

Beleidsregels oplaadinfrastructuur elektrische auto's

In de beleidsregels voor de oplaadinfrastructuur voor elektrische auto's staan de beleidskeuzes en de rol van de gemeente Enschede en andere betrokken partijen beschreven bij de uitrol van openbare laadinfrastructuur voor elektrische auto's. De wettelijke grondslag voor deze beleidsregels zijn de Algemene wet bestuursrecht (artikel 4:81), de Gemeentewet (artikel 160, lid 1, sub b) en Wegenverkeerswet 1994 (artikel 18). In het bijbehorende toetsingskader staan de criteria opgenomen voor de beoordeling van aanvragen van bewoners en bedrijven voor een oplaadfaciliteit in de openbare ruimte. Het betreft hier een wijziging van zowel de beleidsregels als van het toetsingskader zoals die op 8 oktober 2018 zijn vastgesteld.

De beleidsregels opgenomen in paragraaf 5 zijn tot stand gekomen op basis van de volgende uitgangspunten en randvoorwaarden:

- Indien de aanvrager (bewoner of bedrijf) van een oplaadpaal in de openbare ruimte de beschikking heeft of kan hebben over een parkeergelegenheid op eigen terrein, faciliteert de gemeente niet in een oplaadpaal in de openbare ruimte.
- De gemeente laat alleen een oplaadpaal toe wanneer het bestaande oplaadnetwerk niet voldoende in de behoefte voorziet.
- De gemeente geeft een marktpartij (exploitant van oplaadvoorzieningen) toestemming tot het plaatsen, onderhouden en beheren van oplaadpalen in de openbare ruimte. De aanvrager (bewoner of bedrijf) plaatst niet zelf een oplaadpaal in de openbare ruimte.
- De marktpartij (exploitant van oplaadvoorzieningen) die een openbare oplaadpaal plaatst, zorgt zelf voor de benodigde vergunningen (voor bijvoorbeeld graafwerkzaamheden) om een oplaadpaal te kunnen plaatsen. Voor het daadwerkelijk mogen plaatsen van een oplaadpaal heeft geen vergunning te worden aangevraagd. Dit laatste gebeurt op basis van een concessieovereenkomst tussen de gemeente en de marktpartij.
- De gemeente zorgt ervoor dat een parkeervak of -vakken na de honorering van een aanvraag aangewezen wordt als een oplaadplek voor elektrische auto's. De gemeente neemt hiertoe een verkeersbesluit en volgt hierbij de gebruikelijke bezwaar- en beroepsprocedure op basis van de Wegenverkeerswet 1994.
- Voor de plaatsing, het onderhoud en het beheer van de openbare oplaadpalen heeft de gemeente een samenwerkingsovereenkomst met de provincie Overijssel gesloten voor onder andere het organiseren van een Europese aanbesteding voor een concessie waarbij één marktpartij voor een bepaalde periode de exclusiviteit krijgt voor het plaatsen en onderhouden van oplaadvoorzieningen in de openbare ruimte.
- Het plaatsen van semi-openbare oplaadpalen (oplaadpalen die geplaatst zijn op particuliere grond, maar wel openbaar toegankelijk zijn) is toegestaan, zolang het past binnen de geldende wet- en regelgeving.
- De oplaadpalen zijn openbaar toegankelijk. Ze worden verspreid over Enschede geplaatst, op strategische locaties, op maximaal 250 meter (hemelsbreed) van de aanvraaglocatie. Daarbij mag de parkeerdruk niet onevenredig worden geschaad.
- Om te bewerkstelligen dat elektrisch vervoer ook aan de bron geen CO₂-uitstoot veroorzaakt, leveren de oplaadpalen gegarandeerd groene stroom. Dit leggen we vast in de concessieovereenkomst.
- Het parkeervak of vakken bij een oplaadpaal zijn goed herkenbaar. De interoperabiliteit, veiligheid en serviceniveau van de oplaadpalen moeten gegarandeerd zijn om het gebruik van de oplaadpalen te waarborgen.
- Bij een oplaadpunt in de openbare ruimte gelden in de betaald parkeerzones de reguliere parkeertarieven conform de Parkeerbelastingverordening.

1. Aanleiding

Elektrisch rijden heeft een brede belangstelling. Vanuit het Rijk lopen er diverse stimuleringsmaatregelen (subsidie voor oplaadvoorzieningen, fiscale maatregelen) om elektrisch vervoer te bevorderen. De landelijke doelstelling is dat er in 2025 1 miljoen elektrische voertuigen (EV's) in gebruik zijn. Op dit moment rijden er in Nederland circa 261.000 EV's rond. Er zijn ca. 80.000 (semi-)publieke laadpunten (bron: RVO peildatum mei 2022). In Enschede gaat het om ca. 260 publieke en naar schatting 220 private laadpunten.

Op provinciaal niveau werken de Overijsselse gemeenten en de provincie samen in het Kernteam Openbaar Laden Overijssel met het oog op goede coördinatie vanuit provinciaal perspectief, gezamen-

lijke projecten, uitwisseling van kennis en ervaring en beschikbaarheid van middelen. Dit heeft in de loop van 2017 geresulteerd in een samenwerkingsverband tussen de provincie Overijssel en 19 Overijsselse gemeenten waarbij de provincie Overijssel is gemachtigd om mede namens de gemeente Enschede een openbare Europese aanbesteding te organiseren voor het aangaan van een concessieovereenkomst met één marktpartij die zorg draagt voor het realiseren en exploiteren van oplaadpalen voor elektrische auto's. Daarnaast heeft de gemeente Enschede de provincie Overijssel gemachtigd en mandaat verleend om mede namens de gemeente Enschede het contractmanagement met de marktpartij te voeren gedurende de looptijd van de te sluiten concessieovereenkomst (10 jaar). Elektrisch vervoer en EV's in het bijzonder draagt in Enschede bij aan het realiseren van de duurzaamheidsdoelstelling om in 2050 klimaatneutraal te zijn in lijn met het klimaatakkoord van Parijs. Elektrisch vervoer is echter pas CO2-neutraal wanneer de batterij wordt opgeladen met groene stroom. De benodigde stroom voor de oplaadpaal moet 100% duurzaam zijn opgewekt. Er moet daarom – ook op termijn – voldoende groene stroom voorhanden zijn om het groeiend aantal elektrische auto's te voeden. Dit past in het streven van Enschede naar een aandeel duurzame energie van 20% van het totale energiegebruik. Daarnaast draagt elektrisch rijden bij aan het verminderen van de uitstoot van fijnstof en de geluidsoverlast door stedelijk verkeer.

2. Begripsbepalingen

Elektrische auto

Een motorvoertuig als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel c van de Wegenverkeerswet 1994 dat bij de Rijksdienst voor Wegverkeer 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;

Oplaadpaal

Openbare voorziening, inclusief alle daarbij behorende en achterliggende installaties, waar een elektrische voertuig kan worden opgeladen; een laadpaal kan één of meer oplaadpunten bevatten; de benodigde laadkabel maakt geen deel uit van de oplaadpaal.

Oplaadpunt

Een op de oplaadpaal aanwezige voorziening waarmee de gebruiker zijn voertuig van stroom kan voorzien.

Oplaadvak

Een vak, ter grootte van een standaard parkeervak, dat uitsluitend bedoeld is om elektrische voertuigen op te laden. Middels een te nemen verkeersbesluit, wordt de betreffende locatie hiervoor bestemd. Het oplaadvak is voorzien van een oplaadpaal om elektrische voertuigen op te kunnen laden. Het oplaadvak wordt aangeduid met het bord E8 uit het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens (RVV) en de onderborden 'uitsluitend bestemd voor het opladen van elektrisch aangedreven voertuigen'.

Aanvrager

- Degene die beschikt over een elektrische auto en als bewoner ingeschreven staat in de gemeentelijke basisadministratie en een verzoek doet tot het plaatsen van laadpaal in de openbare ruimte of
- Degene die beschikt over een elektrische auto, niet noodzakelijk woonachtig is in de gemeente maar wel werkzaam is bij een bedrijf gelegen in de gemeente en een verzoek doet tot het plaatsen van laadpaal in de openbare ruimte of
- Een bedrijf gelegen in de gemeente dat beschikt over een elektrische auto en een verzoek doet tot het plaatsen van laadpaal in de openbare ruimte.

Service provider

Aanbieder van laaddiensten aan gebruikers zoals de uitgifte van laadpassen.

Infra provider

De aanbieder van laadinfrastructuur zoals een laadpaal.

Interoperabiliteit

De mogelijkheid om met een laadpas van verschillende Service Providers gebruik te maken van een laadpaal van verschillende Infra Providers.

Openbare ruimte

Onder openbare ruimte wordt in dit geval verstaan de gehele bebouwde kom in eigendom van de gemeente Enschede. Het buitengebied wordt voorsnog uitgesloten.

3. Afbakening van de beleidsregels

De beleidsregels voor de oplaadinfrastructuur met toetsingskader voor de beoordeling van particuliere aanvragen – dat wil zeggen aanvragen van bewoners en bedrijven – voor openbare oplaadpunten geeft invulling aan de wijze waarop we als gemeente willen omgaan met het plaatsen van de benodigde oplaadinfrastructuur.

Elektrische auto's zijn voertuigen waarvan de accu kan worden opgeladen via het elektriciteitsnet. Hieronder vallen volledig elektrische voertuigen, plug-in hybride voertuigen en extended-range elektrische voertuigen (waarbij de verbrandingsmotor wordt ingeschakeld als de batterij – na circa 60 kilometer – bijna leeg is). Deze beleidsregel is niet van toepassing op elektrische scooters, fietsen en vaartuigen en tevens niet van toepassing op hybride voertuigen, waar de batterij niet via een oplaadvoorziening van buitenaf kan worden opgeladen.

Elektrisch vervoer is één van de opties om mobiliteit te verduurzamen, naast biobrandstof, biogas, groen gas, waterstof en de verdere optimalisatie van de huidige verbrandingsmotoren. Enschede volgt deze innovatieve ontwikkelingen, maar deze zijn niet meegenomen in deze beleidsregel.

4. Randvoorwaarden

4.1 Toetsingskader

De marktpartij (exploitant van oplaadpalen) krijgt aanvragen binnen van bewoners, bedrijven en andere organisaties voor oplaadpalen op openbaar terrein. De marktpartij beoordeelt op basis van het gemeentelijk toetsingskader behorend bij deze beleidsregel of de aanvraag gehonoreerd kan worden. Na honorering verzoekt de marktpartij de gemeente om een plek op de strategisch plankaart (zie 5.2) in te vullen. Na definitieve plaatsbepaling neemt de gemeente een verkeersbesluit voor desbetreffende locatie. Het toetsingskader beoogt een wildgroei aan oplaadpalen in de openbare ruimte te voorkomen alsmede het clandestien laden via kabels over het trottoir. Voor (potentiële) elektrische rijders en marktpartijen is het op deze manier duidelijk onder welke voorwaarden de gemeente een plaatsingsverzoek honoreert.

4.2 Financiën

De gemeente neemt een faciliterende rol in. De kosten voor de gemeente betreffen het nemen van verkeersbesluiten en de bijdrage per oplaadpaal (maximaal 250 euro per paal) welke is overeenkomen met de provincie en de deelnemende Overijsselse gemeenten in het kader van de aanbesteding en de te verlenen concessie. De bijdrage per oplaadpaal wordt onder andere ingezet voor de inrichting van de oplaadplek, zoals het plaatsen van bebording en aanbrengen van belijning. Alle andere kosten die plaatsing, exploitatie en beheer van openbare oplaadpalen met zich meebrengen, zijn voor rekening van de marktpartijen (zie verder onder 5.3).

4.3 Afstemming op provinciaal niveau

Mobiliteit betreft veelal bovenlokale verplaatsingen. Enige consistentie in de laadinfrastructuur is essentieel voor de weggebruiker. Hiermee wordt ook voorkomen dat elektrische auto's stranden voorbij de gemeentegrens. Eén van de randvoorwaarden voor een verdere groei van elektrisch vervoer is dan ook een dekkend en op elkaar aansluitend laadnetwerk. De samenwerking in de regio Twente, de overige Overijsselse gemeenten en de provincie is gebundeld in het Kernteam Openbaar Laden Overijssel (KOLO) om dit bewerkstelligen.

4.4 Netbeheerders

De netbeheerders hebben een faciliterende rol bij de realisatie van de regionale oplaadinfrastructuur. Zij zijn verantwoordelijk voor een veilig en betrouwbaar elektriciteitsnetwerk en voor het transport van energie via dit netwerk. De netbeheerders zorgen voor de aansluiting van de oplaadpunten op het net. Een groei van het aantal elektrische auto's heeft gevolgen voor het elektriciteitsnet. Een overbelasting van het netwerk moet voorkomen worden. De levering van voldoende groene stroom is een voorwaarde om CO₂ neutraal te rijden. Dit vraagt van de netbeheerder de nodige investeringen in een netwerk van stabiele, duurzame energielevering. De netbeheerders werken daartoe aan intelligente elektriciteitsnetten (smart grids), waarmee het mogelijk is accu's gestuurd te laden. Tegelijkertijd bieden elektrische auto's in de toekomst naar verwachting de mogelijkheid om energie terug te leveren aan het net.

5. Beleidsregels voor de uitrol laadinfrastructuur

5.1 Eigen parkeergelegenheid

Indien de aanvrager over een eigen parkeergelegenheid beschikt of kan beschikken, faciliteert de gemeente Enschede geen oplaadpunt in de openbare ruimte. Een oplaadpunt dichtbij het woon- of werkadres biedt het meeste gebruiksgemak en rendement. De plaatsing van oplaadpunten op privaat terrein heeft bovendien het voordeel dat het geen parkeervakken aan de openbare ruimte worden onttrokken. De aanvrager van een oplaadvoorziening in de openbare ruimte krijgt in principe binnen twee weken, maar uiterlijk binnen vier weken na aanvraag uitsluitel of de aanvraag gehonoreerd is.

Beleidsregel : *Indien de aanvrager van een oplaadpaal in de openbare ruimte de beschikking heeft of kan hebben over een eigen parkeergelegenheid, faciliteert de gemeente niet in een oplaadpaal in de openbare ruimte.*

5.2 Openbare laadpalen

Voor de uitrol van oplaadpalen hanteert de gemeente een strategische plankaart. Op de plankaart staan locaties voor het plaatsen van openbare laadpalen welke gemeentebreed geprognostiseerd zijn tot en met 2025 op basis van landelijke doelstellingen. Deze strategische plankaart zal aan de inwoners van Enschede worden voorgelegd met het doel hierop te reflecteren. Inwoners krijgen hiermee inzicht én inspraak in de mogelijke locaties van oplaadpalen in onze gemeente. Uiteraard zijn er verschillen per wijk. Het aantal benodigde palen is afhankelijk van het aantal auto's in de wijk en de verhouding (en het eventuele dubbelgebruik) van de laadpunten tussen bewoners en forenzen.

Beleidsregel: *De gemeente laat alleen een oplaadpaal toe wanneer het bestaande oplaadnetwerk niet voldoende in de behoefte voorziet.*

Deze oplaadpalen zijn zoals gezegd bedoeld voor inwoners en bedrijven zonder eigen parkeergelegenheid en bezoekers en forenzen. Openbare oplaadpunten vergroten de zichtbaarheid – en daarmee de acceptatie – van elektrisch rijden.

5.3 Plaatsing, beheer en onderhoud openbare oplaadpalen

Op basis van de uitkomst van de Europese aanbesteding georganiseerd door de provincie Overijssel heeft één marktpartij de concessie en hiermee de exclusiviteit voor het plaatsen en de exploitatie van nieuwe oplaadvoorzieningen in de openbare ruimte verkregen. De exploitatie van bestaande oplaadvoorzieningen blijft in handen van de marktpartijen waar de gemeente reeds een overeenkomst mee heeft.

Beleidsregel: *Voor plaatsing, onderhoud en beheer van de openbare oplaadpalen heeft de gemeente Enschede de provincie Overijssel gemachtigd een openbare Europese aanbesteding te organiseren voor het aangaan van een concessieovereenkomst met één marktpartij die zorg draagt voor het realiseren en exploiteren van oplaadpalen voor elektrische auto's. Daarnaast heeft het College de provincie Overijssel gemachtigd en mandaat verleend om mede namens de gemeente Enschede het contractmanagement met deze marktpartij te voeren.*

De plaatsing en exploitatie van één of meerdere openbare laadpalen zijn volledig voor eigen rekening en risico van de marktpartij (behoudens de kosten genoemd onder 3.2). Verder is de marktpartij als beheerder van de oplaadpaal, 24 uur, 7 dagen per week verantwoordelijk voor het beheer & onderhoud tijdens de exploitatieperiode en als zodanig bereikbaar voor gebruikers, hulpdiensten en gemeenten in het geval van vragen, storingen en calamiteiten. Door natrekking wordt de gemeente mogelijk formeel juridisch eigenaar van de oplaadpalen. Het juridisch eigendom ligt hierdoor bij de gemeente. Gemeente en marktpartij zullen in hun onderlinge rechtsverhouding de oplaadpalen echter beschouwen en behandelen als ware deze volledig eigendom van de marktpartij bij wie het economisch eigendom berust. Deze onderlinge rechtsverhouding is onderdeel van de samenwerkingsovereenkomst tussen de provincie Overijssel en de Overijsselse gemeenten.

5.4 Semi-openbare oplaadpalen

De markt voor semi-openbare oplaadpunten (oplaadpalen die geplaatst zijn op particuliere grond, maar wel openbaar toegankelijk zijn, bijvoorbeeld op bedrijventerreinen) is sterk ontwikkeld en goed in staat om deze laadvoorzieningen aan te leggen. Het plaatsen van oplaadpalen op semi-openbaar terrein is toegestaan, zolang de verkeersveiligheid niet in het geding is. Deze oplaadplekken gaan bovendien niet ten koste van de schaarse openbare parkeercapaciteit.

Beleidsregel: *Het plaatsen van semi-openbare oplaadpalen (oplaadpalen die geplaatst zijn op particuliere grond, maar wel openbaar toegankelijk zijn) is toegestaan, zolang het past binnen de geldende wet- en regelgeving en de verkeersveiligheid niet in het geding is.*

5.5 Locatiekeuze

De strategische plankaart is de basis voor het plaatsen van oplaadpalen in de openbare ruimte. (zie paragraaf 5.2). De oplaadpalen moeten uiteraard openbaar toegankelijk zijn. Het is niet de bedoeling dat bezitters van een elektrische auto zich een oplaadlocatie toe-eigenen. Om deze reden worden er geen oplaadpalen direct bij de aanvrager voor de deur geplaatst. De oplaadpalen moeten daarnaast voor een groter publiek zichtbaar zijn en worden geplaatst op een plek met potentieel meervoudig gebruik. Dit voorkomt dat er oplaadpunten worden geplaatst die niet of nauwelijks worden gebruikt. Vanwege de oplaadduur zijn de meest geschikte locaties plekken waar de autobezitter gedurende langere tijd parkeert. De gemeente kijkt tot slot naar de parkeerdruk in de omgeving. Daarbij is het uitgangspunt dat de plaatsing van oplaadpalen de parkeerdruk in een gebied niet onevenredig verstoort. De aanvrager van een oplaadvoorziening in de openbare ruimte krijgt uiterlijk binnen vier weken na aanvraag uitsluitel over de definitieve locatie van de oplaadvoorziening waarna een verkeersbesluit genomen wordt voor de betreffende locatie. Een verkeersbesluit kent een bezwaartermijn van zes weken. De oplaadpaal wordt geplaatst na de afwikkeling van de bezwaar- en beroepsprocedure.

Beleidsregel : *De oplaadpalen zijn openbaar toegankelijk en een bezitter van elektrische auto mag zich een oplaadlocatie niet toe-eigenen. Oplaadpalen worden verspreid over Enschede geplaatst op strategische locatie en op maximaal 250 meter (hemelsbreed) van de aanvraaglocatie. Daarbij mag de parkeerdruk niet onevenredig worden geschaad.*

5.6 Aanleiding voor plaatsing

De gemeente plaatst laadpalen in de openbare ruimte op basis van de strategische plankaart. Het plaatsen van een laadpaal geschiedt naar aanleiding van een aanvraag van een E-rijder. Dit zijn de 'Paalvolgt-auto' laadpalen. Ook worden jaarlijks laadpalen voor de vraag uit (proactief) geplaatst, de 'Proactieve laadpalen'. Jaarlijks worden er op de plankaart locaties aangewezen die de gemeente geschikt acht voor de plaatsing van proactieve laadpalen. De gemeente neemt voor deze laadlocaties een verkeersbesluit.

Beleidsregel : *Laadpalen in de openbare ruimte worden geplaatst naar aanleiding van een aanvraag door een aanvrager (zie begripsbepaling), of door proactieve plaatsing door de gemeente op basis van de Strategische Plankaart.*

5.7 Vereisten aan de oplaadpunten

De gemeente werkt alleen samen met exploitanten van oplaadpunten die gebruikmaken van gecertificeerde groene stroom.

Beleidsregel: *Om te bewerkstelligen dat elektrisch vervoer ook aan de bron geen CO₂-uitstoot veroorzaakt, leveren de oplaadpalen uitsluitend groene stroom.*

Daarnaast is het van belang dat de interoperabiliteit en de gebruiksvriendelijkheid van het oplaadpunt gegarandeerd is. Het moet voor de gebruiker mogelijk zijn met een zogenaamde laadpas op alle openbare (aangesloten) oplaadpunten op te laden. De oplaadpunten moeten ook aan eisen van veiligheid en robuustheid voldoen om gevaarzetting te voorkomen. Tot slot is een hoog serviceniveau vereist. Een storing of een beschadiging moet binnen een redelijke termijn zijn verholpen om het gebruik te waarborgen. Als de oplossingstijd te groot is, neemt de betrouwbaarheid van het oplaadpunt af. Een niet werkend oplaadpunt brengt een afbreukrisico van (potentiële) gebruikers met zich mee.

Beleidsregel: *Het parkeervak of vakken bij een oplaadpaal zijn goed herkenbaar. De interoperabiliteit, veiligheid en serviceniveau van de oplaadpalen moeten gegarandeerd zijn om het gebruik van de oplaadpalen te waarborgen.*

5.8 Parkeerbeleid

Bij de oplaadpaal behorende parkeerplaats is exclusief voor het opladen van elektrische auto's. Hiermee ontstaat voor de elektrische rijder, die voor zijn mobiliteit afhankelijk is van de laadpunten, zekerheid over de beschikbaarheid van een oplaadpunt.

Beleidsregel: *Met een verkeersbesluit wordt het parkeervak bij een oplaadpaal exclusief aangewezen als plek voor het opladen van elektrische auto's.*

Tijdens het opladen van het elektrische voertuig op een oplaadvak in de openbare ruimte is de EV-rijder in zones met betaald parkeren, parkeerbelasting verschuldigd conform de Parkeerbelastingverordening. Voor een oplaadplek in een vergunninghoudergebied is een parkeervergunning nodig om de elektrische auto op te laden. Per locatie bekijkt de gemeente of vooralsnog één oplaadvak wordt gereserveerd of

dat ook direct de naastliggende parkeerplaats wordt aangewezen voor het opladen van elektrische voertuigen.

Beleidsregel : *Bij een oplaadpunt in de openbare ruimte gelden in de betaald parkeerzones de parkeertarieven conform de Parkeerbelastingverordening.*

6. Handhaving

Indien een niet elektrische auto op een laadplek voor elektrische auto's staat, kunnen bevoegde ambtenaren van de gemeente (BOA's) of politie op basis van de RVV, handhavend optreden. Dit geldt ook voor een elektrisch voertuig dat niet door middel van de laadkabel verbonden is met de laadpaal. Het juiste gebruik is: als een elektrisch voertuig met de kabel aangesloten is op het oplaadpunt en ook daadwerkelijk aan het laden is. Daarnaast wordt ook gehandhaafd op het fiscaal regime, parkeervergunning, blauwe zone en andere restricties die voor alle bestuurders van motorvoertuigen gelden.

6.1. Hardheidsclausule

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

7. Communicatie

Op de gemeentelijke website wordt (gebundeld) informatie geplaatst over het gemeentelijke plaatsingsbeleid, de plaatsingscriteria (toetsingskader), de strategische plankaart en informatie om tot een aanvraag van een oplaadpaal te komen en de marktpartij waar een aanvrager zaken mee kan doen.

8. Inwerkingtreding

Deze beleidsregel treedt in werking op de dag na bekendmaking. De beleidsregel bij besluit van 8 oktober 2018 vastgesteld, is per datum van inwerkingtreding van deze beleidsregel ingetrokken.

9. Vervolg

De beleidsregel en het toetsingskader kunnen tussentijds worden herzien en aangescherpt op basis van het aantal binnenkomende aanvragen, de stand van de techniek, de positie van elektrisch vervoer in de automobiemarkt en de ervaring die met elektrisch rijden en de oplaadinfrastructuur is opgedaan.

Enschede, 28 juni 2022,

Burgemeester en Wethouders van Enschede,

de Secretaris, K. Meijer

de Burgemeester, R. Bleker