

## **Toelichting Beleidsregels Project Openbare Opladinfra elektrische voertuigen Vlaardingen**

### **Algemeen**

Vanuit het ministerie van Economie, Landbouw en Innovatie is voor de periode 2011-2015 een *Plan van Aanpak elektrisch vervoer* opgesteld om het elektrisch vervoer in Nederland te stimuleren. Centraal staat dat Nederland gidsland moet worden op het gebied van elektrisch vervoer. De beleidsdoelstelling is dat er in 2020 in Nederland 200.000 elektrische auto's rond rijden, in het jaar 2025 moeten dit er 1 miljoen zijn. Het Rijk verwacht van gemeenten dat zij ten behoeve van deze doelstelling een stimulerende en/of faciliterende rol vervullen.

De Stadsregio Rotterdam onderschrijft de doelstelling van het Rijk. De ontwikkeling van elektrisch vervoer draagt bij aan het bereiken van de doelstellingen van het *'Beleidskader en maatregelenpakket Duurzame Mobiliteit Stadsregio Rotterdam'*. De Stadsregio streeft naar 1.600 elektrische auto's in 2015 en 200.000 in 2025.

Ook de gemeente Vlaardingen wil deze ontwikkeling stimuleren om, in lijn met het landelijke beleid, de luchtkwaliteit in de regio te verbeteren, de CO2 en NO2-uitstoot te verminderen, geluidsreductie te bewerkstelligen en economische kansen te creëren in de duurzame sector. In het *Programma Duurzaamheid 2012-2015 'Samen voor een duurzaam Vlaardingen'* heeft Vlaardingen aangegeven sterk te willen inzetten op het bevorderen van elektrisch vervoer. Het benodigde aantal oplaadlocaties in Vlaardingen eind 2014 is door de Stadsregio geschat op 59 (= 118 oplaadpunten).

Circa 62% van de Nederlanders heeft bij hun woning niet de beschikking over eigen terrein en is aangewezen op de gemeente waar zij wonen voor plaatsing van een oplaadobject in de openbare ruimte om hun elektrische voertuig te kunnen opladen waarmee er aldus een taak voor lokale overheden ligt.

In de gemeente Vlaardingen bevinden zich op dit moment 5 openbare oplaadobjecten (=9 oplaadpunten) voor elektrische voertuigen:

*Parallelweg* (tegenover de huisnummers 16/18, nabij station Vlaardingen Centrum).

*Parkeerterrein winkelcentrum De Loper* (ter hoogte van De Loper nummer 1, nabij C1000).

*NS station Vlaardingen-West* (Noordzijde Geuzenplein).

*Carpoolterrein Schiedamsedijk* (ter hoogte van nummer 14).

*Coornhertstraat* (ter hoogte van nummer 96, Westwijk), betreft 1 oplaadpunt.

In voorbereiding is (aanvraag uit 2012, uitgevoerd door Stichting e-laad):

*George Stephensonweg* (ter hoogte van nummer 23, achter station Vlaardingen West), wordt 1 oplaadpunt, naar verwachting nog in 2013 te plaatsen.

De 5 oplaadobjecten zijn geplaatst door Stichting e-laad, een initiatief van samenwerkende netwerkbeheerders in Nederland die de (regionale) elektriciteits- en gasnetwerken beheren. Om ervaring op te doen met de gevolgen voor het netwerk en om elektrisch rijden mogelijk te maken heeft Stichting e-laad in een proefperiode van 3 jaar, tot en met 2012, zonder plaatsings- en aansluitkosten voor aanvragers, 24.000 oplaadpunten geplaatst in 284 gemeenten. Het budget van Stichting e-laad bood geen ruimte meer voor nieuwe aanvragen na 2012. Wel gaat de Stichting in 2013 en 2014 door met het onderhoud en beheer van alle bestaande publieke oplaadobjecten en blijft zij de rol van kennis- en expertisecentrum vervullen.

### **Artikelsgewijze toelichting**

#### **Artikel 1      Begripsbepalingen**

Dit artikel bevat een omschrijving van de begrippen die in de beleidsregels worden gebruikt.

##### *Onder e*

Er zijn 3 typen elektrische voertuigen te onderscheiden die geheel of gedeeltelijk elektrisch rijden.

##### *- Volledig elektrische voertuigen*

Deze voertuigen hebben alleen een elektromotor en rijden dus altijd elektrisch. De motor wordt alleen gevoed door een accu die met stroom via het elektriciteitsnet (stopcontact of een oplaadpunt) wordt opgeladen.

Voorbeelden: Renault (Fluence, ZOE, Kangoo, Twizy), Mitsubishi (iMiEV), Peugeot (Ion), Citroën (C-Zero), Nissan (Leaf), Tesla (Roadster).

Deze modellen hebben een actieradius variërend van 150 tot 395 km.

#### *-Volledig elektrische voertuigen met een 'range extender'*

Elektrische voertuigen met 'range extender' (afstandsvergroter) worden altijd aangedreven door de elektromotor. De brandstofmotor voedt slechts de elektromotor om het bereik te vergroten zodra de accu niet meer voldoende capaciteit heeft om zelfstandig de elektromotor te voeden.

Dit voertuig kan worden opgeladen via het stopcontact of een oplaadpunt.

Voorbeelden: Opel (Ampera), Mercedes-Benz (Blue Zero), Fisker (Fisker Karma). De puur elektrische actieradius van dit type voertuig bedraagt gemiddeld 40-80 km, die vergroot kan worden tot 500 km.

#### *- Plug-in hybride elektrische voertuigen*

Deze voertuigen hebben zowel een elektromotor als een brandstofmotor die apart of in combinatie met elkaar werken. Dit voertuig kan worden opgeladen via het stopcontact of een oplaadpunt.

Voorbeelden: Ford (Escape, C-Max), Toyota (Prius), Chevrolet (Volt), Mitsubishi (Outlander).

Plug-in hybride voertuigen kunnen circa 20-60 km volledig elektrisch rijden waarna de verbrandingsmotor het overneemt.

Hybride voertuigen (o.a. Lexus Hybride, Honda Civic) worden niet tot de elektrische voertuigen gerekend. Aandrijving van dit voertuig vindt plaats door een combinatie van een elektromotor en verbrandingsmotor. De accu is niet oplaadbaar via het elektriciteitsnet en het voertuig rijdt maximaal 2 km volledig elektrisch.

## **Artikel 2 Kader beleidsregels**

Dit artikel geeft het kader aan van het Project Openbare Oplaadinfra, waarbinnen deze beleidsregels zijn opgesteld.

In het kader van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit is door het Algemeen Bestuur van de stadsregio Rotterdam op 29 februari 2012 het projectplan '*Schoon op Weg*' vastgesteld. Dit projectplan vloeit voort uit het '*Beleidskader en maatregelenpakket Duurzame Mobiliteit stadsregio Rotterdam*', vastgesteld door het Algemeen Bestuur van de stadsregio op 11 mei 2011.

Tijdens een bestuursbijeenkomst van de Stadsregio op 13 februari 2013 is door de stadsregiogemeenten unaniem geconstateerd dat stimulering van elektrisch vervoer een goed instrument is om de doelstellingen uit '*Schoon op Weg*' te realiseren. Deze ambitie is vastgelegd in het *Aktieprogramma stadsregio Rotterdam elektrisch 2013-2015*.

Door gebruik te maken van een reeds door de gemeente Rotterdam gesloten contract met laadaanbieder Cofely voor de levering van oplaadobjecten, is het project Openbare Oplaadinfra tot stand gekomen. Het project, gefinancierd door de Stadsregio, betreft plaatsing van 159 oplaadobjecten in de 14 stadsregiogemeenten, (exclusief Rotterdam), tot en met 2014.

Om het project uit te kunnen voeren heeft het college besloten (intern registratienummer 660973), tezamen met de overige stadsregiogemeenten, het Bestuursconvenant Stadsregio Rotterdam Elektrisch aan te gaan met de Stadsregio Rotterdam. In dit Bestuursconvenant is een aantal inspanningsafspraken vastgelegd op basis van de gemeenschappelijke ambitie. Het betreft hier geen rechtens afdwingbare verplichtingen. Het *Aktieprogramma stadsregio Rotterdam elektrisch 2013-2015* en het verslag van de bestuursbijeenkomst maken als bijlagen integraal onderdeel uit van het convenant.

Er is door de Stadsregio tevens een Beleidsdocument oplaadinfrastructuur opgesteld dat stadsregiogemeenten handvaten biedt om, voor zover nodig, hun beleid aan te passen, teneinde het project uit te kunnen voeren. De voor de gemeente Vlaardingingen van belang zijnde beleidsuitgangspunten, gebaseerd op de geldende randvoorwaarden van het project, vinden hun weerslag in deze beleidsregels.

Na het aangaan van het Bestuursconvenant Stadsregio Rotterdam Elektrisch zijn rechtens afdwingbare verplichtingen vastgelegd in de Uitwerkingsovereenkomst Openbare Oplaadpunten, af te sluiten door iedere stadsregiogemeente afzonderlijk en de gemeente Rotterdam. Het college heeft

besloten tot het aangaan van de Uitwerkingsovereenkomst op 8 oktober 2013 (intern registratienummer 697328).

### **Artikel 3      Aanvraagprocedure**

Realisatie van openbare oplaadpunten vindt plaats op basis van aanvragen van particulieren en bedrijven, zodat gebruik van het oplaadpunt wordt gegarandeerd. Het kan hierbij gaan om inwoners van Vlaardingen die een elektrische auto op eigen naam hebben staan of gebruik maken van een elektrische lease-auto of elektrische auto van hun werkgever.

Het kan ook gaan om bedrijven met werknemers die gebruik maken van een elektrische auto. Dit kunnen elektrische auto's zijn die op naam staan van het bedrijf of op naam van de werknemer. In alle gevallen moet gelden dat men niet de mogelijkheid heeft om de elektrische auto te parkeren op eigen terrein.

Het aanvraagformulier is beschikbaar via de gemeentelijke website, [www.vlaardingen.nl](http://www.vlaardingen.nl). Via een link wordt de aanvrager doorgeleid naar het aanvraagformulier en de projectorganisatie die de aanvraag tot en met plaatsing van het oplaadobject, in overleg met de gemeente Vlaardingen, afhandelt. De gemeente Vlaardingen beoordeelt de aanvraag inhoudelijk, doet het locatievoorstel, neemt een verkeersbesluit en zorgt voor belijning en bebording van de oplaadlocatie. De projectorganisatie beoordeelt de aanvraag op volledigheid en zorgt, via laadaanbieder Cofely, voor plaatsing van het oplaadobject en levert het straatmeubilair, te weten een prismavormig informatieobject/toblerone te plaatsen op paal van verkeersbord en een tegel met oplaadsymbool. Het straatmeubilair wordt vervolgens geplaatst door de gemeente.

Aanvragen voor een oplaadpunt kunnen ingediend worden tot en met 30 september 2014, realisatie van de oplaadpunten geschiedt tot en met 31 december 2014.

#### *Derde lid, onder b*

Als het gaat om een overeenkomst waaruit blijkt dat het voertuig voor de aanvrager bestemd is, kan het in geval van een elektrisch lease voertuig, een werkgeversverklaring betreffen waarin staat dat het voertuig door de aanvrager gebruikt mag worden.

### **Artikel 4      Beoordelingscriteria en geldende voorwaarden**

#### *Derde lid*

Voor bedrijven, particulieren en gemeenten van de Stadsregio Rotterdam die in bezit zijn van eigen terrein of hierover kunnen beschikken (bijv. oprit of carport, bedrijfsterrein dat men huurt of in bezit heeft, parkeergarage op gemeenschappelijk eigen terrein (VVE)) is het mogelijk om op dit terrein, met subsidie, een oplaadfaciliteit te laten installeren voor hun elektrische voertuig. Per aanvraag worden, per geplaatste oplaadfaciliteit, de werkelijke kosten van de aanschaf en plaatsing vergoed, met een maximum van € 1000,-. Aanvragers krijgen geen subsidie als zij bij de aanschaf van het elektrisch voertuig als service van de dealer een of meerdere oplaadfaciliteiten kosteloos krijgen aangeboden.

Particulieren kunnen voor 1 oplaadfaciliteit subsidie aanvragen, bedrijven voor maximaal 5 oplaadfaciliteiten.

Aanvragen kunnen ingediend worden gedurende de periode 1 januari 2013 tot en met 30 september 2014 (zolang het subsidieplafond niet is bereikt).

De aanvraag, afhandeling en financiering geschiedt via de Stadsregio, zie [www.stadsregio.info](http://www.stadsregio.info) (onder Beleid/ Milieu/Subsidie laadpalen op eigen terrein) voor het aanvraagformulier en nadere informatie.

#### *Vierde en zesde lid*

Standaard worden per oplaadobject twee parkeerplaatsen bestemd voor het opladen van elektrische voertuigen (= twee oplaadvakken), aangezien een oplaadobject twee oplaadpunten (aansluitingen voor de stekkers van de auto's) heeft. Het standaard bestemmen van twee oplaadvakken per oplaadobject heeft een aantal voordelen zoals kostenefficiëntie (1 oplaadobject bedient twee auto's), bevordering van het idee van een openbare plek (de buurt heeft minder het idee dat het iemands eigen plek is), de stimulerende werking van de lege plek.

Er worden twee *bestaande* parkeervakken bestemd tot oplaadvakken, er worden derhalve geen nieuwe parkeerplaatsen gerealiseerd.

#### Vijfde lid

Om de toekomstige parkeerdruk te bepalen houdt de gemeente minimaal drie parkeerdrukmetingen in een straal van 150 meter rondom de *beoogde* locatie van het oplaadobject. Het oplaadobject wordt zodanig geplaatst dat in de toekomst (bij een aanvraag voor een oplaadpunt in een straal van maximaal 200 meter) een tweede parkeervak eenvoudig geschikt gemaakt kan worden als oplaadvak.

Bij parkeerdrukmetingen worden de parkeercapaciteit (totaal aantal voor 'openbaar' parkeren aanwezige parkeerplaatsen) en het parkeeraanbod (totaal aantal geparkeerde voertuigen) in een straal van 150 meter rondom de *beoogde* locatie van het oplaadobject geteld. De parkeerdruk volgt uit de verhouding tussen het parkeeraanbod en de parkeercapaciteit. Specifieke gereserveerde parkeerplaatsen worden niet in de parkeercapaciteit meegerekend, omdat hier niet door iedereen op geparkeerd mag worden. Bij het berekenen van de toekomstige parkeerdruk als gevolg van het creëren van twee oplaadvakken ten koste van openbare parkeergelegenheid (dat is in het project zo bepaald; er worden geen nieuwe parkeerplaatsen gecreëerd), moet de getelde parkeercapaciteit voor de nieuwe situatie met 2 openbare parkeerplaatsen verminderd worden. Wij gaan ervan uit dat het nieuw aan te schaffen elektrisch voertuig een 'normaal' voertuig, dat nu al geparkeerd staat, vervangt. Het getelde parkeeraanbod moet dus met 1 voertuig verminderd worden.

#### Richtlijnen uitvoering parkeerdrukmeting

- Op data en tijdstippen dat de parkeervraag in de omgeving het grootst is (afhankelijk van de functies in de omgeving in relatie tot de aanwezigheidspercentages van het CROW) wordt het totaal aantal openbaar beschikbare parkeerplaatsen en het aantal op die openbaar beschikbare parkeerplaatsen geparkeerde voertuigen in een straal van 150 meter rondom de *beoogde locatie* van het oplaadobject geteld (deze afstand is gebruikelijk binnen Vlaardingen, wordt bijvoorbeeld ook gehanteerd bij de beoordeling van bouwplannen).
- Indien in woongebieden geteld wordt, wordt in ieder geval één telling na 22.00 uur 's avonds op dinsdag of donderdag uitgevoerd.
- Om te bepalen of er op specifieke tijden nog voldoende vrije parkeerplaatsen zijn, wordt voor die specifieke tijden de parkeerdruk bepaald.
- De parkeerdruk van een gebied wordt uitgedrukt in een procentuele bezettingsgraad, die volgt uit het aantal geparkeerde voertuigen in een bepaald gebied gedeeld door het totaal aantal parkeerplaatsen in het gebied (parkeerdruk=bezetting/capaciteit).
- Bij parkeeronderzoeken in Vlaardingen gelden de volgende kwalificaties voor de parkeerdruk.

paars	: bezettingsgraad 100% of hoger	Overbelast
rood	: bezettingsgraad 90 tot 100%;	Zeer hoog
oranje	: bezettingsgraad 80 tot 90%;	Hoog
groen	: bezettingsgraad lager dan 80%.	Laag

De kwalificatie 'laag' houdt in dat er voldoende parkeergelegenheid in de omgeving is om piekmomenten op te vangen. Met een hoge parkeerdruk wordt het moeilijker om direct voor de deur van de bestemming een plaats te kunnen vinden. Bij een zeer hoge parkeerdruk is de kans op het vinden van een lege parkeerplaats in de nabijheid van de bestemming sterk gedaald en zullen de loopafstanden tot de bestemming groter zijn. In een overbelaste situatie wordt er foutief geparkeerd.

- De toekomstige parkeerdruk wordt berekend door het huidige parkeeraanbod te verminderen met 1 en dan te delen door de huidige parkeercapaciteit die is verminderd met 2.
- Indien de berekende parkeerdruk in de nacht gelijk aan of hoger is dan 90% of als de berekende parkeerdruk overdag gelijk aan of hoger is dan 80%, dan zal in eerste instantie slechts één oplaadvak bij het oplaadobject worden aangebracht.

#### *Zevende lid*

Indien het elektrisch voertuig zich hierbij bevindt in betaald parkeren- of vergunninghouders gebied is parkeerbelasting verschuldigd, dan wel dient de gebruiker in het bezit te zijn van een parkeervergunning.

#### *Achtste lid*

Het criterium voor het gebruik van het oplaadobject is dat de stekker van de auto in het oplaadpunt zit.

### **Artikel 5 Locatiebepaling**

#### *Eerste lid*

Bij het bepalen van de locatie wordt, waar mogelijk, de aanvrager betrokken.

#### *Vierde lid*

Er wordt rekening gehouden met de 'vindbaarheid' van de oplaadlocatie en de bruikbaarheid voor andere potentiële gebruikers. Bij voorkeur wordt het oplaadobject direct geplaatst na een kruising, de oplaadlocatie is dan beter zichtbaar, ook vanuit de kruisende weg. Tevens is er het psychologische voordeel: de oplaadpunten zijn openbaar en niet van 'de straat of een bewoner'.

#### *Zesde lid*

Het normaal laden duurt 6-8 uur en conflicteert met de maximum parkeertijd in een blauwe zone.

### **Artikel 6 Aanwijzing, realisatie en inrichting van de oplaadlocatie**

#### *Eerste lid*

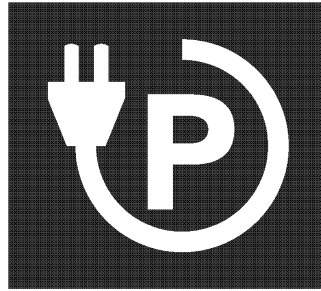
Verkeersbord E4 met onderbord voorzien van de doelomschrijving 'opladen elektrische voertuigen,' maakt het mogelijk om parkeerplaatsen specifiek te bestemmen voor voertuigen die aan het opladen zijn. De plaatsing van een dergelijk verkeersbord en bijbehorend onderbord geschiedt door het nemen van een verkeersbesluit.

Elektrische rijders moeten de zekerheid hebben te kunnen opladen zodat hun mobiliteit niet in gevaar komt. Handhaving door politie en andere daartoe bevoegde personen op het gebruik van de oplaadvakken is dan ook essentieel.

#### *Vierde lid*

De door de Stadsregio bepaalde standaardinrichting voor de oplaadlocaties ziet er als volgt uit.

- Het oplaadobject wordt geplaatst op de scheidingslijn tussen twee parkeervakken (oplaadvakken), en staat 0,50 m uit de band.
- Het oplaadobject wordt in principe geleverd in het antraciet grijs.
- De flessenhalspaal met het verkeersbord wordt (zo mogelijk) geïntegreerd in het oplaadobject, zodat er één element in de buitenruimte wordt geplaatst. Indien dit technisch (nog) niet mogelijk is, wordt de paal met het bord direct achter het oplaadobject geplaatst.
- Het verkeersbord bestaat uit het bord E4, met onderbord 'Opladen elektrische voertuigen' en een onderbord met twee pijlen wijzend naar beide oplaadvakken (of in voorkomende gevallen, één pijl). Bij twee oplaadvakken staat er tussen de pijlen '2x'. Het heeft de voorkeur om het verkeersbord met onderbord technisch als één bord uit te voeren.
- In het midden, langs de rand aan de straatzijde van elk oplaadvak, wordt een oplaadsymbool geplaatst. Dit symbool is gelijk aan het symbool dat in andere steden wordt gebruikt (zie afbeelding). Bij elementenverharding wordt het symbool als tegel (400 x 400 mm) geplaatst, deze wordt gefinancierd door de Stadsregio en geleverd door de projectorganisatie.
- Rondom de oplaadvakken wordt -indien nog niet aanwezig- een belijning aangebracht van witte stenen, aan drie zijden ononderbroken en aan de straatzijde onderbroken.
- Vanwege de extra zichtbaarheid en het informeren van gebruikers, kunnen tot en met 2014 de flessenhalspalen van de verkeersborden worden voorzien van een toberone met informatie.



*Markering oplaadvak*

*Ingerichte EV-laadlocatie*

De standaardinrichting is opgenomen in de Standaard Uitvoeringseisen Vlaardingen (SUV). De SUV is de richtlijn voor de uitvoering van werken in de openbare ruimte van Vlaardingen.

### **Artikel 7      Uitwerkingsovereenkomst**

Rechtens afdwingbare verplichtingen tussen de gemeente Vlaardingen en de gemeente Rotterdam met betrekking tot het project zijn vastgelegd in de Uitwerkingsovereenkomst Openbare Oplaadpunten. Een van de uitgangspunten van de uitwerkingsovereenkomst is dat uitvoering van het project geschiedt op basis van de overeenkomst die de gemeente Rotterdam met de marktpartij (laadaanbieder Cofely) heeft gesloten. Derhalve wordt plaatsing van oplaadobjecten door andere laadaanbieders in de openbare ruimte door de gemeente Vlaardingen niet toegestaan.

In de uitwerkingsovereenkomst is onder meer het volgende vastgelegd.

- Het juridisch eigendom van de geplaatste oplaadobjecten ligt bij de gemeente Vlaardingen door natrekking.
- Het economisch eigendom, de aansprakelijkheid en risico's liggen bij de marktpartij (laadaanbieder Cofely).
- Na afloop van het contract (1/1/2018) is de infrastructuur geheel in eigendom van de gemeente Vlaardingen. Er is door de stadsregiogemeenten een intentie uitgesproken tot gezamenlijke 'veiling' van een dienstverleningsconcessie (exploitatie) voor de periode 2018-2022.
- De prijsstelling wordt in principe bepaald door de gemeente, maar de gemeente Vlaardingen kiest ervoor, de contractueel door de gemeente Rotterdam vastgestelde prijsstelling te volgen.
- Verdere algemene voorwaarden omtrent onder andere ontbinding, conflicten en aansprakelijkheid zijn richting de marktpartij vastgelegd in het contract van de gemeente Rotterdam. De algemene inkoopvoorwaarden van de gemeente Rotterdam zijn van toepassing.
- De financiering via subsidiering voor de (instandhouding van) hardware tot eind 2017 vindt plaats door de Stadsregio Rotterdam.
- Gevolgen en kosten bij verplaatsing of verwijdering op verzoek van de gemeente Vlaardingen zullen voor de gemeente Vlaardingen zijn. Voor afwijkende eisen over bijvoorbeeld uiterlijk, kleurstelling en bestickering geldt hetzelfde.
- Buitencontractuele wensen zijn bespreekbaar maar in veel gevallen tegen meerprijs, zoals een plaatsingsafstand van meer dan 25m van het LS-net.
- Alle verzamelde data omtrent het gebruik van oplaadpunten is beschikbaar voor de gemeente. Hiertoe wordt ieder kwartaal een managementrapportage geleverd.

### **Artikel 7      Hardheidsclausule**

In geval deze beleidsregels tot onredelijke besluitvorming leiden voor de aanvrager kan met behulp van deze bepaling worden afgeweken van de beleidsregels.

### **Artikel 8      Inwerkingtreding**

Dit artikel regelt wanneer de beleidsregels in werking treden en dus rechtskracht krijgen.

Deze beleidsregels zullen gepubliceerd worden nadat de Uitwerkingsovereenkomst Openbare Oplaadpunten tussen de gemeente Vlaardingen en de gemeente Rotterdam, betreffende voorwaarden en afspraken ten behoeve van het project, ondertekend is.

Na afloop van het project vervallen de beleidsregels.

**Artikel 9            Citeertitel**

Dit artikel geeft de naam aan waaronder de beleidsregels worden aangehaald.