

Gemeente Middelburg – Beleidsregels oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen Middelburg

Hoofdstuk 1 Doel van de beleidsregels

Artikel 1:1 Doel beleidsregels

Het doel van de beleidsregels is om:

- a. particulariseren, bedrijven, netwerkbeheerders en 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;
- b. particulariseren, bedrijven, netwerkbeheerders en aanbieders van oplaadinfrastructuur te informeren over de te volgen procedure;
- c. 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 oplaadpalen en andere oplaadinfrastructuur in de openbare ruimte op of aan de openbare weg, waaronder ook openbare P&R-terreinen.

Hoofdstuk 2 Juridisch kader

Artikel 2:1 Vergunning APV artikel 2.5

Voor het plaatsen van voorwerpen op of aan de weg is op grond van artikel 2:5 van de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) van Middelburg een vergunning nodig van het college van burgemeester en wethouders. Het plaatsen van oplaadpalen of andere oplaadinfrastructuur wordt geacht te vallen onder 'Het is verboden zonder vergunning van het bevoegde bestuursorgaan de weg of een weggedeelte te gebruiken anders dan overeenkomstig de bestemming daarvan'. Voor het plaatsen van een oplaadpaal zal er in de weg worden gegraven. Dit zal ook moeten worden hersteld. Artikel 2:6 van de APV verbiedt het beschadigen van de weg. Wanneer een bewoner, bedrijf of aanbieder van oplaadinfrastructuur bij de gemeente een aanvraag indient voor het plaatsen van een oplaadpaal op of aan de weg in de buurt van zijn woning of bedrijf, dan is hiervoor dus een vergunning volgens de artikelen 2:5 en 2:6 van de APV van Middelburg nodig. In de voorschriften die aan de vergunning worden gekoppeld kan de gemeente eisen stellen aan de aanvrager en/of beheerder van de oplaadpaal.

APV Middelburg, artikel 2.5 Vergunning voor het plaatsen en houden van voorwerpen op of aan de weg

1. *Het is verboden zonder vergunning van het bevoegde bestuursorgaan de weg of een weggedeelte te gebruiken anders dan overeenkomstig de bestemming daarvan.*
2. *Een vergunning als bedoeld in het eerste lid kan worden geweigerd:*
 - a. *indien het beoogde gebruik schade toebrengt aan de weg, gevaar oplevert voor de bruikbaarheid van de weg of voor het doelmatig en veilig gebruik daarvan, dan wel een belemmering kan vormen voor het doelmatig beheer en onderhoud van de weg;*
 - b. *indien het beoogde gebruik hetzij op zichzelf, hetzij in verband met de omgeving niet voldoet aan redelijke eisen van welstand;*
 - c. *in het belang van de voorkoming of beperking van overlast voor gebruikers van in de nabijheid gelegen onroerende zaken.*
3. *Het bevoegd gezag kan een omgevingsvergunning verlenen voor het in het eerste lid bedoelde gebruik, voor zover dit een activiteit betreft als bedoeld in artikel 2.2 eerste lid, onder j. of onder k. van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.*
4. *Het verbod in het eerste lid geldt niet voor:*
 - a. *het uitsteken van vlaggen, wimpels en vlaggenstokken mits zij geen gevaar of hinder kunnen opleveren voor personen of goederen en niet voor commerciële doeleinden worden gebruikt;*
 - b. *zonneschermen, mits deze zijn aangebracht boven het voor voetgangers bestemde gedeelte van de weg en mits:*
 - i. *elk onderdeel zich meer dan 2,2 meter boven dat gedeelte bevindt en;*

- II. *elk onderdeel van het scherm, in welke stand dat ook staat, zich op meer dan 0,5 meter van het voor het rijverkeer bestemde gedeelte van de weg bevindt;*
 - III. *elk onderdeel minder dan 1,5 meter buiten de opgaande gevel reikt;*
 - c. *voertuigen;*
 - d. *evenementen als bedoeld in artikel 2.13;*
 - e. *standplaatsen als bedoeld in artikel 5.14;*
 - f. *terrassen als bedoeld in artikel 2.17, vierde lid;*
 - g. *andere door het bevoegd bestuursorgaan aangewezen categorieën van gevallen.*
5. *Het verbod geldt tevens niet voor voorwerpen of stoffen waarop gedachten of gevoelens worden geopenbaard, tenzij deze door hun omvang of vorm, constructie of bevestiging schade toebrengen aan de weg, gevaar kunnen opleveren voor de bruikbaarheid van de weg of voor het doelmatig en veilig gebruik daarvan, dan wel een belemmering kunnen vormen voor het doelmatig beheer en onderhoud van de weg.*
 6. *Het college kan in het belang van de openbare orde of de woon- en leefomgeving nadere regels stellen ten aanzien van het bepaalde in dit artikel.*
 7. *Het bevoegd bestuursorgaan kan categorieën van gevallen aanwijzen waarvoor in afwijking van het eerste lid een meldingsplicht geldt.*
 8. *Dit artikel is niet van toepassing voor zover in het daarin geregelde onderwerp wordt voorzien bij of krachtens de Wet beheer rijkswaterstaatswerken, artikel 5 van de Wegenverkeerswet 1994, de Wet milieubeheer of de Wegenverordening Zeeland.*
 9. *Op de vergunning is paragraaf 4.1.3.3 van de Algemene wet bestuursrecht (positieve fictieve beschikking bij niet tijdig beslissen) niet van toepassing.*

Artikel 2:2 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 alleen het opladen van elektrische voertuigen. Het college van burgemeester en wethouders kan hiertoe een verkeersbesluit nemen op grond van artikel 18 Wegenverkeerswet 1994 (WVW 1994) in combinatie met artikel 12 Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW). In zo'n verkeersbesluit wijst het college de betreffende parkeerplaats(en) aan door middel van het plaatsen van de verkeersborden E4 of E8 met onderbord 'opladen elektrische voertuigen' (of 'elektrische voertuigen').

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 of het dagelijks bestuur van een deelgemeente.*
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 BABW (voor zover van belang)

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

- a. *de volgende borden:*
 - i. *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;*

Artikel 2:3 Overige vergunningen/ontheffingen

Voor het aansluiten van oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur op het bestaande elektriciteitsnetwerk moet de aansluiting worden aangevraagd via www.aansluitingen.nl. Het Handboek Kabels en Leidingen Zeeuwse Gemeenten is van toepassing op degene die de kabels gaat leggen.

APV Middelburg, Artikel 2.6 (Omgevings) vergunning voor het aanleggen, beschadigen en veranderen vaneen weg

1. *Het is verboden zonder of in afwijking van een vergunning een weg aan te leggen, de verharding daarvan op te breken, in een weg te graven of te spitten, aard of breedte van de wegverharding te veranderen of anderszins verandering te brengen in de wijze van aanleg van een weg.*
2. *De vergunning wordt verleend:*
 - a. *als omgevingsvergunning door het bevoegd gezag, indien de activiteiten zijn verboden bij een bestemmingsplan, beheersverordening, exploitatieplan of voorbereidingsbesluit;*
 - b. *door het college in de overige gevallen.*
3. *Het verbod in het eerste lid geldt niet voor overheden bij het uitvoeren van hun publieke taak.*
4. *Het verbod geldt voorts niet voor zover in het daarin geregelde onderwerp wordt voorzien door het Wetboek van Strafrecht, de Wet beheer rijkswaterstaatswerken, de Wegenverordening Zeeland, de keur van het waterschap Scheldestromen, de Telecommunicatiewet of de Algemene Verordening Ondergrondse Infrastructuren.*
5. *Op de vergunning is paragraaf 4.1.3.3 van de Algemene wet bestuursrecht (positieve fictieve beschikking bij niet tijdig beslissen) van toepassing.*

Algemene Verordening Ondergrondse Infrastructuren - AVOI, artikel 2 Toepasselijkheid

1. *Deze verordening is van toepassing op het aanleggen, in stand houden, onderhouden, verleggen en verwijderen van kabels en leidingen in, op en boven de openbare gronden, voor zover de gemeente deze gronden beheert, in eigendom heeft of daarover wettelijke coördinatieverplichtingen heeft;*

Algemene Verordening Ondergrondse Infrastructuren - AVOI, artikel 4 Vereiste van instemming of vergunning

1. *Het is verboden kabels en/of leidingen in of op openbare gronden aan te leggen, in stand te houden, te onderhouden, te verleggen of te verwijderen, zonder of in afwijking van een voorafgaand door het college genomen instemmingsbesluit c.q. verleende vergunning;*

Artikel 2:4 Opladen elektrische voertuigen vanuit woning of bedrijf

Het is niet toegestaan om zonder vergunning een elektrisch voertuig op te laden met een snoer dat over het trottoir (en/of andere delen van de openbare weg) wordt uitgerold. Indien vergunning wordt verleend om een elektrisch voertuig op te laden met een snoer dat over het trottoir (en/of andere delen van de openbare weg) wordt uitgerold, moet een deugdelijke voorziening worden getroffen om struikelen van voetgangers te voorkomen. Vaak zal dit een kabelmat zijn. De verantwoordelijkheid en aansprakelijkheid ligt bij de vergunninghouder.

APV Middelburg, artikel 2:10 Hinderlijke beplanting of gevaarlijk voorwerp

Het is verboden beplanting of een voorwerp aan te brengen of te hebben op zodanige wijze dat aan het wegverkeer het vrije uitzicht wordt belemmerd of daarvoor op andere wijze hinder of gevaar oplevert.

Artikel 5 WVV 1994

Het is een ieder verboden zich zodanig te gedragen dat gevaar op de weg wordt veroorzaakt of kan worden veroorzaakt of dat het verkeer op de weg wordt gehinderd of kan worden gehinderd.

Hoofdstuk 3 Beleidsregels

Artikel 3:1 Begripsbepalingen

In de beleidsregels wordt verstaan onder:

- a. elektrische motorvoertuigen: 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 (met uitzondering van fietsen en snor-/bromfietsen);

- b. oplaadinfrastructuur: het geheel van oplaadpalen, aansluitingen op het elektriciteitsnet en andere voorzieningen in de openbare ruimte op of aan de weg bestemd voor het opladen van elektrische voertuigen;
- c. oplaadpaal: een oplaadobject in de vorm van een paal met tenminste één aansluiting en de mogelijkheid voor twee of meer aansluitingen voor het gelijktijdig opladen van elektrische voertuigen;
- d. aanvrager: de aanbieder van oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur;
- e. beheerder: de aanvrager van de vergunning voor het plaatsen van oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur;
- f. gebruiker:
 - 1. een bedrijf en/of organisatie dat/die gevestigd is in de gemeente Middelburg en eigenaar en/of bezitter is van een 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 Middelburg;
- g. college: het college van burgemeester en wethouders van de Gemeente Middelburg.

Artikel 3:2 Aanvraag vergunning en verkeersbesluit

- 1. Een aanvraag voor een vergunning 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 elektrische voertuigen kan alleen worden ingediend door de aanbieder van oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur.
- 2. De gemeente brengt leges in rekening bij de aanvrager voor de APV-vergunning. Het geldende tarief staat in de Legesverordening van Middelburg die te vinden is op www.wetten.nl.
- 3. Parkeerplaatsen bij een laadpaal worden alleen gereserveerd als er binnen een loopafstand van 250 meter van de nieuwe locatie nog geen gereserveerde laadplaats is.
- 4. Afhankelijk van de parkeerdruk wordt per laadpaal het volgende aantal parkeervakken gereserveerd:
 - a. twee parkeervakken als de parkeerdruk regelmatig lager dan 85% is;
 - b. één parkeervak als de parkeerdruk regelmatig 85% of hoger maar lager dan 100% is;
 - c. nul parkeervakken als de parkeerdruk regelmatig 100% of hoger is.
- 5. Op openbare parkeerterreinen worden per laadpaal twee parkeervakken gereserveerd.

Artikel 3:3 Aanvraag locatie oplaadpaal/-infrastructuur

Een aanvraag voor een voorgestelde locatie voor het plaatsen van een oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur bevat een foto en afmetingen van de oplaadpaal en een foto en topografische tekening van de betreffende locatie, waarop de exacte plek van de gewenste oplaadpaal en/of infrastructuur en de aan te wijzen parkeerplaats(en) zijn aangegeven.

Artikel 3:4 Behoeftebepaling oplaadpaal/-infrastructuur

De aanvrager toont aan dat er op de aangevraagde locatie daadwerkelijk behoefte bestaat bij gebruikers aan 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 potentiële gebruikers mogelijkheden hebben om hun elektrische voertuig(en) op eigen terrein te (laten) parkeren en op te laden of als het bestemmingsplan parkeren op eigen terrein toestaat.

Bij een aanvraag voor een extra laadpaal toont de aanvrager aan dat hieraan behoefte bestaat, 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.

Artikel 3:5 Definitieve locatie oplaadpaal/-infrastructuur

Het college bepaalt 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:

- a. indien vastgesteld door het college, een kaart waarop de potentiële toekomstige locaties staan aangegeven waar oplaadpalen geplaatst kunnen worden;
- b. maakt de aangevraagde plaats deel uit van een zogenaamde 'parkeerconcentratie'?
- c. het woon- en/of werkadres van de potentiële gebruiker die reeds in het bezit is van een elektrische auto of aantoonbaar binnen drie maanden een elektrische auto krijgt geleverd;

- d. de behoefte aan een oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur van andere gebruikers binnen een loopafstand van 250 meter van de aangevraagde locatie;
- e. zijn er al bestaande oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur aanwezig op of aan de weg binnen de genoemde loopafstand van 250 meter, is gebruik daarvan of clustering daarmee mogelijk?;
- f. is de desbetreffende ondergrond in eigendom van de gemeente?;
- g. is de locatie van de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur voldoende vindbaar en zichtbaar?;
- h. is het aannemelijk dat de locatie door meerdere gebruikers gedeeld kan worden (dit om te voorkomen dat er 'privéparkeerplaatsen' gecreëerd worden)?;
- i. kan de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur worden voorzien van twee of meer aansluitpunten en kunnen – eventueel op termijn – twee of meer parkeerplaatsen worden bediend?;
- j. laat de parkeerdruk dit toe?;
- k. betreft het een bestaand parkeervak/bestaande parkeervakken?;
- l. blijft de doorgang voor ander verkeer (zoals auto, fiets, voetganger en rolstoel) gewaarborgd?;
- m. zijn er geen belemmeringen ten aanzien van ander straatmeubilair of (openbaar) groen?;
- n. past de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur in het straatbeeld? De oplaadpaal is niet hoger dan 1,8 m en heeft RAL-kleur 9007. De oplaadpaal mag niet gebruikt worden voor reclame-doeleinden, tenzij is voldaan aan het reclamebeleid;
- o. is er sprake van geplande reconstructies of andere infrastructurele ontwikkelingen?

Artikel 3:6 Volgorde besluitvorming

De vergunning 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 parkeerplaats(en) onherroepelijk is geworden.

Artikel 3:7 Plaatsing en beheer oplaadpaal/-infrastructuur

De aanvrager van de vergunning 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 kosten ter bescherming van de oplaadpaal/-infrastructuur (zoals hekjes en biggenruggen) zijn ook voor rekening van de beheerder.

Artikel 3:8 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 voor rekening van de gemeente.

Artikel 3:9 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 gemeenten in het geval van vragen, storingen en calamiteiten. De telefoonnummers van de storingsdienst en de helpdesk zijn vermeld op de oplaadpaal/-infrastructuur.

Artikel 3:10 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 elektrisch voertuig. De beheerder zorgt voor zoveel mogelijk actuele informatie richting gebruikers over de aanwezigheid en beschikbaarheid van het oplaadpunt, via algemeen beschikbare kanalen zoals deze gebruikelijk zijn in de markt voor openbare laaddiensten.

Artikel 3:11 Interoperabiliteit

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

Artikel 3:12 Groene stroom

Om te bewerkstelligen dat elektrische vervoertuigen 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 3:13 Veiligheid

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

Artikel 3:14 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 Middelburg 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.

Artikel 3:15 Betaald parkeren/vergunninghouders/parkeerschijfzone

In gebieden waar betaald parkeren of vergunninghoudersparkeren is ingevoerd of waar een maximale parkeerduur (parkeerschijfzone) of enige andere restrictie geldt, geldt deze restrictie onverminderd ook voor de E-oplaadvakken.

Artikel 3:16 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 oplaadpunt. Voorts kan het college bevorderen dat de aanvrager een verhoogd tarief in rekening brengt voor het parkeren zonder laden.

Daarnaast wordt ook gehandhaafd op het fiscaal regime, parkeervergunning, parkeerschijfzone en andere restricties die voor alle parkeerplaatsen gelden.

Artikel 3:17 Intrekken/wijzigen van vergunning en verkeersbesluit

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

Het college kan de vergunning en/of 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 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 vergunning ook wijzigen of intrekken, indien er een wegreconstructie plaatsvindt als gevolg waarvan de aangewezen parkeerplaatsen zullen verdwijnen. In dat geval zal de gemeente samen met de beheerder bezien of er een alternatieve locatie voor een oplaadpaal 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 afgifte van de vergunning. Kosten zijn voor rekening van de beheerder, wanneer de wegreconstructie later dan 5 jaar na afgifte van de vergunning plaatsvindt.

Artikel 3:18 Informatie over gebruik oplaadinfrastructuur

De beheerder van een oplaadpaal en/of oplaadinfrastructuur geeft op verzoek van het college inzicht in het feitelijke gebruik hiervan.

Artikel 3:19 Verlengd private oplaadpunten

Het plaatsen van private palen in het openbaar gebied met voeding vanuit de eigen woning (de zogenoemde verlengd private palen) is niet toegestaan. Dit geldt ook wanneer gebruik door anderen (gastgebruik) mogelijk wordt gemaakt.

Artikel 3:20 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 van deze beleidsregels af te wijken.

Artikel 3:21 Termijn

Dit besluit treedt in werking op de dag na die van de bekendmaking.

Toelichting bij de beleidsregels

Artikel 3:1 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. Eventueel kunnen deze laatste voertuigen worden uitgesloten van deze beleidsregels, maar dan moet aan de definitie in artikel 1 onder a de woorden 'uitgezonderd fietsen en snor-/bromfietsen' worden toegevoegd.

Artikel 3:2 Aanvraag vergunning en verkeersbesluit

Het is de bedoeling dat de aanbieder van de oplaadinfrastructuur de formele aanvraag voor de APV-vergunning en het verkeersbesluit indient. Wanneer een bewoner of bedrijf bij de gemeente aanklopt voor het plaatsen van een oplaadpaal of andere oplaadinfrastructuur op of aan de openbare weg, zal de gemeente hen doorverwijzen naar de aanbieders van oplaadinfrastructuur. De aanbieder van de oplaadinfrastructuur dient de aanvraag om een APV-vergunning en verkeersbesluit in bij de gemeente. 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.

Een gereserveerde laadplaats is alleen nog nodig als er binnen een loopafstand van 250 meter van de nieuwe locatie nog geen gereserveerde laadplaats is. Bij een uitbreiding op een bestaande locatie en bij een nieuwe laadpaal binnen een loopafstand van 250 meter van een gereserveerde laadplaats, worden daarom geen parkeervakken meer gereserveerd voor het opladen van elektrische voertuigen. Op de parkeervakken bij de nieuwe laadpaal mag daarom gewoon geparkeerd worden. Wel rekenen we op de medewerking van de buurtbewoners om deze niet-gereserveerde laadplaatsen zoveel mogelijk vrij te laten voor het opladen van elektrische voertuigen.

Als we wel parkeervakken bij een laadpaal reserveren, dan reserveren we alleen nog twee parkeervakken als de parkeerdruk op het drukste moment lager is dan 85%.

Als de parkeerdruk regelmatig hoger is dan 85% maar lager dan 100%, dan reserveren we slechts één parkeervak om te voorkomen dat de laadpaal tot een onevenredige verhoging van de parkeerdruk leidt. Landelijk wordt 85% gezien als een hoge parkeerdruk.

Als de parkeerdruk op het drukste moment regelmatig hoger is dan 100%, dan reserveren we geen parkeervakken. Bij een regelmatig hoge parkeerdruk van 100% of hoger zijn er geen parkeervakken meer beschikbaar en wordt er zelfs geparkeerd op plaatsen die daar niet voor zijn bedoeld. Dit kan ook leiden tot gevaarlijke situaties. In dergelijke gevallen willen wij geen maatregelen nemen die de parkeerdruk nog verder verhogen. Desondanks kan hier wel behoefte zijn om te laden. Daarom kiezen wij ervoor om hier wel een laadpaal te plaatsen maar geen vakken te reserveren. Op de parkeervakken bij de laadpaal mag daarom gewoon geparkeerd worden.

Voor het berekenen van de parkeerdruk gaan we uit van de meest recente parkeerdrukmetingen van de gemeente. Als er geen recente gegevens beschikbaar zijn zullen wij op een aantal maatgevende momenten parkeerdrukmetingen uitvoeren. Deze parkeerdrukmetingen worden binnen een loopafstand van 100 meter van de beoogde laadlocatie uitgevoerd (volgens de CROW-richtlijn voor acceptabele loopafstand vanaf geparkeerde auto naar woning). Daarbij wordt er ook naar de directe omgeving op

grotere afstand gekeken wanneer dit een natuurlijke afbakening van het gebied vormt. In verband met de stedelijkheidsgraad van de gemeente (het aantal adressen zoals huizen en bedrijven) is het namelijk niet realistisch dat iedereen een parkeerplaats binnen 100 meter kan vinden. Voor de binnenstad betekent dit dat we een loopafstand tot maximaal 250 meter acceptabel vinden.

Op openbare parkeerterreinen worden er per laadpaal altijd twee parkeervakken gereserveerd omdat deze vooral door bezoekers worden gebruikt en omdat wij bezoekers juist willen verleiden om te parkeren op de openbare parkeerterreinen en zo min mogelijk in de woonstraten. Hiermee ondervangen we dat bezoekers moeten gaan zoeken naar een laadpaal.

Artikel 3:3 Aanvraag locatie oplaadpaal/-infrastructuur

Spreekt voor zich.

Artikel 3:4 Behoeftebepaling oplaadpaal/-infrastructuur

De aanvrager van de vergunning en 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.

Artikel 3:5 Definitieve locatie oplaadpaal/-infrastructuur

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 langs wijkontsluitingswegen of parkeerconcentratiepunten. Hiermee wordt voorkomen dat er grote verkeersstromen ontstaan binnen woonwijken wanneer elektrisch vervoer zijn vlucht neemt.

Bij het toetsen van de parkeerdruk wordt getoetst of de reservering van een parkeerplaats leidt tot een onevenredige beperking van de parkeermogelijkheden voor bewoners. Het aantal gereserveerde parkeervakken per laadpaal is afhankelijk van de parkeerdruk. Zie artikel 3:2.

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

Artikel 3:6 Volgorde besluitvorming

Het proces van de besluitvorming over de APV-vergunning en het verkeersbesluit, kan gelijktijdig in gang worden gezet. Tegen beide besluiten staan echter de bezwaar- en beroepsmogelijkheden uit de Algemene wet bestuursrecht (Awb) open. Belanghebbenden kunnen bezwaar maken tegen het verkeersbesluit, bijvoorbeeld omdat de parkeerdruk ter plaatse erg hoog is en er geen algemene parkeerplaatsen kunnen worden gemist.

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 APV-vergunning eerst van kracht en kan de oplaadinfrastructuur dus eerst worden geplaatst, nadat het verkeersbesluit onherroepelijk is geworden. Dit wordt expliciet in de APV-vergunning als voorschrift opgenomen.

Artikel 3:7 Plaatsing en beheer oplaadpaal/-infrastructuur

De aanvrager van de APV-vergunning voor het plaatsen van de oplaadpaal/-infrastructuur is tevens de beheerder hiervan. De APV-vergunning heeft een persoonlijk karakter (zie artikel 1:5 model-APV).

Wanneer de aanvrager het beheer over de oplaadpaal/-infrastructuur wil overdragen aan een andere partij, dan zal de aanvrager óf vooraf bij de aanvraag moeten vermelden voor wie de vergunning wordt aangevraagd óf achteraf toestemming moeten krijgen van de gemeente om de vergunning over te dragen. 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.

Artikel 3:8 Inrichting en beheer parkeerplaatsen

In de Wegenverkeerswet 1994 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.

Artikel 3.9 tot en met 3.13

Spreken voor zich.

Artikel 3:14 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 3:15 Betaald parkeren/vergunninghouders/parkeerschijfzone

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

Artikel 3:16 Handhaving

Onrechtmatig gebruik van een parkeerplaats voor het opladen van elektrische voertuigen 'sec' kan worden bestraft met een proces-verbaal (Mulder-feit).

Wanneer de bestuurder van het betreffende voertuig tevens niet betaald heeft in een betaaldparkeer-gebied, dan kan óók een fiscale naheffingsaanslag worden opgelegd.

Wanneer er sprake is van parkeren zonder parkeervergunning in een vergunninghoudersgebied, dan kan een proces-verbaal (Mulder-feit) worden opgemaakt. Zie de toelichting bij de Model-parkeerverordening.

Artikel 3:17 Intrekken/wijzigen van vergunning en verkeersbesluit

Wanneer de aanvrager/beheerder zich niet aan de voorschriften van de APV-vergunning houdt, kan het college uiteindelijk de vergunning intrekken. Zo'n intrekkingprocedure moet zorgvuldig worden doorlopen. Zie hiervoor de Algemene wet bestuursrecht (Awb), afdeling 3:2 (zorgvuldigheid en belangenafweging) en artikel 4:8 en volgende (vooraf zienswijze inbrengen/horen).

In zo'n geval zal de beheerder zijn oplaadinfrastructuur moeten verwijderen. Is deze weigerachtig dan kan de gemeente dit afdwingen via een dwangsom en/of bestuursdwang.

Vervolgens kan de gemeente bezien of er een andere aanbieder van oplaadinfrastructuur geïnteresseerd is in het plaatsen hiervan, zodat de aangewezen parkeerplaatsen in stand kunnen blijven. Is dit niet het geval, dan zal de gemeente het betreffende verkeersbesluit kunnen intrekken en de parkeerplaatsen weer voor algemeen gebruik kunnen vrij geven.

Bij wegreconstructies wordt de systematiek uit de Telecomwetgeving gevolgd. Als een wegreconstructie binnen 5 jaar na afgifte van de APV-vergunning plaatsvindt, betaalt de gemeente de kosten van verplaatsing van oplaadinfrastructuur. Vindt de reconstructie na meer dan 5 jaar plaats dan zijn de kosten voor rekening van de 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 3:18 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.

Artikel 3:19 Verlengd private oplaadpunten

Deze worden niet toegestaan omdat dit in beginsel leidt tot een privéparkeerplaats voor de aanvrager. In principe worden de oplaadpunten op parkeerconcentraties geplaatst en zijn deze volledig openbaar. Een verlengd private aansluiten voldoet niet aan deze criteria.

Artikel 3:20 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.

Artikel 3:21 Termijn

Bepaling spreekt voor zich.

Verwijzing CROW-richtlijnen

Eind oktober 2013 is de CROW-richtlijn 'Oplaadpunten voor elektrische auto's in de openbare ruimte' (publicatie 336) verschenen. In deze uitgave zijn voor gemeenten, die de rol van concessieverlener of aanbesteder van oplaadpalen/-infrastructuur kiezen, voorbeelden opgenomen voor aanbestedingen en overeenkomsten tussen aanbieders hiervan en gemeenten.

*Aldus vastgesteld door burgemeester en wethouders
in hun vergadering van 22 april 2025.*

*de secretaris,
Aart van den Brink*

*de burgemeester,
Yvonne van Mastrigt*