met de laadlocatie in de publieke ruimte, waarbij het oplaadpunt gevoed wordt via een kabel die is aangesloten op een private netaansluiting van een woonhuis of bedrijfspand.

### **Artikel 2 Aanvraag locatie oplaadpaal/-infrastructuur**

Bij de aanvraag voor het plaatsen van een nieuwe oplaadpaal, wordt een keuze gemaakt aan de hand van de locaties die op de laadkaart van de gemeente staan weergegeven. De aanvraag voor deze locatie bevat een foto en/of tekening van de betreffende locatie, waarop de exacte plek van de gewenste oplaadpaal en/of infrastructuur en de gewenste parkeerplaats(en) zijn aangegeven. Een aanvraag voor het plaatsen van een of meer oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur op of aan de openbare weg en het verzoek tot het nemen van een verkeersbesluit kan alleen worden ingediend door de aanbieder van oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur.

### **Artikel 3 Behoeftebepaling oplaadpaal/-infrastructuur**

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

1. de situatie dat men woonachtig is of bedrijfsmatig gevestigd is in gebouwen die gerealiseerd zijn inclusief een parkeergelegenheid in het gebouw;
2. de situatie dat in de nabije omgeving van de aangevraagde locatie parkeerruimte kan worden gehuurd, geleased of gekocht of anders ter beschikking staat van de aanvrager.

### **Artikel 4 Definitieve locatie oplaadpaal/-infrastructuur**

Het college bepaalt in overleg met de aanvrager de definitieve locatie van de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur en de aan te wijzen parkeerplaats(en). Het college toetst hierbij aan de volgende criteria:

1. de voorgestelde locatie staat op de laadkaart van de gemeente;
2. de noodzaak voor een oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur blijkt uit de behoefte van gebruikers binnen een loopafstand van 300 meter van de aangevraagde locatie;
3. de maximale loopafstand naar een laadpaal bedraagt 300 meter;
4. de desbetreffende ondergrond is in eigendom van de gemeente;
5. het is aannemelijk dat de locatie door meerdere gebruikers gedeeld kan worden (dit om te voorkomen dat er "privé-parkeerplaatsen" gecreëerd worden);
6. de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur kan worden voorzien van twee of meer aansluitpunten en kunnen – eventueel op termijn – twee of meer parkeerplaatsen bedienen;
7. het betreft een bestaand parkeervak / bestaande parkeervakken of er is zichtbaar sprake van langsparkeren op de rijbaan;
8. de doorgang voor ander verkeer (auto, fiets, voetganger, rolstoel etc.) blijft gewaarborgd;
9. er zijn geen belemmeringen ten aanzien van ander straatmeubilair of (openbaar) groen;
10. er is geen sprake van geplande reconstructies of andere infrastructurele ontwikkelingen (zie artikel 19 onder toelichting);
11. de laadpaal is bereikbaar voor hulpdiensten.

Voor de locaties op de laadkaart worden vooraf al verkeersbesluiten genomen, zodat bij een aanvraag voor een laadpaal een sneller proces kan worden doorlopen. In beginsel wordt er bij een nieuw te realiseren oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur één parkeerplaats ingericht voor het opladen van elektrische voertuigen. Indien het gebruik van de oplaadpaal en/of oplaadinfrastructuur dit toelaat,

wordt een tweede parkeerplaats ingericht. Aangezien reeds een verkeersbesluit voor beide plaatsen genomen is, hoeft hier geen nieuw besluit meer voor te worden genomen.

De aanvrager toont aan de hand van het aantal afgenomen kWh per maand en/of jaar aan 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. De gemeente kan dit ook zelf bepalen aan de hand van data die het gebruik van de desbetreffende laadpaal laat zien.

De grenswaarde voor het reserveren van een tweede parkeervak bij een laadpaal voor het uitsluitend opladen van elektrische voertuigen is bij een afname van minimaal 700 kWh per maand. Wanneer beide parkeervakken al gereserveerd zijn voor het uitsluitend opladen van elektrische voertuigen en de laadpaal een afname heeft van minimaal 1000 kWh per maand wordt in hetzelfde of aansluitend gebied binnen 300 meter loopafstand een extra laadpaal geplaatst.

#### **Artikel 5 (Verlengd) privaat oplaadpunt**

Er wordt geen medewerking verleend aan een verlengd privaat oplaadpunt of een niet openbaar te gebruiken oplaadpunt in de openbare ruimte.

#### **Artikel 6 Gebruiker**

Geen medewerking wordt verleend als de gebruiker niet feitelijk op het opgegeven adres in de aanvraag woont en niet in het bevolkingsregister is geregistreerd (bewonersbelanghebbende), of niet op het opgegeven adres in de aanvraag in het register van de Kamer van Koophandel is geregistreerd (zakelijk belanghebbende).

#### **Artikel 7 Volgorde besluitvorming**

De toestemming voor het plaatsen van een oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur wordt eerst van kracht en kan dus pas worden gebruikt, nadat het verkeersbesluit tot aanwijzing van de benodigde parkeerplaatsen onherroepelijk is geworden.

#### **Artikel 8 Plaatsing, beheer en onderhoud oplaadpaal/-infrastructuur**

De aanvrager voor het plaatsen van een oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur is de beheerder hiervan. De beheerder is verantwoordelijk voor realisatie, beheer, onderhoud en exploitatie van de oplaadpaal/-infrastructuur en neemt alle kosten hiervoor voor zijn rekening. De kosten ter bescherming van de oplaadpaal/-infrastructuur (hekjes, biggenruggen ed.) zijn ook voor rekening van de beheerder.

#### **Artikel 9 Inrichting en beheer parkeerplaatsen**

De kosten voor het nemen van een verkeersbesluit en de kosten voor het plaatsen van een verkeersbord, tegel en/of markering op de aangewezen parkeerplaats(en) zijn in beginsel voor rekening van de gemeente. In een overeenkomst kan hiervan worden afgeweken.

#### **Artikel 10 Toestemming tot plaatsing**

Er wordt alleen toestemming verleend aan beheerders/aanvragers indien ze zich aan de voorwaarden in artikel 11 t/m 16 en 18 houden.

#### **Artikel 11 Bereikbaarheid**

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

#### **Artikel 12 Openbaarheid oplaadpaal/-infrastructuur**

De openbare 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. Met uitzondering van kortdurende evenementen en werkzaamheden. De beheerder zorgt voor zoveel mogelijk actuele informatie richting gebruikers over de aanwezigheid en beschikbaarheid van het oplaadpunt.

#### **Artikel 13 Interoperabiliteit**

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

#### **Artikel 14 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/duurzame stroom (laten) leveren.

#### **Artikel 15 Veiligheid**

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

#### **Artikel 16 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 Oudewater 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. Dit wordt in een overeenkomst tussen gemeente en beheerder vastgelegd.

#### **Artikel 17 Intrekken / wijzigen van toestemming en verkeersbesluit**

Indien de beheerder van de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur zich niet houdt aan de voorschriften, kan het college de toestemming intrekken. Het college kan in dat geval ook een nieuw verkeersbesluit, waarbij de parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische voertuigen niet langer zijn aangewezen, nemen.

Het college kan de deze 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 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 de rekening van de beheerder.

Het college kan de locatie cq. toestemming 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 plaatsing van de laadpaal. Wanneer de wegreconstructie later dan 5 jaar na plaatsing van de laadpaal plaatsvindt, zijn de kosten voor rekening van de beheerder.

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

De beheerder van een oplaadpaal en/of oplaadinfrastructuur geeft op verzoek van het college inzicht in het feitelijke gebruik hiervan. Deze cijfers worden minimaal maandelijks via een dashboard aan de gemeente gestuurd.

#### **Artikel 19 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, 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 college besluiten gemotiveerd van deze beleidsregels af te wijken.

#### **Artikel 20 Citeertitel; inwerkingtreding**

1. Deze regeling kan worden aangehaald als: beleidsregels Plaatsen van laadpalen voor elektrische voertuigen op openbaar terrein 2024.
2. Deze regeling treedt in werking met ingang van de dag na de dag van bekendmaking.

*Aldus vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Oudewater in zijn vergadering van 21 mei 2024*

*Drs. S.G.M. van Eck  
Gemeentesecretaris*

*Drs. D.C. de Vries  
Burgemeester*

## Toelichting

### Artikel 1:

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 voertuigen of plug-in hybride elektrische voertuigen.

### Artikel 2:

Het is de bedoeling dat de aanbieder van de oplaadinfrastructuur de formele aanvraag 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 aanbieders van oplaadinfrastructuur.

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

### Artikel 3:

De aanvrager zal moeten aantonen dat er voldoende behoefte bestaat aan een oplaadpunt op de betreffende locatie, waarbij de locatie overeen moet komen met een locatie die op de laadkaart staat. 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)).

Uitgangspunt is dat de gebruiker niet kan parkeren op eigen terrein. Bij de bouw van woningen (en kantoren) is, zeker bij recentere woningen en kantoren, bij het bepalen van de parkeernorm uitgegaan van de parkeermogelijkheden op eigen terrein. Indien de aanvrager dan een oplaadpunt realiseert op openbaar gebied, neemt de parkeerdruk toe. Het parkeren verschuift in dergelijke gevallen van eigen terrein naar de openbare ruimte en dat is ongewenst. Er ontstaat een parkeerprobleem als iedereen in het gebied een elektrische auto heeft met een oplaadpunt op openbaar gebied, terwijl er bij de bouw rekening mee was gehouden dat mensen op eigen terrein parkeren. Bij de bouw van woningen (en kantoren) wordt rekening gehouden met de (toekomstige) aanleg van laadvoorzieningen op eigen terrein.

### Artikel 4:

De oplaadpalen/-infrastructuur worden bij voorkeur geplaatst op strategische zichtlocaties in de nabijheid van de woningen / bedrijven van potentiële gebruikers. De voorkeur gaat uit naar centrale, goed bereikbare plekken in de wijken, zoals op grotere openbare parkeerplaatsen, langs wijkontsluitingswegen of doorgaande wegen. Wel is met het opstellen van de laadkaart in een dekkend netwerk van laadpalen voorzien, waarmee wordt ingespeeld op de transitie van de brandstofauto naar elektrische auto's. Dit betekent dat laadpalen ook verder de wijk in langs erftoegangswegen worden geplaatst om dekking te waarborgen.

De hoogte van de parkeerdruk wordt losgelaten. De vraag naar oplaadpalen neemt steeds meer toe omdat steeds meer mensen een elektrische auto hebben of willen kopen. Om als gemeente in deze transitie te voorzien, is het belangrijk dat er voldoende laadpalen zijn waar bewoners en/of andere gebruikers gebruik van kunnen maken. Bovendien wordt met voldoende oplaadpunten gestimuleerd om over te stappen op een elektrische auto, waarmee de transitie wordt versneld en er minder CO2 uitstoot plaatsvindt. Door de parkeerdruk als toetsingscriteria los te laten ontstaat er meer snelheid in het plaatsingsproces van oplaadpalen. Als blijkt dat er binnen een loopafstand van 300 meter behoefte is aan meer oplaadpunten, dan kan er nog een laadpaal gerealiseerd worden. Het aantal aanvragen en de bezetting van de reeds gerealiseerde oplaadpunten speelt daarbij een rol. Aan de hand van het aantal aanvragen en uit datagegevens zoals de bezettingsgraad wordt bepaald of er een nieuwe laadpaal binnen een loopafstand van 300 meter van een bestaande laadpaal wordt geplaatst. Dit kan op initiatief van de aanvrager (vraaggestuurd) zijn maar ook op initiatief van de gemeente (aanbodgestuurd). De grenswaarde aan kWh-afname volgen uit een benchmark. Uit interviews met verschillende gemeenten is gebleken dat deze vorm van grensbepaling accuraat en praktisch is. Voor alle bewoners en onderne-

mers komt binnen 300 meter loopafstand een openbare laadpaal beschikbaar. Er wordt een laadpaal met 2 aansluitpunten geplaatst, maar bij aanvang wordt slechts 1 parkeervak 'afgekruist' voor elektrisch laden. In theorie kan ook op het niet afgekruiste vak geladen worden. Als er per maand meer dan 700 kWh voor beide punten gecombineerd bij een laadpaal wordt afgenomen, wordt ook het 2e parkeervak afgekruist. Als er per maand meer dan 1000 kWh voor beide punten gecombineerd bij een laadpaal wordt afgenomen, wordt er een extra laadpaal geplaatst in hetzelfde of een aansluitend gebied binnen de maximale loopafstand van 300 meter.

Laadpalen worden in principe alleen geplaatst bij bestaande parkeerplaatsen die ook als zodanig bestemd zijn. Indien het verkeerstechnisch kan én het past binnen het bestemmingsplan, dan kan er een nieuwe parkeerplaats worden aangelegd op kosten van de aanvrager. Onder bestaande parkeerplaatsen vallen ook langspaarplaatsen op de rijbaan die niet als parkeerplaats zijn aangeduid, maar waarbij er wel structureel geparkeerd wordt op die locatie.

**Artikel 5:**

Verlengde private oplaadpunten zijn onwenselijk, omdat er voor een dergelijk oplaadpunt kabels van de meterkast naar het oplaadpunt in (onder) openbaar gebied noodzakelijk zijn. Dit leidt tot beheer- en aansprakelijkheidsproblemen bij het aanleggen en onderhoud van trottoir en wegen.

**Artikel 7:**

Het proces van de besluitvorming over de toestemming en het verkeersbesluit kan gelijktijdig in gang worden gezet. Belanghebbenden kunnen bezwaar maken tegen het verkeersbesluit. De gemeente zal de parkeerplaats(en) voor het laden van elektrische voertuigen pas aanleggen, nadat het verkeersbesluit daartoe onherroepelijk is. Het is niet gewenst dat de oplaadinfrastructuur al vóór dit tijdstip wordt aangebracht. Daarom wordt de toestemming eerst van kracht en kan de oplaadinfrastructuur dus eerst worden geplaatst, nadat het verkeersbesluit onherroepelijk is geworden.

**Artikel 8:**

De aanvrager voor het plaatsen van de oplaadpaal/-infrastructuur is tevens de beheerder hiervan. De aanvrager is verantwoordelijk voor het plaatsen, beheren, onderhouden en exploiteren van de oplaadvoorziening en is vrijgesteld van eventuele leges. De aanvrager brengt de kosten voor het opladen van de elektrische voertuigen in rekening bij de gebruikers hiervan.

**Artikel 9:**

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.

De parkeerplaats(en) wordt gereserveerd door middel van een bord E08c (conform RVV 1990) waaruit blijkt dat de parkeerplaats is bedoeld voor het opladen van elektrische voertuigen, middels een pijl wijzend naar een parkeervak. De parkeerplaatsen zijn openbare parkeerplaatsen, bedoeld voor het opladen van elektrische voertuigen. Het is niet de bedoeling dat de parkeerplaatsen volledig aan het openbaar gebruik worden onttrokken. Ze worden daarom wel gereserveerd voor elektrische voertuigen, maar niet op kenteken. Een uitzondering kan zijn als de aanvrager een gehandicaptenparkeerplaats heeft, of daar recht op heeft. Hiervoor moet dan (apart) een aanvraag gehandicaptenparkeerplaats ingediend worden. Indien er in de toekomst een omslag plaatsvindt in de verhouding tussen elektrische voertuigen en niet-elektrische voertuigen, dan kan ervoor gekozen worden om geen verkeersbesluit meer te nemen om de parkeerplaatsen te reserveren voor het opladen van elektrische voertuigen. Hiermee kan bebording gesaneerd worden, waardoor de openbare ruimte minder belast wordt.

**Artikel 13:**

Het oplaadpunt moet voldoen aan de geldende normen. Om te zorgen dat gebruikers van verschillende voertuigen bij verschillende laadaanbieders kunnen laden, hebben het Rijk en marktpartijen gezamenlijk gekozen voor een Nederlandse standaard. De kabel en stekker voor het aansluiten van een voertuig op een oplaadpunt is een type 2, mode 3 ('Mennekesstekker').

**Artikel 16:**

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. 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. 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. Hiertoe wordt een overeenkomst voor de plaatsing van laadpalen met de aanvrager getekend.

**Artikel 17:**

Wanneer de aanvrager / beheerder zich niet aan de voorschriften van de gemeente houdt, kan het college uiteindelijk de toestemming 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, indien ook eigenaar, 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 en/of overnemen van beheer van de laadpaal, zodat de aangewezen parkeerplaatsen in stand kunnen blijven. Is dit niet het geval, dan zal de gemeente het betreffende verkeersbesluit kunnen intrekken en de parkeerplaatsen weer voor algemeen gebruik kunnen vrij geven.

Bij wegreconstructies wordt de systematiek uit de Telecomwetgeving gevolgd. Als een wegreconstructie binnen 5 jaar na plaatsing van de laadpaal plaatsvindt, betaalt de gemeente de kosten van verplaatsing van oplaadinfrastructuur. Vindt de reconstructie na meer dan 5 jaar plaats dan zijn de kosten voor rekening van de beheerder van de oplaadinfrastructuur (normaal ondernemersrisico). De kosten van het benodigde verkeersbesluit en de inrichting van de parkeerplaats(en) zijn voor rekening van de gemeente.

**Artikel 18:**

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. Vanwege de ontwikkelingen op het gebied van elektrisch rijden is het wenselijk om minimaal maandelijks inzicht te krijgen in het gebruik van de oplaadinfrastructuur. De exploitant van de laadpaal zorgt voor een dashboard waar het gebruik inzichtelijk is gemaakt.

**Artikel 19:**

Hier is sprake van een zogenaamde 'hardheidsclausule' op grond waarvan het college in bepaalde uitzonderlijke en/of onvoorziene situaties kan afwijken van de beleidsregels.