

Beleidsregels oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen gemeente Blaricum 2015

Het COLLEGE van BURGEMEESTER en WETHOUDERS van de gemeente BLARICUM

B E S L U I T :

vast te stellen de volgende

- Beleidsregels oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen gemeente Blaricum 2015

Artikel 1

Begripsbepalingen

In de beleidsregels wordt verstaan onder:

- a) elektrische motorvoertuigen: alle voertuigen (geen woonwagen, geen kampeerwagen, kampeerauto, aanhangwagen, keetwagen of ander dergelijk voertuig) die op de openbare weg mogen rijden, geheel of gedeeltelijk op elektriciteit kunnen rijden en voorzien zijn van een stekker om op te laden (met uitzondering van fietsen en snor/bromfietsen); en een volledig elektrisch bereik heeft van meer dan 60 kilometer.
- b) oplaadinfrastructuur: het geheel van oplaadpalen, aansluitingen op het elektriciteitsnet en andere voorzieningen in de openbare ruimte op of aan de weg bestemd voor het opladen van elektrische voertuigen;
- c) oplaadpaal: een oplaadobject in de vorm van een paal met ten minste één aansluiting en de mogelijkheid voor twee of meer aansluitingen voor het gelijktijdig opladen van elektrische voertuigen;
- d) aanvrager: een bedrijf(concessie) welke op verzoek van de beoogde gebruiker van het oplaadpunt de aanvraag bij gemeente zal indienen of een particulier of bedrijf woonachtig of gevestigd in de gemeente Blaricum.
- e) beheerder: de aanvrager van de 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 Blaricum 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 Blaricum;
- g) college: het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Blaricum.

Artikel 2

Aanvraag vergunningen en verzoek tot het nemen van verkeersbesluit

Een aanvraag voor een vergunning voor het plaatsen van een of meerdere oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur op of aan de openbare weg in kader van de Algemene Plaatselijke Verordening en het verzoek tot het nemen van een verkeersbesluit waarbij een of meerdere parkeerplaatsen worden aangewezen voor het opladen van elektrische voertuigen kan alleen worden ingediend door de aanvrager, ofwel een bedrijf dat namens een particulier een aanvraag voor een oplaadpunt indient of een gebruiker van een elektrische auto (artikel 1.f). Tevens dient een instemmingsbesluit in kader van de Algemene verordening ondergrondse infrastructuur te worden aangevraagd. **Aan het verlenen van een dergelijke vergunningen zijn legeskosten verbonden.**

Artikel 3

Voorgestelde locatie oplaadpaal/- infrastructuur

Een aanvraag voor een voorgestelde locatie voor het plaatsen van een oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur bevat een foto en afmetingen van de oplaadpaal en een foto en topografische 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.

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 potentiële gebruikers mogelijkheden hebben om hun elektrische voertuig(en) op eigen terrein

(oprit, parkeergarage onder of nabij de woning, of op een binnenterrein) te (laten) parkeren en op te laden.

Tenaamstelling auto

Aan de aanvraag wordt geen medewerking verleend indien de auto niet staat op naam van de gebruiker, danwel aantoonbaar geleased wordt door de beoogde gebruiker.

De elektrische auto mag niet voorzien zijn van een handelaarskenteken (groene kentekenplaat).

Artikel 5

Definitieve locatie oplaadpaal/ infrastructuur

Het college bepaalt 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) aan de kaart waarop staat voor welk gebied deze beleidsregel van toepassing is (zie bijlage);
- b) het woon en/of werkadres van de potentiële gebruiker(s);
- c) de behoefte aan een oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur van andere gebruikers (zover bij het college bekend) binnen een straal van hemelsbreed 200 meter van de aangevraagde locatie;
- d) zijn er al bestaande oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur aanwezig op of aan de weg binnen de genoemde straal van 200 meter, is gebruik daarvan of clustering daarmee mogelijk;
- e) is de desbetreffende ondergrond in eigendom van de gemeente;
- f) is de locatie van de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur voldoende vindbaar en zichtbaar;
- g) 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;
- h) laat de parkeerdruk en de verkeersveiligheid dit toe;
- i) betreft het een bestaand parkeervak / bestaande parkeervakken;
- j) blijft de doorgang voor ander verkeer (auto, fiets, voetganger, rolstoel etc.) gewaarborgd; De minimale doorgangsbreedte van het voetpad is tenminste 1,20 meter.
- k) zijn er geen belemmeringen ten aanzien van ander straatmeubilair of (openbaar) groen;
- l) past de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur in het straatbeeld. De oplaadpaal is niet hoger dan 1,8 m en heeft RAL-kleur 6009. De oplaadpaal mag niet gebruikt worden voor reclamedoelinden, tenzij is voldaan aan het reclamebeleid;
- m) is er sprake van geplande reconstructies of andere infrastructurele ontwikkelingen.
- n) is de oplaadpaal inpasbaar in beschermde dorps- en stadsgezichten.

Artikel 6

Aantal parkeerplaatsen

In beginsel wordt er bij een nieuw te realiseren oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur één parkeerplaats aangewezen voor het opladen van elektrische voertuigen. Als de mate van het gebruik van de oplaadpaal dusdanig is, 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.

Er wordt alleen toestemming verleend indien de oplaadlocatie is voorzien of kan worden voorzien van een dubbele laadvoorziening zodat er gelegenheid is/kan worden gecreëerd voor 2 elektrische auto's tegelijk om te kunnen laden.

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 parkeerplaats(en) onherroepelijk is geworden.

Artikel 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 e.d.) zijn ook voor rekening van de beheerder. Hiertoe wordt een overeenkomst tussen de beheerder en het college gesloten.

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, via algemeen beschikbare kanalen zoals deze gebruikelijk zijn in de markt voor openbare laaddiensten.

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 elektrisch 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.

Artikel 14

Veiligheid

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

Daarnaast dient aanrijdbeveiliging te worden geplaatst als:

- a. Een laadpaal op straatniveau/gelijke hoogte als het parkeervak(ken) wordt geplaatst.
- b. Een laadpaal minder dan 60 cm van een trottoirband af (en van een parkeerplaats af) wordt geplaatst.

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. Gemeente Blaricum 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 vastgelegd in een overeenkomst tussen de beheerder en de gemeente.

Artikel 16

Blauwe zone

In gebieden waar een maximale parkeerduur (blauwe zone) geldt worden geen openbare oplaadpalen toegestaan. Hier kan op grond van goede motivatie van worden afgeweken.

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 elektrisch voertuig met de kabel aangesloten is op het oplaadpunt.

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 (minder dan 5 transacties per maand) 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.

Na het wijzigen of intrekken van de beleidsregels kan het college ook besluiten om de vergunning en het verkeersbesluit voor een bestaande oplaadpaal te wijzigen of in te trekken. Bij intrekking heeft de beheerder de plicht de openbare oplaadpaal binnen 3 maanden veilig te verwijderen en de ondergrond in oorspronkelijke staat te herstellen. Als de vergunning 5 jaar of ouder is zijn de kosten hiervoor geheel voor de aanvrager. Is de vergunning minder dan 5 jaar oud dan draagt de gemeente 1/5 deel van de kosten bij voor elk jaar dat de ontheffing minder dan 5 jaar oud is.

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

Termijn

De Beleidsregels oplaadinfrastructuur elektrisch voertuigen gemeente Blaricum 2015 treden in werking op de dag na de bekendmaking ervan, worden jaarlijks geëvalueerd en indien nodig met opgave van redenen door het college gewijzigd of ingetrokken.

Aldus vastgesteld in de vergadering van 12 mei 2015.

Het college van Burgemeester en Wethouders van Blaricum,

Datum:

Handtekening:

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 of plug-in hybride elektrische auto's, maar het kan bijvoorbeeld ook gaan om andere voertuigen, zoals gehandicaptenvoertuigen, motoren, trikes en quads die de parkeerplaatsen voor auto's gebruiken. Onder het begrip elektrische voertuigen zijn fietsen en snor-/bromfietsen uitgezonderd..

2. Aanvraag vergunning en verkeersbesluit

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

Bewoners of bedrijven kunnen niet zelf een aanvraag voor een oplaadpaal op of aan de weg en een verkeersbesluit tot het aanwijzen van de bijbehorende parkeerplaats(en) indienen. Dit ter voorkoming van de mogelijke gedachte bij de bewoners of bedrijven dat zij daarmee het exclusieve recht krijgen op het gebruik van de betreffende oplaadpaal/oplaadinfrastructuur en de bijbehorende parkeerplaats(en).

Op grond van de Wegenverkeerswetgeving kunnen voor bewoners of bedrijven ook geen eigen parkeerplaatsen worden aangewezen op de openbare weg. De enige uitzondering hierop is de individuele gehandicaptenparkeerplaats, die door middel van een verkeersbesluit kan worden aangewezen (Bord E6 met als onderbord het kenteken van de betreffende auto). Bij een dergelijke individuele gehandicaptenparkeerplaats kan uiteraard ook een oplaadpaal worden geplaatst, wanneer de betreffende persoon over een elektrisch voertuig beschikt. In dat geval hoeft er geen verkeersbesluit te worden genomen om het gebruik van de parkeerplaats te regelen, want dat is in feite al gebeurd.

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)). 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. 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. 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.

7. Volgorde besluitvorming APV-vergunning en verkeersbesluit

Het proces van de besluitvorming over de APV-vergunning en het verkeersbesluit kan gelijktijdig in gang worden gezet. Tegen beide besluiten staan echter de bezwaar- en beroepsmogelijkheden uit de Algemene wet bestuursrecht (AWB) open. Belanghebbenden kunnen bezwaar maken tegen het verkeersbesluit, bijvoorbeeld omdat de parkeerdruk ter plaatse erg hoog is en er geen algemene parkeerplaatsen kunnen worden gemist.

De gemeente zal de parkeerplaats(en) voor het laden van elektrische voertuigen pas aanleggen, nadat het verkeersbesluit daartoe onherroepelijk is. Het is niet gewenst dat de oplaadinfrastructuur al voor 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.

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 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 of vooraf bij de aanvraag moeten vermelden voor wie de vergunning wordt aangevraagd of 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.

9. 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.

10 tot en met 13.

Spreken voor zich.

14.

Omwille van de aanraakveiligheid en brandveiligheid is er in Nederland voor gekozen om alle openbare oplaadpunten uit te voeren als mode 3, type 2, de zogenaamde 'type 2'-aansluiting, ook wel de 'Mennekes-stekker' genoemd. Dit is een aansluiting waar alleen spanning op komt te staan wanneer de laadkabel en elektrische auto op de juiste manier zijn aangesloten. Tevens zijn de NEN 1010 en NEN 3140 van belang. Ook de Europese normeringen IEC 61851 en IEC 62196 zijn van belang.

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 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.

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

Onrechtmatig gebruik van een parkeerplaats voor het opladen van elektrische voertuigen "sec" kan worden bestraft met een proces-verbaal (Mulder-feit). Wanneer de bestuurder van het betreffende voertuig tevens niet betaald heeft in een betaald parkeergebied, dan kan ook een fiscale naheffingsaanslag worden opgelegd. Wanneer er sprake is van het parkeren zonder parkeervergunning in een vergunninghouder gebied, dan kan een proces-verbaal (Mulder-feit) worden opgemaakt. Zie toelichting bij de Model-parkeerverordening.

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 een dergelijk 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. 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.

21. Termijn

Bepaling spreekt voor zich.