

Nota voor burgemeester en wethouders

Team
DEV-BLD

Onderwerp

Concessie en beleidsregels E-laadinfrastructuur

1- Notagegevens		2- Bestuursorgaan	
Notanummer	2018-001230	<input checked="" type="checkbox"/> B & W	03-07-2018
Datum	26-06-2018	<input type="checkbox"/> Raad	--
Programma:		<input type="checkbox"/> Burgemeester	--
04 Milieu		College van B & W	
Portefeuillehouder Weth. Rorink		- Burgemeester	- Weth. Kolkman
		- Weth. Grijzen	- Weth. Rorink

Besluitenlijst	d.d.		d.d.		d.d.
<input checked="" type="checkbox"/> Akkoordstukken	03-07-2018	<input type="checkbox"/> Openbaar	--	<input type="checkbox"/> Besloten	--

Routing	d.d.	par.	
Programmamanager	26-06-2018	<input type="checkbox"/> adj.secr.	--
Portefeuillehouder	27-06-2018	<input checked="" type="checkbox"/> gem.secr.	27-06-2018
		BIS Openbaar	
		Status	Definitief 2018-07-04

Bijlagen

bijlage 1 Laadpalen Deventer
Beleidsregels oplaadpalen 2018 Deventer

B & W d.d.: 03-07-2018

Besloten wordt:

- 1 De beleidsregels 'Oplaadpalen 2018, openbaar laden elektrische voertuigen' vast te stellen als gevolg van de nieuwe concessie;
- 2 de raadsmededeling vast te stellen en deze aan te bieden aan de raad;
- 3 de nota en het besluit openbaar te maken nadat de persconferentie heeft plaatsgevonden.

Financiële aspecten:

Financiële gevolgen voor de gemeente?	Nee
Begrotingswijziging	Nee

Voorstel openbaarmaking conform Wet Openbaarheid Bestuur (Wob)

- De nota en het besluit openbaar te maken
- De nota en het besluit openbaar te maken vergezeld van bijgaand persbericht
- De nota en het besluit openbaar te maken nadat de persconferentie op 9 juli heeft plaatsgevonden (provincies Gelderland en Overijssel i.s.m. de gemeente Deventer)
- De nota en het besluit openbaar te maken, behalve...
- Het besluit openbaar te maken, maar niet de nota, gelet op artikel:
- De nota en het besluit niet openbaar te maken, gelet op artikel:

Kennisgeving/ Bekendmaking Awb

Kennisgeving (publicatie) conform Awb	Nee
Bekendmaking conform Awb	Nee

ADVIESRADEN:

Moet een van de adviesraden gehoord worden of op de hoogte gesteld?

Nee

Toelichting

Inleiding

In mei 2017 heeft het college besloten deel te nemen aan een grote Overijssels/Gelderse concessie en een samenwerkingsovereenkomst aan te gaan met de provincie Overijssel. Als gevolg daarvan is er vanaf 1 juli 2018 een nieuwe concessiehouder, Ecotap met onderaannemer Allego, in Deventer voor het aanvragen, plaatsen en exploiteren van openbare laadpalen. Vanwege de nieuwe concessie is een actualisatie van de beleidsregels (uit 2015) nodig. De beleidsregels voor de E-rijders en de locaties voor laadpalen worden technisch gewijzigd, niet inhoudelijk. In de vervolgaanpak /- uitvoering wordt, met inspraak van bewoners, een plankaart uitgewerkt met potentiële laadlocaties voor de hele gemeente.

Beoogd resultaat

- Het elektrisch rijden wordt vanaf 1 juli 2018 optimaal gefaciliteerd in Deventer door de nieuwe Overijsselse / Gelderse concessie en de nieuwe concessiehouder Ecotap met onderaannemer Allego.
- De geactualiseerde beleidsregels in verband met de nieuwe concessie, zijn vastgesteld.

Kader

- Collegebesluit (mei 2017) over deelname aan de Overijssels/Gelderse concessie en de samenwerkingsovereenkomst met de provincie Overijssel.
- Beleidsregels over exploitatie van de laadpalen in Deventer op basis van de bestaande gemeentelijke contracten met de marktpartijen EV-net en Allego (2015).
- Raadsmededeling en bijlage Routekaart Energietransitie (maart 2018).

Argumenten voor en tegen

Argumenten voor

Concessie

- De concessie biedt gunstige voorwaarden voor gemeenten voor het stimuleren van elektrisch rijden en gunstige voorwaarden en locaties en is financieel gunstiger voor gemeente en E-rijders.
- De concessie biedt kansen voor innovatie zoals een keuze voor een lokale energieleverancier en variabel laden.
Toelichting: De laadpalen krijgen een zwaardere stroomaansluiting op het stroomnet dan tot nu toe gebruikelijk. Hierdoor wordt het mogelijk om op tijden met piekbelasting op het stroomnet (tussen 17.00 en 21.00 uur) minder snel te laden en dit later in te halen, tenzij de E-rijder zelf aangeeft direct zo snel mogelijk te willen laden. Hierdoor worden verbruikspieken op het stroomnet afgevlakt.
- De concessie maakt het mogelijk laadpalen op strategische locaties te plaatsen (zonder dat een E-rijder een aanvraag heeft gedaan), zoals op plekken waar veel bezoekers/gebruikers met een elektrische auto worden verwacht.

Beleidsregel

- De geactualiseerde beleidsregels maken de spelregels duidelijk voor medewerking van de gemeente aan openbare laadpalen en de bijbehorende (parkeer)locaties. Deze beleidsregels zijn voor iedereen te raadplegen (inclusief de nog uit te werken plankaart) op de website van de gemeente www.deventer.nl/oplaadpalen en in het aanvraagportaal van de concessiehouder.

Argumenten tegen

Het college heeft in mei 2017 een besluit genomen om deel te nemen aan de concessie vanwege de gunstige voorwaarden en het stimuleren van elektrisch rijden. Dit past binnen het beleid van duurzame mobiliteit /

routekaart energietransitie en om die redenen zijn er geen argumenten tegen dit besluit.

Extern draagvlak (partners)

De Europese aanbesteding door de provincies biedt zo gunstig mogelijke voorwaarden voor de gemeenten en E-rijders vanwege de omvang van de concessie en de inzet van expertise bij deze aanbesteding.

In de beleidsregels is nieuw opgenomen dat een plankaart wordt uitgewerkt met potentiële locaties voor openbare laadpalen in de gehele gemeente. Door publicatie van deze kaart worden bewoners bij dit onderwerp betrokken en in de gelegenheid gesteld te reageren. Deze reacties worden verwerkt in een definitieve plankaart die aan het college ter vaststelling wordt voorgelegd.

Financiële consequenties

Niet of nauwelijks financiële gevolgen en zijn op te vangen binnen het programma.

Aanpak/uitvoering

Aanvragen bij concessiehouder vanaf 1 juli 2018

Vanaf 1 juli 2018 kunnen E-rijders een laadpaal aanvragen via het digitaal portaal van de nieuwe concessiehouder (www.openbaarladen.nl/deventer). Ook te vinden via een link op de website van Deventer www.deventer.nl/oplaadpalen.

Plankaart met potentiële locaties in Deventer

Dit najaar zal worden voorgesteld een concept plankaart vast te stellen in het college met daarbij een nader voorstel voor de wijze van publiceren en inspreken door bewoners. Na de inspraak worden de reacties verwerkt en wordt de plankaart voor vaststelling aan het college voorgelegd. Na vaststelling van de plankaart kan overwogen worden een verzamelverkeersbesluit te nemen voor de potentiële laadlocaties.

RAADSMEDEDELING

Onderwerp	Concessie en beleidsregels E-laadinfrastructuur		
Mededelingennr	2018-001230	Portef.houder	Weth. Rorink
Team	DEV-BLD	BenW-besluit d.d.:	3 juli 2018

1. Inleiding: waarom deze mededeling

In mei 2017 heeft het college besloten deel te nemen aan een grote Overijssels/Gelderse concessie en een samenwerkingsovereenkomst aan te gaan met de provincie Overijssel. Als gevolg daarvan is er vanaf 1 juli 2018 een nieuwe concessiehouder, Ecotap met onderaannemer Allego, in Deventer voor het aanvragen, plaatsen en exploiteren van openbare laadpalen. Vanwege de nieuwe concessie is een actualisatie van de beleidsregels (uit 2015) nodig. De beleidsregels voor de E-rijders en de locaties voor laadpalen worden technisch gewijzigd, niet inhoudelijk. In de vervolgaanpak /-uitvoering wordt, met inspraak van bewoners, een plankaart uitgewerkt met potentiële laadlocaties voor de hele gemeente.

2. Kader

- Collegebesluit (mei 2017) over deelname aan de Overijssels/Gelderse concessie en de samenwerkingsovereenkomst met de provincie Overijssel.
- Beleidsregels over exploitatie van de laadpalen in Deventer op basis van de bestaande gemeentelijke contracten met de marktpartijen EV-net en Allego (2015).
- Raadsmededeling en bijlage Routekaart Energietransitie (maart 2018).

3. Kern van de boodschap

Door deelname aan de Overijssels/Gelderse concessie voor laadpalen wordt het elektrisch rijden in Deventer optimaal gefaciliteerd op basis van een gunstig laadtarief voor E-rijders (15 cent per kWh). Bovendien helpt de plankaart om de procedure voor het plaatsen van laadpalen te versnellen. Dit draagt bij aan de duurzaamheidsdoelstellingen van de gemeente Deventer, waaronder pijler 'Mobiliteit' als onderdeel van de Routekaart Energietransitie.

De concessiehouder krijgt een exclusief recht voor plaatsing (voor 3 jaar met optie voor 1 jaar verlenging) en exploitatie van laadpalen voor 10 jaar (met mogelijkheid verlenging met 2 x 1 jaar) waarna de laadpalen zonder kosten worden verwijderd, tenzij de gemeente dit niet wenst.

Aan de Overijssels/Gelderse concessie doen 43 gemeenten mee. Naar verwachting gaat het in totaal over 2250 laadpalen, waarvan ongeveer 100 laadpalen voor de gemeente Deventer. Voor gemeenten is deze concessie financieel gunstiger, omdat er geen kosten zijn voor een laadparkeerplek met oplaadpaal en bebording.

4. Nadere toelichting

Aanvragen bij concessiehouder vanaf 1 juli 2018

Vanaf 1 juli 2018 kunnen E-rijders een laadpaal aanvragen via het digitaal portaal van de nieuwe concessiehouder (www.openbaarladen.nl/deventer). Ook te vinden via een link op de website van Deventer www.deventer.nl/oplaadpalen.

Plankaart met potentiële locaties in Deventer

In het kader van de concessie is het voor de deelnemende gemeenten mogelijk gemaakt een plankaart uit te werken met daarop aangegeven potentiële locaties voor laadpalen in de gehele gemeente. Hierdoor kan het aanvraagproces sneller verlopen. Veel gemeenten maken gebruik van deze mogelijkheid. Door een adviesbureau zijn, op kosten van de provincie Overijssel, in Deventer ongeveer 200 potentiële locaties op een kaart gezet. Deze locaties worden deze zomer gecheckt door de gemeente Deventer.

Dit najaar zal worden voorgesteld een concept plankaart vast te stellen in het college met daarbij een nader voorstel voor de wijze van publiceren en inspreken door bewoners. Na de inspraak worden de reacties verwerkt en wordt de plankaart voor vaststelling aan het college voorgelegd.

Na vaststelling van de plankaart kan overwogen worden een verzamelverkeersbesluit te nemen voor de potentiële laadlocaties. Een dergelijk besluit maakt het aanvraagproces namelijk in de toekomst aanzienlijk korter. Een paar gemeenten in Nederland hebben al een dergelijke verzamelverkeerbesluit genomen.

Ter informatie staat in bijlage 1 een overzicht van de tot nu toe gerealiseerde en aangevraagde laadpalen

Beleidsregels oplaadpalen Deventer 2018, openbaar opladen elektrische voertuigen

1. Begripsbepalingen

In de beleidsregels 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. oplaadpaal: een oplaadobject in de vorm van een paal en/of andere oplaadinfrastructuur met tenminste twee aansluitingen en in ieder geval de mogelijkheid voor meer aansluitingen voor het gelijktijdig opladen van elektrische voertuigen, inclusief aansluiting op het elektriciteitsnet en andere voorzieningen in de openbare ruimte op of aan de weg bestemd voor het opladen van elektrische voertuigen;
- c. concessiehouder: de aanbieder van oplaadpalen die tevens beheerder is en de oplaadpalen als professionele marktpartij aanvraagt, plaatst en exploiteert conform de in een concessieovereenkomst verleende concessie door de provincie Overijssel mede namens de gemeente Deventer;
- d. gebruiker:
 1. een bedrijf en/of organisatie dat/die gevestigd is in de gemeente Deventer 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 Deventer;
 3. een bezoeker die eigenaar of houder is van een elektrisch voertuig;
- e. college: het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Deventer;
- f. de gemeente: gemeente Deventer;
- g. plankaart; een kaart waarop potentiële locaties voor oplaadpalen met bijbehorende parkeerplekken voor het elektrisch laden zijn aangegeven.

2. Aanvraag

De locatie van de oplaadpaal wordt met gebruikmaking van de plankaart afgestemd met de gemeente vooraf aan de aanvraag.

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

Een aanvraag voor een locatie voor een oplaadpaal met aan te wijzen parkeerplaats(en) wordt schriftelijk ingediend op een in de concessieovereenkomst aangegeven wijze. De aanvraag bevat in ieder geval een foto en de afmetingen van de oplaadpaal en een foto en tekening van de betreffende locatie, waarop de exacte plek van de gewenste oplaadpaal en de aan te wijzen parkeerplaats(en) zijn aangegeven.

3. Behoeftebepaling oplaadpaal

De concessiehouder toont aan dat er op de aangevraagde locatie daadwerkelijk voldoende laadbehoefte aanwezig is bij gebruiker/gebruikers van een oplaadpaal op de openbare weg. Dit betekent dat:

- a. de behoefte minimaal overeenkomt met één gebruiker met een volledig elektrisch bereik van 50 km die minimaal 20 uur per week woont of werkt in de gemeente.
- b. de behoefte aan een oplaadpaal blijkt uit de behoefte van gebruikers binnen een straal van hemelsbreed 300 meter van de aangevraagde locatie.
- c. de behoefte voor een strategische locaties voldoende aantoonbaar is onderbouwd vanuit de te verwachten bezoekers en gebruikers.

4. Geen medewerking oplaadpaal

De gemeente verleent geen medewerking aan een oplaadpaal op de openbare weg in de volgende gevallen:

- a. geen medewerking wordt verleend indien gebruikers de mogelijkheid hebben om hun elektrische voertuigen op eigen terrein of semi publiek terrein te parkeren en te laden;

- b. geen medewerking wordt verleend in de binnenstad aan nieuwe oplaadpalen op de openbare weg. Voor opladen wordt verwezen naar de oplaadpalen in de gemeentelijke parkeergarages, zo nodig wordt het aantal oplaadpalen daar uitgebreid;
- c. geen medewerking wordt verleend indien binnen een straal van hemelsbreed 300 meter van de aangevraagde locatie al een openbare oplaadpaal zich bevindt, tenzij aantoonbaar meer laadbehoefte is dan de bestaande oplaadpaal aan kan.
- d. geen medewerking wordt verleend aan een Verlengd Private Aansluiting van een oplaadpaal met kabel in de grond;

5. Definitieve locatie oplaadpaal

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

- a. de desbetreffende ondergrond is in eigendom van de gemeente;
- b. de locatie van de oplaadpaal is voldoende vindbaar en zichtbaar;
- c. het is aannemelijk dat de locatie door meerdere gebruikers gedeeld kan worden (dit om te voorkomen dat er "privé-parkeerplaatsen" gecreëerd worden);
- d. door de oplaadpaal kunnen – eventueel op termijn – twee of meer parkeerplaatsen worden bediend;
- e. de parkeerdruk is bij de locatiekeuze betrokken;
- f. het betreft een bestaand parkeervak / bestaande parkeervakken;
- g. de doorgang voor ander verkeer (auto, fiets, voetganger, rolstoel etc.) is gewaarborgd;
- h. er zijn geen belemmeringen ten aanzien van ander straatmeubilair of (openbaar) groen;
- i. er is aansluiting op het ondergrondse elektriciteitsnet mogelijk;
- j. de oplaadpaal past in het straatbeeld;
- k. er is geen sprake van geplande reconstructies of andere infrastructurele ontwikkelingen.

6. Besluitvorming

Nadat een locatie akkoord is bevonden en het verkeersbesluit tot aanwijzing van de benodigde parkeerplaats(en) onherroepelijk is geworden kan de oplaadpaal pas worden geplaatst.

7. Plaatsing en beheer oplaadpaal

De concessiehouder die een aanvraag doet voor het plaatsen van een oplaadpaal is tevens de beheerder hiervan. De beheerder is verantwoordelijk voor realisatie oplaadpaal inclusief verkeersbord, beheer, onderhoud en exploitatie van de oplaadpaal en neemt alle kosten hiervoor voor zijn rekening. De kosten ter eventuele noodzakelijke bescherming van de oplaadpaal (hekjes, biggenruggen ed.) zijn ook voor rekening van de beheerder.

8. Inrichting en beheer parkeerplaatsen

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

9. Bereikbaarheid

De concessiehouder van de oplaadpaal is 24 uur per dag en 7 dagen per week bereikbaar voor gebruikers, hulpdiensten en gemeenten in het geval van vragen, storingen en calamiteiten. Het telefoonnummer van de storingsdienst en van de helpdesk zijn vermeld op de oplaadpaal.

10. Openbaarheid oplaadpaal

De oplaadpaal 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 de oplaadpaal.

11. Interoperabiliteit

Het oplaadpunt is 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 CO₂-uitstoot veroorzaken, mag de beheerder van de oplaadpalen alleen gegarandeerd groene stroom (laten) leveren van Nederlandse oorsprong of indien dit mogelijk is lokaal opgewekte groene stroom.

13. Veiligheid

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

14. Aansprakelijkheid

De concessiehouder is aansprakelijk voor alle schade die door het gebruik van de oplaadpaal of anderszins aan derden wordt veroorzaakt. Gemeente Deventer is op geen enkele manier aansprakelijk voor eventuele schade die door de oplaadpaal 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.

15. Betaald parkeren/vergunninghouders

In gebieden waar betaald parkeren of vergunninghoudersparkeren is ingevoerd of enige andere restrictie geldt, geldt deze restrictie onverminderd ook voor de bestuurders van elektrische voertuigen.

16. Uitsluitend laden op de parkeerplaats en 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 is aangesloten op de oplaadpaal.

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

17. Tussentijds verplaatsen of verwijderen oplaadpalen

De kosten voor het verwijderen of verplaatsen van een oplaadpaal worden gedragen door de initiatiefnemer – hetzij de gemeente, hetzij de concessiehouder – tenzij daarover nadere afspraken worden gemaakt.

18. Informatie over gebruik oplaadpalen

De concessiehouder geeft op verzoek van het college 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 die van toepassing zijn op het realiseren van oplaadpalen in de gemeente.

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

20. Termijn

De Beleidsregels oplaadpalen Deventer 2018, openbaar opladen elektrische voertuigen, treden in werking per 3 juli 2018 en worden jaarlijks geëvalueerd en indien nodig bijgesteld.

Toelichting bij de beleidsregels oplaadpalen Deventer 2018, openbaar opladen elektrische auto's

Algemene toelichting

Doel

In deze beleidsregels wordt duidelijk gemaakt aan bewoners en gebruikers van elektrische voertuigen onder welke voorwaarden de gemeente medewerking verleent aan het plaatsen van oplaadpalen op de openbare weg. En wat de meest relevante voorwaarden voor de concessiehouder zijn. In de concessieovereenkomst tussen de provincie Overijssel en de concessiehouder zijn alle voorwaarden opgenomen. Deze beleidsregels geven nadere invulling aan de e-laadstrategie en het parkeerbeleid van de gemeente Deventer. De gemeente informeert over de beleidsregels op de website en geeft informatie over de concessiehouder waar de gebruikers met hun vraag terecht kunnen.

Aanvraag van concessiehouder

De gemeente verleent medewerking aan een concessiehouder indien deze een aanvraag indient voor het op eigen kosten en voor eigen risico plaatsen van een oplaadpaal conform de beleidsregels. De concessieovereenkomst is aangegaan door de provincie Overijssel mede namens de gemeente Deventer. De concessiehouder moet ook tot overeenstemming komen met de netwerkbeheerder Enexis voor de aansluiting op het elektriciteitsnet. Gebruikers van elektrische auto's kunnen bij de concessiehouder aankloppen met een vraag voor een oplaadpaal in de openbare ruimte. De concessiehouder heeft een aanvraagportaal.

Verkeersbesluit

De gemeente neemt bij een laadpaal een verkeersbesluit, op aanvraag van de concessiehouder, voor het aanwijzen van een parkeervak/ parkeervakken voor het laden van elektrische voertuigen. Tegen een dergelijk besluit is bezwaar en beroep mogelijk. Na het onherroepelijk worden van het besluit kan de oplaadpaal worden geplaatst en aangesloten op het elektriciteitsnet door of namens de netwerkbeheerder die daarvoor een vergunning heeft. De concessiehouder zorgt bij plaatsing van de oplaadpaal en voor de plaatsing van een verkeersbord "alleen voor laden van elektrische voertuigen".

Overeenkomst met concessiehouder en marktpartijen

Een overeenkomst is eind juni 2018 aangegaan met een concessiehouder door de provincie Overijssel na een Europese aanbesteding mede namens de gemeente Deventer. In deze overeenkomsten zijn de voorwaarden en afspraken vastgelegd over het plaatsen en exploiteren van de oplaadpalen op gemeentegrond. Zoals wie waarvoor verantwoordelijk is, het voorkomen van hinder en schade en privaatrechtelijke zaken onder andere over eigendom en aansprakelijkheid. De provincie Overijssel en de gemeente Deventer hebben een samenwerkingsovereenkomst afgesloten over de taken, verantwoordelijkheden en afspraken van beide overheden. Voor het beheer en de exploitatie van al geplaatste oplaadpalen zijn al eerder overeenkomsten afgesloten door de gemeente met twee marktpartijen. Zij blijven de door hen geplaatste laadpalen beheren en exploiteren.

Beleidsuitgangspunten op hoofdlijnen

De gemeente Deventer wil duidelijkheid scheppen onder welke voorwaarden zij medewerking verleent aan oplaadpalen op de openbare weg. De gemeente werkt mee aan aanvragen van de concessiehouder die op eigen kosten en voor eigen risico oplaadpalen op de openbare weg realiseert en exploiteert. De concessiehouder kan hiervoor bij de gemeente een aanvraag indienen. Na raadplegen van de plankaart en overleg met de gemeente wordt een definitieve locatie bepaald die voldoet aan de voorwaarden. De gemeente werkt mee aan het aanwijzen van parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische auto's door middel van een verkeersbesluit. De gemeente reserveert geen privé-parkeerplaatsen op kenteken voor het laden en verleent ook geen medewerking aan een Verlengd Private Aansluiting met kabel in de grond. Het beleid in de binnenstad is om oplaadpalen in de gemeentelijke parkeergarages te plaatsen. Dit vanwege beperkte parkeerruimte en grote parkeerdruk in de binnenstad. Dit sluit ook aan bij het parkeerbeleid voor lang parkeren. In de andere gebieden buiten de binnenstad is het beleid dat medewerking wordt verleend aan een oplaadpaal indien binnen hemelsbreed 300 meter nog geen andere oplaadpaal is geplaatst, tenzij aantoonbaar de laadbehoefte groter is dan de bestaande oplaadpaal aan kan.

Artikelsgewijze 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. Elektrische fietsen en snor-/bromfietsen zijn uitgezonderd van deze beleidsregels, omdat deze opgeladen kunnen worden via een normaal stopcontact.

2. Aanvraag

Het is de bedoeling dat de concessiehouder van de oplaadpaal met gebruikmaking van de plankaart en na afstemming met de gemeente de formele aanvraag voor een verkeersbesluit indient. Wanneer een bewoner of bedrijf een vraag heeft voor het plaatsen van een oplaadpaal op of aan de openbare weg, zal de gemeente hen doorverwijzen naar de concessiehouder. Op de website van de gemeente wordt informatie over de concessiehouder geplaatst www.deventer.nl/oplaadpalen. Bewoners of bedrijven kunnen niet zelf een aanvraag voor een oplaadpaal op 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 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.

3. Behoeftebepaling oplaadpaal

De concessiehouder 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)) of met een onderbouwing van de behoefte op strategische locaties vanuit de te verwachten bezoekers en gebruikers

4. Geen medewerking oplaadpaal

In dit artikel is aangegeven in welke gevallen de gemeenten geen medewerking verleent aan oplaadpalen op de openbare weg. Dit is het geval indien (potentiële) gebruiker/gebruikers op eigen terrein of semi publiek terrein kunnen parkeren en laden. In de binnenstad wordt geen medewerking verleend aan oplaadpalen op de openbare weg vanwege de beperkte parkeerruimte en de hoge parkeerdruk. In lijn met het parkeerbeleid voor lang parkeren zijn oplaadpalen in de gemeentelijke parkeergarages geplaatst. Indien al een oplaadpaal aanwezig is binnen hemelsbreed 300 meter wordt ook geen medewerking verleend, tenzij aantoonbaar meer laadbehoefte is dan de bestaande oplaadpaal aan kan. Ook wordt geen medewerking verleend aan een Verlengd Private Aansluiting met kabel in de grond.

5. Definitieve locatie oplaadpaal

De oplaadpalen worden bij voorkeur geplaatst op een voldoende openbare vindbare en zichtbare locatie overeenkomstig de genoemde voorwaarden voor een definitieve locatie oplaadpaal in dit artikel.

6. Besluitvorming

Nadat een locatie akkoord is bevonden door de gemeente wordt een verkeersbesluit voorbereid en gepubliceerd. Tegen het verkeersbesluit is bezwaar- en beroep mogelijk op basis van de Algemene wet bestuursrecht (Awb). Belanghebbenden kunnen bezwaar maken tegen het verkeersbesluit. De concessiehouder zal de oplaadpaal plaatsen inclusief een verkeersbord bij de bijbehorende parkeerplaats(en) nadat het verkeersbesluit daartoe onherroepelijk is.

7. Plaatsing en beheer oplaadpaal

De concessiehouder voor het plaatsen van de oplaadpaal is tevens de beheerder hiervan. De concessiehouder is verantwoordelijk voor het plaatsen, beheren, onderhouden en exploiteren van de oplaadpaal en neemt alle kosten hiervoor voor zijn rekening. De concessiehouder brengt de kosten voor het opladen van de elektrische voertuigen in rekening bij de gebruikers hiervan.

Voor al geplaatste oplaadpalen voorafgaand aan de concessie heeft de gemeente voor het beheer van de oplaadpaal een contract afgesloten met twee marktpartijen. Deze marktpartijen blijven conform het contract de geplaatste oplaadpalen beheren en exploiteren.

8. Inrichting en beheer parkeerplaatsen

In het kader van de concessie is een aanbod gevraagd voor het plaatsen van een oplaadpaal met bijbehorend verkeersbord voor de aangewezen parkeerplaats voor het laden. Dit maakt het mogelijk om laadpaal, aansluiting op het netwerk en verkeersbord in 1 arbeidsgang te realiseren. De kosten voor een verkeersbesluit komen voor rekening van het bevoegde gezag (de gemeente), dat het verkeersbesluit heeft genomen conform de Wegenverkeerswet.

9. tot en met 13.

Deze artikelen behoeven gaan nadere toelichting.

14. Aansprakelijkheid

Door natrekking wordt de gemeente formeel juridisch eigenaar van de oplaadpalen en andere oplaadinfrastructuur, wanneer deze op de weg in gemeentegrond worden geplaatst. Het eigendom kan wel bij de aanvrager/beheerder van de oplaadinfrastructuur worden gelegd, maar dit kan alleen door verkopen van de ondergrond of het vestigen van een opstalrecht voor alle oplaadinfrastructuur. In de concessieovereenkomst zijn deze privaatrechtelijke aspecten vastgelegd met de concessiehouder

15. Betaald parkeren/vergunninghouders

Wanneer parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische voertuigen zijn gelegen in gebieden voor betaald parkeren, voor vergunninghouders of gebieden met andere parkeerrestricties, dan moeten de bestuurders van deze voertuigen zich aan de betreffende regels houden.

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.

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

17. Tussentijds verplaatsen of verwijderen van oplaadpalen

Hier is omschreven dat de kosten gedragen worden door de initiatiefnemer van een verplaatsing of verwijdering van een oplaadpaal. Dit is de gemeente, bv als gevolg van een reconstructie of de concessiehouder. Tenzij daartoe andere afspraken zijn gemaakt.

18. Informatie gebruik oplaadpaal

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 oplaadpaal. 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

Dit artikel behoeft geen nadere toelichting.

Bijlage 1 Laadpalen in Deventer

Aanvragen/realisatie	Locatie
2012 gerealiseerd	Pilot 9 laadpalen: Dorpsstraat Diepenveen Pastoorsdijk Schalkhaar Brink Bathmen Margijnenenk Parkeerterrein Flora Van Twickelostraat (twee laadparkeerplekken) Beestenmarkt Klinkenbeltsweg Maretak
2015 gerealiseerd	7 laadpalen in gemeentelijke parkeergarages - Stadspoortgarage - Brinkgarage - Stationspleingarage
2016 gerealiseerd	Rozenstraat Lange Zandstraat Het Hooiland Vogelslag
2017 gerealiseerd	G Westenbergsstraat Florens Radewijszstraat Diepenveenseweg Kon Wilhelminalaan, Bathmen Albert Hahnweg Leeghwaterlaan 3 Laadpalen in parkeergarage stadhuiskwartier – voor vergunninghouders
aanvragen 2018 nog in procedure	Sluisstraat Mr H.F de Boerlaan Kon Julianastraat Deventer Melchior van Brielstraat Hein Burgersstraat Burg van Marlestraat Bé van den Doolstraat Johan Wagenaarlaan

Toelichting:

Bij de meeste aanvragen zijn wijzigingsvoorstellen gedaan aan de contractpartij vanuit gemeentelijke adviseurs E-laden, straten wegen en pleinen en parkeren.

De doorlooptijd van de aanvraag tot realisatie (inclusief aansluiting op het stroomnet) is minimaal 3 maanden en maximaal 6 maanden gebleken. Dit mede doordat in 2017 de netbeheerder onvoldoende capaciteit had voor het realiseren van de netaansluitingen.

Tot nu toe zijn geen bezwaren binnengekomen op de Verkeersbesluiten.

Er zijn twee reacties gekomen bij de contactpersoon van de gemeente op de geplaatste laadpalen.

Eén persoon was principieel tegen vanwege veronderstelde dure laadpalen en één persoon vond het jammer niet vooraf betrokken te zijn bij een geplaatste laadpaal in de straat.

Niet gerealiseerde aangevraagde locaties

Papenstraat- in binnenstad - laden in parkeergarages

Singelstraat - in binnenstad - laden in parkeergarages

Pikeursbaan – in binnenstad - laden in parkeergarages

Zaanstraat - aanvraag ingetrokken

Landstraat- aanvraag ingetrokken – laadpaal in de buurt

Kamperstraat – laden op eigen terrein mogelijk

Bernardus van de Bergweg - aanvraag ingetrokken

Schimmelpenninckhof - laden op eigen terrein mogelijk