

Beleidsregel Elektrische Laadpalen voor Elektrisch Vervoer Montferland 2018

Het college van burgemeester en wethouders van Montferland;

gelet op artikel op het bepaalde in artikel 160 van de Gemeentewet en het bepaalde in artikel 4:81 van de Algemene wet bestuursrecht, artikel 2:10 van de Algemene Plaatselijke Verordening Montferland 2016 en de Wegenverkeerswet;

overwegende;

dat elektrisch rijden in opkomst is en er behoefte is aan infrastructuur om elektrische auto's op te kunnen laden;

dat de benodigde laadpunten in veel gevallen binnen de openbare ruimte geplaatst worden;

dat het wenselijk is hiervoor kaders te stellen onder welke voorwaarden er wordt meegewerkt aan laadpunten voor elektrisch rijden;

besluit:

vast te stellen de volgende:

Beleidsregel Elektrische Laadpalen voor Elektrisch Vervoer Montferland 2018

Artikel 1. Begripsbepalingen

In deze beleidsregel wordt verstaan onder:

- a. *elektrische voertuigen*: 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, uitgezonderd 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 tenminste één aansluiting en de mogelijkheid voor twee 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 ontheffing voor het plaatsen van oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur.
- f. *gebruiker*:
 1. een bedrijf en/of organisatie dat/die gevestigd is in de gemeente Montferland 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 en voor minimaal 18 uur per week werkzaam is in Montferland.
 2. een particulier die eigenaar en/of bezitter is van een elektrisch voertuig en woonachtig en/of werkzaam is in de gemeente Montferland voor minimaal 18 uur per week.
- g. *college*: het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Montferland.

Artikel 2. Aanvraag ontheffing en verkeersbesluit

Een aanvraag voor een ontheffing voor het plaatsen van een of meerdere oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur op of aan de openbare weg en het verzoek tot het nemen van een verkeersbesluit waarbij een of meerdere parkeerplaatsen worden aangewezen voor het opladen van elektrische voertuigen kan alleen worden ingediend door de aanbieder van oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur.

Artikel 3. Aanvraag locatie oplaadpaal/-infrastructuur

Een aanvraag voor een ontheffing voor het plaatsen van een oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur bevat een foto en tekening van de betreffende locatie, waarop de exacte plek van de gewenste oplaadpaal en/of infrastructuur en de aan te wijzen parkeerplaats(en) zijn aangegeven.

Artikel 4. Behoeft bepaling 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 voertuigen op eigen terrein te (laten) parkeren en op te laden.

Artikel 5. Definitieve locatie oplaadpaal/-infrastructuur

1. 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. de behoefte aan een oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur moet blijken uit de behoefte van gebruikers binnen een straal van hemelsbreed 300 meter van de aangevraagde locatie;
 - b. zijn er al bestaande oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur aanwezig op of aan de weg binnen de genoemde straal van 300 meter;
 - c. is de desbetreffende ondergrond in eigendom van de gemeente;
 - d. is de locatie van de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur voldoende vindbaar en zichtbaar;
 - e. is het aannemelijk dat de locatie door meerdere gebruikers gedeeld kan worden (dit om te voorkomen dat er "privé-parkeerplaatsen" gecreëerd worden);
 - f. kan de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur worden voorzien van twee of meer aansluitpunten en kunnen - eventueel op termijn - twee of meer parkeerplaatsen worden bediend;
 - g. laat de parkeerdruk dit toe (maximaal 95% in woonwijken en 85% op parkeerterreinen);
 - h. betreft het een bestaand parkeervak / bestaande parkeervakken. Indien wenselijk en mogelijk kan er een extra parkeervak hiervoor worden geplaatst;
 - i. blijft de doorgang voor ander verkeer (auto, fiets, voetganger, rolstoel etc.) gewaarborgd;
 - j. zijn er geen belemmeringen ten aanzien van ander straatmeubilair of (openbaar) groen;
 - k. past de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur in het straatbeeld;
 - l. is er sprake van geplande reconstructies of andere infrastructurele ontwikkelingen.
2. 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. Het college heeft hiervoor twee mogelijkheden:
 - a. door middel van een aanpassing van de bestaande ontheffing en het bestaande verkeersbesluit. Tegen dit aanpassingsbesluit staat bezwaar en beroep open.
 - b. direct in de ontheffing en het verkeersbesluit twee parkeerplaatsen aanwijzen en de feitelijke realisering hiervan uitstellen tot een nader door het college te bepalen datum. (ook op de tweede parkeerplaats mag dan niet meer worden geparkeerd met een niet-elektrisch voertuig).
3. De aanvrager toont aan de hand van het aantal uren, het verbruik en het aantal unieke gebruikers, 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 6. Afstemming besluitvorming en inwerkingtreding rechtsgevolg

De ontheffing voor het plaatsen van een oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur kan pas worden gebruikt, nadat het verkeersbesluit tot aanwijzing van de benodigde parkeerplaats(en) onherroepelijk is geworden. In de ontheffing wordt een opschorting van tijdsbepaling opgenomen; het rechtsgevolgen van het besluit treedt later dan het tijdstip van de bekendmaking en aanvang van de termijn voor het indienen van bezwaarschrift.

Artikel 7. 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 kosten ter bescherming van de oplaadpaal/-infrastructuur (hekjes, biggenruggen ed.) 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) en het onderhouden hiervan 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 gemeenten in het geval van vragen, storingen en

calamiteiten. De telefoonnummers van de storingsdienst en de helpdesk zijn vermeld op de oplaadpaal/-infrastructuur.

Artikel 10. 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 11. Interoperabiliteit

Het oplaadpunt is interoperabel 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 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. De stroomvoorziening hoeft niet door een beheerder zelf te worden verzorgd.

Artikel 13. Veiligheid

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

Artikel 14. 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 Montferland 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 15. Vergunninghouders/blauwe zone

In gebieden waar vergunninghoudersparkeren is ingevoerd of waar een maximale parkeerduur (blauwe zone) of enige andere restrictie geldt, geldt deze restrictie onverminderd ook voor de bestuurders 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 aangesloten is op het oplaadpunt. Daarnaast wordt ook gehandhaafd op het fiscaal regime, parkeervergunning, blauwe zone en andere restricties die voor alle bestuurders van motorvoertuigen gelden.

Artikel 17. Intrekken / wijzigen van ontheffing en verkeersbesluit

1. Indien de beheerder van de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur zich niet houdt aan de voorschriften verbonden aan de ontheffing, kan het college de ontheffing intrekken. Het college kan in dat geval ook het verkeersbesluit, waarbij de parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische voertuigen zijn aangewezen, intrekken.
2. 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.
3. 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 wegreconstructie later dan 5 jaar na afgifte van de ontheffing plaatsvindt.

Artikel 18. 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 19. 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 beleidsregel 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 beleidsregel af te wijken.

Artikel 20. Inwerkingtreding en citeertitel

- a. Deze beleidsregel treedt in werking met ingang van de eerste dag na die van de elektronische bekendmaking in het gemeenteblad.
- b. Deze beleidsregel kan worden aangehaald als "Beleidsregel Elektrische Laadpalen voor Elektrisch Vervoer Montferland 2018".

Vastgesteld in de vergadering van het college op 3 april 2018,

*Burgemeester en wethouders van de gemeente Montferland,
De secretaris,
T.M.J.M. Evers*

*De burgemeester,
mr. P. de Baat MPM*

Toelichting Beleidsregel Elektrische Laadpalen voor Elektrisch Vervoer Montferland 2018

Algemeen

Het aantal elektrische auto's neemt toe. Hiermee samenhangend neemt ook de behoefte aan oplaadpunten hiervoor toe. Niet iedereen kan de auto op eigen terrein opladen. Om in de openbare ruimte het opladen van dit soort voertuigen te regelen zijn er een aantal beleidsregels opgesteld. Hierin staat wie een laadpaal kan aanvragen en hoe locaties worden bepaald. Ook het beheer van de laadpalen wordt hierin geregeld.

De gemeente Montferland is een samenwerking aangegaan met Allego. Zij plaatsen en onderhouden voor de gemeente de laadpalen.

Artikelsgewijze toelichting

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. Onder het begrip elektrische voertuigen vallen ook elektrische fietsen en snor-/bromfietsen. Eventueel kunnen deze laatste voertuigen worden uitgesloten van deze Beleidsregel, maar dan moet aan de definitie in artikel 1 onder a de woorden 'uitgezonderd fietsen en snor-/bromfietsen' worden toegevoegd.

Artikel 2. Aanvraag ontheffing en verkeersbesluit

Het is de bedoeling dat de aanbieder van de oplaadinfrastructuur de formele aanvraag voor de ontheffing op grond van artikel 2:10 van de geldende Algemene Plaatselijke Verordening (APV) en het verkeersbesluit op grond van de Wegenverkeerswet 1994 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 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 3. Aanvraag locatie oplaadpaal/-infrastructuur

De aanvrager van de ontheffing en het verkeersbesluit geeft door middel van een foto en tekening aan welke exacte locatie men op het oog heeft voor de te plaatsen laadpaal en/of infrastructuur.

Artikel 4. Behoeftebepaling oplaadpaal/-infrastructuur

De aanvrager van de ontheffing 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 elektrische 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.

Artikel 5. Definitieve locatie oplaadpaal/-infrastructuur

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 300 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 6. Afstemming besluitvorming en inwerkingtreding rechtsgevolg

Het proces van de besluitvorming over de APV-ontheffing en het verkeersbesluit kan gelijktijdig in gang worden gezet. De beslistermijn op een aanvraag voor een de APV-ontheffing en verkeersbesluit is binnen acht weken na de datum van ontvangst van de aanvraag, waarbij het college de termijn voor ten hoogste acht weken verdagen.

In artikel 26 van het BABW is de verplichting opgenomen om de bekendmaking van verkeersbesluiten te doen via plaatsing van de integrale tekst van deze verkeersbesluiten in de tegenwoordig digitale versie van de Staatscourant. In artikel 27 van het BABW met zoveel woorden bepaald dat met het uitvoeren van een verkeersbesluit betreffende fysieke maatregelen pas zes weken na de bekendmaking een aanvang mag worden genomen.

De gemeente zal de parkeerplaats(en) voor het laden van elektrische voertuigen pas aanleggen, nadat het verkeersbesluit daartoe onherroepelijk is. Het is niet gewenst dat de oplaadinfrastructuur al vóór dit tijdstip wordt aangebracht. Daarom wordt het rechtsgevolg de APV-ontheffing eerst van kracht en kan de oplaadinfrastructuur dus eerst worden geplaatst, nadat het verkeersbesluit onherroepelijk is geworden. Dit wordt expliciet in de APV-ontheffing als voorschrift opgenomen.

Tegen beide besluiten staan echter de bezwaar- en beroepsmogelijkheden uit de Algemene wet bestuursrecht (Awb) open na de bekendmaking daarvan. Belanghebbenden kunnen bezwaar maken tegen het verkeersbesluit, bijvoorbeeld omdat de parkeerdruk ter plaatse erg hoog is en er geen algemene parkeerplaatsen kunnen worden gemist.

Artikel 7. Plaatsing en Beheer oplaadpaal/-infrastructuur

De aanvrager van de APV-ontheffing voor het plaatsen van de oplaadpaal/-infrastructuur is tevens de beheerder hiervan. De APV-ontheffing heeft een persoonlijk karakter (zie art. 1:5 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 wordt aangevraagd óf achteraf toestemming moeten krijgen van de gemeente om de ontheffing 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.

Artikel 8. Inrichting en 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 9. Bereikbaarheid

In dit artikel is vastgelegd dat de beheerder van de laadpaal 24 uur per dag bereikbaar is voor storingen en calamiteiten.

Artikel 10. Openbaarheid oplaadpaal/-infrastructuur

Dit artikel regelt dat de laadpaal ook 24 uur per dag 7 dagen per week gebruikt kan worden.

Artikel 11. Interoperabiliteit

Hierin wordt geregeld dat de laadpaal door alle elektrische auto's gebruikt kan worden, ongeacht hun laadpas of stekker.

Artikel 12. Groene stroom

Met de beheerder van de laadpalen is afgesproken dat alle stroom die geleverd wordt groene stroom is, zodat elektrisch rijden ook echt bijdraagt aan de gemeentelijke klimaatdoelstelling. De stroomvoorziening hoeft niet door een beheerder zelf te worden verzorgd.

Artikel 13. Veiligheid

Alleen laadpalen en/of oplaadinfrastructuur dat voldoet aan alle daaraan gestelde (nationale en internationale) veiligheidseisen worden geplaatst.

Artikel 14. 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. De gemeente heeft voorkeur voor het vestigen van een opstalrecht als bedoeld in artikel 5:101 en volgende Burgerlijk Wetboek en verleent daaraan medewerking als de beheerder daarom verzoekt. Het voordeel voor de gemeente is dat door het opstalrecht een eigenaar van een opstal op grond van de wet aansprakelijk is wanneer de opstal gebrekkig is en daardoor een gevaar voor een ander oplevert.

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

Artikel 15. Vergunninghouders/blauwe zone

Wanneer parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische voertuigen zijn gelegen in gebieden voor 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 elektrisch 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 16. 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 (Wegsleepverordening gemeente Montferland 2017). Wanneer er sprake is van het parkeren zonder parkeervergunning in een vergunninghoudersgebied, dan kan een proces-verbaal worden opgemaakt.

Artikel 17. Intrekken / wijzigen van APV-ontheffing en verkeersbesluit

Wanneer de aanvrager / beheerder zich niet aan de voorschriften van de APV-ontheffing houdt, kan het college uiteindelijk de ontheffing intrekken. Zo'n intrekingsprocedure moet zorgvuldig worden doorlopen. Zie hiervoor de regels uit de Algemene wet bestuursrecht (Awb): zie afdeling 3:2 Zorgvuldigheid en belangenafweging en artikel 4:8 en volgende (vooraf zienswijze inbrengen / horen).

In zo'n geval zal de beheerder zijn oplaadinfrastructuur moeten verwijderen. Is deze weigerachtig dan kan de gemeente dit afdwingen via een dwangsom en/of bestuursdwang.

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

Bij wegreconstructies wordt de systematiek uit de Telecomwetgeving gevolgd. Als een wegreconstructie binnen 5 jaar na afgifte van de APV-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 18. Informatie over 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 19. Bijzondere omstandigheden

Hier is sprake van een zogenaamde 'hardheidsclausule' / inherente afwijkingsbevoegdheid op grond waarvan het college in bepaalde uitzonderlijke en/of onvoorziene situaties kan afwijken van de beleidsregel.

Artikel 20. Inwerkingtreding en citeertitel

De beleidsregel wordt ten behoeve van de inwerkingtreding elektronisch bekendgemaakt (GVOP).

Deze beleidsregel wordt, onder vermelding van het jaartal van vaststelling, aangehaald als: "Beleidsregel Elektrische Laadpalen voor Elektrisch Vervoer Montferland 2018".