

Uitvoeringsbeleid en beleidsregels laadvoorzieningen elektrische auto's

1. Inleiding

1.1. Duurzaamheid

Onder de noemer Leefomgeving van de Toekomst wil de gemeente Dinkelland een actieve bijdrage leveren aan de energietransitie naar niet-fossiele energiebronnen.

1.2. Elektrisch vervoer

Verkeer is een grote veroorzaker van CO₂-uitstoot en andere vervuilende stoffen zoals fijnstof en stikstofoxiden in onze gemeente. Een van de landelijke trends die hier een antwoord op probeert te geven, is elektrisch vervoer. Naast de stormachtige groei van het gebruik van de elektrische fiets, gaat het hier om de elektrische auto. Het aantal elektrische personenauto's neemt mede door een breder aanbod en subsidieregelingen al jaren toe en deze trend is nu ook zichtbaar bij de kleinere bedrijfswagens.

De elektrische auto's dienen te worden opgeladen aan het elektriciteitsnet. In grote lijnen zijn hiervoor 3 vormen beschikbaar: laden aan eigen huis of bedrijf (achter de meter), langzaamladen in de publieke ruimte en snelladen in de publieke of private ruimte.

In tegenstelling tot het tanken van benzine is laden veel decentraler georganiseerd. De lijn voor het langzaam laden is dat verwacht wordt dat E-rijders waar mogelijk op eigen terrein laden. Dit is om de druk op de openbare parkeerruimte te beperken én om de investering in extra stroomaansluitingen te beperken. De langzame laders zijn bedoeld voor e-rijders zonder de mogelijkheid van thuisladen en voor bezoekers. Zeker door de steeds groter wordende accu's neemt de laadtijd per laadbeurt ook weer toe.

Snelladers vragen (in de openbare ruimte) ook parkeerruimte maar omdat de laadtijd korter is kunnen er per laadpunt meer auto's laden. Snelladers zijn wel weer een zwaardere belasting van het elektriciteitsnet.

Zeker om de belasting van het elektriciteitsnet te beperken ontstaan er initiatieven onder het kopje "slim laden" die proberen pieken in de stroomvraag te beperken en/of gebruik te maken van zonne-energie. Ook het gebruik van de accu van de elektrische auto voor stroomverbruik in huis is een toekomstige ontwikkeling.

Hoe de laadbehoefte zich gaat ontwikkelen is nog moeilijk aan te geven, maar dat deze de komende jaren zowel voor het langzaam laden als het snelladen nog gaat toenemen, lijkt heel zeker.

De rol van de gemeente is vooral het beschikbaar stellen van (openbare) ruimte voor parkeerplekken voor het laden van elektrische auto's. Dit doet de gemeente als eigenaar van de ruimte maar ook als vergunningverlener om deze parkeerplekken exclusief voor elektrisch laden te gebruiken via het nemen van verkeersbesluiten.

Als uitwerking van de Visie Laadinfrastructuur die op 30 november 2021 door de gemeenteraad is vastgesteld, zijn er beleidsregels opgesteld. Met deze beleidsregels beschrijft de gemeente Tubbergen de voorwaarden waaronder zij het plaatsen van laadinfrastructuur in de openbare ruimte faciliteert. Deze beleidsregels vervangen de beleidsregels die sinds eind 2015 van kracht zijn.

1.3 Begripsbepalingen

Aanvraag:	Verzoek aan een Serviceprovider voor het plaatsen van een laadpaal waarmee elektrische voertuigen in de openbare ruimte kunnen opladen;
Aanvraagportaal:	Instrument waarmee aanvragen (voor paal-volgt-auto-laadpalen) kunnen worden gedaan en de voortgang van plaatsing, status en het gebruik van Laadpalen inzichtelijk wordt gemaakt;
Concessiehouder:	De partij of consortium van partijen aan wie de concessieovereenkomst wordt gegund en die verantwoordelijk is voor het realiseren en exploiteren van één of meerdere Laadpalen voor haar eigen rekening en risico. CPO is een ander benaming voor Concessiehouder;
Concessieovereenkomst:	De overeenkomst die de Provincie namens de Gemeente aangaat met één Concessiehouder waarin de condities en voorwaarden, waaronder Exclusiviteit, voor het plaatsen en exploiteren van Laadpalen in de openbare ruimte zijn opgenomen;
Concessievergoeding:	Een opslag op het laadtarief die de Provincie gebruikt om de werkzaamheden van o.a. het beheer en onderhoud van de Plankaarten, Aanvraagportaal en contractmanagement voor de periode na 2023 te financieren. De Concessiehouder mag deze kosten vertalen in het laadtarief;
Contractpartner:	De partij met wie de gemeente een privaatrechtelijke overeenkomst heeft gesloten voor het plaatsen en exploiteren van reguliere laadpalen in de openbare ruimte, zowel paal-volgt-auto laadpalen als laadpalen op verzoek van de gemeente

Elektrisch voertuig:	Een voertuig dat geheel of gedeeltelijk door een elektromotor wordt aangedreven, waarvoor de elektrische energie geleverd wordt door een batterij en waarvan deze batterij wordt opgeladen door middel van een voorziening buiten het voertuig;
Exclusiviteit:	De Concessiehouder heeft tijdens de Plaatsingstermijn het alleenrecht én de plicht een of meerdere Laadpalen te plaatsen, volgens de voorwaarden zoals afgesproken in de Concessieovereenkomst en bijbehorende stukken;
Exploitatietermijn:	De termijn waarin de Contractpartner danwel Concessiehouder het recht en de verplichting heeft om te voorzien in de Exploitatie van Laadpalen;
Initiatiefnemer	De persoon of organisatie die het initiatief neemt om op een bepaalde plek een laadpaal te (laten) plaatsen. Per type laadpaal verschilt wie initiatiefnemer kan zijn.
Laadlocatie:	Locatie in de openbare ruimte waar de Concessiehouder de Laadpaal of Laadpalen plaatst, aangevuld met één of meer parkeerplaatsen bestemd en ingericht voor het opladen van Elektrische voertuigen. Tot de Laadlocatie behoort ook de aanwezige bebording;
Laadpaal:	Een fysiek object met één of meerdere Laadpunten waar Elektrische voertuigen kunnen opladen, in overeenstemming met de nationale en internationale standaarden voor stekkers en betaalsystemen voor interoperabel laden, inclusief alle daarbij behorende en achterliggende installaties;
Laadpaal op basis van gebruikscijfers:	Laadpalen die worden bijgeplaatst wanneer het gebruik van bestaande Laadpalen boven van tevoren bepaald gebruik komen
Laadpunt:	De elektrisch energie wordt geleverd via een Laadpunt, de elektrische aansluiting op een Laadpaal. Binnen de concessie is elke Laadpaal uitgerust met 2 Laadpunten;
Paal-volgt-auto laadpalen:	Laadpalen die op basis van Aanvraag van de EV-rijder worden geplaatst;
Paalkleven:	Het langer bezet houden van een laadpunt dan nodig is om de accu op te laden.
Plaatsingstermijn:	De termijn waarbinnen de contracthouder het recht resp. de Concessiehouder exclusiviteit heeft om Proactieve laadpalen, Paal-volgt-auto laadpalen, Laadpalen op basis van gebruikscijfers en laadpalen op Aanvraag van gemeenten te plaatsen in de openbare ruimte;
Plankaart:	Kaart van de Gemeente waarop mogelijke Laad locaties zijn aangewezen;
Proactieve laadpalen:	Laadpalen geplaatst voor de vraag uit (proactief) waarbij de Laadlocaties door de gemeente worden geselecteerd op basis van de Plankaart;
Publiektoegankelijk	In de openbare ruimte, gedurende de hele dag en voor elke rijder met een gangbare laadpas beschikbaar. Ook bij paal-volgt-auto laadpalen heeft de initiatiefnemer geen exclusieve rechten.
Reguliere laadpaal	Laadpaal met een vermogen van maximaal 22KW
Serviceprovider	Marktpartij die het plaatsen, exploiteren en uiteindelijk het verwijderen van de laadpaal verzorgt
Snellaadpaal	Laadpaal met een vermogen groter dan 22KW
Strategische laadpaal:	Laadpaal die op verzoek van de gemeente worden geplaatst, niet zijnde een proactieve laadpaal, paal-volgt-auto laadpalen of laadpalen op basis van gebruikscijfers
Verkeersbesluit	Besluit van de gemeente waarin een parkeerplaats exclusief bestemd wordt voor het opladen van elektrische voertuigen en het plaatsen van het bijbehorende bord en onderborden.
Verzamelverkeersbesluit:	Eén verkeersbesluitprocedure voor meerdere laadlocaties tegelijk.

2. Huidige situatie

2.1. Probleemanalyse

Het aantal elektrische auto's groeit en de verwachting is dat die groei de komende jaren nog zal versnellen. Om het elektrisch rijden te faciliteren is het belangrijk dat de laadinfrastructuur meegroeit, in een omgeving die daar nog niet voor ingericht is. Om te zorgen dat de groei van de laadvoorziening zorgvuldig gebeurt en zo min mogelijk schuurt met de beperkte parkeermogelijkheden voor niet-elektrische auto's zijn spelregels nodig.

2.2. Huidige laadvoorzieningen

In de periode tussen 2017 en 2021 zijn er 7 reguliere publieke laadpalen geplaatst, waarvan 6 op initiatief van de gemeente en 1 op initiatief van een inwoner. Daarnaast zijn er een aantal laadpalen in procedure om geplaatst te gaan worden.

Overzicht bestaande en geplande reguliere laadpalen



Overzicht bestaande en geplande reguliere laadpalen



Legenda

- In ontwikkeling
- Gerealiseerd
- Bestaande laadpalen
- Semi-publiek
- Initiatief dorpsraad op privaat terrein

2.3. Verwachtingen

Dat het aantal elektrische auto in Nederland nog gaat groeien is, is bijna een zekerheid en ook wat dat in grote lijnen doet met de laadbehoefte en de benodigde laadinfrastructuur is redelijk goed te voorspellen. Het wordt lastiger als wordt ingezoomd op Dinkelland en haar afzonderlijke kernen.

Kennisorganisatie E-Laad heeft geprobeerd hiervoor een inschatting te maken. In hun berekeningen gaan zij uit van een stijging van het aantal elektrische personenauto's in Dinkelland van ca. 270 auto's nu¹ tot circa 1600 in 2025 en circa 3200 in 2030. Waar elektrische auto's nu nog een kleine fractie uitmaken, zal dat de komende jaren veranderen. De verwachting is dat daar ook nog een groei van het aantal elektrische bedrijfsvoertuigen bij gaat komen.

Wat dit betekent voor de laadbehoefte en de behoefte aan laadinfrastructuur is op de schaal van Dinkelland nog moeilijker te voorspellen. Naast algemene ontwikkelingen zoals dat de elektrische auto's steeds grotere accu's krijgen, speelt ook de lokale parkeersituatie een grote rol.

In Dinkelland beschikken relatief veel mensen over een oprit bij het huis, waardoor zij gebruik kunnen maken van een relatief goedkope thuisaansluiting. Er zijn wederom relatief weinig inwoners aangewezen op een laadvoorziening in de openbare ruimte. Door deze lage vraag naar openbare laadpalen door inwoners zijn er ook weinig laadmogelijkheden voor bezoekers en toeristen.

De kernvragen zijn dus hoeveel openbare laadpalen erbij moeten komen en waar om de groei van het elektrisch rijden te faciliteren.

1) Volgens registratie RDW-september 2022, maar exclusief leaseauto's, die geregistreerd zijn door een leasemaatschappij elders.

E-Laad² heeft becijferd dat er tot 2025 een behoefte is aan zo'n 90 laadpalen extra en tot 2030 zelfs 200 laadpalen³ extra. Op deze aantallen is ook de Visie Laadinfrastructuur 2021-2025 gebaseerd. Als deze prognoses veranderen of er betere prognoses komen (ook de provincie Overijssel gaat met een prognosemodel komen) is het zaak de vinger aan de pols te houden en zo nodig het beleid aan te passen.

3. stakeholders/rollen

Hieronder beschrijven we de verschillende rollen in het aanvragen, realiseren en beheren van laadpalen en het beschikbaar stellen van openbare (parkeer)ruimte voor deze laadpalen.

We onderscheiden 4 hoofdrollen:

A Initiatiefnemer – B Serviceprovider – C Locatie-eigenaar – D Vergunningverlener

A De Initiatiefnemer

Voor deze beleidsregels gaan we ervan uit dat er altijd een initiatiefnemers is voor een laadpaal. Welke initiatiefnemers we onderscheiden verschilt per type laadpaal. Het gaat hier uitsluitend over laadpalen in de openbare ruimte.

Alle soorten initiatiefnemer worden in dit document verder aangeduid als initiatiefnemer, tenzij een specifieke groep wordt aangeduid.

Type laadpaal	Initiatiefnemer
Proactieve laadpaal	Gemeente
Paal-volgt-auto laadpaal	E-rijder werkgever E-rijder
Laadpalen op basis van gebruikscijfers:	Serviceprovider
Strategische laadpaal	Gemeente
Laadplein	Serviceprovider Gemeente
Snellader	Serviceprovider Gemeente

De **E-rijder** of de **werkgever van de e-rijder** kunnen aanvragen dat er een **“paal-volgt-auto”-laadpaal** in de nabijheid van hun woning resp. bedrijf wordt geplaatst als aantoonbaar is dat er niet op een eigen erf resp. bedrijfspkavel geparkeerd (en opgeladen) kan worden. Een reguliere laadpaal kan worden aangevraagd bij de concessiehouder (via www.laadpaalaavragen-oost.nl of via www.dinkelland.nl/openbare-laadpalen).

Als onderdeel van de nieuwe concessie voor het plaatsen van regulier laadpalen kan **de gemeente** jaarlijks een aantal **proactieve laadpalen** aanvragen.

Als aanvulling op bestaande laadpalen, die **op basis van gebruikscijfers** (te) goed benut worden, kan de serviceprovider ook zelf het initiatief nemen voor nieuwe laadpalen.

De gemeente kan boven op het aantal proactieve laadpalen nog extra laadpalen, zogenaamde **strategische laadpalen** aanvragen. Deze verschillen van de proactieve laadpalen dat de gemeente hier mogelijk voor moet betalen.

Voor het realiseren van **een laadplein** of van **een snellader** dient de aanvraag te komen van een commerciële serviceprovider of van de gemeente zelf. Derden, zoals energiecoöperaties, die een laadplein of snellader willen realiseren dienen hiervoor eerst een serviceprovider te benaderen.

B Serviceprovider

De belangrijkste rol is die van de **serviceprovider**. De serviceprovider plaats, exploiteert en verwijdert de laadpaal. In de gemeente Dinkelland doen de serviceproviders dit voor eigen rekening en risico

2) Outlooks juni 2021

3) Gebaseerd op 2 laadpunten per laadpaal

Voor het plaatsen van (nieuwe) reguliere laadpalen heeft de gemeente een contract met een contractpartner. Dit was tot 1/1/2022 Allego. Per 1 maart 2022 doet de gemeente mee met een Provinciale concessie en wordt de contractpartner de concessiehouder. Deze concessiehouder heeft gedurende 3 jaar het exclusieve recht om reguliere publieke laadpalen te plaatsen (binnen de kaders van de concessieovereenkomst).

Welke serviceprovider mag laadpalen plaatsen?		
Reguliere laadpalen	Tot 1/1/22	Contractpartner Allego
	Na 1/3//22	Concessiehouder Vattenfall InCharge
Laadpleinen		Marktpartij
Snelladers		Marktpartij

Voor alle reguliere laadpalen (proactief, paal-volgt-auto, o.b.v. gebruikscijfers, strategisch) is na 1/3/22 de concessiehouder de enige partij die deze palen mag plaatsen.

Voor laadpleinen en snelladers kan de serviceprovider iedere onderneming zijn, die deze aantoonbaar bedrijfsmatig kan exploiteren.

De concessiehouder is verplicht om gedurende de contractperiode de palen te exploiteren en onderhouden en om deze na de contractperiode deze weer te verwijderen of over te dragen aan een andere serviceprovider.

C Locatie-eigenaar

De gemeente is in alle gevallen de locatie-eigenaar. In deze rol bepaalt de gemeente in laatste instantie waar de laadpalen kunnen komen. De serviceprovider doet de gemeente een voorstel. De gemeente beoordeelt de locatie aan de hand van o.a. de verkeers- en parkeersituatie en de ligging t.o.v. woningen, bomen etc. Verder kan de gemeente een financiële bijdrage vragen voor het gebruik van de locatie. Dit gaat met name om de laadpleinen en snelladers, omdat voor reguliere laadpalen die geregeld is in de concessieovereenkomst.

D Vergunningverlener

In de regel wordt bij de laadpaal tenminste 1 parkeerplek gereserveerd voor uitsluitend de auto die laadt aan de laadpaal. Om daar ook op te kunnen handhaven dient deze aparte status worden vastgelegd in een verkeersbesluit. De gemeente is verantwoordelijk voor het voorbereiden en afgeven van dit verkeersbesluit. De serviceprovider dient dit aan te vragen bij de gemeente.

Overige rollen van de gemeente

Dinkelland wil bijdragen aan de soepele ontwikkeling van elektrisch vervoer. Vanuit het Klimaatakkoord hebben alle gemeenten zich gecommitteerd om een passende groei van de laadinfrastructuur te faciliteren.

Naast de hierboven genoemde operationele rollen (initiatiefnemer, locatiekeuze en verkeersbesluit) kan de gemeenteovereenkomsten met serviceproviders sluiten, waarin de gemeente zich wel met de kaders van de plaatsing bemoeit maar niet rechtstreeks opdrachtgever is. Voor de reguliere laadpalen was dit tot 1/1/22 geregeld in de overeenkomst met Allego en na 1/3/22 in de GO-RAL concessieovereenkomst (met Vattenfall Incharge).

Als zou blijken dat de ontwikkeling van het aantal laadpalen stagneert, zou de gemeente kunnen overwegen om of zelfs serviceprovider te worden of een andere partij te zoeken die deze rol zou willen vervullen. Voor reguliere laadpalen doet deze mogelijkheid zich pas voor na afloop van de concessieovereenkomst.

4. Juridisch kader

4.1. APV (Algemene Plaatselijke Verordening)

Voor het openbreken van de verharding en het graven in de weg om de oplaadlocatie/laadpaal te plaatsen en aan te sluiten op het elektriciteitsnetwerk, is op grond van de APV, artikel 2:11 lid 1 een vergunning nodig. Op basis van artikel 2:11 lid 2b. kan het college de betreffende vergunning verlenen. De vergunning is niet nodig, wanneer in opdracht van een bestuursorgaan of openbaar lichaam publieke taken worden verricht (art. 2:11 lid 3 APV). De gemeente ziet het faciliteren van een adequate laadinfra-

structuur als een publieke taak, waardoor er geen vergunning nodig is voor het plaatsen van een publieke laadpaal.

4.2. Verkeersbesluit

Omdat publieke laadpalen nog relatief schaars zijn, faciliteert de gemeente dat bij elke publieke laadpaal tenminste één parkeerplaats (maar in de regel twee parkeerplaatsen) gereserveerd worden voor de gebruikers van de laadpaal.

Omdat dit juridisch mogelijk te maken en daar ook op te kunnen handhaven dient de gemeente hiervoor een verkeersbesluit te nemen.

In het verkeersbesluit wijst het college de betreffende parkeerplaats(en) aan door middel van het plaatsen van het verkeersbord E8 met onderbord "alleen voor opladen elektrische voertuigen". Als er in Nederland een nieuwe (verplichte) standaard komt, volgt de gemeente deze standaard.

In het verkeersbesluit reserveert de gemeente altijd voor elk laadpunt (een laadpaal heeft in de regel 2 laadpunten) een parkeerplaats. Op straat wordt dit wordt aangeduid met een onderbord met pijlen.

In situatie met een hoge parkeerdruk en een nog onzeker gebruik van de laadpaal, kan de gemeenten ervoor kiezen om een onderbord met slechts één pijl te plaatsen. Dit betekent dat beide laadpunten wel actief zijn, maar dat op één van beide parkeerplekken de kans aanwezig is dat deze gebruikt wordt als een reguliere parkeerplaats. Als het gebruik van de laadpaal daar aanleiding toe geeft kan de gemeente het onderbord vervangen door een bord met twee pijlen, zonder dat daarvoor een nieuw verkeersbesluit hoeft te worden genomen.

Voor het laden in gebieden met een blauwe zone wordt een toegestane laadtijd gehanteerd van 3 uur waar voor de overige parkeerplekken 1,5 uur wordt toegestaan gedurende de tijd dat de blauwe zone van toepassing is.

In zones met parkeren voor vergunninghouders worden geen laadpalen geplaatst. Een laadpaal zal dan op plek vlak buiten de zone voor vergunninghouders worden geplaatst.

4.3. Intrekken/ wijzigen van vergunning en verkeersbesluit

4.3.1. Laadpaal voldoet niet aan de voorwaarden

Als de serviceprovider van de oplaadlocatie zich niet houdt aan de voorschriften verbonden aan de overeenkomst, kan het college op grond van de overeenkomst in uiterste geval verwijdering van de laadpaal eisen. Het college kan in dat geval ook het verkeersbesluit, waarbij de parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische voertuigen zijn aangewezen, wijzigen, c.q. de werking ervan beëindigen, waardoor ook niet-elektrische auto's weer van de parkeerplaatsen gebruik mogen maken.

4.3.2. Laadpaal wordt onvoldoende gebruikt

De gemeente heeft de mogelijkheid om het verkeersbesluit in te trekken, wanneer er in de praktijk niet of nauwelijks gebruik wordt gemaakt van de laadpaal.

Deze situatie doet zich voor wanneer gemeten over een periode van tenminste 3 jaar het gemiddelde gebruik minder dan 2.000 KWh per jaar bedraagt. De gemeente neemt in haar afweging mee of de laadpaal een strategische functie heeft en of er in de nabijheid andere laadpalen zijn.

In overleg met de serviceprovider en afhankelijk van de contractuele afspraken kan de gemeente de serviceprovider dan ook verzoeken de laadpaal te verwijderen. In de overeenkomst tussen provider en gemeente is vastgelegd voor wiens rekening de kosten van de verwijdering zijn.

4.4. Toekennen ruimte voor particuliere initiatieven

Voor alle te plaatsen laadpalen buiten de GO-RAL concessie geldt dat de gemeente moet zorgen voor een transparant proces om de zorgen dat alle partijen die interesse hebben een gelijke kans hebben op een locatie voor het plaatsen van de laadpaal en het exclusieve gebruik van de bijbehorende parkeerplaatsen voor een periode van 10 jaar.

Voor het toekennen van publieke ruimte voor particuliere initiatieven dient de gemeente de richtlijnen rond het zogenaamde "Didam-arrest" te volgen. Dit betekent dat een voorgenomen beschikbaarstelling vooraf moet worden aangekondigd, waarna derden kunnen aangeven dat zij ook van deze ruimte gebruik willen maken. In dat geval kan de gemeente besluiten om nadere criteria te stellen.

4.5. Privaatrechtelijke overeenkomst

In een overeenkomst tussen de gemeente en de serviceprovider worden afspraken vastgelegd over aspecten zoals de eisen aan de laadvoorziening, eigendom en beheer, realisatie en installatie, storingen en calamiteiten, kosten, bereikbaarheid, veiligheid, aansprakelijkheid en het al dan niet tijdelijk verwij-

deren of verplaatsen van de oplaadlocatie. Ook kunnen afspraken worden gemaakt over het gebruik van groene stroom, om de CO₂-uitstoot van de elektrische auto's te minimaliseren.

Om een haalbare exploitatie te kunnen realiseren, is de standaard looptijd van deze overeenkomst 10 jaar (en daarna jaarlijks opzegbaar). Zonder overeenkomst mag een serviceprovider geen oplaadlocatie in de openbare ruimte realiseren en exploiteren.

Voor **reguliere laadpalen** die zijn geplaatst voor 1 januari 2022 geldt dat hiervoor een raamovereenkomst was gesloten met Allego. Hierdoor hoefde niet voor elke nieuwe reguliere laadpaal een nieuwe overeenkomst te worden afgegeven. Deze overeenkomst is voor wat betreft het plaatsen van nieuwe laadpalen op 1 maart 2022 afgelopen, met de inwerkingtreding van de concessieovereenkomst. Allego heeft nog wel een instandhoudingsverplichting van 10 jaar.

Met ingang van 1 maart 2022 worden nieuwe publieke reguliere palen geplaatst onder het regime van de regionale concessie die door de Provincies Overijssel en Gelderland, in samenwerking met een groot aantal gemeenten is aanbesteed. De bepalingen hierboven worden voor nieuwe reguliere publieke laadpalen dan vervangen door de bepalingen in de concessieovereenkomst.

4.6. Degeneratievergoeding en tarieven gebruik gemeenteground

Om de aanleg van laadvoorzieningen te stimuleren, brengt de gemeente een degeneratievergoeding in rekening voor de graafwerkzaamheden. Voor reguliere laadpalen stelt zij de grond "om niet" ter beschikking aan de serviceprovider en maakt geen gebruik van de mogelijkheid tot het heffen van een tarief (precariobelasting) hiervoor.

Voor laadpleinen en snelladers heeft de gemeente wel het recht tot het heffen van een tarief (precariobelasting) hiervoor.

5. Beleidsregels

5.1 Doel beleidsregels

De beleidsregels hebben als doel om sturing te geven aan de realisatie van de in de Visie Laadinfrastructuur 2021-2025 genoemde groei van het aantal laadpalen

De beleidsregels geven alle stakeholders (naast de initiatiefnemers, serviceproviders en de gemeente ook omwonenden, netwerkbeheerder) duidelijkheid over de criteria, voorwaarden en procedure bij het plaatsen van laadpalen in de openbare ruimte en het aanwijzen van parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische auto's.

5.2. Aanvraag publieke laadvoorziening

5.2.1. Aanvragen van een reguliere "paal-volgt-auto"-laadpaal

- I. Voor het aanvragen van een reguliere "paal-volgt-auto" laadpaal doet een initiatiefnemer een aanvraag bij de serviceprovider.

Dit kan via de Provinciale Portal (www.laadpaalaanvragen-oost.nl) of via de website van de gemeente (www.dinkelland.nl/openbare-laadpalen).

- II. De serviceprovider toetst of de initiatiefnemer de aanvraag mag indienen

Aan een initiatiefnemer van een "paal-volgt-auto"-laadpaal worden de volgende eisen gesteld:

De initiatiefnemer is een inwoner van de gemeente Dinkelland, die

- o aantoonbaar bezitter is van een elektrische auto en
- o aantoonbaar geen mogelijkheid heeft om de elektrische auto op eigen erf op te laden

of

De initiatiefnemer is een onderneming in de gemeente Dinkelland

- o met één of meerdere medewerkers met een elektrische auto, die
- o aantoonbaar niet de mogelijkheid heeft de auto(s) op eigen bedrijfsterrein te laten parkeren (en op te laden)

- III. De serviceprovider onderzoekt een geschikte locatie nabij de woon- resp. werkplek van de initiatiefnemer en legt deze aan de gemeente voor. De Plankaart met mogelijke locaties is hierbij de basis. De intentie is om deze laadpaal te plaatsen binnen 200 meter hemelsbreed van het woon- resp. werkadres van de aanvrager.

- IV. De gemeente toetst de locatie en bij geschiktheid doorloopt de gemeente de procedure voor een verkeersbesluit.
- V. Na verlening van het verkeersbesluit verzorgt de serviceprovider de plaatsing van de laadpaal, volgens, in overeenstemming met de afspraken in de raamovereenkomst resp. concessieovereenkomst.

5.2.2. Aanvragen van een reguliere “proactieve of strategische laadpaal”

Vergelijkbaar met de procedure onder 5.2.1 met als verschillen:

- De initiatiefnemer is de gemeente Dinkelland
- De initiatiefnemer kan de serviceprovider een voorstel voor de locatie doen, waarbij er geen relatie is met een specifieke gebruiker van een elektrische auto. Ook hier zal in eerste instantie naar de plankaart worden gekeken voor geschikte locaties.

5.2.3. Aanvragen van een reguliere “Laadpaal op basis van gebruikscijfers”

Vergelijkbaar met de procedure onder 5.2.1 met als verschillen:

- De initiatiefnemer is de Serviceprovider
- Er is geen relatie met een specifieke gebruiker van een elektrische auto.
- De initiatiefnemer toont met de gebruikscijfers aan dat een aanvulling op de bestaande laadpaal gewenst is.

De serviceprovider kan een aanvullende (parkeer)plek aanvragen voor een extra laadpaal als de benuttingsgraad van de bestaande laadpunten meer dan 2.000 KWh per laadpunt per jaar bedraagt.

5.2.4. Aanvragen van een andere laadpaal dan een reguliere laadpaal.

Voor snelladers of laadpleinen met een aansluitwaarde > 3x35A (deze vallen buiten de concessie die per 1 maart 2022 van kracht wordt) kunnen met de gemeente maatwerk afspraken worden gemaakt.

De initiatiefnemer is de beoogde serviceprovider.

De serviceprovider onderzoekt de aansluitbaarheid op het elektriciteitsnetwerk

De gemeente beoordeelt

- of de locatie voldoet aan de criteria, zoals vermeld in hoofdstuk 5.4 en
- of de serviceprovider voldoet aan de criteria zoals vermeld in hoofdstuk 5.4
- of het exploitatiemodel (publiek toegankelijkheid) voldoet aan de criteria zoals vermeld in hoofdstuk 5.4

Bij laadpleinen heeft de concessiehouder zowel een first right to bid als een last right to refusal. Particuliere initiatiefnemers dienen hiermee rekening te houden. Dit geldt niet voor combinaties met een snellader of voor innovaties.

5.3. Private laadvoorzieningen en de openbare ruimte

In overeenstemming met artikel 2.10 lid a. van de APV staat Dinkelland geen laadkabels over openbaar gebied toe. Hierbij is de veilig bruikbaarheid van de openbare ruimte de belangrijkste drijfveer. Dit betekent dat een elektrisch voertuig, geparkeerd in de openbare ruimte, niet opgeladen mag worden via een laadvoorziening op eigen terrein waarbij de laadkabel over de openbare ruimte (trottoir, parkeerplaats, fietspad, hoofdweg, plantsoen) ligt.

Voor een efficiënt gebruik van de openbare ruimte en de toegankelijkheid van laadpunten voor alle e-rijders, werkt de gemeente Dinkelland niet mee aan de plaatsing van een private laadvoorziening in de openbare ruimte. Alleen een laadvoorziening met een eigen netaansluiting (EAN-code) die ook beschikbaar is voor andere weggebruikers dan de gebruiker die een aanvraag heeft ingediend, worden verder in behandeling genomen.

Parkeerplaatsen worden niet toegewezen aan bepaalde personen of auto's, bijvoorbeeld met onderbord en kenteken. Uitzonderingen hierop zijn elektrische deelauto's en auto's waarvoor anders een gehandicaptenparkeerplaats zou zijn gecreëerd.

5.4. Eisen aan en wensen bij de laadvoorziening

5.4.1 Eisen aan de laadvoorziening

De laadvoorziening moet voldoen aan een aantal eisen:

Toegankelijkheid	Locatie ligt op eigendom van de gemeente Dinkelland
------------------	---

	De doorgang voor ander verkeer (auto, fiets, voetganger, rolstoel etc.) blijft gewaarborgd. Bij plaatsing van de laadvoorziening in een trottoir blijft minimaal 150 cm over aan breedte van het trottoir voor voetgangers; Er zijn geen belemmeringen ten aanzien van ander straatmeubilair of (openbaar) groen. De laadvoorziening wordt niet onder de kruinprojectie van een boom geplaatst (maar altijd minimaal 2 meter van de stam van de boom); Als het noodzakelijk is om hiervan af te wijken, dient de afwijking te worden geaccordeerd door de gemeente.
Verkeersveiligheid	Laadpalen worden zodanig geplaatst dat de verkeersveiligheid geborgd is
Parkeervak	Laadpalen kunnen alleen worden gerealiseerd bij bestaande parkeervakken
Blauwe zone	Laadpalen kunnen in een blauwe zone worden geplaatst, met een onderbord dat een parkeerduur van 3 uur geldt in het tijdvenster van de blauwe zone. In Dinkelland is dit tijdvenster "ma t/m za 09:00 – 18:00 uur".
Vergunninghouders	Laadpalen wordt niet geplaatst in een zone voor vergunninghouders.
Nieuwbouw	Bij nieuwbouw worden kencijfers laadpalen uit CROW-publicatie 381 gevolgd. Binnen de bandbreedte wordt het maximale kencijfer gehanteerd.
Laadkabel	De laadvoorziening dient zo geplaatst te worden dat passerende voetgangers of fietsers niet over de laadkabel hoeven heen te stappen (ook niet bij het gebruik van een kabelgeleider).
Exclusiviteit	Door gebruikers kunnen geen exclusieve rechten op het gebruik van de parkeerplek danwel het laadpunt ontleend. De gemeente kan hierbij een uitzondering maken voor deelauto's en als de laadpaal wordt gecombineerd met een invalide parkeerplaatsen voor gehandicapten zijn, met inachtneming dat het andere laadpunt dan publiektoegankelijk moet zijn.
Operationele eisen	De oplaadlocatie moet interoperabel zijn overeenkomstig de landelijke en internationale afspraken, waaronder de uitwisselbaarheid van laadpassen en het gebruik van standaard stekkers De laadpaal vermeldt de telefoonnummers van de beheerder en de helpdesk, die 24 uur per dag en 7 dagen per week bereikbaar moeten zijn voor gebruikers, hulpdiensten en gemeente in geval van vragen, storingen en calamiteiten De oplaadlocatie voldoet aan alle daaraan gestelde (nationale en internationale) veiligheidseisen.

5.4.2 Wensen en maatwerk bij de locatiekeuze

Ruimtegebruik	De laadvoorziening wordt op de raaklijn met de aangrenzende parkeerplaats(en) geplaatst zodat (in de toekomst) eenvoudig twee (of meer) elektrische auto's tegelijk kunnen laden;
Zichtbaarheid	De oplaadlocaties worden in principe gerealiseerd op zichtlocaties
Straatbeeld	De laadvoorziening heeft een neutrale uitstraling met slechts functionele informatie en opschriften.
Parkeerdruk	Straten met een hoge parkeerdruk worden bij voorkeur ontzien (nee, tenzij). Voor paal-volgt-auto laadpalen is een reden voor afwijking als er geen alternatief is binnen 200m van de woning van de initiatiefnemer).
Voor- en zijgevel	Laadpalen worden bij voorkeur niet langs een gevel met ramen gepositioneerd. Als het niet anders mogelijk is, dan heeft de zijgevel de voorkeur boven de voorgevel.
Afstand tot woning/pand initiatiefnemer	Bij een paal-volgt-auto-aanvraag zoeken de serviceprovider en gemeente naar een locatie binnen 200m hemelsbreed vanaf de woning/pand van de initiatiefnemer. Daarbij wordt ook als lijn aangehouden dat er geen locatie wordt toegekend direct bij de woning/het pand om te vermijden dat de indruk ontstaat dat dit een exclusieve laadplek is voor de initiatiefnemer. Verder kan de aanvraag worden afgewezen als er binnen de genoemde grens van 200m een bestaande publieke laadpaal staat, die qua gebruik geschikt is voor een extra reguliere gebruiker.

5.5. Parkeren

Het plaatsen van laadpalen, maar vooral het reserveren van de parkeerplaatsen bij de laadpalen voor uitsluitend het laden van elektrische auto's heeft vooral consequenties voor de bestaande parkeersituatie. Bij het toekennen van een plek zal deze bestaande parkeersituatie altijd moeten meegenomen om te zorgen dat het ongemak voor de overige parkeerders zo beperkt mogelijk blijft.

5.5.1. Parkeerbeleid

Parkeerplaatsen voor het elektrisch laden hebben te maken met dezelfde kenmerken en restricties als de naast gelegen parkeerplaatsen. Bijvoorbeeld betaald parkeren, vergunninghoudersparkeren, blauwe zones zijn ook van toepassing op de parkeerplaatsen die gereserveerd zijn voor het elektrisch laden (in blauwe zones geldt alleen een langere toegestane tijd als dat op een onderbord is aangegeven). (Zie onder 4.2).

5.5.2. Aanwijzen parkeerplaats (verkeersbesluit)

De gemeente wijst in eerste instantie per laadpaal twee parkeerplaatsen aan voor het opladen van elektrische auto's (één parkeerplek per laadpunt).

De gemeente heeft daarbij de optie om één van deze parkeerplaatsen tijdelijk niet exclusief voor elektrisch laden zichtbaar te maken (door een onderbord waarop een pijl ontbreekt).

Als het gebruik van de oplaadlocatie de behoefte aan 2 exclusieve parkeerplaatsen aantoont (richtwaarde meer dan van 3.000 kWh op jaarbasis), kan het onderbord worden vervangen door een onderbord met 2 pijlen. Dit kan ook als er in de nabijheid een nieuwe paal-volgt-auto-laadpaal wordt aangevraagd.

5.6. Tot slot: bijzondere omstandigheden

Dinkelland beseft dat de ontwikkelingen op het gebied van elektrisch rijden en laadinfrastructuur nieuw en nog volop in ontwikkeling zijn. Met deze beleidsnotitie wordt duidelijkheid gegeven over de voorwaarden, criteria en condities die van toepassing zijn op het realiseren van laadvoorzieningen in de gemeente Dinkelland. In specifieke, bijzondere of onvoorzien omstandigheden kan het college besluiten van deze beleidsregels af te wijken.

6. De procedure voor laadpalen buiten de concessieovereenkomst samengevat

Samengevat ziet de procedure voor het aanvragen en realiseren van een laadvoorziening in de openbare ruimte (anders dan een laadpaal die valt onder de concessie) er als volgt uit:

- Stap 1:** De serviceprovider dient bij de gemeente een aanvraag in voor het plaatsen van een laadvoorziening in de openbare ruimte. De benodigde informatie kan via een begeleidend schrijven inclusief bijlagen gemaild worden naar de gemeente Dinkelland of opgestuurd worden naar gemeente Dinkelland t.a.v. het college van B&W, Postbus 11, 7590 AA Denekamp o.v.v. aanvraag elektrische laadvoorziening.
- Stap 2:** Na ontvangst wordt de aanvraag door de afdeling KCC (Klant Contact Centrum) in behandeling genomen en getoetst aan het beleid. Indien nodig, houdt de gemeente een technisch afstemmingsoverleg met de aanvrager.
- Stap 3:** Als de plaatsing van de laadvoorziening op de aangevraagde locatie aanvaardbaar en wenselijk is, publiceert de gemeente het voornemen om de locatie in gebruik te geven bij de aanvrager (uitvloeisel van het Didam-arrest) en kunnen derden ook hun belangstelling kenbaar maken. Indien er meerdere belangstellenden zijn, kiest de gemeente de partij met het maatschappelijk beste aanbod, dit ter beoordeling aan het College.
- Stap 4:** Aan de geselecteerde serviceprovider wordt een privaatrechtelijke overeenkomst ter ondertekening voorgelegd.
- Stap 5:** Nadat de overeenkomst ondertekend retour is gekomen van de aanvrager, neemt de gemeente een verkeersbesluit.
- Stap 6:** De serviceprovider mag de laadvoorziening pas plaatsen en in gebruik nemen na het herroepelijk worden van het verkeersbesluit. De gemeente voorziet het parkeervak z.s.m. na plaatsing van de laad-paal van een verkeersbord E8 met het onderbord "alleen voor opladen elektrische voertuigen".

7. Inwerkingtreding en evaluatie

Deze beleidsregels treden in werking met ingang van de dag nadat deze bekend gemaakt zijn. Bekendmaking vindt plaats op de gemeentelijke website en op de gemeentelijke voorlichtingspagina in Dinkelland Visie.

De ontwikkelingen op het gebied van de laadinfrastructuur en het elektrisch rijden zijn nog volop gaande. Deze beleidsregels worden zo nodig periodiek geëvalueerd. Indien nodig wordt het beleid aangepast en opnieuw vastgesteld.

Denekamp, 22 november 2022

Burgemeester en wethouders van Dinkelland,

De secretaris,

De burgemeester,