

Beleidsregels Concessie openbare laaddiensten elektrisch vervoer Vlaardingen 2016

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Vlaardingen

overwegende:

- dat duurzaamheid en schoon en stil vervoer een speerpunt van het gemeentelijk beleid is waarbinnen elektrisch rijden en de facilitering daarvan, goed past;
- dat in het kader van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) het college verkeersbesluiten kan nemen op wegen die niet onder het beheer van het Rijk, de Provincie of Waterschap vallen en gelegen zijn binnen de gemeentegrenzen;
- dat om parkeerplaatsen specifiek te bestemmen voor elektrische voertuigen die aan het opladen zijn, gebruik wordt gemaakt van verkeersbord E4 met onderbord. Dat plaatsing van een dergelijk verkeersbord met onderbord geschiedt door het nemen van een verkeersbesluit en dat op basis van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens (RVV) 1990 handhaving mogelijk is.
- dat het wenselijk is beleidsregels op te stellen om, binnen de gestelde kaders van de Concessie Openbare Laaddiensten Elektrische voertuigen, te komen tot een eenduidige afhandeling van verzoeken tot uitbreiding van het openbare laadnetwerk in de gemeente Vlaardingen en zorgvuldig genomen verkeersbesluiten.

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

besluit vast te stellen de volgende:

Beleidsregels Concessie openbare laaddiensten elektrisch vervoer Vlaardingen 2016

Artikel 1. Begripsbepalingen

In deze beleidsregels wordt verstaan onder:

- a. aanbestedende dienst : de gemeente Rotterdam, mede namens 15 deelnemende MRDH gemeenten te weten Brielle, Capelle a/d/ IJssel, Delft, Hellevoetsluis, Krimpen a/d/ IJssel, Lansingerland, Leidschendam-Voorburg, Midden Delfland, Nissewaard, Pijnacker-Nootdorp, Schiedam, Vlaardingen, Wassenaar, Westland, Westvoorne en de gemeente Gouda (niet-MRDH);
- b. concessie : concessie voor openbare laaddiensten voor elektrisch vervoer gemeente Rotterdam met projectnummer 1-288-15 inclusief bijbehorende documenten;
- c. concessiehouder : degene die zich jegens concessieverlener verbindt tot het leveren van diensten ter uitvoering van en conform de afspraken uit de concessieovereenkomst;
- d. concessieovereenkomst : de overeenkomst behorende bij de aanbesteding van de concessie;
- e. concessietermijn : het geheel van de plaatsings-en dienstverleningstermijn;
- f. concessieverlener : de gemeente die middels ondertekening van de concessieovereenkomst de concessie verleent;
- g. dienstverleningstermijn : de termijn ingaande vanaf het einde van de plaatsingstermijn tot het einde van de concessietermijn, waarin de exploitatie van de geplaatste oplaadobjecten plaatsvindt, waaronder onder meer valt: het inkopen van stroom, het leveren van laaddiensten en verrekening met derden, het beheer en onderhoud, alsmede de dienstverlening aan gebruikers en de concessieverlener.
- h. elektrisch voertuig : een voertuig zoals bedoeld in het eerste lid van artikel 1, sub c, van de Wegenverkeerswet 1994, welk voertuig is geregistreerd bij de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW) en 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;
- i. exploitatie : het voor eigen rekening en risico en met winstoogmerk uitbaten van oplaadlocaties, waaronder onder meer valt: het inkopen van stroom, het leveren van stroom en verrekening met derden, het beheer en onderhoud van oplaadlocaties en systemen die daarvoor nodig zijn, alsmede de informatie- en dienstverlening aan gebruikers en de concessieverlener;
- j. gebruiker : een ieder die gebruik maakt van de openbare laaddiensten geleverd door de concessiehouder op een oplaadpunt en van de daarbij behorende laaddienstverlening;



- k. het college : het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Vlaardingen;
- l. indiener : een ieder natuurlijk of rechtspersoon die bij het college, via de concessiehouder, een verzoek indient voor uitbreiding van het openbare laadnetwerk en bijbehorende openbare laaddienstverlening;
- m. laadplein : geconcentreerde combinatie van oplaadobjecten bestaande uit een primair oplaadobject en (een) secundair(e) oplaadobject(en), waarbij het laadplein via het primaire oplaadobject is aangesloten op het elektriciteitsnet via één netaansluiting;
- n. Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH): omvat het gebied van 23 gemeenten. De gemeenten bundelen hun krachten om het gebied beter bereikbaar te maken en het economisch vestigingsklimaat te versterken. De MRDH bestaat uit twee pijlers, de Vervoersautoriteit (Va) en Economisch Vestigingsklimaat (EV). De MRDH kent een eigen overlegstructuur met verschillende gremia.
- o. MRDH gemeenten : de gemeenten Albrandswaard, Barendrecht, Brielle, Capelle aan den IJssel, Delft, Den Haag, Hellevoetsluis, Krimpen aan den IJssel, Lansingerland, Leidschendam-Voorburg, Maassluis, Midden-Delfland, Nissewaard, Pijnacker-Nootdorp, Ridderkerk, Rijswijk, Rotterdam, Schiedam, Vlaardingen, Wassenaar, Westland, Westvoorne en Zoetermeer;
- p. netbeheerder : de wettelijk aangewezen netbeheerder op de locatie waar de aansluiting aangevraagd wordt. In Vlaardingen is dit Stedin;
- q. openbare ruimte : voor een ieder toegankelijke, in gemeentelijk eigendom zijnde, buitenruimte;
- r. openbare laaddiensten : alle door concessiehouder te leveren diensten, waardoor elektrische voertuigen kunnen opladen in de openbare ruimte. Onderdeel hiervan zijn (niet limitatief) de exploitatie van oplaadlocaties, het beheer en onderhoud van oplaadobjecten en dienstverlening aan gebruikers (inclusief eventuele verrekening met derden);
- s. oplaadlocatie : locatie in de openbare ruimte waar één (of meerdere) oplaadobject(en) en parkeerplaats (en) met belijning en bebording uitsluitend ten behoeve van het opladen van elektrische voertuigen aanwezig zijn;
- t. oplaadobject : openbare voorziening met twee oplaadpunten waar een elektrisch voertuig kan worden opgeladen, waarbij:
 - a) de laaddienst kan worden aan- en uitgeschakeld door gebruikers;
 - b) een systeem van persoonlijke identificatie en beveiliging wordt gebruikt om de laaddienst aan- en uit te schakelen en misbruik te voorkomen;
- u. oplaadpunt : stekeraansluiting op het oplaadobject waaraan een gebruiker een elektrisch voertuig kan opladen door deze aan te sluiten met een oplaadkabel;
- v. oplaadvak : een bestaand standaard parkeervak, inclusief belijning en bebording, dat uitsluitend bedoeld is om elektrische voertuigen op te laden;
- w. plaatsingstermijn : de termijn voor plaatsing van oplaadobjecten. Alle verzoeken tot uitbreiding van het openbare laadnetwerk die tijdens de plaatsingstermijn binnenkomen worden door de concessiehouder behandeld, waarbij plaatsing van het oplaadobject mogelijk buiten de plaatsingstermijn kan plaatsvinden. Aanvragen die na de plaatsingstermijn binnenkomen worden niet meer in behandeling genomen;
- x. samenwerkingsovereenkomst : overeenkomst die de aan de concessie deelnemende gemeenten met elkaar aangaan en waarin afspraken met betrekking tot de onderlinge samenwerking inzake de uitvoering van de concessie zijn vastgelegd.
- y. uitbreidings- en Informatiesysteem (UIS): web-based werkomgeving voor uitvoering en administratie van het uitbreidings- en realisatieproces, waartoe alle actoren, betrokken bij het uitbreidings- en realisatieproces, (deels beperkt) toegang hebben.

Artikel 2 Kader beleidsregels

Deze beleidsregels zijn het gevolg van de Europese openbare aanbesteding van de Concessie voor openbare laaddiensten voor elektrisch vervoer (1-288-15) uitgevoerd door de gemeente Rotterdam in gezamenlijkheid met 15 MRDH gemeenten en de gemeente Gouda.

Artikel 3 Procedure verzoek uitbreiding openbaar laadnetwerk

1. Een verzoek tot uitbreiding van het openbare laadnetwerk wordt digitaal ingediend bij het college via de concessiehouder.
2. Ten behoeve van het verzoek tot uitbreiding van het openbare laadnetwerk vult de indiener online, via het uitbreidings- en informatiesysteem (UIS), een daartoe bestemd formulier in.
3. Dit digitale formulier is vergezeld van de volgende bijlagen:
 - a. een digitale kopie geldig kentekenbewijs;
 - b. indien het kenteken niet op naam van de indiener staat: een digitale kopie van het document waaruit blijkt dat het elektrisch voertuig door de indiener gebruikt mag worden;
 - c. indien de indiener nog niet in het bezit is van het elektrische voertuig: een digitale kopie van een (voorlopige) koop- of leaseovereenkomst;



- d. een digitale kopie van de parkeervergunning indien het verzoek tot uitbreiding betaald parkeren gebied betreft;
 - e. een digitale kopie van de toewijzende beschikking gehandicaptenparkeerplaats, indien de indiener beschikt over een gehandicaptenparkeerplaats;
 - f. indien de indiener niet woonachtig is in de gemeente Vlaardingen maar minimaal 18 uur per week in de gemeente werkt en voor zijn woon-werkverkeer een elektrisch voertuig gebruikt: een digitale kopie van het document waaruit dit blijkt.
4. De indiener geeft via het digitale verzoekformulier aan op welk moment van de dag (keuze hierbij uit dagdelen) hij het elektrisch voertuig wil aansluiten op het oplaadobject.
 5. De indiener geeft via het digitale verzoekformulier de geschatte frequentie van het laden per week aan.
 6. Per natuurlijke of rechtspersoon kan maximaal één uitbreidingsverzoek voor maximaal één oplaadpunt in de openbare ruimte van Vlaardingen worden ingediend.

Artikel 4 Beoordelingscriteria, geldende voorwaarden en afwegingskader

1. De indiener woont in de gemeente Vlaardingen blijkens registratie in de basisregistratie personen (BRP) of is daar gevestigd blijkens een recent uittreksel uit de Kamer van Koophandel indien het een rechtspersoon betreft, of de indiener werkt aantoonbaar minimaal 18 uur per week in de gemeente en gebruikt voor zijn woon-werkverkeer een elektrisch voertuig.
2. De indiener is aantoonbaar in het bezit van een elektrisch voertuig of heeft aantoonbaar een elektrisch voertuig aangekocht, dan wel heeft een elektrisch voertuig in gebruik conform een overeenkomst hiertoe.
3. Het elektrisch voertuig dient een volledig elektrisch voertuig dan wel een plug-in hybride voertuig te zijn met een minimaal volledig elektrisch bereik van 50 km.
4. Indien de indiener beschikt of kan beschikken over parkeergelegenheid op eigen terrein, of op het terrein van de werkgever, indien voor een werklocatie wordt aangevraagd, vindt er geen uitbreiding van het openbare laadnetwerk plaats.
5. De indiener beschikt aantoonbaar over een parkeervergunning indien het verzoek tot uitbreiding betaald parkeren gebied betreft.
6. Een verzoek tot uitbreiding van het openbare laadnetwerk wordt afgewezen indien blijkt dat naar aanleiding van een eerder verzoek, in het kader van het vorige Project Openbare Opladinfra, een oplaadpunt in de openbare ruimte is gerealiseerd.
7. Per oplaadlocatie kunnen twee parkeervakken tot oplaadvak bestemd worden zodat beide oplaadpunten van het oplaadobject voor het opladen van elektrische voertuigen optimaal gebruikt kunnen worden. Er wordt 1 parkeervak bestemd tot oplaadvak bij een verwacht gebruik van minimaal 2000kWh per jaar per oplaadobject. Er worden 2 parkeervakken bestemd tot oplaadvak bij een verwacht gebruik van minimaal 4000 kWh per jaar per oplaadobject.
8. Indien binnen een straal van 200 meter van het (bedrijfs)adres van de indiener al één of meer openbare oplaadobjecten aanwezig zijn wordt de indiener hiernaar verwezen indien de bezetting van deze oplaadobjecten dit toelaat (minder dan 500 uur geladen per maand) en wordt het laadnetwerk niet uitgebreid. Indien bij één van de twee oplaadpunten nog geen oplaadvak is gerealiseerd, wordt daartoe, zonodig, overgegaan.
9. Indien er binnen een straal van 200 meter van het adres van de indiener van het verzoek, geen openbare oplaadobjecten aanwezig zijn maar wel nieuwe openbare oplaadobjecten in (plaatsings)procedure zijn, wordt de indiener hiernaar verwezen en wordt het laadnetwerk niet uitgebreid.
10. Indien er binnen een straal van 200 meter van het (bedrijfs)adres van de indiener, geen openbare oplaadobjecten aanwezig zijn of in (plaatsings)procedure zijn wordt gekeken naar het verwachte verbruik van een nieuw oplaadobject. Bij een verwacht gebruik van minimaal 2000kWh per oplaadobject per jaar (1 ingericht oplaadvak) wordt het laadnetwerk uitgebreid met een nieuw oplaadobject.
11. Indien niet wordt verwacht dat de indiener van het verzoek voor een verbruik van minimaal 2000kWh per jaar per oplaadobject (1 ingericht oplaadvak) kan zorgen, wordt gekeken naar de verzoeken in portefeuille van indieners binnen een straal van 200 meter van het (bedrijfs)adres van de indiener. Indien op basis van de verzoeken in portefeuille en het nieuwe verzoek een verbruik van minimaal 2000 kWh per oplaadobject (1 ingericht oplaadvak) per jaar, wordt verwacht, wordt het laadnetwerk uitgebreid met een nieuw openbaar oplaadobject. Indien op basis van de verzoeken in portefeuille en het nieuwe verzoek niet wordt verwacht dat een nieuw oplaadobject minimaal 2000 kWh per oplaadobject (1 ingericht oplaadvak) per jaar opbrengt, wordt het nieuwe verzoek 'in portefeuille' gehouden.
12. Concessieverlener en concessiehouder kunnen ook zelf een voorstel doen voor uitbreiding van het openbare laadnetwerk op basis van verbruiksdata van het netwerk. Een oplaadobject op basis van verbruik kan worden geplaatst indien de oplaadobjecten in de nabijheid van de gewenste uitbreidingslocatie minimaal 4000kWh per oplaadobject (2 ingerichte oplaadvakken) per jaar verbruiken.



13. Opschaling van oplaadlocaties naar laadpleinen met één of meer aanvullende, secundaire oplaadobjecten (zonder eigen netaansluiting) is mogelijk na een verzoek van de concessiehouder of concessieverlener hiertoe.
14. Het oplaadobject met bijbehorend(e) oplaadvak(ken) is openbaar, bestemd voor alle elektrische voertuigen en is niet gereserveerd op kenteken.
15. Oplaadvakken mogen alleen worden gebruikt door elektrische voertuigen en alleen als de stekker in het oplaadpunt en in het voertuig zit.

Artikel 5 Locatiebepaling

1. De concessiehouder bepaalt de conceptlocatie voor uitbreiding van het netwerk, voor nieuwe oplaadobjecten binnen bij voorkeur een straal van 150 meter dan wel maximaal een straal van 200 meter van het (bedrijfs)adres van de indiener. Het college bepaalt te allen tijde de definitieve oplaadlocatie.
2. In verband met het openbare karakter van het oplaadobject worden nieuwe oplaadobjecten bij voorkeur geplaatst op goed zichtbare, in de nabijheid van doorgaande routes gelegen locaties die het gebruik door andere potentiële gebruikers stimuleren.
3. Indien de indiener beschikt over een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken in de openbare ruimte, wordt het oplaadobject geplaatst bij deze parkeerplaats, zo mogelijk in combinatie met een openbaar oplaadvak.
4. In blauwe zones (parkeerschijfzones), waarbinnen een maximum parkeertijd geldt, worden geen oplaadobjecten geplaatst.

Artikel 6 Aanwijzing, realisatie en inrichting van de oplaadlocatie

1. Het college neemt, voor plaatsing op de oplaadlocatie van het verkeersbord E4 met het onderbord 'opladen elektrische voertuigen', een verkeersbesluit als bedoeld in artikel 18 van de Wegenverkeerswet 1994 en artikel 12 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer.
2. De concessiehouder streeft ernaar om, binnen maximaal 10 weken na het definitieve akkoord door het college op het locatievoorstel van de concessiehouder, een oplaadobject op de oplaadlocatie te installeren en in bedrijf te stellen.
3. Voor de inrichting van de oplaadlocaties in de openbare ruimte geldt een standaard inrichting die is opgenomen in de Standaard Uitvoeringseisen Vlaardingen (SUV).
4. De concessiehouder is verantwoordelijk voor aanschaf en plaatsing van het oplaadobject, aanschaf en plaatsing van de bebording, het aanbrengen van belijning van de oplaadlocatie, alsmede voor het onderhoud en het beheer van het oplaadobject.
5. De concessieverlener is verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van de belijning en de bebording op de oplaadlocatie.

Artikel 7 Hardheidsclausule

Het college kan in bijzondere gevallen afwijken van deze beleidsregels indien toepassing van de beleidsregels leidt tot ongekennde hardheid.

Artikel 8 Inwerkingtreding

1. Deze beleidsregels treden in werking op de dag na publicatie.
2. De beleidsregels vervallen na afloop van de concessie.

Artikel 9 Citeertitel

Deze beleidsregels worden aangehaald als "Beleidsregels Concessie openbare laaddiensten elektrisch vervoer Vlaardingen 2016".

Aldus vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders van Vlaardingen op 25 oktober 2016

de secretaris,
mw. mr. A.G. Knol-van Leeuwen
de burgemeester,
A.B. Blase



Toelichting Beleidsregels Concessie openbare laaddiensten elektrisch vervoer Vlaardingen 2016

Algemeen

In de periode 2011-2015 is Nederland een van de koplopers op het gebied van elektrisch vervoer geworden. In december 2015 was er sprake van ruim 90.000 geregistreerde elektrische voertuigen en ruim 18.000 gerealiseerde openbare oplaadpunten. Het aantal banen in de sector is vervijfvoudigd.

Voor de komende jaren is de verwachting dat de groei van elektrische voertuigen doorzet. Beleidsdoelstelling van het Rijk is dat er in 2020 in Nederland 200.000 elektrische auto's rondrijden en 1 miljoen in het jaar 2025 (*Plan van Aanpak elektrisch Vervoer 2011-2015 Ministerie van Economie, Landbouw en Innovatie*). Het Rijk verwacht van gemeenten dat zij ten behoeve van deze doelstelling een stimulerende en/of faciliterende rol vervullen.

In het *SER- Energieakkoord voor duurzame groei (6 september 2013)* heeft het kabinet afspraken gemaakt met maatschappelijke organisaties en marktpartijen. Na 2035 dienen alle nieuw verkochte auto's in staat te zijn om CO₂-emissievrij te rijden en na 2050 geldt dit voor alle personenauto's. Hiermee heeft het Rijk een stip op de horizon gezet.

De Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) en de Provincie Zuid- Holland onderschrijven de doelstellingen van het Rijk om de groei van het aantal elektrische voertuigen te bevorderen en uitbreiding van openbare laadinfrastructuur te faciliteren (*Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid MRDH 2016-2026*).

Ook de gemeente Vlaardingen kiest voor een verdere groei van elektrisch vervoer teneinde de luchtkwaliteit in de regio te verbeteren, koolstof (CO₂)- en stikstofdioxiden (NO₂) uitstoot te verminderen, geluidsreductie te bewerkstelligen en economische kansen te creëren in de duurzame sector (*Programma Duurzaamheid 2012-2015 'Samen voor een duurzaam Vlaardingen'*).

Circa 70% van de Nederlanders beschikt niet over parkeergelegenheid op eigen terrein bij woning of bedrijf en is daarmee aangewezen op een oplaadobject in de openbare ruimte voor het opladen van zijn elektrisch voertuig waarmee er aldus een taak ligt voor de lokale overheid.

Project Openbare Oplaadinfra

In de periode 10 oktober 2013 tot en met 31 december 2015 (incl. verlenging van een half jaar) heeft het stadsregionale Project Openbare Oplaadinfra in Vlaardingen plaatsgevonden. Vlaardingse burgers en bedrijven, zonder parkeergelegenheid op eigen terrein en aantoonbaar in het bezit van een elektrisch voertuig (of aantoonbaar in bestelling), konden tot 1 juli 2015 een oplaadpunt in de openbare ruimte aanvragen bij de gemeente Vlaardingen.

Het project vond plaats in alle 14 stadsregionale gemeenten (exclusief Rotterdam, apart project) waarbij de oplaadpalen werden bekostigd door de voormalige Stadsregio Rotterdam. Als gevolg van dit project zijn in Vlaardingen 37 openbare oplaadpalen geplaatst door laadaanbieder Cofely, thans Engie genaamd. Tezamen met de reeds 6 geplaatste openbare oplaadpalen (11 oplaadpunten) door Stichting -e-laad (thans EVnetNL), tijdens een proefproject in de periode 2009 tot en met begin 2014, maakt dat een totaal van 43 openbare oplaadpalen (= 85 oplaadpunten) in Vlaardingen. Zie Bijlage 1 en www.vlaardingen.nl (*Overzicht Openbare Oplaadlocaties*).

Artikelsgewijze toelichting

Artikel 1 Begripsbepalingen

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

Onder h

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: BMW (i3), Citroën (C-Zero), Kangoo, Twizy), Peugeot (Ion), Renault (Fluence, ZOE, Kangoo, Twizy), Mitsubishi (iMiEV), Nissan (Leaf), Tesla (Roadster), Volkswagen (e-Up!, e-Golf)

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 elektrische actieradius van dit type voertuig kan vergroot 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 gemiddeld circa 50 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 de Concessie voor openbare laaddiensten voor elektrisch vervoer waarbinnen deze beleidsregels zijn opgesteld.

Project MRDH- Elektrisch

In de MRDH *Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid 2016-2026* is aangegeven dat de MRDH een faciliterende rol vervult op het gebied van openbare laadinfrastructuur. De MRDH heeft haar faciliterende rol vormgegeven middels het Project- MRDH-Elektrisch, gestart op 26 november 2015. Het project heeft als doel het faciliteren van een toekomstbestendige openbare laadinfrastructuur voor deelnemende regiogemeenten van de MRDH.

In opdracht van de bestuurlijke commissie van de Vervoersautoriteit MRDH (3 feb. 2016) en de bestuurlijke commissie Economisch Vestigingsklimaat MRDH (4 feb. 2016) heeft er intensieve kennisuitwisseling plaatsgevonden tussen de MRDH en de regiogemeenten. Op grond hiervan hebben de regiogemeenten een gefundeerde keuze kunnen maken voor (1) een vergunning aan een marktpartij (in eerste instantie Allego), (2) een opdracht aan een marktpartij op basis van de contractstukken van Den Haag of (3) deelnemen aan de concessie die volgt uit de aanbesteding van Rotterdam.

Bij b&w besluit van 22 maart 2016 heeft het Vlaardings college de bestuurlijke intentie uitgesproken tot het plaatsen van maximaal 120 openbare oplaadobjecten in Vlaardingen in de periode 2016 t/m 2018 en de intentie tot deelname aan de openbare aanbesteding van de gemeente Rotterdam.

Een meerderheid van de MRDH- gemeenten (15) heeft gekozen voor het participeren in de aanbesteding van de gemeente Rotterdam (Brielle, Capelle a/d IJssel, Delft, Hellevoetsluis, Krimpen a/d IJssel, Lansingerland, Leidschendam-Voorburg, Midden Delfland, Nissewaard, Pijnacker-Nootdorp, Schiedam, Vlaardingen, Wassenaar, Westland, Westvoorne). De gemeente Gouda heeft zich als niet- MRDH gemeente eveneens aangesloten.

Concessie Rotterdam

De aanbesteding van de gemeente Rotterdam is op 24 mei 2016 gepubliceerd (1-288-15). De betrokken gemeenten hebben de aanbesteding inhoudelijk voorbereid vanuit een gezamenlijk projectteam. Op 1 september 2016 heeft de definitieve gunning plaatsgevonden aan Engie Services (voorheen Cofely Nederland). In de loop van oktober 2016 ondertekenen de deelnemende gemeenten afzonderlijk een Concessieovereenkomst met Engie en een Samenwerkingsovereenkomst met elkaar.

De deelnemende gemeenten dienen te zorgen voor eigen toereikend en vigerend beleid voor openbaar toegankelijke laadinfrastructuur. Het door de gemeente Rotterdam op **13 oktober 2015** vastgestelde **'Kader voor de plaatsing van laadinfrastructuur voor elektrische auto's'** geldt hierbij als uitgangspunt. Dit kader is een actualisatie van het **Kader oplaadinfrastructuur auto's** dat op **29 mei 2012** is vastgesteld. Een deel van het kader is ongewijzigd. Zo blijft normaal- laden de basis van het laadbeleid. Dit houdt in dat auto's opladen op de plaatsen waar ze geparkeerd staan. Ook blijft laden op eigen terrein de voorkeur houden gezien het streven zoveel mogelijk 'blik' van de straat te halen. Alleen als dat niet mogelijk is, komt laden op openbaar terrein in beeld.

Er is ook een aantal wijzigingen. De kern daarvan is dat de gemeente Rotterdam een omslag maakt van actief stimuleren naar faciliteren van uitbreiding van de laadinfrastructuur. Dit betekent dat subsidiere-



gelingen uit eerdere jaren niet terugkeren. Ingezet wordt op betere benutting van het bestaande openbare laadnetwerk.

Nieuwe oplaadobjecten worden 'vraag gestuurd' geplaatst in plaats van 'aanvraag gestuurd'.

In eerste instantie wordt gekeken of er binnen een loopafstand van maximaal 250 meter (= straal van 200 meter) van het adres van de indiener, ruimte is op het bestaande laadnetwerk. Pas als dat niet het geval is én de omvang van de vraag groot genoeg is (minimaal 2000 kWh per oplaadobject per jaar), wordt er een nieuw oplaadobject geplaatst. Er worden geen openbare laadobjecten geplaatst zonder dat er voldoende vraag naar laden is.

Onderhavige beleidsregels zijn een actualisatie van de **Beleidsregels Project Openbare Oplaa infra elektrische voertuigen Vlaardingen**, vastgesteld door het college op **8 oktober 2013**. De voor de gemeente Vlaardingen van belangzijnde uitgangspunten, gebaseerd op de geldende randvoorwaarden van de concessie, vinden hun weerslag in onderhavige beleidsregels.

Artikel 3 Procedure verzoek uitbreiding openbaar laadnetwerk

Het formulier tot verzoek van uitbreiding van het openbaar laadnetwerk is beschikbaar via de gemeentelijke website www.vlaardingen.nl. Via een link wordt de indiener doorgeleid naar het betreffende formulier dat zich bevindt in het Uitbreidings- en Informatiesysteem (UIS). De indiener vult online het formulier in, verklaart zich akkoord met de gestelde voorwaarden en voegt de gevraagde bijlagen digitaal toe. De concessiehouder logt in op het UIS en beoordeelt het verzoek aan de hand van de beoordelingscriteria in Artikel 4.

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

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

De plaatsingstermijn start op de datum van ondertekening van de concessieovereenkomst en loopt tot en met 31 december 2018. De plaatsingstermijn kan tweemaal, voor de periode van één jaar, onder gelijkblijvende voorwaarden, eenzijdig, door de concessieverlener worden verlengd.

Derde lid onder b

Bedoeld wordt een werkgeversverklaring waarin staat dat het betreffende elektrisch voertuig door de indiener gebruikt mag worden.

Derde lid onder f

Dit kan bijvoorbeeld aangetoond worden middels een arbeidsovereenkomst.

Vierde lid

Het betreft de dagdelen : 6.00- 12.00 uur, 12.00- 17.00 uur, 17.00- 24.00 uur en 24.00- 6.00 uur.

Artikel 4 Beoordelingscriteria, geldende voorwaarden en afwegingskader

Vierde lid

Indieners die beschikken of kunnen beschikken over parkeergelegenheid op eigen terrein, bijvoorbeeld middels een oprit of carport, een bedrijfsterrein dat men huurt of in bezit heeft, een parkeergarage of parkeerplaats op gemeenschappelijk eigen terrein (Vereniging van Eigenaren (VvE)), de (verplichte) mogelijkheid tot het huren/kopen van een parkeerplaats in combinatie met een woning, mogen zelf een oplaadpunt plaatsen. Hier bestaan geen subsidieregelingen meer voor.

Plaatsing van oplaadpunten op eigen terrein valt dus onder de eigen verantwoordelijkheid van burgers en bedrijven, individueel of verenigd in een VvE. De gemeente heeft daar geen zeggenschap over.

Zesde lid

Het Project Openbare Oplaa infra heeft in Vlaardingen plaatsgevonden in de periode 10 oktober 2013 tot en met 31 december 2015. Aanvragen konden worden ingediend tot 1 juli 2015.

Zevende lid

Per oplaadlocatie is er de mogelijkheid twee parkeervakken te bestemmen tot oplaadvak omdat een oplaadobject twee oplaadpunten heeft en het streven is deze beide punten te gebruiken (kostenefficiënt).

In aanvang wordt er een verkeersbesluit genomen tot het bestemmen van één parkeervak tot oplaadvak. Het oplaadobject wordt zodanig geplaatst dat in de toekomst het tweede parkeervak gemakkelijk ingericht



kan worden als oplaadvak. In verband met parkeerdruk wordt het tweede parkeervak pas bestemd tot oplaadvak (middels een tweede verkeersbesluit), als daar voldoende vraag naar blijkt. Richtlijn hierbij is een verwacht gebruik van minimaal 4000kWh per jaar van het oplaadobject. Vanwege bovenstaande worden er bij een verzoek tot uitbreiding van het laadnetwerk geen parkeertellingen meer uitgevoerd ten behoeve van het bepalen van de parkeerdruk.

Beide oplaadpunten van het oplaadobject zijn, ongeacht de inrichting van een oplaadvak, in werking. Bij het oplaadpunt waar geen oplaadvak is aangelegd mag ook een elektrisch voertuig worden opgeladen echter niet uitsluitend want het betreft een openbare parkeerplaats waar een reguliere auto ook mag staan.

Er worden bestaande parkeervakken bestemd tot oplaadvak, er worden derhalve geen nieuwe parkeerplaatsen gerealiseerd.

Tiende lid

Het verwacht gebruik per oplaadobject is een schatting. Deze schatting wordt gebaseerd op het type auto van de indiener en de aangegeven frequentie van het laden. Het verbruik van minimaal 2.000 kWh per jaar per oplaadobject staat voor ca. 10.000 elektrisch gereden kilometers per jaar voor één auto.

Vijftiende 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.

Artikel 5 Locatiebepaling

Eerste lid

Bij de beoordeling van de door de concessiehouder voorgestelde concept oplaadlocatie wordt, waar mogelijk, de indiener door de gemeente betrokken.

Vierde lid

Normaal laden duurt een aantal uur en conflicteert met de maximum parkeertijd in een blauwe zone.

Artikel 6 Aanwijzing, realisatie en inrichting van de oplaadlocatie

Eerste lid

Belanghebbenden kunnen een bezwaarschrift indienen tegen het verkeersbesluit. Bezwaarschriften schorsen echter niet de werking van het verkeersbesluit. Dit betekent dat na het inwerking treden van het verkeersbesluit de vervolgfases in het aanvraag- en realisatieproces worden doorlopen. Als iemand de werking van het verkeersbesluit wil schorsen, kan diegene een voorlopige voorziening indienen bij de president van de rechtbank.

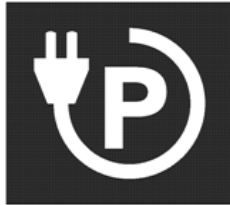
Derde lid

De gehanteerde standaardinrichting voor de oplaadlocaties, die uitgevoerd wordt door de concessiehouder, 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 geleverd in de kleur RAL 0003500 (antraciet grijs).
- De flessenhalspaal met het verkeersbord wordt 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', bij 1 oplaadvak staat bij de pijl '1x'. Het heeft de voorkeur om het verkeersbord met onderbord technisch als één bord uit te voeren.
- In het midden, aan de straat/wegzijde van elk oplaadvak, wordt een oplaadsymbool geplaatst met de basis tegen de onderbroken lijn aan (zie afbeelding). Bij elementenverharding wordt het symbool als tegel (40 x 40 cm) geplaatst. Het oplaadsymbool wordt in alle gevallen gefinancierd, geleverd en geplaatst door de concessiehouder.
- Rondom de oplaadvakken wordt - indien nog niet aanwezig - witte belijning aangebracht, aan drie zijden ononderbroken en aan de straatzijde onderbroken. Witte klinkers hebben hierbij de voorkeur boven het spuiten van de belijning.
- Vanwege de extra zichtbaarheid en gebruikersinformatie, kunnen de flessenhalspalen van de verkeersborden worden voorzien van een toblerone. Aanschaf- en plaatsingskosten van de toblerone zijn voor de gemeente.



Oplaadobject met bebording



Oplaadsymbool



Ingerichte oplaadlocatie

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

Artikel 7 Hardheidsclausule

In geval deze beleidsregels tot ongewenste hardheid leiden voor de indiener kan met behulp van deze bepaling worden afgeweken van de beleidsregels.



Bijlage 1 Openbare oplaadlocaties gemeente Vlaardingen

Ambacht

Kethelweg (nr 1a) /hoek Burg. de Bordesplein (nr 20) 2 oplaadvakken
Lusthofstraat/hoek Hartmansstraat 2 oplaadvakken
v.LindenvdHeuvellsingel 2 oplaadvakken
Prins Hendriklaan (thv nr 27)/kruising Prins Bernhardlaan 2 oplaadvakken
Asterstraat/ hoek Irisstraat aan de kant van Dijkzicht 2 oplaadvakken
Anthonie Knottenbeltsingel/hoek Kethelweg (naast nr 15) 1 oplaadvak

Centrum

Gedempte Biersloot (thv nr 1) 2 oplaadvakken
Dayer (tegenover viswinkel) 1 oplaadvak

Indische buurt

Jan Pieterszoon Coenlaan (thv nr 2) 2 oplaadvakken
Insulindesingel/hoek Surinamesingel 2 oplaadvakken
Insulindesingel/hoek Bilitonlaan 1 oplaadvak

Oostwijk

Arnold Hoogvlietstraat/hoek Schiedamseweg 2 oplaadvakken
Oosthavenkade (tegenover nr 21) 2 oplaadvakken
Hofsingel (zuidzijde/hoek Binnensingel thv nr 2) 2 oplaadvakken
Parkweg/hoek Julianasingel 2 oplaadvakken
Hofsingel (thv nr 30) 2 oplaadvakken

VOP

Dirk Schäferstraat/hoek Mendelsohnplein 2 oplaadvakken
Parallelweg tegenover Hoogvliet 2 oplaadvakken

Holy-Noord

Kastanjedreef (thv nr 30) 2 oplaadvakken
Malusdreef 2 oplaadvakken
Platanendreef 1 oplaadvak
Utrechtlaan (oostzijde, nabij oversteek Nunspeethoeve) 1 oplaadvak
Esdoordreef thv nr 142/ hoek Olmendreef 1 oplaadvak
Acaciadreef (parkeerterrein naast voormalige Vredeskerk) 1 oplaadvak

Holy-Zuid

Aristide Briandring/hoek Churchillsingel 1 oplaadvak
Parkeerterrein de Loper tegenover Jumbo 2 oplaadvakken
Gretha Hofstralaan/Laan van Hooglede (thv nr 19) 2 oplaadvakken
Zwaluwenlaan 2 oplaadvakken
Charlotte de Bourbonlaan/Hoek Philip Willemstraat (nr 2) 2 oplaadvakken

Westwijk

Van Boisotstraat 2 oplaadvakken
Prof Mekelstraat ten westen kruising met Drs. Stijkelstraat 2 oplaadvakken
Philips de Goedestraat 2 oplaadvakken
Claudius Civilislaan 2 oplaadvakken
NS station Vlaardingen-West (Geuzenplein thv nr 3) 2 oplaadvakken
Coornhertstraat (thv nr 96) 2 oplaadvakken
George Stephensonweg (thv nr 23) 1 oplaadvak (ivm verplaatsing buiten werking)
Zeemanstraat (tegenover nr 126) 2 oplaadvakken
Van Leeuwenhoekstraat (thv nr 35) 2 oplaadvakken
Dr. Wiardi Beckmansingel (zijkant Maranathakerk) 2 oplaadvakken
Geert Grootelaan (thv nr 159) 2 oplaadvakken
Vollenhovenstraat (tegenover nr 14) 2 oplaadvakken

Deltagebied

Maasboulevard parkeerterrein Deltahotel 2 oplaadvakken

Vijfsluizen

Carpoolterrein Schiedamsedijk (thv nr 14) 2 oplaadvakken