

# Beleidsregels oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen gemeente Doetinchem

## Opbouw

1. Doel van de beleidsregels
2. Juridisch kader
3. Beleidsregels
4. Nadere toelichting op de beleidsregels

### 1. Doel van de beleidsregels

Het doel van de beleidsregels is om:

- particulieren, 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;
- particulieren, bedrijven, netwerkbeheerders en aanbieders van oplaadinfrastructuur te informeren over de te volgen procedure voor het verkrijgen van de benodigde vergunningen;
- aanvragen voor het plaatsen van oplaadinfrastructuur en het aanwijzen van parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische voertuigen op een zelfde en gelijkwaardige manier te kunnen beoordelen en af te handelen.

Deze beleidsregels zijn alleen van toepassing op publieke oplaadpalen en andere oplaadinfrastructuur in de openbare ruimte, waaronder ook openbare P&R-terreinen.

De gemeente Doetinchem heeft met betrekking tot de laadinfrastructuur van elektrische voertuigen de volgende rol:

- De gemeente verleent (zowel publiek- als privaatrechtelijk) medewerking aan verzoeken van derden.
- De gemeente verleent vergunningen (op basis van APV en AVOI) en stelt verkeersbesluit(en) vast.
- De gemeente verleent privaatrechtelijke toestemming voor het plaatsen van oplaadinfrastructuur op gemeentegrond.

### 2. Juridisch kader

#### Vergunning APV

Voor het plaatsen van voorwerpen op of aan de weg is op grond van art. 2.10 van de APV een ontheffing nodig van het college van burgemeester en wethouders. Gelijkzeitig met het vaststellen van deze beleidsregels heeft het college bepaald dat oplaadpalen of andere oplaadinfrastructuur onderdeel uit maken van de publieke functie van de weg. Daarmee vervalt de plicht om een ontheffing te vragen.

#### Verkeersbesluit

Wanneer de gemeente bereid is een vergunning te verlenen voor het plaatsen van een oplaadpaal of andere oplaadinfrastructuur op of aan de weg, dan ligt het voor de hand dat de gemeente de parkeerplaats(en) bij de oplaadvoorziening ook aanwijst als parkeerplaats voor alléén het opladen van elektrische voertuigen. Het college van burgemeester en wethouders

kan hiertoe op grond van art. 18 Wegenverkeerswet 1994 (WVW 1994) jo. art. 12 Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) een verkeersbesluit nemen. In zo'n verkeersbesluit wijst het college de betreffende parkeerplaats(en) door middel van het plaatsen van de verkeersborden E4 of E8 met onderbord 'alléén opladen elektrische voertuigen' (of 'alléén elektrische voertuigen').

### **Overige vergunningen / ontheffingen**

Voor het aansluiten van oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur op het elektriciteitsnetwerk in de openbare ruimte is op grond van de Algemene Verordening Ondergrondse Infrastructuur (AVOI 2015) een vergunning nodig. De aannemer die de oplaadinfrastructuur daadwerkelijk aanlegt (in opdracht van de aanvrager van de oplaadinfrastructuur) is verantwoordelijk voor de aanvraag van het benodigde instemmingsbesluit.

#### **Artikel 4 Instemmingsvereiste (AVOI 2015)**

1. Het is verboden zonder of in afwijking van het door het college verleend instemmingsbesluit en zonder de afstemming van voorgenomen werkzaamheden met overige netbeheerders, kabels en/of leidingen in of op openbare gronden aan te leggen, in stand te houden, te wijzigen, te verplaatsen of op te ruimen.
2. Ook voor werkzaamheden van minder ingrijpende aard als bedoeld onder onderdeel v van artikel 1 is een instemmingsbesluit, als bedoeld in het eerste lid, noodzakelijk.
3. Het instemmingsbesluit vervalt als daarvan niet uiterlijk binnen 12 maanden na afgifte van het besluit gebruik wordt gemaakt.

### **Opladen elektrische voertuigen vanuit woning of bedrijf**

In de praktijk komt het voor dat mensen die een elektrisch voertuig hebben deze vanuit hun woning of bedrijf opladen met een snoer dat over het trottoir (en andere delen van de openbare weg) wordt uitgerold. Dit kan tot gevaarlijke situaties aanleiding geven zeker als er geen direct toezicht wordt gehouden tijdens het opladen door degene die het snoer heeft uitgerold. Of hiertegen kan en moet worden opgetreden, hangt af van de plaatselijke omstandigheden. In een stille, doodlopende woonstraat zal het gevaar minder zijn dan op een drukke, doorlopende voetgangersroute. Het gebruik van afdekmaten of -goten over de snoeren kan het gevaar eventueel beperken. In de APV is geen specifieke bepaling opgenomen over het hebben van snoeren op / boven de openbare weg. Art. 2.3 van de APV (zie hiervoor) en art. 5 WVW 1994 (het zogenaamde 'kapstok-artikel') bieden wel de mogelijkheid om handhavend op te treden.

#### **Artikel 5 (WVW 1994)**

Het is een ieder verboden zich zodanig te gedragen dat gevaar op de weg wordt veroorzaakt of kan worden veroorzaakt of dat het verkeer op de weg wordt gehinderd of kan worden gehinderd.

## **3. Beleidsregels**

### **1. Begripsbepalingen:**

In de beleidsregels wordt verstaan onder:

- a. elektrische voertuigen: alle voertuigen, uitgezonderd fietsen, snorfietsen en bromfietsen, die op de openbare weg mogen rijden, geheel of gedeeltelijk op elektriciteit kunnen rijden, met een volledig elektrisch bereik van minimaal 50 km bij fabrieksopgave en voorzien zijn van een stekker om op te laden.
- 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 minimaal twee aansluitingen voor het gelijktijdig opladen van elektrische voertuigen.
- d. laadplaats: openbare parkeervoorziening waar door middel van een bord is aangegeven dat parkeren alleen is toegestaan voor het laden van elektrische voertuigen.
- e. aanbieder: de aanbieder van oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur.
- f. college: het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Doetinchem

## **2. Aanvraag toestemming, vergunning en verkeersbesluit**

Een aanvraag voor privaatrechtelijke toestemming en 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 als laadplaats kan alleen worden ingediend door de aanbieder.

## **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 laadplaats(en) zijn aangegeven.

## **4. Behoeftebepaling oplaadpaal/-infrastructuur**

De aanbieder 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. Definitieve locatie oplaadpaal/-infrastructuur**

Het college bepaalt in overleg met de aanbieder de definitieve locatie van de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur en de aan te wijzen laadplaats(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 potentiële gebruikers binnen een straal van hemelsbreed 200 meter van de aangevraagde locatie (met in achtneming van al bestaande oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur op of aan de weg binnen de genoemde straal van 200 meter). In dit kader wordt onder potentiële gebruiker verstaan:
  - I een bedrijf en/of organisatie dat/die gevestigd is in de gemeente Doetinchem 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.
  - II een particulier die eigenaar en/of bezitter is van een elektrisch voertuig en woonachtig en/of werkzaam is in de gemeente Doetinchem.
- b. de desbetreffende ondergrond is in eigendom van de gemeente;
- c. de locatie van de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur is voldoende vindbaar en zichtbaar;
- d. de locatie kan door meerdere gebruikers gedeeld worden (dit om te voorkomen dat er "privé-parkeerplaatsen" gecreëerd worden);
- e. vanuit de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur kunnen – eventueel op termijn – twee of meer laadplaatsen worden bediend;
- f. de afstand tussen oplaadplaats en oplaadpaal dient zo kort te zijn dat er geen kabels over openbaar terrein, met uitzondering van de oplaadplaats, liggen, om het risico voor vallen door weggebruikers uit te sluiten.
- g. de aangevraagde laadplaats(en) betreffen een bestaande parkeervoorziening;
- h. de doorgang voor ander verkeer (auto, fiets, voetganger, rolstoel etc.) blijft gewaarborgd;
- i. er zijn geen belemmeringen ten aanzien van ander straatmeubilair of (openbaar) groen;
- j. de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur past in het straatbeeld. Dat betekent dat de oplaadpaal niet hoger is dan 1,50m en uitgevoerd is in de kleur wit. Naam, logo en informatie van de aanbieder zijn toegestaan op de oplaadpaal. Reclame van derden is niet toegestaan op de oplaadpaal;
- k. er is binnen 2 jaar geen sprake van geplande reconstructies of andere infrastructurele ontwikkelingen bij de aangevraagde laadplaats.

In beginsel wordt er bij een nieuw te realiseren oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur één laadplaats aangewezen. Indien de aanbieder 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 verzoeken van potentiële gebruikers aan toont dat er behoefte bestaat aan een tweede laadplaats, kan het college besluiten ook een tweede laadplaats aan te wijzen.

#### **6. Volgorde besluitvorming**

De vergunning voor het plaatsen van een oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur wordt eerst van kracht en kan dus pas worden gebruikt, zodra het verkeersbesluit tot aanwijzing van de benodigde parkeerplaats(en) als laadplaats(en) onherroepelijk is.

#### **7. Plaatsing en beheer oplaadpaal/-infrastructuur**

De aanbieder is verantwoordelijk voor realisatie, beheer, onderhoud en exploitatie van de oplaadpaal/-infrastructuur en neemt alle kosten hiervoor voor zijn rekening. De aanbieder is verantwoordelijk voor de bescherming van de oplaadpaal/-infrastructuur (hekjes, biggenruggen ed.). Plaatsing van beschermingsmateriaal is pas toegestaan na goedkeuring door de gemeente en is voor rekening van de aanbieder.

#### **8. Inrichting en beheer parkeerplaatsen**

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

#### **9. Bereikbaarheid**

De aanbieder 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. In geval van een storing met een veiligheidsrisico dient de aanbieder binnen 2 uur na melding op locatie te zijn, de situatie te beoordelen en zo nodig veilig te (laten) stellen. De coördinatie hiervan berust bij de aanbieder.

#### **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 elektrische voertuigen. De aanbieder zorgt voor actuele informatie richting gebruikers over de aanwezigheid en beschikbaarheid van het oplaadpunt, via algemeen beschikbare kanalen zoals deze gebruikelijk zijn in de markt voor openbare laaddiensten. Het college kan besluiten door een tijdelijke verkeersmaatregel een weg tijdelijk geheel of gedeeltelijk af te sluiten, waardoor de oplaadpaal onbereikbaar is. Deze verkeersmaatregelen worden gepubliceerd via [openbarebependmakingen.nl](http://openbarebependmakingen.nl)

#### **11. Interoperabiliteit**

Het oplaadpunt is algemeen toegankelijk in commerciële en technische zin (inter-operabel) conform de landelijke en internationale afspraken, waaronder de uitwisselbaarheid van laadpassen en het gebruik van standaard stekkers.

#### **12. Groene stroom**

Om te bewerkstelligen dat elektrisch vervoertuigen ook aan de bron geen CO<sub>2</sub>-uitstoot veroorzaken, mag de aanbieder alleen (door middel van GVO's) gegarandeerd groene stroom (laten) leveren.

#### **13. Veiligheid**

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

#### **14. Aansprakelijkheid**

De aanbieder is aansprakelijk voor alle schade die door het gebruik van de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur of anderszins aan derden wordt veroorzaakt. De gemeente is op geen enkele manier aansprakelijk voor eventuele schade die door de oplaadpaal en/of andere

infrastructuur is veroorzaakt. De aanbieder vrijwaart hiervoor de gemeente. De aanbieder verzekert zich voor eventuele schade voor minimaal een bedrag van € 1.000.000,- per gebeurtenis.

#### **15. Betaald parkeren/vergunninghouders/blauwe zone**

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.

#### **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 elektrische voertuig met de kabel aangesloten is op het oplaadpunt.

#### **17. Intrekken / wijzigen van ontheffing en verkeersbesluit**

Indien de aanbieder 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 laadplaatsen zijn aangewezen, intrekken.

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 aanbieder 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 aanbieder.

Het college kan de vergunning ook wijzigen of intrekken, indien er werkzaamheden plaatsvinden als gevolg waarvan de laadplaats zal verdwijnen of wijzigen. In dat geval zal de gemeente samen met de aanbieder bezien of er een alternatieve locatie voor een oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur met bijbehorende laadplaats(en) in de directe nabijheid mogelijk is. Kosten hiervoor zijn voor rekening van de gemeente, wanneer de werkzaamheden plaatsvinden binnen 5 jaar na afgifte van de vergunning. Kosten zijn voor rekening van de aanbieder, wanneer de werkzaamheden later dan 5 jaar na afgifte van de vergunning plaatsvinden.

#### **18. Informatie over gebruik oplaadinfrastructuur**

De aanbieder geeft op verzoek van het college, minimaal één keer per jaar, inzicht in het feitelijke gebruik hiervan.

#### **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 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.

#### **20. Termijn**

De Beleidsregels oplaadinfrastructuur elektrisch voertuigen gemeente Doetinchem geldt vanaf 01-02-2019.

## **4. Toelichting bij de beleidsregels**

### **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 Beleidsregels, maar dan moet aan de definitie in artikel 1 onder a de woorden 'uitgezonderd fietsen en snor-/bromfietsen' worden toegevoegd.

### **2. Aanvraag vergunning en verkeersbesluit**

De aanbieder van de oplaadinfrastructuur moet een 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. De aanbieder van de oplaadinfrastructuur dient de aanvraag in bij de gemeente om APV-vergunning 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.

### **4. Privaatrechtelijke toestemming**

De oplaadinfrastructuur wordt geplaatst op grond die in de meeste gevallen eigendom is van de gemeente. De gemeente zal daarom ook privaatrechtelijk toestemmingen moeten verlenen voor het gebruik van de gemeentegrond.

### **5. Behoeftebepaling oplaadpaal/-infrastructuur**

De aanbieder 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 elektrisch 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.

### **6. Locatie**

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.

## **7. Volgorde besluitvorming APV en verkeersbesluit**

Het proces van de besluitvorming over de APV-vergunning en het verkeersbesluit kan gelijktijdig in gang worden gezet. Tegen beide besluiten staan echter de bezwaar- en beroepsmogelijkheden uit de Algemene wet bestuursrecht (Awb) open. Belanghebbenden kunnen bezwaar maken tegen het verkeersbesluit, bijvoorbeeld omdat de parkeerdruk ter plaatse erg hoog is en er geen algemene parkeerplaatsen kunnen worden gemist. De gemeente zal de parkeerplaats(en) voor het laden van elektrische voertuigen pas aanleggen, nadat het verkeersbesluit daartoe onherroepelijk is. Het is niet gewenst dat de oplaadinfrastructuur al 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

## **8. Beheer oplaadpaal/-infrastructuur**

De aanbieder is aanvrager van de APV-vergunning voor het plaatsen van de oplaadpaal/-infrastructuur en tevens de beheerder hiervan. De APV-vergunning heeft een persoonlijk karakter. Wanneer de aanbieder het beheer over de oplaadpaal/-infrastructuur wil overdragen aan een andere partij, dan zal de nieuwe aanbieder een nieuwe APV-vergunning moeten aanvragen. De aanbieder is verantwoordelijk voor het plaatsen, beheren, onderhouden en exploiteren van de oplaadvoorziening en neemt alle kosten hiervoor voor zijn rekening. De aanbieder brengt de kosten voor het opladen van de elektrische voertuigen in rekening bij de gebruikers hiervan.

## **9. 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 aanbieder.

## **10. tot en met 13.**

Spreken voor zich.

## **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 aanbieder van de oplaadinfrastructuur worden gelegd, maar dit kan alleen door verkopen van de ondergrond of het vestigen van een opstalrecht voor alle oplaadinfrastructuur. Het eerste is doorgaans niet gewenst en het tweede erg omslachtig (via notaris) en kostbaar. Op zich is het niet onoverkomenlijk dat de gemeente formeel eigenaar wordt van de oplaadinfrastructuur, zolang de aansprakelijkheid voor alle schade bij de aanbieder wordt gelegd.

## **15. Blauwe zone**

Wanneer parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische voertuigen zijn gelegen in een 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.

## **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, als de gemeente hiervoor een Wegsleeperverordening heeft vastgesteld.

#### **17. Intrekken / wijzigen van APV-vergunning en verkeersbesluit**

Wanneer de aanbieder zich niet aan de voorschriften van de APV-vergunning houdt, kan het college in het uiterste geval de vergunning 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 aanbieder 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 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 aanbieder (normaal ondernemersrisico). De kosten van het benodigde verkeersbesluit en de inrichting van de parkeerplaats(en) zijn voor rekening van de gemeente.

#### **18. Informatie gebruik oplaadinfrastructuur**

Voor de gemeente is het in het kader van het doelmatig gebruik van de vaak schaarse parkeerruimte gewenst dat zij inzicht krijgt in het feitelijk gebruik van de oplaadinfrastructuur. Veelal zal een jaarlijks overzicht van het gebruik voldoende zijn.

#### **19. Bijzondere omstandigheden**

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

#### **20. Termijn**

Bepaling spreekt voor zich.