

Beleidsregel oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen gemeente Leiden 2015

Beleidsregel

1. Begripsbepalingen:

In de beleidsregel wordt verstaan onder:

- a. elektrische voertuigen: alle voertuigen die op de openbare weg mogen rijden, geheel of gedeeltelijk op elektriciteit kunnen rijden en voorzien zijn van een stekker om op te laden, niet zijnde fietsen en snor/bromfietsen.
- b. oplaadinfrastructuur: het geheel van oplaadpalen, aansluitingen op het elektriciteitsnet en andere voorzieningen in de openbare ruimte op of aan de weg bestemd voor het opladen van elektrische voertuigen.
- c. oplaadpaal: een oplaadobject in de vorm van een paal met tenminste één aansluiting en de mogelijkheid voor twee of meer aansluitingen voor het gelijktijdig opladen van elektrische voertuigen.
- d. aanvrager: de aanbieder van oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur.
- e. beheerder: de aanvrager van oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur.
- f. gebruiker:
 1. een bedrijf en/of organisatie dat/die gevestigd is in de gemeente Leiden en eigenaar en/of houder 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 houder is van een elektrisch voertuig en woonachtig en/of werkzaam is in de gemeente Leiden.
- g. college: het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Leiden.

2. Aanvraag toestemming en verkeersbesluit

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

Om er voor te zorgen dat het parkeervak bij een oplaadpunt enkel te gebruiken is voor het opladen van elektrische auto's, dient de gemeente een verkeersbesluit te treffen. Hiervoor geldt de reguliere regelgeving, oftewel de uniforme openbare voorbereidingsprocedure afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht. Belanghebbenden kunnen zienswijze inbrengen tegen het voorgenomen verkeersbesluit en bezwaar maken tegen het verkeersbesluit.

De gemeente verleent pas toestemming voor het plaatsen van een oplaadpaal nadat de zienswijze termijn is verlopen en er geen zienswijze zijn ingediend. Indien na verlening van een toestemming voor het plaatsen van een oplaadpaal bezwaar wordt ingediend kan deze oplaadpaal pas worden geplaatst nadat op het bezwaar is beslist. Met de aanleg van het oplaadpunt wordt niet eerder begonnen dan wanneer het verkeersbesluit onherroepelijk is.

Indien toestemming wordt verleend, zal de gemeente het bijbehorende parkeervak voorzien van een verkeersbord, E4 of E8 met onderbord 'alléén opladen elektrische auto's'.

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. De tekening moet voldoen aan de in het Handboek Leidingen gemeente Leiden 2012, onder 3.1, gestelde aanleveringsvoorwaarden.

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. Dit

doet de aanbieder met een aantoonbare aanvraag van tenminste één gebruiker. 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 en verschijningsvorm

Het college bepaalt in overleg met de aanvrager de definitieve locatie van de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur en de aan te wijzen parkeerplaats(en). Het college toetst hierbij aan de volgende criteria:

- a. voor de beschermde stadsgezichten Binnenstad en de Zuidelijke Schil aan de hand van de kaart "locaties oplaadpalen elektrische auto";
- b. buiten de beschermde stadsgezichten moet de behoefte aan een oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur blijken uit de behoefte van gebruikers binnen een straal van hemelsbreed 200 meter van de aangevraagde locatie;
- c. zijn er al bestaande oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur aanwezig op of aan de weg binnen de genoemde straal van 200 meter;
- d. is de desbetreffende ondergrond in eigendom van de gemeente;
- 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 (dit om te voorkomen dat er "privé-parkeerplaatsen" gecreëerd 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. wanneer de parkeerdruk in een wijk boven de 85% komt wordt een maximum van 5% bestemd voor elektrische auto's. Indien het werkelijke aantal elektrische auto's stijgt kan het college het percentage verhogen;
- i. betreft het een bestaand parkeervak / bestaande parkeervakken;
- j. bij voorkeur vakken met haaksparkeren;
- k. de oplaadpaal dient te worden aangesloten op het hoofdstroomnetwerk;
- l. blijft de doorgang voor ander verkeer (auto, fiets, voetganger, rolstoel etc.) gewaarborgd;
- m. zijn er geen belemmeringen ten aanzien van ander straatmeubilair of (openbaar) groen;
- n. past de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur in het straatbeeld;
- o. geen extra objecten t.b.v. aanrijbeveiliging;
- p. kleur laadpaal RAL 7016
- q. fundering bevestiging niet zichtbaar boven het straatwerk.
- r. maximale afmeting laadpaal ca. 20cm * ca. 20cm * ca. 145 cm (l,b,h).
- s. de laadpaal is sober vorm gegeven, heeft geen uitgesproken holtes, welvingen of scherpe punten.

In beginsel wordt er bij een nieuw te realiseren oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur één parkeerplaats aangewezen voor het opladen van elektrische voertuigen. Indien het gebruik van de oplaadpaal en/of oplaadinfrastructuur dit toelaat, kan het college besluiten ook een tweede parkeerplaats aan te wijzen.

De aanvrager toont 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 dat er behoefte bestaat aan een tweede parkeerplaats.

6. Plaatsing en beheer oplaadpaal/-infrastructuur

De aanvrager van de toestemming voor het plaatsen van een oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur is tevens de beheerder hiervan. De beheerder is verantwoordelijk voor realisatie, beheer, onderhoud en exploitatie van de oplaadpaal/-infrastructuur en neemt alle kosten hiervoor voor zijn rekening

7. Inrichting en beheer parkeerplaatsen

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

8. Bereikbaarheid

De beheerder van de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur is 24 uur per dag en 7 dagen per week bereikbaar voor gebruikers, hulpdiensten en gemeenten in het geval van vragen, storingen en calamiteiten. De telefoonnummers van de storingsdienst en de helpdesk zijn vermeld op de oplaadpaal/-infrastructuur.

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.

10. Interoperabiliteit

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

11. Veiligheid

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

12. Aansprakelijkheid

De beheerder is aansprakelijk voor alle schade die door het gebruik van de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur of anderszins aan derden wordt veroorzaakt. Gemeente Leiden 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 en dient dat bij de aanvraag aan te tonen.

13. 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.

14. 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.

Daarnaast wordt ook gehandhaafd op het fiscaal regime, parkeervergunning, blauwe zone en andere restricties die voor alle bestuurders van motorvoertuigen gelden.

15. Informatie over gebruik oplaadinfrastructuur

De beheerder van een oplaadpaal en/of oplaadinfrastructuur geeft jaarlijks, in de maand januari, inzicht in het feitelijke gebruik hiervan en verstrekt hiertoe een overzicht van het werkelijke gebruik per laadpaal.

16. Intrekken / wijzigen van toestemming en verkeersbesluit

Indien de beheerder van de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur zich niet houdt aan de voorschriften van deze beleidsregel, kan het college de toestemming 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 toestemming en/of het verkeersbesluit tevens intrekken, wanneer uit het door de beheerder jaarlijks verstrekte overzicht blijkt dat er geen of nauwelijks (<1100 kWh) gebruik wordt gemaakt van de oplaadpaal en/of oplaadinfrastructuur. Het is niet gewenst dat daardoor een of meerdere parkeerplaatsen (nagenoeg) geheel onbenut blijven.

In deze gevallen heeft de beheerder het recht en de plicht de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur binnen een door het college aan te geven termijn te verwijderen. De hiermee samenhangende kosten zijn voor de rekening van de beheerder.

Indien er een wegreconstructie plaatsvindt als gevolg waarvan de aangewezen parkeerplaatsen zullen verdwijnen 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 toestemming. Kosten zijn voor rekening van de beheerder, wanneer de wegreconstructie later dan 5 jaar na afgifte van de toestemming plaatsvindt.

17. 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.

18. Termijn

De Beleidsregel Oplaadinfrastructuur elektrisch voertuigen gemeente Leiden 2015, wordt jaarlijks geëvalueerd en indien nodig bijgesteld.

4. Toelichting bij de beleidsregel

Doel van de beleidsregel

Het doel van de beleidsregel 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 informeren over de te volgen procedure;
- 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 beleidsregel is alleen van toepassing op publieke oplaadpalen en andere oplaadinfrastructuur in de openbare ruimte op of aan de openbare weg, waaronder ook openbare P&R-terreinen.

Uitgangspunt

De gemeente Leiden verleent medewerking aan verzoeken van derden. Het college verleent toestemming tot het plaatsen van oplaadinfrastructuur en stelt de verkeersbesluit(en) vast.

Verkeersbesluit

Wanneer de gemeente bereid is een toestemming 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 (WVV 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').

Artikelgewijze toelichting

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. Verzoek om toestemming en verkeersbesluit

Het is de bedoeling dat de aanbieder van de oplaadinfrastructuur op basis van verkregen toestemming van de gemeente de oplaadpalen plaatst. De gemeente verleent die toestemming indien wordt voldaan aan de voorwaarden die in deze beleidsregel zijn gesteld. 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.

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 kan de oplaadinfrastructuur dus eerst worden geplaatst, nadat het verkeersbesluit onherroepelijk is geworden.

3. Aanvraag locatie oplaadpaal/-infrastructuur

Spreekt voor zich.

4 Behoeftebepaling oplaadpaal/-infrastructuur

De aanvrager van de toestemming 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 één of meerdere verzoeken hiertoe van potentiële gebruikers (naam en adresgegevens van de gebruiker en kenteken van elektrische voertuig(en)).

Bij het bepalen van de behoefte van potentiële gebruikers zal het college meewegen of zij de beschikking hebben of kunnen hebben over een eigen parkeergelegenheid bij de woning of het bedrijf.

5. 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.

Er is onder lid 5b en lid 5c. gekozen voor een straal van hemelsbreed 200 meter. Het staat gemeenten uiteraard vrij om te kiezen voor lokaal maatwerk en een andere straallengte te kiezen. Daarbij kan ook onderscheid worden gemaakt tussen centrum/binnenstad (bijv. 300 meter) en woonwijken (bijv. 200 meter).

Bij het toetsen van de oplaadpalen/-infrastructuur in het straatbeeld kan de gemeente bijvoorbeeld kijken naar de kleur, kwaliteit, hoogte en omvang hiervan en naar beschermde stads- en dorpsgezichten.

Indien het gebruik van de oplaadpaal en/of oplaadinfrastructuur dit toelaat, kan het college besluiten ook een tweede parkeerplaats aan te wijzen. Het college heeft hiervoor twee mogelijkheden:

1. door middel van een aanpassing van het bestaande verkeersbesluit. Tegen dit aanpassingsbesluit staat bezwaar en beroep open.
2. direct in het verkeersbesluit twee parkeerplaatsen aanwijzen en de feitelijke realisering hiervan uitstellen tot een nader door het college te bepalen datum. Ook tegen dit laatste besluit van het college staat bezwaar en beroep open, omdat dan pas het feitelijk rechtsgevolg in werking treedt (ook op de tweede parkeerplaats mag dan niet meer worden geparkeerd met een niet-elektrisch voertuig). De rechter zal in dat geval - naar verwachting - globaler toetsen.

6. Beheer oplaadpaal/-infrastructuur

De aanvrager van de toestemming voor het plaatsen van de oplaadpaal/-infrastructuur is tevens de beheerder hiervan. 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 toestemming wordt gevraagd óf achteraf toestemming moeten krijgen van de gemeente om de toestemming 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.

7. 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.

Artikel 156 RVV 1990

Bij algemene maatregel van bestuur kunnen kosten, verbonden aan de plaatsing of verwijdering van verkeerstekens, worden doorberekend aan degene ten behoeve van wie het verkeersteken is geplaatst of verwijderd.

Artikel 33 BABW

Indien in, op, boven of langs een weg activiteiten worden ondernomen welke niet behoren tot het normale verkeersgebruik van die weg en het bevoegd gezag het noodzakelijk acht verkeerstekens te plaatsen of te verwijderen in verband met die activiteiten, kan het bevoegd gezag de kosten die het voor de plaatsing, het onderhoud of de verwijdering heeft gemaakt ten laste brengen van degene die deze activiteiten uitvoert.

8. tot en met 12.

Spreken voor zich.

13. 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 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.

14. 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.

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 vergunninghoudersgebied, dan kan een proces-verbaal (Mulder-feit) worden opgemaakt. Zie toelichting bij de Model-parkeerverordening.

15. Intrekken / wijzigen van toestemming en verkeersbesluit

Wanneer de aanvrager / beheerder zich niet aan de voorschriften van de beleidsregel houdt, kan het college uiteindelijk de toestemming intrekken. 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 verlening van de toestemming 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.

16. 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.

17. 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.

18. Termijn

Bepaling spreekt voor zich.

Leiden, januari 2015