

Uitvoeringsbeleid laadvoorzieningen in de openbare ruimte voor elektrische auto's

1 Inleiding

1.1 Duurzaamheid

Duurzaamheid is een speerpunt in het raadsprogramma Samen Vooruit. Duurzaamheid betekent voor Cranendonck onder andere dat we de afhankelijkheid van fossiele brandstoffen verminderen. Het gebruik van elektrische auto's is één van de middelen die we hiervoor willen inzetten.

1.2 Elektrisch vervoer

Elektrische auto's zijn schoner, zuiniger en beter voor het milieu. Steeds meer automerken komen met elektrische voertuigen, en ook de actieradius van de types wordt steeds groter. De toename van het aantal elektrische voertuigen heeft een aantal positieve effecten zoals:

- Betere luchtkwaliteit vooral in stedelijke gebieden,
- Minder geluidsoverlast,
- Minder CO₂-uitstoot
- Minder gebruik van fossiele brandstoffen.

De verwachte toename van het aantal elektrische auto's betekent dat er meer vraag ontstaat naar oplaadpunten. Van gebruikers van elektrische voertuigen mag worden verwacht dat zij hun voertuigen zoveel mogelijk op eigen terrein (thuis en/of op het werk) opladen. Veel mensen hebben thuis geen eigen oprit en/of garage. Zij zijn dus aangewezen op een oplaadmogelijkheid in de openbare ruimte.

De gemeente is direct betrokken bij e-rijders die parkeren en laden in de openbare ruimte. De gemeente is immers eigenaar en/of beheerder van de openbare ruimte. Met dit beleidskader wil Cranendonck het plaatsen van laadinfrastructuur in de openbare ruimte zoveel mogelijk faciliteren maar wel onder bepaalde voorwaarden.

2 Huidige situatie

2.1 Laadinfrastructuur is nodig voor elektrisch rijden

De verkoop van elektrische auto's neemt steeds meer toe. Eigenaren van elektrische auto's die op eigen terrein kunnen parkeren, kunnen zelf een oplaadpunt op eigen terrein realiseren. In beginsel is dit ook de situatie die de gemeente nastreeft. Voor de mensen die dat niet kunnen is de openbare infrastructuur nodig om elektrisch rijden mogelijk te maken.

In de praktijk kan het voorkomen dat eigenaren van een elektrische auto zonder oplaadpunt aan huis zelf een kabel over de stoep leggen om vanuit huis op te laden. Dit wordt niet geaccepteerd door de gemeente, omdat dit kan leiden tot onveilige situaties en aansprakelijkheid. Het is daarom wenselijk om beleidskaders op te stellen die zorgen voor een goede spreiding van laadpalen in de gemeente.

Aanbieders van laadpalen stellen zelf hun tarief vast. Deze tarieven liggen in het algemeen iets hoger dan wat een particulier huishouden per kWh betaalt. Voor elektrische rijders is het op dit moment het voordeligst om op eigen terrein via een oplaadpunt op de eigen netwerkaansluiting te laden.

2.2 Huidige laadvoorzieningen

In 2010 heeft de gemeente besloten deel te nemen aan de versnelde aanleg van laadpalen voor elektrisch vervoer door Stichting E-laad.nl (tegenwoordig EVnetNL). Deze laadpalen zijn destijds door de netwerkbeheerder gefinancierd. De drie openbare laadvoorzieningen zijn op de volgende plaatsen aangelegd:

1. Sportpark Maarheeze
2. Sportpark Budel
3. De Borgh, Budel

Deze laadpalen zijn niet in eigendom van de gemeente. Er zijn op dit moment geen snel laadpunten in Cranendonck. In 2016 is het contract met EVnetNL verlengd.

Daarnaast heeft de gemeente laadpalen naast het gemeentehuis voor de elektrische dienstauto's en een (privé) laadpaal op de gemeentewerf voor de elektrische auto's van de buitendienst.

3 Rol Gemeente

Cranendonck wil graag bijdragen aan de mogelijkheden van elektrisch vervoer. Door middel van dit uitvoeringsbeleid kunnen we inwoners die zelf geen parkeerruimte hebben faciliteren. We zien geen actieve rol voor de gemeente weggelegd voor wat betreft het zelf plaatsen, onderhouden en exploiteren van laadinfrastructuur. Hier dient de markt in te voorzien. Er zijn inmiddels marktpartijen die laadpalen realiseren zonder additionele financiële bijdrage vanuit de gemeente. De investering verdienen zij terug over de exploitatieperiode van de laadpaal. We stellen kaders en uitgangspunten zodat marktpartijen laadpalen kunnen realiseren, exploiteren, beheren en onderhouden voor e-rijders. Deze kaders en uitgangspunten zijn in dit document beschreven.

De gemeente gaat zelf wel kijken naar mogelijkheden om laadpalen op strategische locaties te plaatsen zoals bv het centrum van Budel en Maarheeze en het Station Maarheeze.

4 Juridisch kader

4.1 APV

Voor het openbreken van de verharding, het plaatsen van de laadpaal en het graven in de weg om de laadvoorziening te plaatsen en aan te sluiten op het elektriciteitsnetwerk, is op grond van de Algemene plaatselijke verordening (Apv) artikel 2:11 geen vergunning nodig omdat werkzaamheden in opdracht van de gemeente plaatsvinden. Werkzaamheden worden pas uitgevoerd nadat het verkeersbesluit onherroepelijk is geworden.

4.2 Verkeersbesluit

De gemeente geeft toestemming voor het plaatsen van laadvoorzieningen door het nemen van een verkeersbesluit dat er voor zorgt dat er een parkeerplek gereserveerd wordt voor het opladen van elektrische voertuigen.

Hiervoor neemt het college een verkeersbesluit voor 2 parkeerplaatsen, waarbij in eerste aanleg maar één parkeerplaats wordt afgekruid. De betreffende parkeerplaats wordt aangewezen door middel van het plaatsen van het verkeersbord E4 in combinatie met onderbord "alleen voor opladen elektrische voertuigen". Indien aangetoond wordt dat een tweede oplaadplek noodzakelijk is (zie ook 5.4.1.) kan deze eenvoudig gerealiseerd worden en is het opnieuw nemen van een verkeersbesluit voor deze locatie niet noodzakelijk.

4.3 Intrekken / wijzigen van APV-ontheffing en verkeersbesluit

Als men in de praktijk niet of nauwelijks gebruik maakt van de laadvoorziening kunnen we het verkeersbesluit intrekken. Het is niet gewenst dat één of meerdere parkeerplaatsen (nagenoeg) geheel onbenut blijven doordat ze aangewezen zijn voor het opladen van elektrische voertuigen. In deze gevallen heeft de aanvrager het recht en de plicht de laadvoorziening te verwijderen. De hiermee samenhangende kosten zijn voor de rekening van de aanvrager/beheerder.

4.4 Privaatrechtelijke overeenkomst

In de overeenkomst tussen de gemeente en de aanvrager (exploitant) van het laadpunt leggen we afspraken vast over aspecten zoals de eisen aan de laadvoorzieningen, eigendom en beheer, realisatie en installatie, storingen en calamiteiten, kosten, bereikbaarheid, veiligheid, aansprakelijkheid en dergelijke. De modelovereenkomst staat in bijlage 1.

5 Beleidsregels

Voor het plaatsen van een elektrische laadpaal in de openbare ruimte moet men aan een aantal regels voldoen. Hiermee zorgen we dat men aanvragen voor een laadvoorziening in de openbare ruimte gelijk beoordeelt en afhandelt.

5.1 Aanvraag

5.1.1 Aanvrager

Alleen de aanbieder van oplaadpalen (hierna: aanvrager) kan de aanvraag voor een elektrische laadpaal in de openbare ruimte doen. Particulieren, bedrijven of andere organisaties die graag een laadvoorziening in de openbare ruimte willen, dienen eerst een marktpartij te vinden die de plaatsing en exploitatie van de laadvoorziening wil verzorgen.

5.1.2 Gebruiker(s)

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.

5.1.3 Aanvraag locatie oplaadpaal

De aanvraag bevat de volgende gegevens:

- Naam en adresgegevens van de aanvrager.
- Naam en adresgegevens van de gebruiker(s) inclusief eigendomsbewijs van de elektrische auto(s), óf de onderbouwing dat de te plaatsen laadvoorziening voldoende gebruikt zal worden.
- Een foto en tekening van de betreffende locatie waarop de exacte plek van de gewenste laadvoorziening en de aan te wijzen parkeerplaats(en) zijn aangegeven.
- Een foto van de te plaatsen laadvoorziening.

5.2 Private laadvoorziening in de openbare ruimte

In verband met de openbare veiligheid staat Cranendonck geen kabels over openbaar gebied toe. Dit betekent dat men een elektrisch voertuig, geparkeerd in de openbare ruimte, niet op mag laden via een laadvoorziening op eigen terrein waarbij de laadkabel op de openbare weg (trottoir, parkeerplaats, fietspad, hoofdweg, plantsoen) ligt.

Voor een efficiënt gebruik van de openbare ruimte en de toegankelijkheid van laadpunten voor alle e-rijders, werkt de gemeente Cranendonck niet mee aan de plaatsing van een private laadvoorziening in de openbare ruimte. Alleen een laadvoorziening met een eigen netaansluiting die ook beschikbaar is voor andere weggebruikers dan de gebruiker die een aanvraag heeft ingediend, nemen we in behandeling. We wijzen geen parkeerplaatsen toe aan bepaalde personen of auto's, bijvoorbeeld met onderbord en kenteken met uitzondering voor deelauto concepten.

5.3 Locatie laadvoorziening

De gemeente heeft een groot aantal parkeerplaatsen aangewezen als mogelijke locatie voor de aanleg van een elektrische laadvoorziening. De aanvrager kan uit een van deze locaties kiezen. Ten aanzien van het bepalen van de situering van de laadvoorziening hebben we naar de volgende aspecten bekeken:

- Parkeerdruk: bij voorkeur wordt geen laadvoorziening geplaatst op/nabij parkeerplekken met hoge parkeerdruk.
- Toegankelijkheid van andere e-rijders: bij voorkeur moet de betreffende parkeerplaats ook gemakkelijk toegankelijk/buikbaar zijn voor andere e-rijders.
- Aanwezigheid van andere bestaande laadvoorzieningen in de directe omgeving (binnen een straal van hemelsbreed 200 meter van de aangevraagde locatie): wanneer de behoefte voor een nieuwe laadvoorziening 'gedekt' kan worden door (een) reeds bestaande voorziening(en), kunnen wij besluiten geen medewerking te verlenen.

Verder toetst de gemeente de aangevraagde locatie aan de volgende criteria:

- de ondergrond is in eigendom van de gemeente;
- de doorgang voor ander verkeer (auto, fiets, voetganger, rolstoel etc.) blijft gewaarborgd. Bij plaatsing van de laadvoorziening in een trottoir blijft minimaal 120 cm over aan breedte van het trottoir voor voetgangers;
- er zijn geen belemmeringen ten aanzien van ander straatmeubilair of (openbaar) groen;
- de laadvoorziening plaatst men zo dat (in de toekomst) eenvoudig twee (of meer) elektrische auto's tegelijk kunnen laden;
- past de laadvoorziening in het straatbeeld, dat wil zeggen een neutrale uitstraling met slechts functionele informatie en opschriften.
- er is geen sprake van geplande reconstructies of andere infrastructurele ontwikkelingen.

Indien de aangevraagde locatie niet voldoet aan bovenstaande criteria, zal de gemeente dit kenbaar maken aan de betreffende aanvrager en –indien beschikbaar– een alternatieve locatie voorstellen die wel voldoet aan de criteria.

5.4 Parkeren

5.4.1 Aanwijzen parkeerplaats (verkeersbesluit)

De gemeente wijst met het verkeersbesluit twee parkeerplaatsen aan voor het opladen van elektrische auto's. In eerste instantie wordt er maar één parkeerplaats afgekruist. Indien het gebruik van de laadvoorziening daartoe aanleiding geeft, kan een tweede parkeerplaats afgekruist worden. De aanvrager toont dan eerst aan dat er behoefte is aan een tweede parkeerplaats aan de hand van het aantal uren

dat de laadvoorziening effectief in gebruik is geweest (richtwaarde van 2.000 kWh op jaarbasis) of nieuwe verzoeken van potentiële gebruikers.

5.5 Privaatrechtelijke overeenkomst

Zoals aangegeven in paragraaf 4.4 leggen de gemeente en aanvrager nadere afspraken vast in een privaatrechtelijke overeenkomst. Om een haalbare exploitatie te kunnen realiseren, is de looptijd van deze overeenkomst 10 jaar (en daarna jaarlijks opzegbaar). Zonder overeenkomst mag een aanvrager geen laadvoorziening plaatsen en exploiteren.

5.6 Tot slot: bijzondere omstandigheden

Cranendonck beseft dat de ontwikkelingen op het gebied van elektrisch rijden en laadinfrastructuur nog volop in ontwikkeling zijn. Met dit plan geven we duidelijkheid over de voorwaarden, criteria en condities die van toepassing zijn op het realiseren van laadvoorzieningen in de gemeente Cranendonck. In specifieke, bijzondere of onvoorziene omstandigheden kan het college besluiten van deze beleidsregels af te wijken.

6 De procedure samengevat

Samengevat ziet de procedure voor het aanvragen en realiseren van een laadvoorziening in de openbare ruimte er als volgt uit:

Stap 1: De aanvrager dient bij de gemeente een aanvraag in voor het plaatsen van een laadvoorziening in de openbare ruimte. De benodigde informatie kan men via een begeleidend schrijven inclusief bijlagen mailen of opsturen naar de gemeente o.v.v. aanvraag elektrische laadvoorziening.

Stap 2: Na ontvangst nemen we de aanvraag in behandeling en toetsen we hem aan het beleid. Indien nodig, houdt de gemeente een technisch afstemmingsoverleg met de aanvrager.

Stap 3: Indien men aan het beleid voldoet leggen we een privaatrechtelijke overeenkomst (zie bijlage 1 voor modelovereenkomst) voor ter ondertekening aan de aanvrager.

Stap 4: Nadat de overeenkomst ondertekend retour is gekomen van de aanvrager, neemt de gemeente een verkeersbesluit. We streven ernaar deze procedure binnen 10 weken af te ronden.

Stap 5: De aanvrager mag de laadvoorziening pas plaatsen en in gebruik nemen na het onherroepelijk worden van het verkeersbesluit. De gemeente voorziet het parkeervak binnen 5 werkdagen na plaatsing van de laadvoorziening, van een verkeersbord E4 met onderbord 'alleen voor opladen elektrische voertuigen'.

7 Inwerkingtreding en evaluatie

Deze beleidsregels treden in werking met ingang van de dag van bekendmaking.

Omdat de ontwikkelingen op- het gebied van elektrisch rijden en laadinfrastructuur nog volop veranderen evalueren we twee jaarlijks het beleid. Indien noodzakelijk passen we het beleid aan en laten we het opnieuw vaststellen door het college in de gemeente Cranendonck.

Bijlage 1: Model privaatrechtelijke overeenkomst plaatsing, beheer en onderhoud van een laadvoorziening voor elektrische auto's in de openbare ruimte

De ondergetekenden:

....., statutair gevestigd te, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door, in hoedanigheid van, hierna te noemen **"aanvrager"** en

de publiekrechtelijke rechtspersoon gemeente Cranendonck, rechtsgeldig vertegenwoordigd door, in hoedanigheid van, hierna te noemen **"de gemeente"**,

gezamenlijk te noemen: **"partijen"**.

Partijen nemen in aanmerking dat:

- Het bezit en gebruik van elektrische auto's groeit;
- Elektrisch rijden bijdraagt aan een schone lucht, minder geluidsoverlast, minder energieverbruik en een grotere onafhankelijkheid van fossiel brandstoffen;
- De gemeente elektrisch vervoer wil stimuleren en faciliteren;
- De markt voor laaddienstverlening voor elektrisch vervoer zich in de ontwikkelingsfase bevindt en aan veranderingen onderhevig is;
- Partijen middels deze overeenkomst de samenwerking beschrijven en vastleggen voor het plaatsen, beheren, exploiteren en onderhouden van een laadvoorziening voor Elektrische auto's door de aanvrager in de openbare ruimte;
- De samenwerking tussen partijen zoals vastgelegd in de Overeenkomst, de samenwerking met anderen, in welke vorm dan ook, niet uitsluit.

Partijen zijn het volgende overeengekomen:

Artikel 1. Begripsbepaling

Elektrische auto: een motorvoertuig als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel c van de Wegenverkeerswet 1994 dat bij de RDW staat geregistreerd als een auto en geheel of gedeeltelijk door een elektromotor wordt aangedreven waarvoor elektrische energie geleverd wordt door een batterij en waarvan de batterij (mede) kan worden opgeladen door middel van een voorziening buiten het voertuig.

Laadkabel: een kabel, in gebruik of eigendom van Gebruiker, benodigd om de Elektrische auto op te laden door deze aan te sluiten op een Laadvoorziening.

Laadvoorziening: een openbare voorziening, inclusief alle daarbij horende en achterliggende installaties, waar een Elektrische auto kan worden opgeladen. De laadvoorziening bevat tenminste één aansluiting en de mogelijkheid voor twee of meer aansluitingen voor het gelijktijdig opladen van elektrische voertuigen. De benodigde laadkabel maakt geen deel uit van de Laadvoorziening. 12

Laadpas: een pas, benodigd voor het gebruik van een Laadvoorziening, aan te bieden door een Service-aanbieder, gebaseerd op de landelijke afspraken op het gebied van interoperabiliteit.

Gebruiker: bedrijf, particulier of andere organisatie dat/die gevestigd, woonachtig of werkzaam is in de gemeente Cranendonck en in het bezit is van een Elektrische auto door middel van eigendom of een (meerjarige) leaseconstructie die bij een Laadvoorziening zijn of haar Elektrische auto wil opladen. Deze Gebruiker beschikt niet of kan redelijkerwijs niet beschikken over een privéparkeergelegenheid.

Interoperabel: de mogelijkheid om met een Laadpas van verschillende Service-aanbieders (aanbieders van laaddiensten) gebruik te maken van een Laadvoorziening van verschillende aanvragers (aanbieders van laadinfrastructuur).

Service-aanbieders: aanbieder van laaddiensten aan gebruiker(s), zoals de uitgifte van Laadpassen en bijbehorende laadabbonnementen.

Aanvrager: bedrijf dat laadvoorzieningen plaatst, onderhoud, exploiteert en beheert.

Overeenkomst: deze overeenkomst.

Artikel 2. Doel overeenkomst

Het doel van deze overeenkomst is om afspraken te maken onder welke voorwaarden aanvrager een Laadvoorziening op grond in eigendom van gemeente mag plaatsen en om de rechten en verplichtingen van partijen vast te leggen.

Artikel 3. Eisen Laadvoorziening

De aanvrager zorgt ervoor dat:

- 3.1 De Laadvoorziening wordt geplaatst op de overeengekomen locatie, aan de(straatnaam) ter hoogte van nummer conform de door de gemeente goedgekeurde situatietekening. De Laadvoorziening is of kan men voorzien van twee aansluitpunten zodat het mogelijk is (om in de toekomst) twee Elektrische auto's tegelijk te laden.
- 3.2 De Laadvoorziening 24 uur per dag en 7 dagen per week openbaar en publiek toegankelijk is voor alle gebruikers van een Elektrisch Voertuig met de beschikking over een interoperabele laadpas. De Laadvoorziening is interoperabel conform de landelijke en internationale afspraken.
- 3.3 De Laadvoorziening wordt gevoed door groene stroom zodat ook aan de bron geen CO2 wordt uitgestoten.
- 3.4 De Laadvoorziening voldoet aan alle daaraan gestelde (nationale en internationale) veiligheidseisen, -richtlijnen en -normen. De Laadvoorziening is volledig onafhankelijk gekeurd door een erkend instituut volgens de geldende Europese en nationale wetgeving en normeringen.
- 3.5 De Laadvoorziening een neutrale uitstraling heeft en slechts functionele informatie en opschriften bevat. Daarnaast is de Laadvoorziening uitgevoerd in corrosiebestendig materiaal.
- 3.6 De Laadvoorziening aangeeft wanneer er een storing is en duidelijk maakt of een Elektrisch voertuig geladen wordt.
- 3.7 Bij de Laadvoorziening geen aparte straatkast geplaatst wordt.
- 3.8 De Laadvoorziening voorzien is van een geijkte kWh meter.
- 3.9 Graffiti, stickers of andere vervuiling op de laadvoorziening binnen 72 uur na melding zijn verwijderd. Aanstootgevende tekst moet binnen 24 uur verwijderd zijn.

Artikel 4. Eigendom en beheer

- 4.1 De Laadvoorziening blijft in eigendom van de aanvrager. Gemeente is nadrukkelijk geen eigenaar van de Laadvoorziening en wenst ook nadrukkelijk geen eigenaar te worden.
- 4.2 De aanvrager is tevens verantwoordelijk voor het beheren, onderhouden en exploiteren van de laadvoorziening.

Artikel 5. Realisatie en installatie

De aanvrager zorgt ervoor dat:

- 5.1 De benodigde toestemming (verkeersbesluit) voor realisatie van de Laadvoorziening van de gemeente zijn verkregen en dat conform wordt gehandeld.
- 5.2 De realisatie, installatie, exploitatie en het beheer en onderhoud van de Laadvoorziening plaatsvindt zonder overlast voor derden en schade aan particuliere en gemeentelijke eigendommen.
- 5.3 De datum van de installatie en in gebruik name van de Laadvoorziening schriftelijk en uiterlijk 2 weken van te voren wordt gemeld aan de gemeente.

De gemeente zorgt voor:

- 5.4 De belijning en het plaatsen van betreffend verkeersbord met een ondertekening, bijvoorbeeld 'Uitsluitend bestemd voor laden van elektrische voertuigen'.

Artikel 6. Storingen en calamiteiten

- 6.1 De aanvrager van de Laadvoorziening zorgt voor een storingsdienst/helpdesk die 24 uur per dag en 7 dagen per week bereikbaar is voor gebruikers, hulpdiensten en de gemeente in geval van vragen, storingen en calamiteiten. De telefoonnummers van de storingsdienst en helpdesk zijn vermeld op de Laadvoorziening.
- 6.2 Calamiteiten zoals veiligheidsproblemen of gebruikers die niet kunnen loskoppelen van de Laadvoorziening dient de aanvrager zo spoedig mogelijk maar uiterlijk binnen 2 uur na melding of detectie te verhelpen.
- 6.3 Storingen dienen binnen 24 uur na melding of detectie door de aanvrager te zijn verholpen.

Artikel 7. Kosten

- 7.1 De gemeente rekent voor het gebruik van de openbare grond geen vergoeding (precario) gedurende de looptijd van deze Overeenkomst. Bij eventuele verlengingen van de Overeenkomst zal de gemeente nader bekijken of een eventuele vergoeding in rekening wordt gebracht.
- 7.2 Alle kosten voor het plaatsen, onderhouden, beheren van en schade veroorzaakt door de Laadvoorziening zijn voor rekening van de aanvrager. Uitgezonderd hierop zijn de kosten voor het treffen van het verkeersbesluit, de belijning en het plaatsen van een verkeersbord, deze kosten zijn voor rekening van de gemeente.

Artikel 8. Rapportage

Jaarlijks verstrekt de aanvrager een rapportage van het gebruik van de Laadvoorziening aan de gemeente.

Artikel 9. Verwijdering en verplaatsing

- 9.1 Indien de aanvrager wegens een aan haar toerekenbare omstandigheid haar verplichtingen op basis van de Overeenkomst, en na voorafgaande ingebrekestelling waarin de aanvrager een redelijke termijn wordt geboden het gebrek te herstellen, niet nakomt heeft de gemeente het recht de Laadvoorziening te laten verwijderen. De hiermee samenhangende kosten zijn voor rekening van de aanvrager.
- 9.2 Indien gedurende een periode van 3 jaar niet of nauwelijks gebruik wordt gemaakt van de Laadvoorziening heeft de gemeente het recht de aanvrager te verzoeken de Laadvoorziening te verwijderen of eventueel te verplaatsen. De aanvrager dient de Laadvoorziening dan binnen de door de gemeente aangeven termijn te verwijderen of te verplaatsen en de openbare ruimte in oorspronkelijke staat terug te brengen. De hiermee samenhangende kosten zijn voor rekening van de aanvrager.
- 9.3 Wanneer de aanvrager niet meer in staat is tot exploitatie en beheer van de laadvoorziening of hiervan wil afzien, dient zij dit schriftelijk te melden bij de gemeente. De aanvrager is vervolgens verplicht de laadvoorziening zes weken na melding te verwijderen en de openbare ruimte in oorspronkelijke staat terug te brengen. De gemeente trekt binnen zes weken na melding het genomen verkeersbesluit voor de gereserveerde parkeerplaats(en) in.
- 9.4 Indien er een wegconstructie plaatsvindt als gevolg waarvan de aangewezen parkeerplaats(en) (waarop de in deze Overeenkomst bedoelde Laadvoorziening betrekking heeft), verdwijnt(en), onderzoekt de gemeente samen met de aanvrager of er een alternatieve locatie voor de Laadvoorziening met bijbehorende parkeerplaats(en) in de directe nabijheid mogelijk is. De hiermee samenhangende kosten zijn voor rekening van de gemeente.

Artikel 10. Aansprakelijkheid en niet-nakoming

- 10.1 Schade veroorzaakt wegens een aan de aanvrager toerekenbare tekortkoming in verband met het plaatsen, onderhouden, beheren van de laadvoorziening wordt vergoed door de aanvrager, tot een maximum van EUR 1.000.000,- per gebeurtenis. De aanvrager vrijwaart de gemeente voor alle schade die door het gebruik van de Laadvoorziening aan derden wordt veroorzaakt voor zover de schade is ontstaan door een aan de aanvrager toerekenbare tekortkoming in verband met het plaatsen, onderhouden, exploiteren en beheren van de laadvoorziening. De aanvrager draagt er zorg voor dat zij voor een bedrag van EUR 1.000.000,- (één miljoen euro) per gebeurtenis verzekerd is tegen aansprakelijkheden en risico's die verband houden met de Overeenkomst en zal, desgewenst, hiervan aan de gemeente genoegzaam bewijs leveren door het overleggen.
- 10.2 Indien één der partijen tekort schiet in de nakoming van één of meer verplichtingen uit deze overeenkomst, zal de wederpartij hem in gebreke stellen, tenzij nakoming van de betreffende verplichting reeds onmogelijk is, in welk geval de nalatige partij onmiddellijk in gebreke is. De ingebrekestelling zal schriftelijk geschieden, waarbij aan de nalatige partij een redelijke termijn wordt gegund om alsnog zijn verplichting na te komen. Deze termijn heeft het karakter van een fatale termijn.
- 10.3 De partij, die toerekenbaar tekort schiet in de nakoming van zijn verplichtingen, is aansprakelijk voor vergoeding van de door de wederpartij geleden schade.
- 10.4 Daarnaast is de wederpartij gerechtigd de overeenkomst te ontbinden door middel van een aangekondigd schrijven.

Artikel 11. Looptijd

- 11.1 Deze Overeenkomst wordt op de dag van ondertekening aangegaan voor een periode van 10 jaar en daarna stilzwijgend verlengd met telkens één jaar.
- 11.2 Aan het einde van de looptijd van de Overeenkomst, inclusief eventuele verlengingen, zorgt de aanvrager dat de Laadvoorziening binnen 3 maanden op kosten van de aanvrager wordt verwijderd en brengt de openbare ruimte in oorspronkelijke staat terug.

Artikel 12. Tussentijdse wijzigingen

Indien de omstandigheden waaronder deze Overeenkomst is afgesloten zich zodanig wijzigen, dat in redelijkheid niet van één of van beide partijen gevergd kan worden dat de Overeenkomst ongewijzigd in stand blijft, treden partijen met elkaar in overleg om de in de geest van de bestaande overeenkomst nadere afspraken te maken. Wijzigingen van de Overeenkomst zijn alleen van kracht indien zij schriftelijk zijn overeengekomen.

Artikel 13. Tussentijdse opzegging

Elk der partijen is gerechtigd de Overeenkomst tussentijds, schriftelijk met opgave van redenen, op te zeggen. Er geldt een opzegtermijn van 3 maanden, tenzij anders tussen partijen overeengekomen wordt. Indien één der partijen deze Overeenkomst aldus tussentijds opzegt zijn de kosten voor verwijdering van de laadvoorziening voor rekening van de partij die opzegt, tenzij partijen anders overeenkomen.

Partijen spreken af dat zij in overleg zullen treden om afspraken te maken over de verdeling van andere kosten dan de hierboven genoemde kosten. Aanvrager kan geen schadevergoeding vorderen op grond van gedeerde inkomsten na opzegging.

Artikel 14. Geschillen en toepasselijk recht

Eventuele geschillen ten aanzien van deze Overeenkomst worden voorgelegd aan een daartoe bevoegde rechter. Op de Overeenkomst is het Nederlands recht van toepassing.

Artikel 15. Slotbepalingen

- 15.1 De rechten en plichten uit deze Overeenkomst kunnen niet aan derden worden overgedragen zonder voorafgaande toestemming van de andere partij. De andere partij zal haar toestemming niet op onredelijke gronden onthouden.
- 15.2 Deze overeenkomst laat de publiekrechtelijke bevoegdheden van de bestuursorganen van de gemeente onverlet.
- 15.3 Afwijkingen van deze overeenkomst zijn slechts bindend voor zover zij tussen partijen schriftelijk zijn overeengekomen.

Aldus overeengekomen en in tweevoud ondertekend:

Plaats: Plaats:

Datum: Datum:

Gemeente Cranendonck Aanvrager:

Naam: Naam:

Functie: Functie:

Handtekening: Handtekening: