

Besluit van burgemeester en wethouders van de gemeente Amstelveen tot vaststelling van de Beleidsregels oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen 2020

Zaaknummer: Z19-070164

Burgemeester en wethouders van de gemeente Amstelveen;
besluiten vast te stellen de:

Beleidsregels oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen 2020

Artikel 1 Definities

In de beleidsregels wordt verstaan onder:

- elektrische motorvoertuigen: alle voertuigen, uitgezonderd fietsen en snor-/bromfietsen, die op de openbare weg mogen rijden, geheel of gedeeltelijk op elektriciteit kunnen rijden en voorzien zijn van een stekker om op te laden.
- 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.
- 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.
- aanvrager: de aanbieder van oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur.
- beheerder: de aanvrager van de vergunning voor het plaatsen van oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur.
- beheerovereenkomst: privaatrechtelijke overeenkomst tussen aanvrager en gemeente over het beheer, de exploitatie, het gebruik en de aansprakelijkheid voor laadpalen die de aanvrager wil plaatsen op grond in eigendom bij de gemeente.
- gebruiker:
 1. een bedrijf en/of organisatie dat/die gevestigd is in de gemeente Amstelveen 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 is in de gemeente Amstelveen.
- college: het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amstelveen.
- netbeheerder: de beheerder van het openbare elektriciteitsnet in de gemeente Amstelveen.
- branchevereniging: de Vereniging Interoperabel Laden Nederland (eViolin), gevestigd te Amsterdam, ingeschreven KvK 5644 2858.

Artikel 2 Aanvraag vergunning/ontheffing en verkeersbesluit

Een aanvraag voor een ontheffing/vergunning voor het plaatsen van een of meerdere oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur op 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 een aanbieder van oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur die is aangesloten bij de branchevereniging.

Artikel 3 Aanvraag locatie oplaadpaal/-infrastructuur

Een aanvraag voor een locatie 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 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 in principe 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

Het college bepaalt in overleg met de aanvrager en met de netbeheerder 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
- b. zijn er al bestaande oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur aanwezig op of aan de weg binnen de genoemde straal van 100 meter;
- c. bestaat er de mogelijkheid om een bestaande laadlocatie binnen 250 meter uit te breiden.
- d. is de desbetreffende ondergrond in eigendom van de gemeente en is er de mogelijkheid tot het maken van een netaansluiting;
- e. is de locatie van de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur voldoende vindbaar en zichtbaar;
- f. is het aannemelijk dat de locatie door meerdere gebruikers gedeeld kan worden;
- 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 de reservering van de parkeerplaats voor uitsluitend opladen toe (85% overdag, 90% 's nachts);
- i. betreft het een bestaand parkeervak / bestaande parkeervakken;
- j. blijft de doorgang voor ander verkeer (auto, fiets, voetganger, rolstoel etc.) gewaarborgd;
- k. zijn er geen belemmeringen ten aanzien van ander straatmeubilair of (openbaar) groen;
- l. past de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur in het straatbeeld;
- m. is er sprake van geplande reconstructies of andere infrastructurele ontwikkelingen.

Artikel 6 Plaatsing en beheer oplaadpaal/-infrastructuur

De aanvrager van de vergunning voor het plaatsen van een oplaadpaal en/of andere op-laadinfrastructuur 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 op-laadpaal/-infrastructuur (hekjes, biggenruggen ed.) zijn ook voor rekening van de beheerder.

Artikel 7 Inrichting en beheer parkeerplaatsen

De kosten voor het plaatsen van een verkeersbord en markering op de aangewezen parkeerplaats(en) zijn voor rekening van de gemeente.

Artikel 8 Bereikbaarheid beheerder

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 9 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 10 Interoperabiliteit

Het oplaadpunt is interoperabel conform de afspraken binnen de branchevereniging, waaronder de uitwisselbaarheid van laadpassen en het gebruik van standaard stekkers.

Artikel 11 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 12 Veiligheid

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

Artikel 13 Aansprakelijkheid

De aanvrager sluit met een beheervereenkomst met de gemeente met afspraken over het beheer, de exploitatie, het gebruik van en de aansprakelijkheid voor laadpalen die de aanvrager willen plaatsen op grond in eigendom van de gemeente. 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 Amstelveen 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 14 Betaald parkeren/ vergunninghouders/ blauwe zone

In gebieden waar betaald parkeren of vergunninghoudersparkeren is of wordt ingevoerd of waar een maximale parkeerduur (blauwe zone) of enige andere restrictie geldt, geldt dit ook voor elektrische voertuigen geparkeerd op een parkeerplaats gereserveerd voor elektrische voertuigen.

Artikel 15 Handhaving

Team Handhaving Buitenruimte ziet toe op het juiste gebruik van de aangewezen parkeerplaats(en) en kan indien nodig handhavend optreden. Daarnaast wordt ook gehandhaafd op het fiscaal regime, parkeervergunning, blauwe zone en andere restricties die voor alle bestuurders van motorvoertuigen gelden.

Artikel 16 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 wordt gemaakt van de oplaadpaal en/of oplaad-infrastructuur. 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.

Artikel 17 Informatie over gebruik oplaadinfrastructuur

Het college beseft dat de ontwikkelingen op het gebied van elektrisch rijden en laadinfrastructuur 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 18 Bijzondere omstandigheden

Het college beseft dat de ontwikkelingen op het gebied van elektrisch rijden en laadinfrastructuur 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 19 Inwerkingtreding

De Beleidsregels oplaadinfrastructuur elektrisch voertuigen gemeente Amstelveen gelden vanaf 1 januari 2020.

Aldus vastgesteld in de vergadering van 3 december 2019.

De secretaris,

Bert Winthorst

De voorzitter,

Tjapko Poppens

Nota van toelichting bij de Beleidsregels oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen 2020

Definities

Elektrische motorvoertuigen: het gaat hierbij om alle motorvoertuigen 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. Fietsen met elektrische trapondersteuning en elektrische snor-/bromfietsen zijn ook elektrische voertuigen. Maar omdat fietsen en snor-/bromfietsen geen gebruik mogen maken van parkeerplaatsen, vallen deze niet onder deze regels. Zij worden geacht op eigen terrein, dat willen zeggen in de fietsenberging bij de woning of het bedrijf te kunnen opladen.

Aanvraag ontheffing/vergunning en verkeersbesluit

Alleen aanbieders van de oplaadinfrastructuur kunnen de formele aanvraag voor de APV- vergunning en het verkeersbesluit indienen. 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.

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.

Aanvraag locatie oplaadpaal/-infrastructuur

Spreekt voor zich.

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 elektrische voertuig(en)). Dat de gebruiker over een elektrisch voertuig beschikt of gaat beschikken, blijkt uit:

- de tenaamstelling van het kenteken;
- een lease- en/of gebruiksovereenkomst met de gebruiker of diens werkgever indien het kenteken niet op naam van de gebruiker staat;
- een koopovereenkomst voor de aanschaf van een elektrisch voertuig.

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.

Locatie

De oplaadpalen/-infrastructuur worden bij voorkeur geplaatst op strategische zichtlocaties in de nabijheid van de woningen / bedrijven van potentiële gebruikers. Het is niet vanzelfsprekend de parkeerplaats voor de woning van de gebruiker, het oplaadpunt is bedoeld voor algemeen gebruik. Voorkomen moet worden dat er "privé-parkeerplaatsen" gecreëerd worden. 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.

- Bij het toetsen van de oplaadpalen/-infrastructuur in het straatbeeld toetst de gemeente of de laadpaal voldoet aan de kenmerken van straatmeubilair:
- sober en functioneel vormgegeven, robuust en vandalismebestendig;
- inpasbaar in het straatbeeld, niet bedoeld als reclame-uiting

kleur van de behuizing in opvallende grijs tint, RAL 9007 of daarmee vergelijkbaar.

Volgorde besluitvorming APV- vergunning en verkeersbesluit

Het proces van de besluitvorming over de APV-ontheffing/vergunning en het verkeers-besluit wordt gelijktijdig in gang 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 zij de parkeerdruk ter plaatse erg hoog vinden 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 vóór 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.

Beheer oplaadpaal/-infrastructuur

De aanvrager van de APV- vergunning voor het plaatsen van de oplaadpaal/-infrastructuur is tevens de beheerder hiervan. De APV- vergunning is niet zonder meer overdraagbaar (zie artikel 1:5 van de 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 vergunning wordt aangevraagd óf 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. Het tarief voor het opladen is vrij; het tarief per levering en/of per kWh wordt door de gemeente niet aan voorschriften gebonden. De beheerder mag alleen kosten in rekening brengen per geleverd energie eenheid en niet voor de tijdsduur dat het voertuig aangesloten staat. Dit zou neerkomen op het innen van parkeergeld en dat is niet toegestaan. Wel staat het de beheerder vrij om tarief-voordelen te bieden aan gebruikers die kort na het beëindigen van het opladen het voertuig ontkoppelen en de oplaadplaats weer vrijmaken.

Beheer parkeerplaatsen

De kosten voor het nemen van het verkeersbesluit en het plaatsen van verkeersborden en verkeerstekens op de openbare weg zijn voor rekening komen van het bevoegd ge-zag dat het verkeersbesluit heeft genomen. Dit is in deze regeling 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.

Interoperabiliteit en Veiligheid

De bedrijven werkzaam in de markt voor oplaadinfrastructuur en laaddienstverlening van gebruikers hebben een open-marktmodel ontwikkeld om de verdere uitrol van op-laadinfrastructuur en de acceptatie van elektrisch rijden te vergemakkelijken. Zij heb-ben onderlinge standaarden afgesproken voor technische geschiktheid en veiligheid van de toegepaste apparatuur, alsmede vakbekwaamheids- en kwaliteitseisen die zij hanteren. De gemeente hoeft geen technische vereisten op te nemen, anders dan de eis dat een aanvrager als exploitant is aangesloten bij de branchevereniging. Bovendien garanderen zij interoperabiliteit voor alle klanten. Daarmee kunnen pashouders van alle laaddienstverleners terecht bij alle oplaadpunten van de aangesloten exploitanten. Dit is vergelijkbaar met geldautomaten die pashouders van alle banken toelaten en met roaming in de mobiele telefonie. Tegelijkertijd blijft marktwerking, onderlinge concurrentie en keuzevrijheid van de consument behouden. Het verlenen van vergunningen heeft geen marktverstoring effect; het voeren van een aanbestedingsprocedure is niet nodig.

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 het 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 bezwaarlijk dat de gemeente formeel eigenaar wordt van de oplaadinfrastructuur, zolang beheer, exploitatie en aansprakelijkheid voor alle schade bij de aanvrager/beheerder wordt gelegd. Hiertoe sluit de gemeente met alle aanvragende exploitanten een beheerovereenkomst af waarin eigendom, beheer en aansprakelijkheid wordt geregeld.

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 par-keerrestrictie, 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.

Handhaving

Onrechtmatig gebruik van een parkeerplaats voor het opladen van elektrische voertuigen 'sec' kan worden bestraft met een proces-verbaal (Mulder-feit). Indien van toepassing kan het betreffende voertuig eventueel ook worden weggesleept.

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

Wanneer er sprake is van het parkeren zonder parkeervergunning in een vergunning-houdersgebied, dan kan een proces-verbaal (Mulder-feit) worden opgemaakt.

Met het juiste en rechtmatige gebruik wordt bedoeld: alleen voor opladen. Anno 2015 is het gebruikelijk hierop toe te zien aan de hand van het criterium aansluiting van het voertuig met een kabel op de laadpaal. Bekend is echter dat voertuigen veel langer aan de laadpaal gekoppeld staan dan dat er daadwerkelijk geladen wordt. Er is echter nog geen algemene aanvaarde methode om vast te stellen dat het voertuig niet meer laadt en de oplaadplaats zou hebben moeten vrijmaken. Het is gewenst dat auto's de op-laadplaatsen niet langer dan nodig bezet houden, zodat meer gebruikers hetzelfde op-laadpunt kunnen gebruiken. Er hoeven dan minder oplaadpunten te worden aangelegd en de oplaadpunten worden eerder rendabel.

Zodra nauwkeuriger methoden voor toezicht op feitelijk opladen voor handen en algemeen aanvaard zijn, kunnen andere criteria voor de handhaving worden gehanteerd.

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 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- 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.

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 oplaadinfra-structuur. Om dat elektrisch rijden een nieuw fenomeen is, is er nog niet veel bekend over bezit, gebruik en laadgedrag van elektrische voertuigen. Belangrijke informatie voor het gemeentelijk beleid zijn het aantal laadsessies, de duur van de sessies en de duur van het laden, de geleverde energie, bezettingsgraad naar dagdeel en het aantal unieke gebruikers per oplaadpunt. In overleg met de exploitanten, de branchevereniging en de VNG zal bekeken worden op welke wijze de exploitanten op eenvoudige en eenduidige wijze periodieke rapportages kunnen aanleveren. De gemeente wil vermijden dat exploitanten voor iedere gemeenten afwijkende rapportages worden gevraagd en zal zich aan een af te spreken landelijke standaard rapportage conformeren. Veelal zal een jaarlijks overzicht van het gebruik voldoende zijn.

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. Elektrisch rijden is een relatief nieuwe ontwikkeling. Er kunnen zich situaties voordoen die thans niet voorzien zijn en waarbij de strikte toepassing van de beleidsregels mogelijk onredelijk of onbillijk zijn.

Inwerkingtreding

Bepaling spreekt voor zich.