

GEMEENTE HELLEENDOORN	
Behand.:	
= 6 DEC 2013	
A / B Stuk	Trefw.:
Werkpr.:	
Kopie aan:	
Archief D / N. reeks / V Vertr.:	

13INK17145



Vereniging van
Nederlandse Gemeenten

**Brief aan de leden
T.a.v. het college en de raad**

informatiecentrum tel.
(070) 373 8393

uw kenmerk

bijlage(n)

4

betreft

Beleidsregels
oplaadinfrastructuur elektrische
voertuigen

ons kenmerk

FLO/U201301554
Lbr. 13/104

datum

5 december 2013

Samenvatting

Samen met de G32-gemeenten hebben wij een aantal beleidsregels geformuleerd voor het realiseren van oplaadinfrastructuur voor elektrische voertuigen (ook hybride) in de openbare ruimte. Deze beleidsregels zijn een aanvulling op reeds eerder verschenen publicaties hierover van het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV), CROW en Agentschap NL.

De beleidsregels zijn met name bedoeld voor gemeenten die niet zelf initiatiefnemer willen zijn, maar wel medewerking willen verlenen aan verzoeken vanuit de markt om oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur in de openbare ruimte te realiseren. In de beleidsregels geven gemeenten aan onder welke voorwaarden zij bereid zijn mee te werken aan verzoeken uit de markt. Op basis van deze beleidsregels kunnen gemeenten

- ontheffingen/vergunningen (APV) verlenen voor het plaatsen van oplaadpalen/-infrastructuur in de openbare ruimte en
- verkeersbesluiten nemen tot het aanwijzen van parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische voertuigen.

Bij de beleidsregels hebben wij als bijlagen voorbeelden toegevoegd van een APV-ontheffing/vergunning, een verkeersbesluit en een aanvraagformulier.

Gemeenten die zelf als initiatiefnemer en concessieverlener willen optreden bij het realiseren van publieke oplaadinfrastructuur verwijzen wij graag naar de publicaties hierover van KpVV, CROW en Agentschap NL. Zie de websites van deze organisaties:

<http://www.kpvv.nl>

<http://www.crow.nl>

<http://www.agentschapnl.nl>



Vereniging van
Nederlandse Gemeenten

Aan de leden

informatiecentrum tel. (070) 373 8393	uw kenmerk	bijlage(n) 4
betreft Beleidsregels oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen	ons kenmerk FLO/U201301554 Lbr. 13/104	datum 5 december 2013

Geacht college en gemeenteraad,

Samen met de G32-gemeenten hebben wij een aantal beleidsregels geformuleerd voor het realiseren van oplaadinfrastructuur voor elektrische voertuigen (ook hybride) in de openbare ruimte. Deze beleidsregels zijn een aanvulling op reeds eerder verschenen publicaties hierover van het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV), CROW en Agentschap NL.

De beleidsregels zijn met name bedoeld voor gemeenten die medewerking willen verlenen aan verzoeken vanuit de markt om oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur in de openbare ruimte te realiseren. In de beleidsregels geven gemeenten aan onder welke voorwaarden zij bereid zijn mee te werken aan verzoeken uit de markt. Op basis van deze beleidsregels kunnen gemeenten

- ontheffingen/vergunningen (APV) verlenen voor het plaatsen van oplaadpalen/-infrastructuur in de openbare ruimte en
- verkeersbesluiten nemen tot het aanwijzen van parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische voertuigen.

Bij de beleidsregels hebben wij als bijlagen voorbeelden toegevoegd van een APV-ontheffing/vergunning, een verkeersbesluit en een aanvraagformulier.

Gemeenten die zelf als initiatiefnemer en concessieverlener willen optreden bij het realiseren van publieke oplaadinfrastructuur verwijzen wij graag naar de publicaties hierover van KpVV, CROW en Agentschap NL. In de CROW-publicaties zijn ook voorbeelden opgenomen voor aanbestedingen en overeenkomsten tussen aanbieders van oplaadpalen/-infrastructuur en gemeenten. Zie:

- http://www.kpvv.nl/KpVV/KpVV-Overige-Content/KpVV-Overige-Content-Media/Bijlagen-publicaties/Opladen_voor_elektrisch_rijdenpdf.pdf

- <http://www.crow.nl/publicaties/oplaadpunten-elektrische-autos-openbare-ruimte>
- <http://www.agentschapnl.nl/actueel/nieuws/richtlijnen-laadinfrastructuur-voor-elektrisch-vervoer-biedt-handvatten-voor>

Toelichting

Op dit moment rijden er in Nederland zo'n 10.000 elektrische voertuigen (bedrijfsauto's en personenauto's) rond. De verwachting is dat dit aantal de komende jaren fors zal groeien. Op rijksniveau is de ambitie geformuleerd om het aantal elektrische voertuigen in 2020 tot minimaal 200.000 te laten toenemen. De automarkt speelt hier ook op in. Steeds meer automerken komen met elektrische voertuigen, vaak ook verschillende types met steeds grotere actieradius. De toename van het aantal elektrische voertuigen heeft een aantal positieve effecten, zoals

- betere luchtkwaliteit vooral in stedelijke gebieden,
- minder geluidsoverlast,
- minder CO₂-uitstoot en
- minder gebruik van fossiele brandstoffen.

De verwachte toename van het aantal elektrische auto's betekent dat er meer vraag zal ontstaan naar oplaadpunten. Van gebruikers van elektrische voertuigen mag worden verwacht dat zij hun voertuigen zoveel mogelijk op eigen terrein (thuis en/of op het werk) opladen. Veel mensen hebben thuis echter geen eigen oprit en/of garage. Zij zijn dus aangewezen op een oplaadmogelijkheid in de openbare ruimte. Dit geldt ook voor mensen die hun elektrische auto niet alleen voor het woon-werkverkeer, maar voor allerlei andere doeleinden gebruiken.

De Stichting E-laad heeft de afgelopen jaren in veel gemeenten 'gratis' oplaadpunten voor elektrische voertuigen in de openbare ruimte geplaatst. Met ingang van augustus 2012 neemt de Stichting E-laad geen nieuwe aanvragen meer in behandeling voor deze oplaadpunten. Sindsdien lijkt de realisatie van nieuwe oplaadpunten in de openbare ruimte te stagneren. In de Agenda Mobiliteit en Transport bij het SER-Energieakkoord is opgenomen dat marktpartijen, netbeheerders en overheden (Rijk, provincies en gemeenten) verantwoordelijk zijn voor de voorzetting van de uitrol van oplaadinfrastructuur in de periode tot en met 2016. Het doel is dat na deze periode de verdere ontwikkeling van oplaadinfrastructuur geheel aan de markt kan worden overgelaten.

Rol gemeenten

Iedere gemeente zal zelf moeten bepalen welke rol zij de komende jaren wil vervullen ten aanzien van het realiseren van oplaadinfrastructuur in de openbare ruimte. In de publicaties hierover worden over het algemeen vier verschillende rollen onderscheiden.

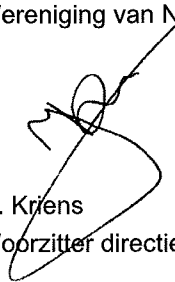
1. **Stimuleren en ontwikkelen van elektrisch vervoer.** Gemeenten nemen zelf het initiatief en zijn veelal concessieverlener en contractpartij bij het realiseren van oplaadinfrastructuur. De regierol ligt geheel bij de gemeenten.

2. **Faciliteren van elektrisch vervoer.** Gemeenten nemen niet zelf het initiatief, maar geven bijvoorbeeld wel subsidie voor het realiseren van de oplaadinfrastructuur en nemen (deel van) aanlegkosten voor hun rekening.
3. **Stellen van kaders voor elektrisch vervoer.** Gemeenten geven via beleidsregels aan onder welke voorwaarden zij bereid zijn de nodige besluiten te nemen voor het realiseren van de oplaadinfrastructuur en de bijbehorende parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische voertuigen. De realisering van de oplaadinfrastructuur wordt aan de marktpartijen overgelaten.
4. **Niets doen.** Gemeenten werken niet mee aan de realisering van oplaadinfrastructuur in de openbare ruimte. Gebruikers van elektrische voertuigen zijn dan aangewezen op oplaadmogelijkheden op eigen terrein.

Zoals hiervoor al aangegeven zijn de beleidsregels bij deze ledenbrief in eerste instantie bedoeld voor de gemeenten die kiezen voor het stellen van kaders voor elektrisch vervoer (rol 3). De beleidsregels kunnen ook voor gemeenten die een andere rol kiezen nuttig zijn. Wij denken hierbij met name aan het gedeelte van de beleidsregels over het nemen van verkeersbesluiten voor het aanwijzen van de parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische voertuigen.

De beleidsregels zijn in nauw overleg met vertegenwoordigers van de G32-gemeenten tot stand gekomen. Wanneer uw gemeente deze beleidsregels wil gebruiken, zult u de beleidsregels - na eventuele aanpassing aan uw plaatselijke situatie - moeten laten vaststellen door uw college van burgemeester en wethouders. Tevens zult u de beleidregels of de zakelijke inhoud hiervan moeten publiceren overeenkomstig artikel 3:42 Algemene wet bestuursrecht.

Hoogachtend,
Vereniging van Nederlandse Gemeenten



J. Kriens
Voorzitter directieraad

Deze ledenbrief staat ook op www.vng.nl onder brieven.

Bijlage 1 Voorbeeld VERKEERSBESLUIT

Datum:

Onderwerp: Verkeersbesluit voor het aanwijzen van parkeerplaats(en) voor het opladen van elektrische voertuigen

Het college van burgemeester en wethouders van

Overwegende,

- dat bij brief van, kenmerk door (naam aanvrager) een verzoek is ingediend voor het plaatsen van een oplaadpaal en het aanwijzen van .. (aantal) parkeerplaats(en) voor het opladen van elektrische voertuigen aan de (straatnaam) ter hoogte van (huisnummer of ander referentiepunt);
- dat door aanvrager voldoende is aangetoond dat er ter plaatse behoefte bestaat aan een oplaadpaal met .. (aantal) parkeerplaats(en) voor het opladen van dit soort voertuigen;
- dat in deze behoefte niet kan worden voorzien door reeds aanwezige oplaadpalen in de nabije omgeving of door parkeer- en oplaadmogelijkheden op eigen terrein;
- dat het gebruik van elektrische voertuigen bijdraagt aan een schonere lucht, minder uitstoot van CO₂ en minder geluidsoverlast;
- dat de parkeerdruk in de directe omgeving toelaat dat er .. (aantal) parkeerplaats(en) wordt / worden aangewezen voor het opladen van elektrische voertuigen;
- dat dit besluit bijdraagt aan het waarborgen van de bruikbaarheid van de weg en het voorkomen of beperken van hinder, overlast en schade door het verkeer;
- dat de parkeerplaats(en) onderdeel uitmaakt / uitmaken van een weg die onder beheer is van de gemeente;
- dat overleg heeft plaatsgevonden met de gemachtigde van de korpschef van politie, waarbij te kennen is gegeven dat met het voorgestelde verkeersbesluit wordt ingestemd;

gelet op het bepaalde in artikel 15, eerste lid en artikel 18, eerste lid, onder d, van de Wegenverkeerswet 1994, het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer en het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990;

Besluit:

- .. (aantal) parkeerplaats(en) bij de laadpaal aan (straatnaam) ter hoogte van ... (huisnummer of ander referentiepunt) aan te wijzen als parkeerplaats(en) voor alleen het opladen van elektrische voertuigen;
- dit besluit kenbaar te maken aan de weggebruikers door middel van het plaatsen van bord E4 uit bijlage I van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 met onderbord met daarop de tekst 'opladen elektrische voertuigen' (optioneel: alsmede met onderbord OB501 – schuin (links/rechts wijzend)).

Dit besluit wordt gepubliceerd in de Staatscourant via www.officiële bekendmakingen.nl/staatscourant

Bijlage 2 Voorbeeld APV-ONTHEFFING

Datum:

Onderwerp: Ontheffing voor het plaatsen van een oplaadpaal/-infrastructuur voor het opladen van elektrische voertuigen

Het college van burgemeester en wethouders van

Overwegende,

- dat bij brief van , kenmerk door (naam aanvrager) een verzoek is ingediend voor het plaatsen van een oplaadpaal/-infrastructuur en het aanwijzen van .. (aantal) parkeerplaats(en) voor het opladen van elektrische voertuigen aan de (straatnaam) ter hoogte van (huisnummer of ander referentiepunt);
- dat door aanvrager voldoende is aangetoond dat er ter plaatse behoefte bestaat aan een oplaadpaal/-infrastructuur met .. (aantal) parkeerplaatsen voor het opladen van dit soort voertuigen;
- dat het gebruik van elektrische voertuigen bijdraagt aan een schonere lucht, minder uitstoot van CO₂ en minder geluidsoverlast;
- dat de oplaadpaal/-infrastructuur voldoende vindbaar en zichtbaar wordt geplaatst, zodat deze door alle bestuurders van elektrische voertuigen kan worden gebruikt voor het opladen van hun voertuigen;
- dat de situering van de oplaadpaal/-infrastructuur niet leidt tot belemmeringen voor het overige verkeer of in het gebruik van straatmeubilair of openbaar groen;
- de laadpaal/-infrastructuur qua uiterlijk en omvang past in het straatbeeld;

gelet op het bepaalde in artikel 2:10 (mogelijk ander nummer) van de Algemene plaatselijke verordening van de gemeente

Besluit:

- aanvrager ontheffing te verlenen tot het plaatsen van een oplaadpaal/-infrastructuur voor het opladen van elektrische voertuigen aan (straatnaam) ter hoogte van ... (huisnummer of ander referentiepunt).

Aan dit besluit zijn de volgende voorschriften gebonden:

- a. De oplaadpaal/-infrastructuur mag pas worden geplaatst, nadat het bijbehorende verkeersbesluit tot aanwijzing van de benodigde parkeerplaats(en) voor het opladen van elektrische voertuigen onherroepelijk is geworden;
- b. De aanvrager van de ontheffing is tevens de beheerder van de oplaadpaal/-infrastructuur. 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.
- c. De beheerder van de oplaadpaal/-infrastructuur is 24 uur per dag en 7 dagen per week bereikbaar voor gebruikers, hulpdiensten en gemeenten in het geval van vragen, storingsen en calamiteiten. De telefoonnummers van de storingsdienst en de helpdesk zijn vermeld op de oplaadpaal/-infrastructuur.

- d. De oplaadpaal/-infrastructuur 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.
- e. Het oplaadpunt is inter-operabel conform de landelijke en internationale afspraken, waaronder de uitwisselbaarheid van laadpassen en het gebruik van standaard stekkers.
- f. Om te bewerkstelligen dat elektrisch vervoertuigen ook aan de bron geen CO₂-uitstoot veroorzaken, mag de beheerder van de oplaadpalen/-infrastructuur alleen gegarandeerd groene stroom (laten) leveren.
- g. De oplaadpaal/-infrastructuur voldoet aan alle daaraan gestelde (nationale en internationale) veiligheidseisen
- h. De beheerder is aansprakelijk voor alle schade die door het gebruik van de oplaadpaal/-infrastructuur of anderszins aan derden wordt veroorzaakt. De gemeente (naam gemeente) 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.
- i. In gebieden waar betaald parkeren of 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.
- j. Indien de beheerder van de oplaadpaal/-infrastructuur zich niet houdt aan de voorschriften verbonden aan de ontheffing, kan het college de ontheffing intrekken. Het college kan in dat geval ook het verkeersbesluit, waarbij de parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische voertuigen zijn aangewezen, intrekken.
- k. Het college kan de ontheffing en/of het verkeersbesluit tevens intrekken, wanneer er in de praktijk niet of nauwelijks gebruik wordt gemaakt van de oplaadpaal/-infrastructuur. 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/-infrastructuur binnen een door het college aan te geven termijn te verwijderen. De hiermee samenhangende kosten zijn voor de rekening van de beheerder.
- l. Het college kan de ontheffing ook wijzigen of intrekken, indien er een wegreconstructie plaatsvindt als gevolg waarvan de aangewezen parkeerplaatsen zullen verdwijnen. In dat geval zal de gemeente samen met de beheerder bezien of er een alternatieve locatie voor een oplaadpaal/-infrastructuur 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 ontheffing. Kosten zijn voor rekening van de beheerder, wanneer de wegreconstructie later dan 5 jaar na afgifte van de ontheffing plaatsvindt.
- m. De beheerder van een oplaadpaal/-infrastructuur geeft op verzoek van het college inzicht in het feitelijke gebruik hiervan (aantal malen opladen én oplaaduren).
- n. In bijzondere omstandigheden kan het college na overleg met aanvrager besluiten tot wijziging van deze voorschriften.

Dit besluit wordt gepubliceerd in (plaatselijke huis-aan-huisblad).

.....(naam gemeente),..... (datum)

Burgemeester en wethouders van (naam gemeente)

de secretaris,

de burgemeester,

Bezwaar

Op grond van de Algemene wet bestuursrecht kan iedereen wiens belang rechtstreeks bij een besluit is betrokken, hiertegen een met redenen omkleed bezwaarschrift indienen. Dit moet dan gebeuren binnen zes weken na de dag waarop het besluit bekend is gemaakt aan de aanvrager van de ontheffing. Het bezwaarschrift dient te worden gericht aan burgemeester en wethouders, adres:(*adres invullen*). Het bezwaarschrift moet ondertekend zijn en moet ten minste bevatten:

- naam en adres van de indiener;
- datum bezwaarschrift;
- een omschrijving van het besluit waartegen het bezwaar zich richt;
- de gronden van het bezwaar.

Bij de president van de Arrondissementsrechtbank, binnen het rechtsgebied waarin de indiener van het bezwaarschrift zijn woonplaats heeft, kan een verzoek om voorlopige voorziening (waaronder schorsing) worden ingediend. Een dergelijk verzoek kan pas worden gedaan als het bezwaarschrift is ingediend en onverwijlde spoed, gelet op het betrokken belang, dat vereist. Voor de behandeling het verzoek wordt een bedrag aan griffierecht geheven.

VNG, december 2013

Aanvraagformulier voor plaatsen oplaadpaal/-infrastructuur en aanwijzen van parkeerplaats(en) voor het opladen van elektrische auto's

Beleidsregel.

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.

Gegevens aanvrager

Naam en voorletters _____

Straatnaam en nummer _____

Postcode en woonplaats _____

Telefoonnummer _____

Emailadres _____

Beleidsregel.

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 parkeerplaatsen zijn aangegeven.

Gegevens locatie oplaadpaal/-infrastructuur en aan te wijzen parkeerplaats(en)

Straatnaam _____

Ter hoogte van nummer / referentiepunt _____

Beleidsregel.

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, wanneer potentiële gebruikers mogelijkheden hebben om op eigen terrein te (laten) parkeren.

Potentiële gebruikers

Aanvrager dient bij aanvraag verklaringen van potentiële gebruikers te overleggen, waarbij onderscheid kan worden gemaakt tussen:

- bewoners,
- bedrijven of
- strategische locaties.

In deze verklaringen zijn gegevens opgenomen over naam, adres, woonplaats en kenteken(s) van de elektrische voertuig(en) van de potentiële gebruikers.

Ondergetekende verklaart de gestelde vragen naar waarheid te hebben ingevuld.

Plaats _____ Datum _____

Handtekening _____

VNG, december 2013

Beleidsregels oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen gemeente

.....

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 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 P&R-terreinen.

NB Gemeenten kunnen meerdere rollen / posities innemen:

- gemeente die medewerking verleent aan verzoeken van derden. De gemeente is dan alleen ontheffing/vergunningverlener (APV) en vaststeller verkeersbesluit(en).
- gemeente die zelf initiatief neemt om oplaadinfrastructuur gerealiseerd te krijgen (bijv. op aantal strategische locaties binnen de gemeente, zoals bij gemeentehuis, bibliotheek, winkelcentra etc.). De gemeente is dan verzoeker én daarnaast ook ontheffing/vergunningverlener (APV) en vaststeller verkeersbesluit(en).
- gemeente als subsidieverlener voor het realiseren van laadinfrastructuur bij woningen en/of bedrijven.
- gemeente als eigenaar van gemeentelijk wagenpark, waarvan ook elektrische voertuigen deel uitmaken.
- gemeente als concessieverlener / aanbesteder van de oplaadinfrastructuur in de openbare ruimte op of aan de weg. De beleidsregels zijn niet bedoeld voor gemeenten die deze rol kiezen. Deze gemeenten kunnen gebruik maken van de model-overeenkomst die eerder in samenwerking met de VNG is opgesteld (zie ook bijlage in CROW-richtlijn 'Oplaadpunten voor elektrische auto's in de openbare ruimte', publicatie 336).

2. Juridisch kader

Ontheffing APV

Voor het plaatsen van voorwerpen op of aan de weg is op grond van art. 2:10 model-APV een ontheffing (in sommige gemeenten 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'.

Wanneer een bewoner, bedrijf of aanbieder van oplaadinfrastructuur bij de gemeente aanklopt voor het plaatsen van een oplaadpaal op of aan de weg in de buurt van zijn woning of bedrijf, dan is hiervoor dus een ontheffing van art. 2:10 model-APV nodig. In de voorschriften die aan de ontheffing worden gekoppeld kan de gemeente eisen stellen aan de aanvrager en / of beheerder van de oplaadpaal.

Artikel 2:10 Voorwerpen op of aan de weg

1. Het is verboden de weg of een weggedeelte anders te gebruiken dan overeenkomstig de publieke functie daarvan, indien:
 - a. het gebruik schade toebrengt of kan toebrengen aan de weg, de bruikbaarheid van de weg belemmert of kan belemmeren, dan wel een belemmering vormt of kan vormen voor het beheer of onderhoud van de weg; of
 - b. het gebruik niet voldoet aan redelijke eisen van welstand.
2. Van een belemmering voor de bruikbaarheid van de weg is in ieder geval sprake wanneer niet tenminste een vrije doorgang van [...] m wordt gelaten op voetpaden en van [...] m op de rijbaan voor fietsers of gemotoriseerd verkeer.
3. Het college kan in het belang van de openbare orde of de woon- en leefomgeving nadere regels stellen ten aanzien van terrassen, uitstallingen en reclameborden.
4. Het bevoegde bestuursorgaan kan ontheffing verlenen van het verbod in het eerste lid.
5. Het bevoegd gezag kan een omgevingsvergunning verlenen voor het in het eerste lid bedoelde gebruik, voor zover dit een activiteit betreft als bedoeld in artikel 2.2, eerste lid, onder j. of onder k. van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht
6. Het verbod in het eerste lid is niet van toepassing op:
 - a. evenementen als bedoeld in artikel 2:24;
 - b. standplaatsen als bedoeld in artikel 5:19; en
 - c. overige gevallen waarin krachtens een wettelijke regeling een vergunning voor het gebruik van de weg is verleend.
7. Het verbod in het eerste lid is niet van toepassing op situaties waarin wordt voorzien door de Wet beheer rijkswaterstaatwerken, artikel 5 van de Wegenverkeerswet 1994, of de provinciale wegverordening.
8. Op de ontheffing bedoeld in het vierde lid is paragraaf 4.1.3.3 van de Algemene wet bestuursrecht (positieve fictieve beschikking bij niet tijdig beslissen) niet van toepassing.

Verkeersbesluit

Wanneer de gemeente bereid is een ontheffing 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) door middel van het plaatsen van de verkeersborden E4 of E8 met onderbord 'alléén opladen elektrische voertuigen' (of 'alléén elektrische voertuigen').

Artikel 18 WVW 1994

1. Verkeersbesluiten worden genomen:
 - a. voor zover zij betreffen het verkeer op wegen onder beheer van het Rijk door Onze Minister;
 - b. voor zover zij betreffen het verkeer op wegen onder beheer van een provincie door gedeputeerde staten;
 - c. voor zover zij betreffen het verkeer op wegen onder beheer van een waterschap door het algemeen bestuur of, krachtens besluit van het algemeen bestuur, door het dagelijks bestuur;
 - d. voor zover zij betreffen het verkeer op andere wegen door burgemeester en wethouders, of krachtens besluit van hen, door een door hen ingestelde bestuurscommissie of het dagelijks bestuur van een deelgemeente.
2. Indien het beheer over een weg wordt overgedragen, blijven de verkeersbesluiten die de oorspronkelijke wegbeheerder ten aanzien van het verkeer op die weg heeft vastgesteld, van kracht totdat zij zijn vervangen.
3. Bij algemene maatregel van bestuur worden regels vastgesteld omtrent de eisen waaraan verkeersbesluiten dienen te voldoen alsmede omtrent de totstandkoming en de inwerkingtreding van die besluiten.

Artikel 12 BABW (voor zover van belang)

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

a. de volgende borden:

I de borden die zijn opgenomen in de hoofdstukken A tot en met G van bijlage 1, behorende bij het RVV 1990, uitgezonderd de borden C22 en E9, alsmede de borden E4, E12 en E13 tenzij onder deze verkeersborden een onderbord als bedoeld in artikel 8, tweede lid, onderdeel d, wordt aangebracht, dan wel toepassing wordt gegeven aan artikel 8, derde lid;

II

Overige vergunningen / ontheffingen

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 model-APV (art. 2:11) of van de Modelverordening werkzaamheden kabels en leidingen 2013 (art. 5) veelal ook een melding, vergunning of ontheffing nodig. De aanvrager van de oplaadinfrastructuur is verantwoordelijk voor de melding of de aanvraag van de benodigde vergunningen en/of ontheffingen.

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

1. Het is verboden zonder of in afwijking van een vergunning een weg aan te leggen, de verharding daarvan op te breken, in een weg te graven of te spitten, aard of breedte van de wegverharding te veranderen of anderszins verandering te brengen in de wijze van aanleg van een weg.
2. De vergunning wordt verleend:
 - a. als omgevingsvergunning door het bevoegd gezag, indien de activiteiten zijn verboden bij een bestemmingsplan, beheersverordening, exploitatieplan of voorbereidingsbesluit; of
 - b. door het college in de overige gevallen.
3. Het verbod in het eerste lid is niet van toepassing indien in opdracht van een bestuursorgaan of openbaar lichaam publieke taken worden verricht.
4. Het verbod is voorts niet van toepassing op situaties waarin wordt voorzien door het Wetboek van Strafrecht, de Wet beheer rijkswaterstaatswerken, de provinciale wegenverordening, de waterschapskeur, de Telecommunicatiewet of de daarop gebaseerde Telecommunicatieverordening [...].
5. Op de vergunning bedoeld in het eerste lid is paragraaf 4.1.3.3 van de Algemene wet bestuursrecht (positieve fictieve beschikking bij niet tijdig beslissen) van toepassing.

Modelverordening werkzaamheden kabels en leidingen

Artikel 5. Vergunning

1. Het is verboden zonder vergunning van burgemeester en wethouders werkzaamheden uit te voeren in of op openbare gronden inzake de aanleg, instandhouding of opruiming van kabels en leidingen.
2. Het verbod is niet van toepassing op situaties waarin wordt voorzien door het Wetboek van Strafrecht, de Wet beheer rijkswaterstaatswerken, de provinciale wegenverordening of de waterschapskeur.

Subsidie plaatsen oplaadpalen en andere oplaadinfrastructuur

Een gemeente kan het gebruik van elektrische voertuigen door burgers en bedrijven stimuleren door middel van het geven van gemeentelijke subsidies voor het realiseren van oplaadpalen en andere oplaadinfrastructuur. Hiermee kan een bijdrage worden geleverd aan schone lucht vooral in de grote(re) steden en vermindering van de CO₂-uitstoot. In de subsidieverordening van de gemeente kan deze mogelijkheid worden opgenomen.

Opladen elektrische voertuigen vanuit woning of bedrijf

In de praktijk komt het voor dat mensen die een elektrisch voertuig 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, zal iedere gemeente zelf moeten bepalen en 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.

In de model-APV is geen specifieke bepaling opgenomen over het hebben van snoeren op / boven de openbare weg. Eventueel kan het facultatieve art. 2:15 model-APV 'Hinderlijke beplanting of gevaarlijk voorwerp' worden gebruikt. Indien een dergelijke bepaling niet is opgenomen in de APV, dan biedt art. 5 WVV 1994 (het zogenaamde 'kapstok-artikel') de mogelijkheid om handhavend op te treden.

Artikel 2:15 Hinderlijke beplanting of gevaarlijk voorwerp

[Het is verboden beplanting of een voorwerp aan te brengen of te hebben op zodanige wijze dat aan het wegverkeer het vrije uitzicht wordt belemmerd of dat er op andere wijze voor het wegverkeer hinder of gevaar ontstaat.]

Artikel 5 WVV 1994

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

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 (optioneel: fietsen en snor/bromfietsen uitsluiten).
- 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:
 1. een bedrijf en/of organisatie dat/die gevestigd is in de gemeente 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
- g. college: het college van burgemeester en wethouders van de gemeente

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. 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, wanneer potentiële gebruikers mogelijkheden hebben om hun elektrische voertuigen op eigen terrein te (laten) parkeren en 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 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 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 twee of meer 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. past de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur in het straatbeeld;
- l. 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 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, 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.

6. Volgorde besluitvorming

De ontheffing / 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.

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

13. Veiligheid

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

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 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.

15. Betaald parkeren/vergunninghouders/blauwe zone

In gebieden waar betaald parkeren of 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.

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.

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

18. Informatie over gebruik oplaadinfrastructuur

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

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

De Beleidsregels oplaadinfrastructuur elektrisch voertuigen gemeente xxx geldt voor de periode xx-xx-2013 tot en met 31-12-2018 en word 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 ook elektrische fietsen en snor-/bromfietsen. Eventueel kunnen deze laatste voertuigen worden uitgesloten van deze Beleidsregels, maar dan moet aan de definitie in artikel 1 onder a de woorden 'uitgezonderd fietsen en snor-/bromfietsen' worden toegevoegd.

2. 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 E6 met als onderbord het kenteken van de betreffende auto). Bij zo'n individuele gehandicaptenparkeerplaats kan uiteraard ook een oplaadpaal worden geplaatst, wanneer de betreffende persoon over een elektrisch voertuig beschikt. In dat geval hoeft er geen verkeersbesluit te worden genomen om het gebruik van de parkeerplaats te regelen, want dat is in feite al gebeurd.

4. 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.

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 onder a. en b. gekozen voor een straal van hemelsbreed 200 meter. Het staat gemeenten uiteraard vrij om te kiezen voor lokaal maatwerk en een andere straallengte te kiezen. Daarbij kan ook onderscheid worden gemaakt tussen centrum/binnenstad (bijv. 300 meter) en woonwijken (bijv. 200 meter).

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

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 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.

7. 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 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 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.

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. 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.

Spreken voor zich.

14. Aansprakelijkheid

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

Op zich is het niet onoverkomenlijk dat de gemeente formeel eigenaar wordt van de oplaadinfrastructuur, zolang de aansprakelijkheid voor alle schade bij de aanvrager/beheerder wordt gelegd.

15. 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 elektrische voertuigen 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 voertuigen 'sec' kan worden bestraft met een proces-verbaal (Mulder-feit). Eventueel kan het betreffende voertuig ook worden weggesleept, als de gemeente hiervoor een Wegsleefverordening heeft vastgesteld.

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. Zie toelichting bij de Model-parkeerverordening.

17. Intrekken / wijzigen van APV-ontheffing en verkeersbesluit

Wanneer de aanvrager / beheerder zich niet aan de voorschriften van de APV-ontheffing houdt, kan het college uiteindelijk de ontheffing 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-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.

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

Bepaling spreekt voor zich.

Verwijzing CROW-richtlijnen

Eind oktober 2014 is de CROW-richtlijn 'Oplaadpunten voor elektrische auto's in de openbare ruimte' (publicatie 336) verschenen. In deze uitgave zijn voor gemeenten, die de rol van concessieverlener of aanbesteder van oplaadpalen/-infrastructuur kiezen, voorbeelden opgenomen voor aanbestedingen en overeenkomsten tussen aanbieders hiervan en gemeenten.

VNG, december 2013

BIJLAGEN

1. Voorbeeld verkeersbesluit
2. Voorbeeld APV-ontheffing/vergunning
3. Voorbeeld aanvraagformulier