

## **Overeenkomst voor het plaatsen, beheren en onderhouden van laadpalen voor elektrische voertuigen in de openbare ruimte in de Provincie Noord-Brabant**

De ondergetekenden:

### **De publiekrechtelijke rechtspersoon de PROVINCIE NOORD-BRABANT**

Zetelende te 's-Hertogenbosch, aan de Brabantlaan 1, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer R. de Groot, afdelingshoofd Energie en Innovatie, conform machtiging van de Commissaris van de Koning d.d. 7 oktober 2014, handelend ter uitvoering GS-besluit d.d. 7 oktober 2014, dossiernummer C2147419, hierna ook te noemen: "de provincie";

En

### **De publiekrechtelijke rechtspersoon DE .....**

Rechtsgeldig vertegenwoordigd door ..... conform mandaatbesluit d.d. ....-....., naam hierna te noemen "de gemeente";

Gezamenlijk te noemen: Partijen.

### **Overwegende dat:**

- Het bezit en gebruik van elektrische auto's snel groeit;
- Elektrisch rijden bijdraagt aan een schonere lucht, minder geluidsoverlast, minder energieverbruik en een grotere onafhankelijkheid van fossiele brandstoffen;
- Elektrisch rijden hiermee bijdraagt aan gemeentelijke en provinciale doelstellingen op het gebied van energie, klimaat en duurzaamheid;
- Elektrisch rijden economische kansen biedt voor hightech industrie en laaddienstverleners in Noord-Brabant;
- De Provincie Noord-Brabant in 2012 in een Green Deal met het Rijk afgesproken heeft om voor 2015 in Noord-Brabant 3.000 laadpunten voor elektrische auto's te realiseren;
- De Provincie Noord-Brabant en de gemeente elektrisch rijden willen faciliteren en zo mogelijk stimuleren;
- Er momenteel een onrendabele business case is voor openbare laadinfrastructuur;
- Er hierdoor geen commerciële partijen zijn die op grote schaal in publieke laadinfrastructuur investeren;
- Er een directe behoefte is aan openbare laadinfrastructuur onder eigenaren van elektrische auto's;
- De gemeente nu nog zoekende is om invulling te geven aan deze behoefte;
- Het ontbreken van voldoende openbare laadinfrastructuur de groei van elektrisch rijden beperkt;
- De Provincie Noord-Brabant in samenwerking met de Brabantse gemeenten, de netbeheerder en het Ministerie van Economische Zaken een bijdrage wil leveren in het traject om te komen tot een volwassen en commerciële markt voor publieke laadinfrastructuur;
- De Provincie Noord-Brabant middels een aanbesteding laadpalen evenals het beheer en onderhoud ervan wil inkopen in het kader van Fase A2 van de Brabantse pilot publieke laadinfrastructuur. Voor de installatie en het beheer en onderhoud van deze publieke laadinfrastructuur treedt de Provincie Noord-Brabant op als infraprovider en maakt vanuit die hoedanigheid afspraken met Brabantse gemeenten;
- Er vanuit deze aanbesteding maximaal 155 laadpalen beschikbaar komen voor alle Brabantse gemeenten die meedoen aan het project;
- Deze laadpalen worden alleen geplaatst als daarvoor een aanvraag is ingediend door een gebruiker die niet op eigen terrein kan parkeren en laden;
- De Provincie Noord-Brabant deze laadpalen zoveel mogelijk evenredig met het aantal inwoners verdeelt over de Brabantse regio's overeenkomstig aan de GGA regio's waarin de Provincie Noord-Brabant en gemeenten samenwerken. In onderling overleg bepalen de deelnemende gemeenten per Brabantse regio de onderlinge verdeling van de laadpalen. Laadpalen die niet door een gemeente worden afgenomen worden herverdeeld onder de gemeenten die behoefte hebben aan meer laadpalen;

- De Provincie Noord-Brabant in samenwerking met de Brabantse gemeenten kiest voor een innovatieve aanpak voor het realiseren van publieke laadinfrastructuur in Noord-Brabant. De partijen onderschrijven de ambitie om samen ervaringen te delen en van elkaar te leren zodat technologische en maatschappelijke veranderingen zo snel mogelijk kunnen worden geïmplementeerd;
- De aanpak van de Provincie Noord-Brabant meerdere fasen kent waarin infraprovider en gemeenten met elkaar kunnen samenwerken. Voor samenwerking in Fase A1 heeft de infraprovider met de B5 gemeenten een aparte overeenkomst gesloten. Deze overeenkomst heeft betrekking op de zogenoemde Fase A2 van de Brabantse pilot voor publieke laadinfrastructuur. Voor latere fasen wordt op dat moment bezien of deze overeenkomst daarvoor ook gebruikt kan worden;
- De gemeente en provincie maken waar nodig werkafspraken over de uitvoering van deze overeenkomst.

**Partijen zijn het volgende overeengekomen:**

**Artikel 1. Begripsomschrijvingen**

In deze overeenkomst wordt verstaan onder:

<b>Aansluiting:</b>	de verbinding tussen het net (hoofdelektricitetskabel) en de laadpaal;
<b>Aanvraag:</b>	de bij de gemeente door een gebruiker ingediende aanvraag voor het plaatsen van een laadpaal;
<b>Basisdocument:</b>	het document waarin de gemeente de situering van de oplaadlocatie opneemt en op basis waarvan de infraprovider in samenwerking met de netbeheerder een (technische) toets uitvoert. Het basisdocument geldt na vaststelling als document waarin de overeengekomen situering van de laadpaal is vastgelegd;
<b>Beheercontract:</b>	contract tussen de infraprovider en leverancier inzake het beheer van en het onderhoud aan de laadpalen;
<b>Elektrische auto:</b>	een motorvoertuig als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel c, van de Wegenverkeerswet 1994, dat bij de RDW staat geregistreerd als auto en geheel of gedeeltelijk door een elektromotor wordt aangedreven waarvoor de elektrische energie geleverd wordt door een batterij en waarvan de batterij (mede) kan worden opgeladen door middel van een voorziening buiten het voertuig;
<b>Formule E-team:</b>	het Formule E-team (FET) vervult een ambassadeurs- en voortrekkersrol op het gebied van elektrisch vervoer in Nederland. In het team werken bedrijfsleven, kennisinstellingen en overheid samen;
<b>Gebruiker:</b>	een natuurlijke persoon of rechtspersoon in het bezit van een elektrische auto en een laadpas die op een oplaadlocatie zijn of haar elektrische auto wil opladen;
<b>Gemeenten:</b>	alle gemeenten in de provincie Noord-Brabant die met de provincie een samenwerkingsovereenkomst afsluiten voor het plaatsen, beheren en onderhouden van publieke laadinfrastructuur voor fase A2 van de Brabantse pilot voor publieke laadinfrastructuur;
<b>Interoperabiliteit:</b>	de mogelijkheid voor gebruikers om bij publieke laadpalen van verschillende aanbieders te laden met gebruik van één laadpas en één laadkabel;

<b>Infraprovider:</b>	de provincie in haar rol als exploitant en eigenaar van laadpalen, dan wel één van de partijen met wie de provincie samenwerkt voor het plaatsen, beheren en onderhouden van de laadpalen en die de provincie vanuit die hoedanigheid vertegenwoordigt;
<b>Laadkabel:</b>	een kabel, in gebruik of eigendom bij de gebruiker, benodigd om de elektrische auto op te laden door deze aan te sluiten op een oplaadpunt;
<b>Laadpaal:</b>	publieke voorziening, inclusief alle daarbij behorende en achterliggende installaties, waar een elektrische auto kan worden opgeladen. Een laadpaal kan één of meer oplaadpunten bevatten. De benodigde laadkabel maakt geen onderdeel uit van de laadpaal;
<b>Laadpas:</b>	een pas, benodigd voor het gebruik van een laadpaal, gebaseerd op de landelijke afspraken op het gebied van interoperabiliteit;
<b>Netbeheerder:</b>	de partij die is berust met de wettelijke taak voor het beheer en onderhoud van het elektriciteitsnet, evenals het verzorgen van nieuwe aansluitingen op het elektriciteitsnet;
<b>Oplaadlocatie:</b>	locatie in de openbare ruimte waar een laadpaal en één of meer parkeerplaatsen uitsluitend ten behoeve van het opladen van elektrische auto's aanwezig zijn. Tot de oplaadlocatie behoren ook de aanwezige bebording, markering en/of belijning;
<b>Oplaadpunt:</b>	een op de laadpaal aanwezige voorziening waarmee de gebruiker zijn voertuig van stroom kan voorzien;
<b>Overeenkomst:</b>	deze overeenkomst;
<b>Service provider:</b>	aanbieder van laaddiensten aan gebruikers, zoals de uitgifte van laadpassen.

## **Artikel 2. Doel overeenkomst**

Het bevorderen van elektrisch rijden in de Provincie Noord-Brabant, door het verbeteren en uitbreiden van de openbare laadinfrastructuur in Brabantse gemeenten.

## **Artikel 3. Bepalingen betreffende de oplaadlocatie**

- 3.1** De gemeente bepaalt de locatie van een laadpaal in de openbare ruimte met inachtneming van de locatievoorwaarden van de infraprovider, zoals opgenomen in Bijlage 1. De gemeente kan voor elke locatie kiezen voor een laadpaal met één of twee oplaadpunten.
- 3.2** Indien een door de gemeente beoogde oplaadlocatie niet aan de door de infraprovider gestelde voorwaarden voldoet, kan de gemeente een gemotiveerd voorstel doen om van de voorwaarden af te wijken. Partijen treden altijd over dat voorstel in overleg en kunnen tot een maatwerk afspraak komen.
- 3.3** De infraprovider draagt de kosten voor het plaatsen van een laadpaal. Meerkosten in afwijkende situaties zijn voor rekening van de gemeente. Tot een afwijkende situatie behoort onder andere een afstand van de laadpaal tot de hoofdelektriciteitskabel van meer dan 25 meter. In deze situatie zijn de meerkosten voor de aanleg van de bekabeling vanaf 25 meter voor rekening van de gemeente.

Om te bepalen of er sprake is van een afwijkende situatie, dient de gemeente de oplaadlocatie via het basisdocument in voor een (technische) toets bij de infraprovider. De gemeente ontvangt voor de afwijkende situaties vooraf een prijsopgave voor deze kosten van de infraprovider of degene die namens de infraprovider de aanleg van de laadpaal verzorgt. Op grond van de prijsopgave kan de gemeente beslissen om de aanvraag te effectueren of een alternatieve locatie te zoeken.

- 3.4** Partijen zijn gerechtigd om in overleg een laadpaal te verplaatsen of te verwijderen met inachtneming van de wettelijke termijnen van de netbeheerder. De kosten voor verwijdering of verplaatsing zijn voor rekening van de partij die de verplaatsing of verwijdering verzoekt, tenzij er sprake is van omstandigheden waarin partijen hierover tot andere afspraken komen.

#### **Artikel 4. Taken en verantwoordelijkheden van de infraprovider**

De infraprovider draagt voor eigen rekening en risico zorg voor:

- 4.1** Het plaatsen van een laadpaal op de locatie die gemeente en de infraprovider zijn overeengekomen. Plaatsing geschiedt nadat de noodzakelijke juridische procedures doorlopen zijn en de vereiste vergunningen voor aanleg en plaatsing rechtens onaantastbaar zijn.
- 4.2** Het doen of laten doen van de vereiste meldingen en/of aanvragen van ontheffingen die redelijkerwijs nodig zijn voor het plaatsen van de laadpalen bij het desbetreffende bevoegd gezag.
- 4.3** Het realiseren en installeren van de laadpalen, inclusief het realiseren van de aansluitingen bij de netbeheerder waarbij de infraprovider streeft naar een zo kort mogelijke doorlooptijd. De infraprovider draagt ook zorg voor het inrichten van de oplaadlocatie tenzij de gemeente er voor kiest deze werkzaamheden in eigen beheer uit te voeren.
- 4.4** Het verzorgen van het beheer en onderhoud van de laadpalen.
- 4.5** Het treffen van een adequate regeling voor het oplossen van storingen aan de laadpaal (o.a. een storingsnummer) en het behandelen van klachten die in relatie staan tot het beheercontract.
- 4.6** Het opstellen van kwartaalrapportages.
- 4.7** Het op naam van de infraprovider stellen van de aansluiting. De infraprovider geldt als contractant van de netbeheerder.
- 4.8** Het exploiteren van de laadpalen inclusief het bepalen van de aanverwante prijsstelling en het verzorgen van de dienstverlening voor de laadpalen, zoals die is bepaald in het geldende beheercontract. Streven is het beheercontract telkens voor twee jaar aan te besteden, waarbij de infraprovider ervoor zorg draagt dat het kwaliteitsniveau van de dienstverlening in het nieuwe beheercontract minimaal gelijk is aan het kwaliteitsniveau van de dienstverlening zoals geregeld in het voorgaande beheercontract.
- 4.9** De levering van groene stroom voor de laadpalen daar waar de infraprovider de stroom inkoopt.
- 4.10** Het realiseren, installeren, gebruiken en indien van toepassing verwijderen van de laadpalen op zodanige wijze dat er geen schade of onnodige overlast optreedt aan gemeente-eigendommen en/of eigendommen van derden.

- 4.11 Het zich conformeren aan de afspraken op het gebied van interoperabiliteit, onder andere betreffende de uitwisselbaarheid van laadpassen, het gebruik van de standaardstekker voor openbare laadpalen en de onderlinge kostenverrekening van geleverde diensten tussen aanbieders, gebaseerd op de in Nederland gemaakte afspraken in het interoperabiliteitsoverleg onder de vlag van het Formule E-team en de daarbij betrokken partijen.
- 4.12 Het laten voldoen van de laadpalen aan de nationale en internationale standaarden en voorschriften, onder andere op het gebied van veiligheid.

## **Artikel 5. Taken en verantwoordelijkheden van de gemeente**

De gemeente draagt voor eigen rekening en risico zorg voor:

- 5.1 Het verwerken van een aanvraag voor een laadpaal, met inachtneming van de publiekrechtelijke kaders en volgens de wettelijke termijnen.
- 5.2 Het om niet beschikbaar stellen van de oplaadlocaties aan de infraprovider. De gemeente zal geen gebruik maken van de mogelijkheid om, op basis van deze overeenkomst, precario te heffen.
- 5.3 Het dragen van het risico in het geval dat de gemeente verzoekt om plaatsing van een laadpaal voordat alle relevante procedures zijn doorlopen en vergunningen/ toestemmingen rechtens onaantastbaar zijn.
- 5.4 Het voeren van een procedure voor een verkeersbesluit. Middels het verkeersbesluit legt de gemeente vast dat de parkeerplek(ken) op de oplaadlocatie uitsluitend bestemd is (zijn) voor het opladen van elektrische voertuigen. Het aantal parkeerplekken dat voor het opladen van elektrische auto's wordt bestemd en wordt ingericht is gelijk aan het aantal oplaadpunten waarover een laadpaal beschikt.
- 5.5 Het vormgeven van het laadpaal-aanvraagloket en het behandelen van aanvragen voor een laadpaal.
- 5.6 Het streven naar een zo kort mogelijke doorlooptijd van aanvragen voor het plaatsen van een laadpaal en de afhandeling van de bijbehorende verkeersbesluiten. Uitgangspunt is om binnen 4 weken na ontvangst van een verzoek voor een laadpaal inhoudelijk te reageren naar de aanvrager.
- 5.7 Het toegankelijk houden en onderhouden van de oplaadlocaties zelf.
- 5.8 Het, binnen de grenzen van haar competentie, verzorgen van toezicht en parkeerbeheer volgens het op de betreffende oplaadlocatie geldende regime. Daarnaast zal de gemeente bevorderen dat andere toezichthoudende, beherende en handhavende instanties op een constructieve wijze reageren indien er op een niet correcte wijze gebruik gemaakt wordt van een oplaadlocatie.
- 5.9 Het aan de infraprovider vergoeden van de kosten voor het inrichten van de oplaadlocatie, dan wel het voor eigen rekening en in eigen beheer inrichten van de oplaadlocatie conform de voorwaarden opgenomen in Bijlage 1. De door de infraprovider aangebrachte inrichting van de oplaadlocatie is na plaatsing eigendom van de gemeente. Indien de gemeente in eigen beheer de oplaadlocatie inricht voert zij de werkzaamheden binnen 10 werkdagen na het plaatsen van de laadpaal uit en geeft een melding aan de infraprovider als de werkzaamheden gereed zijn.

- 5.10** Het vergoeden van een eenmalige bijdrage aan de infraprovider van € 500,- per laadpaal, bedoeld als bijdrage voor het dekken van het exploitatietekort.
- 5.11** Het zo spoedig mogelijk na ondertekening van deze overeenkomst verstrekken van de benodigde facturatiegegevens voor het factureren van de kosten door de infraprovider aan de gemeente. Facturatie door de infraprovider aan de gemeente vindt plaats na plaatsing van de laadpaal of laadpalen in de gemeente.

#### **Artikel 6. Eigendom, overdracht, vrijwaring en aansprakelijkheid**

- 6.1** Partijen onderkennen dat de door de infraprovider te installeren laadpalen door natrekking mogelijk eigendom van de gemeente kunnen worden. Partijen zullen in hun onderlinge rechtsverhoudingen de laadpalen echter beschouwen en behandelen als het eigendom van de infraprovider.
- 6.2** Het is partijen niet toegestaan het eigendom en beheer van de laadpalen aan derden over te dragen zonder toestemming en schriftelijke bevestiging van de andere partij.
- 6.3** Toestemming en schriftelijke bevestiging van de gemeente is niet nodig indien de infraprovider haar activiteiten met betrekking tot het bevorderen van elektrisch rijden onderbrengt in een rechtspersoon waarin de infraprovider een meerderheidsbelang heeft en/of waarvan de bestuurlijke verantwoordelijkheid bij de infraprovider ligt.
- 6.4** De infraprovider vrijwaart de gemeente, behoudens in geval van overmacht, voor aanspraken in verband met schade die veroorzaakt is door een laadpaal.

#### **Artikel 7. Looptijd**

Deze overeenkomst wordt aangegaan tot en met 31 december 2021 en gaat in op de dag dat beide partijen deze overeenkomst hebben getekend. De overeenkomst eindigt zonder dat een nadere schriftelijke opzegging nodig is. Stilzwijgende verlenging van de overeenkomst is uitgesloten.

#### **Artikel 8. Evaluatie samenwerking**

- 8.1** Partijen houden minstens 1 maal per jaar een bijeenkomst waarin de samenwerking tussen partijen geëvalueerd zal worden. Er zal in elk geval een evaluatie gehouden worden voorafgaand aan het moment dat een nieuw beheercontract zal worden aanbesteed, zodat de uitkomsten van de evaluatie meegenomen kunnen worden bij deze aanbesteding. Tevens zal bij elke evaluatie de stand van de techniek in ogenschouw worden genomen. Dit in relatie tot eventuele nieuwe mogelijkheden die de techniek biedt om het elektrisch rijden te stimuleren en nieuwe of andere vormen van handhaving die door nieuwe technische ontwikkelingen mogelijk worden.
- 8.2** Partijen zullen minimaal 6 maanden voor afloop van deze overeenkomst met elkaar in overleg treden om de samenwerking te evalueren. Afhankelijk van de uitkomst van dit overleg zullen partijen afspraken maken over het eigendom van de laadpalen en bijbehorende diensten en verantwoordelijkheden. Hierbij is het uitgangspunt om ten behoeve van de interoperabiliteit aan te sluiten bij de afspraken over rollen en eigendomsverhoudingen in een dan geldend nationaal en/of internationaal marktmodel. Indien dit aansluit bij het hiervoor genoemde uitgangspunt heeft de gemeente de mogelijkheid door natrekking het eigendom van de laadpalen te verkrijgen tegen de tussen partijen overeen te komen restwaarde.

- 8.3** Indien partijen overeenkomen dat na afloop van deze overeenkomst de laadpalen verwijderd moeten worden zal de verwijdering geschieden op kosten van de infraprovider. Verwijdering zal plaatsvinden binnen 12 maanden na afloop van het contract.

#### **Artikel 9. Tussentijdse opzegging**

Elk der partijen is gerechtigd de overeenkomst tussentijds, schriftelijk met opgave van redenen, op te zeggen. Er geldt een opzegtermijn van 6 maanden, tenzij anders tussen partijen overeengekomen wordt. Indien één der partijen deze overeenkomst aldus tussentijds opzegt zijn de kosten voor verwijdering van de laadpaal of laadpalen 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 (o.a. gedeerde inkomsten en afschrijving).

#### **Artikel 10. Tussentijdse wijziging**

- 10.1** 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 in de geest van de bestaande overeenkomst nadere afspraken te maken.
- 10.2** Wijzigingen zijn alleen van kracht indien zij schriftelijk zijn overeengekomen.

#### **Artikel 11. Overdracht van rechten en plichten**

- 11.1** Overdracht van rechten en plichten uit deze overeenkomst is niet mogelijk zonder uitdrukkelijke schriftelijke toestemming van de wederpartij.
- 11.2** Toestemming en schriftelijke bevestiging van de gemeente is niet nodig indien de provincie haar activiteiten met betrekking tot het bevorderen van het elektrisch rijden onderbrengt in een rechtspersoon waarin de provincie een meerderheidsbelang heeft en/of waar de bestuurlijke verantwoordelijkheid bij de provincie ligt.

#### **Artikel 12. Niet-nakoming**

- 12.1** 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.
- 12.2** De partij, die toerekenbaar tekort schiet in de nakoming van zijn verplichtingen, is aansprakelijk voor vergoeding van de door de wederpartij geleden schade.
- 12.3** Daarnaast is de wederpartij gerechtigd de overeenkomst te ontbinden door middel van een aangetekend schrijven.

#### **Artikel 13. Geschillen en toepasselijk recht**

- 13.1** Ieder geschil tussen partijen ter zake van de overeenkomst wordt bij uitsluiting voorgelegd aan de daartoe bevoegde rechter te 's Hertogenbosch, tenzij partijen alsnog een andere vorm van geschillenbeslechting zullen overeenkomen.

13.2 Op de overeenkomst is Nederlands recht van toepassing.

#### Artikel 14. Slotbepalingen

Deze overeenkomst laat de publiekrechtelijke bevoegdheden van de bestuursorganen van zowel infraprovider als gemeente onverlet.

#### Aldus overeengekomen en in tweevoud ondertekend te:

's-Hertogenbosch, d.d. .... - ..... - 2014  
Gemachtigd namens  
Provincie Noord-Brabant,

....., d.d. .... - ..... - 2014  
Gemachtigd namens  
Gemeente .....,

.....  
De heer R. de Groot  
Afdelingshoofd Energie en Innovatie

.....  
.....  
.....



## **Bijlage 1**

### *Voorwaarden waaraan een aanvraag voor een laadpaal van de gemeente bij de infraprovider moet voldoen*

De infraprovider kent aan de gemeente alleen laadpalen toe als aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:

- a. Aan de beoogde laadpaal is een aanvrager verbonden die in de gemeente woont en geen mogelijkheid heeft om op eigen terrein te parkeren.
- b. De gemeente dient aan te tonen dat bij de aanvrager een elektrische auto in bezit of gebruik is dan wel binnen een afzienbare tijd (voor het beoogde moment van plaatsen van de laadpaal) in bezit of gebruik komt.
- c. De locatie voor de laadpaal ligt op een loopafstand tot 300 meter van het woonadres van de gebruiker.
- d. De laadpalen zijn ambassadeurs voor het elektrisch rijden. De paal staat bij een (sociaal) veilige parkeerplek.
- e. De laadpaal staat volledig op grond in eigendom van de gemeente.
- f. De laadpaal is vanaf 2 parkeervakken bereikbaar (de laadpaal dient tussen 2 parkeervakken in te worden geplaatst).

### *Voorwaarden voor de inrichting van de oplaadlocatie*

- a. Een E4 verkeersbord met als onderbord 'opladen elektrische voertuigen' bij de parkeervakken bestemd voor het opladen van elektrische auto's.
- b. Een inrichting van de oplaadlocatie waaruit duidelijk blijkt dat de parkeerplek(ken) bedoeld zijn voor het opladen van elektrische auto's, via bijvoorbeeld een markering of belijning.
- c. Het op verzoek van de infraprovider aanbrengen van een adequate aanrijdbeveiliging.