

Beleidsregels oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen gemeente Sliedrecht

Opbouw

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

1. Doel van de beleidsregels

Het doel van de beleidsregels is om:

- 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;
- particulariseren, bedrijven, netwerkbeheerders en aanbieders van oplaadinfrastructuur te informeren over de te volgen procedure;
- aanvragen voor het plaatsen van oplaadinfrastructuur en het aanwijzen van parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische voertuigen op eenzelfde en gelijkwaardige manier te kunnen beoordelen en af te handelen.

Deze beleidsregels zijn alleen van toepassing op publieke oplaadpalen en andere oplaadinfrastructuur in de openbare ruimte op of aan de openbare weg.

2. Juridisch kader

Omgevingsvergunning

Voor het plaatsen van oplaadpalen of andere oplaadinfrastructuur op of aan de weg is geen omgevingsvergunning nodig.

Vergunning APV artikel 2.10

Voor het plaatsen van voorwerpen op of aan de weg is op grond van art. 2:10 van de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) van Sliedrecht een vergunning nodig van het college van burgemeester en wethouders. Het plaatsen van oplaadpalen of andere oplaadinfrastructuur wordt niet geacht te vallen onder 'het gebruik van een weg overeenkomstig de publieke functie van een weg'. Voor het plaatsen van een oplaadpaal zal er in de weg worden gegraven. Dit zal ook moeten worden hersteld. Artikel 2:11 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 van art. 2:10 en 2:11 van de APV van Sliedrecht nodig. In de voorschriften die aan de vergunning worden gekoppeld kan de gemeente eisen stellen aan de aanvrager en / of beheerder van de oplaadpaal.

Artikel 2:10 Het plaatsen van voorwerpen op of aan de weg in strijd met de publieke functie ervan

1. Het is verboden de weg of een weggedeelte anders te gebruiken dan overeenkomstig de publieke functie daarvan, als:
 - a. 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. het beoogde gebruik hetzij op zichzelf, hetzij in verband met de omgeving niet voldoet aan redelijke eisen van welstand.

2. Het bevoegd bestuursorgaan kan in het belang van:
 - a. de openbare orde of de woon- en leefomgeving regels stellen ten aanzien van terrassen en uitstallingen;
 - b. een doelmatig en veilig gebruik van de weg regels stellen ten aanzien van spandoeken.
3. Het bevoegd bestuursorgaan kan ontheffing verlenen van het in het eerste lid gestelde verbod.
4. 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 bedoeld gebruik, voor zover dit een activiteit betreft als bedoeld in artikel 2.2, eerste lid, onder j. of k. van de wet algemene bepalingen omgevingsrecht.
5. Het verbod in het eerste lid geldt niet voor:
 - a. evenementen als bedoeld in artikel 2:24;
 - b. standplaatsen als bedoeld in artikel 5:18.
6. Het verbod in het eerste lid van dit artikel geldt niet voor zover in het daarin geregelde onderwerp wordt voorzien door de Wet beheer rijkswaterstaatwerken, artikel 5 van de Wegenverkeerswet, of het Provinciaal wegenreglement.

Artikel 2:11 (Omgevings)vergunning voor het aanleggen, beschadigen en veranderen van een weg

1. Het is verboden zonder vergunning van het bevoegd gezag 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 vergunningaanvraag wordt behandeld:
 - a. als omgevingsvergunning door het bevoegd gezag, indien het activiteiten betreft die zonder vergunning verboden zijn vanwege strijd met het 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, het Provinciaal wegenreglement, de Waterschapskeur, de Telecommunicatiewet of de daarop gebaseerde Telecommunicatieverordening gemeente Sliedrecht

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 alléén het opladen van elektrische voertuigen. Het college van burgemeester en wethouders kan hiertoe op grond van art. 18 Wegenverkeerswet 1994 (WVW 1994) jo. art. 12 Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) een verkeersbesluit nemen. In zo'n verkeersbesluit wijst het college de betreffende parkeerplaats(en) aan door middel van het plaatsen van de verkeersborden E8C.

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

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

- a. de volgende borden:
 1. 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;

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 is van toepassing op degene die de kabels gaat leggen. In de meeste gevallen zal dit Stedin zijn.

3. Beleidsregels

1. Begripsbepalingen:

In de beleidsregels wordt verstaan onder:

- a. elektrische voertuigen: 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. openbaar oplaadpunt: een oplaadobject op de openbare plaats met tenminste één aansluiting en de mogelijkheid voor twee of meer aansluitingen voor het gelijktijdig opladen van elektrische voertuigen niet zijnde een oplaadpunt snelladen;
- d. Privaat laadpunt: Een laadobject op eigen terrein, aan huis of bij een bedrijf.
- e. Verlengd Privaat Aansluitingspunt (VPA): Een privaat laadpunt met een voedingskabel vanuit privaat terrein naar een elektrisch voertuig in de openbare ruimte.
- f. aanvraag: aanvraag voor een artikel 2:10 en 2:11 APV vergunning;
- g. aanvrager: de aanbieder van oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur.
- h. beheerder: de aanvrager van de vergunning voor het plaatsen van oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur.
- i. gebruiker:
 1. een bedrijf en/of organisatie dat/die gevestigd is in de gemeente Sliedrecht 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 Sliedrecht;
 3. bezoekers die eigenaar en/of bezitter zijn van een elektrisch voertuig.
- j. college: het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Sliedrecht.

2. Aanvraag vergunning en verkeersbesluit

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.

De gemeente brengt leges in rekening bij de aanvrager voor de APV-vergunning. Het geldende tarief staat in de legesverordening van Sliedrecht.

3. Aanvraag locatie openbaar oplaadpunt

Een aanvraag voor een voorgestelde locatie voor het plaatsen van een openbaar oplaadpunt 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.

4. Behoeftebepaling openbaar oplaadpunt

De aanvrager toont aan dat er op de aangevraagde locatie daadwerkelijk behoefte bestaat bij gebruikers aan een openbaar oplaadpunt 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.

5. Definitieve locatie openbaar oplaadpunt

Het college bepaalt de definitieve locatie van de openbaar oplaadpunt en de aan te wijzen parkeerplaats(en). Het college toetst hierbij aan de volgende criteria:

- a. Indien vastgesteld door het college, een kaart met locaties waar oplaadpalen ook zonder de behoefte aan te tonen aangevraagd kunnen worden;
- b. het woon en/of werkadres van de potentiële gebruiker(s);
- c. de behoefte aan een openbaar oplaadpunt van andere gebruikers binnen een straal van hemelsbreed 200 meter van de aangevraagde locatie;
- d. zijn er al bestaande oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur aanwezig op of aan de weg binnen de genoemde straal van 200 meter, is gebruik daarvan of clustering daarmee mogelijk;
- e. is de desbetreffende grond in eigendom van de gemeente;
- f. is de locatie van de openbaar oplaadpunt voldoende vindbaar en zichtbaar;
- g. is het aannemelijk dat de locatie door meerdere gebruikers gedeeld kan worden (dit om te voorkomen dat er "privé-parkeerplaatsen" gecreëerd worden);
- h. kan de openbaar oplaadpunt worden voorzien van twee of meer aansluitpunten en kunnen – eventueel op termijn – twee of meer parkeerplaatsen worden bediend;
- i. laat de parkeerdruk dit toe;
- j. betreft het een bestaand parkeervak / bestaande parkeervakken;
- k. blijft de doorgang voor ander verkeer (auto, fiets, voetganger, rolstoel etc.) gewaarborgd;
- l. zijn er geen belemmeringen ten aanzien van ander straatmeubilair of (openbaar) groen;
- m. past de openbaar oplaadpunt in het straatbeeld. De oplaadpaal is niet hoger dan 1,8 meter en heeft RAL-kleur 9007. De oplaadpaal mag niet gebruikt worden voor reclamadoeleinden;
- n. is er sprake van geplande reconstructies of andere infrastructurele ontwikkelingen.

In beginsel wordt er bij een nieuw te realiseren openbaar oplaadpunt één parkeerplaats aangewezen voor het opladen van elektrische voertuigen. Indien het gebruik van de oplaadpaal en/of oplaadinfrastructuur dit toelaat, kan het college besluiten ook een tweede parkeerplaats aan te wijzen. Het college heeft hiervoor twee mogelijkheden:

1. door middel van een aanpassing van het bestaande verkeersbesluit. Tegen dit aanpassingsbesluit staat bezwaar en beroep open.
2. direct in het verkeersbesluit twee parkeerplaatsen aanwijzen en de feitelijke realisering hiervan uitstellen tot een nader door het college te bepalen datum. Ook tegen dit laatste besluit van het college staat bezwaar en beroep open.

De aanvrager toont aan de hand van het aantal uren dat de openbaar oplaadpunt 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.

6. Volgorde besluitvorming

De vergunning voor het plaatsen van een openbaar oplaadpunt wordt eerst van kracht en kan dus pas worden gebruikt, nadat het verkeersbesluit tot aanwijzing van de benodigde parkeerplaats(en) onherroepelijk is geworden.

7. Plaatsing en beheer openbaar oplaadpunt

De aanvrager van de vergunning voor het plaatsen van een openbaar oplaadpunt is tevens de beheerder hiervan. De beheerder is verantwoordelijk voor realisatie, beheer, onderhoud en exploitatie van de openbaar oplaadpunt en neemt alle kosten hiervoor voor zijn rekening. De kosten ter bescherming van de openbaar oplaadpunt (hekjes, biggenruggen ed.) zijn ook voor rekening van de beheerder.

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.

9. Bereikbaarheid

De beheerder van de openbaar oplaadpunt 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 openbaar oplaadpunt.

10. Openbaarheid openbaar oplaadpunt

De openbaar oplaadpunt is 24 uur per dag en 7 dagen per week openbaar toegankelijk, in die zin dat deze voor iedereen te gebruiken is voor het opladen van zijn / haar elektrische voertuig. De beheerder zorgt voor zoveel mogelijk actuele informatie richting gebruikers over de aanwezigheid en beschikbaarheid van het oplaadpunt, via algemeen beschikbare kanalen zoals deze gebruikelijk zijn in de markt voor openbare laaddiensten.

11. Interoperabiliteit

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

12. Groene stroom

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

13. Veiligheid

De openbare oplaadpunten voldoen aan alle daaraan gestelde (nationale en internationale) veiligheids-eisen.

14. Aansprakelijkheid

De beheerder is aansprakelijk voor alle schade die door het gebruik van de openbaar oplaadpunt of anderszins aan derden (waaronder mede wordt verstaan de gebruiker) wordt veroorzaakt. Gemeente Sliedrecht 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.

15. Parkeerschijfzone (blauwe zone)

In gebieden waar een maximale parkeerduur (blauwe zone) of enige andere restrictie geldt, geldt deze restrictie onverminderd ook voor de oplaadvakken.

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.

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

17. Intrekken / wijzigen van vergunning en verkeersbesluit

Indien de beheerder van de openbaar oplaadpunt 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 openbaar oplaadpunt 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 openbaar oplaadpunt 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.

18. Informatie over gebruik openbare oplaadinfrastructuur

De beheerder van een oplaadpaal en/of oplaadinfrastructuur geeft het college jaarlijks een overzicht van het feitelijke gebruik hiervan.

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 van deze beleidsregels af te wijken.

20. Verlengd privaat laden

Een vergunning voor een oplaadpunt verlengd privaat opladen kan worden verleend wanneer dit wordt aangevraagd door een eigenaar of gebruiker van een elektrisch voertuig, woonachtig in de gemeente Sliedrecht, die geen mogelijkheden hebben om deze op eigen terrein te (laten) parkeren en op te laden. Een vergunning verlengd privaat opladen voldoet aan de volgende eisen:

- a. er wordt gebruik gemaakt van een oplaadpunt op eigen terrein;
- b. de openbare parkeerplaats waarop het elektrisch voertuig staat geparkeerd tijdens het laden is direct voor, naast of achter de woning gelegen en direct grenzend aan het trottoir;
- c. de oplaadkabel ligt maximaal 4 meter over het trottoir gemeten vanaf het eigen terrein tot aan het elektrisch voertuig;
- d. de oplaadkabel ligt niet door het openbaar groen, sloten of watergangen, op de weg of op het fietspad;
- e. de oplaadkabel mag alleen op het trottoir liggen wanneer er daadwerkelijk wordt opgeladen;
- f. de oplaadkabel verkeert in goede staat (voldoet aan geldende NEN-normen);
- g. de kabel dient haaks op de trottoirband van het eigen terrein naar een parkeerplaats gelegd te worden;

- h. de oplaadkabel wordt op de openbare plaats vlak tegen de ondergrond gelegd. Een kabelgoot is niet toegestaan;
- i. de oplaadkabel wordt op de bestaande (half)verharding gelegd;
- j. de oplaadkabel is deugdelijk afgedekt zodat andere gebruikers van het trottoir geen hinder van de kabel ondervinden en hier niet over kunnen struikelen. Deze afdekking moet aan de volgende voorwaarden voldoen (en n.t.b. conform normen CROW):
 - overrijdbaar met rollator, rolstoel en kinderwagen;
 - zichtbaar in het donker (retroreflecterend uitgevoerd), er moet een duidelijk contrast zichtbaar zijn met het trottoir;
 - voorzien van antislip materiaal en/of profiel;
 - van een voldoende gewicht is zodat deze niet wegwaait. Indien de afdekking wegwaait moet deze samen met de oplaadkabel direct worden verwijderd van de openbare plaats;
- k. de oplaadkabel en afdekking worden na ieder gebruik verwijderd.

De gemeente brengt leges in rekening bij de aanvrager voor de APV-vergunning. Het geldende tarief staat in de legesverordening van Sliedrecht.

21. Termijn

De Beleidsregels oplaadinfrastructuur elektrisch voertuigen gemeente Sliedrecht treden, nadat het college daartoe heeft besloten, in werking per 1 juli 2025 en worden jaarlijks geëvalueerd en indien nodig bijgesteld.

4. Toelichting bij de beleidsregels

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 geen elektrische fietsen en snor-/bromfietsen.

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 in bij de gemeente om APV-vergunning en verkeersbesluit. Bovenstaande regeling dient 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.

3. Aanvraag locatie openbaar oplaadpunt

Spreekt voor zich.

4. Behoeftebepaling openbaar oplaadpunt

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).

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.

5. Locatie

De oplaadpalen/-infrastructuur worden bij voorkeur geplaatst op strategische zichtlocaties in de nabijheid van de woningen / bedrijven van potentiële gebruikers. De voorkeur gaat uit naar centrale, goed bereikbare en zichtbare plekken in de wijken. Hiermee wordt voorkomen dat er grote verkeersstromen ontstaan binnen woonwijken wanneer elektrisch vervoer zijn vlucht neemt.

Er is onder c. en d. gekozen voor een straal van hemelsbreed 200 meter. Dit is een maat die past bij de schaal van (de verschillende buurten in) de gemeente Sliedrecht.

Bij het toetsen van de oplaadpalen/-infrastructuur in het straatbeeld sluit Sliedrecht aan bij de normen die in Drechtstedenverband vaker voorkomen qua kleur en hoogte.

6. Volgorde besluitvorming APV-vergunning en verkeersbesluit

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 verkeers-

besluit, 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.

7. Beheer openbaar oplaadpunt

De aanvrager van de APV-vergunning voor het plaatsen van de openbaar oplaadpunt is tevens de beheerder hiervan. De APV-vergunning heeft een persoonlijk karakter (zie art. 1:5 van de APV). Wanneer de aanvrager het beheer over de openbaar oplaadpunt 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.

8. Beheer parkeerplaatsen

In de Wegenverkeerswet is geregeld dat de kosten voor het nemen van het verkeersbesluit en het plaatsen van verkeersborden en verkeerstekens op de openbare weg voor rekening komen van het bevoegd gezag dat het verkeersbesluit heeft genomen. Binnen de kaders van deze beleidsregels is dit altijd de gemeente, vanwege de voorwaarde dat een oplaadpaal op gemeenteground wordt geplaatst. De gemeente kan deze kosten niet doorrekenen aan de aanvrager van de oplaadinfrastructuur.

9. tot en met 13.

Spreken voor zich.

14. Aansprakelijkheid

Door natrekking wordt de gemeente juridisch eigenaar van de oplaadpalen en andere oplaadinfrastructuur, wanneer deze op of aan de weg in gemeenteground 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 juridisch eigenaar wordt van de oplaadinfrastructuur, zolang de aansprakelijkheid voor alle schade veroorzaakt door het gebruik van de oplaadinfrastructuur bij de beheerder wordt gelegd.

15. Parkeerschijfzone (blauwe zone)

Wanneer parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische voertuigen zijn gelegen in een blauwe zone of een plek waar een andere parkeerrestrictie geldt, dan moeten de bestuurders van deze voertuigen zich aan de betreffende regels houden.

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 betaald parkeergebied, dan kan óók een fiscale naheffingsaanslag worden opgelegd.

17. Intrekken / wijzigen van APV-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 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 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.

18. Informatie gebruik oplaadinfrastructuur

Voor de gemeente is het in het kader van het doelmatig gebruik van de vaak schaarse parkeerruimte gewenst dat zij inzicht krijgt in het feitelijk gebruik van de oplaadinfrastructuur. Daarnaast kan het ook vanuit het oogpunt van duurzaamheid interessant zijn om inzicht te hebben in het gebruik. Veelal zal een jaarlijks overzicht van het gebruik voldoende zijn.

19. 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.

20. Verlengd privaat opladen

De aanvrager van een vergunning voor een VPA zal moeten aantonen dat de VPA met een minimale impact op en risico's voor de omgeving gerealiseerd kan worden.

21. Termijn

Bepaling spreekt voor zich.

Vastgesteld in de vergadering van burgemeester

en wethouders op 1 juli 2025

De secretaris, De burgemeester,

N.H. Kuiper mca mcm mr.drs. J.M. de Vries