

# **Beleidsregels oplaadinfrastructuur elektrische auto's gemeente Cromstrijen op basis van artikel 2:10A APV**

## 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:  
particulieren, 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 auto's;
- particulieren, 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 auto's op een zelfde 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, voor zover (bestaande) parkeerplaatsen betreffend, waaronder ook openbare P&R-terreinen.

De gemeente Cromstrijen vindt het gezien de toenemende vraag naar oplaadvoorzieningen voor elektrische auto's nodig en wenselijk te voorzien in deze vraag door in overeenstemming met deze beleidsregels medewerking te verlenen aan verzoeken van derden (aanvrager/leverancier van oplaadpaal). De gemeente is dan vergunningverlener op basis van de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) en stelt tevens het/de verkeerbesluit(en) vast. Er is uit overwegingen van doelmatigheid in verband met de afhandeling van de verzoeken om plaatsing van oplaadinfrastructuur voor elektrische auto's voor gekozen alleen een aanvraag voor oplaadinfrastructuur in behandeling te nemen indien deze wordt ingediend door een leverancier, tevens beheerder van oplaadinfrastructuur.

Van belang is dat deze beleidsregels alleen betrekking hebben op elektrische auto's en niet op andere elektrische voertuigen. Wordt toch gesproken over elektrische voertuigen dan worden hiermee elektrische auto's bedoeld.

### Geen subsidie voor plaatsen oplaadpalen en andere oplaadinfrastructuur

Een gemeente kan het gebruik van elektrische voertuigen door burgers en bedrijven stimuleren door middel van het geven van gemeentelijks subsidies voor het realiseren van oplaadpalen en andere oplaadinfrastructuur. De gemeente Cromstrijen nam deze mogelijkheid niet op in de gemeentelijke subsidieverordening.

### **2. Juridisch kader**

In het kader van artikel 12 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) kan de gemeente verkeersbesluiten nemen op wegen, die niet onder het beheer van het Rijk, de Provincie of Waterschap vallen en gelegen zijn binnen de gemeentegrenzen. Volgens artikel 4:81 Algemene wet bestuursrecht (Awb) kan een bestuursorgaan beleidsregels vaststellen met betrekking tot een hem toekomende of onder zijn verantwoordelijkheid uitgeoefende, dan wel door hem gedelegeerde bevoegdheid. Op grond van artikel 2:10 A APV bezit ons college de bevoegdheid om beleidsregels vast te stellen betreffende oplaadinfrastructuur voor elektrische auto's.

Verder wordt hier verwezen naar de Wegenverkeerswet 1994, artikel 2, leden 1, 2 en 3, onder a. Dit zijn artikelen die de basis vormen van de verkeerswetgeving en zijn geïntegreerd in de APV. In artikel 18, lid 1, onder d is opgenomen dat voor zover verkeersbesluiten niet betreffen het verkeer op wegen onder het beheer van Rijk, provincie en waterschap verkeersbesluiten genomen worden door burgemeester en wethouders, of krachtens besluit van hen, door een door hen ingestelde bestuurscommissie.

Voor het plaatsen van oplaadinfrastructuur voor elektrische auto's moet een 'APV-vergunning' worden verleend en een verkeersbesluit worden genomen. Ook is ten behoeve van het functioneren van de oplaadpalen medewerking nodig van de desbetreffende kabelmaatschappij (Stedin) voor aansluiting op het elektriciteitsnet. Een speciale situatie bestaat in het geval een elektrisch voertuig wordt opgeladen vanuit bedrijf of woning en het opladen plaatsvindt in de openbare ruimte.

## **Vergunning APV**

### De bevoegdheden van burgemeester en wethouders

De in hoofdstuk 2 van de APV opgenomen regels betreffen de 'openbare orde'. In afdeling 5 van hoofdstuk 2 zijn regels opgenomen ten aanzien van de "bruikbaarheid en aanzien van de weg". Artikel 2:10 A betreffende "vergunning voor het plaatsen van voorwerpen op of aan de weg in strijd met de publieke functie van de weg" moet als integraal opgenomen worden beschouwd in deze "beleidsregels oplaadinfrastructuur elektrische auto's gemeente Cromstrijen". Volgens het eerste lid van artikel 2:10A kan het college nadere regels kan stellen. Deze 'nadere regels' betreffen in casu het stellen van regels ten aanzien van oplaadinfrastructuur voor elektrische auto's. In het tweede lid zijn de weigeringsgronden opgenomen en in het derde lid de voorwaarden waaronder vergunning verleend wordt.

Voor het plaatsen van voorwerpen op of aan de weg, in strijd met de publieke functie van de weg, in Cromstrijen is op grond van art. 2:10 A APV 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'. In de voorschriften die aan de vergunning worden gekoppeld kan de gemeente eisen stellen aan de aanvrager en / of beheerder van de oplaadpaal.

### Van de APV zijn met name artikel 2:10A en artikel 2:11 van toepassing.

#### 1. Artikel 2:10A, leden 1, 2 en 3

Het is verboden zonder voorafgaande vergunning van het college de weg of een weggedeelte anders te gebruiken dan overeenkomstig de publieke functie daarvan. Het college kan hieromtrent nadere regels stellen.

#### 2. Een vergunning 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 de in de nabijheid gelegen onroerende zaak.

#### 3. Het bevoegd gezag kan een omgevingsvergunning verlenen

Het bevoegd gezag kan dit doen 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.

#### Artikel 2:11, leden 1 t/m 5

Artikel 2:11 stelt regels aan 'de (omgevings)vergunning voor het aanleggen, beschadigen en veranderen van een weg' In artikel 2:11 lid 1 is opgenomen, dat 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. Inzake onderhavige beleidsregels betreft het in elk geval

werkzaamheden inzake de aanleg, instandhouding of opruiming van kabels en leidingen. Artikel 2:11 lid 3 geeft aan in welke gevallen vergunning wordt verleend. Artikel 2:11 (de leden 2, 4 en 5) geeft tevens aan in welke gevallen het verbod van artikel 2:11 lid 1 niet geldt.

### **Verkeersbesluit**

Indien de gemeente bereid is een APV-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 auto's. 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) door middel van het plaatsen van de verkeersborden E4 of E8 met onderbord 'alléén opladen elektrische voertuigen' (of 'alléén elektrische voertuigen'). Hiermee wordt/worden deze parkeerplaats(en) gereserveerd uitsluitend voor het opladen van elektrische auto's.

### **Overige vergunningen**

Voor het aansluiten van oplaadpalen en andere oplaadinfrastructuur, zoals een stroomkast, op het elektriciteitsnetwerk, in de openbare ruimte op of aan de weg is op grond van de APV (art. 2:11) een vergunning nodig. Niet alleen is een APV-vergunning nodig voor het aanleggen van een laadpaal en het plaatsen van een stroomkast maar ook moet voor de oplaadpaal en de daarbij behorende stroomkast een stroomaansluiting worden aangevraagd bij de energiemaatschappij.

De aanvrager van de oplaadinfrastructuur is verantwoordelijk voor de aanvraag van de benodigde vergunning(en) en plaatst de oplaadinfrastructuur, inclusief de stroomkast, nadat vergunning is verleend en toestemming is verkregen van de energiemaatschappij.

### **Opladen elektrische auto's vanuit woning of bedrijf in de openbare ruimte**

In de praktijk komt het voor dat mensen die een elektrische auto hebben deze vanuit hun woning of bedrijf opladen met een snoer dat over het trottoir (en andere delen van de openbare weg) wordt uitgerold. Dit kan tot gevaarlijke situaties aanleiding geven zeker als er geen direct toezicht wordt gehouden tijdens het opladen door degene die het snoer heeft uitgerold. Of hiertegen kan en moet worden opgetreden hangt af van de plaatselijke omstandigheden. In een stille, doodlopende woonstraat zal het gevaar minder zijn dan op een drukke, doorlopende voetgangersroute. Het gebruik van afdekmaten of -goten over de snoeren kan het gevaar eventueel beperken.

Overeenkomstig artikel 2:15 APV mag hierbij voor het wegverkeer geen hinder of gevaar ontstaan. Wordt na toetsing van een aanvraag geoordeeld, dat het aanleggen van de hier bedoelde oplaadinfrastructuur op een veilige manier kan gebeuren en in overeenstemming is met de algemeen geldende beleidsregels voor de oplaadinfrastructuur van de gemeente dan wordt op grond van artikel 2:10A APV vergunning verleend voor het plaatsen van een laadkabel op de openbare weg ten behoeve van een nader met adres aan te duiden woning. Aan deze vergunning zijn voorschriften verbonden. Een van deze voorschriften is dat de vergunning voor een jaar geldig is, waarna onderzocht wordt of de vergunningsduur kan worden verlengd.

Alléén in specifieke omstandigheden kan het de voorkeur hebben een dergelijke oplaadvoorziening te realiseren indien het niet voor de hand ligt een parkeerplaats speciaal in te richten voor alléén het opladen van elektrische auto's. Per situatie wordt dan beoordeeld of medewerking wordt verleend aan het installeren van oplaadinfrastructuur voor elektrische auto's vanuit woning of bedrijf in de openbare ruimte.

## **3. Beleidsregels**

### **1. Begripsbepalingen:**

In de beleidsregels wordt verstaan onder:

- a. elektrische auto's: 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. Fietsen en snor/bromfietsen vallen niet onder deze categorie van elektrische voertuigen.
- 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 auto's.

- 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 auto's.
- d. aanvrager: de aanbieder van oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur.
- e. beheerder: de aanvrager van de ontheffing / 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 Cromstrijen en eigenaar en/of bezitter is van één of meerdere elektrische voertuigen of één of meerdere werknemers in dienst heeft die beschikt/beschikken over een elektrisch voertuig.
  - 2. een particulier die eigenaar en/of bezitter is van een elektrisch voertuig en woonachtig en/of werkzaam is in de gemeente Cromstrijen.
- g. college: het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Cromstrijen.

## **2. Aanvraag vergunning en verkeersbesluit**

Een aanvraag voor een vergunning voor het plaatsen van één of meerdere oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur op of aan de openbare weg en het verzoek tot het nemen van een verkeersbesluit waarbij één of meerdere parkeerplaatsen worden aangewezen voor het opladen van elektrische voertuigen/auto's kan zowel door de aanbieder van oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur als ook door de gemeente worden ingediend. Indien daartoe aanleiding bestaat, bijvoorbeeld bij een grote vraag naar oplaadvoorzieningen kan de gemeente het initiatief nemen tot het plaatsen van een oplaadvoorziening. Voor een particulier, niet zijnde een aanbieder van oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur, is het niet mogelijk een aanvraag voor een vergunning in te dienen. Voor zo'n particulier is het wel mogelijk indien op eigen terrein de ruimte is zowel te parkeren als de nodige oplaadinfrastructuur te installeren zelf het opladen van zijn elektrische auto te realiseren. Daarvoor is geen vergunning vereist.

## **3. Aanvraag locatie oplaadpaal/-infrastructuur**

Een aanvraag voor een locatie voor het plaatsen van een oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur bevat een foto en 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 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 in principe geen medewerking aan het realiseren van de gevraagde oplaadinfrastructuur, indien potentiële gebruikers mogelijkheden hebben om hun elektrische voertuigen op eigen terrein te (laten) parkeren en op te laden. De aanvrager toont tevens aan dat hij zijn aanvraag doet ten behoeve van potentiële gebruikers die geen oplaadvoorziening kunnen realiseren op eigen terrein. Deze gebruikers kunnen dan door middel van een speciaal betaalpasje hun elektrische voertuig/auto opladen. Dit geeft volgens de gangbare praktijk ook andere gebruikers de mogelijkheid met behulp van een pasje hun elektrische auto op te laden.

## **5. Definitieve locatie oplaadpaal/-infrastructuur**

Het college bepaalt in overleg met de aanvrager de definitieve locatie van de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur en de aan te wijzen parkeerplaats(en). Het college toetst hierbij aan de onderstaande criteria. Deze toetsing kan een weigeringsgrond/gronden opleveren voor de gemeente medewerking aan het verlenen van de gevraagde vergunning.

- a. De behoefte aan een oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur moet blijken uit de behoefte van gebruikers binnen een straal van hemelsbreed 200 meter tot 300 meter gemeten van de aangevraagde locatie, daarbij rekening houdend met de omstandigheden ter plaatse;
- b. zijn er al bestaande oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur aanwezig op of aan de weg binnen de genoemde straal van 200 tot 300 meter;
- c. is de desbetreffende ondergrond in eigendom van de gemeente;
- d. is de locatie van de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur voldoende vindbaar en zichtbaar;
- e. is het aannemelijk dat de locatie door meerdere gebruikers gedeeld kan worden (dit om te voorkomen dat er "privé-parkeerplaatsen" gecreëerd worden);

- f. 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;
- g. laat de parkeerdruk dit toe (*als richtlijn geldt maximaal 95% in woonwijken en maximaal 85% op parkeerterreinen*);
- h. betreft het een bestaand parkeervak / bestaande parkeervakken;
- i. blijft de doorgang voor ander verkeer (auto, fiets, voetganger, rolstoel etc.) gewaarborgd;
- j. zijn er geen belemmeringen ten aanzien van ander straatmeubilair of (openbaar) groen;
- k. past de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur in het straatbeeld;
- l. is er sprake van geplande reconstructies of andere infrastructurele ontwikkelingen.
- m. Bepaalde straten, wijken of delen daarvan kunnen worden uitgesloten indien de parkeerdruk te hoog is (zie onder 'g').

In beginsel wordt er bij een nieuw te realiseren oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur 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

Indien sprake is van een tweede aansluiting toont de aanvrager 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 aan dat er behoefte bestaat aan een tweede parkeerplaats.

De toetsing van de aanvraag vindt plaats nadat de aanvrager een overeenkomst heeft gesloten met de gemeente waarbij aanvrager de aansprakelijkheid op zich neemt voor alle schade die ontstaat dan wel wordt toegebracht aan de oplaadinfrastructuur. Zie verder onder 14 (aansprakelijkheid).

## **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. In het verkeersbesluit moet zijn opgenomen dat de parkeerplaats uitsluitend mag worden gebruikt voor het opladen van elektrische auto's en dat dit door bebording wordt aangegeven.

## **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 (hekjes, biggenruggen ed.) zijn ook voor rekening van de beheerder.

## **8. Inrichting en beheer parkeerplaatsen**

De aanvrager worden kosten in rekening gebracht voor het verkeersbesluit en de APV-vergunning op grond van de legesverordening. De kosten voor het plaatsen van een verkeersbord, onderbord, tegel en/of markering op de aangewezen parkeerplaats(en) zijn voor rekening van de gemeente.

## **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.

## **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 elektrische voertuig. De beheerder zorgt voor zoveel mogelijk actuele informatie richting gebruikers over de aanwezigheid en beschikbaarheid van het oplaadpunt.

## **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 elektrische auto's ook aan de bron geen CO<sub>2</sub>-uitstoot veroorzaken, mag de beheerder van de oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur alleen gegarandeerd groene stroom (laten) leveren.

## **13. Veiligheid en technische randvoorwaarden**

De oplaadpaal en/of oplaadinfrastructuur voldoet aan alle daaraan gestelde (nationale en internationale) veiligheidseisen. In een bijlage zijn de technische randvoorwaarden van de plaatsing van oplaadpalen voor elektrische auto's opgenomen.

## **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 Cromstrijen is op geen enkele manier aansprakelijk voor eventuele schade die door de oplaadpaal en/of andere infrastructuur is veroorzaakt. De beheerder vrijwaart hiervoor de gemeente. Dit wordt als voorwaarde opgenomen in een tussen aanvrager/beheerder en de gemeente gesloten overeenkomst, voorafgaande aan het door burgemeester en wethouders verleende APV-vergunning. In de overeenkomst is opgenomen dat de beheerder zich verzekert voor eventuele schade voor minimaal een bedrag van € 1.000.000, - per gebeurtenis.

## **15. Betaald parkeren/vergunninghouders/blauwe zone**

In gebieden waar betaald parkeren of vergunninghoudersparkeren is ingevoerd dan wel wordt ingevoerd en waar een restrictie geldt dan wel zal gelden, is deze restrictie evenzeer van toepassing op bestuurders van elektrische voertuigen. Dit geldt ook voor de gebieden die onder een blauwe zone vallen.

## **16. Handhaving**

Het college ziet toe op het juiste gebruik van de aangewezen parkeerplaats(en) en treedt indien nodig handhavend op. 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 en andere restricties die voor alle bestuurders van motorvoertuigen gelden.

## **17. Intrekken / wijzigen van vergunning en verkeersbesluit**

1. Het college trekt de vergunning in indien de beheerder van de oplaadpaal en/of andere infrastructuur zich niet houdt aan de voorschriften, verbonden aan de vergunning op basis van 1:6 APV.
2. Wordt deze vergunning ingetrokken dan trekt het college ook het verkeersbesluit in, waarbij de parkeerplaats(en) voor het opladen van elektrische voertuigen is (zijn) aangewezen.
3. De vergunning wordt tevens ingetrokken indien er in de praktijk niet of nauwelijks gebruik wordt gemaakt van de oplaadpaal en/of oplaadinfrastructuur en één of meerdere parkeerplaatsen (nagenoeg) geheel onbenut blijven.
4. Het college kan de vergunning ook wijzigen of intrekken, indien er een wegconstructie plaatsvindt als gevolg waarvan de aangewezen parkeerplaatsen verdwijnen.

## **18. Informatie over gebruik oplaadinfrastructuur**

De beheerder van een oplaadpaal en/of oplaadinfrastructuur geeft het college jaarlijks inzicht in 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. Termijn en tijdstip inwerkingtreding**

De beleidsregels 'oplaadinfrastructuur elektrisch auto's gemeente Cromstrijen' gelden voor onbepaalde tijd en treden in werking de dag na publicatie.

## 4. Toelichting bij de beleidsregels

### 1. Begripsbepalingen

Elektrische auto's: het gaat hierbij alleen om auto's die op de openbare weg mogen rijden, geheel of gedeeltelijk op elektriciteit kunnen rijden en voorzien zijn van een stekker om op te laden. Het gaat om volledig elektrische auto's of plug-in hybride elektrische auto's. Alle andere elektrisch aangedreven voertuigen, zoals gehandicaptenvoertuigen, motoren, trikes en quads vallen niet onder deze begripsbepaling. Onder het begrip elektrische voertuigen vallen eveneens niet elektrische fietsen en snor-/bromfietsen. Deze laatste voertuigen zijn uitgesloten van deze Beleidsregels. Daartoe is aan de definitie in artikel 1 onder a een passage opgenomen met de strekking: 'uitgezonderd 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 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 wordt aangewezen (Bord E6 met als onderbord het kenteken van de betreffende auto). Bij zo'n individuele gehandicaptenparkeerplaats kan uiteraard ook een oplaadpaal worden geplaatst, indien 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 andere situatie bestaat in het geval iemand op eigen terrein of aan zijn woning oplaadinfrastructuur installeert en zijn elektrische auto vanuit zijn woning of bedrijf door middel van een kabel die over openbaar terrein loopt, wil opladen. Onder de in artikel 2 genoemde voorwaarden van de beleidsregels kan hier medewerking aan worden verleend.

### 4. Behoeftebepaling oplaadpaal/-infrastructuur

De aanvrager van de ontheffing en het verkeersbesluit moet aantonen dat er voldoende behoefte bestaat aan een oplaadpunt op de betreffende locatie. Hij kan dit doen door middel van een afschrift van één 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 weegt het college mee 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 plekken in de wijken, zoals langs wijkontsluitingswegen of doorgaande wegen. Hiermee wordt voorkomen dat er grote verkeersstromen ontstaan binnen woonwijken wanneer elektrisch vervoer zijn vlucht neemt.

Er is in artikel 5, onder a. en b. gekozen voor een straal van hemelsbreed 200 tot 300 meter. Deze straallengte met een brede bandbreedte biedt de mogelijkheid voor lokaal maatwerk waarbij onderscheid gemaakt kan worden tussen centrum/binnenstad (300 m) en woonwijken (200 m).

Bij het toetsen van de oplaadpalen/-infrastructuur in het straatbeeld betreft de gemeente de kleur, kwaliteit, hoogte en omvang hiervan en houdt rekening met geldende beschermde stads- en dorpsgezichten.

Het college heeft twee mogelijkheden om een tweede parkeerplaats aan te wijzen:

1. door middel van een aanpassing van het bestaande verkeersbesluit. Tegen dit aanpassingsbesluit staat bezwaar en beroep open.



2. door direct in het verkeersbesluit twee parkeerplaatsen aan te wijzen en de feitelijke realisering van de tweede parkeerplaats uit te stellen tot een nader door het college te bepalen datum. Ook tegen dit laatste besluit van het college staat bezwaar en beroep open, omdat dan pas het feitelijk rechtsgevolg in werking treedt (ook op de tweede parkeerplaats mag dan niet meer worden geparkeerd met een niet-elektrische auto). De rechter zal in dat geval - naar verwachting – marginaal toetsen.

Indien sprake is van een tweede aansluiting toont de aanvrager 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 aan dat er behoefte bestaat aan een tweede parkeerplaats.

#### **6. Volgorde besluitvorming APV-ontheffing en verkeersbesluit**

Het proces van de besluitvorming over de APV-ontheffing 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 legt de parkeerplaats(en) voor het laden van elektrische auto's pas aan, nadat het verkeersbesluit daartoe onherroepelijk is. Het is niet gewenst dat de oplaadinfrastructuur al vóór dit tijdstip wordt aangebracht. Daarom wordt de APV-ontheffing 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 oplaadpaal/-infrastructuur**

De aanvrager van de APV-vergunning voor het plaatsen van de oplaadpaal/-infrastructuur is tevens de beheerder hiervan. De APV-ontheffing/vergunning heeft een persoonlijk karakter (zie art. 1:5 - 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 ontheffing/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 artikel 152 van de Wegenverkeerswet 1994 is geregeld dat de kosten voor het plaatsen en verwijderen 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.

#### **9. tot en met 13.**

Spreekt voor zich.

#### **14. Aansprakelijkheid**

Door natrekking wordt de gemeente formeel juridisch eigenaar van de oplaadpalen en andere oplaadinfrastructuur, indien 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. De gemeente wordt door natrekking formeel eigenaar van de oplaadinfrastructuur. Dit gaat in op het moment van plaatsing van de oplaadinfrastructuur. Op zich is het niet onoverkomelijk dat met ingang van dat moment de aansprakelijkheid voor alle schade aan de oplaadinfrastructuur bij de aanvrager/beheerder wordt gelegd. Dit gebeurt door het sluiten van een overeenkomst tussen aanvrager/beheerder en de gemeente voordat de infrastructuur wordt geplaatst en voordat het college het verkeersbesluit neemt en de APV-vergunning verleent.

### **15. Betaald parkeren/vergunninghouders/blauwe zone**

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

### **16. Handhaving**

Onrechtmatig gebruik van een parkeerplaats voor het opladen van elektrische auto's 'sec' kan worden bestraft met een proces-verbaal (Mulder-feit). Eventueel kan het betreffende voertuig ook worden weggesleept, als de gemeente hiervoor een Wegsleeperverordening heeft vastgesteld.

Als de bestuurder van de betreffende auto tevens niet betaald heeft in een betaald parkeergebied, dan kan óók een fiscale naheffingsaanslag worden opgelegd.

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

### **17. Intrekken / wijzigen van APV-vergunning en verkeersbesluit**

In de onder 1 t/m 3 genoemde 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.

Als de aanvrager / beheerder zich niet aan de voorschriften van de APV-ontheffing houdt, trekt het college de vergunning in. 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 moet de beheerder zijn oplaadinfrastructuur verwijderen. Is deze weigerachtig dan dwingt de gemeente dit af via een dwangsom en/of bestuursdwang.

Vervolgens beziet de gemeente 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 trekt de gemeente het betreffende verkeersbesluit in en worden de parkeerplaatsen weer voor algemeen gebruik vrijgegeven.

In het onder 4 genoemde geval beziet de gemeente samen met de beheerder 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, indien de wegreconstructie plaatsvindt binnen 5 jaar na afgifte van de vergunning. Kosten zijn voor rekening van de beheerder, indien de wegreconstructie later dan 5 jaar na afgifte van de vergunning plaatsvindt. Deze kostenregeling wordt als voorwaarde opgenomen in de vergunning.

Bij wegreconstructies wordt de systematiek uit de Telecomwetgeving gevolgd. Als een wegreconstructie binnen 5 jaar na afgifte van de APV-ontheffing 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).

### **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. 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. Termijn en datum inwerkingtreding**

Gekozen is voor een termijn van onbepaalde tijd, omdat dan de geldingsduur van de beleidsregels niet gebonden is aan een bepaalde termijn. Indien dit noodzakelijk mocht zijn, worden de beleidsregels gewijzigd of ingetrokken. De beleidsregels 'oplaadinfrastructuur auto's gemeente Cromstrijen' treden in werking een dag na publicatie.

## **BIJLAGEN**

1. Voorbeeld verkeersbesluit
2. Voorbeeld APV-ontheffing/vergunning
3. Voorbeeld aanvraagformulier
4. Technische randvoorwaarden oplaadinfrastructuur