

# Beleidskader oplaadpunten elektrische voertuigen Hellevoetsluis

December 2018



## 1. Inleiding

De algemene ambitie van het gemeentelijk duurzaamheidsbeleid is een vermindering van het energieverbruik en een toename van het gebruik van duurzame energiebronnen en bouwmaterialen. De gemeente Hellevoetsluis streeft naar een CO<sub>2</sub> reductie van 40% in 2025 ten opzichte van het niveau van 1990. Voor het thema Verkeer en Vervoer is de doelstelling opgenomen om een besparing en/ of verduurzaming van brandstoffen met 1% per jaar te realiseren.

Een goede laadinfrastructuur voor elektrisch vervoer draagt bij aan de luchtkwaliteit, energie- en duurzaamheidsdoelstellingen en de economische kansen van gemeenten en de regio. Hellevoetsluis heeft samen met de andere gemeenten van de voormalige stadsregio deelgenomen aan het project E-Laad (nu EVnetNL) (2012 – 2013) en het project stadsregio elektrisch (2014 – 2015). Door middel van deze projecten zijn in totaal 21 oplaadpalen (met ieder twee oplaadpunten) voor elektrisch vervoer in de openbare ruimte gerealiseerd waarvan 3 door EVnetNL en 18 oplaadpalen door Cofely (nu Engie). Met de opheffing van de stadsregio is het project stadsregio elektrisch en is de subsidieregeling voor elektrische oplaadpunten in de openbare ruimte per 1 juli 2015 beëindigd.

De gemeente Rotterdam heeft in 2016 een aanbesteding gehouden voor plaatsing van oplaadpalen in de openbare ruimte. In deze aanbesteding is het ook voor andere gemeenten mogelijk om deel te nemen aan deze concessie. De gemeente Hellevoetsluis heeft besloten om ook hieraan deel te nemen.

Belangrijkste redenen hiervoor zijn:

- Hiermee regionaal samengewerkt wordt aan kennisdeling en schaalvoordelen behaald worden;
- De aanbesteding is ook economisch gezien zeer positief verlopen;
- De gemeente wordt voor een deel van het proces ontzorgt door de concessiehouder.

Onderdeel van de concessieovereenkomst is het Rotterdamse beleidskader voor plaatsing van laadinfrastructuur voor elektrische auto's dat op 13 oktober 2015 door de gemeente Rotterdam is vastgesteld.

Het beleidskader van de gemeente Rotterdam is het vertrekpunt geweest voor dit vernieuwde beleidskader voor de gemeente Hellevoetsluis en is aangepast aan de specifieke situatie van Hellevoetsluis en uitgebreid met locatiecriteriën.

## 2. Juridisch kader

### *Concessieovereenkomst*

De gemeente Rotterdam is de aanbestedende organisatie en heeft een concessieovereenkomst opgesteld waarin afspraken worden vastgelegd tussen de concessieverlener (de gemeente) en de concessiehouder (Engie) over met name de aanvraag- en het realisatieproces. Iedere gemeente tekent een eigen concessieovereenkomst met de contractant en gaat dus een eigen directe relatie met de concessiehouder aan. De concessieovereenkomst loopt tot 31/12/2018. De plaatsingstermijn voor de oplaadpunten loopt tot en met 31/12/2018, met daarna nog een instandhoudingstermijn van 5 jaar. De termijn kan twee keer met een periode van een jaar worden verlengd. Onderdeel van de concessieovereenkomst is het Rotterdamse beleidskader voor plaatsing van laadinfrastructuur voor elektrische auto's dat op 13 oktober 2015 door de gemeente Rotterdam is vastgesteld.

### *Samenwerkingsovereenkomst*

Om de samenwerking tussen de regiogemeenten onderling goed te regelen wordt een aanvullende samenwerkingsovereenkomst aangegaan. Daarin is onder meer uitgewerkt hoe om te gaan met contractwijzigingen, lokaal beleid en de financiering van de concessiemanager.

### *Verkeersbesluit*

In het kader van Artikel 12 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) kan de gemeente verkeersbesluiten nemen op wegen, die niet onder het beheer van het Rijk, de Provincie of Waterschap vallen en gelegen zijn binnen de gemeentegrenzen. Binnen de gemeente Hellevoetsluis is het nemen van verkeersbesluiten gemandateerd aan het hoofd van de afdeling Beheer Vergunningen en Handhaving (BVH). Bijvoorbeeld ten behoeve van het aanwijzen van parkeerplaatsen uitsluitend voor het opladen van elektrische voertuigen.

### 3. Hoofdlijn plaatsing oplaadinfrastructuur

De belangrijkste laadvoorzieningen zijn momenteel de normale lader (laadpaal) en de snellader. Uitgangspunt is om door middel van de normale laders op het werk of thuis het opladen van auto's te blijven faciliteren. Hieronder wordt een laadvermogen verstaan tussen de 3,7 en 11 kWh, afhankelijk van het type auto en tijdstip. Dit uitgangspunt heeft de volgende redenen:

- Uit data-analyse blijkt dat elektrische rijders vooral laden, wanneer de auto thuis of op het werk staat geparkeerd. Om elektrisch rijden optimaal te stimuleren is het van belang om daarbij aan te sluiten.
- Het is (momenteel) voor de accu's van elektrische auto's beter om langzaam geladen te worden dan snel. De levensduur van de accu wordt hiermee verlengd.
- Mits goed ruimtelijk ingepast, is de druk op de buitenruimte minder door dat er geen separate gronden beschikbaar gesteld hoeven te worden voor plaatsing van snellaadstation. Bij normale laders wordt gebruik gemaakt van bestaande parkeervakken.
- Bij normale laders in het algemeen en laadpleinen in het bijzonder, bestaat de mogelijkheid om de laadsnelheid en –tijdstip aan te passen aan de beschikbare capaciteit op het netwerk en aanbod van stroom (stroomprijzen).

#### Hoofdlijn 'normale laders'

Het uitgangspunt voor uitbreiding van de oplaadinfrastructuur in de openbare ruimte is de normale lader. De oplaadpunten worden vraaggestuurd geplaatst. Voorwaarde daarbij is dat er geen mogelijkheid is om te parkeren op eigen terrein.

Plaatsing van oplaadpunten op eigen terrein valt onder de eigen verantwoordelijkheid van burgers en bedrijven, individueel of verenigd in een VVE. De gemeente heeft daar geen zeggenschap over. Wanneer op eigen terrein geparkeerd kan worden, plaatst de gemeente geen oplaadpunten in de openbare ruimte. Dit om te voorkomen dat parkeren op eigen terrein verschuift naar openbaar terrein.

Plaatsing van nieuwe openbare oplaadpunten kan plaats vinden door:

1. De gemeente in de openbare ruimte
2. Bedrijven in semi openbaar gebied (openbaar toegankelijk privé terrein)
3. Burgers en bedrijven in de openbare ruimte.

#### 1. *Realisatie oplaadpunten door de gemeente.*

Oplaadpunten worden door de gemeente geplaatst als er voldoende vraag is naar laden. Hierdoor wordt voorkomen dat er oplaadpunten worden geplaatst die niet of nauwelijks worden gebruikt. Deze wijze van plaatsen is kosten efficiënt en heeft een positieve invloed op de beeldvorming van elektrisch rijden. Dit vraaggestuurd plaatsen is een combinatie van aanvragen door rijders (verzoek tot uitbreiding van laadnetwerk), analyse van gebruik van bestaande palen en een prognose van laadbehoefte per gebied.

Voor uitbreiding van het netwerk kunnen drie aanleidingen zijn:

- Aanvragen van rijders van een elektrische auto, mits dit leidt tot een minimum afname van 2000 kWh/jaar.
- Analyse van de laadgegevens van de bestaande infrastructuur (prestatie > 4000 kWh/jaar)
- Prognose van de verwachte vraag in de komende jaren per gebied.

#### *Werkwijze bij aanvragen (samengevat)*

Eigenaren of gebruikers (bewoners / bedrijven) van een elektrische auto kunnen een aanvraag tot uitbreiding van het laadnetwerk indienen. Hierbij wordt getoetst of de aanvrager niet de gelegenheid heeft om te parkeren op eigen terrein. Zoals al is aangegeven heeft laden op eigen terrein de voorkeur om de parkeerdruk tegen te gaan.

Indien er binnen 250 meter loopafstand van de aanvrager geen ruimte is binnen de bestaande laadinfrastructuur<sup>1</sup>, kan de gemeente in overleg met de aanvrager een oplaadpunt in de openbare ruimte realiseren. Deze oplaadpunten zijn openbaar (voor een ieder met een elektrische auto te gebruiken) en derhalve niet op kenteken gereserveerd. Voorwaarde voor het plaatsen van een nieuwe laadpaal is dat er minimaal 2.000 kWh per jaar bij aan de paal wordt geladen (ca. 10.000 elektrisch gereden kilometers per jaar). In bijlage 2 is een schematische weergave van het aanvraagproces weergegeven.

#### *2. Realisatie door bedrijven in semi openbaar gebied (privé terrein)*

Bedrijven kunnen op openbaar toegankelijk privéterrein op eigen kosten laadpalen plaatsen. Dit past in het gemeentelijk beleid om meer elektrisch rijden te stimuleren.

#### *3. Realisatie door burgers en bedrijven in de openbare ruimte.*

Het plaatsen van een oplaadpunt door bedrijven of burgers in de openbare ruimte (verlengd private aansluiting) valt buiten dit beleidskader.

### **Hoofdlijn snelladers**

De basis van het laadkader is de normaal-lader. Voor specifieke doelen kan de snellader een aanvullende rol hebben in het aanbod van laadfaciliteiten. Snelladers vallen echter buiten dit beleidskader.

### **Groene stroom**

Voor alle oplaadpunten op gemeentelijke gronden (normale laders en snelladers) wordt het gebruik van groene stroom als voorwaarde gesteld. Hierdoor wordt verduurzaming van de zowel de auto als de bron gestimuleerd.

---

<sup>1</sup> Dit betekent dat het inrichten van een tweede parkeervak bij een bestaand oplaadpunt reeds gebeurd is en het bestaande oplaadpunt een verbruik van meer dan 4000 kWh per jaar (333 kWh per maand) kent.

## 4. Uitwerking openbare oplaadinfrastructuur gemeente

### **Uitbreiding van het netwerk is vraaggestuurd.**

Om te zorgen dat de oplaadpunten die in de gemeente Hellevoetsluis worden geplaatst optimaal worden gebruikt, worden oplaadpunten geplaatst wanneer er voldoende afname is. Voor de plaatsing van een nieuw oplaadpunt geldt daarom een minimumafname van 2.000 kWh per jaar. Dit staat voor 10.000 elektrisch gereden kilometers door één of meerdere auto's. Eigenaren en gebruikers van elektrische auto's die in Hellevoetsluis werken en wonen kunnen een aanvraag indienen voor uitbreiding van het laadnetwerk in de buurt van hun woning of werkplek.

### **Voorkeur voor plaatsing op eigen terrein.**

Opladen dient zo veel mogelijk plaats te vinden op eigen terrein. Bij het bepalen van de mogelijkheid tot parkeren en laden 'op eigen terrein' wordt uitgegaan van de huidige situatie: uitgangspunt is dus dat er reeds op eigen terrein geparkeerd kan worden of dat eigen terrein geschikt gemaakt kan worden.

### **Optimaal gebruik van bestaande netwerk van oplaadpunten**

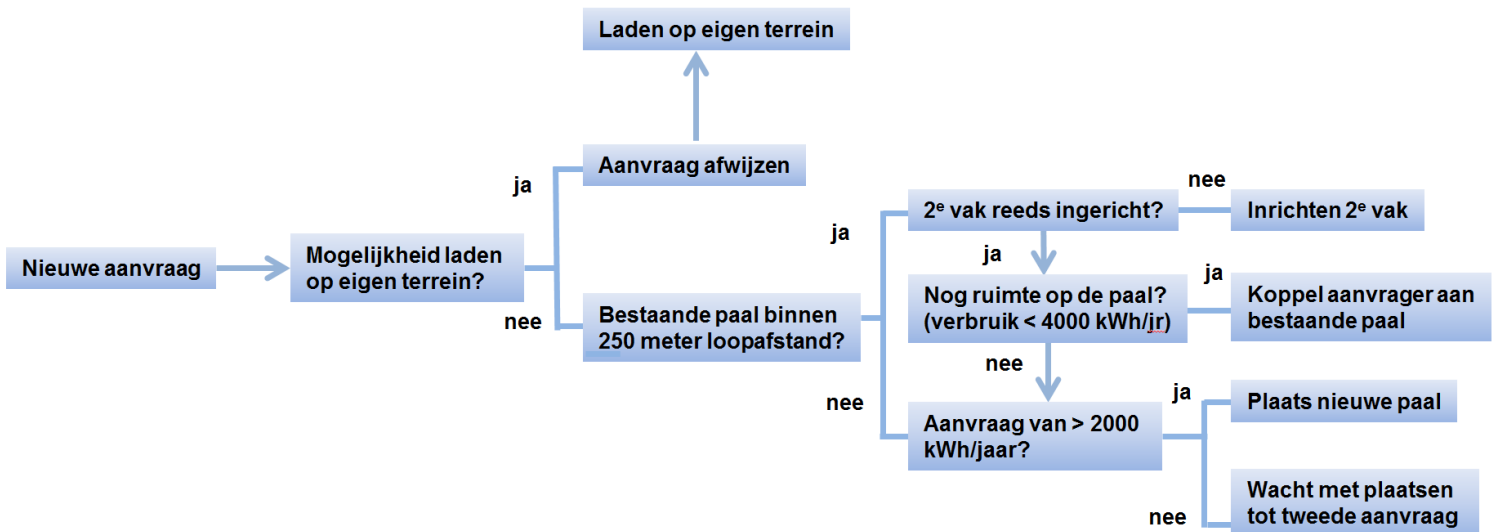
Indien dit niet mogelijk is, wordt bekeken of het bestaande openbare netwerk van oplaadpunten ruimte biedt voor een nieuwe gebruiker. Als binnen een loopafstand van 250 meter een oplaadpunt staat waar nog ruimte is voor een extra gebruiker (op basis van het bezettingsprofiel van de laadpaal) wordt de nieuwe gebruiker aan deze laadpaal gekoppeld. In bijzondere gevallen kan ook een hoger verbruik op de laadpaal voldoende ruimte bieden voor de nieuwe gebruiker. Hierbij kan gedacht worden aan een goede spreiding van laden 's nachts en overdag (combinatie van forens/ bewoner).

### **Nieuw oplaadpunt bij voldoende vraag**

Indien ook dit niet mogelijk is en de vraag voldoende hoog, dan wordt een nieuw oplaadpunt in de openbare ruimte geplaatst. Bij plaatsing op straat wordt een bestaand parkeervak bestemd tot oplaadvak. Er worden derhalve geen nieuwe parkeerplaatsen gerealiseerd.

## Beslisboom nieuw laadpunt

Onderstaand stappendiagram geeft schematisch weer op welke wijze nieuwe aanvragen worden behandeld:



## Locatiecriteria oplaadpunt

De locatie wordt bepaald op grond van een afweging van de volgende criteria:

- Met betrekking tot het bepalen van de locatie vindt afstemming plaats tussen de gemeente en de concessiehouder.
- De locatie moet goed zichtbaar zijn voor andere weggebruikers, om zo medegebruik te stimuleren.
- De voorkeur gaat uit naar een locatie met meerdere parkeervakken bij elkaar.
- De voorkeur gaat uit naar een locatie waar haaks parkeren mogelijk is.
- Een locatie met langsparkeren wordt slechts toegepast wanneer dit om technische redenen noodzakelijk is, of wanneer er geen haaksparkeren aanwezig is binnen het zoekgebied.
- In gebieden met een parkeerdruk hoger dan 90% zal bij de locatiekeuze extra aandacht besteed worden aan het voorkomen van parkeerproblemen, maar prevaleert een milieuvriendelijke vervoerswijze boven het reguliere parkeren.
- De afstand tot de aanwezige elektrische voedingskabel waarop moet worden aangesloten moet kleiner zijn dan de streefwaarde van 25 meter.
- Bij voorkeur wordt geen locatie langs een gebiedsontsluitingsweg gekozen.
- De gemeente weegt alle criteria en belangen van aanbieder, netbeheerder, aanvrager en omwonenden tegen elkaar af.
- De gemeente beslist over de uiteindelijke locatiekeuze.
- Indien een aanvrager of de concessiehouder het oneens is met de gekozen locatie en er geen overeenstemming is over een alternatieve locatie, kan de aanvraagprocedure gestopt worden.

### **Oplaadpunt niet op kenteken gereserveerd**

De oplaadpunten in het openbare gebied worden niet 'op kenteken' gereserveerd, zodat de oplaadpalen voor alle elektrische auto's te gebruiken zijn. Opgemerkt wordt dat gebruikers die nu wel een 'eigen' parkeerplaats hebben (zoals greenwheels of gehandicapten), deze behouden als zij elektrisch gaan rijden. In dat geval wordt de oplaadpaal geplaatst bij het 'eigen' vak, mogelijk in combinatie met een openbaar oplaadvak.

### **Eigen oplaadpunten**

Het is niet toegestaan om een elektrisch voertuig op te laden met een snoer dat over het trottoir (en/of andere delen van de openbare weg) wordt uitgerold. Voor eigen oplaadpunten geldt dat er geen openbare parkeerplaatsen of parkeerruimte op de openbare weg worden gereserveerd voor het elektrisch opladen. Ook mag men zelf geen borden plaatsen.

### **Eén aansluiting tegelijk**

Een oplaadobject in de openbare ruimte heeft standaard twee oplaadpunten (aansluitingen voor de stekkers van auto's). Het streven is om beide punten te gebruiken en per oplaadpaal dus twee plaatsen voor het opladen van elektrische auto's te kunnen reserveren. De oplaadpaal wordt daarom zodanig geplaatst dat in de toekomst (bij vraag naar een 2<sup>e</sup> oplaadpunt) het tweede vak simpel geschikt gemaakt kan worden. De gemeente neemt dan ook een verkeersbesluit voor twee parkeervakken. Het tweede parkeervak wordt echter pas ingericht als daar voldoende vraag voor blijkt. De reden daarvoor is dat als het afgekruiste vak leeg blijft, dit als overlastgevend wordt ervaren in de buurt.

### **Laadpleinen**

Op locaties met een geconcentreerde hoge vraag kunnen bestaande aansluitingen uitgebreid worden met extra laadpunten (zogenaamde dummy's).

### **Gebruik oplaadplaats**

De te plaatsen oplaadpunten en – vakken worden niet op kenteken gereserveerd, maar zijn openbaar en kunnen derhalve door alle gebruikers van elektrische voertuigen worden gebruikt. Oplaadvakken mogen alleen gebruikt worden door elektrische auto's (met een stekker). Het criterium voor het gebruik van de oplaadplaats is dat de stekker van de auto in de oplaadpaal zit. Het daadwerkelijk opladen of 'vol zijn' van de accu is lastig meetbaar voor handhavers. Als de auto is opgeladen, hoeft deze dus niet verplaatst te worden naar een gewoon parkeervak. Er is ook geen maximum parkeerduur voor het opladen van elektrische auto's op een oplaadvak. Het verplaatsen van een opgeladen auto zal in de toekomst mogelijk worden gestimuleerd door middel van een financiële prikkel, het 'connectiviteitstarief'. In de gemeente Rotterdam loopt hiervoor een pilot.

### **Connectiviteitstarief**

Om de bestaande infrastructuur optimaal te benutten is het belangrijk dat van de laadpalen niet langer gebruik wordt gemaakt dan nodig om op te laden. Ook is een beperking van het aantal benodigde laadpalen positief voor het functioneren van de kwaliteit van de openbare ruimte. Om dit te bereiken zullen rijders gestimuleerd moeten worden om hun auto te verplaatsen zodra deze vol is. Hiervoor wordt in de gemeente



Rotterdam een pilot gehouden en een connectiviteitstarief ingesteld. Dit houdt in dat er een tarief wordt ingevoerd dat geldt tijdens de gehele tijd dat de auto aangesloten is op de laadpaal. Dit tarief geldt van 8.00 tot 22.00. Afhankelijk van de uitkomsten van de pilot zal dit ook in Hellevoetsluis ingevoerd worden.

### **Parkeertarief**

Het kader ten aanzien van laden van elektrische auto's is aanvullend op het geldende parkeerbeleid. Het parkeerbeleid, vastgelegd in het Gemeentelijk Verkeers en Vervoersplan (GVVP), zal derhalve worden gevolgd.

### **Leges**

Bij de plaatsing van oplaadpalen heft de gemeente geen leges aan de aanvrager voor het te nemen verkeersbesluit en de inrichting van de oplaadlocaties (laadpaal, bebording en belijning). Dit in overeenstemming met de huidige legesverordening van de gemeente Hellevoetsluis.

### **Communicatie**

Voor het verkeersbesluit worden de normaal geldende procedurevoorschriften gehanteerd. Er volgt een publicatie in de Staatscourant en een communicatie bericht aan alle inwoners in huis-aan-huis weekblad Groot Hellevoet. De omwonenden in de directe omgeving zullen door middel van een bewonersbrief worden geïnformeerd.

### **Technische realisatie**

De concessiehouder verzorgt de uitvoering van de aanleg van oplaadpaal, de inrichting van het parkeervak en het aanbrengen van de bebording. De netbeheerder dient een melding of instemmingsverzoek te doen bij de gemeente conform de geldende Verordening Ondergrondse Infrastructuren Hellevoetsluis (AVOI) voor het aanleggen van de elektrakabel.

### **Inrichting parkeervak**

De in het verkeersbesluit benoemde parkeervakken worden voorzien van bord E4 of E8 van het Reglement Verkeerstekens 1990 met onderbord met de tekst: "opladen elektrische voertuigen". Op deze wijze kan er handhavend worden opgetreden bij parkeerexcessen. Tevens wordt het vak ingericht zoals vermeld in bijlage 1.

### **Afwijzingsmogelijkheid**

De gemeente kan in afwijking van de voornoemde beleidsregels besluiten een aanvraag af te wijzen indien niet voldaan wordt aan de locatiecriteria.

### **Samenwerkingsvormen**

Bij het toestaan van elektrische laadpalen in de openbare ruimte worden er alleen palen geplaatst met marktpartijen waarmee afspraken zijn gemaakt omtrent aansprakelijkheid en beheer. Exploitanten, particulieren en bedrijven waarbij dit niet het geval is worden daarom uitgesloten van de mogelijkheid tot plaatsing.

De gemeente werkt niet mee aan de aanleg van verlengd private oplaadpunten in de openbare ruimte.

### **Hardheidsclausule**

Het college kan in bijzondere gevallen afwijken van de beleidsregels, indien toepassing van de beleidsregels leidt tot onredelijkheid en onbillijkheid van overwegende aard.

### **Inwerkingtreding**

Deze beleidsregels treden in werking de dag na de bekendmaking.

### **Definities**

#### *Elektrische auto's*

Onder elektrische auto's worden alle auto's verstaan die rijden op elektriciteit en voorzien zijn van een stekker om op te laden: Een voertuig met meer dan 2 wielen, zoals bedoeld in het eerste lid van artikel 1 sub c van de verkeerswet 1994, welk voertuig is geregistreerd bij de Rijksdienst voor Wegverkeer 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.

Elektrische auto's op waterstof vallen vooralsnog buiten het kader omdat deze niet met een oplaadpaal van elektriciteit worden voorzien.

#### *Oplaadvak*

Een vak, ter grootte van een standaard parkeervak, dat uitsluitend is bedoeld om elektrische auto's op te laden.

#### *Overige definities*

- Oplaadlocatie: Plaats waar opgeladen kan worden, op één of meer oplaadvakken die voorzien zijn van een oplaadobject.
- Oplaadobject: In de buitenruimte te plaatsen object met daarop minimaal twee onafhankelijk van elkaar te bedienen Oplaadpunten.
- Oplaadpaal: Oplaadobject in de vorm van een paal.
- Oplaadpunt: Fysieke stekkeraansluiting op het Oplaadobject (stopcontact), waaraan een gebruiker een elektrisch voertuig kan opladen door deze aan te sluiten met een oplaadkabel.
- Huisaansluiting: De verbinding tussen het net (hoofdelektricitetskabel) en het oplaadobject (of-objecten), voorzien van een stroommeter en EAN-nummer. Ook: 'Netaansluiting'.
- Laadplein: Een bundeling van 2 of meer oplaadobjecten op één locatie, aangesloten op dezelfde netaansluiting.
- Loopafstand: de loopafstand naar de oplaadpaal van het adres van de aanvrager via het trottoir of (indien trottoir ontbreekt) rijbaan, niet zijnde tussen- of achterpaden.

## Bijlage I: Technische randvoorwaarden oplaadlocatie

- Bij het parkeervak wordt het verkeersbord van bijlage I van de Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 E4 of E8 met onderbord “opladen elektrische voertuigen” geplaatst;
- Middels onderbord OB504 wordt met één of twee schuine pijlen aangegeven op welk(e) vak(ken) de borden betrekking hebben.
- in elk oplaadvak wordt een oplaadsymbooltegel geplaatst. Dit symbool is gelijk aan het symbool dat landelijk gangbaar is, 
- afmeting bij voorkeur 40x 40 cm;
- de laadpaal ligt op maximaal 25 meter van een geschikte elektriciteitskabel;
- parkeervakken die gelijk oplopen met de omliggende grond dient overwogen te worden of een aanrijdbeveiliging wordt geplaatst;
- de laadpaal staat minimaal 30 cm uit de band, maar nooit midden in een voetpad;
- de te plaatsen laadpaal dient geschikt te zijn voor het gebruik in de openbare ruimte, de constructie dient voldoende degelijk te zijn (“hufterproof”) en te voldoen aan de geldende nationale en internationale richtlijnen en standaarden;
- de kleur van de oplaadpalen dient vooraf besproken te worden met de gemeente, waarbij de voorkeur uitgaan naar antraciet-grijs (RAL 9007);
- bij voorkeur wordt de oplaadpaal op minstens 1,5 meter van een boom geplaatst en bij voorkeur niet onder een kroon van een boom;  
bij plaatsing van de laadpaal in een trottoir dient bij voorkeur 1,20 meter en minimaal 90 cm aan breedte overblijven van het trottoirs voor voetgangers;
- de markering rondom het parkeervak wordt uitgevoerd in witte verkeersklinkers.
- het kruis in het parkeervak wordt uitgevoerd in witte klinkers, wegenvverf of thermoplast.
- laadpalen worden niet voorzien van reclame-uitingen.
- laadpalen worden voorzien van een telefoonnummer van de storingsdienst van de aanbieder.

# Bijlage 2

Aanvraagproces: ENGIE plaatst en beheert de oplaadobjecten namens de gemeente. Alle aanvragen komen bij ENGIE binnen en worden door hen in behandeling genomen.

