

### **Bijlage 3**

#### **Advies van de onafhankelijke bezwaarschriftencommissie**

##### 1. Procesverloop

Bij besluit van 10 augustus 2021 heeft verweerder in de Pierre Janssenstraat te Boxtel één parkeerplaats aangewezen voor (elektrische) deelauto's van het bedrijf 'Onze Auto'. Dit besluit is op 16 augustus 2021 gepubliceerd in het Gemeenteblad van Boxtel.

Bezwaarmakers hebben beiden op 17 augustus 2021 door middel van Digid bezwaar gemaakt tegen dit besluit.

Verweerder heeft gemotiveerd verweer gevoerd tegen de ingediende bezwaren.

Op 21 oktober 2021 heeft de onafhankelijke bezwaarschriftencommissie van de gemeente Boxtel een hoorzitting gehouden. Bezwaarmakers en verweerder zijn in de gelegenheid gesteld te worden gehoord tijdens de zitting. Bezwaarmaker 2 is niet aanwezig geweest op de hoorzitting. Van de hoorzitting is een geluidsopname gemaakt. Deze kan worden opgevraagd bij het secretariaat van de commissie.

Naar aanleiding van de hoorzitting heeft verweerder bij e-mailbericht van 26 oktober 2021 nadere informatie aan de commissie gezonden. Deze informatie is aan het dossier toegevoegd. De commissie heeft bezwaarmakers tot en met 9 november 2021 in de gelegenheid gesteld om op deze nadere informatie te reageren. De commissie heeft van bezwaarmakers geen reactie ontvangen. Na afloop van de reactietermijn heeft de commissie advies uitgebracht.

##### 2. Ontvankelijkheid

Het besluit van het college betreffende het aanwijzen van één parkeerplaats voor (elektrische) deelauto's van het bedrijf 'Onze Auto' in de Pierre Janssenstraat te Boxtel is een besluit waartegen ingevolge artikel 7:1 jo. artikel 8:1 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) bezwaar kan worden gemaakt. Ingevolge artikel 6:7 van de Awb bedraagt de termijn voor het indienen van een bezwaarschrift zes weken. De bezwaarschriften zijn binnen deze termijn ingediend.

Alleen een belanghebbende kan bezwaar maken tegen een besluit. Ingevolge artikel 1:2, eerste lid, van de Awb wordt onder belanghebbende verstaan: degene wiens belang rechtstreeks bij een besluit is betrokken. Volgens vaste rechtspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (de Afdeling) is een persoon slechts belanghebbende bij een verkeersbesluit indien hij of zij een bijzonder, individueel belang heeft bij dat besluit, welk belang zich in voldoende mate onderscheidt van dat van andere weggebruikers.<sup>1</sup>

###### *Ten aanzien van bezwaarmaakster 1*

De commissie heeft vastgesteld dat bezwaarmaakster 1 beschikt over een elektrische auto en voor het opladen daarvan is aangewezen op het gebruik van openbare laadpalen. Daarnaast staat vast dat bezwaarmaakster 1 in de directe omgeving van de Pierre Janssenstraat woont en voor het opladen van haar elektrische auto gebruik maakt van de aldaar geplaatste oplaadpunten.

###### *Ten aanzien van bezwaarmaker 2*

De commissie gaat ervan uit dat ook bezwaarmaker 2 beschikt over een elektrische auto, nu tijdens de hoorzitting is gebleken dat bezwaarmaker 2 deelneemt in de WhatsApp-groep van de buurt met betrekking tot het maken van afspraken over het gebruik van de laadpalen in de Pierre Janssenstraat. Daarnaast heeft verweerder aangegeven dat, hoewel bezwaarmaker 2 niet in de meest directe omgeving woont van de locatie waarop het verkeersbesluit betrekking heeft, ook hij aangewezen is op

---

<sup>1</sup> Zie bijvoorbeeld ECLI:NL:RVS:2020:1541.

het gebruik van de laadpalen in de Pierre Janssenstraat, ervan uitgaande dat hij beschikt over een elektrische auto.

Gelet op het voorgaande zijn naar het oordeel van de commissie beide bezwaarmakers aan te merken als belanghebbenden in de zin van artikel 1:2, eerste lid, van de Awb. De commissie heeft vastgesteld dat de bezwaren daarnaast voldoen aan de overige door de Awb gestelde eisen aan ontvankelijkheid. Dit betekent dat de bezwaren ontvankelijk zijn, zodat de commissie overgaat tot een inhoudelijke behandeling daarvan.

### 3. Samenvatting van de bezwaargronden

Bezwaarmakers hebben – samengevat – het volgende aangevoerd:

- De huidige oplaadpunten zijn ontoereikend voor het toenemende aantal elektrische autobezitters in de woonomgeving van de Pierre Janssenstraat. Bezwaarmakers hebben om die reden zelfs aanvragen bij Vattenfall gedaan voor extra laadpalen.
- Bezwaarmakers zijn van mening dat ter bevordering van het elektrisch rijden de geplaatste oplaadpalen ter beschikking moeten staan van alle elektrische autobezitters en niet alleen van de gebruikers van een deelauto van het bedrijf 'Onze Auto'.

### 4. Beoordeling van de bezwaargronden

#### 4.1 Wettelijk kader

Het wettelijk kader is als bijlage bij dit advies opgenomen.

#### 4.2 Overwegingen

Aan de commissie ligt de vraag voor of verweerder terecht en op goede gronden heeft besloten tot het aanwijzen van één parkeerplaats voor (elektrische) deelauto's van 'Onze Auto' in de Pierre Janssenstraat te Boxtel door plaatsing van een verkeersbord E4 (Parkeergelegenheid) van bijlage I van het RVV en de onderborden 'opladen elektrische auto's' en 'Onze Auto'.

De commissie overweegt daarover het volgende.

Volgens vaste jurisprudentie van de Afdeling komt verweerder bij het nemen van een verkeersbesluit een ruime beoordelingsmarge toe. Het is aan verweerder om alle verschillende bij het nemen van een dergelijk besluit betrokken belangen tegen elkaar af te wegen. Daarbij geldt dat het treffen van een verkeersmaatregel een normale maatschappelijke ontwikkeling is, waarmee een ieder kan worden geconfronteerd en waarvan de nadelige gevolgen in beginsel voor rekening van betrokkenen behoren te blijven. Verweerder hoeft ook niet de absolute noodzaak van een verkeersbesluit aan te tonen. Voldoende is dat met het verkeersbesluit de eraan ten grondslag gelegde belangen, bedoeld in artikel 2, eerste en tweede lid, van de WVV 1994 worden gediend en dat inzichtelijk is gemaakt op welke wijze alle betrokken belangen tegen elkaar zijn afgewogen.

De vraag die dus bij de commissie voorligt is of verweerder het verkeersbesluit heeft kunnen nemen en of dat besluit is genomen met het oog op de in artikel 2, eerste en tweede lid, van de WVV 1994 genoemde belangen en in lijn met het door het college vastgestelde beleid. Op grond van artikel 7:11 van de Awb vindt op de grondslag van het bezwaar een volledige heroverweging plaats. Deze volledige heroverweging stelt verweerder in staat eventuele gebreken te herstellen.

#### *Bevoegdheid*

Het bestreden verkeersbesluit bestaat uit het plaatsen van een verkeersbord en daarom heeft verweerder dit gebaseerd op artikel 15, eerste lid, van de WVV 1994. Bij deelauto's gaat het naar het oordeel van de commissie om parkeren met een belanghebbendenvergunning. Daarom moet de toepassing van bord E9 geregeld zijn in de gemeentelijke parkeerverordening. Ook dient die parkeerverordening de strekking van het onderbord bij bord E9 te omschrijven. De commissie vindt hiervoor steun in de factsheet "9 Parkeerregulering voor autodelen" van CROW-KpVV.

In de Parkeerverordening Boxtel 1996 staat in artikel A, aanhef en onder h, eerste lid, dat een belanghebbendenplaats een parkeerplaats is die is aangeduid met bord E9 uit bijlage I van het RVV 1990. Op grond van artikel C, eerste lid, van de verordening kan verweerder op aanvraag een vergunning verlenen voor het parkeren op belanghebbendenplaatsen. Een vergunning kan aan de eigenaar of houder van een motorvoertuig worden verleend in de in lid twee van dit artikel genoemde gevallen.

De mogelijkheid om een verbod in te stellen door het parkeren alleen voor vergunninghouders toe te staan, met als onderbord 'deelauto + naam aanbieder' ontbreekt hier derhalve. Ook is er in deze verordening niets geregeld over de toepassing van het onderbord, dat deel uitmaakt van het bestreden verkeersbesluit. Naar het oordeel van de commissie voorziet de Parkeerverordening Boxtel 1996 daarom niet in een juridische grondslag voor dit besluit. Om een dergelijk verkeersbesluit te kunnen nemen, zal deze bevoegdheid eerst in de gemeentelijke parkeerverordening moeten worden vastgelegd. Bij het ontbreken van deze bevoegdheid is verweerder gehouden om het bestreden verkeersbesluit te herroepen. Mocht verweerder in de toekomst alsnog een vergelijkbaar verkeersbesluit willen nemen, dan zal hij de gemeenteraad eerst dienen voor te stellen om de parkeerverordening hiervoor aan te passen.

### *Belangenafweging*

Verweerder heeft in het bestreden besluit overwogen dat het college heeft ingestemd met het starten van een pilot elektrisch deelvervoer, dat het innovatieve karakter van het deelvervoer past binnen het duurzaamheidsbeleid van de gemeente en dat ter uitvoering van het collegebesluit van 10 december 2019 één parkeerplaats voor elektrische auto's wordt aangewezen die uitsluitend als parkeer- en oplaadvoorziening voor elektrische auto's van het bedrijf 'Onze Auto' wordt ingericht. Voor zover verweerder met dit verkeersbesluit beoogt een doelmatig of zuinig energiegebruik te bevorderen, als bedoeld in artikel 2, derde lid, onder a, van de WVV 1994, wijst de commissie erop dat verweerder deze doelstelling als zodanig niet in het bestreden besluit heeft vermeld. Evenmin blijkt uit het bestreden besluit dat verweerder de andere doelstellingen uit artikel 2, eerste en tweede lid, van de WVV 1994 bij het nemen van het verkeersbesluit heeft betrokken.

Het standpunt van verweerder dat de belangenafweging door het college al is gemaakt door deelname aan het project Samen Slim Rijden Boxtel wordt door de commissie niet gevolgd. Verweerder dient immers in het bestreden besluit gemotiveerd aan te geven welke verkeersbelangen hij bij het besluit heeft betrokken en inzichtelijk te maken hoe hij die belangen tegen elkaar heeft afgewogen. Daarnaast wijst de commissie erop dat verweerder beleidsregels heeft opgesteld ten aanzien van openbare oplaadpalen voor elektrische voertuigen en dat uit het bestreden besluit niet blijkt dat verweerder het bestreden besluit aan deze beleidsregels heeft getoetst.

Verder is de commissie van oordeel dat uit het bestreden besluit niet blijkt dat verweerder de belangen van omwonenden heeft meegewogen bij het nemen van het besluit. Verweerder heeft immers door het nemen van het verkeersbesluit een parkeerplaats onttrokken aan het aanbod van openbare parkeerplaatsen. Verweerder heeft in het aanvullende verweer aangegeven dat geen sprake is van onttrekking van een parkeerplaats, maar van reservering van een parkeerplaats voor een specifieke doelgroep. De commissie volgt verweerder daarin niet. Door de parkeerplaats te reserveren voor een specifieke doelgroep, namelijk de gebruikers van de elektrische deelauto van het bedrijf "Onze Auto", kan deze parkeerplaats immers enkel door deze doelgroep worden gebruikt.

Verweerder heeft in het aanvullende verweer tevens aangegeven dat er in het gebied voldoende parkeerplaatsen zijn en dat sprake is van een lage parkeerdruk, waardoor zowel een parkeerplaats voor elektrische auto's kan worden gereserveerd als een parkeerplaats voor gebruikers van de elektrische deelauto van 'Onze Auto'. Volgens verweerder wordt daardoor het gebruik van deelauto's gestimuleerd, hetgeen leidt tot verlaging van het autobezit, waardoor uiteindelijk weer minder behoefte is aan parkeergelegenheid. Verweerder heeft deze stellingen echter geenszins onderbouwd. Daar komt bij dat verweerder aan het bestreden besluit geen onderzoek ten grondslag heeft gelegd waaruit blijkt dat op die specifieke locatie behoefte bestaat aan het gebruik van een elektrische deelauto. Dit is temeer van belang, nu bezwaarmakers hebben aangegeven dat de huidige

oplaadpunten voor het toenemende aantal elektrische autobezitters in de directe omgeving ontoereikend zijn en er juist behoefte bestaat aan laadpalen die voor alle eigenaren van elektrische auto's toegankelijk zijn. Het verweer van verweerder dat in dit verband de aanbevelingen van CROW ten aanzien van autodelen zijn gevolgd, acht de commissie, mede gelet op hetgeen bezwaarmakers op dit punt hebben aangevoerd, onvoldoende.

Gelet op al het voorgaande heeft verweerder onvoldoende gemotiveerd dat de in artikel 2, eerste en tweede lid, van de WVV 1994 genoemde belangen worden gediend met het verkeersbesluit. Het bestreden besluit berust dan ook niet op een deugdelijke motivering. Ook de aanvullende informatie van verweerder leidt naar het oordeel van de commissie niet tot een toereikende motivering van het bestreden besluit. In een mogelijk toekomstige verkeersbesluit dient verweerder de belangenafweging, die artikel 2 van de WVV 1994 vereist, deugdelijk te motiveren.

#### *Aantal parkeerplaatsen*

Tot slot wijst de commissie erop dat het bestreden verkeersbesluit onduidelijk is ten aanzien van de vraag of het besluit betrekking heeft op één of twee parkeerplaatsen voor elektrische auto's. Verweerder heeft deze onduidelijkheid in het verweerschrift en tijdens de hoorzitting weggelaten door aan te geven dat verweerder twee afzonderlijke verkeersbesluiten heeft genomen: een verkeersbesluit waarbij een parkeerplaats is gereserveerd voor het opladen van elektrische auto's in het algemeen en een verkeersbesluit waarbij een parkeerplaats is gereserveerd voor het opladen van elektrische deelauto's van het bedrijf 'Onze Auto'. Het bestreden besluit betreft het verkeersbesluit waarbij een parkeerplaats is gereserveerd voor het opladen van elektrische deelauto's van het bedrijf 'Onze Auto'.

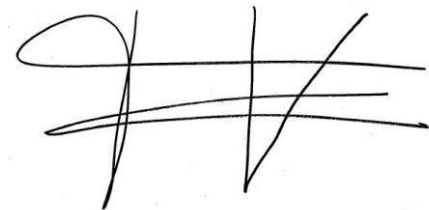
#### 5. Advies

De commissie adviseert de bezwaren gegrond te verklaren en het bestreden besluit te herroepen.

Aldus vastgesteld op 2 december 2021 door mevrouw mr. T.I. van Term, de heer G.A.L. van Schijndel en de heer M.L.M. Lammerschop.

De bezwaarschriftencommissie, namens deze,

de voorzitter



de secretaris



Bijlage: Wettelijk kader

#### **Algemene wet bestuursrecht (Awb)**

##### **Artikel 3:46**

Een besluit dient te berusten op een deugdelijke motivering.

#### **Wegenverkeerswet 1994 (WVV 1994)**

##### **Artikel 2**

1. De krachtens deze wet vastgestelde regels kunnen strekken tot:

- a. het verzekeren van de veiligheid op de weg;
  - b. het beschermen van weggebruikers en passagiers;
  - c. het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan;
  - d. het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer.
2. De krachtens deze wet vastgestelde regels kunnen voorts strekken tot:
- a. het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu, bedoeld in de Wet milieubeheer;
  - b. het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte aantasting van het karakter of van de functie van objecten of gebieden;
  - c. de bestrijding van de epidemie van covid-19.
3. De krachtens deze wet vastgestelde regels kunnen voorts strekken tot:
- a. het bevorderen van een doelmatig of zuinig energiegebruik;
- [...]

#### **Artikel 15**

1. De plaatsing of verwijdering van de bij algemene maatregel van bestuur aangewezen verkeerstekens, en onderborden voor zover daardoor een gebod of verbod ontstaat of wordt gewijzigd, geschiedt krachtens een verkeersbesluit.
- [...]

#### **Artikel 18 [...]**

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.

#### **Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) Artikel 21**

De motivering van het verkeersbesluit vermeldt in ieder geval welke doelstelling of doelstellingen met het verkeersbesluit worden beoogd. Daarbij wordt aangegeven welke van de in artikel 2, eerste en tweede lid, van de wet genoemde belangen ten grondslag liggen aan het verkeersbesluit. Indien tevens andere van de in artikel 2, eerste en tweede lid, van de wet genoemde belangen in het geding zijn, wordt voorts aangegeven op welke wijze de belangen tegen elkaar zijn afgewogen.

#### **Verordening op het gebruik van parkeerplaatsen en de verlening van de vergunningen voor het parkeren 1996 (Parkeerverordening Boxtel 1996)**

##### **Artikel A**

In deze verordening wordt verstaan onder:

[...]

h. belanghebbendenplaats: een parkeerplaats die: 1. is aangeduid met [...] bord E9 uit bijlage I van het RVV 1990 [...].

##### **Artikel C**

1. Burgemeester en wethouders kunnen op aanvraag een vergunning verlenen voor het parkeren op belanghebbendenplaatsen of parkeerapparatuurplaatsen.
2. Een vergunning kan worden verleend aan de eigenaar of houder van een motorvoertuig wanneer deze:
  - a. woont in een gebied waar belanghebbendenplaatsen en/of mede door vergunninghouders te gebruiken parkeerapparatuurplaatsen aanwezig zijn, dan wel;
  - b. een beroep of bedrijf uitoefent in een gebied waar belanghebbendenplaatsen en/of mede door vergunninghouders te gebruiken parkeerapparatuurplaatsen aanwezig zijn en aantoonde dat het in het belang van diens beroeps- of bedrijfsuitoefening noodzakelijk is in dat gebied een motorvoertuig te parkeren;
  - c. per huishouden wordt maar één vergunning, verstrekt. Burgemeester en Wethouders kunnen hiervan afwijken wanneer de verdeling van parkeerruimte voor centrumbezoekers en bewoners dit toelaat.

3. De eigenaar of houder van een motorvoertuig die voldoet aan alle in het tweede lid gestelde voorwaarden wordt, voor wat betreft de eerste aangevraagde vergunning, geacht te beantwoorden aan de onder a genoemde voorwaarde.
4. Burgemeester en wethouders kunnen in bijzondere gevallen een vergunning ook verlenen aan eigenaren of houders van motorvoertuigen die niet voldoen aan één van de in het tweede lid genoemde voorwaarden.
5. Een vergunning wordt niet verstrekt aan een eigenaar of houder van een motorvoertuig wanneer deze beschikt over een parkeervoorziening op eigen terrein.
6. Aan de vergunning kunnen zowel beperkingen worden verbonden met betrekking tot de te gebruiken parkeerplaatsen als met betrekking tot de tijdstippen waarop de vergunning van kracht is.
7. Burgemeester en wethouders kunnen aan een vergunning ook andere voorschriften en beperkingen verbinden. Deze voorschriften en beperkingen mogen alleen strekken tot bescherming van het belang van een goede verdeling van de beschikbare parkeerruimte.

**Beleidsregels openbare oplaadpalen voor elektrische voertuigen (Beleidsregels)** Inleiding In de laatste jaren is het bezit en gebruik van elektrische auto's enorm toegenomen. Na de leasemarkt beginnen ook steeds meer particulieren over te stappen naar de elektrische auto. Dit heeft ook gevolgen voor de aanvragen voor oplaadpalen in de openbare ruimte.

Gemeente Boxtel stimuleert de transitie van fossiele brandstoffen naar duurzame energiebronnen. Daarom wil de gemeente het gebruik van de elektrische auto stimuleren door het realiseren van meer oplaadpalen in de openbare ruimte.

[...]

#### ***Doel van de beleidsregels***

Met deze beleidsregels wordt beoogd om:

- particulieren, bedrijven, netwerkbeheerders en aanbieders van oplaadpalen duidelijkheid te geven over de criteria en voorwaarden waaronder de gemeente medewerking verleent aan het plaatsen van oplaadpalen in de openbare ruimte en het aanwijzen van parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische voertuigen;
- particulieren, bedrijven, netwerkbeheerders en aanbieders van oplaadpalen te informeren over de te volgen procedure;
- aanvragen voor het plaatsen van oplaadpalen 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 oplaadpalen in de openbare ruimte op of aan de openbare weg in de gemeente Boxtel.

#### ***Samenvatting***

Gemeente Boxtel faciliteert de plaatsing van laadpalen in de (semi-)openbare ruimte. Dit gebeurt zowel op strategische plaatsen als op aanvraag van een e-rijder. In het laatste geval wordt op basis van criteria gekeken of de aanvraag in aanmerking komt voor de plaatsing van een oplaadpunt in de (semi-)openbare ruimte.

#### ***Rol van de gemeente***

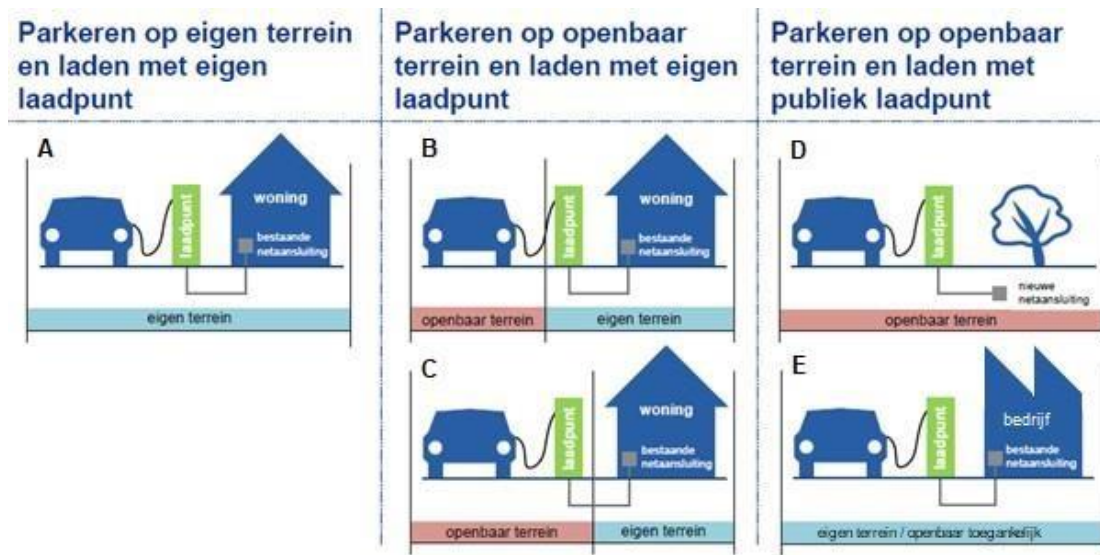
[...]

Gemeente Boxtel kiest voor een faciliterende rol. Dit betekent dat gemeente Boxtel:

- verkeersbesluiten neemt om parkeerplekken bij de oplaadpalen in de openbare ruimte exclusief te reserveren voor het opladen van elektrische voertuigen;
- samen werkt met aanbieders om oplaadpalen in de openbare ruimte te plaatsen. Daarbij kan de gemeente er voor kiezen om financieel bij te dragen aan de realisatie van de oplaadpalen;
- samen werkt met lokale ondernemers voor oplaadpalen bij bijvoorbeeld winkelcentra en in parkeergarages;
- op basis van een aanvraag van een eigenaar van een elektrische auto een oplaadpaal plaatst nabij de woning van de aanvrager;
- nieuwbouwplannen toetst op het voorzien in ruimte voor oplaadpalen.

## Laadoplossingen

Er zijn diverse mogelijkheden om oplaadpalen te realiseren. Een overzicht hiervan is te vinden in de afbeelding hieronder. Niet al deze mogelijkheden worden door gemeente Boxtel ondersteund. De inzet van gemeente Boxtel richt zich op optie D en E.



[...]

### **Optie D: Publieke laadvoorziening openbare ruimte**

Onder publieke laadvoorzieningen in de openbare ruimte verstaan we oplaadpalen die volledig zelfstandig functioneren en altijd publiek toegankelijk zijn. Voorbeelden zijn de oplaadpalen die vanuit de samenwerking met de provincie Noord-Brabant gerealiseerd worden. Deze palen kunnen zowel geplaatst worden op basis van een aanvraag van een e-rijder als op strategische plaatsen waar het (langdurig) parkeren van elektrische auto's wordt verwacht.

### **Optie E: Publieke laadvoorzieningen in de semi openbare ruimte (bijv. bij bedrijven, parkeergarage)**

Laden in de semi-openbare ruimte kan een oplossing bieden om het aantal benodigde laadvoorzieningen in de openbare ruimte te beperken. Onder de semi openbare ruimte verstaan we in deze nota locaties die publiek toegankelijk zijn, maar niet in eigendom/beheer zijn van een gemeente of zijn afgesloten door bijvoorbeeld een slagboom. Het laden in de semi openbare ruimte biedt, gezien het beperkt aantal mogelijk locaties, geen structurele oplossing voor langere termijn.

#### **Oplaadpalen in de (semi-)openbare ruimte**

Voor het plaatsen van oplaadpalen in de openbare ruimte wordt uitgegaan van een tweetal aanleidingen. **Strategische locaties**

Op locaties waar veel bezoekers verwacht worden die gedurende langere tijd (enkele uren) parkeren kan het wenselijk zijn om een oplaadpaal te realiseren. Hierbij valt te denken aan het kernwinkelgebied. Deze locaties dragen ook bij aan de ambitie voor het uitdragen van de ambities ten aanzien van duurzaamheid.

#### **Aanvraag gebruiker elektrische auto**

In woonwijken kunnen oplaadpalen gerealiseerd worden op basis van een aanvraag van een gebruiker van een elektrische auto. Hierbij worden een aantal uitgangspunten gehanteerd:

- De aanvrager heeft niet de mogelijkheid om op eigen terrein te parkeren. Is dit wel het geval, dan wordt de aanvraag afgewezen.
- Bij oplaadpalen voor inwoners van de gemeente de afstand ten opzichte van de woon-, werk- of bezoeklocatie. De praktijkervaring leert dat een loopafstand tot 300 meter acceptabel is voor e-rijders. Indien er bij een nieuwe aanvraag binnen die afstand al een oplaadpunt staat is er geen directe noodzaak voor een extra oplaadpunt. Het werken met cirkels rondom de oplaadpalen maakt dit beleid voor iedereen inzichtelijk.

### ***Uitgangspunten reserveren parkeerplaats in openbaar gebied***

Op basis van de parkeerdruk in woonwijken wordt een afweging gemaakt voor de locatie van de oplaadpaal. In de meeste gevallen zal slechts één parkeerplaats worden gereserveerd. Bij voldoende gebruik of tweede aanvraag binnen bereik van de oplaadpaal wordt een tweede parkeerplaats gereserveerd.

De oplaadpalen zijn voor algemeen gebruik. De oplaadpaal geeft geen rechten tot een gereserveerde parkeerplaats. Er wordt daarom geen parkeerplaats op kenteken gereserveerd.

Als een auto volledig opgeladen is, dient deze de oplaadplaats te verlaten. Voor het langer laten staan kan een vergoeding in rekening worden gebracht. De nachtelijke uren zijn hiervan uitgezonderd. [...]

### **Uitvoeringsprogramma**

Het realiseren van oplaadpalen loopt via twee sporen:

#### ***Plaatsing via een marktpartij***

Een marktpartij neemt de plaatsing en beheer van het oplaadpunt voor haar rekening. De marktpartij doet daarbij een aanvraag voor de reservering van een parkeerplaats bij de gemeente. Deze optie heeft vaak geen of minimale aanvullende kosten voor de gemeente.

Gemeente Boxtel heeft tot eind 2019 een contract met Nuon / Heijmans voor het plaatsen en beheren van oplaadpalen in de openbare ruimte. De aanleiding hiervoor is het project 'Slim laden' van de provincie Noord-Brabant. Andere marktpartijen kunnen oplaadpalen in de gemeente plaatsen, zolang deze niet conflicteren met dit contract.

#### ***Plaatsing in opdracht van gemeente***

Indien marktpartijen geen meerwaarde zien in een gewenste locatie voor een oplaadpaal, kan de gemeente overwegen om toch een oplaadpaal te (laten) plaatsen. De kosten voor de aanschaf van het oplaadpaal komen voor rekening van gemeente Boxtel. Het beheer van het oplaadpaal wordt dan uitbesteed aan een particuliere partij.

[...]