

Beleidsregels oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen gemeente Woudenberg

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.

De gemeente Woudenberg heeft met betrekking tot de laadinfrastructuur van elektrische voertuigen de volgende rol:

- De gemeente verleent medewerking aan verzoeken van derden. De gemeente is dan alleen vergunningverlener (APV) en vaststeller verkeersbesluit(en).
- De gemeente verleent vergunningen (op basis van de APV) en stelt verkeersbesluit(en) vast.
- De gemeente verleent privaatrechtelijke toestemming voor het plaatsen van oplaadinfrastructuur op gemeentegrond.

2. Juridisch kader

Vergunning APV

Voor het plaatsen van voorwerpen op of aan de weg is op grond van art. 2:10 van de 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'.

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 vergunning van art. 2:10 van de APV nodig. In de voorschriften die aan de ontheffing worden gekoppeld kan de gemeente eisen stellen aan de aanbieder van de oplaadpaal.

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

1. Het is verboden zonder voorafgaande vergunning van het college de weg of een weggedeelte anders te gebruiken dan overeenkomstig de publieke functie daarvan.
2. Een vergunning als bedoeld in het eerste lid kan worden geweigerd:
 - a. het beoogde gebruik schade toebrengt aan de weg, gevaar oplevert voor de bruikbaarheid van de weg of voor het doelmatig en veilig gebruik daarvan, dan wel een belemmering kan vormen voor het doelmatig beheer en onderhoud van de weg;
 - b. het beoogde gebruik hetzij op zichzelf, hetzij in verband met de omgeving niet voldoet aan redelijke eisen van welstand;
 - c. in het belang van de voorkoming of beperking van overlast voor gebruikers van de in de nabijheid gelegen onroerende zaak.
3. Het verbod in het eerste lid geldt niet voor:

- a. vlaggen, wimpels, zonneschermen en vlaggenstokken indien ze geen gevaar of hinder kunnen opleveren voor personen of goederen en niet voor commerciële doeleinden worden gebruikt en mits:
 - ze zijn aangebracht boven het voor voetgangers bestemde gedeelte van de weg;
 - geen onderdeel zich minder dan 2,2 meter boven dat gedeelte bevindt; en
 - geen onderdeel van het scherm, in welke stand dat ook staat, zich op minder dan 0,5 meter van het voor het rijverkeer bestemde gedeelte van de weg bevindt;
 - geen onderdeel verder dan 1,5 meter buiten de opgaande gevel reikt;
 - c. de voorwerpen of stoffen, die noodzakelijkerwijze kortstondig op de weg aangebracht worden in verband met laden of lossen ervan en mits degene die de werkzaamheden verricht of doet verrichten ervoor zorgt, dat onmiddellijk na het beëindigen daarvan, in elk geval voor zonsondergang, de voorwerpen of stoffen van de weg verwijderd zijn en de weg daarvan gereinigd is;
 - d. evenementen als bedoeld in artikel 2.24;
 - e. standplaatsen als bedoeld in artikel 5:18;
 - f. uitstallingen, voor zover deze niet zodanig zijn opgesteld dat zij hinder voor het verkeer kunnen opleveren en mits wordt voldaan aan de door het college te stellen nadere regels met betrekking tot het plaatsen van uitstallingen op de openbare weg;
 - g. plantenbakken en gevelbanken, voor zover deze niet zodanig zijn opgesteld dat zij hinder voor het verkeer kunnen opleveren en mits wordt voldaan aan de door het college te stellen nadere regels met betrekking tot het plaatsen van plantenbakken en gevelbanken op de openbare weg;
 - h. bouwmaterialen en bouwmaterieel, voor zover deze niet zodanig zijn opgesteld dat zij hinder voor het verkeer kunnen opleveren en mits wordt voldaan aan de door het college te stellen nadere regels met betrekking tot het plaatsen van bouwmaterialen en bouwmaterieel op de openbare weg;
 - i. terrassen, voor zover deze niet zodanig zijn opgesteld dat zij hinder voor het verkeer kunnen opleveren en mits wordt voldaan aan de door het college te stellen nadere regels met betrekking tot het plaatsen van een terras op de openbare weg;
4. Het verbod in het eerste lid geldt tevens niet voor tekstkarren, mits:
- a. tekstkarren geplaatst worden binnen de bebouwde kom. Dat wil zeggen: aan een weg achter een kombord, niet zijnde een weg met een maximumsnelheid van boven de 50 km/u;
 - b. tekstkarren geplaatst worden op een locatie aan de weg waar zich binnen een afstand van 50 meter geen kruispunt, rotonde, fietsoversteek, bushalte en/of voetgangersoversteek bevinden;
 - c. tekstkarren geplaatst worden langs een recht stuk weg. Dat wil zeggen: niet in een bocht, niet voor een bocht en niet vlak na een bocht;
 - d. de tekstkarren geplaatst worden dat bebording goed zichtbaar blijft;
 - e. de tekstkarren geplaatst worden dat er voldoende zicht is op uitritten / vanuit uitritten;
 - f. de tekstkarren mogen in het kader van de verkeersveiligheid niet knippen;
 - g. degene die de tekstkarren plaatst de burgemeester ten minste vier weken voorafgaand daaraan in kennis stelt met een door de burgemeester vastgesteld meldingsformulier. Voor de plaatsing van tekstkarren aan provinciale wegen is toestemming van de Provincie Utrecht nodig. Wanneer binnen twee weken na ontvangst van het meldingsformulier door de burgemeester geen tegenbericht is verzonden, dan mag(mogen) tekstkarren) zoals die zijn aangemeld, maximaal 5 werkdagen geplaatst worden.
5. Het verbod in het eerste lid geldt tevens niet voor voorwerpen of stoffen waarop gedachten of gevoelens worden geopenbaard, en indien hogere regelgeving van toepassing is.

Verkeersbesluit

Wanneer de gemeente bereid is een vergunning te verlenen voor het plaatsen van een oplaadpaal of andere oplaadinfrastructuur op of aan de weg, dan ligt het voor de hand dat de gemeente de parkeerplaats(en) bij de oplaadvoorziening ook aanwijst als parkeerplaats voor alléén het opladen van elektrische voertuigen. Het college van burgemeester en wethouders kan hiertoe op grond van art. 18 Wegenverkeerswet 1994 (WVW 1994) jo. art. 12 Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) een verkeersbesluit nemen. In een dergelijk 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'.

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 verkeersborden 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 APV (art. 2:11). De aanvrager van de oplaadinfrastructuur is verantwoordelijk voor de aanvraag van de benodigde vergunning.

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

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.

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, 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 APV is geen specifieke bepaling opgenomen over het hebben van snoeren op / boven de openbare weg. Art. 5 WVV 1994 (het zogenaamde 'kapstokartikel') biedt de mogelijkheid om handhavend op te treden.

Artikel 5 WVV 1994

Het is een 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.
- 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 ten minste één aansluiting en de mogelijkheid voor twee of meer aansluitingen voor het gelijktijdig opladen van elektrische voertuigen.
- d. Laadplaats: openbare parkeervoorziening waar door middel van een bord is aangegeven dat parkeren alleen is toegestaan voor het laden van elektrische voertuigen.
- e. Aanbieder: de aanbieder van oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur, uitgezonderd bewoners en bedrijven.
- f. Potentiële gebruiker:
 1. een bedrijf en/of organisatie dat/die gevestigd is in de gemeente Woudenberg 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 Woudenberg
- g. college: het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Woudenberg

2. Aanvraag vergunning en verkeersbesluit

Een aanvraag voor een vergunning voor het plaatsen van een of meerdere oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur op of aan de openbare weg en het verzoek tot het nemen van een verkeersbesluit waarbij een of meerdere parkeerplaatsen worden aangewezen voor het opladen van elektrische voertuigen kan alleen worden ingediend door de aanbieder.

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 aanbieder 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 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 aanbieder 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 potentiële gebruikers binnen een straal van hemelsbreed 200 meter van de aangevraagde locatie (met in achtneming van al bestaande oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur op of aan de weg binnen de genoemde straal van 200 meter);
- b. de desbetreffende ondergrond is in eigendom van de gemeente;
- c. de locatie van de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur is voldoende vindbaar en zichtbaar;
- d. de locatie kan door meerdere gebruikers gedeeld worden (dit om te voorkomen dat er "privé-parkeerplaatsen" gecreëerd worden);
- e. de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur kan worden voorzien van twee of meer aansluitpunten en kunnen – eventueel op termijn – twee of meer parkeerplaatsen worden bediend;
- f. het betreft een bestaand parkeervak / bestaande parkeervakken;
- g. de doorgang voor ander verkeer (auto, fiets, voetganger, rolstoel etc.) blijft gewaarborgd;

- h. er zijn geen belemmeringen ten aanzien van ander straatmeubilair of (openbaar) groen;
- i. de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur past in het straatbeeld. Dit betekent dat de oplaadpaal niet hoger is dan 1.50 m en uitgevoerd in de kleur wit. Naam, logo en informatie van de aanbieder zijn toegestaan op de oplaadpaal. Reclame van derden is niet toegestaan op de oplaadpaal;
- j. er is binnen 2 jaar geen sprake van geplande reconstructies of andere infrastructurele ontwikkelingen bij de aangevraagde laadplaats.

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 laadplaats 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 aanbieder 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 laadplaats.

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) als laadplaats(en) onherroepelijk is.

7. Plaatsing en beheer oplaadpaal/-infrastructuur

De aanbieder is verantwoordelijk voor realisatie, beheer, onderhoud en exploitatie van de oplaadpaal/-infrastructuur en neemt alle kosten hiervoor voor zijn rekening. De aanbieder is verantwoordelijk voor de bescherming van oplaadpaal/-infrastructuur (hekjes, biggenruggen e.d.). De kosten ter bescherming van de oplaadpaal/-infrastructuur zijn ook voor rekening van de aanbieder. Plaatsing van beschermingsmateriaal is pas toegestaan na goedkeuring door de gemeente.

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 aanbieder 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. In geval van een storing met een veiligheidsrisico dient de aanbieder binnen 2 uur na de melding op locatie te zijn, de situatie te beoordelen en zo nodig veilig te (laten) stellen. De coördinatie hiervan berust bij de aanbieder.

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 aanbieder zorgt voor zoveel mogelijk actuele informatie richting gebruikers over de aanwezigheid en beschikbaarheid van het oplaadpunt via algemeen beschikbare kanalen, zoals gebruikelijk zijn in de markt voor openbare laaddiensten. Het college kan besluiten door een tijdelijke verkeersmaatregel een weg tijdelijk geheel of gedeeltelijk af te sluiten, waardoor de oplaadpaal onbereikbaar is. Deze verkeersmaatregelen worden gepubliceerd via openbarebekendmakingen.nl.

11. Interoperabiliteit

Het oplaadpunt is algemeen toegankelijk in commerciële en technische zin (interoperabel) conform de landelijke en internationale afspraken, waaronder de uitwisselbaarheid van laadpassen en het gebruik van standaard stekkers.

12. Groene stroom

Om te bewerkstelligen dat elektrisch voertuigen ook aan de bron geen CO₂-uitstoot veroorzaken, mag de aanbieder alleen gegarandeerd groene stroom (laten) leveren.

13. Veiligheid

De oplaadpaal en/of oplaadinfrastructuur voldoet aan alle daaraan gestelde (nationale en internationale) veiligheidseisen voor de openbare ruimte.

14. Aansprakelijkheid

De aanbieder is aansprakelijk voor alle schade die door het gebruik van de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur of anderszins aan derden wordt veroorzaakt. Gemeente Woudenberg is op geen enkele manier aansprakelijk voor eventuele schade die door de oplaadpaal en/of andere infrastructuur is veroorzaakt. De aanbieder vrijwaart hiervoor de gemeente. De aanbieder verzekert zich voor eventuele schade voor minimaal een bedrag van € 1.000.000,- per gebeurtenis.

15. 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.

16. Handhaving

Het college ziet toe op het juiste gebruik van de aangewezen parkeerplaats(en) en kan indien nodig handhavend optreden. Het juiste gebruik is: als een elektrisch voertuig met de kabel aangesloten is op het oplaadpunt.

17. Intrekken/ wijzigen van ontheffing en verkeersbesluit

Indien de aanbieder 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 laadplaatsen 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 laadplaats. Het is niet gewenst dat daardoor een of meerdere parkeerplaatsen (nagenoeg) geheel onbenut blijven.

In deze gevallen heeft de aanbieder 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 aanbieder.

Het college kan de vergunning ook wijzigen of intrekken, indien er een wegreconstructie plaatsvindt als gevolg waarvan de laadplaats(en) zal (zullen) wijzigen of verdwijnen. In dat geval zal de gemeente samen met de aanbieder bezien of er een alternatieve locatie voor een oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur met bijbehorende laadplaats(en) in de directe nabijheid mogelijk is. Kosten hiervoor zijn voor rekening van de gemeente, wanneer de wegreconstructie plaatsvindt binnen 2 jaar na afgifte van de vergunning. Kosten zijn voor rekening van de aanbieder, wanneer de wegreconstructie later dan 2 jaar na afgifte van de vergunning plaatsvindt.

18. Informatie over gebruik oplaadinfrastructuur

De aanbieder 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 Woudenberg treden in werking op de dag na publicatie in de Woudenberger. Het beleid geldt tot en met 31-12-2020 en worden jaarlijks geëvalueerd en indien nodig bijgesteld.

4. Toelichting bij de beleidsregels

1. Begripsbepalingen

Elektrische voertuigen: het gaat hierbij om alle voertuigen die op de openbare weg mogen rijden, geheel of gedeeltelijk op elektriciteit kunnen rijden en voorzien zijn van een stekker om op te laden. Veelal zal het gaan om volledig elektrische auto's of plug-in hybride elektrische auto's, maar het kan bijvoorbeeld ook gaan om andere voertuigen, zoals gehandicaptenvoertuigen, motoren, trikes en quads die de parkeerplaatsen voor auto's gebruiken. Onder het begrip elektrische voertuigen vallen ook elektrische fietsen en snor-/bromfietsen.

2. Aanvraag vergunning en verkeersbesluit

Het is de bedoeling dat de aanbieder van de oplaadinfrastructuur de formele aanvraag voor de APV-vergunning en het verkeersbesluit indient. Wanneer een bewoner of bedrijf bij de gemeente aanklopt voor het plaatsen van een oplaadpaal of andere oplaadinfrastructuur op of aan de openbare weg, zal de gemeente hen doorverwijzen naar de aanbieders van oplaadinfrastructuur. De aanbieder van de oplaadinfrastructuur dient de aanvraag in bij de gemeente om APV-vergunning en verkeersbesluit.

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 een dergelijke 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.

Op grond van het Bor mag zonder omgevingsvergunning en dus zonder toets door de welstandscommissie een laadpaal geplaatst worden. Zie ook artikel 4:16 lid 3a APV

3. Behoeftebepaling oplaadpaal/-infrastructuur

De aanbieder 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.

4. 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.

5. Volgorde besluitvorming APV-vergunning en verkeersbesluit

Het proces van de besluitvorming over de APV-vergunning en het verkeersbesluit kan gelijktijdig in gang worden gezet. Tegen beide besluiten staan echter de bezwaar- en beroepsmogelijkheden uit de Algemene wet bestuursrecht (Awb) open. Belanghebbenden kunnen bezwaar maken tegen het 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-vergunning eerst van kracht en kan de oplaadinfrastructuur dus eerst worden geplaatst, nadat het verkeersbesluit onherroepelijk is geworden. Dit wordt expliciet in de APV-vergunning als voorschrift opgenomen.

6. Beheer oplaadpaal/-infrastructuur

De aanbieder is aanvrager van de APV-vergunning voor het plaatsen van de oplaadpaal/-infrastructuur is tevens de beheerder hiervan. De APV-vergunning heeft een persoonlijk karakter (zie art. 1:5 APV). Wanneer de aanbieder het beheer over de oplaadpaal/-infrastructuur wil overdragen aan een andere partij, dan zal de aanbieder 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 aanbieder is verantwoordelijk voor het plaatsen, beheren, onderhouden en exploiteren van de oplaadvoorziening en neemt alle kosten hiervoor voor zijn rekening. De aanbieder brengt de kosten voor het opladen van de elektrische voertuigen in rekening bij de gebruikers hiervan.

7. 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 aanbieder.

8. 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 aanbieder 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 aanbieder wordt gelegd.

15. Vergunninghouders/blauwe zone

Wanneer parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische voertuigen zijn gelegen in gebieden voor 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.

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 Wegsleepverordening heeft vastgesteld. 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 parkeerverordening.

17. Intrekken / wijzigen van APV-vergunning en verkeersbesluit

Wanneer de aanbieder zich niet aan de voorschriften van de APV-vergunning houdt, kan het college uiteindelijk de vergunning intrekken. Een dergelijke intrekingsprocedure 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 aanbieder 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.

Als een wegreconstructie binnen 2 jaar na afgifte van de APV-vergunning plaatsvindt, betaalt de gemeente de kosten van verplaatsing van oplaadinfrastructuur. Vindt de reconstructie na meer dan 2

jaar plaats dan zijn de kosten voor rekening van de aanbieder (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 aanbestede van oplaadpalen/-infrastructuur kiezen, voorbeelden opgenomen voor aanbestedingen en overeenkomsten tussen aanbieders hiervan en gemeenten.

BIJLAGEN

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