

# Beleidsregels oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen gemeente Strijen



*Overwegende dat het wenselijk is een afwegingskader te scheppen ter beoordeling van verzoeken om medewerking te verlenen aan het inrichten van oplaadpunten voor elektrische voertuigen op het grondgebied van de gemeente Strijen. Gelet op art. 4:81 e.v. van de Algemene Wet Bestuursrecht.*

## Opbouw

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

### **1. Doel van de beleidsregels**

De gemeente heeft duurzaamheid hoog in het vaandel staan. Duurzaamheid is één van de speerpunten in het collegeprogramma. Regionaal streven we naar 20% duurzame energieopwekking in 2020 in de gehele Hoeksche Waard. Met deze ambitie wordt gelijktijdige de hoeveelheid CO2 uitstoot gereduceerd. Het stimuleren van elektrisch rijden draagt ook bij aan het verder verduurzamen van gemeente en reduceert de CO2 uitstoot binnen de gemeente.

Voor de introductie van elektrisch vervoer zijn oplaadpunten noodzakelijk. De aanschaf van een elektrische auto wordt immers pas interessant indien gebruikers verzekerd zijn van een oplaadpunt in de directe omgeving.

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 voertuigen;
- 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 voertuigen 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, waaronder ook openbare parkeerterreinen.

Inwoners die beschikken over een eigen oprit of parkeergarage kunnen op eigen terrein een laadfaciliteit realiseren. Om het ook voor de bewoners die hier niet over beschikken mogelijk te maken om een laadmogelijkheid dichtbij de woning te realiseren wil de gemeente Strijen de mogelijkheid bieden om een oplaadpunt bij een openbare parkeerplaats te plaatsen.

## 2. Juridisch kader

### 2.1 Verkeersbesluit

Wanneer de gemeente een ontheffing verleent voor het plaatsen van een oplaadpaal of andere oplaadinfrastructuur op of aan de weg, dan wijst de gemeente de parkeerplaats(en) bij de oplaadvoorziening aan als parkeerplaats voor alléén het opladen van elektrische voertuigen. Het college van Burgemeester en Wethouders neemt dan hiertoe op grond van art. 18 Wegenverkeerswet 1994 (WVW 1994) jo. art. 12 Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) een verkeersbesluit. In het verkeersbesluit wijst het college de betreffende parkeerplaats(en) door middel van het plaatsen van het verkeersbord E8 met onderbord 'Opladen elektrische voertuigen'.

### 2.2 Overige vergunningen

Voor het aansluiten van oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur op het elektriciteitsnetwerk in de openbare ruimte op of aan de weg is op grond van de APV gemeente Strijen 2010 (art. 2:11) een vergunning nodig. Bij een ingraving <20m<sup>1</sup> kan volstaan worden met een melding. De beheerder van de oplaadinfrastructuur is verantwoordelijk voor de melding of de aanvraag van de benodigde vergunningen.

### 2.3 Opladen elektrische voertuigen anders dan door middel van openbare oplaadpalen

De gemeente Strijen ziet mogelijkheden om het opladen van elektrische voertuigen, anders dan door middel van oplaadpalen in de openbare buitenruimte toe te laten.

Het gaat daarbij om de volgende situaties:

- a. Oplaadgelegenheid op eigen terrein/op eigen bedrijf. Wie een oplaadgelegenheid op eigen terrein/bedrijf wil realiseren kan dat zonder vergunning van de gemeente doen. De gemeente is hier ook verder op geen enkele manier bij betrokken.
- b. Oplaadgelegenheid in (parkeer)garage/particulier appartementencomplex/binnenterrein. Wie de beschikking heeft over parkeergelegenheid in een particuliere parkeerkelder of op een particulier parkeerterrein kan daar zonder vergunning van de gemeente een oplaadgelegenheid realiseren. De gemeente is hier ook verder op geen enkele manier bij betrokken.
- c. Opladen over de stoep. De gemeente ziet mogelijkheden om in een aantal situaties en onder voorwaarden het zogenoemde "laden over de stoep" toe te laten. Deze situaties worden apart beoordeeld en eventuele toestemming wordt geregeld middels een vergunning.

### **3. Beleidsregels**

#### 3.1 Begripsbepalingen

In de beleidsregels wordt verstaan onder:

- a. elektrische voertuigen: voertuig dat volledig elektrisch is en valt onder één van de categorieën die staan beschreven in de toelichting, of als het een plug-in hybride voertuig betreft met een volledig elektrisch bereik van meer dan 45 km.
- b. oplaadinfrastructuur: het geheel van oplaadpalen, aansluitingen op het elektriciteitsnet en andere voorzieningen in de openbare ruimte op of aan de weg bestemd voor het opladen van elektrische voertuigen.
- c. oplaadpaal: een oplaadobject in de vorm van een paal met tenminste één aansluiting en de mogelijkheid voor twee of meer aansluitingen voor het gelijktijdig opladen van elektrische voertuigen.
- d. aanvrager: de aanbieder van oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur.
- e. beheerder: de aanvrager van de ontheffing / vergunning voor het plaatsen van oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur.
- f. gebruiker (initiatief nemer):
  - een bedrijf en/of organisatie dat/die gevestigd is in de gemeente Strijen 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.
  - een particulier die eigenaar en/of bezitter is van een elektrisch voertuig en woonachtig en/of werkzaam is in de gemeente Strijen.
- g. college: het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Strijen.

#### 3.2 Aanvraag ontheffing/vergunning en verkeersbesluit

Een aanvraag voor een ontheffing/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.

#### 3.3 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 gewenste plek van de oplaadpaal en/of infrastructuur en de aan te wijzen parkeerplaats(en) zijn aangegeven. Dit moet gedaan worden via een exploitant van oplaadpalen.

#### 3.4 Behoeftebepaling oplaadpaal/-infrastructuur

De aanvrager toont aan dat er op de aangevraagde locatie daadwerkelijk behoefte bestaat voor 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, wanneer potentiële gebruikers mogelijkheden hebben om hun elektrische voertuigen op eigen terrein te (laten) parkeren en op te laden.

### 3.5 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). De mogelijke locaties voor een oplaadpaal zijn op de bij deze regels gevoegde kaartbijlagen aangegeven.

Bij het bepalen van de locatie toetst het college toetst aan de volgende criteria:

- a. de behoefte aan een oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur moet blijken uit de behoefte van gebruikers binnen een straal van hemelsbreed 200 meter van de aangevraagde locatie;
- b. zijn er al bestaande openbare oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur aanwezig op of aan de weg binnen de genoemde straal van 200 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 ten hoogste twee aansluitpunten en kunnen – eventueel op termijn – twee of meer parkeerplaatsen worden bediend;
- g. laat de parkeerdruk dit toe (95% in woonwijken en 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. is er sprake van geplande reconstructies of andere infrastructurele ontwikkelingen.

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 de tweede parkeerplaats in gebruik te nemen voor elektrische voertuigen.

Het college wijst direct in het verkeersbesluit twee parkeerplaatsen aan maar de feitelijke realisering hiervan wordt uitgesteld 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-elektrisch voertuig). De rechter zal in dat geval - naar verwachting - globaler toetsen. De aanvrager toont 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.

### 3.6 Volgorde besluitvorming

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

### 3.7 Plaatsing en beheer oplaadpaal/-infrastructuur

De aanvrager van de ontheffing voor het plaatsen van een oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur is tevens de beheerder hiervan. De beheerder is verantwoordelijk voor realisatie, beheer, onderhoud, keuring 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.

### 3.8 Inrichting en beheer parkeerplaatsen

De kosten voor het nemen van een verkeersbesluit en de kosten voor het plaatsen van een verkeersbord, tegel en/of markering op de aangewezen parkeerplaats(en) zijn voor rekening van de gemeente.

### 3.9 Technische randvoorwaarden

- Bij het parkeervak wordt het verkeersbord E08, met onderbord "opladen elektrische voertuigen" geplaatst;
- de parkeerplaats ligt op maximaal 25 meter van een hoofdkabel;
- in eerste instantie wordt een enkel parkeervak per oplaadpaal gereserveerd voor elektrisch laden tenzij er andere afspraken zijn gemaakt met een betreffende exploitant;
- bij parkeervakken die gelijk oplopen met de omliggende grond dient overwogen te worden of een stootbeugel of een extra stoeprand moet worden geplaatst;
- de oplaadpaal staat minimaal 50 cm uit de band;
- de te plaatsen oplaadpaal dient geschikt te zijn voor het gebruik in de openbare ruimte, de constructie dient voldoende degelijk te zijn ("hufterproof") en te voldoen aan de geldende nationale en internationale richtlijnen en standaarden;
- bij voorkeur wordt de oplaadpaal op minstens 1,5 meter van een boom geplaatst en bij voorkeur niet onder een kruin van een boom;
- bij plaatsing van de oplaadpaal in een trottoirs dient bij voorkeur 1,20 meter en minimaal 90 cm aan breedte overblijven van het trottoirs voor voetgangers.

### 3.10 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.

### 3.11 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.

### 3.12 Interoperabiliteit

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

### 3.13 Groene stroom

Om te bewerkstelligen dat elektrisch vervoertuigen ook aan de bron geen CO<sub>2</sub>-uitstoot veroorzaken, moet de beheerder van de oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur ernaar streven om alleen groene stroom te laten leveren.

### 3.14 Aansprakelijkheid

De beheerder is aansprakelijk voor alle schade die door het gebruik van de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur of anderszins aan derden wordt veroorzaakt. Gemeente Strijen 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. De beheerder verzekert zich voor eventuele schade voor minimaal een bedrag van € 1.000.000,- per gebeurtenis.

### 3.15 Betaald parkeren/vergunninghouders/blauwe zone

In gebieden waar vergunninghoudersparkeren is ingevoerd of waar een maximale parkeerduur (blauwe zone) of enige andere restrictie geldt, geldt deze restrictie onverminderd ook voor de bestuurders van elektrische voertuigen.

### 3.16 Handhaving

Het college ziet toe op het juiste gebruik van de aangewezen parkeerplaats(en) en kan indien nodig handhavend optreden. Het juiste gebruik is: als een elektrische 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 bestuurders van motorvoertuigen gelden.

### 3.17 Intrekken / wijzigen van ontheffing en verkeersbesluit

Indien de beheerder van de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur zich niet houdt aan de voorschriften verbonden aan de vergunning, kan het college de vergunning intrekken. Het college kan in dat geval ook het verkeersbesluit, waarbij de parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische voertuigen zijn aangewezen, intrekken. Het college kan de vergunning en/of het verkeersbesluit tevens intrekken, wanneer er in de praktijk niet of nauwelijks gebruik wordt gemaakt van de oplaadpaal en/of oplaadinfrastructuur. Het is niet gewenst dat daardoor een of meerdere parkeerplaatsen (nagenoeg) geheel onbenut blijven. In deze gevallen heeft de beheerder het recht en de plicht de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur binnen een door het college aan te geven termijn te verwijderen. De hiermee samenhangende kosten zijn voor de rekening van de beheerder.

Het college kan de vergunning ook wijzigen of intrekken, indien er een wegconstructie plaatsvindt als gevolg waarvan de aangewezen parkeerplaatsen zullen verdwijnen. In dat geval zal de gemeente samen met de beheerder bezien of er een alternatieve locatie voor een oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur met bijbehorende parkeerplaats(en) in de directe nabijheid mogelijk is. Kosten hiervoor zijn voor rekening van de gemeente, wanneer de wegconstructie plaatsvindt binnen 5 jaar na afgifte van de ontheffing. Kosten zijn voor rekening van de beheerder, wanneer de wegconstructie later dan 5 jaar na afgifte van de ontheffing plaatsvindt.

### 3.18 Informatie over gebruik oplaadinfrastructuur

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

### 3.19 Laden over de stoep

Er kunnen zich situaties voordoen waarbij het college kan besluiten een vergunning te verlenen voor het zogenaamde 'laden over de stoep'. Dit betreft particulieren die niet de mogelijkheid hebben om op eigen terrein te parkeren en voor hun huis aan de straat het elektrische voertuig willen opladen. Bij de beoordeling van de aanvraag wordt er gekeken naar de locatie, verkeersveiligheid en verkeersintensiteit van voetgangers. In de vergunning worden de volgende voorschriften opgenomen:

- de laadkabel moet in goede staat zijn;
- de laadkabel moet worden afgedekt met een rubbermat;
- De kabel tussen de elektrische auto en de eigen laadvoorziening moet vanaf de perceelgrens tot het elektrische voertuig zo kort mogelijk en mag maximaal 5 meter zijn;
- De kabel ligt niet op maar zo veel mogelijk langs het trottoir en steekt daar waar nodig een trottoir haaks over. Het kruisen van een openbare weg en/of fietspad met een laadkabel is niet toegestaan;
- de laadkabel moet worden verwijderd als het laden voltooid is;
- aan de vergunning worden geen rechten ontlenen zoals het permanent innemen van een parkeerplaats op de openbare weg;
- de vergunninghouder is aansprakelijk voor alle (letsel)schade die door het gebruik van de laadkabel of anderszins aan derden of de gemeente wordt veroorzaakt.

### 3.20 Bijzondere omstandigheden

Het college beseft dat de ontwikkelingen op het gebied van elektrisch rijden en laadinfrastructuur nieuw en nog volop in ontwikkeling zijn. Met deze beleidsregels wil het college duidelijkheid verschaffen over de voorwaarden, criteria en condities die van toepassing zijn op het realiseren van oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur in de gemeente.

In specifieke, bijzondere of onvoorziene omstandigheden kan het college besluiten van deze beleidsregels af te wijken.

### 3.21 Termijn

De Beleidsregels oplaadinfrastructuur elektrisch voertuigen gemeente Strijen gelden voor de periode van 1-12-2014 tot en met 31-12-2018.

### 3.22 Evaluatie

De beleidsregels worden in ieder geval geëvalueerd na plaatsing van 12 oplaadpalen en daarnaast zo veel vaker als het college noodzakelijk acht. Deze evaluatie kan leiden tot bijstelling van de beleidsregels.

#### 4. Toelichting bij de beleidsregels

##### 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.

- **Personenauto** – categorie M1 met classificatie M1, niet zijnde gehandicaptenvoertuig of een motorvoertuig met beperkte snelheid.
- **Bedrijfsauto** – categorie N, niet zijnde een gehandicaptenvoertuig of een motorvoertuig met beperkte snelheid.
- **Stadsauto** – categorie L7e, andere vierwielige motorvoertuigen dan motorvoertuigen van de categorie L6e, met een lege massa van ten hoogste 400 kg, of 550 voor motorvoertuigen die bestemd zijn voor goederenvervoer, exclusief de massa van de accu's in elektrische motorvoertuigen, en met een netto maximum vermogen van ten hoogste 15 kW. Extra eis is dat dit voertuig een snelheid kan bereiken die toegang geeft tot de snelweg (60 km/u).

##### Aanvraag ontheffing/vergunning en verkeersbesluit

Het is de bedoeling dat de aanbieder van de oplaadinfrastructuur de formele aanvraag voor de APV-ontheffing/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-ontheffing/vergunning en verkeersbesluit.

Bewoners of bedrijven kunnen niet zelf een aanvraag voor een oplaadpaal op of aan de weg en een verkeersbesluit tot het aanwijzen van de bijbehorende parkeerplaats(en) indienen. Dit ter voorkoming van de mogelijke gedachte bij de bewoners of bedrijven dat zij daarmee het exclusieve recht krijgen op het gebruik van de betreffende oplaadpaal / oplaadinfrastructuur en de bijbehorende parkeerplaats(en). Op grond van de Wegenverkeerswetgeving kunnen voor bewoners of bedrijven ook geen eigen parkeerplaatsen worden aangewezen op de openbare weg. De enige uitzondering hierop is de individuele gehandicaptenparkeerplaats, die door middel van een verkeersbesluit kan worden aangewezen (Bord E06 met als onderbord het kenteken van de betreffende auto). Bij zo'n individuele gehandicaptenparkeerplaats kan uiteraard ook een oplaadpaal worden geplaatst, wanneer de betreffende persoon over een elektrisch voertuig beschikt. In dat geval hoeft er geen verkeersbesluit te worden genomen om het gebruik van de parkeerplaats te regelen, want dat is in feite al gebeurd.

##### Behoeftebepaling oplaadpaal/-infrastructuur

De aanvrager van de ontheffing en het verkeersbesluit zal moeten aantonen dat er voldoende behoefte bestaat aan een oplaadpunt op de betreffende locatie. Hij kan dit doen door middel van een afschrift van een of meerdere verzoeken hiertoe van potentiële gebruikers (naam en adresgegevens van de gebruiker en kenteken van elektrische voertuig(en)).

Bij het bepalen van de behoefte van potentiële gebruikers zal het college meewegen of zij de beschikking hebben of kunnen hebben over een eigen parkeergelegenheid bij de woning of het bedrijf.



### 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. Bij het toetsen van de oplaadpalen/-infrastructuur in het straatbeeld wordt gekeken naar de kleur, kwaliteit, hoogte en omvang hiervan en naar beschermde stads- en dorpsgezichten.

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

### Beheer oplaadpaal/-infrastructuur

De aanvrager van de APV-ontheffing/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 model-APV). Wanneer de beheerder het beheer over de oplaadpaal/-infrastructuur wil overdragen aan een andere partij, dan zal de beheerder óf vooraf bij de aanvraag moeten vermelden voor wie de ontheffing/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.

### 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. 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 beheerder van de oplaadinfrastructuur.

### Aansprakelijkheid

Door natrekking wordt de gemeente formeel juridisch eigenaar van de oplaadpalen en andere oplaadinfrastructuur, wanneer deze op of aan de weg in gemeentegrond worden geplaatst. De eigendom kan wel bij de beheerder van de oplaadinfrastructuur worden gelegd, maar dit kan alleen door verkopen van de ondergrond of het vestigen van een opstalrecht voor alle oplaadinfrastructuur. Het eerste is doorgaans niet gewenst en het tweede erg omslachtig (via notaris) en kostbaar. Op zich is het niet onoverkomelijk dat de gemeente formeel eigenaar wordt van de oplaadinfrastructuur, zolang de aansprakelijkheid voor alle schade bij de beheerder wordt gelegd.

### Betaald parkeren/vergunninghouders/blauwe zone

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

### 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.
- Wanneer er sprake is van het parkeren zonder parkeervergunning in een vergunninghoudersgebied, dan kan een proces-verbaal (Mulder-feit) worden opgemaakt.

### Intrekken / wijzigen van APV-ontheffing en verkeersbesluit

Wanneer de beheerder zich niet aan de voorschriften van de APV-ontheffing houdt, kan het college uiteindelijk de ontheffing intrekken. Zo'n intrekkingsprocedure 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-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). De kosten van het benodigde verkeersbesluit en de inrichting van de parkeerplaats(en) zijn voor rekening van de gemeente.

#### 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.

#### 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.