

Uitvoeringsregels laadpunten Gemeente Roosendaal

Burgemeester en wethouders van de gemeente Roosendaal

BESLUITEN

Vast te stellen **Uitvoeringsregels laadpunten gemeente Roosendaal**

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Om onze klimaatdoelen te behalen, moet vervoer verduurzamen. Elektrisch vervoer speelt hierin een belangrijke rol. Volgens het Klimaatakkoord moeten vanaf 2035 alle nieuw verkochte auto's emissievrij zijn, waarvan een groot deel batterij-elektrisch zal zijn. Prognoses uit het Klimaatakkoord en de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) voorspellen dat er in 2030 landelijk 1,7 miljoen laadpunten nodig zijn, waarvan circa 6.650 in Roosendaal, tegenover de huidige 3.500.

De opgave omvat meer dan personenvervoer. Ook elektrische bussen, doelgroepenvervoer, bestelwagens en trucks vragen om uitbreiding van het laadnetwerk. Dit vereist een slim, toegankelijk en betaalbaar netwerk dat de openbare ruimte en het elektriciteitsnet ontziet. Onze aanpak is vastgelegd in het *Laadpalenbeleid Gemeente Roosendaal 2025-2030*.

We stimuleren opladen op privaat terrein om de druk op de openbare ruimte te beperken. Voor inwoners zonder eigen laadplek realiseren we een openbaar netwerk met een gespreide plaatsing, vooral in bestaande woonwijken. In nieuwbouwwijken wordt per project naar een passende oplossing gekeken. Individuele voorzieningen, zoals kabelgoten, staan we onder voorwaarden toe. Snellaadstations laten we over aan de markt.

Roosendaal sluit aan bij de provinciale concessie van Noord-Brabant en Limburg om schaalvoordelen te benutten. Onze plaatsingsstrategie combineert datagedreven, strategische en vraaggestuurde aanpakken, ondersteund door EVtools. Dit platform heeft een plankaart opgesteld met circa 600 voorgestelde locaties, die door de gemeente zijn beoordeeld. Dit betekent niet dat op elke plek daadwerkelijk een laadpaal komt. Een laadpaal wordt alleen geplaatst als uit data blijkt dat er behoefte is. In dat geval wordt de locatie gekozen van de plankaart. Inwoners kunnen reageren op de voorgestelde locaties. Daarbij gaat het gesprek over waar de laadpaal het beste kan komen, niet over of die nodig is.

1.2 Doel en scope document

Het plaatsingsbeleid geeft invulling aan de keuzes die in het 'Laadpalenbeleid Gemeente Roosendaal 2025 - 2030' zijn gemaakt. Het plaatsingsbeleid richt zich op de uitrol van laadinfrastructuur voor de gebruikersgroepen en helpt de gemeente bij de uitvoering.

Voor personenvervoer is op dit moment op veel plaatsen al een grote behoefte aan laadpunten en verwachten we op basis van de voorspellingen van Elaad.nl een sterke toename. Voor andere gebruikersgroepen volgen we de ontwikkelingen en waar nodig passen we onze visie en plaatsingsbeleid hierop aan.

De wereld van elektrisch vervoer ontwikkelt zich razendsnel, zowel op technologisch vlak als in gebruikspatronen. Daarom worden deze uitvoeringsregels laadpunten iedere 2 jaar geëvalueerd en waar nodig geactualiseerd om zo snel mogelijk in te kunnen spelen op nieuwe inzichten en ontwikkelingen. Ook de evaluatie van de door EVtools gemaakte plankaart behoort hiertoe.

Voor VPA's monitoren we jaarlijks of er andere opties zijn die aan onze voorwaarden voldoen. Hierbij valt te denken aan bijvoorbeeld een kabelarm of een platte kabel.

2 Uitwerking beleidskeuzes

2.1 Private, semipublieke, publieke laadpunten

We hanteren het uitgangspunt dat EV-rijders zoveel mogelijk laden op privaat terrein. Alleen voor EV-rijders die daar geen mogelijkheid voor hebben, organiseert de gemeente laadvoorzieningen in de publieke ruimte.

Om het gebruik van laadpalen op privaat en semipubliek terrein maximaal te benutten en daarmee de druk op de openbare ruimte zoveel mogelijk te ontzien, staat de gemeente toe dat (semi-) private laadpunten geëxploiteerd worden. Deze laadpunten zijn openbaar toegankelijk, maar zijn tegelijkertijd ook afgesloten van de openbare ruimte door middel van bijvoorbeeld een hekwerk of slagboom. Denk hierbij aan laadpalen op parkeerterreinen op gronden van bijvoorbeeld hotels, bouwmarkten, groothandels of toeristische trekpleisters. We zien de ontwikkeling van semipublieke laadpalen als een marktontwikkeling.

2.2 Locaties

De gemeente wijst de locaties aan waar publieke laadinfrastructuur wordt geplaatst. De locaties worden op de volgende manier bepaald:

- **Op basis van plankaart**
We stellen samen met de concessiehouder een plankaart op met alle locaties waar laadinfrastructuur bij geplaatst kan worden. Deze plankaart gebruiken we om, als een verzoek is goedgekeurd, te bepalen op welke locatie deze wordt geplaatst.
- **Per individueel verzoek**
Als een verzoek tot bijplaatsen van laadinfrastructuur is goedgekeurd, bepalen we per individueel verzoek wat hiervoor de beste locatie is. Hierbij houden we onder andere rekening met de verderop in de uitvoeringsregels besproken plaatsingscriteria en de plankaart.
- **Strategische locaties**
Waar de plankaart en de individuele verzoeken te kort schieten, behouden we ons de mogelijkheid om op strategische plaatsen laadpalen bij te plaatsen. Denk hierbij bijvoorbeeld aan parkeerterreinen nabij sportinstellingen.
- **Plaatsing beperken**
Er zijn niet zozeer gebieden waar we de plaatsing van publieke laadinfrastructuur beperken. De plaatsingscriteria zijn dusdanig uitgebreid dat plaatsbeperking in een gebied niet nodig is.

2.3 Soorten laadinfrastructuur

We maken onderscheid tussen reguliere laadpunten en snellaadpunten.

Reguliere laadpunten

De gemeente heeft een verantwoordelijkheid in de uitrol van reguliere publieke laadpunten. Deze laadpunten met een vermogen tot 22 kW plaatsen we als losse palen. De voorkeur gaat uit naar het plaatsen van individuele palen in bestaand gebied. Het kan voorkomen dat op locaties die zich lenen voor clustering van palen een laadplein gerealiseerd wordt. Dit is maatwerk per casus.

Snellaadpunten

Snellaadpunten laten we over aan de markt. We zien het aanbieden van snellaadpunten als een commerciële activiteit. Daarnaast wordt de realisatie van snellaadpunten op dit moment beperkt door de capaciteit van stroomnetwerk. Dit netwerk zit vol en grootverbruikers komen op een wachtlijst. Wanneer een marktpartij ons benaderd denken we mee, maar we nemen hier geen actieve rol in.

2.4 Plaatsingsstrategie

Welke locaties geschikt zijn voor laadpalen, leggen we vast in een plankaart. Dit geeft zowel onze organisatie als de netbeheerder houvast en versnelt het proces rond plaatsing. De prognoses per buurt van ElaadNL gebruiken we als uitgangspunt. Bij voorkeur maken we gebruik van het aanbod binnen de provinciale concessie om een plankaart op te stellen. We delen de plankaart met de netbeheerder. Om publieke laadinfrastructuur bij te plaatsen kiezen we voor de volgende procedures:

Plaatsing op basis van voorspellende data

We gebruiken verschillende databronnen om de behoefte aan laadpunten te voorspellen. Op basis daarvan gaan we laadpunten voor-de-vraag-uit plaatsen. Dit verkort de doorlooptijd, zodat bewoners en forenzen niet onnodig lang op laadmogelijkheden hoeven te wachten. Ook maakt dit de uitrol beter planbaar, wat weer prettig is voor de netbeheerder. We combineren dit met strategische en vraaggestuurde plaatsing.

Strategisch

Naast de plaatsing op basis van data willen we ook laadpunten kunnen realiseren op plekken waar bewoners of forenzen geen aanvraag kunnen doen, zoals bij een vereniging van eigenaren, een toeristische trekpleister, logistiek knooppunt of standplaats voor doelgroepenvervoer. Daarmee faciliteren we bewoners en bezoekers van onze gemeente. We houden er rekening mee dat voor deze strategische plaatsing een financiële bijdrage van Roosendaal nodig is. Deze financiële bijdrage wordt verder gespecificeerd in de geldende provinciale concessie.

Vraaggestuurd

Het kan zijn dat bovenstaande opties niet altijd aansluiten bij de behoefte van onze bewoners. Dan is er altijd nog de mogelijkheid als bewoner om een publiek laadpunt aan te vragen. Als blijkt dat er inderdaad vraag is naar een extra laadpunt zoeken we een geschikte locatie. We werken samen met marktpartijen die bereid zijn om op basis van aanvragen te investeren in laadinfrastructuur. Daarbij accepteren we dat de doorlooptijden langer zijn dan bij datagedreven plaatsing. We verwachten dat in sommige delen van de gemeente nog geen aanvragen voor laadpunten binnenkomen en monitoren of dit problemen oplevert voor bezoekers.

2.5 Realisatiecriteria

Aan de hand van onderstaande lijst worden locaties vastgesteld. Het kan voorkomen dat aan sommige punten niet kan worden voldaan door een tekort aan beschikbare plaatsen. Deze plekken worden afgestemd tussen de mobiliteitsspecialisten van de afdeling beheer en de afdeling beleid.

Bij de realisatie van laadinfrastructuur gelden de volgende criteria:

1. De locatie ligt in de publieke ruimte.
2. De locatie is 24 uur per dag, 7 dagen per week toegankelijk.
3. Een laadpaal beschikt over twee laadpunten, waarbij twee parkeervakken worden gereserveerd voor het laden van elektrische auto's.
4. De oplaadpunten worden zo geplaatst dat zij via bestaande en/of geplande parkeervakken gebruikt kunnen worden.
5. Laadpaal en bebording worden niet hinderlijk dichtbij straatmeubilair, afvalcontainers en elektriciteitsvoorzieningen geplaatst. Hiervoor geldt dat er ten alle tijden een afstand van 1 meter tussen de laadpaal en een dergelijk object is.
6. Bomen en Boomwortels: De laadpaal dient minimaal even ver van de boom te staan als de kruin van de boom breed is met een minimum van 1,5 meter.
7. De locatie ligt binnen 25 m tot LS-net.
8. Bij plaatsing op een trottoir dient minimaal 1,20 m (4 tegels) vrije doorgangsruiimte achter de laadpaal aanwezig te zijn.
9. Bij haaksparkeren is de afstand tussen laadpaal en trottoirband minimaal 30 cm.
10. Bij langsparkeren is afstand tussen laadpaal en trottoirband minimaal 0 cm.
11. Bij haaks en langs parkeren wordt de laadpaal tussen 2 parkeervakken in geplaatst en bij harp parkeren tussen 4 parkeervakken in.
12. Geen plaatsing op asfalt ondergrond.
13. Asfalt/beton kan niet opengebroken worden voor het aansluiten van de laadpaal aan het laagspanningsnet. Met andere woorden, indien sprake van een geasfalteerde weg dient de laadpaal aan de kant van de straat waar een LS-kabel ligt geplaatst te worden.
14. Groenvoorziening zo veel mogelijk vermijden/ laten staan.
15. Geen plaatsing in bij (historisch) beschermde aanzichten en monumentale panden.
16. Geen plaatsing in evenementengebieden.
17. In bestaande woonwijken laadpalen niet clusteren, maar spreiden.
18. Bij nieuwe woonwijken is het wel mogelijk om te clusteren, afhankelijk van de opzet van de woonwijk.
19. De laadlocatie dient een gemakkelijk toegankelijke locatie te zijn voor publiek, zoals op parkeerterreinen bij supermarkten of winkelcentra, openbare gebouwen en bezoekerstrekkers (zoals restaurants, parken, bioscopen, onderwijsinstellingen en (sport)parken e.d.).
20. Laadpalen bij voorkeur plaatsen op parkeerterreinen (mits niet in conflict met punt 15 t/m 19).
21. Voorkeur voor haakse parkeervakken. Als dat niet mogelijk is, of in conflict met punt 17, zijn langsparkeervakken een optie.
22. De laadpaal staat niet direct voor een raam of deur, maar ook niet direct voor het pad van een voortuin of brandgang.
23. Bij plaatsing in onverharde grond (bijvoorbeeld groenvak, gras of zand) dient rondom de laadpaal grondversteving te worden aangebracht. Deze grond versterking bestaat uit minimaal 1 rij betontegels formaat 30x30 cm (of vergelijkbaar) opgesloten in bijpassende opsluitbanden.
24. In gereguleerd parkeergebied (vergunninggebied of betaald gebied) in eerste instantie maar één plek reserveren in plaats van twee. Parkeerregulering is ingevoerd om grip te krijgen op de (hoge) parkeerdruk en plaatsgarantie te bieden voor alle bewoners/gebruikers. Op basis van gebruik van de laadpaal voegen we later pas de tweede pijl toe.
25. Parkeerdruk is geen valide argument om een laadpaal niet te realiseren. Een auto die geparkeerd staat op een reguliere parkeerplaats of geparkeerd staat bij een laadpaal om op te laden nemen eenzelfde hoeveelheid plek in.

Laadpleinen

In de voorbereidingen bij de aanleg van een laadplein houden we er rekening mee dat we in de toekomst meer laadpalen nodig hebben. We stellen in overleg met de netbeheerder en de laadpaalaanbieder vast welke maatregelen worden genomen om het laadplein te kunnen faciliteren.

Snellaadpunten

Snelladen laten we over aan de markt. Daarbij beseffen we ons dat snellaadpunten meer ruimte in beslag nemen dan reguliere laadpalen. Het is aan de marktpartijen om dit op een juiste manier in te passen. Wij schuiven aan om mee te denken en mee te helpen met de realisatie van snellaadpunten.

Verlengde Private Aansluitingen (VPA)

Verlengde private aansluitingen (VPA's) worden onder voorwaarden toegestaan, dit is bij het opstellen van het nieuwe laadpalenbeleid heroverwogen. VPA's worden gezien als een mogelijkheid om elektrisch rijden te stimuleren, aangezien men gebruik kan maken van hun eigen elektriciteit. Dit kan het bezitten van een elektrische auto in sommige gevallen voordeliger maken voor inwoners. Met name wanneer inwoners beschikken over zonnepanelen, maar geen eigen oprit tot hun beschikking hebben. De voorwaarden voor VPA's staan in hoofdstuk 5 beschreven.

3. Participatie

Roosendaal vindt het belangrijk dat inwoners goed geïnformeerd zijn over ontwikkelingen in hun omgeving. Inwoners raadplegen en informeren we bij de uitrol en realisatie van publieke laadpunten in en nabij woonwijken.

We halen reacties op bij inwoners ten aanzien van de door concessiehouder voorgestelde en door gemeente gevalideerde laadlocatie(s). Dit doen we door een webplatform met een plankaart online beschikbaar te stellen. Inwoners kunnen hier reageren op de voorgestelde laadpalen van de plankaart, die uit de data-analyse naar voren zijn gekomen. Het gaat dan niet om de vraag óf er een laadpaal komt, maar wáár deze in de buurt komt.

Nadat we de locatie voor het laadpunt gezamenlijk hebben bepaald, nemen we een verkeersbesluit dat wordt gepubliceerd in de Staatscourant. Om inwoners goed te informeren over de voorgenomen plaatsing van de laadpaal kondigen we het verkeersbesluit ook aan op de gemeentelijke website en op de gemeente-pagina van de huis-aan-huisbladen. Inwoners kunnen nogmaals participeren door formeel bezwaar te maken op het verkeersbesluit.

4. Verkeersbesluit

Het verkeersbesluit geeft het parkeervak de doelbestemming 'opladen van elektrische voertuigen'. In dit vak mag alleen worden geparkeerd door elektrische auto's die laden. Dat wil zeggen dat de stekker in de laadpaal moet zitten.

We nemen een verzamelbesluit voor meerdere locaties en duiden de parkeervakken aan als bestemd voor het opladen van elektrische voertuigen. In het verkeersbesluit staat dat de laadpalen worden aangeduid met bord E08c uit het RVV 1990 met onderbord OB504.

Het standaard verkeersbesluit is opgenomen in Bijlage I.

5. Verlengde private aansluiting

Verlengde private aansluitingen (VPA's) worden onder voorwaarden toegestaan. Met een VPA is het mogelijk om met een particuliere laadvoorziening te laden zonder te beschikken over een eigen oprit. VPA's bestaan in verschillende vormen. In Roosendaal wordt gestort met de kabelgoot. Deze gaan we monitoren en tegelijkertijd bestuderen we jaarlijks of er andere opties zijn die aan onze voorwaarden voldoen. Hierbij valt te denken aan bijvoorbeeld een kabelarm of een platte kabel. Om aanspraak te maken op een VPA dient de aanvrager aan de onderstaande voorwaarden te voldoen.

5.1 Voorwaarden voor het aanvragen van een VPA

1. De gebruiker heeft geen eigen terrein beschikbaar, zoals een garage of oprit waar de elektrische auto opgeladen kan worden. De gebruiker parkeert dus in de openbare ruimte;
2. De gebruiker heeft een aantoonbaar bewijs van een elektrische auto (M1) die volledig elektrisch of plug-in hybride is, met een minimaal rijbereik van 45 kilometer;
3. Het trottoir waardoor de VPA gelegd wordt, grenst rechtstreeks aan de openbaar toegankelijke parkeerplaats of rijbaan, waar het toegestaan is om te parkeren. Het is niet toegestaan dat de VPA door een plantsoen en/of over de rijbaan wordt gelegd;
4. De beoogde laadplaats/ parkeerplaats ligt direct voor de (voor)tuin van de aanvrager en wordt alleen van de aanvrager gescheiden door een trottoir;
5. Per adres wordt niet meer dan één toestemming verleend voor de aanleg van een VPA;
6. Het trottoir waarover de VPA gelegd wordt is maximaal 10 trottoirtegels breed (exclusief banden).

5.2 Voorwaarden voor de gebruiker

De gebruiker dient een VPA altijd aan te vragen bij de gemeente. Als de aanvraag wordt goedgekeurd gaat de gebruiker een contract aan met de gemeente. De gebruiker stemt hiermee in en houdt zich aan de volgende regels, afhankelijk van het type VPA:

5.2.1 Voorwaarden kabelgoot

1. De kosten voor de aanleg van de kabelgoot zijn voor rekening van de aanvrager. De kosten bestaan uit aanschafkosten, tegels en uitvoering.
2. Het oplaadpunt staat of hangt op eigen terrein.
3. De gebruiker is verantwoordelijk voor veilig gebruik van de voorziening.
4. De bestaande stoep moet zijn voorzien van betontegels (30x30cm);
5. Het trottoir waarin de kabelgoot gelegd wordt is maximaal 10 trottoirtegels breed (exclusief banden), waardoor maximaal 10 EV-kabelgoottegels en 10 trottoirtegels van 15x30 cm aangeschaft moeten worden;
6. De oplaadkabel dient in zijn geheel in de kabelgoot te liggen.
7. Over lengte van de kabel moet op eigen terrein of onder het eigen voertuig opgeborgen worden.
8. Een kabelgoot geeft geen exclusief recht op een parkeerplaats. De parkeerplaats blijft dus openbaar en voor iedereen bruikbaar. Hierdoor blijft het parkeren in de straat 'flexibel' en blijft de parkeer-capaciteit gelijk.
9. Bij gebruik van de kabelgoot dient men een goedgekeurde stroomkabel, die speciaal ontwikkeld is voor het laden van elektrisch of hybride voertuigen, te gebruiken. De kabel dient in een goede staat te zijn.
10. Het is niet toegestaan de stroomkabel over de verharding naar de overzijde van de rijbaan te leggen.
11. De gebruiker is verantwoordelijk voor het zuiver houden van de kabelgoot.
12. De oplaadkabel dient na gebruik verwijderd te worden en op eigen terrein of in eigen voertuig opgeborgen te worden.
13. Als niet aan de gebruiksvoorwaarden wordt voldaan is de gemeente gerechtigd op kosten van de aanvrager de kabelgoot te verwijderen.
14. De gemeente zorgt voor het vakkundig aanleggen en het in stand houden van een veilige verharding en kabelgoot.
15. De kabelgoot blijft eigendom van de gemeente. Bij wijzigingen in vervoersmiddel of bijvoorbeeld verhuizing kan de gemeente kiezen om de kabelgoot op te nemen of in de openbare ruimte te laten liggen. Deze kosten zijn voor de gemeente.

5.3 Kosten VPA

De kosten voor een VPA verschillen per type. Daarnaast kan elke aanbieder van hetzelfde type VPA uiteraard een anderen prijs hanteren. Daarnaast zit er verschil in uitvoeringswijze. De kabelgoot verlangt een uitvoering die is georganiseerd door de gemeente, terwijl kabelarm of platte kabel geen uitvoeringskosten met zich meebrengen. De opties zonder uitvoering in de openbare ruimte hebben daarentegen doorgaans wel een hogere kostenpost bij het aanschaffen.

In het beleid en deze uitvoeringsregels laadpunten wordt in eerste instantie uitgegaan van enkel de kabelgoot. Jaarlijks worden de opties voor VPA's opnieuw bekeken zodat meerdere VPA's hun intrede kunnen doen in Roosendaal.

5.3.1 Kosten kabelgoot

Omdat het aanvragen van een laadpaal ook gratis is, wordt alleen gekeken naar de uitvoeringskosten van een kabelgoot. Dit zijn immers meerkosten ten opzichte van het aanvragen van een openbare laadpaal. De overige kosten voor o.a. het beoordelen van locatievoorstellen vallen onder de reguliere behandelkosten van het proces van de openbare laadpalen (nu ook gratis in het laadpalenproces). De kosten voor de aanvrager zijn € 500,00 excl. 21% BTW (€ 605,- inclusief BTW) voor een kabelgoot die maximaal 1,80 meter moet overbruggen. Voor langere goten is de prijs hoger. Het uiteindelijke bedrag kan variëren op basis van de offerte.

Jaarlijks wordt dit bedrag geïndexeerd, met 2025 als basisjaar.

5.3 Overeenkomst VPA

Voor elk type VPA wordt mogelijk een aparte overeenkomst opgesteld. Dit omdat in de praktijk andere randvoorwaarden gelden voor het gebruik per type VPA, wat derhalve andere juridische voorwaarden met zich meebrengt. Voor nu ligt de focus op de kabelgoot. De andere opties worden bij het herijken van de opties qua VPA's t.z.t. meegenomen. In de bijlage is de overeenkomst te vinden met een toelichtende bewonersbrief.

*Aldus besloten door burgemeester en wethouders van Roosendaal op 30 september 2025,
de secretaris de burgemeester*

Bijlage I – Standaard verkeersbesluit

VERKEERSBESLUIT RESERVEREN VAN MAXIMAAL 2 PARKEERPLAATSEN ALS PARKEERGELEGENHEID BESTEMD VOOR ELEKTRISCHE VOERTUIGEN IN ROSENDAAL

Burgemeester en wethouders van Roosendaal

Gezien het advies van de teamchef van Politie Roosendaal;

gelet op:

- het vigerende Algemeen mandaat-, volmacht- en machtigingsbesluit Roosendaal, het nemen van verkeersbesluiten op grond van artikel 15 van de Wegenverkeerswet 1994 (verder WVV) is gemandateerd aan de Mdw ontwerp & voorbereiding III en Mdw beleidsuitvoering II van team Beheer;
- artikel 18, lid 1 onder d, WVV, ingevolge verkeersbesluiten worden genomen door burgemeester en wethouders voor zover zij betreffen het verkeer op wegen, welke niet in beheer zijn bij het Rijk, de Provincie, of een waterschap;
- artikel 12, lid a BABW, ingevolge het verwijderen, plaatsen of verplaatsen van borden E08c, uit bijlage 1 van het RVV 1990, geschiedt krachtens een verkeersbesluit;
- artikel 8, BABW, ingevolge het plaatsen van onderborden waardoor de werking van het hoofdbord wordt beperkt of uitgebreid;
- artikel 24 van het BABW ingevolge verkeersbesluiten worden genomen na overleg met een gemachtigde van de korpschef van de politie;
- artikel 21 Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (verder BABW) is bepaald dat de motivering van het verkeersbesluit in ieder geval vermeldt welke doelstelling of doelstellingen met het verkeersbesluit worden beoogd. Daarbij wordt aangegeven welke van de in artikel 2, eerste en tweede lid, WVV genoemde belangen ten grondslag liggen aan het verkeersbesluit;
- artikel 2 Wegenverkeerswet 1994 luidt als volgt:
 1. De krachtens deze wet vastgestelde regels kunnen strekken tot:
 - a. het verzekeren van de veiligheid op de weg;
 - b. het beschermen van weggebruikers en passagiers;
 - c. het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan;
 - d. het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer.
 2. de krachtens deze wet vastgestelde regels kunnen voorts strekken tot:
 - a. het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu, bedoeld in de Wet Milieubeheer;
 - b. het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte aantasting van het karakter of van de functie van objecten of gebieden.

overwegende dat;

- de gemeente Roosendaal via de provincie een concessieovereenkomst heeft afgesloten met Vattenfall voor het verlenen van openbare laaddiensten;
- de provincie Noord-Brabant namens de gemeente Roosendaal een contract heeft afgesloten met Vattenfall voor de plaatsing en exploitatie van slimme laadinfrastructuur;
- de provincie Noord-Brabant met dit contract invulling geeft aan de doelstellingen van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL);
- het nationale Klimaatakkoord streeft naar een vermindering van de uitstoot van broeikasgassen met 49% ten opzichte van 1990;
- de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) stelt dat de ontwikkeling van laadinfrastructuur de groei van het aantal elektrische auto's niet mag belemmeren;
- de gemeente Roosendaal dient deel te nemen aan landelijke plannen voor de uitrol van laadinfrastructuur op basis van verduurzamingsdoelstellingen;
- elektrisch vervoer verbetert de luchtkwaliteit en is stiller en zuiniger dan conventionele voertuigen;
- elektrische voertuigen stoten minder emissies uit dan voertuigen met verbrandingsmotoren, wat de leefkwaliteit ten goede komt;
- de verkeersmaatregelen kunnen bijdragen aan het verminderen van overlast en milieuschade, zoals omschreven in de Wet Milieubeheer;
- de gemeente acht het belangrijk om laadpalen in het openbaar gebied beschikbaar te maken voor elektrisch opladen;
- een gereserveerde parkeerplaats voor elektrisch opladen moet via een verkeersbesluit worden geregeld;
- bij elke laadpaal worden twee parkeerplaatsen gereserveerd, omdat de laadpaal twee elektrische auto's tegelijkertijd kan opladen;

- elektrische voertuigen moeten na het opladen verplaatst worden, waardoor zij elders moeten parkeren of de wijk moeten verlaten;
- gereserveerde parkeerplaatsen voor elektrische auto's zorgen niet voor een toename van de parkeerdruk;
- parkeerplaatsen met oplaadvoorzieningen zijn exclusief voor voertuigen met de brandstofcode "E" in het kentekenregister;
- het aantal elektrische voertuigen neemt toe, waardoor meer laadpunten nodig zijn;
- de gemeente kijkt naar prognosekaarten om locaties te selecteren en beoordelen voor laadpalen;
- de gemeente heeft rekening gehouden met de parkeerdruk bij de selectie van locaties voor laadpalen;
- de voorgestelde locatie is beoordeeld op geschiktheid volgens de criteria van het 'Laadpalenbeleid 2025-2030 gemeente Roosendaal' en de 'Uitvoeringsregels laadpunten gemeente Roosendaal';
- de gemeente weegt het belang van gereserveerde parkeerplaatsen voor elektrische auto's af tegen het ruimteverlies voor brandstofauto's;
- er is voldoende parkeergelegenheid in de directe omgeving, waardoor de extra loopafstand acceptabel is;
- de gemeente houdt rekening met de belangen van bewoners en bezoekers bij het toewijzen van parkeerplaatsen voor elektrisch opladen;
- dat bewoners de mogelijkheid hebben gehad om te reageren op de plankaart waar alle voorgestelde laadpalen in staan weergegeven die zijn geselecteerd voor realisatie;
- het nemen of intrekken van verkeersmaatregelen is een maatschappelijke ontwikkeling waarmee betrokkenen rekening moeten houden;
- de parkeerplaatsen in dit besluit vallen binnen de bebouwde kom en zijn eigendom van de gemeente Roosendaal;
- er wordt verwacht dat het aantal elektrische voertuigen in de toekomst fors toeneemt, wat de vraag naar laadpunten vergroot;
- de gemeente werkt aan een dekkend netwerk van laadpunten voor elektrische en hybride voertuigen;
- geschikte locaties voor laadpalen worden zorgvuldig gekozen, zodat brandstofauto's elders kunnen parkeren;
- de behoefte aan parkeerplaatsen voor elektrische voertuigen wordt afgewogen tegen de beschikbaarheid van parkeerplaatsen voor bezoekers;

BESLUITEN :

Over te gaan tot het aanduiden van het maximaal 2 parkeerplaatsen aan de ondergenoemde straten als parkeergelegenheid alleen bestemd voor elektrische voertuigen met gebruik van de laadpaal, door het bord E08c (RVV 1990) met onderbord OB504.

De exacte locaties van de parkeervakken staan in de bijlage 'locaties elektrische laadpalen'. Het betreft de volgende locaties:

- STRAAT HUISNR
- STRAAT HUISNR
- STRAAT HUISNR
- STRAAT HUISNR
- STRAAT HUISNR
- STRAAT HUISNR

Roosendaal MAAND JAAR

Burgemeester en wethouders voornoemd,
Namens deze,
NAAM
FUNCTIENAAM

Mededelingen

Bezwaar- op beroepsclausule

Belanghebbenden kunnen binnen zes weken na de dag van verzending van deze beschikking een bezwaarschrift indienen bij het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Roosendaal. Het bezwaarschrift dient ondertekend te zijn en tenminste te bevatten:

1. naam en adres van de indiener;

2. de dagtekening;
3. omschrijving van het besluit waartegen bezwaar wordt gemaakt;
4. de gronden van het bezwaar.

Het maken van bezwaar schorst de werking van dit besluit niet. Tevens kan op grond van het bepaalde in artikel 8:81 van de Algemene wet bestuursrecht aan de voorzieningenrechter van de Rechtbank te Breda, sector bestuursrecht (postbus 90110, 4800 RA Breda), worden verzocht een voorlopige voorziening (waaronder schorsing) te treffen, indien onverwijlde spoed dat, gelet op de betrokken belangen, vereist.

Voor meer informatie over dit besluit kunt u contact opnemen met de gemeente via telefoonnummer 140165. Ook kunt u een mail sturen naar info@roosendaal.nl.

Bijlage II – Overeenkomst kabelgoot

De overeenkomst bestaat uit twee delen:

1. Een toelichtende brief;
2. De overeenkomst.

TOELICHTENDE BRIEF

Beste bewoner,

U heeft bij de gemeente Roosendaal een verlengde private aansluiting (VPA) aangevraagd. Met een VPA kunt u uw elektrische auto opladen via een laadvoorziening op eigen terrein, terwijl u in de openbare ruimte parkeert.

In Roosendaal gebruiken we hiervoor een kabelgoot in het trottoir. Dat is veilig en netjes weggewerkt. Om een VPA te mogen gebruiken, moet u voldoen aan een aantal voorwaarden. Deze voorwaarden vindt u terug in de bijgevoegde overeenkomst.

Wat moet u doen?

Lees de overeenkomst goed door. Als u akkoord bent, ondertekent u deze en stuurt u hem terug naar de gemeente.

Heeft u vragen? Neem dan gerust contact op met ons via [telefoonnummer] of [e-mailadres].

Met vriendelijke groet,

Namens het college van burgemeester en wethouders,

[Naam contactpersoon]

[Functie]

Gemeente Roosendaal

OVEREENKOMST

De gemeente Roosendaal,

te dezen vertegenwoordigd door **[NAAM EN FUNCTIE GEVOLMACHTIGDE]**, daartoe op grond van het bepaalde in artikel 171 Gemeentewet gemachtigd door M. Buijs, in zijn hoedanigheid van burgemeester, een en ander conform het vigerende algemeen mandaat-, volmacht- en machtigingsbesluit, hierna te noemen: de Gemeente

en

[NAAM AANVRAGER], wonende aan **[ADRES]**, hierna te noemen: de Contractant

tezamen genoemd: Partijen

overwegende dat:

- Contractant de Gemeente heeft gevraagd om voor het opladen van zijn elektrisch of hybride voertuig een kabelgoot aan te leggen in de openbare ruimte en na de realisatie daarvan aansluitend een gebruiksrecht te verlenen;
- dat deze openbare ruimte eigendom is van de Gemeente;
- de Gemeente bereid is om onder voorwaarden aan het verzoek van Contractant te voldoen en hiervoor een overeenkomst te sluiten;
- Contractant vooraf kennis heeft genomen van de voorwaarden die de Gemeente stelt aan de aanleg en gebruik van kabelgoten (evenals het terzake gevoerde beleid) en hiermee instemt;

komen het volgende overeen:

Artikel 1 - Voorwerp van deze overeenkomst

1. Op verzoek van Contractant legt de Gemeente nabij zijn woning aan de **[ADRES]** te Roosendaal (hierna: het woonadres) een kabelgoot aan in de openbare ruimte, zoals aangegeven in de bij deze overeenkomst behorende situatieschets.
2. Na de realisatie van deze kabelgoot verleent de Gemeente aan de Contractant aansluitend een persoonlijk recht om, gedurende de looptijd van deze overeenkomst, gebruik te maken van deze kabelgoot ten behoeve van het laden van elektrische/hybride voertuigen overeenkomstig de voorwaarden en verplichtingen die elders in deze overeenkomst staan.

Artikel 2 - Aanleg, onderhoud en verwijdering

1. Voor de aanleg van de kabelgoot is Contractant aan de Gemeente een eenmalige vergoeding verschuldigd van EUR [...], (= exclusief de eventueel verschuldigde omzetbelasting). Bij een beëindiging of ontbinding van deze overeenkomst heeft de Contractant geen recht op een restitutie van dit bedrag (ook niet gedeeltelijk).
2. De kabelgoot wordt door of namens de Gemeente aangelegd uiterlijk binnen drie maanden nadat de vergoeding als bedoeld in het eerste lid van dit artikel volledig door de Contractant aan de Gemeente is voldaan.
3. De Gemeente bepaalt uiteindelijk hoe en waar de kabelgoot wordt aangelegd. Ook als deze feitelijk afwijkt van de situatietekening die bij deze overeenkomst hoort. De keuze voor de gebruikte materialen en inrichting van het openbaar gebied blijft voorbehouden aan de Gemeente.
4. De kabelgoot (evenals de grond waarin deze zich bevindt) is en blijft eigendom van de Gemeente. De Gemeente is verantwoordelijk voor het onderhoud en verwijdering van de kabelgoot.
5. Bij het einde van de gebruiksovereenkomst tussen de Gemeente en de Contractant is de Gemeente gerechtigd om de kabelgoot te verwijderen. De Contractant is hiervoor geen kosten verschuldigd.

Artikel 3 – Gebruik kabelgoot

1. De verbintenis als bedoeld in het tweede lid van artikel 1 van deze overeenkomst gaat in op **[DATUM]** of zoveel eerder als de kabelgoot door of namens de Gemeente is gerealiseerd.
2. De overeenkomst wordt aangegaan voor de duur dat Contractant op het woonadres in de bevolkingsadministratie staat ingeschreven bij de Gemeente. Zodra Contractant dus niet meer op het woonadres bij de Gemeente staat ingeschreven, eindigt de gebruiksovereenkomst van rechtswege (automatisch).
3. Voor het gebruik van de kabelgoot is de Contractant geen gebruiksvergoeding verschuldigd.
4. Contractant is verplicht om de kabelgoot te gebruiken zoals een goed huisvader betaamt.
5. Onverminderd hetgeen elders in deze overeenkomst is gesteld, mag de kabelgoot alleen worden gebruikt als:

- a. voor het laden van het betreffende voertuig een onbeschadigde en geschikte kabel wordt gebruikt die specifiek bestemd is voor het veilig opladen van dat voertuig; en
 - b. de laadkabel na de betreffende oplaadbeurt direct weer wordt verwijderd uit de kabelgoot en opgeborgen.
6. Zodra de Contractant constateert of vermoedt dat de kabelgoot beschadigd is of andere omstandigheden (b)lijken te zijn die een goed of veilig gebruik van de kabelgoot mogelijk in de weg staan of kunnen staan dan meldt de Contractant dit zo spoedig mogelijk, schriftelijk of per e-mail (info@roosendaal.nl) aan de Gemeente.
 7. Het is niet toegestaan om wijzigingen aan de kabelgoot aan te brengen en de kabelgoot voor een ander doel te gebruiken dan waarvoor hij is bestemd.
 8. Het is ook niet toegestaan om laadkabels over/op/boven de openbare weg te hebben en/of te houden. Evenmin mogen er laadvoorzieningen, hoe ook genaamd en in welke zin dan ook of onderdelen daarvan, op grond van de Gemeente worden geplaatst.
 9. Het is de Contractant toegestaan om zijn gezinsleden die op het woonadres staan ingeschreven gebruik te laten maken van de kabelgoot mits dit onder zijn toezicht en (eind)verantwoordelijkheid gebeurt.
 10. Zodra de Contractant niet langer zijn hoofdverblijf heeft op het woonadres, is hij verplicht dit binnen 30 dagen nadat deze omstandigheid zich voordoet, schriftelijk of per e-mail te melden aan de Gemeente. Daarbij moet de Contractant de Gemeente laten weten op welke manier hij schriftelijk en/of per e-mail bereikbaar is. Zolang de Contractant niet (volledig) aan deze bepaling(en) voldoet, blijft artikel 5 van deze overeenkomst onverkort op hem van toepassing.

Artikel 4 - Geen recht/garantie op gebruik openbare parkeerplaats

1. De kabelgoot geeft geen enkel recht op het gebruik van de openbare parkeerplaats waar de kabelgoot naar toe leidt. Contractant moet er dus rekening mee houden dat deze parkeerplaats ook regelmatig niet beschikbaar is. Bijvoorbeeld als een buurtgenoot zijn voertuig daar parkeert of als er andere ontwikkelingen in de openbare ruimte zijn waardoor de parkeerplaats tijdelijk niet in gebruik is (bijvoorbeeld bij onderhoudswerkzaamheden in de openbare ruimte, evenementen, markten, tijdelijke bouwplaatsen etc. etc.).
2. Het is niet toegestaan om markeringen, borden of andere uitingen aan te brengen die suggereren dat de in lid 1 bedoelde parkeerplaats gereserveerd is of anderszins uitsluitend bestemd is voor elektrische voertuigen (al dan niet van Contractant zelf). De Gemeente is gerechtigd om, zonder voorafgaande waarschuwing, de hiervoor bedoelde uitingen op kosten van de Contractant te verwijderen.
3. De Gemeente is te allen tijden gerechtigd om de openbare parkeerplaats waar de kabelgoot naar toe leidt op te heffen en/of te wijzigen zonder dat zij gehouden is aan de Contractant een alternatief en/of schadevergoeding (hoe ook genaamd) aan te bieden.

Artikel 5 – Aansprakelijkheid

1. Contractant is hoofdelijk aansprakelijk voor alle schade die direct of indirect voortvloeit uit het gebruik van de kabelgoot en/of hiermee redelijkerwijs samenhangt.
2. Contractant vrijwaart de Gemeente tegen eventuele aanspraken van derden die door het gebruik van de kabelgoot (en/of het leggen van een kabel naar de openbare parkeerplaats) schade hebben geleden. Deze schade moet uiteraard toe te rekenen zijn aan een nalaten of handelen van de Contractant (of diens gezinsleden die met zijn instemming gebruik hebben gemaakt van de kabelgoot).
3. Indien een derde zich bij de Gemeente met schade meldt, dan zal de Gemeente de Contractant hiervan in kennis stellen. Indien en voor zover een dergelijke aanspraak leidt tot kosten, schade of aansprakelijkheid, komen deze volledig voor rekening van de Contractant.

Artikel 6 - Overdraagbaarheid

Zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de Gemeente is deze overeenkomst niet overdraagbaar.

Artikel 7 - Opzegging

1. Deze overeenkomst kan door elke partij, zonder opgave van redenen, schriftelijk tussentijds worden opgezegd, tegen het einde van de maand met inachtneming van een opzegtermijn van drie maanden.
2. Voor de Gemeente geldt echter dat zij de gebruiksovereenkomst pas voor het eerst kan opzeggen na ommekomst van een periode van twee jaar (gerekend vanaf de datum van ondertekening van deze overeenkomst door de Gemeente). Wel behoudt de Gemeente de bevoegdheid om de overeenkomst tussentijds te ontbinden voor zover de wet en/of deze overeenkomst de Gemeente

daartoe de mogelijkheid biedt. Een dergelijke omstandigheid kan zich bijvoorbeeld voordoen als de Contractant in verzuim is omdat hij herhaaldelijk een of meer bepalingen uit deze overeenkomst niet nakomt.

Artikel 8 – Nietigheid of vernietigbaarheid van bepalingen

Indien enige bepaling van deze overeenkomst nietig of vernietigbaar blijkt te zijn, dan tast dit de geldigheid van de overige bepalingen niet aan. Partijen zullen in dat geval in overleg treden teneinde de nietige of vernietigde bepaling te vervangen door een rechtsgeldige bepaling die zoveel mogelijk aansluit bij de bedoeling van partijen zoals opgenomen in de oorspronkelijke bepaling.

Artikel 9 - Geschillen

1. Op deze overeenkomst is uitsluitend Nederlands recht van toepassing.
2. Geschillen zullen bij voorkeur in onderling overleg worden opgelost. Indien dit niet mogelijk is, worden geschillen voorgelegd aan de bevoegde rechter te Breda.

Aldus overeengekomen en in tweevoud ondertekend te Roosendaal,
De Gemeente, De Contractant,

.....
Handtekening Handtekening

Datum: Datum: