

Beleidsregel openbare oplaadinfrastructuur voor elektrische voertuigen gemeente Buren 2021

Het college van burgermeester en wethouders van de gemeente Buren overwegende dat: elektrisch rijden in opkomst is en er behoefte is aan infrastructuur om elektrische voertuigen op te kunnen laden; de benodigde oplaadpunten/-infrastructuur in veel gevallen in de openbare ruimte geplaatst worden; het wenselijk is hiervoor kaders te stellen onder welke voorwaarden er wordt meegewerkt aan oplaadpunten/-infrastructuur voor elektrisch rijden; gelet op artikel 160 van de Gemeentewet, artikel 4:81 van de Algemene wet bestuursrecht, artikel 18 in de Wegenverkeerswet 1994, artikel 2:10 lid 5 van de Algemene plaatselijke verordening gemeente Buren 2020

besluit:

vast te stellen de volgende:

Beleidsregels openbare oplaadinfrastructuur voor elektrische voertuigen gemeente Buren 2021

Doel

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.

Het doel van deze beleidsregel openbare oplaadinfrastructuur voor elektrische voertuigen gemeente Buren 2021, betreft het realiseren van oplaadinfrastructuur welke aansluit bij de behoefte van onze inwoners. Daarnaast is het van belang om te zorgen voor:

- eenduidige uitgiftecriteria: Particulieren/inwoners, bedrijven, netwerkbeheerders en aanbieders van oplaadinfrastructuur duidelijkheid te geven over de criteria en voorwaarden waaronder de gemeente medewerking verleent aan het plaatsen van oplaadinfrastructuur in de openbare ruimte en het aanwijzen van parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische voertuigen;
- informeren: Particulieren/inwoners, bedrijven, netwerkbeheerders en aanbieders van oplaadinfrastructuur te informeren over de te volgen procedure;
- transparantie: Aanvragen voor het plaatsen van oplaadinfrastructuur en het aanwijzen van parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische voertuigen op eenzelfde en gelijkwaardige manier te kunnen beoordelen en af te handelen.

Artikel 1 Begripsbepalingen

Aansluiting:

De verbinding tussen het elektriciteitsnet, meer specifiek de hoofdelektriciteitskabel en de laadpaal/-infrastructuur.

Aanvraag:

Verzoek aan het college tot het beschikbaar stellen van in principe twee parkeerplaatsen en oplaadpaal/-infrastructuur op grond die eigendom is van de gemeente Buren ten bate van een oplaadpaal/-infrastructuur.

Aanvrager:

Concessiehouder, een aanbieder van oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur die een aanvraag namens de eigenaar en/of bezitter van een elektrisch voertuig (werknemers van) een bedrijf of bewoner – indient. Tevens beheerder.

Of een initiatiefnemer van een lokaal innovatief initiatief. Tevens beheerder.

Bedrijf:

Een bedrijf dat bij de Kamer van Koophandel is geregistreerd en een vestiging heeft op een adres in de gemeente Buren.

Beheerder:

Degene die de oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur plaatst (installatieverantwoordelijkheid), beheert en onderhoudt. Aangewezen door het college. Tevens de aanvrager. Hieronder mede begrepen een door het college erkende initiatiefnemer met een lokaal innovatief initiatief op het gebied van oplaadpalen en/of oplaadinfrastructuur en/of vergelijkbare faciliteiten in de openbare ruimte voor elektrische voertuigen.

Bewoner:

Inwoner van de gemeente Buren, blijkt inschrijving in de gemeentelijke Basisregistratie Personen (BRP).

Bibob-onderzoek:

De Wet Bibob heet voluit 'Wet Bevordering Integriteitsbeoordelingen door het openbaar bestuur'. Met de Wet Bibob wil de overheid voorkomen dat een bepaalde vergunning die zij afgeeft, wordt misbruikt voor criminele activiteiten. Bij het Bibob-onderzoek wordt onderzocht of de vergunning die de gemeente verleent of de persoon 'met wie zij zaken doet' betrouwbaar en integer is.

College:

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Buren.

Elektrische voertuigen:

Een personen- of bedrijfsauto als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel c van de Wegenverkeerswet 1994 en nader bepaald in de Regeling voertuigen en die is geregistreerd bij de Rijksdienst voor Wegverkeer en die geheel of gedeeltelijk – met een minimaal volledig elektrisch bereik van 45 km – door een elektromotor wordt aangedreven, waarvoor de elektrische energie geleverd wordt door een batterij en waarvan deze batterij wordt opgeladen door middel van een voorziening buiten de auto. Dit kan een volledig elektrisch aangedreven auto zijn, hybride auto of een toekomstige innovatieve nieuwe variant met een batterij.

Gebruiker:

1. Een bedrijf en/of organisatie dat/die gevestigd is in de gemeente Buren en eigenaar en/of bezitter is van één of meerdere elektrische voertuigen of met één of meerdere werknemers in dienst die beschikt/beschikken over een elektrisch voertuig en voor minimaal 18 uur per week werkzaam is/zijn in de gemeente Buren.
2. Een bewoner die eigenaar en/of bezitter is van een elektrisch voertuig en woonachtig is in de gemeente Buren.
3. Een particulier die eigenaar en/of bezitter is van een elektrisch voertuig en werkzaam is in de gemeente Buren voor minimaal 18 uur per week.

Interoperabiliteit:

De mogelijkheid om met een laadpas van verschillende serviceproviders gebruik te maken van een oplaadpaal en/of oplaadinfrastructuur van verschillende aanbieders. Op deze manier kunnen elektrische voertuigen en laders van verschillende merken zonder problemen opladen.

Laadpas:

Een pas benodigd voor het gebruik van de oplaadpaal/-infrastructuur, gebaseerd op landelijke afspraken op het gebied van interoperabiliteit.

Lokaal innovatief initiatief (initiatiefnemer):

Lokaal gedragen initiatieven van bewoners (uit de gemeente Buren) of van lokaal gevestigde bedrijven die voldoen aan de voorwaarden die de gemeente daaraan stelt.

Laadinfrastructuur:

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.

Oplaadlocatie:

Een oplaadpunt in de openbare ruimte waar een oplaadpaal/-infrastructuur en parkeerplaatsen uitsluitend ten behoeve van het opladen van elektrische voertuigen aanwezig zijn.

Oplaadpaal:

Openbare voorziening, inclusief alle daarbij horende en achterliggende installaties, waar een elektrisch voertuig kan worden opgeladen. Een oplaadpaal kan één of meer oplaadpunten bevatten (een oplaadpaal met een dubbele laadvoorziening heeft twee oplaadpunten). Het gaat tevens om slimme oplaadpalen die op termijn ook een rol kunnen spelen bij de buffering/opslag van energie. De benodigde bekabeling (voor de verbinding met het voertuig) maakt geen deel uit van de oplaadpaal. Dit begrip geldt ook voor andere toekomstige oplaadfaciliteiten, zoals bij opladen via een lantaarnpaal.

Oplaadpunt:

Een op de oplaadpaal/-infrastructuur aanwezige voorziening die direct is verbonden op het stroomnetwerk dat door een netwerkbeheerder wordt beheerd en waarmee de beheerder afspraken heeft gemaakt. De gebruiker kan bijvoorbeeld via een laadpas zijn of haar voertuig van stroom voorzien bij dit oplaadpunt.

Serviceprovider:

Aanbieder van laaddiensten aan gebruiker(s), zoals de uitgifte van laadpassen zonder, en of met bijbehorende laadabbonementen.

Verlengd privaat oplaadpunt:

Een oplaadpunt/-infrastructuur dat is aangesloten op een private meterkast en geplaatst is in de openbare ruimte.

Artikel 2 Aanvraag locatie laadpaal/-infrastructuur

1. Een aanvraag voor het beschikbaar stellen van een locatie ten bate van het plaatsen van één of meerdere laadpalen/-infrastructuur of aan de openbare weg/openbare ruimte 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 van oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur (zoals bedoeld in de begrippenlijst).

2. Een aanvraag voor het beschikbaar stellen van een oplaadlocatie/-infrastructuur voor het plaatsen van een oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur bevat:
 - a. 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 met de correcte maatvoering;
 - b. Een aantoonbaar verzoek van tenminste één gebruiker.

Artikel 3. Behoeftebepaling oplaadpaal/-infrastructuur

1. De aanvrager toont aan dat er op de aangevraagde oplaadlocatie daadwerkelijk behoefte bestaat bij gebruikers aan een oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur op of aan de openbare weg.
2. Voorafgaand aan het vergunningstraject zal de aanvrager middels burgerparticipatie belanghebbenden betrekken bij het zoeken van een geschikte oplaadlocatie;
3. Het college verleent geen medewerking aan het realiseren van de gevraagde oplaadpalen en/of oplaadinfrastructuur, wanneer potentiële gebruikers mogelijkheden hebben om hun elektrische voertuigen op eigen terrein te (laten) parkeren en op te laden. Hieronder valt ook:
 - a. De situatie dat men woonachtig is in gebouwen die gerealiseerd zijn inclusief een parkeer-gelegenheid in het gebouw;

Artikel 4. Locatiebepaling oplaadpaal/-infrastructuur

Het college bepaalt in overleg met de aanvrager de 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 die moet blijken uit de behoefte van gebruikers binnen een straal van hemelsbreed 250 meter van de aangevraagde locatie;
- b. Er wordt geen oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur geplaatst binnen een straal van 250 meter rond een bestaande oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur, tenzij aantoonbaar is gemaakt dat dit vanwege de grote behoefte bij gebruikers noodzakelijk is;
- c. Een oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur wordt bij de aanvraag alleen geplaatst op ondergrond in eigendom van de gemeente;
- d. De oplaadlocatie van de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur moet voldoende vindbaar, zichtbaar en goed bereikbaar zijn;
- e. De oplaadlocatie moet het gebruik door meerdere gebruikers mogelijk maken en niet impliceren dat de paal tot het eigendom van een individuele gebruiker behoort. Dit om te voorkomen dat er "privé-parkeerplaatsen" gecreëerd worden;
- f. De oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur moet beschikken over twee of meer aansluitpunten waardoor – eventueel op termijn – twee of meer parkeerplaatsen worden bediend;
- g. Er worden alleen twee parkeerplaatsen gereserveerd indien is aangetoond dat hier behoefte aan is, aan de hand van het aantal uren dat de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur effectief in gebruik is geweest en/of aan de hand van nieuwe aantoonbare verzoeken van potentiële gebruikers;
- h. De parkeerdruk moet plaatsing op deze locatie toelaten (95% op het drukste moment in de woonwijken en 85% op parkeerterreinen);
- i. De oplaadlocatie betreft een bestaand parkeerplaats/bestaande parkeerplaatsen;
- j. De doorgang voor ander verkeer (auto, fiets, voetganger, rolstoel etc.) dient gewaarborgd te blijven;
- k. De oplaadlocatie mag de veiligheid van het verkeer niet in gevaar brengen;
- l. Er mogen geen belemmeringen zijn ten aanzien van ander straatmeubilair en/of (openbaar) groen of de verkeersveiligheid;
- m. Het uiterlijk van de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur moet passen in het straatbeeld. De oplaadpaal/-infrastructuur is sober vorm gegeven, heeft geen uitgesproken holtes, welvingen of scherpe punten;
- n. Er mogen geen extra objecten worden geplaatst ten behoeve van aanrijbeveiliging;
- o. De funderingsbevestiging mag niet zichtbaar zijn boven het straatwerk;
- p. De maximale afmeting van de oplaadpaal/-infrastructuur bedraagt 20 cm x 20 cm x 145 cm (lxbxh);
- q. De oplaadlocatie mag het beheer van de openbare ruimte niet beperken;
- r. De oplaadlocatie mag strategische ontwikkelingen en geplande reconstructies of andere infrastructuurontwikkelingen niet belemmeren.

Artikel 5. Aanvraag vergunning, ontheffing en verkeersbesluit

1. De aanvrager draagt, onder andere voor eigen rekening en risico, zorg voor het verkrijgen van alle benodigde vergunningen, goedkeuringen en toestemmingen en/of ontheffingen benodigd voor de plaatsing van een oplaadpaal en/of oplaadinfrastructuur;
2. Met de aanleg van het oplaadpunt wordt niet eerder begonnen dan wanneer het verkeersbesluit onherroepelijk is;
3. Een Bibob-onderzoek maakt onderdeel uit van de aanvraag. Als uit dit onderzoek blijkt dat er sprake is van enige mate van gevaar op grond van de Wet Bibob, kan de vergunning worden geweigerd;
4. De aanvrager dient voor het aansluiten van de oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur op het bestaande elektriciteitsnetwerk deze aan te vragen bij de betreffende netbeheerder. Wanneer er gegraven dient te worden in de openbare ruimte ten behoeve van de aanleg en de aansluiting van de oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur dan dient er een graafmelding te worden gedaan of er dient een vergunning te worden aangevraagd in naam van de aanvrager van de oplaadpaal/-infrastructuur via <http://meldpunt.opbrekingen.nl> (MOOR). Dit wordt gedaan op kosten van de aanvrager.

Artikel 6. Afstemming besluitvorming en inwerkingtreding rechtsgevolg

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

Artikel 7. Plaatsing/aansluiten en beheer oplaadpaal/-infrastructuur

De aanvrager draagt, voor eigen rekening en risico, zorg voor:

1. De realisatie, het beheer, onderhoud en exploitatie van de oplaadpaal/-infrastructuur en neemt alle kosten hiervoor voor zijn rekening. De kosten ter bescherming (bijvoorbeeld hekjes, biggen-ruggen e.d.) van de oplaadpaal/-infrastructuur zijn ook voor rekening van de aanvrager.
2. Het plaatsen en aansluiten van de oplaadpaal/-infrastructuur binnen 15 werkdagen, nadat hij is geïnformeerd dat het verkeersbesluit onherroepelijk is geworden.
3. Het 24 uur per dag en 7 dagen per week bereikbaar zijn in geval van vragen, storingsen of calamiteiten. De contactgegevens van de storingsdienst en helpdesk zijn duidelijk vermeld op de oplaadpaal/-infrastructuur.
4. Het 24 uur per dag, 7 dagen per week openbaar toegankelijk zijn van de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur, in die zin dat deze voor iedereen te gebruiken is voor het opladen van zijn/haar elektrische voertuig.
5. Het verzorgen van zoveel mogelijk actuele informatie richting gebruikers over de aanwezigheid en beschikbaarheid van het oplaadpunt.
6. Het voldoen van de laadpaal aan de nationale en internationale afspraken op het gebied van interoperabiliteit. Deze regels betreffen - onder ander - de uitwisselbaarheid van laadpassen, het gebruik van standaard stekkers en de onderlinge kostenverrekening van de geleverde diensten tussen Service Providers en aanvragers.
7. Het laten voldoen van de laadpalen aan de nationale en internationale standaarden en voorschriften, onder andere op het gebied van veiligheid.
8. Maandelijks inzicht geven in het feitelijke gebruik van de laadpaal/-infrastructuur. Het gaat hierbij om de verzamelde data die altijd in overeenstemming dient te zijn met de geldende privacy wetgeving.

Artikel 8. Inrichting en beheer parkeerplaatsen

1. Indien het college positief beslist op de aanvraag, treft het een verkeersbesluit om één of twee parkeerplaatsen bij een oplaadpunt te reserveren voor elektrische voertuigen;
2. De gereserveerde parkeerplaats(en) zijn niet kenteken gebonden;
3. Indien toestemming wordt verleend, voorziet de gemeente de bijbehorende parkeerplaats van een verkeersbord, E4 of E8 met onderbord 'alléén laden elektrische auto's';
4. 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.
5. De gemeente stelt de locaties kosteloos ter beschikking aan de aanvrager.

6. In gebieden waar betaald parkeren of 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.
7. Voor een elektrische deelauto (meerdere gebruikers van één voertuig) kan een oplaadpunt op kenmerk (herkenbare groep voertuigen) gerealiseerd worden. Het is niet mogelijk om dit op kenteken te reserveren.

Artikel 9. Maximum aantal oplaadpunten

Per elektrische voertuig kan (door de aanvrager) maximaal één verzoek tot het plaatsen van een openbare oplaadpaal/-infrastructuur worden ingediend voor de gebruiker van het elektrisch voertuig.

Artikel 10. Dubbele laadvoorziening

Een oplaadlocatie wordt in principe voorzien van een dubbele laadvoorziening (ook bij een enkele gebruiker). Hiermee kunnen twee elektrische voertuigen gelijktijdig worden opgeladen. Per oplaadlocatie wijst de gemeente twee parkeerplaatsen aan voor het laden van elektrische voertuigen. In uitzonderlijke gevallen kan de gemeente één parkeerplaats aanwijzen voor het opladen.

Artikel 11. (Verlengd) Privaat Aansluitpunt

Er wordt geen medewerking verleend aan een verlengd privaat oplaadpunt (VPA) of een niet openbaar te gebruiken oplaadpunt in de openbare ruimte.

Artikel 12. Groene stroom

Om te bewerkstelligen dat elektrische voertuigen ook aan de bron geen CO₂-uitstoot veroorzaken, mag de aanvrager van de oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur alleen gegarandeerd groene stroom (laten) leveren. De levering van groene stroom dient (ten minste met Garantie van Oorsprong) van Nederlandse bodem te zijn en dit dient jaarlijks door de aanvrager te worden aangetoond.

Artikel 13. Veiligheid

1. De oplaadpaal en/of oplaadinfrastructuur voldoet aan alle daaraan gestelde (nationale en internationale) veiligheidseisen.
2. Vanuit veiligheid, maar ook vanuit toegankelijkheid, begaanbaarheid en kwaliteit van de openbare ruimte, is het niet wenselijk dat er kabels en andere leidingen door gebruikers over de openbare weg of in de openbare ruimte worden gelegd om elektrische voertuigen te laden.
3. Het is niet toegestaan om op eigen initiatief een oplaadpaal en/of oplaadinfrastructuur of andere laadvoorzieningen in de openbare ruimte of in het openbaar groen te plaatsen. Dit vanwege het beheer van de openbare ruimte en de verantwoordelijk van de gemeente in de openbare ruimte.

Artikel 14. Aansprakelijkheid

De aanvrager is aansprakelijk voor alle schade in de breedste zin van het woord, die door het gebruik van de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur of anderszins aan derden wordt veroorzaakt. De gemeente Buren is op geen enkele manier aansprakelijk voor eventuele schade die door de oplaadpaal en/of andere infrastructuur is veroorzaakt. De aanvrager vrijwaart hiervoor de gemeente. De aanvrager verzekert zich voor eventuele schade voor minimaal een bedrag van € 1 miljoen per gebeurtenis en dient dit bij de aanvraag te tonen.

Artikel 15. Handhaving

1. Het college ziet toe op het juiste gebruik van de aangewezen parkeerplaats(en) en kan indien nodig handhavend optreden. Het juiste gebruik is: een elektrisch voertuig met de kabel aansluiten op het oplaadpunt.
2. Het college spant zich in om binnen wat haar taken hoort zorg te dragen voor het parkeerbeheer en toezicht, conform de standaard gemeentelijke werkwijze, op de oplaadlocaties bestaand uit onder andere handhavend optreden in het geval een niet elektrisch voertuig zich bevindt op een oplaadlocatie. Daarnaast wordt onder andere gehandhaafd op het fiscaal regime, parkeervergunning, blauwe zone en andere restricties die voor alle bestuurders van motorvoertuigen gelden.

Artikel 16. Intrekken/wijzigen toestemming/vergunning/ontheffing en verkeersbesluit

1. Indien de aanvrager van de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur zich niet houdt aan de voorschriften verbonden aan de plaatsing, kan het college de vergunning/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 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 aanvrager 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 aanvrager.

3. Het college kan de plaatsingsvergunning 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 aanvrager 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. De aanvrager is in die situatie gerechtigd om de werkelijke kosten voor het verwijderen of verplaatsen van een door de aanvrager aangelegde oplaadlocatie en laadpaal tot een maximum van € 3.000 per te verwijderen, respectievelijk € 2.000 per te verplaatsen oplaadlocatie en laadpaal bij de gemeente in rekening te brengen. Indien de werkelijke kosten meer dan 10% hoger zijn dan de bovengenoemde vergoedingen per laadpaal voor de verplaatsing of verwijdering, dan treden aanvrager en gemeente met elkaar in overleg over de in redelijkheid te vergoeden meerkosten. Kosten zijn voor rekening van de aanvrager, wanneer de wegreconstructie later dan 5 jaar na afgifte van de vergunning plaatsvindt.

Artikel 17. Afwijkingsbesluit bij bijzondere omstandigheden

In specifieke, bijzondere of onvoorziene omstandigheden kan het college besluiten van de beleidsregels af te wijken.

Artikel 18. Inwerkingtreding en citeertitel

- Deze beleidsregel treedt in werking met ingang van de eerste dag na die van de elektronische bekendmaking in het gemeenteblad.
- Deze beleidsregel kan worden aangehaald als 'Beleidsregel openbare oplaadinfrastructuur voor elektrische voertuigen gemeente Buren 2021'.

Aldus vastgesteld in de vergadering van het college op 15 juni 2021,
Burgemeester en wethouders van de gemeente Buren,

*De secretaris,
M. van Dalen
De burgemeester,
J.P.M. Meijers*