

Beleidsregels voor het stellen van kaders en voorwaarden voor het realiseren van oplaadinfrastructuur in de openbare ruimte binnen de gemeente Aalten

Burgemeester en wethouders van de gemeente Aalten;
overwegende, dat het gewenst is beleidsregels te hebben voor de oplaadinfrastructuur voor elektronische voertuigen in de gemeente Aalten;

Besluiten:

vast te stellen de “Beleidsregels oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen gemeente Aalten”

ARTIKEL 1. BEGRIPSBEPALING

Deze beleidsregels verstaan onder:

- a. elektrische motorvoertuigen: 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 (met uitzondering van fietsen en snor/bromfietsen);
- 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 één of meer aansluitingen voor het gelijktijdig opladen van elektrische voertuigen;
- d. aanvrager: de aanbieder van oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur;
- 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 Aalten en eigenaar en/of bezitter is van één of meerdere elektrische voertuigen of één 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 Aalten;
- g. college: het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Aalten.

ARTIKEL 2. AANVRAAG VERGUNNING EN VERKEERSBESLUIT

Een aanvraag van een vergunning voor het plaatsen van één of meerdere oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur op of aan de openbare weg en het verzoek tot het nemen van een verkeersbesluit waarbij één of meerdere parkeerplaatsen worden bestemd voor het opladen van elektrische voertuigen, kan alleen worden ingediend door de aanbieder van oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur. 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 de APV (art. 2:11) een vergunning nodig. De aanvrager van de oplaadinfrastructuur is verantwoordelijk voor de melding of de aanvraag van de benodigde vergunningen en/of ontheffingen.

De gemeente brengt hiervoor leges in rekening bij de aanvrager. Het geldende tarief staat in de legesverordening van gemeente Aalten welke te vinden is op onze website www.aalten.nl.

ARTIKEL 3. AANVRAAG 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 situatietekening van de betreffende locatie. Hierop wordt de exacte plek van de gewenste oplaadpaal en/of oplaadinfrastructuur en de aan te wijzen parkeerplaats(en) aangegeven.

ARTIKEL 4. BEHOEFTEBEPALING OPLAADPAAL/ -INFRASTRUCTUUR

De aanvrager dient aan te tonen dat er op de gewenste locatie daadwerkelijk behoefte bestaat bij gebruikers om een oplaadpaal en/of oplaadinfrastructuur op of aan de openbare weg aan te leggen. Er wordt door het college geen medewerking verleend wanneer potentiële gebruikers mogelijkheden hebben om hun elektrische voertuig(en) op eigen terrein te (laten) parkeren en op te laden.



ARTIKEL 5. DEFINITIEVE LOCATIE OPLAADPAAL/-INFRASTRUCTUUR

De definitieve locatie van de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur en de aan te wijzen parkeerplaats, wordt door het college bepaald. De volgende criteria worden hiervoor aangehouden:

- a. indien vastgesteld door het college, een kaart waarop de potentiële toekomstige locaties staan aangegeven waar oplaadpalen geplaatst kunnen worden;
- b. het betreft het woon en/of werkadres van de potentiële gebruiker(s);
- c. de behoefte aan een oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur van andere gebruikers binnen een straal van hemelsbreed 200 meter van de aangevraagde locatie;
- d. zijn er al voldoende bestaande oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur aanwezig op of aan de openbare weg binnen de genoemde straal van 200 meter, dan is gebruik daarvan of clustering daarmee mogelijk;
- e. de desbetreffende ondergrond dient in eigendom van de gemeente te zijn;
- f. de locatie van de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur moet voldoende vindbaar en zichtbaar zijn;
- g. de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur dient gedeeld te kunnen worden met meerdere gebruikers en dient openbaar toegankelijk te zijn. Dit ter voorkoming van het creëren van 'privé-parkeerplaatsen';
- h. de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur dient eenvoudig uit te bouwen zijn naar twee aansluitpunten;
- i. de parkeerdruk laat de realisatie van een oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur toe;
- j. de aan te wijzen parkeerplaatsen zijn bestaand. Er hoeft geen nieuwe parkeerplaats te worden aangebracht;
- k. de doorgang van het andere verkeer (auto, fiets, voetganger, rolstoel, etc.) blijft gewaarborgd;
- l. er zijn geen belemmeringen ten aanzien van ander straatmeubilair of (openbaar) groen;
- m. de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur moet binnen het straatbeeld passen. De oplaadpaal is niet hoger dan 1.80 meter. De uiteindelijke kleur dient ter goedkeuring te worden voorgelegd aan de gemeente. De oplaadpaal mag niet gebruikt worden voor reclamadoeleinden.
- n. indien mogelijk wordt de realisatie van een oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur, gecombineerd met reconstructies of andere infrastructurele werken.

Bij een nieuw te realiseren oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur, wordt in beginsel één parkeerplaats gereserveerd voor het opladen van elektrische voertuigen. Indien het gebruik van de oplaadpaal en/of oplaadinfrastructuur dit toelaat, kan het college besluiten om ook een tweede parkeerplaats te reserveren voor het opladen van elektrische voertuigen. Het college heeft hiervoor twee mogelijkheden:

1. door middel van een aanpassing van het bestaande verkeersbesluit. Hiertegen staat een bezwaar- en beroepsprocedure open.
2. direct in het verkeersbesluit twee parkeerplaatsen aanwijzen en de feitelijke realisering hiervan uitstellen tot een nader door het college te bepalen datum. Hiertegen staat ook een bezwaar- en beroepsprocedure open omdat dan pas het feitelijke rechtsgevolg in werking treedt.

De aanvrager dient aan te tonen dat er behoefte is aan twee gereserveerde parkeerplaatsen. Dit kan aan de hand van het aantonen 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.

ARTIKEL 6. VOLGORDE BESLUITVORMING

De vergunning voor het plaatsen van een oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur wordt eerst van kracht. Vervolgens wordt het verkeersbesluit om de benodigde parkeerplaats(en) aan te wijzen voor het opladen van elektrische voertuigen genomen. Nadat het verkeersbesluit onherroepelijk is geworden, kan overgegaan worden tot het plaatsen van de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur.

ARTIKEL 7. PLAATSING EN BEHEER OPLAADPAAL/-INFRASTRUCTUUR

De aanvrager van de vergunning voor het plaatsen van een oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur is tevens beheerder hiervan. De beheerder is verantwoordelijk voor realisatie, beheer, onderhoud en exploitatie van de oplaadpaal/-infrastructuur en neemt alle kosten voor zijn/haar rekening. De kosten voor aanvullende maatregelen t.b.v. bescherming van de oplaadpaal/-infrastructuur zoals het aanleggen van hekjes, varkensruggen, nieuwe verharding, etc., zijn ook voor rekening van de beheerder.

ARTIKEL 8. 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 9. 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 gemeente in geval van vragen, storingen en calamiteiten. De telefoonnummers van de storingsdienst en helpdesk dienen aanwezig te zijn op de oplaadpaal.

ARTIKEL 10. OPENBAARHEID OPLAADPAAL/-INFRASTRUCTUUR

De oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur is 24 uur per dag en 7 dagen per week openbaar toegankelijk. Dat wil zeggen dat deze voor iedereen te gebruiken is voor het opladen van een elektrisch 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 11. INTEROPERABILITEIT

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

ARTIKEL 12. GROENE STROOM

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

ARTIKEL 13. VEILIGHEID

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

ARTIKEL 14. AANSPRAKELIJKHEID

De beheerder is aansprakelijk voor alle schade die door het gebruik of aanleg van de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur of anderszins aan derden wordt veroorzaakt. Gemeente Aalten is op geen enkele manier aansprakelijk voor eventuele schade welke wordt veroorzaakt door het gebruik of aanleg van de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur. De beheerder vrijwaart hiervoor de gemeente. Dit wordt als voorwaarde opgenomen in de vergunning.

ARTIKEL 15. VERGUNNINGHOUDERZONE/BLAUWE ZONE

In gebieden waar een vergunninghouderzone of blauwe zone of andere beperking is ingevoerd, geldt deze beperking onverminderd ook voor de parkeerplaatsen die gereserveerd zijn voor het opladen van elektrische voertuigen.

ARTIKEL 16. 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 is aangesloten op het oplaadpunt. Daarnaast wordt ook gehandhaafd op de eventuele vergunninghouderzone, blauwe zone en op andere beperkingen welke voor alle parkeerplaatsen gelden.

ARTIKEL 17. INTREKKEN/WIJZIGEN VAN VERGUNNING EN VERKEERSBESLUIT

Indien de beheerder van de oplaadpaal en/of oplaadinfrastructuur zich niet houdt aan de voorschriften welke verbonden zijn aan de vergunning, kan het college de vergunning intrekken. Tevens kan het college besluiten om het verkeersbesluit waarbij de parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische voertuigen zijn gereserveerd, intrekken. Het college kan de vergunning en/of verkeersbesluit tevens intrekken wanneer in de praktijk blijkt dat de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur niet of nauwelijks wordt gebruikt. In deze gevallen heeft de beheerder het recht en de plicht de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur binnen een door het college gesteld termijn te verwijderen. De hiermee samenhangende kosten zijn voor rekening van de beheerder.

Het college kan de vergunning ook wijzigen of intrekken indien er een herinrichting of reconstructie 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. De kosten hiervoor zijn voor rekening van de gemeente wanneer de herinrichting of reconstructie binnen 5 jaar na afgifte van de vergunning plaatsvindt. Wanneer de herinrichting of reconstructie plaatsvindt later dan 5 jaar na afgifte van de vergunning, zijn de kosten voor de beheerder.

ARTIKEL 18. INFORMATIE OVER GEBRUIK OPLAADINFRASTRUCTUUR

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

ARTIKEL 19. BIJZONDERE OMSTANDIGHEDEN

Het college beseft dat de ontwikkeling van elektrisch rijden en oplaadinfrastructuur nog volop in beweging is. Met deze beleidsregels wordt duidelijkheid verschaft over de voorwaarden, criteria en condities die van toepassing zijn op het realiseren van oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur. In specifieke, bijzondere of onvoorziene omstandigheden, kan het college besluiten van deze beleidsregels af te wijken.

ARTIKEL 20. TERMIJN

Deze beleidsregels zijn vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders op 20 december 2016 en worden aangehaald als 'Beleidsregels oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen gemeente Aalten' en wordt, indien nodig, bijgesteld wanneer de ontwikkelingen op het gebied van elektrisch rijden en oplaadinfrastructuur dit noodzakelijk maken.

Aldus vastgesteld in de vergadering van het college van burgemeester en wethouders van Aalten d.d. 20 december 2016.

De burgemeester, G. Berghoef

De secretaris, J. Nobel



Toelichting

Behorende bij 'Beleidsregels oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen gemeente Aalten'

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 voertuigen, maar het kan bijvoorbeeld ook gaan om andere voertuigen, zoals gehandicaptenvoertuigen, motoren, quads die de parkeerplaatsen gebruiken. Onder het begrip elektrische voertuigen vallen ook elektrische fietsen en snor-/bromfietsen. De oplaadplaatsen zijn echter niet bestemd voor elektrische fietsen en snor-/bromfietsen. De bedoelde categorie wordt uitgebeeld op het verkeersbord.

2. Aanvraag vergunning en verkeersbesluit

De formele aanvraag voor de vergunning, dient door de aanbieder van de oplaadinfrastructuur te worden ingediend. Wanneer een bewoner of bedrijf een aanvraag indient bij de gemeente, wordt deze verwezen naar aanbieders van oplaadinfrastructuur. De aanbieder dient vervolgens een aanvraag in bij de gemeente voor de vergunning en het 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 hebben op het gebruik van de betreffende oplaadpaal/oplaadinfrastructuur en de bijbehorende parkeerplaats(en). Op grond van de Wegenverkeerswet 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. Bij een individuele gehandicaptenparkeerplaats kan ook een oplaadpaal worden geplaatst wanneer de betrokkene beschikt over een elektrisch voertuig. In dat geval hoeft er geen verkeersbesluit te worden genomen omdat het van de parkeerplaats met het verkeersbesluit voor de individuele gehandicaptenparkeerplaats al wordt geregeld.

3. Behoeftebepaling oplaadpaal/-infrastructuur

De aanvrager van de vergunning en het verkeersbesluit, moet aantonen dat er voldoende behoefte bestaat om een laadpaal te realiseren op de betreffende locatie. Dit kan aangetoond worden door middel van een afschrift van één of meerdere verzoeken van potentiële gebruikers (NAW gegevens en kenteken van elektrisch voertuig). Bij het bepalen van de behoefte van potentiële gebruikers, zal het college meewegen of zij de beschikking hebben over een eigen parkeergelegenheid bij de woning of het bedrijf.

4. Locatie

De oplaadpalen en/of oplaadinfrastructuur worden bij voorkeur geplaatst op strategische zichtlocaties in de nabijheid van de woningen/bedrijven van de potentiële gebruikers. Daarbij wordt gekeken naar een centrale, goed bereikbare plekken in de wijken zoals langs de wijkontsluitingswegen of doorgaande wegen. Hiermee wordt voorkomen dat er overlast in de wijken ontstaat wanneer elektrisch vervoer zijn vlucht neemt.

Er is onder artikel 5 lid c en d gekozen voor een straal van 200 meter hemelsbreed. Het staat de gemeente uiteraard vrij om te kiezen voor maatwerk. Daarbij kan onderscheid worden gemaakt tussen centrum/binnenstand (circa 300 meter) en woonwijken (circa 200 meter). Tevens kan de gemeente aanvullende eisen stellen over bijvoorbeeld de kleur, kwaliteit, hoogte en omvang van de oplaadpaal of oplaadinfrastructuur t.b.v. het straatbeeld.

5. Volgorde besluitvorming 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 gebruikelijke bezwaar- en beroepsmogelijkheden uit het 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 pas geplaatst worden wanneer het verkeersbesluit onherroepelijk is geworden. Dit wordt als voorschrift in de vergunning opgenomen.

6. Beheer oplaadpaal/-infrastructuur

De aanvrager van de APV-vergunning voor het plaatsen van de oplaadpaal/-infrastructuur is tevens beheerder hiervan. De APV-vergunning heeft een persoonlijk karakter (zie artikel 1:5 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/haar rekening. De beheerder brengt de kosten voor het opladen van de elektrische voertuigen in rekening bij de gebruikers.

7. 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 in beheer zijn van het rijk, provincie of waterschap. De gemeente kan deze kosten niet doorrekenen aan de aanvrager van de oplaadinfrastructuur.

8. tot en met 13.

Deze artikelen hebben geen aanvullende toelichting nodig.

14. Aansprakelijkheid

De gemeente wordt 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 en kostbaar. Het is niet onoverkomelijk dat de gemeente formeel eigenaar wordt van de oplaadinfrastructuur, zolang de aansprakelijkheid voor alle schade bij de aanvrager/beheerder wordt gelegd.

15. Vergunninghouderzone/blauwe zone

Wanneer parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische voertuigen zijn gelegen in gebieden voor vergunninghouders, blauwe zone of andere parkeer beperkingen, dan moeten de bestuurders van deze voertuigen zich houden aan de betreffende regels. Parkeerplaatsen in de blauwe zone kunnen eventueel buiten de blauwe zone worden geplaatst, zodat elektrische voertuigen ook gedurende langere tijd kunnen worden opgeladen. Binnen de gemeente Aalten is de tijdsduur echter zodanig dat het opladen van elektrische voertuigen voldoende mogelijk is en aanpassing van de blauwe zone niet noodzakelijk is.

16. Handhaving

Onrechtmatig gebruik van een parkeerplaats voor het opladen van elektrische voertuigen, kan worden bestraft met een proces-verbaal (Mulderfeit). Wanneer er sprake is van het parkeren zonder parkeervergunning in een vergunninghouderzone, dan kan ook een proces-verbaal (Mulderfeit) worden opgemaakt. Zie toelichting bij 'Parkeerverordening 2012'.

17. Intrekken/wijzigen van APV-vergunning en verkeersbesluit

Wanneer de aanvrager/beheerder zich niet aan de voorschriften van de APV-vergunning houdt, kan het college de vergunning uiteindelijk intrekken. Zo'n intrekkingprocedure moet zorgvuldig worden doorlopen. Zie hiervoor de regels uit de Algemene wet bestuursrecht (Awb) afdeling 3:2 Zorgvuldigheid en belangenafweging en artikel 4:8. 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 huidige 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 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 de oplaadinfrastructuur. Vindt de reconstructie na meer dan 5 jaar plaats na afgifte van de APV-vergunning, dan zijn de kosten voor rekening van de beheerder van de oplaadinfrastructuur (normaal ondernemersrisico). De kosten van het benodigde verkeersbesluit en de benodigde verkeersborden, markering of symbooltegels, zijn voor rekening van de gemeente.

18. 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.



19. 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.

20. Termijn

Dit artikel spreekt voor zich.