

RAADSINFORMATIEBRIEF

Van

college van burgemeester en wethouders

Vergadering van

6 juli 2021

Kenmerk

Z/21/020441 / D/21/027048

Portefeuillehouder

Arjan Noorthoek

Portefeuille

Verkeer en Vervoer

Opsteller

Hove, Koen ten

Onderwerp

Wijziging beleid elektrisch vervoer

Kennisnemen van

De aanpassing van de beleidsregels Plaatsen van laadpalen voor elektrische voertuigen op openbaar terrein.

Inleiding

Op 12 december 2017 heeft het college de beleidsregel Plaatsen van laadpalen voor elektrische voertuigen op openbaar terrein vastgesteld, zie case onder Corsanummer 17.010798. In deze beleidsregels staat onder andere dat in gebieden waar betaald parkeren of vergunningshoudersparkeren is ingevoerd, deze restrictie onverminderd ook voor bestuurders van elektrische auto's geldt. Dit betekent dat het opladen van elektrische auto's in het centrum van Woerden alleen toegestaan is wanneer de bestuurder van een elektrische auto parkeergeld betaald of wanneer een bestuurder van een elektrische auto over een geldige parkeervergunning voor het desbetreffende gebied beschikt.

Kernboodschap

Vanwege het op 18 februari 2021 vastgestelde parkeerbeleid voor de gemeente Woerden zijn enkele uitgangspunten met betrekking tot vergunninghoudersparkeren en vergunningszones gewijzigd. Met ingang van fase 2 van het nieuwe parkeerbeleid (vanaf 15 juli 2021), wijzigen een aantal parkeergebieden en is het onder andere niet meer mogelijk om tussen 10.00u en 18.30u met een bewonersvergunning op het parkeerterrein in de Wagenstraat te parkeren. Dit betekent dat de elektrische laadpaal op het parkeerterrein in de Wagenstraat tussen 10.00u en 18.30u niet door bewoners met een elektrische auto en een bewonersvergunning voor het centrum gebruikt kan worden. Ook kunnen de laadpalen in zone D niet gebruikt worden door bewoners met een elektrische auto en een bewonersvergunning in een andere zone. Diverse bewoners zijn voor het opladen van hun elektrische auto wel afhankelijk zijn van de laadpalen in de Wagenstraat of de laadpalen in zone D. Om die reden wordt een kleine wijziging in het voorgenoemde beleid voorgesteld. Deze wijziging betreft het toestaan van het opladen van elektrische auto's van bewoners met een bewonersvergunning in het centrum, op de parkeerplaatsen gereserveerd voor het opladen van elektrische auto's bij de laadpaal in de Wagenstraat en bij openbare laadpalen in andere zones in het centrum. Daarmee blijven de bewoners van de binnenstad met een elektrische auto de mogelijkheid houden om binnen afzienbare afstand van hun woning de auto op te laden. Bij toekomstige aanvragen van bewoners met een elektrische auto en een bewonersvergunning, wordt bekeken of er een laadpaal kan worden geplaatst in een gebied waar bewonersvergunningen geldig zijn. Op die manier wordt er in de toekomst in voldoende mogelijkheden voorzien voor het opladen van elektrische auto's.

Financiën

n.v.t.

Vervolg

Het gewijzigde beleid treedt in werking op de dag van bekendmaking.

Bijlagen

1. Gewijzigde Beleidsregels Plaatsen van laadpalen voor elektrische voertuigen op openbaar terrein: D/21/027545

Beleidsregel Plaatsen van laadpalen voor elektrische voertuigen op openbaar terrein

Wetstechnische informatie

Gegevens van de regeling

Overheidsorganisatie	Gemeente Woerden
Officiële naam regeling	Beleidsregel Plaatsen van laadpalen voor elektrische voertuigen op openbaar terrein
Citeertitel	Beleidsregel Plaatsen van laadpalen voor elektrische voertuigen op openbaar terrein
Vastgesteld door	College van burgemeester en wethouders
Onderwerp	Ruimte / verkeer en vervoer / milieu

Wettelijke grondslag(en) of bevoegdheid waarop de regeling is gebaseerd

1. [Algemene wet bestuursrecht, art. 4:81](#)
2. [Wegenverkeerswet, art. 18](#)
3. [Gemeentewet, art. 160, eerste lid](#)
4. [Algemene plaatselijke verordening Woerden 2015, artikel 2:10A](#)

Tekst van de regeling

Intitulé

Beleidsregel
Plaatsen van laadpalen voor elektrische voertuigen op openbaar terrein

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Woerden;

gelet op artikel op het bepaalde in artikel 160 van de Gemeentewet, het bepaalde in artikel 4:81 van de Algemene wet bestuursrecht, artikel 18 Wegeenverkeerswet en artikel 2.10A van de Algemene Plaatselijke verordening Woerden 2015;

overwegende dat

elektrisch rijden in opkomst is en er behoefte is aan infrastructuur om elektrische voertuigen op te kunnen laden

de benodigde laadpunten in veel gevallen op openbaar terrein geplaatst worden

het wenselijk is hiervoor kaders te stellen onder welke voorwaarden er wordt meegewerkt aan laadpunten voor elektrisch rijden

b e s l u i t

vast te stellen de volgende:

Beleidsregel Plaatsen van laadpalen voor elektrische voertuigen op openbaar terrein

Hoofdstuk 1 Algemeen

Artikel 1 begripsomschrijving

Aanvraag: 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 een elektrische auto.

Aanvrager: een aanbieder van oplaadpalen en/of andere infrastructuur die een aanvraag namens de bezitter van een elektrische auto (een bedrijf of bewoner) indient. Voor een bedrijf kan het zowel gaan om een elektrische auto van het bedrijf zelf, of een elektrische auto van een werknemer. Aanvrager is en blijft verantwoordelijk voor het plaatsen van het oplaadpunt, inclusief eventuele aanrijdbeveiliging om de oplaadpaal te beschermen, en het onderhouden van het oplaadpunt.

Bedrijf: een bedrijf dat bij de Kamer van Koophandel is geregistreerd, en een vestiging heeft op een adres in de gemeente Woerden.

Beheerder: degene die de oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur plaatst, beheert en onderhoudt, tevens de aanvrager.

Bewoner: degene die daadwerkelijk woonachtig is in de gemeente Woerden, blijkens inschrijving in de gemeentelijke basisadministratie persoonsgegevens.

Elektrische auto: 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,

Gebruiker:

1. een bedrijf en/of organisatie dat/die gevestigd is in de gemeente Woerden 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 Woerden

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.

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.

Openbaar oplaadpunt: een laadpunt dat voor iedereen te gebruiken is, bijvoorbeeld via een pasje, en direct is aangetakt op het stroomnetwerk dat door de netwerkbeheerder wordt beheerd.

Opladen: het gedurende een aaneengesloten periode opladen van een elektrisch voertuig bij een openbaar toegankelijke laadpaal.

Overeenkomst: de te ondertekenen overeenkomst voor plaatsing van laadpalen voor elektrische voertuigen in de gemeente Woerden”.

Privaat oplaadpunt: een laadpunt dat is aangesloten op een private meterkast (van de aanvrager) en is geplaatst op het eigen terrein (van de aanvrager). Een dergelijk laadpunt is in het algemeen niet door iedereen te gebruiken.

Verlengd privaat oplaadpunt: een laadpunt dat is aangesloten op een private meterkast en is geplaatst op openbaar terrein.

Artikel 2 Gebruiker

Geen medewerking wordt verleend als de gebruiker niet feitelijk op het opgegeven adres woont en niet in het bevolkingsregister is geregistreerd (bewonersbelanghebbende), of niet op het opgegeven adres in het register van de Kamer van Koophandel is geregistreerd (zakelijk belanghebbende).

Artikel 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 gewenste parkeerplaats(en) zijn aangegeven.

Artikel 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 geen medewerking aan het realiseren van de gevraagde oplaadinfrastructuur, wanneer gebruikers mogelijkheden hebben om hun elektrische voertuigen op eigen terrein te (laten) parkeren en op te laden. Hieronder valt ook:

1. de situatie dat men woonachtig is in gebouwen die gerealiseerd zijn inclusief een parkeergelegenheid in het gebouw;
2. in de nabije omgeving van dat gebouw, kan parkeerruimte worden gehuurd, geleased of gekocht of anders ter beschikking staan van de aanvrager.

Artikel 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:

1. 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;
2. zijn er al bestaande oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur aanwezig in de openbare ruimte binnen de genoemde straal van 200 meter;
3. is de desbetreffende ondergrond in eigendom van de gemeente;
4. is de locatie van de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur voldoende vindbaar en zichtbaar;
5. is het aannemelijk dat de locatie door meerdere gebruikers gedeeld kan worden (dit om te voorkomen dat er "privé-parkeerplaatsen" gecreëerd worden);
6. 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;
7. laat de parkeerdruk dit toe (95% op het drukste moment in woonwijken en 85% op parkeerterreinen);
8. in woonwijken of parkeerterreinen waar de parkeerdruk hoger is dan de genoemde 95%, respectievelijk 85% kan er voor gekozen worden om toch een parkeerplaats aan te wijzen als oplaadpunt voor elektrische voertuigen. In gebieden met een hogere parkeerdruk, mag deze plek dan op grotere afstand dan 200 meter hemelsbreed van de aangevraagde locatie.

9. betreft het een bestaand parkeervak / bestaande parkeervakken;
10. blijft de doorgang voor ander verkeer (auto, fiets, voetganger, rolstoel etc.) gewaarborgd;
11. zijn er geen belemmeringen ten aanzien van ander straatmeubilair of (openbaar) groen;
12. past de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur in het straatbeeld;
13. 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-elektrische auto). 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.

Artikel 6 (Verlengd) privaat laadpunt

Er wordt geen medewerking verleend aan een verlengd privaat laadpunt of een niet openbaar te gebruiken laadpunt in de openbare ruimte.

Artikel 7 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 parkeerplaatsen onherroepelijk is geworden.

Artikel 8 Plaatsing, beheer en onderhoud oplaadpaal/-infrastructuur

De aanvrager van de vergunning voor het plaatsen van een oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur is 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.

Artikel 9 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.

Artikel 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.

Artikel 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.

Artikel 12 Interoperabiliteit

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

Artikel 13 Groene stroom

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

Artikel 14 Veiligheid

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

Artikel 15 Aansprakelijkheid

De beheerder is aansprakelijk voor alle schade die door het gebruik van de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur of anderszins aan derden wordt veroorzaakt. De gemeente Woerden is op geen enkele manier aansprakelijk voor eventuele schade die door de oplaadpaal en/of andere infrastructuur is veroorzaakt. De beheerder vrijwaart hiervoor de gemeente. Dit wordt in een overeenkomst tussen gemeente en beheerder vastgelegd.

Artikel 16 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. Uitzondering hierop is het opladen van elektrische auto's van bewoners met een bewonersvergunning. Om bewoners met een bewonersvergunning de mogelijkheid te bieden om hun elektrische auto op te laden, mogen zij met deze bewonersvergunning gebruik maken van de laadpalen in een andere zone in het centrum.

Artikel 17 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 gehandhaafd op het fiscaal regime, parkeervergunning, blauwe zone en andere restricties die voor alle bestuurders van motorvoertuigen gelden.

Artikel 18 Intrekken / wijzigen van vergunning 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 vergunning. Kosten zijn voor rekening van de beheerder, wanneer de wegconstructie later dan 5 jaar na afgifte van de vergunning plaatsvindt.

Artikel 19 Informatie over gebruik oplaadinfrastructuur

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

Artikel 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.

Artikel 21 Duur van de toestemming

De toestemming voor het realiseren van een laadpaal op grond in eigendom van de gemeente wordt verleend voor de maximale duur van tien jaar met een stilzwijgende verlenging van telkens een jaar. Deze gaat in op de dag dat Partijen de Overeenkomst hebben getekend.

Artikel 22 Citeertitel; inwerkingtreding

1. Deze regeling kan worden aangehaald als: beleidsregel Plaatsen van laadpalen voor elektrische voertuigen op openbaar terrein.
2. Deze regeling treedt in werking met ingang van de dag na die van de bekendmaking.

Aldus vastgesteld in de collegevergadering van 20 november 2018

De secretaris,

De burgemeester

Toelichting

Artikel 1:

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 voertuigen of plug-in hybride elektrische voertuigen, maar het kan bijvoorbeeld ook gaan om andere voertuigen, zoals gehandicaptenvoertuigen, motoren, trikes en quads die de parkeerplaatsen voor voertuigen gebruiken.

Artikel 2:

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 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.

Artikel 4:

De aanvrager van de vergunning en het verkeersbesluit zal moeten aantonen dat er voldoende behoefte bestaat aan een olaadpunt 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)).

Uitgangspunt is dat de gebruiker niet kan parkeren op eigen terrein. Bij de bouw van woningen (en kantoren) is, zeker bij recentere woningen en kantoren, bij het bepalen van de parkeernorm uitgegaan van de parkeermogelijkheden op eigen terrein. Indien de aanvrager dan een laadpunt realiseert op openbaar gebied, neemt de parkeerdruk toe. Het parkeren verschuift in dergelijke gevallen van eigen terrein naar de openbare ruimte en dat is ongewenst. Er ontstaat een parkeerprobleem als iedereen in het gebied een elektrische auto heeft met een laadpunt op openbaar gebied, terwijl er bij de bouw rekening mee was gehouden dat mensen op eigen terrein parkeren.

Artikel 5:

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 op grotere openbare parkeerplaatsen, langs wijkontsluitingswegen of doorgaande wegen. Hiermee wordt voorkomen dat er grote verkeersstromen ontstaan binnen woonwijken wanneer de elektrische auto zijn vlucht neemt.

In sommige wijken in de gemeente is sprake van een aanzienlijke parkeerdruk. De elektrische auto van de aanvrager op zichzelf verhoogt de parkeerdruk niet, want die zal toch sowieso in de wijk geparkeerd worden. De plaatsing van een verkeersbord, verhoogt de parkeerdruk wel enigszins, omdat de parkeerplaats niet door andere (niet-elektrische) voertuigen gebruikt kan worden. Het kan dus zijn dat er in de directe omgeving (van enkele tientallen meters) gezien de parkeerdruk geen geschikte locatie is voor een laadpunt, te bepalen door een parkeerdrukmeting. Daarom wordt er in een straal van 200 meter van de aanvrager gekeken naar een geschikte locatie. In wijken met een hoge parkeerdruk (95% in woonwijken en 85% op parkeerterreinen), kan het oplaadpunt in een grotere straal dan 200 meter geplaatst worden.

Als blijkt binnen een straal van 200 meter behoefte is aan meer laadpunten, dan kan er nog een laadpaal gerealiseerd worden. Het aantal aanvragen en de bezetting van de reeds gerealiseerde laadpunten speelt daarbij een rol. Uitgangspunt is daarbij dat er tenminste 4 aanvragen binnen 200 meter van een laadpaal zijn.

Laadpalen worden in principe alleen geplaatst bij bestaande parkeerplaatsen die ook als zodanig bestemd zijn. Indien het verkeerstechnisch kan én het past binnen het bestemmingsplan, dan kan er een nieuwe parkeerplaats worden aangelegd op kosten van de aanvrager.

Bij het toetsen van de oplaadpalen-/infrastructuur in het straatbeeld in een beschermd dorpsgezicht wordt advies gevraagd aan de welstandscommissie. De oplaadpalen-/infrastructuur moeten voldoen aan het reclamebeleid.

Artikel 6:

De parkeerplaats(en) wordt gereserveerd door middel van een bord E4 met onderbord waaruit blijkt dat de parkeerplaats is bedoeld voor het opladen van elektrische voertuigen. De parkeerplaatsen zijn openbare parkeerplaatsen, bedoeld voor het opladen van elektrische voertuigen. Het is niet de bedoeling dat de parkeerplaatsen volledig aan het openbaar gebruik worden onttrokken. Ze worden daarom wel gereserveerd voor elektrische voertuigen, maar niet op kenteken. Een uitzondering kan zijn als de aanvrager een gehandicaptenparkeerplaats heeft, of daar recht op heeft. Hiervoor moet dan (apart) een aanvraag gehandicaptenparkeerplaats ingediend worden.

Artikel 7:

Verlengde private laadpunten zijn onwenselijk, omdat er voor een dergelijk laadpunt kabels van de meterkast naar het laadpunt in (onder) openbaar gebied noodzakelijk zijn. Dit leidt tot beheersproblemen bij het aanleggen en onderhoud van trottoir en wegen.

Artikel 8:

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. De overeenkomst zal ook niet eerder worden getekend dan nadat het verkeersbesluit onherroepelijk is geworden.

Artikel 9:

De aanvrager van de APV-vergunning voor het plaatsen van de oplaadpaal/-infrastructuur is tevens de beheerder hiervan. De APV-vergunning heeft een persoonlijk karakter. Wanneer de aanvrager het beheer over de oplaadpaal/-infrastructuur wil overdragen aan een andere partij, dan zal de aanvrager óf vooraf bij de aanvraag moeten vermelden voor wie de vergunning wordt aangevraagd óf achteraf toestemming moeten

krijgen van de gemeente om de vergunning over te dragen. De beheerder is verantwoordelijk voor het plaatsen, beheren, onderhouden en exploiteren van de oplaadvoorziening en is vrijgesteld van eventuele leges. De beheerder brengt de kosten voor het opladen van de elektrische voertuigen in rekening bij de gebruikers hiervan.

Artikel 10:

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.

Artikel 13:

Het oplaadpunt moet voldoen aan de geldende normen. Om te zorgen dat gebruikers van verschillende voertuigen bij verschillende laadaanbieders kunnen laden, hebben het Rijk en marktpartijen gezamenlijk gekozen voor een Nederlandse standaard. De kabel en stekker voor het aansluiten van een voertuig op een oplaadpunt is een type 2, mode 3 ('Mennekesstekker').

Artikel 16:

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. Het eigendom kan wel bij de aanvrager/beheerder van de oplaadinfrastructuur worden gelegd, maar dit kan alleen door verkopen van de ondergrond of het vestigen van een opstalrecht voor alle oplaadinfrastructuur. Het eerste is doorgaans niet gewenst en het tweede erg omslachtig (via notaris) en kostbaar.

Op zich is het niet onoverkomelijk dat de gemeente formeel eigenaar wordt van de oplaadinfrastructuur, zolang de aansprakelijkheid voor alle schade bij de aanvrager/beheerder wordt gelegd. Hiertoe wordt de "Overeenkomst voor plaatsing van laadpalen voor elektrische auto op openbaar terrein" getekend.

Artikel 17:

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. Uitzondering hierop zijn bewoners, met een elektrische auto, met een bewonersvergunning. Voor hen geldt dat zij met een bewonersvergunning hun auto mogen opladen bij een van de laadpalen in een andere zone in het centrum.

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.

Artikel 18:

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 Wegsleeperverordening 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.

Artikel 19:

Wanneer de aanvrager / beheerder zich niet aan de voorschriften van de APV-vergunning houdt, kan het college uiteindelijk de vergunning 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-vergunning plaatsvindt, betaalt de gemeente de kosten van verplaatsing van oplaadinfrastructuur. Vindt de reconstructie na meer dan 5 jaar plaats dan zijn de kosten voor rekening van de beheerder van de oplaadinfrastructuur (normaal ondernemersrisico). De kosten van het benodigde verkeersbesluit en de inrichting van de parkeerplaats(en) zijn voor rekening van de gemeente.

Artikel 20:

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.

Artikel 21:

Hier is sprake van een zogenaamde 'hardheidsclausule' op grond waarvan het college in bepaalde uitzonderlijke en/of onvoorziene situaties kan afwijken van de beleidsregels.