

Beleidsregel openbare laadinfrastructuur elektrische auto's gemeente Delft

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Delft;

Overwegende;

- dat het gebruik van elektrische voertuigen bijdraagt aan een schonere lucht, minder uitstoot van CO2 en minder geluidsoverlast;
- Dat het stimuleren van elektrische mobiliteit past in de gemeentelijke ambities omtrent duurzaamheid;
- dat het voor het stimuleren van elektrische mobiliteit van belang is dat er over een netwerk van elektrische oplaadpunten kan worden beschikt;
- dat deze beleidsregel het gevolg zijn van de Europese openbare aanbesteding van de Concessie voor openbare laaddiensten voor elektrisch vervoer (1-288-15) uitgevoerd door de gemeente Rotterdam in gezamenlijkheid met 15 MRDH gemeenten en de gemeente Gouda;
- dat het college duidelijkheid wil verschaffen over de voorwaarden, criteria en condities die van toepassing zijn op het realiseren van laadpalen en/of andere laadinfrastructuur in de gemeente;

gelet op het bepaalde in artikel 15 en 18 van de Wegenverkeerswet (WVW), artikel 12 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW), artikel 24 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens (RVV) 1990 en artikel 4:81 e.v. van de Algemene wet bestuursrecht (Awb);

besluit vast te stellen de volgende:

Beleidsregel openbare laadinfrastructuur elektrische auto's

ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel 1. Begripsbepalingen

In deze beleidsregel wordt verstaan onder:

- a) elektrisch voertuig: een motorvoertuig als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel c, van de Wegenverkeerswet 1994, dat bij de RDW staat geregistreerd als auto en geheel of gedeeltelijk door een elektromotor wordt aangedreven waarvoor de elektrische energie geleverd wordt door een batterij en waarvan de batterij (mede) kan worden opgeladen door middel van een voorziening buiten het voertuig;
- b) laadinfrastructuur: laadpalen, aansluitingen op het elektriciteitsnet en andere voorzieningen in de openbare ruimte op of aan de weg bestemd voor het opladen van elektrische voertuigen;
- c) oplaadpunt: één aansluiting voor het opladen van een elektrisch voertuig;
- d) laadpaal: Paal met tenminste één oplaadpunt;
- e) aanvrager: Degene die een aanvraag indient voor de uitbreiding van openbare laadinfrastructuur;
- f) gebruiker: een ieder die gebruik maakt van de openbare laaddiensten geleverd door de concessiehouder op een oplaadpunt en van de daarbij behorende laaddienstverlening;
- g) een bedrijf en/of organisatie dat/die gevestigd is in de gemeente Delft en eigenaar en/of bezitter is van één of meerdere elektrische voertuigen of een of meerdere werknemers in dienst heeft die beschikt/beschikken over een elektrisch voertuig;
- h) college: het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Delft
- i) Interoperabiliteit: het oplaadpunt kan gebruikt worden door alle rijders van elektrische auto's;
- j) netbeheerder: onafhankelijke partij welke op grond van de wet is aangewezen en verantwoordelijk is voor het energienetwerk waarover elektriciteit en gas geleverd wordt in de gemeente Delft;
- k) concessie : concessie voor openbare laaddiensten voor elektrisch vervoer gemeente Rotterdam met projectnummer 1-288-15 inclusief bijbehorende documenten;
- l) concessieovereenkomst : de overeenkomst behorende bij de aanbesteding van de concessie;
- m) concessieverlener : de gemeente Delft, die middels ondertekening van de concessieovereenkomst de concessie verleent;
- n) concessiehouder: Engie Services als partij die zich jegens concessieverlener verbindt tot het leveren van diensten ter uitvoering van en conform de afspraken uit de concessieovereenkomst;
- o) openbare laaddiensten : alle door concessiehouder te leveren diensten en reeds bestaande openbare laaddiensten, waardoor elektrische voertuigen kunnen opladen in de openbare ruimte. Onderdeel hiervan zijn (niet limitatief) de exploitatie van oplaadlocaties, het beheer en onderhoud van laadinfrastructuur en dienstverlening aan gebruikers (inclusief eventuele verrekening met derden);

Artikel 2. Behandeling aanvraag openbare laadpaal in de openbare ruimte

1. Een verzoek tot uitbreiding van het netwerk van openbare laadvoorzieningen wordt digitaal ingediend via de concessiehouder.
2. Ten behoeve van het verzoek tot uitbreiding van het openbare laadnetwerk vult de indiener online, via het uitbreidings-en informatiesysteem (UIS), een daartoe bestemd formulier in.
3. Dit digitale formulier is vergezeld van de volgende bijlagen:
 - a. een digitale kopie geldig kentekenbewijs;
 - b. indien het kenteken niet op naam van de indiener staat: een digitale kopie van het document waaruit blijkt dat het elektrisch voertuig door de indiener gebruikt mag worden;
 - c. indien de indiener nog niet in het bezit is van het elektrische voertuig: een digitale kopie van een (voorlopige) koop-of leaseovereenkomst;
 - d. een digitale kopie van de parkeervergunning indien het verzoek tot uitbreiding betaald parkeren gebied betreft;
 - e. een digitale kopie van de toewijzende beschikking gehandicaptenparkeerplaats, indien de indiener beschikt over een gehandicaptenparkeerplaats;
 - f. indien de indiener niet woonachtig is in de gemeente Delft maar minimaal 18 uur per week in de gemeente werkt en voor zijn woon-werkverkeer een elektrisch voertuig gebruikt: een digitale kopie van het document waaruit dit blijkt.
4. De indiener geeft via het digitale verzoekformulier aan op welk moment van de dag (keuze hierbij uit dagdelen) hij het elektrisch voertuig wil aansluiten op de laadpaal.
5. De indiener geeft via het digitale verzoekformulier de geschatte frequentie van het laden per week aan.
6. Per natuurlijke of rechtspersoon kan maximaal één uitbreidingsverzoek voor maximaal één op-laadpunt in de openbare ruimte van Delft worden ingediend.

Artikel 3. Behandeling aanvraag openbare laadpaal in private ruimte

1. Het college verleent geen medewerking aan het realiseren van de gevraagde laadinfrastructuur, wanneer gebruikers mogelijkheden hebben om hun elektrische voertuigen op eigen terrein te (laten) parkeren en op te laden.
2. Op grond van artikel 2.7 lid 1 onder d van de APV is het niet toegestaan om een elektrisch voertuig op te laden met een snoer vanaf een woning of bedrijf via de openbare weg naar het elektrische voertuig. Ook het afdekken van het snoer met een mat of een andere voorziening volstaat niet om een snoer over de openbare weg te voeren.

Artikel 4. Behandeling aanvraag private laadvoorziening in openbare ruimte

1. Een laadpaal met parkeervak geserveerd op kenteken kan worden aangevraagd conform de geldende beleidsregel aanwijzing autodateplaatsen, 2014.
2. Aanvragen voor autodateplaatsen geschieden uitsluitend in overleg met de gemeente Delft.

Artikel 5. Beoordelingscriteria

1. Indiener van het verzoek woont in de gemeente, of werkt minimaal 18 uur per week, in de gemeente Delft
2. Indiener verzoek beschikt niet over eigen terrein. Onder eigen terrein vallen ook (VVE) parkeerplaatsen en/of de (verplichte) mogelijkheid tot het huren/kopen van een parkeerplaats in combinatie met appartement of parkeerplaatsen op het terrein van de werkgever, indien voor een werklocatie wordt aangevraagd.
3. Indiener verzoek beschikt over een elektrische auto. Indiener moet dit aantonen door middel van een (voorlopige) koop- of leaseovereenkomst, of een kopie van het kentekenbewijs.
4. Indiener van verzoek geeft een (voorkeurs) tijdslot af waarin hij/zij bij benadering het Elektrische Voertuig wil aansluiten op de laadpaal (starten met laden) 7.00-12.00 uur , 12.00-18.00 uur, 18.00-24 uur, 24.00-7.00 uur. Op deze manier kan de concessieverlener sturen op een zo efficiënt mogelijk gebruik van de laadpaal.
5. Indiener geeft de frequentie van het laden aan (schatting per week).
6. Indiener beschikt over een parkeervergunning indien het een vergunning-verplicht gebied is. Adressen op de POET-lijst en/of met nulvergunningregeling, waarbij vergunningen geblokkeerd zijn, komen dus niet in aanmerkingen voor een laadpaal in de openbare ruimte.
7. Er is geen andere laadpaal beschikbaar binnen een straal van 250 meter waar nog voldoende capaciteit beschikbaar is.
8. Wanneer er binnen een straal van 250 meter nog een aanvraag loopt zal hiernaar worden verwezen, mits dit niet leidt tot capaciteitsproblemen.
9. Aanvragen worden vastgehouden totdat er genoeg aanvragen binnen zijn om een drempelwaarde van 2000kWh afname (ongeveer 10.000 gereden kilometers) per jaar te realiseren. Het kan ook zo zijn dat deze drempelwaarde al bij één enkele aanvraag gehaald wordt.

Artikel 6. Locatiebepaling

1. De concessiehouder bepaalt de conceptlocatie voor uitbreiding van het netwerk. Het college bepaalt te allen tijde de definitieve locatie van de te realiseren laadpaal. Factoren waar rekening mee wordt gehouden bij de locatiebeoordeling zijn bijvoorbeeld, maar niet uitsluitend, de volgende:
 - a. Het voorkomen van (onnodige) wegoptbrekingen (kabels en leidingen KLIC/pre-check).
 - b. Het voorkomen van belemmering voor doorstroming van het overige wegverkeer
 - c. De minimale doorgang van het trottoir moet na plaatsing van de laadpaal en bebording minimaal 120 cm bedragen. In uitzonderlijke gevallen en altijd in overleg met de wegbeheerder/gemeente kan dit variëren binnen een bandbreedte van 90 en 120 cm.
 - d. Gebruiksveilige plaatsing van de laadpaal gelet op oriëntatie ten opzichte van verkeersstromen.
 - e. Minimale kans op beschadigingen door aanrijdingen.
 - f. Het voorkomen van beschadiging van boomwortels en bomen.
 - g. Bij locatiekeuze wordt rekening gehouden met noodzakelijke minimumafstand tussen laadpaal en andere objecten in de openbare ruimte, zoals vuilcontainers, fietsenrekken, boomwortels en ander straatmeubilair.
 - h. Het voorkomen van oplaadlocaties aan gebiedsontsluitingswegen.
 - i. Het voorkomen van oplaadlocaties in gebieden met een afwijkend parkeerregime (zoals blauwe-zones, winkelstraten of andere locaties met een parkeerdurbeperking).
 - j. De laadpaal wordt bij voorkeur niet geplaatst voor de deur of het raam van een woonhuis
 - k. De laadpaal wordt geplaatst op een duidelijk zichtbare plek.
 - l. De laadpaal wordt bij voorkeur niet geplaatst waar met twee banden op het trottoir geparkeerd wordt.
 - m. De laadpaal wordt ten minste 2 meter van een boom geplaatst en niet tussen het struikgewas of (boom)wortels.
 - n. Met de parkeerdruk wordt bij het beoordelen van een aanvraag expliciet geen rekening gehouden. De redenen hiervoor zijn dat een laadpaal pas geïnstalleerd wordt bij een efficiënte bezetting (minimaal 2000 KWH).
 - o. De ondergrond dient in eigendom en beheer van de gemeente te zijn.

Artikel 7. Aanwijzing, realisatie en inrichting van de parkeervakken

1. Het college neemt, voor plaatsing op de oplaadlocatie van het verkeersbord E4 met het onderbord 'opladen elektrische voertuigen', alsmede met onderbord OB501 –schuin (links / rechts) wijzend, een verkeersbesluit als bedoeld in artikel 18 van de Wegenverkeerswet 1994 en artikel 12 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer.
2. Via het te nemen verkeersbesluit zullen de twee beoogde parkeervakken worden aangewezen voor elektrische voertuigen. Afhankelijk van het aantal aanvragen zal worden besloten om met bebording ofwel één, ofwel twee parkeervakken exclusief in te richten voor elektrische voertuigen. Slechts bij drie aanvragen of meer kunnen direct twee vakken exclusief worden toegewezen aan elektrische voertuigen.
3. De concessiehouder streeft ernaar om, binnen maximaal 10 weken na het definitieve akkoord door het college op het locatievoorstel van de concessiehouder, een laadpaal op de oplaadlocatie te installeren en in bedrijf te stellen.
4. De concessiehouder is verantwoordelijk voor aanschaf en plaatsing van de laadpaal, aanschaf en plaatsing van de bebording, alsmede voor het onderhoud en het beheer van de laadpaal.
5. Iedere oplaadlocatie wordt standaard voorzien van de juiste bebording, op uniforme wijze binnen alle deelnemende concessiegemeenten. De gemeente Delft is terughoudend in het gebruik van belijning, bedrukking en tegels ter markering van de parkeervakken.
6. De gemeente Delft is verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van de belijning en de bebording op de oplaadlocatie.

Artikel 8. Opheffen gereserveerd parkeervak

1. Het aantal gereserveerde parkeervakken ook weer worden teruggebracht van twee naar één. Dit kan wanneer het gebruik van de laadvoorziening dermate laag is dat twee gereserveerde vakken niet langer nodig zijn. Dit is ter beoordeling aan de gemeente. De concessiehouder voert hierover overleg met de gemeente.

Artikel 9. Handhaving

1. Het college ziet toe op het juiste gebruik van de aangewezen parkeerplaats(en) en kan indien nodig handhavend optreden. Het juiste gebruik van een laadpaal is: een elektrisch voertuig is met de laadkabel verbonden aan de laadpaal en bezig met opladen
2. Bestuurders dienen zich te houden aan geldende regels omtrent vergunningen, betaald parkeren, parkschijfzones of andere parkeerrestricties indien van toepassing.

3. Onrechtmatig gebruik van een parkeerplaats voor het opladen van elektrische voertuigen kan worden bestraft met een proces-verbaal (Mulder-feit).
4. Wanneer de bestuurder van het betreffende voertuig (tevens) niet betaald heeft in een betaald parkeergebied, dan kan (óók) een fiscale naheffingsaanslag worden opgelegd.

Artikel 10. Hardheidsclausule

1. Het college kan in bijzondere gevallen afwijken van deze beleidsregel indien toepassing van de beleidsregel leidt tot ongekende hardheid.

Artikel 11. Inwerkingtreding

1. Deze beleidsregel treedt in werking op de dag na publicatie.
2. De beleidsregel vervalt van rechtswege na afloop van de concessie.

Artikel 12. Citeertitel

Deze beleidsregel kan worden aangehaald als "Beleidsregel openbare laadinfrastructuur elektrische auto's"

*Vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders van Delft, de datum 22-08-2017
, burgemeester
, secretaris*

Toelichting Beleidsregel openbare laadinfrastructuur elektrische auto's

Artikel 1. Begripsbepalingen

Dit artikel bevat een omschrijving van de begrippen die in de beleidsregel wordt gebruikt

Onder k

De Concessieovereenkomst gaat in op het moment van ondertekening door beide partijen en loopt tot en met 31/12/2023, behoudens eventuele verlenging en behoudens het gestelde in artikel 12 van deze overeenkomst. De Plaatsingstermijn voor plaatsing en Exploitatie van laadpalen in de openbare Ruimte van de Concessieverlener start op de datum van ondertekening van de Concessieovereenkomst en loopt tot en met 31/12/2018.

De Plaatsingstermijn kan 2 maal voor de periode van één jaar onder gelijkblijvende voorwaarden eenzijdig door Concessieverlener worden verlengd. Verlenging vindt plaats door middel van een daartoe bedoeld schrijven uiterlijk 3 maanden voorafgaand aan 31/12/2018, van Concessieverlener aan Concessiehouder. In het geval de Plaatsingstermijn met 1 jaar wordt verlengd eindigt deze op 31/12/2019, in het geval van 2 maal één jaar verlengen eindigt de Plaatsingstermijn op 31/12/2020.

De Dienstverleningstermijn start na het aflopen van de Plaatsingstermijn en bedraagt 5 jaren. Bij verlenging van de Plaatsingstermijn met één jaar, vangt de Dienstverleningstermijn van 5 jaar derhalve ook een jaar later aan. Bij verlenging van de Plaatsingstermijn met 2 jaren, vangt de Dienstverleningstermijn 2 jaar later aan. De maximale Concessietermijn, bij 2 maal 1 jaar verlenging eindigt dan uiterlijk 31/12/2025.

Onder m

Dit artikel geeft het kader aan van de Concessie voor openbare laaddiensten voor elektrisch vervoer waarbinnen deze beleidsregel is opgesteld.

De markt voor elektrische voertuigen groeit. Elektrische auto's worden steeds aantrekkelijker voor de consument. De techniek verbetert en de prijs van een voertuig nadert die van een traditionele auto. Bij gebruik veroorzaakt een elektrische auto geen (of minder, bij hybride) uitstoot, wat de luchtkwaliteit verbetert.

De aanbesteding van de gemeente Rotterdam is op 24 mei 2016 gepubliceerd (1-288-15). De betrokken gemeenten hebben de aanbesteding inhoudelijk voorbereid vanuit een gezamenlijk projectteam. Op 1 september 2016 heeft de definitieve gunning plaatsgevonden aan Engie Services (voorheen Cofely Nederland). Tussen najaar 2016 en voorjaar 2017 ondertekenen de deelnemende gemeenten afzonderlijk een Concessieovereenkomst met Engie en een Samenwerkingsovereenkomst met elkaar. De gemeenteraad heeft zich positief uitgesproken over deze overeenkomsten en het uitbreiden van de openbare laadinfrastructuur in de stad, om het openbaar laden van elektrische voertuigen in de openbare ruimte te faciliteren per raadsbesluit van 27 februari 2017.

De deelnemende gemeenten dienen te zorgen voor eigen toereikend en vigerend beleid voor openbaar toegankelijke laadinfrastructuur. Het door de gemeente Rotterdam op 13 oktober 2015 vastgestelde 'Kader voor de plaatsing van laadinfrastructuur voor elektrische auto's' geldt hierbij als uitgangspunt. Dit kader is een actualisatie van het Kader oplaadinfrastructuur auto's dat op 29 mei 2012 is vastgesteld.

Een deel van het kader is ongewijzigd. Zo blijft normaal- laden de basis van het laadbeleid. Dit houdt in dat auto's opladen op de plaatsen waar ze geparkeerd staan. Ook blijft laden op eigen terrein de voorkeur houden gezien het streven zoveel mogelijk 'blik' van de straat te halen. Alleen als dat niet mogelijk is, komt laden op openbaar terrein in beeld.

Er is ook een aantal wijzigingen. De kern daarvan is dat de gemeente Rotterdam een omslag maakt van actief stimuleren naar faciliteren van uitbreiding van de laadinfrastructuur. Ingezet wordt op betere benutting van het bestaande openbare laadnetwerk. Nieuwe laadpalen worden 'vraag gestuurd' geplaatst in plaats van 'aanvraag gestuurd'.

Artikel 2. Behandeling aanvraag openbare laadpaal in de openbare ruimte

Het formulier tot verzoek van uitbreiding van het openbaar laadnetwerk is beschikbaar via het digitale gemeenteloket, bereikbaar via www.delft.nl. Via een link wordt de indiener doorgeleid naar het betreffende formulier dat zich bevindt in het Uitbreidings- en Informatiesysteem (UIS). De indiener vult online het formulier in, verklaart zich akkoord met de gestelde voorwaarden en voegt de gevraagde bijlagen digitaal toe. De concessiehouder logt in op het UIS en beoordeelt het verzoek aan de hand van de beoordelingscriteria in Artikel 5.

De gemeente Rotterdam is eigenaar van het UIS, de concessiehouder en deelnemende gemeenten dienen met het UIS te werken. Zodra het verzoek tot uitbreiding in behandeling is hebben indieners ook zelf beperkte toegang tot het UIS om de status van hun verzoek te bekijken.

Alle verzoeken tot uitbreiding van het openbaar laadnetwerk, die tijdens de plaatsingstermijn binnenkomen, worden door de concessiehouder behandeld waarbij plaatsing van de laadpaal mogelijk buiten de plaatsingstermijn kan plaatsvinden. Verzoeken die na de plaatsingstermijn binnenkomen worden niet meer in behandeling genomen.

Artikel 5. Beoordelingscriteria

Lid 2

Het is de taak van de concessiehouder om dit te controleren.

Lid 7

Bij een aanvraag wordt in eerste instantie bekeken of het bestaande openbare netwerk van oplaadpunten ruimte biedt voor een nieuwe gebruiker. Als binnen een straal van 250 meter een oplaadpunt staat waar nog ruimte is voor een extra gebruiker (op basis van het bezettingsprofiel van de laadpaal) wordt de nieuwe gebruiker aan deze laadpaal gekoppeld. In voorkomende gevallen kan ook een hoger verbruik op de laadpaal voldoende ruimte bieden voor de nieuwe gebruiker. Hierbij kan gedacht worden aan een goede spreiding van laden 's nachts en overdag (combinatie van forens/bewoner).

Indien ook dit niet mogelijk is en de vraag voldoende hoog, dan wordt een nieuw oplaadpunt in een (openbare) parkeergarage geplaatst of op straat. Bij plaatsing op straat wordt een bestaand parkeervak bestemd tot oplaadvak. Er worden derhalve geen nieuwe parkeerplaatsen gerealiseerd. Het bezettingsprofiel wordt bepaald op basis van data over laadsessies die beschikbaar is via de beheerders van laadpalen (Engie, BAM/Alfen).

De acceptabele loopafstand naar een parkeergelegenheid voor de eerste auto buiten de binnenstad is volgens de nota parkeernormen 150 meter en daarmee lager dan de norm van 250m voor laadpalen. Deze maatstaf is gekozen om tot een stads-breed, dekkend netwerk te komen. Als de behoefte naar laadcapaciteit groeit zal het netwerk zich vanzelf gaan verdichten.

Artikel 7. Aanwijzing, realisatie en inrichting van de parkeervakken

lid 5

Voor oplaadlocaties geldt:- Een 40 cm bij 40 cm E04 bord (DOR reflectieklasse 3), een wit onderbord 40 cm bij 40 cm met de tekst "Opladen elektrische voertuigen" met één of twee pijlen. De borden worden in het midden van twee parkeervakken bevestigd aan een flessenpaal met een lengte van 3,70 meter. De flessenpaal wordt geïntegreerd in de laadpaal zelf.

De parkeervakken zelf worden niet aangepast qua belijning. Dit in het kader van zowel de ruimtelijke kwaliteit als de flexibiliteit aangaande het toewijzen of onttrekken van parkeervakken bij een laadpaal.

Artikel 9. Handhaving

Officieel is het volgens het RVV 1990, artikel 24d lid 2 verboden om de laadpaal langer dan noodzakelijk bezet te houden. In de praktijk kunnen we niet altijd van mensen verwachten dat zij de elektrische auto na het volladen direct verplaatsen, bijvoorbeeld in de nachtelijke uren, of omdat de eigenaar niet in de buurt is van de auto. De gemeente dwingt 'sociaal gebruik' van laadpalen daarom in principe niet af via toezicht en handhaving. Met sociaal gebruik wordt hier bedoeld op het niet langer dan noodzakelijk bezet houden van een parkeervak door een elektrisch voertuig. Ons standpunt is dat gebruikers dit effectiever onderling kunnen organiseren dan wanneer de gemeente extra regelgeving en handhaving oplegt. Er zijn verschillende applicaties beschikbaar waarmee gebruikers het opladen onderling af kunnen stemmen. Slechts in bijzondere gevallen kan de gemeente op verzoek van bewoners handhavend optreden op basis van een overtreding van RVV artikel 24d, lid 2.