

Plaatsingsregels

Publieke laadpalen elektrische voertuigen
Definitief | Gemeente Deventer



Inhoud

| | |
|--|----|
| 1. Inleiding..... | 3 |
| 1.1 Aanleiding..... | 3 |
| 1.2 Doel en scope document..... | 3 |
| 2 Uitwerking beleidskeuzes..... | 4 |
| 2.1 Private en publieke laadpunten..... | 4 |
| 2.2 Locatiestrategie..... | 4 |
| 2.2.1 <i>Werkwijze</i> | 4 |
| 2.2.2 <i>Plankaart</i> | 4 |
| 2.2.3 <i>Publieke laadlocaties: maatwerk</i> | 5 |
| 2.3 Soorten laadinfrastructuur..... | 6 |
| 2.4 Plaatsingsstrategie..... | 7 |
| 2.5 Realisatiecriteria..... | 8 |
| 2.5.1 <i>Algemene criteria</i> | 8 |
| 2.5.2 <i>Locatiecriteria</i> | 9 |
| 3 Participatie..... | 9 |
| 4 Verkeersbesluit..... | 10 |

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Deventer heeft zich uitgesproken voor het behalen van de klimaatdoelen, die landelijk en internationaal zijn bepaald¹. Een instrument om deze doelen te bereiken is het verduurzamen van het vervoer. In het regeerakkoord en het Klimaatakkoord staat dat uiterlijk in 2030 alle nieuw verkochte auto's emissievrij moeten zijn. Voor een belangrijk deel zullen dat batterij-elektrische auto's zijn. Volgens prognoses uit het Klimaatakkoord en de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) zijn in 2030 landelijk naar schatting 1,7 miljoen laadpunten nodig voor personenvervoer.

Voor Deventer is de prognose, dat ongeveer 1.000 publieke laadpunten in 2025 nodig zijn, ca. 1.800 laadpunten in 2030 en ca. 3.400 laadpunten in 2035, dit allemaal ten opzichte van ongeveer 300 laadpunten nu. De opgave is echter breder dan personenvervoer. We verwachten ook een toename van elektrisch aangedreven doelgroepenvervoer, bestelwagens en trucks. Dat vraagt om een forse uitbreiding van het aantal laadpunten en een slim, dekkend, toegankelijk en betaalbaar laadnetwerk. Het betekent een grote opgave die impact heeft op de openbare ruimte en op het elektriciteitsnet. De strategie voor laadinfrastructuur hebben we vastgelegd in de integrale laadvisie.

We hebben keuzes gemaakt met betrekking tot:

- private, semi-publieke en publieke laadpunten;
- de locatiestrategie;
- de plaatsingsstrategie;
- type bewonersparticipatie.

1.2 Doel en scope document

De plaatsingsregels geven invulling aan de keuzes die in de integrale laadvisie van Deventer zijn gemaakt. De plaatsingsregels richten zich op de uitrol van openbare laadinfrastructuur voor de gebruikersgroepen in het personenvervoer (inwoners, werknemers en bezoekers) en helpt de gemeente bij de uitvoering. De plaatsingsregels vervangen de vigerende 'beleidsregels opladen' uit 2020 en sluiten aan bij de afspraken van de nieuwe concessie voor publieke laadpalen (m.i.v. 1 juli 2022).

Voor personenvervoer is op dit moment op veel plaatsen al een grote behoefte aan laadpunten en verwachten we een sterke toename. Voor andere gebruikersgroepen, zoals vrachtwagens, volgen we vooralsnog de ontwikkelingen en, indien nodig, passen we onze visie en de plaatsingsregels hierop aan. Specifiek voor de elektrische fiets en scooter concentreren we publieke laadpunten in de bewaakte stallingen van de binnenstad. De ontwikkelingen op het gebied van elektrisch vervoer en laadinfrastructuur gaan snel. Daarom actualiseren we de visie en de plaatsingsregels in ieder geval elke twee jaar.

¹ Onderdeel van het klimaatakkoord is de instemming met het VN-klimaatakkoord uit Parijs van 2016. Doel van het akkoord: de opwarming van de aarde beperken tot ruim onder 2 graden Celsius, met een duidelijk zicht op 1,5 graden Celsius.

2 Uitwerking beleidskeuzes

2.1 Private en publieke laadpunten

We hanteren het uitgangspunt dat EV-rijders zoveel mogelijk laden op privaat terrein. Alleen voor EV-rijders die daar geen mogelijkheid voor hebben, organiseert de gemeente laadvoorzieningen in de publieke ruimte.

2.2 Locatiestrategie

Deventer is een historische stad aan de IJssel, waarin de ruimte schaars is en de ruimtelijke kwaliteit een groot goed. Laadinfrastructuur is enerzijds nodig voor een verduurzaming van de mobiliteit en zorgt anderzijds voor een extra ruimteclaim in de openbare ruimte. Zorgvuldigheid is daarom geboden in het realiseren van publieke laadpalen.

Privaat laden zien we vanuit dit oogpunt als meest optimale, ruimtelijke variant in het laadbeleid. Echter, niet iedereen beschikt over een eigen parkeerplaats. Daarom hanteren we de volgende werkwijze bij het realiseren van laadinfrastructuur op publieke locaties:

2.2.1 Werkwijze

Als eerste brengen we de semi-publieke laadlocaties (vooral particuliere parkeerterreinen en parkeergarages²) in beeld met als doel het bepalen van de benodigde laadcapaciteit in de openbare ruimte. Vervolgens wijzen we de locaties aan, waar publieke laadinfrastructuur wordt geplaatst. Deze locaties bepalen we op de volgende manier:

Op basis van een plankaart

We stellen een plankaart op met de gewenste locaties voor bij te plaatsen laadinfrastructuur. Dit gebeurt op basis van laadprognoses voor de komende vier jaar³. Deze plankaart gebruiken we om, als een aanvraag is goedgekeurd, de locatie van de laadpaal te bepalen.

Per individueel verzoek

Na goedkeuring van een aanvraag tot bijplaatsen van laadinfrastructuur in de openbare ruimte bepalen we per aanvraag wat de best passende locatie op de plankaart is. Hierbij houden we rekening met de realisatiecriteria (paragraaf 2.5).

2.2.2 Plankaart

De plankaart heeft een plantermijn van 4 jaar. Deze past bij de plaatsingsperiode van de laadconcessie (drie jaar met twee maal één jaar verlenging) en geeft een overzicht van de geplande laadpalen. De locaties van de laadpalen zijn bepaald op basis van het verwachte gebruik. Opstelling gebeurt door een adviesbureau met toetsing door de gemeente en de netbeheerder. De plankaart is onderwerp van participatie met de bewoners van Deventer. Deze participatie gebeurt op een raadplegende manier, waarbij publicatie plaatsvindt van de plankaart en vervolgens reactie mogelijk is. Na vaststelling van de plankaart volgen, voorafgaand aan de realisatie, verkeersbesluiten, zo mogelijk gebundeld. Na publicatie van een verkeersbesluit is 6 weken inspraak/bezwaar mogelijk. Tussentijdse verplaatsing van een locatie op de plankaart is mogelijk, bijvoorbeeld bij technische belemmeringen, reconstructie of andere ontwikkelingen. Wij informeren in dat geval tijdig de betrokken omwonenden. Bij een reconstructie nemen wij de gewijzigde locatie mee in de procedure.

² De parkeergarages kennen beperkingen in de zwaarte van de netwerkaansluiting en daardoor ook in het aantal laadpalen.

³ Door ELaadNL

2.2.3 Publieke laadlocaties: maatwerk

De plankaart geeft een overzicht van alle laadplekken in Deventer voor de komende vier jaar. De basis van deze plankaart is de verwachte behoefte aan laadplekken. Echter, de diversiteit aan openbare ruimte maakt, dat niet overal op dezelfde wijze in deze behoefte kan worden voorzien. Zo is de ruimte in de binnenstad en schil daar omheen schaars en vragen concentraties van voorzieningen, zoals wijk- en buurtcentra ook een aparte aanpak.

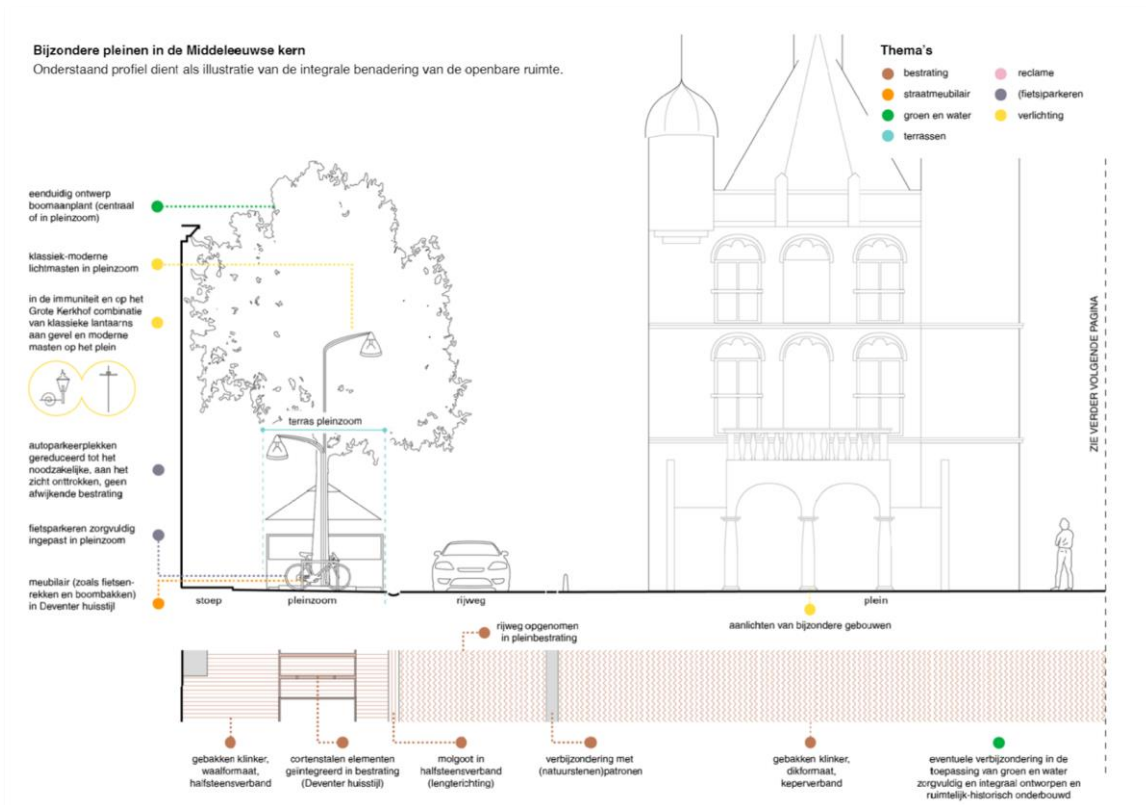
Relatie parkeerbeleid

Een laadplek is formeel geen parkeerplaats. Zodra de auto is volgeladen, dient deze te worden verplaatst. Dit betekent een beperkte verhoging van de parkeerdruk op het moment dat niet wordt geladen. De laadplek gaat dan wel ten koste van de bestaande parkeerplaatsen. Echter, in bestaande situaties met beperkte parkeercapaciteit is onvoldoende openbare ruimte voor realisatie van extra laadplekken. We hebben in 2015 dan ook besloten laadplekken te realiseren op bestaande parkeerplaatsen.

Uiteindelijk zal de fossiel aangedreven auto volledig uit het straatbeeld verdwijnen en zijn vervangen door de elektrische auto. In deze situatie kan elke auto op de laadplek gaan laden en zijn alle parkeerplaatsen beschikbaar. De termijn, waarop deze situatie optreedt, is afhankelijk van de marktontwikkelingen en het rijksbeleid.

Binnenstad

In de historische binnenstad beperken we op grond van de ruimtelijke impact de plaatsing van publieke laadinfrastructuur. Zie hiervoor ook het Beeldkwaliteitsplan binnenstad Deventer uit maart 2021, waaruit figuur 1 als voorbeeldprofiel van de openbare ruimte.



Figuur 1: voorbeeldprofiel openbare ruimte uit Beeldkwaliteitsplan binnenstad Deventer (2020)

Het Beelkwaliteitsplan zorgt voor een beperking van de hoeveelheid parkeerplaatsen – en daarmee ook oplaadplekken – in de openbare ruimte. Voor straatmeubilair, waaronder laadpalen, streven wij naar een uniforme en sobere vormgeving (deze is vanuit de concessie bepaald), zorgvuldige, doelmatige inpassing en het zo veel mogelijk rekening houden met cultuurhistorische objecten en beeldbepalende locaties.

Aan de andere kant is de capaciteit in de semipublieke parkeergarages ook beperkt vanwege de maxima in de zwaarte van de netwerkaansluitingen. Dit betekent dat ook in de openbare ruimte in de binnenstad laadplekken nodig zijn, zeker met de voorziene groei van elektrisch rijden. Laadpalen zijn tot nu toe alleen geplaatst in de van Twickelostraat (2) en Pikeursbaan (1). Een zorgvuldige inpassing in de openbare ruimte is vanzelfsprekend van groot belang. Bij voorkeur maken we gebruik van gemarkeerde, haakse parkeervakken en parkeerpleintjes, niet in de nabijheid van cultuurhistorische objecten (monumenten) en niet op beeldbepalende locaties. Waar mogelijk, sluiten die aan bij gebundelde parkeerruimte, zoals in de Van Twickelostraat, het Muggenplein en/of de Pikeurshof. Ook de locaties in de binnenstad komen op de plankaart te staan.

Elektrische auto's die laden bij een openbare laadpaal, vallen ook onder het parkeerregime. Met andere woorden: in de binnenstad van Deventer is het betalen van een parkeertarief bij de laadpaal verplicht. In de (ten dele gemeentelijke) parkeergarages is beperkte capaciteit voorhanden ten behoeve van het opladen. Het gaat hier om de Brinkgarage, Stadspoortgarage, Stationspleingarage en de parkeergarage onder het stadhuis (voor vergunninghouders van de binnenstad). In de gemeentelijke parkeergarages zijn per garage 4 tot 6 laadpunten aanwezig. Er zijn onderzoeken gaande naar uitbreiding in de gemeentelijke parkeergarages. De Boreelgarage en Centrumgarage hebben respectievelijk 6 en 12 laadpunten.

2.3 Soorten laadinfrastructuur

We maken onderscheid tussen losse laadpalen en laadpleinen.

Losse laadpalen

De gemeente heeft een verantwoordelijkheid in de uitrol van reguliere, publieke laadpunten. Deze laadpunten met een vermogen tot 22 kW plaatsen we als losse palen.

Laadpleinen

Een laadplein bestaat uit minimaal twee laadpalen met elk twee laadpunten. Realisatie hiervan heeft binnen onze gemeente de voorkeur op locaties bij wijkwinkelcentra, grootschalige detailhandel en op bepaalde plekken in of aan de rand van woonwijken. Laadpleinen leggen een forsere ruimteclaim op de bestaande parkeervakken. Zeker bij de buurt- en wijkwinkelcentra, maar ook in de binnenstad, vraagt de realisatie een zorgvuldige afweging van belangen. Aanleg van een laadplein in één keer binnen de laadconcessie is mogelijk, bij voldoende verwacht gebruik en indien op de plankaart twee laadpalen op de locatie zijn aangegeven. Landelijk vindt onderzoek plaats naar 'slimme laadpleinen', waarbij ondermeer sprake is van energieopwekking (zie figuur 2).



Figuur 2: rapport "Proeftuin slimme laadpleinen", NKL (november 2021)

2.4 Plaatsingsstrategie

Een plankaart geeft een overzicht van de locaties, die geschikt zijn voor laadpalen. Dit geeft zowel onze organisatie als de netbeheerder houvast en versnelt het proces rond plaatsing. De prognoses per buurt van ElaadNL gebruiken we als uitgangspunt. We maken gebruik van het aanbod, dat NAL-regio Gelderland-Overijssel biedt om een plankaart op te stellen (door een adviesbureau). De gemeente en de netbeheerder toetsen deze locaties. Bewoners krijgen vervolgens de gelegenheid erop te reageren.

We volgen de laadlocaties in de plankaart en kiezen de volgende procedure om publieke laadinfrastructuur bij te plaatsen:

Proactief

We gebruiken verschillende databronnen om de behoefte aan laadpalen te voorspellen. Op basis daarvan gaan we laadpalen proactief ofwel voor-de-vraag-uit plaatsen. Zo kunnen we beter de groei van de behoefte bij bewoners, werknemers en bezoekers plannen. Op basis van de prognoses van ElaadNL en berekeningen van jaarlijks te plaatsen laadpalen plaatst de concessiehouder proactief 35 laadpalen per jaar (30 %).

Datagestuurd

Vanuit de geplaatste laadpalen in Deventer kunnen we met de verbruiksdata de groei volgen en laadpalen sneller bij laten plaatsen door de concessiehouder naast of in de buurt van de laadpaal op een locatie van de plankaart. De concessiehouder plaatst bij een verbruik van 5.000 kwh op jaarbasis een extra laadpaal. Op locaties, waar in eerste instantie één laadplek is aangewezen met een verkeersbord (bv. bij erg hoge parkeerdruk), wijzen we twee laadplekken aan op het moment dat het verbruik hoger is dan 1.750 kwh op jaarbasis.

Vraaggestuurd

We kiezen voor vraaggestuurde plaatsing in de gevallen, waarbij inwoners via een aanvraagportaal een aanvraag indienen voor een publieke laadpaal. Daarna zoeken we een geschikte locatie op de plankaart. Voor alle publieke laadpalen geldt dat we deze laten plaatsen door de concessiehouder. Daarbij accepteren we dat de doorlooptijden langer zijn dan bij datagedreven plaatsing.

Strategisch

Naast de vraaggestuurde plaatsing/plaatsing op basis van data willen we ook laadpalen kunnen realiseren op plekken, waar bewoners geen aanvraag kunnen doen. Dan gaat het bijvoorbeeld om parkeerterreinen bij voorzieningen. Daarmee faciliteren we bezoekers van onze gemeente. Plaatsing van deze strategische laadpalen gebeurt op kosten van de gemeente. Veelal ondervangen we deze behoefte bij bezoekers met het proactief plaatsen op basis van de plankaart.

2.5 Realisatiecriteria

De realisatiecriteria zijn een nadere invulling van de voorwaarden, waaronder we openbare laadpalen plaatsen. Ze komen voort uit de laadvisie, de beleidsregels⁴ en de afspraken in het kader van de concessieovereenkomst met de nieuwe concessiehouder m.i.v. 1 juli 2022.

Gemeentebreed gelden bij de realisatie van reguliere, openbare laadpalen een aantal realisatiecriteria. Deze zijn in deze paragraaf onderverdeeld in algemene criteria en locatiecriteria:

2.5.1 Algemene criteria

- Afspraken met de concessiehouder: de exclusieve realisatie van laadpalen in 1 arbeidsgang conform de overeenkomst met de concessiehouder, het programma van eisen en de wet- en regelgeving.
- Voldoende laadbehoefte: de aanvrager (bewoner of werkgever) kan voldoende laadbehoefte aantonen met minimaal één elektrische of hybride auto met een volledig elektrisch bereik van minimaal 50 kilometer.
- Geen eigen parkeerplek: de aanvrager heeft geen parkeergelegenheid op eigen terrein om een laadvoorziening op eigen terrein te realiseren.
- Maximale loopafstand 250 meter: de maximale loopafstand tot een publieke laadpaal bedraagt 250 meter.
- Twee laadplekken: in principe wijzen we bij plaatsing van een laadpaal direct twee laadplekken aan. Alleen in uitzonderingsgevallen, indien bewoners erg hoge parkeerdruk ervaren, wijzen we in eerste instantie één laadplek aan. Het is voor de duidelijkheid naar de E-rijders gewenst dat beide plekken zijn aangewezen voor elektrisch laden. Digitaal is namelijk te zien of een laadpaal beschikbaar is als één of twee laadpunten vrij zijn. Het is ook de verwachting dat elektrisch rijden zo sterk toeneemt, dat de tweede laadplek snel na plaatsing van de laadpaal nodig is.
- Laadpleinen: het clusteren van laadpalen in de vorm van laadpleinen heeft in sommige gevallen de voorkeur boven spreiding van losse laadpalen in de openbare ruimte. Dit uitgangspunt geldt in ieder geval in de historische binnenstad. Hiermee beperken we namelijk zoekverkeer. Clustering vindt zo mogelijk vooral plaats bij voorzieningen en op parkeerterreinen in of bij de ingang van woonbuurten.
- Parkeerregime van toepassing: in gebieden, waar betaald parkeren of vergunninghoudersparkeren is ingevoerd of een ander regime van toepassing is, geldt dit regime onverminderd ook voor de bestuurders van elektrische voertuigen.
- Handhaving: het college van burgemeester en wethouders ziet toe op het juiste gebruik van de aangewezen parkeerplaats(en) en kan, indien nodig, handhavend optreden. Handhaving vindt in praktijk alleen plaats op het aangesloten zijn van een laadkabel aan de paal, omdat van buitenaf niet is te zien of de auto aan het laden is. Daarnaast vindt ook reguliere handhaving plaats op het fiscaal regime, gebruik van de parkeervergunning en het zich als bestuurder van een elektrisch voertuig houden aan andere restricties die voor alle bestuurders van motorvoertuigen gelden.
- Elektrische deelauto: inzet van de elektrische deelauto helpt in het duurzamer maken van de Deventer mobiliteit en biedt – onder voorwaarden – kansen in het verlagen van de parkeerdruk. We faciliteren deelauto's door het op aanvraag aanbieden van maximaal één exclusief laadpunt per laadpaal. De eenmalige kosten hiervan zijn voor de deelauto-exploitant of – in geval van particulier initiatief – voor het collectief van deelauto-gebruikers.
- Elektrische auto gehandicapte: we faciliteren een laadplek t.b.v een gehandicapte bewoner door het op aanvraag aanbieden van één exclusief laadpunt bij een in de nabijheid te realiseren laadpaal, zo mogelijk op de voor de gehandicapte reeds aangewezen parkeerplek. De eenmalige kosten zijn voor de gehandicapte bewoner.
- Realisatie na verkeersbesluit: na akkoord op een locatie en het onherroepelijk zijn van het verkeersbesluit tot aanwijzing van de benodigde parkeerplaats(en) vindt realisatie van de laadpaal plaats.
- Niet verlengd privaat laden: We verlenen geen medewerking aan de realisatie van een privaat verlengde aansluiting door middel van een kabel in de openbare grond, een kabel over het trottoir (ook met mat) of een kabel boven het trottoir (door middel van een chargearm). De veiligheid van de openbare ruimte staat hierbij voorop, conform de APV.

⁴ Geldig tot vaststelling plaatsingsregels

2.5.2 Locatiecriteria

- De desbetreffende ondergrond is in eigendom van de gemeente.
- De locatie van de laadpaal is voldoende vindbaar en zichtbaar.
- De locatie heeft een openbaar karakter (bv. niet vlak voor de deur van een woning).
- De laadpaal kan twee parkeerplaatsen bedienen.
- Het betreft bij voorkeur bestaande parkeerplaatsen, bij voorkeur met wegmarkering.
- De doorgang voor voetgangers is gewaarborgd met minimaal 90 centimeter.
- Er zijn geen belemmeringen ten aanzien van ander straatmeubilair.
- Er zijn geen belemmeringen ten aanzien van (openbaar) groen.
- De laadpaal past in het straatbeeld.
- Er is geen sprake van geplande reconstructies of andere infrastructurele ontwikkelingen;
- Aansluiting binnen 25 meter op het ondergronds elektriciteitsnet is mogelijk.
- Houdt bij het plaatsen rekening met cultuurhistorische objecten (bv. monumenten) en beeldbepalende locaties. Hoe dan ook is maatwerk noodzakelijk in locatie en vormgeving.

3 Participatie

Deventer vindt het belangrijk dat inwoners goed zijn geïnformeerd over ontwikkelingen in hun omgeving. Inwoners raadplegen we bij de realisatie van publieke laadpunten in en nabij woonwijken. Dit houdt in, dat we reacties ophalen bij bewoners naar aanleiding van voorgestelde laadlocaties op een zogenoemde plankaart. Reactie kunnen bijvoorbeeld gaan over de parkeerdruk, het gebruik van het trottoir of bijzondere omstandigheden. De bekendmaking van de laadlocaties doen we op diverse manieren, digitaal en fysiek. Bij afwijkende locaties ten opzichte van de plankaart informeren we de omwonenden per brief. Ze krijgen de gelegenheid op het locatievoorstel te reageren. Bij een reconstructie nemen we de gewijzigde locatie in de procedure mee.

4 Verkeersbesluit

Het verkeersbesluit geeft het parkeervak de doelbestemming 'opladen van elektrische voertuigen'. Aanwijzing gaat gepaard met plaatsing van een bijbehorend RVV-bord E08o ('parkeerplaats met oplaadpunt voor elektrische auto', zie ook figuren 2 t/m 4). In dit vak mag men alleen parkeren met elektrische auto's die laden, hetgeen betekent dat de stekker van de auto in de laadpaal is aangebracht.



Figuur 2: bestaand standaardbord bij laadpaal



Figuur 3: bord voor laden bij betaald parkeren



Figuur 4: toekomstig standaardbord bij laadpaal

Op basis van de locatiekeuzes op de plankaart nemen we voor proactieve laadpalen (35 per jaar), zo mogelijk, een verzamelverkeersbesluit of gebundelde verkeersbesluiten. Datagestuurde laadpalen en palen op aanvraag krijgen voor de betreffende locatie op de plankaart een individueel verkeersbesluit

Parkeervakken duiden we aan als bestemd voor het opladen van elektrische voertuigen. Specifiek in gebieden, waar betaald parkeren geldt, zal deze toevoeging in het verkeersbesluit komen.

Bij laadpleinen bestemmen we niet alle daarvoor aangewezen parkeervakken direct voor elektrische voertuigen. We kiezen voor een groeimodel, te beginnen bij twee laadpalen (vier laadpunten) en monitoren het gebruik. Hoe intensiever de laadpunten worden gebruikt, des te meer parkeervakken we aanduiden als bestemd voor het elektrisch laden.