

Beleidsregels oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen gemeente Teylingen

Zoals vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders van Teylingen op 1 november 2016.

Opbouw

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

1. Doel van de beleidsregels

Het doel van de beleidsregels is om:

- particulieren, bedrijven, netwerkbeheerders en aanbieders van oplaadinfrastructuur duidelijkheid te geven over de criteria en voorwaarden waaronder de gemeente medewerking verleent aan het plaatsen van oplaadinfrastructuur in de openbare ruimte en het aanwijzen van parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische voertuigen;
- particulieren, bedrijven, netwerkbeheerders en aanbieders van oplaadinfrastructuur te informeren over de te volgen procedure;
- aanvragen voor het plaatsen van oplaadinfrastructuur en het aanwijzen van parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische voertuigen op een zelfde en gelijkwaardige manier te kunnen beoordelen en af te handelen.

Deze beleidsregels zijn alleen van toepassing op publieke oplaadpalen en andere oplaadinfrastructuur in de openbare ruimte op of aan de openbare weg, waaronder ook openbare P&R-terreinen.

2. Beleidsregels

Artikel 1. Begripsbepalingen

In deze beleidsregels wordt verstaan onder:

- a. elektrisch voertuig: een motorvoertuig als bedoeld in art. 1, eerste lid, onderdeel c van de Wegenverkeerswet 1994 dat bij de RDW staat geregistreerd als auto en geheel of gedeeltelijk door een elektromotor wordt aangedreven waarvoor de elektrische energie geleverd wordt door een batterij en waarvan de batterij (mede) kan worden opgeladen door middel van een voorziening buiten het voertuig.
- 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: openbare voorziening, inclusief alle daarbij behorende en achterliggende installaties, waar een Elektrisch Voertuig kan worden opgeladen; een Laadpaal kan een of meer Oplaadpunten bevatten;
- d. aanvrager: de aanbieder van oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur.
- e. beheerder: de aanvrager van de ontheffing / vergunning voor het plaatsen van oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur.
- f. gebruiker:
 - 1. een bedrijf en/of organisatie dat/die gevestigd is in de gemeente en eigenaar en/of bezitter is van één of meerdere elektrische voertuigen of een of meerdere werknemers in dienst heeft die aantoonbaar beschikt/beschikken over een elektrisch voertuig;
 - 2. een particulier die aantoonbaar eigenaar en/of bezitter is van een elektrisch voertuig en woonachtig en/of werkzaam is in de gemeente;
 - 3. een bezoeker met een elektrisch voertuig in de gemeente.
- g. college: het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Teylingen

Artikel 2. Aanvraag verkeersbesluit

Een aanvraag voor het nemen van een verkeersbesluit waarbij een of meerdere parkeerplaatsen worden aangewezen voor het opladen van elektrische voertuigen kan alleen worden ingediend door de aanbieder van oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur.

Artikel 3. Aanvraag oplaadpaal/-infrastructuur

Een aanvraag voor graafwerkzaamheden voor het plaatsen van een oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur voldoet aan de voorwaarden zoals beschreven in de AVOI Gemeente Teylingen 2016 en de Nadere regels AVOI Gemeente Teylingen.

Artikel 4. Definitieve locatie oplaadpaal/-infrastructuur

Het college bepaalt in overleg met de aanvrager de definitieve locatie van de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur en de aan te wijzen parkeerplaats(en). Het college toetst hierbij aan de volgende criteria:

- a. is de desbetreffende ondergrond in eigendom van de gemeente;
- b. is de locatie van de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur voldoende vindbaar en zichtbaar;
- c. is het aannemelijk dat de locatie door meerdere gebruikers gedeeld kan worden;
- d. 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;
- e. laat de parkeerdruk dit toe;
- f. betreft het een bestaand parkeervak / bestaande parkeervakken;
- g. zijn er geen belemmeringen ten aanzien van ander straatmeubilair of groen;
- h. is er sprake van geplande reconstructies of andere infrastructurele ontwikkelingen;
- i. het college zal het voorstel aansluitend toetsen aan art. 2:10 APV en niet instemmen als: het beoogde gebruik hinder oplevert, 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, het beoogde gebruik hetzij op zichzelf, hetzij in verband met de omgeving niet voldoet aan redelijke eisen van welstand.

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 door middel van een aanpassing van het bestaande verkeersbesluit. Tegen dit aanpassingsbesluit staat bezwaar en beroep open.

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 5. Plaatsing en beheer oplaadpaal/-infrastructuur

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

Artikel 6. 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 7. 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 8. 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 9. Interoperabiliteit

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

Artikel 10. Groene stroom

Om te bewerkstelligen dat elektrisch voertuigen ook aan de bron geen CO₂-uitstoot veroorzaken, mag de beheerder van de oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur de laadpalen alleen (laten) voorzien van groene stroom waarvan de certificaten van Nederlandse oorsprong zijn. De stroomvoorziening hoeft niet door een beheerder zelf te worden verzorgd.

Artikel 11. Veiligheid

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

Artikel 12. Aansprakelijkheid

De beheerder is aansprakelijk voor alle schade die door het gebruik van de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur of anderszins aan derden wordt veroorzaakt. Gemeente Teylingen 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.

Artikel 13. Blauwe zone

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

Artikel 14. 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.

Artikel 15. Intrekken / wijzigen van ontheffing en verkeersbesluit

Indien de beheerder van de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur zich niet houdt aan de voorschriften in deze beleidsregel, kan het college het verkeersbesluit intrekken. Het college kan de ontheffing en/of het verkeersbesluit tevens intrekken, wanneer er in de praktijk niet of nauwelijks gebruik wordt gemaakt van de oplaadpaal en/of oplaadinfrastructuur. Het is niet gewenst dat daardoor een of meerdere parkeerplaatsen (nagenoeg) geheel onbenut blijven.

In deze gevallen heeft de beheerder het recht en de plicht de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur binnen een door het college aan te geven termijn te verwijderen. De hiermee samenhangende kosten zijn voor de rekening van de beheerder.

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

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

Artikel 16. 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 17. 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, zoals bij een Verlengde Private Aansluiting, kan het college besluiten van deze beleidsregels af te wijken.

Artikel 18. Inwerkingtreding

Deze beleidsregels treden in werking met ingang van 9 november 2016.

Artikel 19. Citeertitel

Deze regeling wordt aangehaald als "Beleidsregels oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen Teylingen".

4. Nadere toelichting op de beleidsregels

Artikel 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.

Artikel 2. Aanvraag verkeersbesluit

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

Bewoners of bedrijven kunnen niet zelf een aanvraag voor een oplaadpaal op of aan de weg en een verkeersbesluit tot het aanwijzen van de bijbehorende parkeerplaats(en) indienen. Dit ter voorkoming van de mogelijke gedachte bij de bewoners of bedrijven dat zij daarmee het exclusieve recht krijgen op het gebruik van de betreffende oplaadpaal / oplaadinfrastructuur en de bijbehorende parkeerplaats(en). Op grond van de Wegenverkeerswetgeving kunnen voor bewoners of bedrijven ook geen eigen parkeerplaatsen worden aangewezen op de openbare weg. De enige uitzondering hierop is de individuele gehandicaptenparkeerplaats, die door middel van een verkeersbesluit kan worden aangewezen (Bord E6 met als onderbord het kenteken van de betreffende auto). Bij zo'n individuele gehandicaptenparkeerplaats kan uiteraard ook een oplaadpaal worden geplaatst, wanneer de betreffende persoon over een elektrisch voertuig beschikt. In dat geval hoeft er geen verkeersbesluit te worden genomen om het gebruik van de parkeerplaats te regelen, want dat is in feite al gebeurd.

Artikel 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.

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

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

Artikel 5. Beheer oplaadpaal/-infrastructuur

De aanvrager van de APV-ontheffing/vergunning voor het plaatsen van de oplaadpaal/-infrastructuur is tevens de beheerder hiervan. De APV-ontheffing/vergunning heeft een persoonlijk karakter (zie art. 1:5 model-APV). Wanneer de aanvrager het beheer over de oplaadpaal/-infrastructuur wil overdragen aan een andere partij, dan zal de aanvrager óf vooraf bij de aanvraag moeten vermelden voor wie de ontheffing/vergunning wordt aangevraagd óf achteraf toestemming moeten krijgen van de gemeente om de ontheffing/vergunning over te dragen. De beheerder is verantwoordelijk voor het

plaatsen, beheren, onderhouden en het in rekening brengen van de kosten van het gebruik van de laadinfrastructuur.

Artikel 6. Beheer parkeerplaatsen

In de Wegenverkeerswet is geregeld dat de kosten voor het nemen van het verkeersbesluit en het plaatsen van verkeersborden en verkeerstekens op de openbare weg voor rekening komen van het bevoegd gezag dat het verkeersbesluit heeft genomen. Dit is doorgaans de gemeente, tenzij het gaat om parkeerplaatsen die onderdeel uitmaken van wegen die bij het rijk, een provincie of waterschap in beheer zijn. De gemeente kan deze kosten niet doorrekenen aan de aanvrager van de oplaadinfrastructuur.

Artikel 7. tot en met 11.

-

Artikel 12. Aansprakelijkheid

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

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

Artikel 13. 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.

Artikel 14. 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 Wegsloopverordening heeft vastgesteld.

Wanneer de bestuurder van het betreffende voertuig tevens niet betaald heeft in een betaald parkeergebied, dan kan óók een fiscale naheffingsaanslag worden opgelegd.

Wanneer er sprake is van het parkeren zonder parkeervergunning in een vergunninghoudersgebied, dan kan een proces-verbaal (Mulder-feit) worden opgemaakt. Zie toelichting bij de Model-parkeerverordening.

Artikel 15. Intrekken / wijzigen van verkeersbesluit

Wanneer de aanvrager / beheerder zich niet aan de voorschriften uit deze beleidsregel houdt, kan het college het verkeersbesluit intrekken. In zo'n geval zal de beheerder zijn oplaadinfrastructuur moeten verwijderen. Is deze weigerachtig dan kan de gemeente dit afdwingen via een dwangsom en/of bestuursdwang.

Vervolgens kan de gemeente bezien of er een andere aanbieder van oplaadinfrastructuur geïnteresseerd is in het plaatsen hiervan, zodat de aangewezen parkeerplaatsen in stand kunnen blijven. Is dit niet het geval, dan zal de gemeente het betreffende verkeersbesluit kunnen intrekken en de parkeerplaatsen weer voor algemeen gebruik kunnen vrij geven.

Bij wegreconstructies wordt de systematiek uit de Telecomwetgeving gevolgd. Als een wegreconstructie binnen 5 jaar na afgifte van de APV-ontheffing plaatsvindt, betaalt de gemeente de kosten van verplaatsing van oplaadinfrastructuur. Vindt de reconstructie na meer dan 5 jaar plaats dan zijn de kosten voor rekening van de beheerder van de oplaadinfrastructuur (normaal ondernemersrisico). De kosten van het benodigde verkeersbesluit en de inrichting van de parkeerplaats(en) zijn voor rekening van de gemeente.

Artikel 16. 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.

Artikel 17. 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.

3. Juridisch kader

APV

Voor het plaatsen van voorwerpen op of aan de weg in strijd met de publieke functie ervan is op grond van art. 2:10 APV Teylingen 2012 een melding nodig. Het plaatsen van oplaadpalen is volgens de interpretatie van Teylingen echter niet strijdig met de publieke functie van de weg. Met deze benadering worden oplaadpalen bij dezelfde groep voorwerpen ingedeeld als ander straatmeubilair zoals afvalbakken, bankjes en lichtmasten.

Wel is het op grond van art. 2:10 1.b en c APV Teylingen 2012 verboden de openbare plaats anders te gebruiken dan overeenkomstig de publieke functie daarvan als het beoogde gebruik hinder oplevert, 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 of als het beoogde gebruik hetzij op zichzelf, hetzij in verband met de omgeving niet voldoet aan redelijke eisen van welstand;

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

1. Het is verboden de openbare plaats anders te gebruiken dan overeenkomstig de publieke functie daarvan, als:
 - a. Degene die voornemens is de openbare plaats anders te gebruiken dan overeenkomstig de publieke functie daarvan niet 4 weken van tevoren melding heeft gedaan aan het college.
 - b. het beoogde gebruik hinder oplevert, 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;
 - c. het beoogde gebruik hetzij op zichzelf, hetzij in verband met de omgeving niet voldoet aan redelijke eisen van welstand;
 - d. het gebruik het plaatsen van reclame- en aankondigingsborden of reclame- en aankondigingsspandoeken betreft.
2. De openbare plaats kan anders gebruikt worden dan overeenkomstig de publieke functie indien het college niet binnen de in het eerste lid onder sub a genoemde termijn na ontvangst van de melding heeft beslist dat het gebruik wordt verboden.
3. Het college kan in het belang van de openbare orde of de woon- en leefomgeving nadere regels stellen ten aanzien van terrassen, uitstallingen en reclameborden.
4. Het bevoegd bestuursorgaan kan ontheffing verlenen van het in het eerste lid onder a, b, c en d gestelde verbod.
5. In afwijking van het vierde lid kan het bevoegd gezag een omgevingsvergunning verlenen voor het in het eerste lid bedoelde gebruik, voor zover dit een activiteit betreft als bedoeld in artikel 2.2, eerste lid, onder j. of k. van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.
6. Het verbod in het eerste lid is niet van toepassing op:
 - a. evenementen als bedoeld in artikel 2:24;
 - b. standplaatsen als bedoeld in artikel 5:18;
 - c. overige gevallen waarin krachtens een wettelijke regeling een vergunning voor het gebruik van de weg is verleend;
 - d. het plaatsen van reclame- en aankondigingsborden op van gemeentewege aangegeven locaties op basis van een met de gemeente gesloten overeenkomst;
 - e. het van gemeentewege plaatsen van verkiezingsborden ten behoeve van politieke partijen.
7. Het verbod in het eerste lid van dit artikel is niet van toepassing op situaties waarin wordt voorzien door de Wet beheer rijkswaterstaatwerken, artikel 5 van de Wegenverkeerswet 1994, of de provinciale wegenverordening.
8. Op de ontheffing bedoeld in het vierde lid is paragraaf 4.1.3.3. van de Algemene wet bestuursrecht (positieve fictieve beschikking bij niet tijdig beslissen) niet van toepassing.

Verkeersbesluit

Wanneer de gemeente de locatie van de laadpaal niet verbiedt op basis van art. 2:10 1.b en c APV Teylingen 2012, dan ligt het voor de hand dat de gemeente de parkeerplaats(en) bij de oplaadvoorziening ook aanwijst als parkeerplaats voor het opladen van elektrische voertuigen. Het college van burgemeester en wethouders kan hiertoe op grond van art. 18 Wegenverkeerswet 1994 (WVW 1994) jo. art. 12 Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) een verkeersbesluit nemen. In zo'n verkeersbesluit wijst het college de betreffende parkeerplaats(en) door middel van het plaatsen van de verkeersborden E4 of E8 met onderbord '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 verkeerstekens moet geschieden krachtens een verkeersbesluit:

a. de volgende borden:

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

II

Overige vergunningen / ontheffingen

Voor het aansluiten van oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur op het elektriciteitsnetwerk in de openbare ruimte op of aan de weg is op grond van art. 2:11 APV Teylingen 2012 en van de AVOI Teylingen 2016 meestal in ieder geval een melding nodig. De aanlegger van de oplaadinfrastructuur is eindverantwoordelijk voor de melding of de aanvraag van de benodigde vergunningen en/of ontheffingen.

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

1. Het is verboden zonder of in afwijking van een vergunning een weg aan te leggen, de verharding daarvan op te breken, in een weg te graven of te spitten, aard of breedte van de wegverharding te veranderen of anderszins verandering te brengen in de wijze van aanleg van een weg.
2. De vergunning wordt verleend:
- a. als omgevingsvergunning door het bevoegd gezag, indien de activiteiten zijn verboden bij een bestemmingsplan, beheersverordening, exploitatieplan of voorbereidingsbesluit;
- b. door het college in de overige gevallen.
3. Het verbod in het eerste lid geldt niet indien in opdracht van een bestuursorgaan of openbaar lichaam publieke taken worden verricht.
4. Het verbod geldt voorts niet voorzover in het daarin geregelde onderwerp wordt voorzien door het Wetboek van Strafrecht, de Wet beheer rijkswaterstaatswerken, het Provinciaal wegenreglement, de Waterschapskeur het bepaalde bij of krachtens de Telecommunicatiewet.
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.
- Handboek kabels en leidingen

AVOI Gemeente Teylingen 2016

Artikel 2.1. Vereiste van instemming of vergunning

1. Het is verboden om zonder of in afwijking van een door het college verleend instemmingsbesluit of verleende vergunning werkzaamheden uit te voeren in verband met de aanleg, instandhoudingen opruiming van kabels en/of leidingen in of op openbare gronden.

2. In afwijking van het eerste lid kan voor werkzaamheden van niet ingrijpende aard worden volstaan met een melding aan het college. Het college kan aan de uitvoering van deze werkzaamhedenvoorschriften en beperkingen verbinden als bedoeld in artikel 2.5 van deze verordening.

Nadere regels AVOI Gemeente Teylingen 2016

Artikel 1.4. Werkzaamheden van niet ingrijpende aard

1. Voor werkzaamheden die dusdanig beperkt zijn dat op grond van artikel 2.1. lid 2 van de AVOI geen vergunning of instemmingsbesluit noodzakelijk is, kan worden volstaan met een melding aan het college. Het betreft de volgende werkzaamheden in of op openbare gronden:

- a. het aanbrengen of verwijderen van kabels of leidingen in reeds aanwezige voorzieningen, zonder dat er een sleuf wordt gegraven;
- b. werkzaamheden aan kabels of leidingen over een lengte van minder dan 10 meter, gerekend met een sleufbreedte van 0,60 meter;
- c. het maken van huisaansluitingen, waaronder tijdelijke aansluitingen, met een gezamenlijke lengte van minder dan 25 meter.

2. Met een melding voor werkzaamheden van niet ingrijpende aard kan niet worden volstaan:

- a. bij werkzaamheden die langer duren dan een dag;
- b. wanneer (water)wegen worden gekruist;
- c. bij boringen of persingen.