

Beleidsregels publieke oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen 2026 – 2028

Versie Concept
Parkeren
13 januari 2026





Inhoud

1. Begripsbepalingen	3
2. Aanvraag vergunning/ontheffing en verkeersbesluit	3
3. Aanvraag locatie oplaadpaal/-infrastructuur	3
4. Behoeftbepaling oplaadpaal/-infrastructuur	4
5. Definitieve locatie oplaadpaal/-infrastructuur	4
6. Plaatsing en beheer oplaadpaal/-infrastructuur	5
7. Inrichting en beheer parkeerplaatsen	5
8. Bereikbaarheid beheerder	5
9. Openbaarheid oplaadpaal/-infrastructuur	5
10. Interoperabiliteit	6
11. Groene stroom	6
12. Veiligheid	6
13. Aansprakelijkheid	6
14. Betaald parkeren/ vergunninghouders/ blauwe zone	6
15. Handhaving	6
16. Intrekken / wijzigen van vergunning en verkeersbesluit	6
18. Bijzondere omstandigheden	7
19. Termijn	7

Bijlage: Toelichting bij de beleidsregels



1. Begripsbepalingen

In de beleidsregels wordt verstaan onder:

- a) Aanvrager/beheerder: de aanbieder van oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur die is aangesloten bij de branchevereniging en via een aanbesteding is geselecteerd door MRA-E die de ontheffing/vergunning voor het plaatsen van oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur aanvraagt.
- b) beheer: beheer omvat alle activiteiten die nodig zijn om de functionaliteit, veiligheid en toegankelijkheid van de laadpalen te waarborgen.
- c) beheerovereenkomst: privaatrechtelijke overeenkomst tussen aanvrager en MRA-E over het beheer, de exploitatie, het gebruik en de aansprakelijkheid voor laadpalen die de aanvrager wil plaatsen op grond in eigendom bij de gemeente.
- d) branchevereniging: de Vereniging Interoperabel Laden Nederland (eViolin), gevestigd te Amsterdam, ingeschreven KvK 5644 2858.
- e) college: het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amstelveen.
- f) elektrische motorvoertuigen: alle voertuigen, uitgezonderd fietsen en snor-/bromfietsen, die op de openbare weg mogen rijden, geheel of gedeeltelijk op elektriciteit kunnen rijden en voorzien zijn van een stekker om op te laden.
- g) gebruiker:
 1. een bedrijf en/of organisatie dat/die gevestigd is in de gemeente Amstelveen 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 of werkzaam is in de gemeente Amstelveen of op bezoek is.
- h) MRA-E: Metropool Regio Amsterdam – Elektrisch. Het samenwerkingsverband van publieke partijen in de provincies Noord-Holland, Flevoland en Utrecht, vertegenwoordigd door Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland, met als doel het stimuleren van elektrisch vervoer. De naam MRA-E wordt in 2026 gewijzigd in Laadwerk.
- i) netbeheerder: de regionale netbeheerder als bedoeld in de Elektriciteitswet of de opvolger daarvan, belast met het beheer van het elektriciteitsnet en de aansluitingen daarop
- j) 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.
- k) 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.
- l) slim laden: het opladen van de batterij van het Elektrisch voertuig op het meest optimale moment, wanneer de kosten laag zijn en het aanbod van (duurzame) energie hoog is.

2. Aanvraag vergunning/ontheffing en verkeersbesluit

Een aanvraag voor een ontheffing/vergunning voor het plaatsen van een of meerdere oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur op 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 een aanbieder van oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur die is aangesloten bij de branchevereniging en via een aanbesteding is geselecteerd door MRA-E.

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. Dit wordt aangetoond door een of meer aanvragen van inwoners voor een openbare laadpaal voor het opladen van elektrische voertuigen. 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 en met de netbeheerder 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. Bestaat er behoefte aan een oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur. Dit blijkt uit een of meerdere aanvragen voor een elektrische oplaadlocatie;
- b. Een openbare oplaadlocatie op of aan de openbare weg wordt indien mogelijk geplaatst binnen 200 meter loopafstand van de aanvrager, tenzij:
 - i. er een mogelijkheid is om op te laden op eigen terrein;
 - ii. er een al bestaande of aangevraagde laadlocatie binnen 200 meter van de aanvrager (loopafstand) bestaat die qua bezetting en verbruik beschikbaar is, of;
 - iii. er een mogelijkheid is om een al bestaande of aangevraagde laadlocatie binnen een loopafstand van 200 meter van de aanvrager uit te breiden;
- c. Is de desbetreffende ondergrond in eigendom van de gemeente en is er de mogelijkheid tot het maken van een netaansluiting;
- 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;
- 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; een van de twee vakken mag toegewezen worden aan deelmobiliteit of een Gehandicapte parkeerplaats (GPP)
- g. Laat de parkeerdruk de reservering van mogelijk 2 parkeerplaatsen voor uitsluitend opladen toe (minimaal 2 vrije parkeerplaatsen binnen 200 meter loopafstand rondom de gevraagde locatie 's nachts)
- h. Betreft het een bestaand parkeervak / bestaande parkeervakken;
- i. Is de locatie niet voor een deur of raam van een woonhuis. De volgende prioriteitsvolgorde wordt aangehouden:
 - i. blinde gevel
 - ii. zijgevel
- j. Blijft de doorgang voor ander verkeer (auto, fiets, voetganger, rolstoel etc.) gewaarborgd;
 - i. Doorgang van het trottoir na plaatsing Oplaadobject: minimaal 120 cm (4 stoeptegels 30 x 30 cm);
 - Bij uitzondering kan er een doorloopruimte van 90 cm (3 stoeptegels van 30x30cm) geaccepteerd worden.
 - ii. Voorkomen van wegversperring voor aanrijdroutes van hulpdiensten;
- k. Zijn er geen belemmeringen ten aanzien van ander straatmeubilair of (openbaar) groen;
- l. Past de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur in het straatbeeld;
- m. Is er geen sprake van geplande reconstructies of andere infrastructurele ontwikkelingen;



- n. In beginsel worden er bij een nieuw te realiseren oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur direct in het verkeersbesluit of verzamelverkeersbesluit een of twee parkeerplaatsen aangewezen, afhankelijk van het aantal aanvragers.
- o. Indien aan de bovenstaande regels wordt voldaan, verleent het college toestemming voor de plaatsing van de openbare laadpaal.

6. Uitbreiding van een laadlocatie

In plaats van artikel 5 onder a en g gelden in geval van uitbreiding van een bestaande laadlocatie de onderstaande criteria:

- a. afzetvolume:
 - De bestaande laadpaal heeft in de voorafgaande twaalf (12) maanden een afzetvolume van minimaal 10.000 kWh gerealiseerd; OF
 - De bestaande laadpaal heeft in de voorafgaande drie (3) maanden een afzetvolume van minimaal 2.500 kWh gerealiseerd.
- b. de parkeerdruk laat uitbreiding van de reservering van mogelijk 2 parkeerplaatsen voor uitsluitend opladen toe mits minimaal 2 vrije parkeerplaatsen binnen 200 meter loopafstand rondom de uit te breiden locatie 's nachts beschikbaar zijn;
- c. indien het aantal vrije parkeerplaatsen 1 is, dan wordt er 1 parkeerplaats gereserveerd.

7. Verplaatsing van een oplaadlocatie

In geval van een verplaatsing van een openbare laadpaal als gevolg van bijvoorbeeld een herinrichting of het plaatsen van een transformatorhuisje, is het criterium over parkeerdruk van artikel 5 onder a en g niet van toepassing.

8. Plaatsing en beheer oplaadpaal/-infrastructuur

De aanvrager van de vergunning voor het plaatsen van een oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur is tevens de beheerder hiervan. De beheerder is verantwoordelijk voor realisatie, beheer, onderhoud en exploitatie van de oplaadpaal/-infrastructuur en neemt alle kosten hiervoor voor zijn rekening. De kosten ter bescherming van de oplaadpaal/-infrastructuur (hekjes, biggenruggen ed.) zijn ook voor rekening van de beheerder.

Voor plaatsing moet er afstemming met de netbeheerder zijn geweest om netcongestie te voorkomen. Voor iedere aansluiting moet er in ieder geval een aansluiting worden aangevraagd bij de netbeheerder.

9. Inrichting en beheer parkeerplaatsen

De kosten voor het eventueel plaatsen van een verkeersbord en aanbrengen van de markering op de aangewezen parkeerplaats(en) zijn voor rekening van de gemeente.

10. Bereikbaarheid beheerder

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.

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, beschikbaarheid en prijzen van het oplaadpunt.

12. Interoperabiliteit

Het oplaadpunt is interoperabel conform de afspraken binnen de branchevereniging, waaronder de uitwisselbaarheid van laadpassen en het gebruik van standaard stekkers.

13. Groene stroom

Om te bewerkstelligen dat elektrische 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.

14. Veiligheid

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

15. Aansprakelijkheid

- a) De aanvrager sluit een beheerovereenkomst met de gemeente met afspraken over het beheer, de exploitatie, het gebruik van en de aansprakelijkheid voor laadpalen die de aanvrager wil plaatsen op grond in eigendom van de gemeente. 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 Amstelveen 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.
- b) MRA-e sluit namens de gemeente met alle exploitanten een concessieovereenkomst af waarin eigendom, beheer en aansprakelijkheid wordt geregeld.

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 ook voor elektrische voertuigen geparkeerd op een parkeerplaats gereserveerd voor elektrische voertuigen.

17. Handhaving

Team Handhaving Buitenruimte ziet toe op het juiste gebruik van de aangewezen parkeerplaats(en) en kan indien nodig handhavend optreden. Daarnaast wordt ook gehandhaafd op het fiscaal regime, parkeervergunning, blauwe zone en andere restricties die voor alle bestuurders van motorvoertuigen gelden.

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 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 vergunning. Kosten zijn voor rekening van de beheerder, wanneer de wegreconstructie later dan 5 jaar na afgifte van de vergunning plaatsvindt.

19. Informatie over gebruik oplaadinfrastructuur

De beheerder van een oplaadpaal en/of oplaadinfrastructuur verstrekt de gegevens over aantal gebruikers, aantal laadsessies en verbruik per periode en per dagdeel ongevraagd aan het college met betrekking tot inzicht in het feitelijke gebruik hiervan.

20. Bijzondere omstandigheden

Het college beseft dat de ontwikkelingen op het gebied van elektrisch rijden en laadinfrastructuur 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.

21. Termijn

De Beleidsregels oplaadinfrastructuur elektrisch voertuigen gemeente Amstelveen gelden vanaf ..- ..-2026

Aldus vastgesteld in vergadering van

Het college van Burgemeesters en Wethouders,

De burgemeester,

De secretaris,



Toelichting bij de beleidsregels

1. Begripsbepalingen

Elektrische motorvoertuigen: het gaat hierbij om alle motorvoertuigen 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. Fietsen met elektrische trapondersteuning en elektrische snor-/bromfietsen zijn ook elektrische voertuigen. Maar omdat fietsen en snor-/bromfietsen geen gebruik mogen maken van parkeerplaatsen, vallen deze niet onder deze regels. Zij worden geacht op eigen terrein, dat willen zeggen in de fietsenberging bij de woning of het bedrijf te kunnen opladen.

2. Aanvraag ontheffing/vergunning en verkeersbesluit

Alleen aanbieders van de oplaadinfrastructuur kunnen de formele aanvraag voor de APV-vergunning en het verkeersbesluit indienen. 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.

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.

3. Aanvraag locatie oplaadpaal/-infrastructuur

Spreekt voor zich.

4. Behoeftebepaling oplaadpaal/-infrastructuur

De aanvrager van de vergunning 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 elektrisch voertuig(en)). Dat de gebruiker over een elektrisch voertuig beschikt of gaat beschikken, blijkt uit:

- de tenaamstelling van het kenteken;
- een lease- en/of gebruiksovereenkomst met de gebruiker of diens werkgever indien het kenteken niet op naam van de gebruiker staat;
- een koopovereenkomst voor de aanschaf van een elektrisch voertuig.

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. Het is niet vanzelfsprekend de parkeerplaats voor de woning van de gebruiker, het oplaadpunt is bedoeld voor algemeen gebruik. Voorkomen moet worden dat er "privé-parkeerplaatsen" gecreëerd worden. De voorkeur gaat uit naar centrale, goed bereikbare plekken in de wijken, zoals langs wijkontsluitingswegen of



doorgaande wegen. Hiermee wordt voorkomen dat er grote verkeersstromen ontstaan binnen woonwijken wanneer elektrisch vervoer zijn vlucht neemt.

Bij het toetsen van de oplaadpalen-/infrastructuur in het straatbeeld toetst de gemeente of de laadpaal voldoet aan de kenmerken van straatmeubilair:

- sober en functioneel vormgegeven, robuust en vandalismebestendig;
- inpasbaar in het straatbeeld, niet bedoeld als reclame-uiting
- kleur van de behuizing in onopvallende grijs tint, RAL 9007 of daarmee vergelijkbaar.

Voor het reserveren van parkeerplaatsen voor elektrisch laden is een verkeersbesluit nodig. Tegen dit besluit staan echter de bezwaar- en beroepsmogelijkheden uit de Algemene wet bestuursrecht (Awb) open. Belanghebbenden kunnen bezwaar maken tegen het verkeersbesluit, bijvoorbeeld omdat zij de parkeerdruk ter plaatse erg hoog vinden 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. Uitbreiding

Aanvullende regels die gelden bij een uitbreiding van een bestaande locatie.

7. Verplaatsing

Aanvullende regels die gelden bij een verplaatsing van een laadlocatie/laadpaal.

8. Beheer oplaadpaal/-infrastructuur

De aanvrager van de APV- vergunning voor het plaatsen van de oplaadpaal/-infrastructuur is tevens de beheerder hiervan. De APV- vergunning is niet zonder meer overdraagbaar (zie artikel 1:5 van de APV). Wanneer de aanvrager het beheer over de oplaadpaal/-infrastructuur wil overdragen aan een andere partij, dan zal de aanvrager óf vooraf bij de aanvraag moeten vermelden voor wie de vergunning wordt aangevraagd óf achteraf toestemming moeten krijgen van de gemeente om de 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. Het tarief voor het opladen is vrij; het tarief per levering en/of per kWh wordt door de gemeente niet aan voorschriften gebonden. Wel staat het de beheerder vrij om tariefvoordelen te bieden aan gebruikers die kort na het beëindigen van het opladen het voertuig ontkoppelen en de oplaadplaats weer vrijmaken.

9. Beheer parkeerplaatsen

De kosten voor het nemen van het verkeersbesluit en het plaatsen van verkeersborden en verkeerstekens op de openbare weg komen in principe voor rekening van het bevoegd gezag dat het verkeersbesluit heeft genomen. Dit is in deze regeling 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.

10, 11 en 13.

Spreken voor zich.

12 en 14 Interoperabiliteit en Veiligheid

De bedrijven werkzaam in de markt voor oplaadinfrastructuur en laaddienstverlening van gebruikers hebben een open-marktmodel ontwikkeld om de verdere uitrol van oplaadinfrastructuur en de acceptatie van elektrisch rijden te vergemakkelijken. Zij hebben onderlinge standaarden afgesproken voor technische geschiktheid en veiligheid van de toegepaste apparatuur, alsmede vakbekwaamheids- en kwaliteitseisen die zij hanteren. De gemeente hoeft geen technische



vereisten op te nemen, anders dan de eis dat een aanvrager als exploitant is aangesloten bij de branchevereniging.

Bovendien garanderen zij interoperabiliteit voor alle klanten. Daarmee kunnen pashouders van alle laaddienstverleners terecht bij alle oplaadpunten van de aangesloten exploitanten. Dit is vergelijkbaar met geldautomaten die pashouders van alle banken toelaten en met roaming in de mobiele telefonie. Tegelijkertijd blijft marktwerking, onderlinge concurrentie en keuzevrijheid van de consument behouden. Het verlenen van vergunningen heeft geen marktverstoring effect; het voeren van een aanbestedingsprocedure is niet nodig.

15. 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 het 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 bezwaarlijk dat de gemeente formeel eigenaar wordt van de oplaadinfrastructuur, zolang beheer, exploitatie en aansprakelijkheid voor alle schade bij de aanvrager/beheerder wordt gelegd. Hiertoe sluit MRA-e namens de gemeente met alle aanvragende exploitanten een concessieovereenkomst af waarin eigendom, beheer en aansprakelijkheid wordt geregeld.

16. 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.

17. Handhaving

1. Rechtmatig gebruik van oplaadplaatsen:

Een oplaadplaats is bedoeld voor het actief opladen van een elektrisch voertuig.

2. Onrechtmatigheid:

Bij onrechtmatig parkeren in strijd met verkeersregels kan een proces-verbaal worden opgemaakt. Dit kan leiden tot een administratieve sanctie op grond van de Wet Mulder (Wahv). Ditzelfde geldt voor het niet betalen. Bij het niet betalen in een betaald parkeergebied kan een fiscale naheffingsaanslag volgen. Parkeren zonder vergunning in een vergunninghoudersgebied is eveneens een Mulder-feit.

3. Het is wenselijk dat oplaadplaatsen niet langer dan nodig bezet blijven. In de praktijk wordt dit beoordeeld op basis van zichtbare aansluiting met een laadkabel. Er bestaat nog geen algemeen aanvaarde methode om te bepalen of een voertuig daadwerkelijk laadt, wat handhaving op 'laadpaalkleven' bemoeilijkt. Zodra betere toezichtmethoden beschikbaar zijn, kunnen andere handhavingscriteria worden overwogen.

18. Intrekken / wijzigen van APV- vergunning en verkeersbesluit

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

19. 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. Om dat elektrisch rijden een nieuw fenomeen is, is er nog niet veel bekend over bezit, gebruik en laadgedrag van elektrische voertuigen. Belangrijke informatie voor het gemeentelijk beleid zijn het aantal laadsessies, de duur van de sessies en de duur van het laden, de geleverde energie, bezettingsgraad naar dagdeel en het aantal unieke gebruikers per oplaadpunt. In overleg met de exploitanten, de branchevereniging en de VNG zal bekeken worden op welke wijze de exploitanten op eenvoudige en eenduidige wijze periodieke rapportages kunnen aanleveren. De gemeente wil vermijden dat exploitanten voor iedere gemeenten afwijkende rapportages worden gevraagd en zal zich aan een af te spreken landelijke standaard rapportage conformeren. Veelal zal een jaarlijks overzicht van het gebruik voldoende zijn.

20. 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. Elektrisch rijden is een relatief nieuwe ontwikkeling. Er kunnen zich situaties voordoen die thans niet voorzien zijn en waarbij de strikte toepassing van de beleidsregels mogelijk onredelijk of onbillijk zijn.

21. Termijn

Bepaling spreekt voor zich.