

## **Beleidsregel van het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Vlaardingen houdende regels omtrent de openbare laaddiensten voor elektrisch vervoer (Beleidsregels Concessie openbare laaddiensten elektrisch vervoer Vlaardingen 2021)**

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 'opladen elektrische voertuigen'. 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 vervoer voor Rotterdam en de regio, 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 titel 4.3 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb);

besluit vast te stellen de volgende:

Beleidsregels Concessie openbare laaddiensten elektrisch vervoer Vlaardingen 2021

### **Artikel 1. Begripsbepalingen**

In deze beleidsregels wordt verstaan onder:

- a. aanbestedende dienst:  
de gemeente Rotterdam, mede namens 29 deelnemende Zuid-Hollandse gemeenten te weten: Albrandswaard, Barendrecht, Bodegraven-Reeuwijk, Brielle, Capelle a/d IJssel, Delft, Gouda, Hellevoetsluis, Hoeksche Waard, Kaag en Braassem, Krimpen a/d IJssel, Lansingerland, Leidschendam-Voorburg, Maassluis, Midden-Delfland, Nissewaard, Pijnacker-Nootdorp, Ridderkerk, Rijswijk, Schiedam, Vlaardingen, Voorschoten, Waddinxveen, Wassenaar, Westland, Westvoorne, Zoetermeer, Zoeterwoude, Zuidplas;
- b. concessie:  
concessie voor openbare laaddiensten voor elektrisch vervoer voor Rotterdam en de regio inclusief bijbehorende documenten (projectnummer 1-D-33121-20);
- c. concessiehouder:  
degenen 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. concessieverlener:  
de gemeente die middels ondertekening van de concessieovereenkomst de concessie verleent;
- f. 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;
- g. energie (in kWh):  
grootte voor de benodigde energie, uitgedrukt in kilowattuur (kWh). 1 kWh is de hoeveelheid energie die nodig is om 1 uur lang 1 kW vermogen te leveren;



- h. exploitatie:  
het voor eigen rekening en risico en met winst oogmerk uitbaten van laadlocaties, 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;
- i. exploitatietermijn:  
de exploitatietermijn van de concessie. Deze termijn start op 1 juli 2021 en hieronder valt, naast hetgeen beschreven is onder exploitatie, ook de exploitatietermijn van de bestaande Openbare Laaddiensten uit de eerste concessie. Dit betreft de exploitatie en het beheer en onderhoud van de tijdens Concessie 1 (2013-2015) geplaatste Laadobjecten in Vlaardingen als deelnemende gemeente aan het project van de toenmalige stadsregio Rotterdam. Bij eenmalige verlenging van de Plaatsingstermijn met anderhalf jaar, loopt de Exploitatietermijn derhalve ook 1,5 jaar langer door en eindigt daarmee van rechtswege op 31 december 2030;
- j. gebruiker:  
een ieder die gebruik maakt van de openbare laaddiensten geleverd door de concessiehouder op een laadpunt 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 laadobjecten bestaande uit een primair laadobject en (een) secundair(e) laadobject(en), waarbij het laadplein via het primaire laadobject is aangesloten op het elektriciteitsnet via één netaansluiting;
- n. netbeheerder:  
de wettelijk aangewezen netbeheerder op de locatie waar de aansluiting aangevraagd wordt. In Vlaardingen is dit op het moment van het vaststellen van deze beleidsregels Stedin;
- o. openbare ruimte:  
voor een ieder toegankelijke, in gemeentelijk eigendom zijnde, buitenruimte;
- p. 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 laadlocaties, het beheer en onderhoud van laadobjecten en dienstverlening aan gebruikers (inclusief eventuele verrekening met derden);
- q. laadlocatie:  
locatie in de openbare ruimte waar één (of meerdere) laadobject(en) en (een) parkeerplaats (en) met belijning en bebording, uitsluitend ten behoeve van het laden van elektrische voertuigen, aanwezig is (zijn);
- r. laadobject:  
openbare voorziening met twee laadpunten waar een elektrisch voertuig kan worden geladen, 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;
- s. laadpunt:  
stekeraansluiting op het laadobject waaraan een gebruiker een elektrisch voertuig kan opladen door hierop aan te sluiten met een laadkabel;
- t. laadvak:  
een bestaand standaard parkeervak, inclusief belijning en bebording (verkeersbesluit hiertoe genomen), dat uitsluitend bedoeld is om elektrische voertuigen op te laden;
- u. one-way deelauto:  
deelautoconcept waarbij de deelauto door gebruikers op verschillende plaatsen opgehaald en achtergelaten kan worden. Voorbeelden van aanbieders: Juuve, Car2Go, Fetch. Ook wel 'free floating' genoemd;
- v. plaatsingstermijn:  
de termijn voor plaatsing van laadobjecten die start 1 juli 2021 en eindigt op 30 juni 2024. Bij een verlenging, die eenmaal mogelijk is voor 1,5 jaar, eindigt de plaatsingstermijn van rechtswege op 31 december 2025. Alle verzoeken tot uitbreiding van het openbare laadnetwerk die tijdens de plaatsingstermijn binnenkomen worden in deze termijn door de concessiehouder behandeld, waarbij plaatsing van het laadobject mogelijk buiten de plaatsingstermijn kan plaatsvinden. Verzoeken die na de plaatsingstermijn binnenkomen worden niet meer in behandeling genomen;
- w. two-way deelauto:



- deelautoconcept waarbij de deelauto een vaste standplaats heeft. Voorbeelden van aanbieders: Greenwheels, Buurauto. Ook wel 'station based' genoemd;
- x. verzoek:  
verzoek tot feitelijk handelen met betrekking tot uitbreiding van het openbare laadnetwerk;
  - y. zakelijke veelrijder:  
gebruiker die een (elektrische)auto gebruikt als onderdeel van de bedrijfsvoering, bijvoorbeeld in de zakelijke dienstverlening, voor het professioneel vervoer van personen (taxi's, onderwijs- en zorgvervoer), goederen (bezorgdiensten, bevoorrading winkels/horeca), rijdende diensten (rijtscholen).

### **Artikel 2 Kader beleidsregels**

Deze beleidsregels zijn het gevolg van de Europese openbare aanbesteding van de Concessie voor openbare laaddiensten voor elektrisch vervoer voor Rotterdam en de regio (1-D-33121-20), uitgevoerd door de gemeente Rotterdam in gezamenlijkheid met 29 regiogemeenten, tezamen Samenwerkende Gemeenten Zuid-Holland (SGZH) genoemd. Deze beleidsregels beschrijven de wijze waarop een verzoek tot uitbreiding van het laadnetwerk wordt afgehandeld.

### **Artikel 3 Procedure verzoek uitbreiding openbaar laadnetwerk**

1. Een verzoek tot uitbreiding van het openbare laadnetwerk wordt via het portaal [www.laadpaalnoodig.nl](http://www.laadpaalnoodig.nl) (LPN) ingediend bij het college via de concessiehouder.
2. Ten behoeve van het verzoek tot uitbreiding van het openbare laadnetwerk vult de indiener online, een daartoe bestemd formulier, volledig en naar waarheid, in.
3. Dit digitale formulier is in ieder geval vergezeld van de volgende bijlagen:
  - a. een digitale kopie geldig kentekenbewijs;
  - b. indien de indiener nog niet in het bezit is van het elektrische voertuig: een digitale kopie van een (voorlopige) koop- of leaseovereenkomst;
  - c. een digitale kopie van de parkeervergunning indien het verzoek tot uitbreiding van het laadnetwerk het betaald parkeren gebied betreft;
  - d. indien de indiener een rechtspersoon betreft: een bewijs van vestiging in Vlaardingen middels een digitale kopie van een recent uittreksel uit de Kamer van Koophandel;
  - e. indien de indiener niet woonachtig is in de gemeente Vlaardingen maar minimaal 18 uur per week in de gemeente Vlaardingen werkt en voor zijn woon-werkverkeer een elektrisch voertuig gebruikt: een digitale kopie van de arbeidsovereenkomst waaruit dit blijkt;
  - f. indien de indiener de aanbieder is van deelauto's: een uittreksel uit de Kamer van Koophandel waaruit blijkt dat het bedrijf geregistreerd staat als de aanbieder van deelauto's.
4. De indiener geeft via het digitale formulier aan tijdens welk dagdeel hij het elektrisch voertuig wil aansluiten op het laadobject.
5. De indiener geeft via het digitale formulier aan of het elektrisch voertuig wordt gebruikt als onderdeel van zijn bedrijfsvoering.
6. De indiener geeft via het digitale formulier aan dat hij zich akkoord verklaart met de aan dit formulier (online) gekoppelde Gebruiksvoorwaarden Laadaanbieding.

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

1. De indiener woont in Vlaardingen blijktens registratie in de basisregistratie personen (BRP) of is daar gevestigd blijktens een recent uittreksel uit de Kamer van Koophandel indien het een rechtspersoon betreft, of de indiener werkt aantoonbaar in de gemeente en gebruikt voor zijn woon-werkverkeer een elektrisch voertuig, of de indiener is een deelauto-aanbieder blijktens registratie in de Kamer van Koophandel.
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 (lease) overeenkomst hiertoe.
3. Indien de indiener in Vlaardingen woonachtig is en beschikt over parkeergelegenheid op eigen terrein vindt er geen uitbreiding van het openbare laadnetwerk plaats. Indien de rechtspersoon in Vlaardingen gevestigd is en beschikt over parkeergelegenheid op eigen terrein vindt er geen uitbreiding van het openbaar laadnetwerk plaats. Indien de indiener niet in Vlaardingen woont, maar wel in Vlaardingen werkt vindt er geen uitbreiding van het openbaar laadnetwerk plaats indien zijn werkgever beschikt over parkeergelegenheid op eigen terrein.
4. Als de indiener woonachtig, gevestigd of werkzaam is in een parkeersektor in de zin van de geldende parkeerbelasting verordening, dan wordt het laadnetwerk alleen uitgebreid als de indiener beschikt over een parkeervergunning voor deze sector.
5. Een verzoek tot uitbreiding van het openbare laadnetwerk wordt afgewezen indien blijkt dat voor het aangevraagde woon-, werk- of vestigingsadres reeds een verzoek is ingediend en in de gestelde laadbehoefte is voorzien door middel (uitbreiding) van bestaande laadpunten of plaatsing van een nieuw laadobject.



6. Per laadlocatie kunnen twee parkeervakken tot laadvak bestemd worden zodat beide laadpunten van het laadobject voor het laden van elektrische voertuigen optimaal gebruikt kunnen worden. Er wordt 1 parkeervak bestemd tot laadvak bij een verwacht gebruik van minimaal 2000 kWh per jaar per laadobject. Er worden 2 parkeervakken bestemd tot laadvak bij een verwacht gebruik van minimaal 4000 kWh per jaar per laadobject.
7. Indien binnen een loopafstand van 200 meter van het (bedrijfs)adres van de indiener al één of meer openbare laadobjecten aanwezig zijn wordt de indiener hiernaar verwezen indien de bezetting van deze laadobjecten dit toelaat. De bezetting laat dit in ieder geval toe als er gemiddeld minder dan 500 kWh per maand geladen wordt bij het laadobject. Het laadnetwerk wordt bij verwijzing niet uitgebreid.
8. Indien er binnen een loopafstand van 200 meter van het (bedrijfs)adres van de indiener, geen openbare laadobjecten aanwezig zijn maar wel nieuwe openbare laadobjecten in (plaatsings)procedure zijn, wordt de indiener hiernaar verwezen en wordt het laadnetwerk niet uitgebreid.
9. Indien er binnen een loopafstand van 200 meter van het (bedrijfs)adres van de indiener, geen openbare laadobjecten aanwezig zijn of in (plaatsings)procedure zijn wordt gekeken naar het verwachte verbruik van een nieuw laadobject. Bij een verwacht gebruik van minimaal 2000 kWh per laadobject per jaar wordt het laadnetwerk uitgebreid met een nieuw laadobject.
10. Indien niet wordt verwacht dat de indiener van het verzoek voor een verbruik van minimaal 2000 kWh per jaar per laadobject (1 ingericht oplaadvak) kan zorgen, wordt gekeken naar de verzoeken in portefeuille van andere indieners binnen de loopafstand 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 laadobject (1 ingericht laadvak) per jaar, wordt verwacht, wordt het laadnetwerk uitgebreid met een nieuw openbaar laadobject. Indien op basis van de verzoeken in portefeuille en het nieuwe verzoek niet wordt verwacht dat een nieuw laadobject minimaal 2000 kWh per laadobject (1 ingericht oplaadvak) per jaar opbrengt, wordt het nieuwe verzoek voor een periode van 2 jaar 'in portefeuille' gehouden.
11. Concessieverlener en concessiehouder kunnen ook zelf een voorstel doen voor uitbreiding van het openbare laadnetwerk op basis van verbruiksdata van het laadnetwerk. Een laadobject op basis van verbruik kan worden geplaatst indien de laadobjecten in de nabijheid van de gewenste uitbreidingslocatie een verbruik van gemiddeld 250kWh of meer per laadpunt per maand hebben en/of gemiddeld 25 transacties of meer per maand per laadpunt. Concessieverlener geeft hierbij de opdracht tot plaatsing.
12. Concessieverlener kan op basis van de verwachte vraag naar openbare laadbehoefte in gebieden met nieuwbouw aan concessiehouder opdracht geven een of meerdere laadobjecten te plaatsen in de openbare ruimte ten tijde van oplevering van het nieuwbouwgebied.
13. Concessieverlener kan op basis van de verwachte vraag naar openbare laadbehoefte van zakelijke veelrijders, aan concessiehouder opdracht geven een of meerdere laadpalen te plaatsen in de openbare ruimte.
14. Concessieverlener kan op basis van de verwachte vraag in bestaande stadsgebieden waar het laadnetwerk nog niet toereikend is en te verwachten is dat er binnen afzienbare tijd meer openbare laadvraag komt, aan concessiehouder opdracht geven tot het plaatsen van een of meerdere laadpalen in de openbare ruimte.
15. Concessieverlener kan op basis van een door haar verwachte positieve businesscase op locaties waar veel bezoekers verwacht worden, aan concessiehouder opdracht geven tot het plaatsen van een of meerdere laadpalen in de openbare ruimte.
16. Concessiehouder kan zelf ook een voorstel doen voor het uitbreiden van het laadnetwerk in de situaties beschreven onder het twaalfde lid tot en met het vijftiende lid. De concessiehouder treedt vervolgens in overleg met de concessieverlener. Indien de concessieverlener instemt met het voorstel wordt door concessieverlener het voorstel ingediend in LPN.
17. Opschaling van laadlocaties naar laadpleinen met één of meer aanvullende, secundaire laadobjecten (zonder eigen netaansluiting) is mogelijk na een verzoek van de concessiehouder of concessieverlener hiertoe met dien verstande dat laadpleinen op aansluitingen groter dan 3x35A buiten de concessie vallen. Indien de concessieverlener instemt met het voorstel wordt dit door concessieverlener ingediend in LPN.
18. Het laadobject met bijbehorend(e) laadvak(ken) is openbaar, bestemd voor alle elektrische voertuigen en is niet gereserveerd op kenteken. Op deze regel gelden in ieder geval de volgende twee uitzonderingen:
  - a. indien er een laadobject geplaatst wordt bij een gereserveerde gehandicaptenparkeerplaats wijst het college direct één (laad)vak aan dat samenvalt met de op kenteken gereserveerde gehandicaptenparkeerplaats en wijst het één openbaar laadvak voor alle elektrische voertuigen aan, ongeacht het verwacht verbruik;
  - b. indien er een laadobject geplaatst wordt om een laadplaats voor two-way (stationbased) elektrische deelauto's te kunnen realiseren wijst het college één laadvak aan alleen voor het opladen van elektrische deelauto's (autodate) en wijst het college één openbaar laadvak



voor alle elektrische voertuigen aan ongeacht het verwacht gebruik, het college kan besluiten om twee laadvakken voor het opladen van alleen elektrische deelauto's aan te wijzen.

19. Laadvakken in de openbare ruimte mogen alleen worden gebruikt door elektrische voertuigen en alleen als de stekker in het laadpunt en in het voertuig zit.

#### **Artikel 5 Locatiebepaling**

1. De concessiehouder bepaalt de conceptlocatie voor nieuwe laadobjecten binnen een loopafstand van 200 meter van het (bedrijfs)adres van de indiener. Het college bepaalt te allen tijde de definitieve laadlocatie.
2. In verband met het openbare karakter van het laadobject worden nieuwe laadobjecten 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 laadobject zo mogelijk geplaatst bij deze parkeerplaats, in combinatie met een openbaar laadvak.
4. In blauwe zones (parkeerschijfzones), waarbinnen een maximum parkeertijd geldt, worden geen laadobjecten geplaatst.
5. Als de indiener buiten het betaald parkeren gebied werkt, woont of gevestigd is, wordt het laadnetwerk buiten het betaald parkeren gebied uitgebreid. Dit tenzij op korte termijn concreet zicht bestaat op uitbreiding van het betaald parkeren gebied waardoor de indiener binnen dit gebied komt te werken, wonen of gevestigd zal zijn.

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

1. Het college neemt een verkeersbesluit als bedoeld in artikel 18 van de Wegenverkeerswet 1994 en artikel 12 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer ten behoeve van de plaatsing op de laadlocatie van verkeersbord E4 met onderbord 'opladen elektrische voertuigen' en één of twee pijlen wijzend naar de aanwezige oplaadvakken geïntegreerd in 1 verkeersbord, al dan niet gecombineerd met andere (onder)borden.
2. Voor de inrichting van de laadlocaties in de openbare ruimte geldt een standaard inrichting die is opgenomen in de Standaard Uitvoeringseisen Vlaardingen 2.03 (SUV).
3. Het aanbrengen van de belijning van de laadvakken en de plaatsing van de tegel met oplaadsymbool gebeurt door de concessieverlener.
4. Concessieverlener is verantwoordelijk voor het onderhoud van de belijning en de tegel(s) met oplaadsymbool op de oplaadlocatie.

#### **Artikel 7 Hardheidsclausule**

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

#### **Artikel 8 Inwerkingtreding, intrekking vorige beleidsregels en overgangsrecht**

1. Deze beleidsregels treden in werking op 1 juli 2021 dan wel de dag na publicatie indien deze beleidsregels na 30 juni 2021 worden gepubliceerd.
2. Deze beleidsregels vervallen na afloop van de concessie of zoveel eerder als het college besluit deze regels in te trekken.
3. De *Beleidsregels Concessie openbare laaddiensten elektrisch vervoer Vlaardingen 2016* worden ingetrokken op het moment dat onderhavige beleidsregels op grond van het eerste lid inwerkingtreden, met dien verstande dat deze wel van toepassing blijven op verzoeken ingediend voor de inwerkingtreding van onderhavige beleidsregels.

#### **Artikel 9 Citeertitel**

Deze beleidsregels worden aangehaald als "Beleidsregels Concessie openbare laaddiensten elektrisch vervoer Vlaardingen 2021".

*Aldus vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders van Vlaardingen op 29 juni 2021*

*de secretaris,  
Erwin Stolk*

*de burgemeester,  
Bas Eenhoorn*



## Toelichting Beleidsregels Concessie openbare laaddiensten elektrisch vervoer Vlaardingen 2021

### Algemeen

Nederland wordt internationaal gezien als een grote speler op het gebied van elektrische mobiliteit. Samen met Noorwegen, IJsland, Zweden en China behoorde Nederland in 2019 tot de 5 landen in de wereld waar elektrische personenauto's meer dan 1,5% van het totale wagenpark uitmaken (Bron: Global EV Outlook 2020, IEA). Op het gebied van laadinfrastructuur is er geen ander land met dezelfde dichtheid aan laadpunten als Nederland.

Per 1 april 2021 bedroeg het aantal volledig elektrische auto's in Nederland ruim 177.000 en het aantal plug-in-hybride auto's 110.000 (totaal ruim 287.000) waarmee de verwachte groei bewaarheid is geworden. Op dit moment is 20% van alle nieuw verkochte auto's in Nederland elektrisch. Gekeken naar het totale Nederlandse wagenpark maken elektrische auto's daar ruim 3% van uit. Circa 70% van de Nederlanders beschikt niet over parkeergelegenheid op eigen terrein bij woning of bedrijf en is daarmee aangewezen op een laadobject in de openbare ruimte voor het laden van zijn elektrisch voertuig waarmee er aldus een taak ligt voor de lokale overheid.

In het nationale **Klimaatakkoord (28 juni 2019)** is als ambitie opgenomen om in 2050 emissieloze mobiliteit te hebben. Onderdeel van het Klimaatakkoord vormt de **Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL)** waarin afspraken zijn opgenomen over het ontwikkelen van een toekomstbestendig, dekkend, toegankelijk en betrouwbaar netwerk van laadinfrastructuur voor alle soorten elektrisch vervoer. Vanaf 2030 dienen alle nieuwe verkochte auto's in staat te zijn om CO<sub>2</sub>-emissievrij te rijden en na 2050 geldt dit voor alle personenauto's. Hiermee heeft het Rijk een stip op de horizon gezet. De Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) gaat uit van 1,9 miljoen elektrische auto's in 2030 in Nederland.

Bovengenoemde ambitie is in MRDH-verband (Metropoolregio Rotterdam Den Haag) vertaald naar een regionale ambitie om 30% minder CO<sub>2</sub>-uitstoot te hebben in 2025 ten opzichte van 2015 (**Programma Duurzame Mobiliteit MRDH 8 april 2020**).

Vlaardingen wil daar als MRDH gemeente graag aan bijdragen. Verkeer heeft een groot aandeel in de totale CO<sub>2</sub>-uitstoot in Vlaardingen (27% in 2018, inclusief autosnelwegen) en draagt bij aan ongewenste klimaatverandering. (**Duurzaam Vlaardingen/Agenda Duurzaamheid 2021-2030, mei 2021**). Vlaardingen kiest voor een verdere groei van elektrisch vervoer en facilitering van openbare laadinfra. De toenemende vraag naar laadpunten en energie voor elektrische auto's maakt een significant deel uit van de **energietransitie** (de transformatie van het systeem van opwek, transport en gebruik van energie) waar gemeenten zich voor gesteld zien.

Om gemeenten te ondersteunen bij de realisatie van voldoende laadinfrastructuur voor elektrisch vervoer is in de NAL afgesproken om samenwerking op landsdeelniveau te organiseren. Zuid-Holland en Zeeland zijn door het Rijk aangewezen als samenwerkingsregio Zuidwest. De beide provincies zijn verzocht om deze samenwerking verder vorm te geven in een Regionale Aanpak Laadinfrastructuur (RAL). Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland en Zeeland hebben daartoe de **Regionale Aanpak Laadinfrastructuur Zuidwest (RAL ZW) op 19 januari 2021** vastgesteld. Deze is met input van regio's, gemeenten en netbeheerders tot stand gekomen.

Het regionale samenwerkingsverband waar Vlaardingen thans in het kader van de nieuwe concessie onderdeel vanuit maakt en de afgelopen jaren in het kader van de facilitering van openbare laadinfra onderdeel vanuit heeft gemaakt is geheel conform de uitgangspunten van de RAL ZW.

### Regionale openbare laadinfra projecten

Van 2013 (start 11 oktober 2013) tot en met 2015 heeft Vlaardingen met de 14 gemeenten van de toenmalige Stadsregio Rotterdam deelgenomen aan het Project Openbare Oplaaadinfra. In het kader van dit project zijn 37 openbare laadpalen geplaatst door laadaanbieder Cofely, thans ENGIE genaamd.

Tezamen met de 6 openbare oplaadpalen (12 oplaadpunten) die door Stichting -e-laad (thans EVnetNL) waren geplaatst tijdens een proefproject in de periode 2009 tot en met begin 2014, maakte dat een totaal van 43 openbare laadpalen (= 86 laadpunten) in Vlaardingen.

Van 2016 (start 11 nov 2016) t/m 30 juni 2021 heeft Vlaardingen met 18 regiogemeenten (Samenwerkende Gemeenten Zuid-Holland (SGZH)), onder aanvoering van Rotterdam, geparticipeerd in de Concessie openbare laaddiensten elektrisch vervoer. Het totaal aantal geplaatste openbare laadpalen tijdens



deze concessie (ENGIE laadaanbieder) zal naar verwachting uitkomen op 110. Hiermee zijn de verwachtingen waargemaakt en komen we uit op 153 laadpalen (= 306 oplaadpunten) totaal in het kader van deze concessie. Op de peildatum van 22 juni 2021 telt Vlaardingen 134 openbare laadpalen (= 268 oplaadpunten). Zie bijlage 1.

De nieuwe **Concessie voor openbare laaddiensten voor elektrisch vervoer voor Rotterdam en de regio** start per 1 juli 2021 en wordt uitgevoerd met in totaal 30 gemeenten.

#### **Aanbesteding Rotterdam en de regio**

De aanbesteding van de gemeente Rotterdam en de regio is op 29 oktober 2020 gepubliceerd (1-D-33121-20). De betrokken gemeenten hebben de aanbesteding inhoudelijk voorbereid vanuit een gezamenlijk projectteam. Op 1 april 2021 heeft de definitieve gunning plaatsgevonden aan ENGIE Infra & Mobility B.V. Uiterlijk 1 juli 2021 ondertekenen de deelnemende gemeenten ieder afzonderlijk een Concessieovereenkomst met ENGIE en een Samenwerkingsovereenkomst met elkaar. De Rotterdamse aanbesteding is de grootste aanbesteding voor openbare laadpunten in Nederland.

#### **Kader voor de plaatsing van laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen**

De deelnemende gemeenten aan de concessie dienen te zorgen voor eigen toereikend en vigerend beleid voor openbaar toegankelijke laadinfrastructuur. Het door de gemeente Rotterdam, in gezamenlijkheid met de concessiegemeenten, opgestelde **'Kader voor de plaatsing van laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen', mei 2020** geldt hierbij als uitgangspunt en vormt de basis voor de aanbesteding en de concessie. Middels deelname aan de aanbesteding hebben alle concessiegemeenten zich aan dit kader gecommiteerd.

Het kader is een actualisatie van het **'Kader voor de plaatsing van laadinfrastructuur voor elektrische auto's'** dat op **13 oktober 2015** door de gemeente Rotterdam is vastgesteld. De wensen van de inwoners van de deelnemende regiogemeenten aan de vorige concessie (zowel e-rijders als niet-e-rijders) zijn meegenomen in het nieuwe laadkader op basis van een digitaal bewonersonderzoek (afgenomen in februari 2020).

Kern van het, op onderdelen, geactualiseerde laadkader, is dat de gemeente een grotere rol gaat spelen als opdrachtgever voor de plaatsing van laadpunten om de verwachte grote vraag naar elektrisch rijden en laden bij te kunnen houden. Daarnaast blijft het mogelijk voor inwoners, bedrijven en werkenden in Vlaardingen om verzoeken tot uitbreiding van het laadnetwerk te doen (vraaggestuurde plaatsing). Het normaal- laden blijft de basis van het laadbeleid. Ook blijven experimenten met nieuwe en innovatieve laadpunten in de openbare ruimte plaatsvinden. Alle laadpalen (de huidige en de nieuwe) leveren 100 procent Nederlandse groene stroom, die voor een groot deel is opgewekt door lokale windmolens en zonnepanelen.

Uitgangspunt van het laadkader is dat (gebrek aan) laadinfrastructuur geen belemmering mag vormen voor de overstap naar elektrisch vervoer. Hierbij vormt de 'ladder van laden' nog steeds de richtlijn. Laden in de openbare ruimte is slechts de gewenste oplossing wanneer gebruikers geen mogelijkheid hebben tot het parkeren op eigen terrein en het realiseren van een laadpunt aldaar. Voor bezoekers wordt de voorkeur gegeven aan parkeren en laden in (openbare) parkeergarages.

Plaatsing van laadpunten op eigen terrein valt onder de eigen verantwoordelijkheid van burgers en bedrijven, individueel of verenigd in een Vereniging van Eigenaren (VvE). De gemeente heeft daar geen zeggenschap over.

Wanneer geladen kan worden op eigen terrein, zal het verzoek voor een openbare laadpaal niet gehonoreerd worden. Dit voorkomt dat parkeren op eigen terrein verschuift naar openbaar terrein, wat tot een verhoging van de lokale parkeerdruk kan leiden. Het laadkader is hierin volgend aan het parkeerbeleid. VvE's hebben een eigen verantwoordelijkheid ten aanzien van de realisatie van laadpunten bij eigen parkeervoorzieningen. Er is een handleiding en juridische toolkit ontwikkeld om VvE's te ondersteunen.

Realisatie van laadpunten op privaat terrein dat opengesteld wordt voor laden door derden (semi-openbare laadpunten) kan daarnaast een rol spelen in het faciliteren van de groei van elektrisch vervoer.

#### **Belangrijkste wijzigingen in het laadkader ten opzichte van het laadkader uit 2015**

- Het openbare laadnetwerk blijft voornamelijk bestaan uit reguliere laadobjecten (normaal-laders), de wijziging betreft het verruimen van het maximale laadvermogen naar 22 kW (dit was 11 kW). Een laadobject heeft hiermee een laadvermogen van 3,7 kW tot en met 22 kW.
- Gemeenten nemen een actieve opdrachtgeversrol aan bij de plaatsing van openbare laadobjecten. Openbare laadobjecten kunnen geplaatst worden naar aanleiding van:
  - 1) verzoeken tot uitbreiding van het openbare laadnetwerk door inwoners/bedrijven met een elektrische auto en laadbehoefte;



- 2) in opdracht van de gemeente, waarbij er meerdere aanleidingen kunnen zijn: gebruik (op basis van verbruiksdata), prognoses, zakelijke veelrijders, gebiedsontwikkeling en specifieke locaties.
- Bij verzoeken tot uitbreiding van het laadnetwerk wordt plaatsing binnen een loopafstand van maximaal 200 meter van het woon- of werkadres van de indiener aangehouden (dit was een loopafstand van 250 m (=straal van maximaal 200 meter). Door nu alleen voor de loopafstand te kiezen is er één helder criterium. Gezien de toenemende vraag is een dichter netwerk wenselijk, ook met het oog op de vraag in de toekomst. Daarom is ervoor gekozen de straal van maximaal 200 meter om te zetten in een loopafstand van maximaal 200 meter. Daarbij wordt uitgegaan van de kortst mogelijke (veilige) loopafstand.
  - Voor deelauto's en zakelijke veelrijders wordt gedefinieerd hoe hun laadbehoefte wordt meegenomen.
  - Gebruikers van de laadobjecten kunnen de laadsessies niet alleen starten, stoppen en betalen via een laadpas en app maar nu ook via een QR code die leidt naar de app.
  - Er wordt geen connectiviteitstarief ingevoerd om laadpaalkleven tegen te gaan.
  - Gemeenten kunnen regie nemen op de plaatsing van openbare snelladers (laadobjecten met een laadvermogen van 50 kW of hoger) voor zakelijke veelrijders als het gebruik van de bestaande reguliere laadpunten daartoe aanleiding geeft. Snelladers vallen buiten de huidige concessie.
  - Plaatsing van nieuwe laadobjecten in Vlaardingen kan nog steeds niet plaatsvinden door burgers en bedrijven in de openbare ruimte. Met andere woorden, een Privaat Verlengde Aansluiting (VPA) is niet toegestaan. Deze lijn is nu ook algemeen door de regio in het laadkader opgenomen.

Het laden vanuit een woning naar een openbare parkeerplaats door middel van een kabel over de stoep beschouwt het college als zeer ongewenst. Dit vanwege de belemmeringen die dit geeft voor het beheer van de openbare ruimte en de gevaarzetting die hierdoor ontstaat. Het laden van een elektrische auto middels een stroomkabel over de stoep, al dan niet voorzien van een kabelmat, of in een kabelgoot, is mede daarom in Vlaardingen verboden. Alle Vlaardingse die geen mogelijkheid hebben tot parkeren op eigen terrein kunnen een verzoek indienen voor een openbaar laadpunt.

Onderhavige beleidsregels zijn een actualisatie van de **Beleidsregels Concessie openbare laaddiensten elektrisch Vervoer Vlaardingen 2016**, destijds vastgesteld door het college op **25 oktober 2016**. De voor de Gemeente Vlaardingen van belangzijnde uitgangspunten, gebaseerd op de geldende randvoorwaarden van de concessie, vinden hun weerslag in onderhavige beleidsregels.

## Artikelsgewijze toelichting

### Artikel 1 Begripsbepalingen

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

#### *Onder g*

Er zijn 3 typen elektrische auto's te onderscheiden die geheel of gedeeltelijk elektrisch rijden.

- **Volledig elektrische auto's**  
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. Deze voertuigen hebben een actieradius variërend van 150 tot 400 km.
- **Volledig elektrische auto's 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. De elektrische actieradius van dit type voertuig kan vergroot worden tot 500 km.
- **Plug-in hybride elektrische auto's**  
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. Plug-in hybride voertuigen kunnen gemiddeld circa 50 km volledig elektrisch rijden waarna de verbrandingsmotor het overneemt.

**Hybride auto's** worden niet tot de elektrische auto's gerekend. Aandrijving van dit voertuig vindt plaats door een combinatie van een elektromotor en een verbrandingsmotor. De accu is echter niet oplaadbaar via het elektriciteitsnet. Een hybride auto laadt de accu op met de energie die vrijkomt tijdens het remmen. Hierdoor kan de hybride auto korte ritten op stroom rijden en schakelt deze auto automatisch over op een zeer zuinige benzinemotor zodra de stroom op is.

**Waterstofauto's** worden eveneens niet tot de elektrische auto's gerekend hoewel het volledig elektrische auto's zijn. De benodigde stroom komt echter niet uit een batterijpakket maar uit een brandstofcel.





Waterstof tank je als een gas, net als LPG. Via inlaten aan de voorzijde van de auto wordt lucht aangezogen. Waterstof en zuurstof komen samen in een brandstofcel, waarbij de elektriciteit vrijkomt waarop de auto rijdt.

Alle elektrische voertuigen die hier technisch toe in staat zijn mogen laden aan de openbare laadpunten. Dit betreft naast volledig elektrische personenauto's en plug-in hybrides ook elektrische bestelbussen en elektrische motorfietsen, maar ook Light Electric Vehicles (zoals e-scooters of de Birò).

### **Artikel 2 Kader beleidsregels**

Dit artikel geeft het kader aan van de Concessie voor openbare laaddiensten voor elektrisch vervoer waarbinnen deze beleidsregels zijn opgesteld. Ook licht het toe op welke situatie deze beleidsregels van toepassing zijn.

### **Artikel 3 Procedure verzoek uitbreiding openbaar laadnetwerk**

Het formulier tot verzoek van uitbreiding van het openbaar laadnetwerk is beschikbaar via [www.laadpaalnodig.nl](http://www.laadpaalnodig.nl) (LPN). De indiener verzoekt hierbij het college om feitelijk handelen ten aanzien van uitbreiding van het openbare laadnetwerk.

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 portaal en beoordeelt het verzoek aan de hand van de beoordelingscriteria in Artikel 4.

De Gemeente Rotterdam is eigenaar van het portaal [www.laadpaalnodig.nl](http://www.laadpaalnodig.nl), de concessiehouder en deelnemende gemeenten dienen met dit portaal te werken. Zodra het verzoek tot uitbreiding in behandeling is hebben indieners ook zelf beperkte toegang tot het portaal 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 laadobject mogelijk buiten de plaatsingstermijn kan plaatsvinden. Verzoeken die na de plaatsingstermijn binnenkomen worden niet meer in behandeling genomen.

De plaatsingstermijn start per 1 juli 2021 en duurt 3 jaar (1 juli 2024) met de mogelijkheid tot een éémalige verlenging van 1,5 jaar. Uitgaande van verlenging duurt de plaatsingstermijn hiermee tot en met 31 december 2025. De exploitatietermijn (5 jaar) van de concessie eindigt zonder verlenging op 1 juli 2029. Bij verlenging met 1,5 jaar loopt de Exploitatietermijn derhalve ook 1,5 jaar langer door en loopt dan tot en met 31 december 2030.

#### *Vierde lid*

Het betreft de dagdelen : 06.00- 12.00 uur, 12.00- 17.00 uur, 17.00- 24.00 uur en 24.00- 06.00 uur.

#### *Zesde lid*

In deze gebruiksvoorwaarden is ondermeer opgenomen dat de indiener minimaal 10.000 km per jaar elektrisch dient te rijden (= ongeveer 2000 kWh geladen stroom per jaar).

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

#### *Derde lid*

Indieners die beschikken of kunnen beschikken over parkeergelegenheid op eigen (gehuurd/gepacht) 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, dienen zelf een laadvoorziening te plaatsen voor hun eigen gebruik.

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. Deze lijn is gekozen om te voorkomen dat voertuigen die normaal op eigen terrein geparkeerd staan nu voor het laden in de openbare ruimte komen te staan op een plek die aanvankelijk een openbare parkeerplaats was.

#### *Vierde lid*

Om te zorgen dat de verwachte vraag zich ook daadwerkelijk verwezenlijkt bij een laadobject wordt er voor gezorgd dat als een laadobject waarschijnlijk in het betaald parkeren gebied geplaatst wordt de indiener ook beschikt over een parkeervergunning voor deze zone.

#### *Vijfde lid*



Het Project Openbare Opladinfra heeft in Vlaardingen plaatsgevonden in de periode 10 oktober 2013 tot en met 31 december 2015. Verzoeken konden worden ingediend tot en met 30 juni 2015. De Concessie openbare laaddiensten elektrisch vervoer Vlaardingen 2016 heeft in Vlaardingen plaatsgevonden in de periode 11 november 2016 tot en met 30 juni 2021. Verzoeken konden worden ingediend tot en met 30 juni 2021.

#### *Zesde lid*

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

Afhankelijk van het verwachte verbruik, wordt een verkeersbesluit genomen tot het bestemmen van één of twee parkeervakken tot laadvak. Het laadobject wordt zodanig geplaatst dat in de toekomst het tweede parkeervak gemakkelijk ingericht kan worden als laadvak. In verband met parkeerdruk wordt het tweede parkeervak pas bestemd tot laadvak als daar voldoende vraag naar blijkt. Richtlijn hierbij is een verwacht gebruik van minimaal 4000kWh per jaar van het laadobject. Mocht bij de plaatsing van het laadobject op dat moment één parkeervak worden aangewezen als laadvak dan wordt het tweede parkeervak te zijner tijd aangewezen als laadvak met een eigen verkeersbesluit. Doordat er voorts rekening wordt gehouden met de afstand van de indiener tot het laadobject is de impact op de parkeerdruk minimaal. Een auto die al in de omgeving stond wordt in de omgeving opgeladen waardoor in die periode de andere plaats vrij valt. De kortere afstand tussen laadobject en indiener versterkt deze relatie. Vanwege het bovenstaande worden er bij een verzoek tot uitbreiding van het laadnetwerk geen parkeertellingen uitgevoerd ten behoeve van het bepalen van de parkeerdruk.

Beide laadpunten van het laadobject zijn, ongeacht de inrichting van een laadvak, in werking. Bij het laadpunt waar geen laadvak 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 laadvak, er worden geen nieuwe parkeerplaatsen gerealiseerd.

#### *Negende lid*

Het verwacht gebruik per laadobject is een schatting. Deze schatting wordt gebaseerd op het type auto van de indiener en zijn verklaring (Gebruiksvoorwaarden Laadaanbieding) minimaal 10.000 km per jaar elektrisch te rijden (gemiddeld gebruik 1 personenauto per jaar), hetgeen gelijk staat aan ongeveer ongeveer 2.000 kWh geladen stroom per jaar.

#### *Elfde lid*

Geldende criteria hierbij:

- gemiddeld 250 kWh of meer per maand per laadpunt geladen en/of gemiddeld 25 transacties of meer per maand per laadpunt;
- alle parkeervakken zijn reeds als laadvak gereserveerd;
- geen laadobject aanwezig binnen een loopafstand van 200 m of een laadplein binnen een loopafstand van 500 m met "laadruimte";
- locatiebepaling op basis van laaddata en prognoses;
- het hoge gebruik dient zich structureel te manifesteren over de loop van een langere periode. Het aantal maanden dat geldt als structureel intensief gebruik zal per locatie en situatie verschillen.

#### *Twaalfde lid*

Concessieverlener is degene die, te allen tijde, de laadobjecten aanvraagt bij concessiehouder via [www.laadpaalnodig.nl](http://www.laadpaalnodig.nl), in afstemming met bijvoorbeeld de projectontwikkelaar.

#### *Dertiende lid*

Men kan hierbij denken aan locaties voor stadsdistributie, taxi's, groepsvervoer of deelauto's zonder vaste plek (one-way deelauto's). De gemeente zal verzoeken gezamenlijk beschouwen en op basis hiervan besluiten tot plaatsing van reguliere laadobjecten. Het college kan aan de aanbieders van one-way-deelauto's vragen om een onderbouwde verwachting af te geven waar hun elektrische auto's zullen laden.

#### *Veertiende lid*

Hiermee wordt voorkomen dat niet snel genoeg aan de laadbehoefte kan worden voldaan als de groei van elektrische auto's in een dergelijk gebied toeneemt.

#### *Vijftiende lid*

Men kan hierbij denken aan sportaccommodaties, theaters, bedrijventerreinen, etc. of daar waar zogenaamde mobiliteitshubs geplaatst worden. Het betreft een plek waar de overstap kan worden gemaakt



op verschillende vervoermiddelen die hier samenkomen zoals deel- e-bikes, deelauto's, OV, fiets, auto en waar afhankelijk van de plek ook ondersteunende voorzieningen zijn.

De positieve businesscase kan verwacht worden op basis van een eigen inschatting door de gemeente (bijvoorbeeld op basis van prognosekaarten) of op basis van signalen uit het gebied van derden.

#### *Acttiende lid*

In dit lid is het uitgangspunt opgenomen dat de laadobjecten en laadvakken in beginsel openbaar zijn. Dat wil zeggen dat de laadvakken door een ieder te gebruiken zijn, ongeacht het type gebruiker en niet voertuiggebonden op basis van een kenteken. Dit om te borgen dat de publieke ruimte zo optimaal mogelijk door zoveel mogelijk burgers gebruikt kan worden. Een lijn die heel de regio volgt.

Evenwel is er oog voor de situatie dat een laadobject samenvalt met een gereserveerde gehandicaptenparkeerplaats (op kenteken). In deze situatie zal er wel een gereserveerd laadvak moeten ontstaan omdat de gehandicapte anders de hem toegewezen parkeerplaats niet efficiënt kan gebruiken. Wel is er voor gekozen dan direct een tweede openbaar laadvak aan te wijzen ongeacht de verwachte vraag. Dit om te voorkomen dat er puur en alleen voor één individu een laadobject geplaatst wordt.

Tegelijk is het mogelijk dat een laadobject geplaatst wordt om het gebruik van deelauto's met een vaste standplaats te faciliteren. Hierbij moet wel gewaakt worden voor het niet verstoren van de vrije marktwerking gezien de Europese Dienstenrichtlijn. Bij een dergelijk laadobject kunnen daarom wel laadvakken worden aangewezen alleen voor het gebruik als autodate (een deelauto standplaats), maar deze worden niet gereserveerd op kenteken omdat dit een exclusieve parkeerplek zou geven met uitsluiting van andere ondernemers. Daarbij is net als bij een gereserveerde gehandicaptenparkeerplaats het uitgangspunt dat er één vak direct wordt aangewezen voor de autodate (deelauto standplaatst) en één voor alle elektrische voertuigen zodat alle elektrische rijders de beschikking hebben over een laadvak, dit vanwege het openbare karakter van het laadobject.

Dit onderdeel sluit af met een zogenaamde kan-bepaling. Deze kan-bepaling biedt het college de mogelijkheid om in plaats van één laadvak, twee laadvakken aan te wijzen welke alleen gebruikt mogen worden voor het opladen van elektrische deelauto's.

Gezien het uitgangspunt dat laadobjecten in beginsel openbaar zijn zal het college met deze bevoegdheid terughoudend omgaan. Daarbij is een tweede uitgangspunt dat de laadvakken wisselparkeerplaatsen zijn dus dat één vak door de dag heen door verschillende auto's gebruikt kan worden als laadplek.

#### *Negentiende lid*

Uit de gebruiksdata van het bestaande openbare laadnetwerk blijkt dat tot nu toe excessief laadpaalkleven nog niet op grote schaal gebeurt. Omdat elektrisch rijden nog steeds in ontwikkeling is, willen de aan de concessie deelnemende gemeenten op dit moment niet door middel van beprijzing het laadpaalkleven tegengaan. Het is van belang om laadpaalkleven te blijven monitoren, zeker bij een steeds hogere bezetting van het laadnetwerk. Positieve prikkels om de auto te verplaatsen zullen mogelijk worden ingezet om excessen in laadpaalkleven (>24 uur aangesloten) tegen te gaan. Zolang een aangesloten elektrisch voertuig geen andere e-rijder belemmert in het laden, kan een langere connectietijd benut worden voor flexibel laden. Er zal dan ook geen sprake zijn van een connectietarief.

### **Artikel 5 Locatiebepaling**

#### *Eerste lid*

Bij de beoordeling van de door de concessiehouder voorgestelde concept laadlocatie 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.

#### *Vijfde lid*

Dit lid is een lex specialis om te voorkomen dat de overige regels verplichten tot een uitbreiding van het laadnetwerk binnen het betaald parkeren gebied terwijl iemand hier niet woont, werkt of gevestigd is.

### **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 verzoek- en realisatieproces worden doorlopen.

Als iemand de werking van het verkeersbesluit wil schorsen, kan diegene een voorlopige voorziening indienen bij de voorzieningenrechter.



De concessiehouder streeft ernaar om het laadobject op de laadlocatie te installeren en in bedrijf te stellen binnen maximaal 13 weken gerekend vanaf de registratie van het volledige verzoek in LPN.

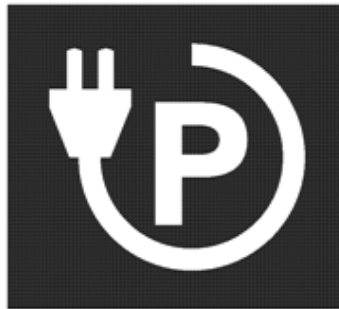
#### *Tweede lid*

De gehanteerde standaardinrichting voor de laadlocaties ziet er als volgt uit.

- Het laadobject wordt door concessiehouder geplaatst op de scheidingslijn tussen twee parkeervakken (laadvakken) en staat 0,50 m uit de band.
- Het verkeersbord bestaat uit verkeersbord E4, met onderbord 'Opladen elektrische voertuigen' en een onderbord met één pijl wijzend naar het laadvak of twee pijlen wijzend naar beide laadvakken.
- Het verkeersbord wordt bij voorkeur geïntegreerd in de laadpaal, opdat er één element in de buitenruimte wordt geplaatst. Indien het verkeersbord toch los wordt geplaatst verzorgt concessiehouder de plaatsing ervan.
- Het verkeersbord met onderbord wordt technisch als één bord uitgevoerd.
- Het verkeersbord wordt door concessiehouder aan de achterkant afgewerkt of afgedekt;
- Voor een two-way elektrische deelauto (station based), die gedeeld wordt door een aantal gebruikers uit een buurt, wordt na toetsing van het verzoek een laadpaal geplaatst, met één parkeervak (met verkeersbord E4, met onderbord 'auto-date') gereserveerd voor de deelauto en het tweede parkeervak ingericht voor publiek laden door elektrische voertuigen.
- In het midden, aan de straat/wegzijde van elk oplaadvak, wordt een laadsymbool geplaatst met de basis tegen de onderbroken lijn aan (zie afbeelding). Bij elementenverharding wordt het symbool als tegel (40 x 40 cm) geplaatst. De tegel met het laadsymbool wordt gefinancierd en geleverd door de concessiehouder. Gemeente Vlaardingen verzorgt de plaatsing van de tegel met laadsymbool.
- Rondom de oplaadvakken wordt - indien nog niet aanwezig - witte belijning aangebracht, aan drie zijden ononderbroken en aan de straatzijde onderbroken middels witte klinkers. Gemeente Vlaardingen voert dit uit.



*Bebording*



*Tegel met Oplaadsymbool*



*Ingerichte oplaadlocatie*

De standaardinrichting is opgenomen in de Standaard Uitvoeringseisen Vlaardingen 2.03 (SUV). De SUV is de richtlijn voor uitvoering van werken in de openbare ruimte van Vlaardingen.

#### *Derde lid*

De concessiehouder is verantwoordelijk voor aanschaf en plaatsing van het laadobject, aanschaf en plaatsing van de bebording en het beheer en onderhoud van het laadobject en de bebording.

#### **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 laadlocaties gemeente Vlaardingen tot en met concessie 2 (duur t/m 30 juni 2021) Peildatum 22/6/2021

### Ambacht/ Babberspolder

Anthony Knottenbeltsingel/hoek Kethelweg (naast nr 15)	2 laadvakken
Anthony Knottenbeltsingel 56a	2 laadvakken
Asterstraat 53	2 laadvakken
Boterbloemstraat 1	1 laadvak
Burgemeester Verkadesingel (inrit Kievitlaan)	2 laadvakken
Eleonorastraat 20	2 laadvakken
Emmakade 5	1 laadvak
Fannius Scholtenstraat 6	2 laadvakken
Kethelweg 1a	2 laadvakken
Lusthofstraat 25	2 laadvakken
Nachtegaallaan 39	1 laadvak
Plein Emaus 5a	1 laadvak
Pompenburgsingel 67	1 laadvak
Prins Hendriklaan 27	2 laadvakken
Rozenlaan 1	2 laadvakken
Sneeuwbalstraat 112	2 laadvakken
Sportlaan 115	1 laadvak
Van Bleiswijkstraat 40 a	1 laadvak
Van der Duyn van Maasdamlaan 90A	2 laadvakken
Van Linden vd Heuvellsingel 11TO	2 laadvakken
Vd Spiegelstraat 103	2 laadvakken
Van Hogendorpstraat 1665	1 laadvak
Van Limburg Stirumstraat/ hoek Caspar Fagelstraat	1 laadvak
Voorstraat 1	2 laadvakken
Wilhelminasingel 23	2 laadvakken

**25 totaal**

### Centrum

Broekweg 14	1 laadvak
Catsstraat 38	1 laadvak
Cronjéstraat thv Schoutplein nr 2	2 laadvakken
Dayer/hoek Landstraat 5	2 laadvakken
Delftseveerweg 27	2 laadvakken
Dr. Abraham Kuyperstraat 3	1 laadvak
Gedempte Biersloot 1	2 laadvakken
Havenstraat 53	2 laadvakken
Paterstraat 3	1 laadvak
Vetteoordskade 6	2 laadvakken
Westhavenplaats 40a	1 laadvak

**11 totaal**

### Indische buurt

Borneostraat/Biltonlaan 34	1 oplaadvak
Curacaoaan 98	2 oplaadvakken
Floreslaan 40	1 oplaadvak
Insulindesingel/ hoek Surinamesingel (81)	2 oplaadvakken
Insulindesingel/ hoek Biltonlaan	2 oplaadvakken
Jan Pieterszoon Coenlaan 2	2 oplaadvakken
Soendalaan 2	2 oplaadvakken

**7 totaal**

### Oostwijk

Arnold Hoogvlietstraat 12	2 laadvakken
Binnensingel 228	2 laadvakken
Boslaan10a	2 laadvakken
Emmastraat 22	1 laadvak
Emmastraat 52	2 laadvakken
Emmastraat 56a	1 laadvak



Emmastraat 163	1 laadvak
Emmaplein16	2 laadvakken
Hofsingel 71	2 laadvakken
Hofsingel 30	2 laadvakken
Hofsingel/hoek Hoflaan 31	1 laadvak
Koningstraat 7	2 laadvakken
Nieuwe Kerkplaats107	2 laadvakken
Oosterstraat 86 a	2 laadvakken
Oosthavenkade 21	2 laadvakken
Oosthavenkade73	2 laadvakken
Parkweg 2	2 laadvakken
Parkweg 74	2 laadvakken
Willem Beukelszoonstraat 63b	2 laadvakken
<b>19 totaal</b>	

#### VOP

Diepenbrockstraat 53	2 laadvakken
Hof van Delfsesluis (thv Vrijenbansesluis)	2 laadvakken
Hof van Delftsesluis 43	2 laadvakken
Mahlerstraat	1 laadvak
Mendelsohnplein 46	2 laadvakken
Mozartlaan 12	1 laadvak
Mozartlaan 24	2 laadvakken
Parallelweg 18	2 laadvakken
Van Beethovensingel 79a	2 laadvakken
<b>9 totaal</b>	

#### Holy-Noord

Abcoudehoeve 6	2 laadvakken
Acaciadreef 56	1 laadvak
Aletta Jacobskade 35	2 laadvakken
Annie Romein-Verschoorkade 1	2 laadvakken
Carry Pothuiskade 71	1 laadvak
Castricumhoeve 13	1 laadvak
Esdoorndreef/hoek Berkendreef 1	2 laadvakken
Esdoorndreef 153TO	2 laadvakken
Franekerhoeve 2	1 laadvak
Kastanjedreef 30	2 laadvakken
Lindendreef 81	1 laadvak
Lissabonweg 21	2 laadvakken
Londenweg 1	2 laadvakken
Malusdreef 7TO	2 laadvakken
Muskuskruid 1	2 laadvakken
Platanendreef 92	1 laadvak
Robert Schumanring 208	2 laadvakken
Terschellinghoeve 1	2 laadvakken
Utrechtlaan 16NST	1 laadvak
Vlielandhoeve 15	1 laadvak
Zeelandlaan 41	1 laadvak
<b>21 totaal</b>	

#### Holy-Zuid

Aalscholverlaan 61	1 laadvak
Anna van Buurenstraat 78	2 laadvakken
Albertine Agneslaan 129	2 laadvakken
Aristide Briandring 30	2 laadvakken
Boomkleverstraat 4	2 laadvakken
Charlotte de Bourbonlaan 36 TO	2 laadvakken
De Loper 1	2 laadvakken
Gretha Hofstralaan 16	2 laadvakken
Gretha Hofstralaan 80	2 laadvakken
Gretha Hofstralaan 94	2 laadvakken
Gustav Stresemannring 2(Gehandicaptenpaarkeerplaats + laadvak)	2 laadvakken



Gustav Stresemannring 45	1 laadvak
Korhoenlaan 6	1 laadvak
Kraanvogellaan 174	1 laadvak
Kwikstaartweg 15	2 laadvakken
Maria Louisastraat 48	1 laadvak
Rietgansstraat 23	2 laadvakken
Willem Frederikstraat 54	1 laadvak
Willem Lodewijklaan 39	1 laadvak
Wilde Eendstraat 19	2 laadvakken
Winterkoningstraat 31	1 laadvak
Zwaluwenlaan 15-387	2 laadvakken
<b>22 totaal</b>	

#### **Westwijk**

Claudius Civilislaan 13	2 laadvakken
Coornhertstraat 96	2 laadvakken
Dr. Wiardi Beckmansingel 18	2 laadvakken
Eykmanstraat 145	1 laadvak
Geert Grootelaan 141	2 laadvakken
George Stephensonweg 23	1 laadvak
Geuzenplein 3	2 laadvakken
Jacoba van Beierenstraat 46	1 laadvak
Philips de Goedestraat 151	2 laadvakken
Prof. Mekelstraat 178	2 laadvakken
Prof. Teldersstraat 225	1 laadvak
Roemer Visscherstraat 424	2 laadvakken
Van Boisotstraat 1	2 laadvakken
Van der Werffstraat/ Blois van Treslongstraat 119	1 laadvak
Van Leeuwenhoekstraat 35	2 laadvakken
Vollenhovenstraat14	2 laadvakken
Zeemanstraat 126	2 laadvakken
Zeemanstraat 22	1 laadvak
<b>18 totaal</b>	

#### **Deltagebied**

Maasboulevard 15	2 laadvakken
<b>1 totaal</b>	

#### **Vijfsluizen**

Schiedamsedijk 120	2 laadvakken
<b>1 totaal</b>	

Totaal **134** openbare laadpalen (= **268** oplaadpunten)

#### Laadpalen in plaatsingsprocedure (peildatum 22 juni 2021)

##### **Ambacht/ Babberspolder**

Goudsesingel 58 (geplaatst 21 juni 2021)	1 laadvak
Kethelweg 203a	1 laadvak
Nachtegaallaan 15	1 laadvak

##### **Centrum**

Groen van Prinstererstraat 10	1 laadvak
Vaartweg 100a	1 laadvak

##### **Indische buurt**

Curçaolaan 10	1 laadvak
Riouwlaan 75	1 laadvak

##### **Oostwijk**

Landstraat 82	1 laadvak
Schiedamseweg 125	1 laadvak



---

**VOP**

Sweelinckstraat 159	1 laadvak
Vlaardingsesluis 17a	1 laadvak

**Holy-Noord**

Bernweg 33	1 laadvak
Elzendreef 4 (geplaatst 21 juni 2021)	1 laadvak
Lissabonweg 343	1 laadvak

**Holy-Zuid**

Meeuwenstraat 21	2 laadvakken
Musstraat 4 (plaatsing 28 juni 2021)	2 laadvakken
Robert Schumannring 2 (plaatsing 28 juni 2021)	1 laadvak

**Westwijk**

Mr. Verschuurstraat 25	1 laadvak
------------------------	-----------

Totaal **18** laadpalen in plaatsingsprocedure