

Nota voor burgemeester en wethouders

Team
DEV-IBL

Onderwerp

Evaluatie openbare oplaadpalen 2019 met voorstellen voor de binnenstad en de beleidsregels

1- Notagegevens		2- Bestuursorgaan	
Notanummer	2020-000378	<input checked="" type="checkbox"/> B & W	31-03-2020
Datum	10-03-2020	<input type="checkbox"/> Raad	--
Programma:		<input type="checkbox"/> Burgemeester	--
04 Milieu		College van B & W	
Portefeuillehouder	Weth. Rorink Weth. Verhaar	- Burgemeester	- Weth. Grijsen
		- Weth. De Geest	- Weth. Verhaar
		- Weth. Walder	- Weth. Rorink

Besluitenlijst	d.d.	d.d.	d.d.
<input type="checkbox"/> Akkoordstukken	--	<input checked="" type="checkbox"/> Openbaar	31-03-2020
		<input type="checkbox"/> Besloten	--

Routing	d.d.	par.	
programmamanager Leefomgeving	13-03-2020	<input type="checkbox"/> adj.secr.	--
Programmamanager Milieu en Duurzaamheid	26-03-2020	<input checked="" type="checkbox"/> gem.secr.	26-03-2020
Portefeuillehouder Milieu en Duurzaamheid	18-03-2020	BIS Openbaar	
Portefeuillehouder leefomgeving	27-03-2020	Status	Definitief 2020-04-03

Bijlagen

Evaluatie openbare oplaadpalen 2019 met voorstellen voor de binnenstad en de beleidsregels

Raadsmededeling evaluatie openbare oplaadpalen 2019

Beleidsregels "oplaadpalen Deventer 2020, openbaar opladen elektrische voertuigen"

B & W d.d.: 31-03-2020

Besloten wordt:

- De "Evaluatie openbare oplaadpalen 2019, met voorstellen voor de binnenstad en de beleidsregels" vast te stellen;
- de raadsmededeling vast te stellen en deze aan te bieden aan de raad;
- de beleidsregels "oplaadpalen Deventer 2020, openbaar opladen elektrische voertuigen", vast te stellen;
- in te stemmen, als uitzondering op de beleidsregels, met een openbare oplaadpaal in de Pikeursbaan t.b.v. een gehandicapte E-rijder (niet op kenteken) en andere E-rijders in de omgeving;
- in te stemmen, als uitzondering op de beleidsregels, met een tweede openbare oplaadpaal nabij de eerste oplaadpaal in de Van Twickelostraat, omdat de bestaande oplaadpaal ontoereikend is voor de laadbehoefte en de capaciteit in de Stadspoortgarage nu aan het maximum zit;
- in principe, als uitzondering op de beleidsregels, in te stemmen met een openbare snellaad-oplaadpaal in de Verzetslaan of omgeving. En als deelnemer aan de Stadscampus nader onderzoek af te wachten naar de haalbaarheid van deze snellaad- oplaadpaal en ook nadere voorstellen voor een locatie en de realisatie vanuit de Stadscampus af te wachten;
- de nota en het besluit openbaar te maken.

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 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
Bekendmaking conform Awb

Nee
Nee

ADVIESRADEN:

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

Nee

Toelichting

Inleiding

Deventer faciliteert de plaatsing van oplaadpalen in de openbare ruimte. Dit wordt jaarlijks geëvalueerd. De evaluatie van 2019 bevat getallen, ervaringen en ontwikkeling (zie de bijlage). Uit de evaluatie blijkt een verdrievoudiging van elektrisch rijden en bijna een verdubbeling van openbare oplaadpalen. Dit geeft aanleiding voor een aantal voorstellen voor vervolgaanpak, zoals uitbreiding van oplaadpalen in de parkeergarages. Voor de binnenstad wordt verder voorgesteld voor drie specifieke situaties in te stemmen met een oplaadpaal op de openbare weg als uitzondering op het beleid het opladen in de parkeergarages te faciliteren. Ook geven de ervaringen aanleiding de beleidsregels aan te passen. Een raadsmededeling is voor vaststelling bijgevoegd.

Beoogd resultaat

De toename van de laadbehoefte bij E-rijders voldoende te blijven faciliteren in het bijzonder in de binnenstad. In de binnenstad prioriteit te geven aan uitbreiding van oplaadpalen in parkeergarages. Te besluiten over een drietal uitzonderingen op de openbare weg in de binnenstad en over de aanpassing van de beleidsregels.

Kader

Raadsbesluit 1 juli 2015 EV – strategie (EV: Elektrisch Vervoer)
Collegebesluit 3 juli 2018 over deelname aan de concessie openbare oplaadpalen met raadsmededeling en vaststelling beleidsregels opladen elektrische voertuigen 2018
Collegebesluit 19 maart 2019, realisatie openbare oplaadpalen met raadsmededeling
Parkeerbeleidsplan

Argumenten voor en tegen

Uitbreiding oplaadpalen in gemeentelijk parkeergarages

Argumenten voor:

- De laadbehoefte in Deventer over heel 2019 is verdrievoudigd.
- In de EV strategie is opgenomen dat zo nodig de laadpunten in de parkeergarages worden uitgebreid.
- De concessiehouder en andere marktpartijen hebben interesse voor uitbreiding van oplaadpalen in de parkeergarages in de binnenstad.
- Er zijn diverse aanvragen gedaan voor extra oplaadpalen in de binnenstad door E-rijders.
- Particuliere parkeergarages in de binnenstad investeren ook in oplaadpalen..

Argumenten tegen:

- Uitbreiding van de laadcapaciteit in de parkeergarages vraagt om investering in elektrische installaties en verzwaaring van de stroomaansluiting van de parkeergarages. Dat brengt kosten met zich mee. Op dit moment is geen dekking voor deze extra kosten binnen de begroting aanwezig.
- Het is mogelijk dat veiligheidsregels worden aangescherpt voor het laden in de parkeergarage (bv plaatsen op bovendeck, nabij ingang, sprinklerinstallatie). De risico's voor benzine, diesel en elektrische

auto's worden landelijk vooralsnog als vergelijkbaar gezien.

Uitzondering voor oplaadpalen op de openbare weg in de binnenstad voor drie locaties

Argumenten voor:

- Het betreft hier drie specifieke/ bijzondere situaties.
- Het college kan besluiten af te wijken van de beleidsregels.
- Vanuit de concessie kunnen oplaadpalen op de openbare weg zonder kosten worden gerealiseerd (er zijn wel behoorlijke kosten voor snellaad oplaadpalen).

Argumenten tegen:

- In de EV-strategie is een voorkeursbeleid in de binnenstad opgevoerd voor het opladen in de parkeergarages en vooralsnog niet op de openbare weg. Vanwege te kort aan ruimte op de openbare weg in de binnenstad en het parkeerbeleid het langer parkeren in de parkeergarages te faciliteren. De lijn in de binnenstad is om de auto zoveel mogelijk van straat af en in de garages te gaan krijgen. (Parkeerbeleidsplan)

Aanpassing beleidsregels

Argumenten voor:

- Maximale afstand van een E-rijder tot een oplaadpaal van 300 meter hemelsbreed wijzigen naar 250 meter loopafstand, omdat deze afstand ook in de concessie wordt aangehouden waar Deventer aan deelneemt.
- Bij nieuwe aanvragen is in de beleidsregels de mogelijkheid opgenomen een extra oplaadpaal binnen 250 meter loopafstand van de aanvrager te realiseren vanuit gewenste spreiding en uitbreiding van het gemeentelijk netwerk aan openbare oplaadpalen.
- Een aantal kleine verbeteringen zijn doorgevoerd vanuit de ervaringen met de toepassing van de beleidsregels en de reacties van omwonenden op locatievoorstellen, namelijk:
 - o Laten vervallen van de term plankkaart vanwege het per locatievoorstel betrekken van bewoners;
 - o Duidelijker opnemen dat eerst één oplaadplek wordt aangewezen en bij voldoende gebruik de tweede;
 - o Aan de term "eigen terrein" ter verduidelijking toevoegen nabij de woning (eigen oprit) of nabij het eigen pand (eigen parkeerterrein).
- Een aantal tekstuele verbeteringen.

Extern draagvlak (partners)

De concessiehouder en andere marktpartijen hebben belangstelling voor uitbreiding van de oplaadpalen in Deventer. Door particuliere eigenaren van parkeergarages in de binnenstad zijn en worden ook oplaadpalen bijgeplaatst. De Stadscampus heeft een plan voor de realisatie van een snellaadpaal in de Verzetslaan of omgeving.

Financiële consequenties

De investeringskosten voor de oplaadpalen inclusief verkeersborden, zijn voor de concessiehouder of voor een andere marktpartij in de gemeentelijke parkeergarages. Voor de gemeente zijn er geen extra financiële consequenties wat betreft de besluiten over uitzonderingen in de binnenstad en de aangepaste beleidsregels. De gemeente is in de openbare ruimte verantwoordelijk voor een aantal zaken rond de oplaadpalen. De instemming met de locatie; het nemen van een verkeersbesluit voor de aanwijzing van oplaadplekken; onderhoud van de openbare ruimte en toezicht en handhaving met reguliere controle in wijken en een piepsysteem. Dit wordt vooralsnog uitgevoerd in het kader van het huidige beleid en de vastgestelde begroting. In de evaluatie is gesignaleerd dat het elektrisch rijden behoorlijk is toegenomen en naar verwachting verder zal toenemen. Zo zal bij uitbreiding van oplaadpalen in de gemeentelijke parkeergarages geïnvesteerd moeten worden in uitbreiding en verzwaring van de stroomvoorziening. De financiële consequenties daarvan vallen buiten de strekking van deze nota.

Aanpak/uitvoering

3 uitzonderingen in de binnenstad

Bij instemming van het college voor een drietal uitzonderingen in de binnenstad kunnen de locaties Pikeursbaan en Van Twickelostraat via een reguliere aanvraagprocedure in het kader van de concessie voor openbare oplaadpalen worden gerealiseerd.

Voor de plannen voor de snellaadpaal aan de Verzetslaan of omgeving wordt door de Stads-campus nader onderzoek gedaan naar de haalbaarheid. Nadere voorstellen worden afgewacht door de gemeente, die ook zelf deelnemer is van de Stads-campus.

Oplaadpalen in parkeergarages

Uitbreiding van oplaadpalen in de parkeergarages is bij de eigenaren van de Stationspleingarage al aangekaart. Eén van de eigenaren gaat binnenkort een extra oplaadpaal in deze parkeergarage en een oplaadpaal op het achterdek realiseren.

Voor de parkeergarages waarvan de gemeente zelf eigenaar is (Stadspoort, Brink en Stadshuiskwartier) is door de Programmamanager Leefomgeving initiatief genomen om inzicht te krijgen welke aspecten bij uitbreiding van oplaadpalen en het opladen spelen. Vervolgens zal in beeld worden gebracht wat mogelijkheden, consequenties en kosten zijn voor deze parkeergarages.

Voor de Brinkgarage wordt uitbreiding van oplaadpalen bij de renovatie in 2021 betrokken.

Voor de korte termijn wordt bekeken hoe de beschikbare capaciteit van de huidige oplaadpalen in de parkeergarages beter benut kan worden. Daarbij wordt bijvoorbeeld een beperkte parkeer-/laadduur overwogen of een tarief per uur op de oplaadpaal nadat de elektrische auto is opgeladen. Dit speelt met name in de parkeergarage Stadshuiskwartier. Op deze locatie staan de elektrische auto's namelijk erg lang aan de oplaadpaal, ook wel laadpaalkleven genoemd.

Nationale Agenda Laadinfrastructuur

Vanuit de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) in het klimaatakkoord wordt van gemeenten een integrale visie op de gehele laadinfrastructuur en vernieuwd plaatsingsbeleid verwacht. Een plan van aanpak wordt in de regio Overijssel en Gelderland voorbereid (GO-RAL). Consequenties en aanpak hiervan worden ook voor Deventer in beeld gebracht. Midden 2021 moeten gemeenten in deze regio besluiten nemen.

RAADSMEDEDELING

Onderwerp	Evaluatie openbare oplaadpalen 2019 m et voorstellen voor de binnenstad en de beleidsregels		
Mededelingennr	2020-000378	Portef.houder	Weth. Rorink
Team	DEV-IBL	BenW-besluit d.d.:	31 maart 2020

1. Inleiding: waarom deze mededeling

Deventer faciliteert de plaatsing van oplaadpalen in de openbare ruimte. Dit wordt jaarlijks geëvalueerd. De evaluatie van 2019 in getallen, ervaringen en ontwikkelingen geeft aanleiding voor een aantal voorstellen en besluiten over uitzonderingen op en aanpassingen van de beleidsregels door het College. Deze raadsmededeling bevat informatie daarover.

2. Kader

- Raadsbesluit 1 juli 2015 EV- strategie (EV: Elektrisch Vervoer)
- Collegebesluit 3 juli 2018 over deelname aan de concessie openbare oplaadpalen met raadsmededeling
- Collegebesluit 3 juli 2018 Vaststelling beleidsregels opladen elektrische voertuigen
- Collegebesluit 19 maart 2019, Realisatie openbare oplaadpalen met raadsmededeling Parkeerbeleidsplan

3. Kern van de boodschap

2019 laat een stijging zien van aanvragen van openbare oplaadpalen en een verdrievoudiging van het groene stroomverbruik op de oplaadpalen. Eind 2019 staan er 54 oplaadpalen, waarvan 25 in 2019 zijn geplaatst. In 2019 zijn 49 oplaadpalen aangevraagd. Met een piek in het najaar van 2019. 10 aanvragen zijn afgewezen op basis van de beleidsregels, bijvoorbeeld omdat een eigen oprit voor opladen aanwezig is.

Elektrische autorijders geven steeds vaker aan dat er krapte is bij de oplaadpalen. Zij vragen om tweede oplaadplekken en tweede oplaadpalen. Ook zijn er E-rijders die na het laden blijven staan op de oplaadpaal, de zogenaamde laadpaalkleven. Dit wordt in 2020 verder aangepakt, zoals het beperken van de oplaadduur.

Voor de afhandeling van de aanvragen is meer ambtelijke capaciteit nodig geweest dan voorgaande jaren. Dit komt door de toename van aanvragen en door de gewijzigde werkwijze, waarbij omwonenden per locatievoorstel worden geïnformeerd en kunnen reageren (m.i.v. het voorjaar 2019). De afhandeltermijn is minimaal 3 maanden. Versnelling in de toekomst is gewenst door toename van het volledig elektrisch rijden. Op semi-publieke locaties zijn er in Deventer ook steeds meer plannen voor (snellaad)oplaadpalen.

In de binnenstad vraagt de toename van elektrisch rijden om prioriteit te geven aan oplaadpalen in de parkeergarages, conform de EV- strategie van de gemeente van 1 juli 2015. Voldoende laadcapaciteit is een aandachtspunt in de binnenstad. Voor een aantal specifieke/ bijzondere situaties in de binnenstad heeft het college besloten in te stemmen met een oplaadpaal op de openbare weg (zie hierna).

Op basis van de ervaringen in het afgelopen jaar zijn de beleidsregels aangepast.

4. Nadere toelichting

Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL)

Vanuit de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) in het klimaatakkoord wordt van gemeenten een integrale visie op de gehele laadinfrastructuur en vernieuwd plaatsingsbeleid verwacht. Een plan van aanpak wordt in de regio Overijssel en Gelderland voorbereid (GO-RAL).

Consequenties en aanpak hiervan worden ook voor Deventer in beeld gebracht. Midden 2021 moeten de gemeenten in deze regio besluiten nemen.

Oplaadpalen op de openbare weg in de binnenstad

Door het college is besloten in een paar specifieke/ bijzondere situaties in te stemmen met een oplaadpaal op de openbare weg als uitzondering op het voorkeursbeleid in de binnenstad oplaadpalen te faciliteren in de parkeergarages (conform de EV- strategie).

Dit zijn de volgende locaties:

- Pikeursbaan – i.v.m. de vraag van een gehandicapte bestuurder voor een openbare oplaadpaal (dus niet op kenteken) die elektrisch wil gaan rijden;
- Van Twickelostraat – i.v.m. de benodigde capaciteitsuitbreiding naast de bestaande oplaadpaal die vanaf 2012 daar staat en omdat de capaciteit van de Stadspoortgarage nu aan het maximum zit;
- Verzetslaan en omgeving – i.v.m. het plan van de Stadscampus een snellaadpaal aan de Verzetslaan of omgeving te realiseren en de haalbaarheid verder te onderzoeken.

Aanpassing beleidsregels

Het college heeft besloten de beleidsregels aan te passen.

Het gaat om de volgende wijzigingen:

- Maximale afstand van een E-rijder tot een oplaadpaal van 300 meter hemelsbreed wijzigen naar 250 meter loopafstand, omdat deze afstand ook in de concessie wordt aangehouden waar Deventer aan deelneemt.
- Bij nieuwe aanvragen de mogelijkheid op te nemen een extra oplaadpaal binnen 250 meter loopafstand van de aanvrager te realiseren vanuit gewenste spreiding en uitbreiding van het gemeentelijk netwerk aan openbare oplaadpalen.
- Een aantal kleine verbeteringen vanuit de ervaringen met de toepassing van de beleidsregels en de reacties van omwonenden op locatievoorstellen, namelijk:
 - o Laten vervallen van de term plankaart vanwege het per locatievoorstel betrekken van bewoners;
 - o Duidelijker opnemen dat eerst één oplaadplek wordt aangewezen en bij voldoende gebruik de tweede;
 - o Aan de term “eigen terrein” ter verduidelijking toevoegen nabij de woning (eigen oprit) of nabij het eigen pand (eigen parkeerterrein);
 - o Een aantal tekstuele verbeteringen.

Evaluatie openbare oplaadpalen 2019

met voorstellen voor de binnenstad en de beleidsregels



1. Inleiding

Deventer faciliteert de plaatsing van openbare oplaadpalen. Door de gemeenteraad een Elektrisch Vervoer (EV) strategie vastgesteld op 1 juli 2015. In 2014 was een motie aangenomen door de gemeenteraad met de strekking oplaadpalen te faciliteren. In beleidsregels zijn de voorwaarden uitgewerkt waarbinnen de gemeente de plaatsing van openbare oplaadpalen faciliteert. De beleidsregels gaan uit van jaarlijkse evaluatie en eventuele bijstelling. De laatste versie is door het college vastgesteld op 3 juli 2018. Momenteel worden oplaadpalen zonder kosten voor de gemeente geplaatst door concessiehouder Ecotap. Deze heeft een concessie in 43 gemeenten in Overijssel en Gelderland.

Deze evaluatie bevat een beknopte evaluatie van de oplaadpalen in 2019 in getallen, ervaringen en ontwikkelingen. Dit geeft aanleiding voor een aantal voorstellen voor vervolg, voor aanpassing van de beleidsregels en voor uitzondering op de beleidsregels voor een drietal locaties.

2. Openbare oplaadpalen 2019 in getallen

2.1. Aanvragen

De aanvragen voor plaatsing van openbare oplaadpalen op gemeentegrond in 2019 zijn duidelijk toegenomen. In 2019 zijn er totaal 49 aanvragen binnengekomen met een piek in het najaar waardoor eind 2019 nog 23 aanvragen in procedure waren. Ongeveer 10 aanvragen zijn geweest op basis van de beleidsregels, bijvoorbeeld vanwege op eigen oprit kunnen opladen.

De piek in aanvragen is veroorzaakt door minder gunstig fiscaal beleid (hogere bijtelling) m.i.v. 2020. Een overzicht van de stappen in de procedure voor afhandeling van de aanvragen en het minimumtijdsbeslag staat in bijlage 1.

2.2 Plaatsing

In 2019 zijn 25 nieuwe openbare oplaadpalen geplaatst. Bijna een verdubbeling t.o.v. de 29 oplaadpalen die van 2012 t/m 2018 waren gerealiseerd. Eind 2019 staan er totaal 54 openbare oplaadpalen in Deventer, waarvan 10 in gemeentelijke parkeergarages. Een overzicht van de locaties van de oplaadpalen die tot eind 2019 zijn geplaatst en die nog in procedure zijn staat in bijlage 2. In onderstaande tabel staat het aantal geplaatste oplaadpalen de afgelopen jaren.

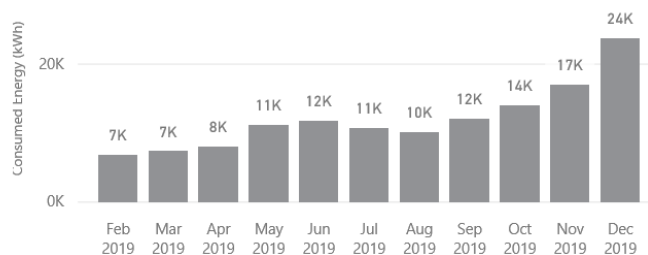
Geplaatste openbare oplaadpalen per jaar vanaf 2012

	2012	2015	2016	2017	2018	2019	Totaal
Aantal geplaatste openbare oplaadpalen	9	7	4	10	0	25	54

2.3 Verbruik en CO₂ reductie

In 2019 is op de oplaadpalen ruim 188.000 kwh groene stroom afgenomen met bijna 12.000 laadsessies. Ruim 130.000 kg CO₂ reductie is gerealiseerd door gebruik van groene stroom. Wat opvalt in een overzicht van de maandelijkse gebruiksdata (in kwh) van één van de exploitanten dat er een verdubbeling is van het stroomgebruik in het najaar van 2019 van 12.000 kwh naar 24.000 kwh. En een ruime verdrievoudiging over het hele jaar 2019 van 7.000 kwh naar 24.000 kwh. Steeds meer elektrische auto's maken dus gebruik van de oplaadpalen. Zie het staafdiagram op pagina 2.

Toename van stroomverbruik op openbare oplaadpalen



3. Ervaringen

3.1 Capaciteit

De benodigde capaciteit voor het afhandelen van aanvragen van oplaadpalen is in 2019 is aanzienlijk toegenomen door enerzijds de toegenomen aanvragen (met een piek in het najaar) en anderzijds door de nieuwe werkwijze. Vanaf het voorjaar van 2019 worden omwonenden per locatie per brief vooraf geïnformeerd en krijgen de gelegenheid te reageren. Deze reacties worden beantwoord en leiden regelmatig tot andere locaties. Dit vraagt meer ambtelijke capaciteit. Per locatie is voor de afhandeling van de aanvragen gemiddeld ongeveer 12 uur nodig gebleken. Voor locaties met veel parkeerplekken en veel parkeren door bezoekers worden omwonenden niet per brief apart vooraf geïnformeerd, zoals in 2019 bij de Flora, Koggeschip en Beestenmarkt.

3.2 Tijdbeslag procedure

De totale procedure van aanvraag t/m plaatsing neemt minimaal 3 maanden in beslag. Een overzicht van de procedurestappen en het minimum tijdbeslag staat in bijlage 1. Vaak is in de praktijk meer tijd nodig voor onder andere de locatiekeuze, beantwoorden van reacties van omwonenden, het vinden van alternatieve locaties. Ook is vorig jaar vertraging in de afhandeling ontstaan (bij de concessiehouder en de gemeente) door de piek in het aantal aanvragen en ook door onvoldoende technisch personeel voor aansluiting van de oplaadpalen op het elektriciteitsnet.

3.3 Arbeidsintensieve procedure en gewenste versnelling

Mogelijk is de huidige procedure per locatie op den duur te arbeidsintensief. Versnelling is in de toekomst gewenst. Ook omdat er steeds meer volledig elektrische auto's bijkomen i.p.v. hybride auto's.

Te denken valt aan een plankaart voor alle toekomstige locaties voor openbare oplaadpalen, met inspraak van bewoners op deze plankaart. Met vervolgens het nemen van een verzamelverkeersbesluit voor alle locaties op de plankaart. Dit onderwerp komt aan de orde in het kader van regionale en gemeentelijke uitwerking van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) (zie paragraaf 4.1).

3.4 Vragen van E-rijders voor uitbreiding

Door de toename van het elektrisch rijden neemt de drukte bij de bestaande oplaadpalen ook toe. Er is een toenemend aantal vragen van E-rijders voor een tweede oplaadplek (standaard wordt eerst één oplaadplek met een verkeersbesluit aangewezen) en ook voor een tweede oplaadpaal in de buurt van een bestaande oplaadpaal. Uitgangspunt is dat een oplaadpaal door meerdere E-rijders wordt gedeeld. Vanuit de praktijk en de ervaringen van de concessiehouder wordt momenteel als richtlijn gehanteerd: een tweede oplaadplek bij een gebruik van > 5.000 kwh op jaarbasis en bij meer dan > 10.000 kwh op jaarbasis een extra oplaadpaal in de buurt. Door de toename van de verbruiken aan de oplaadpalen in de laatste maanden van 2019 zal bij een groot aantal oplaadpalen een tweede oplaadplek met een verkeersbesluit worden aangewezen in 2020.

4. Ontwikkelingen

4.1 Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL)

In het klimaatakkoord is een Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) opgenomen. De verwachting is dat het elektrisch rijden enorm gaat toenemen. Conform het klimaatakkoord betekent dit dat de regio (Gelderland en Overijssel) in 2020 een visie op de laadinfrastructuur voor alle vervoer opstelt en

dat de gemeente eind 2020 een nieuwe integrale visie en nieuw plaatsingsbeleid vaststelt. De provincies zijn aan de slag met een plan van aanpak voor de regio (GO-RAL). Door de provincies wordt uitgegaan van gemeentelijke besluiten over visie en plaatsingsbeleid midden 2021. De consequenties van deze aanpak voor de gemeentelijke organisatie en de benodigde capaciteit worden op basis van dit plan van aanpak nader in beeld gebracht en uitgewerkt voor de jaren 2020 en 2021.

4.2 Realisatie oplaadpalen op (semi)-publieke locaties

Naast de realisatie van de openbare oplaadpalen zijn er diverse ontwikkelingen geïnitieerd door bedrijven en de gemeente voor de realisatie van (snellaad)oplaadpalen op semi-publieke locaties, zoals:

- Snellaadpaal bij tankstation aan de Holterweg;
- Snellaadpaal Mc Donalds aan de Holterweg;
- (snellaad) oplaadpalen poort Van Deventer;
- (snellaad) oplaadpalen A1 bedrijventerrein;
- Plan van Stads-campus voor een snellaad oplaadpaal in de Verzetslaan of omgeving;

Ook bewoners en bedrijven realiseren oplaadpalen op de eigen oprit en het eigen parkeerterrein. Landelijk is een digitale kaart beschikbaar met alle oplaadpalen in Nederland (www.oplaadpalen.nl). Deze kaart wordt nog verbeterd wat betreft duidelijkheid over de openbare oplaadpalen en de tarieven op de oplaadpalen.

4.3 Strategische oplaadpalen

De concessie biedt de mogelijkheid voor strategische oplaadpalen, indien voldoende laadbehoefte wordt verwacht door de concessiehouder. De gemeente kan voorstellen doen voor deze strategische oplaadpalen. Een aantal oplaadpalen die zijn aangevraagd door E-rijders zijn ook als strategisch aan te merken, namelijk Koggeschip, Flora en Beestenmarkt. Uitbreiding van strategische oplaadpalen wordt verder opgepakt in 2020.

4.4 Risico's en parkeergarages

Het is mogelijk dat er in de toekomst aanvullende eisen komen voor het opladen in parkeergarages i.v.m. mogelijke brandrisico's bij elektrisch laden, zoals eisen m.b.t. een sprinklersinstallatie of het plaatsen van oplaadpalen op het bovendeck of nabij de ingang. Vooralsnog gaat men er landelijk vanuit dat de risico's vergelijkbaar zijn met benzine- en dieselauto's. De meningen in het land (o.a. van de brandweer) zijn nog niet eenduidig.

4. Voorstellen voor de binnenstad

In de binnenstad faciliteert de gemeente het opladen in de parkeergarages, conform het parkeerbeleid dat het langer parkeren in de parkeergarages stimuleert. De laadbehoefte in de binnenstad is toegenomen door steeds meer E-rijders in de binnenstad. De mogelijkheden voor parkeren en opladen in de parkeergarages zijn echter beperkt. Uitbreiding van oplaadpalen in de parkeergarages is nodig. In dit hoofdstuk worden knelpunten gesignaleerd en voorstellen gedaan om beter tegemoet te komen aan de toegenomen laadbehoefte in de binnenstad.

4.1 Parkeren in parkeergarages en uitbreiding oplaadpalen

In de EV-strategie van 1 juli 2015 is als voorkeursbeleid opgenomen het faciliteren van oplaadpalen in de parkeergarages in de binnenstad en voorlopig geen openbare oplaadpalen. Vanuit het parkeerbeleid in 2015 is namelijk het langer parkeren in de parkeergarages gewenst vanwege krapte in de openbare ruimte.

In de praktijk zijn de parkeermogelijkheden in de parkeergarages beperkt. O.a. door wachtlijsten voor diverse abonnementen voor bedrijven en bewoners in de gemeentelijke parkeergarages met uitzondering van nachtabonnementen. Ook voor een parkeervergunning is er overigens een wachtlijst. De parkeergarage-abonnement zijn duurder dan de parkeervergunningen in de binnenstad.. Alleen onder het stadhuis kan met een parkeervergunning voor de binnenstad worden geparkeerd en opgeladen. In deze parkeergarage is de parkeerdruk echter erg hoog.

Voor de E-rijders in de binnenstad is een mogelijke uitbreiding van vergunninghouders-parkeren naar de parkeergarages interessant. De keuze voor de oplaadmogelijkheden neemt daarmee toe. De gemeente onderzoekt momenteel of dit mogelijk gemaakt kan worden.

Met de toename van de laadbehoefte in de binnenstad is uitbreiding van het aantal oplaadpalen nodig in de parkeergarages. Momenteel zijn er 10 oplaadpalen in gemeentelijke parkeergarages.

Uitbreiding van oplaadpalen in de parkeergarages betekent uitbreiding en verzwaring van de stroomaansluitingen in de parkeergarages, wat de nodige investeringen met zich mee brengt. Dit is van toepassing in alle gemeentelijke parkeergarages (Stadspoort, Brink en Stadshuiskwartier) en ook in de Stationspleingarage die de gemeente huurt van de eigenaren.

De mogelijkheden en beperkingen voor uitbreiding van de oplaadpalen en alle aspecten die daarbij en rol spelen is de gemeenten aan het onderzoeken. De oplaadpaal zelf wordt meestal door een marktpartij geplaatst zonder kosten voor de gemeente.

Voor de korte termijn wordt bekeken hoe de beschikbare capaciteit van de huidige oplaadpalen in de parkeergarages beter benut kan worden. Daarbij wordt bijvoorbeeld een beperkte parkeer-/laadduur overwogen of een tarief per uur nadat de E-auto is opgeladen. Dit speelt met name in de parkeergarage Stadshuiskwartier. Op deze locatie staan de elektrische auto's namelijk erg lang aan de oplaadpaal, ook wel laadpaalkleven genoemd.

Binnen de gemeentelijke organisatie is een plan in ontwikkeling voor het elektrisch maken van het eigen wagenpark en het gebruiken van E-deelauto's voor gecombineerd gebruik door medewerkers van de gemeente en omwonenden. Dit plan vergroot de laadbehoefte in de binnenstad.

Opgemerkt wordt dat in de toekomst het opladen in de parkeergarages de sterk toenemende laadbehoefte mogelijk niet voldoende kan volgen. Benodigde uitbreiding op een aantal (strategische) locaties in de binnenstad is dan niet uit te sluiten. Op deze locaties kunnen in het kader van de huidige concessie zonder kosten voor de gemeente oplaadpalen worden geplaatst op de openbare weg. Dit onderwerp wordt betrokken in de integrale visie en het nieuwe plaatsingsbeleid in het kader van de NAL (zie hierboven).

Voorstel

- Prioriteit te geven aan uitbreiding en verzwaring van de stroomvoorziening en uitbreiding van oplaadpalen voor de Stadspoortgarage, bij de renovatie van de Brinkgarage (gepland in 2021) en in de parkeergarage onder het Stadshuiskwartier;
- Als huurder van de Stationspleingarage de eigenaren te vragen prioriteit te geven aan verzwaring en uitbreiding van de stroomvoorziening en uitbreiding oplaadpalen;
- Gewenste uitbreiding van de mogelijkheden voor het opladen in de binnenstad als aandachtspunt mee te nemen in het beleid in het kader van de NAL en de binnenstad.

4.2 Uitzonderingen in de binnenstad

In de beleidsregels is opgenomen dat het college kan besluiten af te wijken in specifieke, bijzondere of onvoorziene omstandigheden. Recent is een aantal omstandigheden naar voren gekomen in de binnenstad die worden voorgelegd aan het college voor afwijking van de beleidsregels.

Pikeursbaan

Vorig jaar is een vraag binnengekomen van een gehandicapte E-rijder die woont aan de Pikeursbaan. Deze wil graag een openbare oplaadpaal aan de Pikeursbaan, zodat nabij de woning geparkeerd en elektrisch geladen kan worden. Er wordt dus niet een eigen gehandicapte parkeerplaats aangevraagd met een eigen oplaadpaal, omdat er meestal voldoende parkeergelegenheid is nabij de woning. Er wonen ook diverse E-rijders in deze buurt. In het verleden is een aantal aanvragen geweigerd voor een oplaadpaal in de Pikeursbaan.

Voorstel

- In te stemmen, als een uitzondering op de beleidsregels, met een openbare oplaadpaal in de Pikeursbaan t.b.v. een gehandicapte E-rijder en andere E-rijders in de omgeving.

Snellaadpaal vanuit de Stadscampus in de Verzetslaan of omgeving

Recent is vanuit een aantal partijen betrokken bij de Stadscampus (waaronder de gemeente) de vraag gekomen om een snellaad-oplaadpaal te realiseren in de Verzetslaan of omgeving. Op dit moment wordt de haalbaarheid bekeken (bv financieel, ruimtelijke inpassing). Vanuit de Stadscampus is gevraagd of de gemeente in principe hiermee kan instemmen.

Voorstel

- In principe, als uitzondering op de beleidsregels, in te stemmen met een openbare snellaad-oplaadpaal in de Verzetslaan of omgeving. En als deelnemer aan de Stadscampus nader

onderzoek af te wachten naar de haalbaarheid van deze snellaad- oplaadpaal en ook nadere voorstellen voor een locatie en de realisatie vanuit de Stadscampus af te wachten.

Van Twickelostraat

In de Van Twickelostraat is een oplaadpaal op de openbare weg in de binnenstad gerealiseerd in het kader van een pilot in 2012. Deze oplaadpaal wordt zo goed gebruikt dat er behoefte is aan uitbreiding met een tweede oplaadpaal. Afgelopen jaren zijn diverse aanvragen voor een extra oplaadpaal geweigerd van E-rijders die in de buurt van de Van Twickelostraat wonen. E-rijders zijn verwezen naar de Stadspoortgarage. De laadcapaciteit zit daar echter momenteel aan het maximum.

Voorstel

- In te stemmen, als uitzondering op de beleidsregels, met een tweede openbare oplaadpaal nabij de eerste oplaadpaal in de Van Twickelostraat, omdat de bestaande oplaadpaal ontoereikend is voor de laadbehoefte en de capaciteit in de Stadspoortgarage nu aan het maximum zit.

5. Voorstellen wijzigingen beleidsregels

De laatste wijziging van de beleidsregels is van 3 juli 2018. Het afgelopen jaar is gebleken dat nog een aantal wijzigingen gewenst zijn. Deze worden hieronder toegelicht.

5.1 Loopafstand van 250 meter

In Deventer is tot nu toe een maximale afstand van hemelsbreed 300 meter aangehouden van een aanvragende E-rijder naar de een bestaande oplaadpaal. In het kader van de huidige concessie wordt en loopafstand gehanteerd van maximaal 250 meter. Het gewenst i.v.m. voorstellen van de concessiehouder voor nieuwe oplaadpalen een zelfde loopafstand in Deventer te hanteren.

Voorstel

- In te stemmen met wijziging van de maximale afstand van de E-rijder tot de oplaadpaal van 300 meter hemelsbreed naar 250 meter loopafstand, conform de in de concessie gehanteerde afstand.

5.2 Uitbreiding en spreiding van oplaadpalen

In de beleidsregels is opgenomen dat geen medewerking wordt verleend aan een nieuwe oplaadpaal indien binnen 300 meter (250 meter loopafstand, conform bovenstaand aanpassingsvoorstel) een openbare oplaadpaal aanwezig is. Als uitzondering is in de beleidsregels opgenomen: tenzij aantoonbaar meer laadbehoefte is dan de bestaande oplaadpaal aan kan.

Nieuwe aanvragen geven ook mogelijkheden nieuwe oplaadpalen te realiseren om tot gewenste uitbreiding en spreiding van het netwerk aan openbare oplaadpalen te komen. Voorgesteld wordt ook als uitzondering op te nemen gewenste uitbreiding en spreiding van het gemeentelijk netwerk openbare oplaadpalen over de gemeente.

Voorstel

- Als uitzondering op het afstandscriterium toe te voegen: tenzij een nieuwe oplaadpaal gewenst is vanwege gewenste uitbreiding en spreiding van het gemeentelijk netwerk aan openbare oplaadpalen.

5.3. Enkele verbeteringen

Vanuit de ervaringen het afgelopen jaar met het toepassen van de beleidsregels, en de reacties van bewoners daarop, zijn een aantal kleine verbeteringen gewenst die worden verwerkt in de beleidsregels. Dit betreft de volgende onderwerpen:

- Het laten vervallen van de term plankkaart, omdat in het voorjaar van 2019 is besloten de bewoners per voorgestelde locatie te informeren;
- Het duidelijker verwerken in de beleidsregels dat eerst 1 oplaadplek met een verkeersbesluit wordt aangewezen en pas bij voldoende gebruik van de oplaadpaal een tweede oplaadplek;
- Aan de term "eigen terrein" ter verduidelijking toe voegen nabij de woning (eigen oprit) of nabij het eigen pand (eigen parkeerterrein);
- Een paar tekstuele verbeteringen.

Voorstel

- De gewenste wijzigingen en verbeteringen te verwerking in aangepaste “Beleidsregels oplaadpalen Deventer 2020, openbaar opladen elektrische voertuigen” en deze voor vaststelling aan het College voor te leggen.

5 Tot slot

Aan het College wordt voorgesteld deze evaluatie vast te stellen en de raad met een raadsmededeling te informeren. Met een nota worden een aantal voorstellen te besluiten aan het College voorgelegd. Dit betreft prioriteit geven aan uitbreiding van oplaadpalen in de parkeergarages, een drietal uitzonderingen op de beleidsregels in de binnenstad, de aangepaste beleidsregels en de vaststelling van een raadsmededeling.

Bijlage 1. Procedure oplaadpalen en minimum tijdbeslag

In onderstaande tabel zijn de procedurestappen weergegeven van aanvraag tot en met plaatsing van een openbare oplaadpaal. Het minimum tijdbeslag is 12 weken. In de praktijk is het tijdbeslag meestal groter.

Procedure stappen	Minimum tijdbeslag
aanvraag door E-rijder bij concessiehouder	1 werkdag
aanvraag door concessiehouder bij de gemeente	1 werkdag
intern gemeentelijk advies over de locatie	2 werkdagen
brief omwonenden opstellen en versturen	2 werkdagen
Reactietermijn omwonenden	2 weken
Beantwoorden reacties (en eventueel een alternatief locatievoorstel(of meer) alternatieve voorstellen aan (andere) omwonenden)	1 werkdag
Akkoord voor plaatsing van de gemeente aan de concessiehouder	1 werkdag
Verkeersbesluit openbaar bekendmaken	2 werkdagen
Bezwaartermijn verkeersbesluit	6 weken
Realisatie oplaadpaal met verkeersbord op kosten van concessiehouder (conform gemeentelijk beleid wordt eerste 1 oplaadplek aangewezen)	2 weken
Totaal minimum tijdbeslag	10 weken + 10 werkdagen = 12 weken

Bijlage 2. Overzicht van locaties oplaadpalen in Deventer dd. 31-12-2019

Realisatie	Locatie
2012 gerealiseerd Contract EV net	<u>Pilot 9 laadpalen:</u> Dorpsstraat Diepenveen Pastoorsdijk Schalkhaar Brink Bathmen Margijnenenk Parkeerterrein Flora Van Twickelostraat (twee laadparkeerplekken) Beestenmarkt Klinkenbeltsweg Maretak
2015 gerealiseerd Contract Allego	7 laadpalen in gemeentelijke parkeergarages - Stadspoortgarage - Brinkgarage - Stationspleingarage
2016 gerealiseerd Contract Allego	Rozenstraat Lange Zandstraat Het Hooiland Vogelslag
2017 gerealiseerd Contract Allego	G Westenbergstraat Florens Radewijnszstraat Diepenveenseweg Kon Wilhelminalaan, Bathmen Albert Hahnweg Leeghwaterlaan
Totaal 2012 t/m 2017 29	3 Laadpalen in parkeergarage stadhuiskwartier – voor vergunninghouders
2018 gerealiseerd Contract Allego	(2 ^e laadplek Florens Radewijnszstraat) Verder geen plaatsingen i.v.m. onvoldoende beschikbaar technisch personeel bij aannemer voor de aansluiting op het elektriciteitsnetwerk
2019 gerealiseerd Contract Allego 9	Mr H.F. de Boerlaan Kon. Julianastraat Deventer Jan Steenstraat Johan Wagenaarlaan Bé van den Doolstraat Frits Drijverstraat Sluisstraat Melchior van Brielstraat, Diepenveen Ceintuurbaan
2019 gerealiseerd Concessie Ecotap 16	Kon Wilhelminalaan, Deventer Steven Coldeweypad Mina Krusemanlaan Roerstraat Paalakker Vermeerstraat Aan de Leide, Schalkhaar Johannes Sinthenstraat Escherweg Arendshorst Nijhoffgaarde Harfsenstraat Melchior Bolstrastraat Johannes Bosboomstraat Bernard van Dierenhof Marsmangaarde
+ 3x 2e oplaadplek bij oplaadpaal	2e oplaadplek Beestenmarkt 2e oplaadplek Leeghwaterlaan 2e oplaadplek Flora
Totaal 54 oplaadpalen	

In procedure	Locatie
Wacht op plaatsing door concessiehouder 4	Korte Schoolstraat Smyrnastraat Ruysdaelstraat Kilstraat
Verkeersbesluit in procedure (datum definitief bij geen bezwaar) 8	De Ganzeboom (10-01-2020) Koggeschip (10-01-2020) Havezatelaan (07-02-2020) 1e Weerdsweg (31-01-2020) Nilantstraat (13-01-2020) Boxbergerweg (07-02-2020) Beestenmarkt (2e oplaadpaal) (07-02-2020) Flora (2e oplaadpaal)
Locatievoorstellen aan omwonenden 11	Grote ratelaar Wilhelmina Druckerstraat Andries Vierlingweg Daniël Heinsiusstraat Borgelerstraat Langestraat Wielewaal Joke Smitstraat Albert Johan Gerardsstraat Boutensgaarde Oude Bathmenseweg/ Schipbeekstraat
Totaal in procedure 23	

Beleidsregels oplaadpalen Deventer 2020, 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.

2. 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 kan alleen worden ingediend door de concessiehouder van oplaadpalen, waarbij eerst één en bij voldoende gebruik een tweede parkeerplaats wordt aangewezen voor het opladen van elektrische voertuigen.

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 of aan 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 250 meter loopafstand 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 of aan de openbare weg in de volgende gevallen:

- a. geen medewerking wordt verleend indien gebruikers de mogelijkheid hebben om hun elektrische voertuigen op eigen terrein nabij de woning (eigen oprit) of nabij het eigen pand (eigen parkeerterrein) of op semi publiek terrein te parkeren en te laden;
- b. geen medewerking wordt verleend in de binnenstad aan nieuwe oplaadpalen op of aan 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 loopafstand van 250 meter van de aangevraagde locatie al een openbare oplaadpaal aanwezig is, tenzij aantoonbaar meer laadbehoefte is dan de bestaande oplaadpaal aan kan en /of een nieuwe oplaadpaal gewenst is vanuit de beoogde spreiding van het netwerk aan oplaadpalen over de gemeente;
- d. geen medewerking wordt verleend aan een Verlengd Private Aansluiting van een oplaadpaal met kabel in de grond;

5. Locatievoorstel en definitieve locatie oplaadpaal

Bij de aanvraag dient de concessiehouder een locatievoorstel in bij de gemeente. Het college toetst dit locatievoorstel aan de 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 bestaande parkeerplaats / bestaande parkeerplaatsen;
- 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.

Door de gemeente worden omwonenden geïnformeerd over het locatievoorstel en in de gelegenheid gesteld te reageren. Dit kan leiden tot een aangepast locatievoorstel. Gelet op de reacties van de omwonenden en de locatievoorwaarden, bepaalt het college, in overleg met de concessiehouder, de definitieve locatie van de oplaadpaal en de aan te wijzen parkeerplaats(en).

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 van de 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 zoals 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 interoperabel 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 2020, openbaar opladen elektrische voertuigen, treden in werking per **< datum besluit >** en worden jaarlijks geëvalueerd en indien nodig bijgesteld.

Toelichting bij de beleidsregels oplaadpalen Deventer 2020, 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 of aan 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 oplaadpaal een verkeersbesluit, op aanvraag van de concessiehouder, voor het aanwijzen van een parkeerplaats/ parkeerplaatsen voor het laden van elektrische voertuigen. In eerste instantie wordt één parkeerplaats aangewezen en bij voldoende gebruik wordt een tweede parkeerplaats aangewezen.

Tegen een dergelijk besluit is bezwaar en beroep mogelijk. Na het onherroepelijk worden van het besluit kan de oplaadpaal worden geplaatst en worden aangesloten op het elektriciteitsnet door of namens de netwerkbeheerder die daarvoor toestemming heeft gekregen van de gemeente. De concessiehouder zorgt bij plaatsing van de oplaadpaal voor de plaatsing van een verkeersbord "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 gemeenteground, 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 of aan de openbare weg. De gemeente werkt mee aan aanvragen van de concessiehouder die op eigen kosten en voor eigen risico oplaadpalen op of aan de openbare weg realiseert en exploiteert. De concessiehouder kan hiervoor in overleg met de gemeente een aanvraag indienen. De gemeenten checkt of dit voorstel voldoet aan de voorwaarden. Door de gemeente worden omwonenden geïnformeerd en in de gelegenheid gesteld te reageren. Dit kan leiden tot een aangepaste locatie. De gemeente bepaalt uiteindelijk, in overleg met de concessiehouder, de definitieve locatie. 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 250 meter loopafstand nog geen andere oplaadpaal is geplaatst, tenzij aantoonbaar de laadbehoefte groter is dan de bestaande oplaadpaal aan kan en/of een nieuwe oplaadpaal gewenst is vanuit beoogde spreiding van het netwerk aan oplaadpalen over de gemeente.

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 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 Wegenverkeerswet kunnen voor bewoners of bedrijven ook geen eigen parkeerplaatsen worden aangewezen op of aan 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 bij gebruikers aan een oplaadpunt op de betreffende locatie. De concessiehouder kan dit doen door het verstrekken van de adresgegevens aan de gemeente 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 gemeente geen medewerking verleent aan oplaadpalen op of aan de openbare weg. Dit is het geval indien (potentiële) gebruiker/gebruikers op eigen terrein nabij de woning (eigen oprit) of eigen terrein nabij het pand (eigen parkeerterrein) of op semi publiek terrein kunnen parkeren en laden. In de binnenstad wordt geen medewerking verleend aan oplaadpalen op of aan 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 loopafstand van 250 meter wordt ook geen medewerking verleend, tenzij aantoonbaar meer laadbehoefte is dan de bestaande oplaadpaal aan kan en/of een nieuwe oplaadpaal gewenst is vanuit beoogde spreiding van het netwerk aan oplaadpalen over de gemeente. Ook wordt geen medewerking verleend aan een Verlengd Private Aansluiting met kabel in de grond in verband met risico op schade aan kabels en buizen in de ondergrond bij plaatsing en aansluiting op het stroomnetwerk.

5. Locatievoorstel en definitieve locatie oplaadpaal

Bij de aanvraag dient de concessiehouder een locatievoorstel in bij de gemeente. Het college toetst dit locatievoorstel aan de locatievoorwaarden, die in dit artikel zijn genoemd. Door de gemeente worden omwonenden geïnformeerd over het locatievoorstel en in de gelegenheid gesteld te reageren. Dit kan leiden tot een aangepast locatievoorstel. Gelet op de reacties van de omwonenden

en de locatievoorwaarden, bepaalt het college in overleg met de concessiehouder de definitieve locatie van de oplaadpaal en de aan te wijzen parkeerplaats(en). De gemeente geeft vervolgens akkoord op de locatie aan de concessiehouder.

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 het plaatsen van een oplaadpaal, de aansluiting op het netwerk en het plaatsen van een 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 Wegsleefverordening 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 specifieke, bijzondere en/of onvoorziene omstandigheden kan afwijken van de beleidsregels.

20. Termijn

Dit artikel behoeft geen nadere toelichting.