Kader oplaadinfrastructuur auto's

"Geen woorden maar laden"

Conceptversie 18 januari 2012

Inhoudsopgave

Samenvatting 3

1. Inleiding 5
   1.1 Collegeambitie en doel Oplaadinfra 5
   1.2 Doel en leeswijzer 'Kader Oplaadinfra' 5
   1.3 Tijdshorizon 'Kader Oplaadinfra´ 6
2. Strategie uitrol Oplaadinfastructuur 7
   2.1 Doorbreken 'kip-ei' situatie 7
   2.2 Hoofdlijn plaatsing oplaadinfrastructuur 7
   2.3 Groepen gebruikers 8
   2.4 Realisatie door marktpartijen 9
3. Algemene aspecten 10
   3.1 Definities 10
   3.2 Strategische oplaadlocaties 11
   3.3 Plaatsing oplaadpunt op aanvraag 11
   3.4 Twee aansluitingen per aanvraag 12
   3.5 Gebruik oplaadplaats 12
   3.6 Parkeertarief 13
   3.7 Maximum parkeerduur op oplaadvak 13
4. Uitwerking per maatregel 14
   4.1 A. Subsidieregeling 14
   4.2 B. Gemeentelijke garages 15
   4.3 C. Op straat 16
   4.4 D. Zoekgebied bedrijven 17
   4.5 E. Strategische locaties 18
   4.6 F. Tankstations 19
   4.7 G. (Semi-)snelladers 20
5. Inrichting oplaadvakken 21
6. Proces plaatsing oplaadpunten 23
   6.1 Subsidieregeling 23
   6.2 Gemeentelijke parkeergarages 24
   6.3 Oplaadpunten op straat 24
7. Beheer en onderhoud 26
8. Juridische aspecten 26
9. Financiën 26

Bijlage 1 - Tabel Gebruikers en maatregelen 28
Bijlage 2 - Kaart strategische locaties 29
Bijlage 3 - Kaart parkeerdruk dag-situatie 30
Bijlage 4 - Kaart parkeerdruk nacht-situatie 31
Bijlage 5 - Subsidieregeling 32
Bijlage 6 - Kleurcodering oplaadpalen buitenruimte 36
Bijlage 7 - Processchema Realisatie 'oplaadpunt op straat' 37

Samenvatting

Onderdeel van het programma Duurzaam is het bevorderen van het gebruik van elektrische auto's. Deze zijn energiezuiniger, stoten minder CO_2 uit, kennen lokaal geen uitstoot van schadelijke stoffen en produceren minder geluid door het ontbreken van een verbrandingsmotor. Het gebruik van elektrische auto's wordt onder meer bevorderd door het op orde brengen van de laadinfrastructuur, om de 'kip-ei discussie' te doorbreken:

> *Er is nog relatief weinig vraag naar elektrische auto's, omdat op weinig plekken opgeladen kan worden, omdat er nog weinig elektrische auto's rijden…*

Door het realiseren van een netwerk van oplaad-infrastructuur, wordt de praktische bruikbaarheid van elektrische auto's vergroot en daarmee het gebruik. In het programma Duurzaam is opgenomen dat Rotterdam 1.000 oplaadpunten telt in 2014.

Doel van het Kader is het vastleggen van wijze waarop een eenduidige, samenhangende en snelle realisatie van oplaadpunten in Rotterdam geschiedt en het bieden van een toetsingskader voor aanvragen tot realisatie.

60 strategische oplaadpalen
Rotterdam plaatst 60 oplaadpalen (120 oplaadpunten) op strategische locaties door de gehele stad. Deze 120 oplaadpunten vormen een eerste basisnetwerk van oplaadpunten. Deze oplaadpalen zijn niet gekoppeld aan een specifieke gebruiker. Bijlage 2 geeft de strategische locaties weer.

Realisatie op aanvraag
De overige oplaadpunten worden geplaatst op basis van aanvraag van eigenaren (zowel bewoners als bedrijven) van een elektrische auto. Hierdoor wordt voorkomen dat er oplaadpunten in de stad worden geplaatst die niet of nauwelijks worden gebruikt: kostenefficiënt en positieve beeldvorming.

<u>Oplaadpunten op privaat terrein</u>
Oplaadpunten worden bij voorkeur op eigen terrein en in (private) garages geplaatst, vanuit kostenoverwegingen en het beleid 'blik van de straat'. Voor oplaadpunten op eigen terrein en private garages is een subsidieregeling van kracht, die in de meeste gevallen de aanschaf van een privaat oplaadpunt volledig dekt (€ 1.000). Tevens wordt het stroomverbruik voor 1 jaar vergoed, indien groene stroom wordt gebruikt (€ 450). Zie § 4.1.

<u>Oplaadpunten in gemeentelijke parkeergarage</u>
Indien de aanvrager niet kan parkeren op eigen terrein, plaatst de gemeente zo mogelijk een oplaadpunt in een gemeentelijke parkeergarage, zie paragraaf 4.2.
Deze oplaadpunten zijn 'openbaar' (voor een ieder met een elektrische auto te gebruiken) en derhalve niet op kenteken gereserveerd. De gemeente vergoedt 1 jaar parkeerabonnement.

<u>Oplaadpunten 'op straat'</u>
Indien er geen oplaadpunt in een (gemeentelijke) parkeergarage gerealiseerd kan worden, plaatst de gemeente een oplaadpaal op straat. Zie paragraaf 4.3. Voor deze oplaadpunten geldt:

- Het oplaadpunt is openbaar en derhalve niet gereserveerd op kenteken;
- Per aanvraag worden zo mogelijk twee oplaadvakken aangelegd, uitgezonderd gebieden met een hoge parkeerdruk;

- De oplaadvakken worden aangeduid met een verkeersbord (E4 met onderbord) en een markering (oplaadsymbool);
- Oplaadvakken mogen alleen worden gebruikt door elektrische auto's en alleen als de 'stekker in het oplaadpunt zit';
- Tijdens het gebruik van de oplaadfaciliteit (stekker in het oplaadpunt), hoeft tot 1/1/2014 geen parkeergeld betaald te worden;
- De gemeente vergoedt de parkeervergunning voor 1 jaar.

Opladen voor bezoekers

Bezoekers van Rotterdam kunnen opladen bij alle openbare oplaadpunten. Dit zijn zowel de strategische oplaadpunten als de oplaadpunten die 'op aanvraag' op straat zijn geplaatst. Daarnaast kunnen exploitanten van een private (openbare) parkeergarage en bedrijven gebruik maken van de subsidieregeling (onder voorwaarden) om oplaadpunten te realiseren voor bezoekers. Tevens wordt op verzoek van bedrijven oplaadpunten op straat geplaatst, indien er voldoende zicht is op daadwerkelijk gebruik door elektrische auto's.

Uitvoering Kader Oplaadinfra

Het projectteam Rotterdam Elektrisch is verantwoordelijk voor de realisatie van de oplaadpunten. Zij verschaft informatie, behandelt subsidieaanvragen en (laat) oplaadpunten in de openbare ruimte realiseren. Het projectteam werkt hiertoe samen met de deelgemeenten, Havenbedrijf en STZ. Beheer en onderhoud van de oplaadpalen wordt uitbesteedt. Realisatie van de oplaadpunten wordt gefinancierd vanuit het project Rotterdam Elektrisch. Vanuit het RAL (Rotterdamse Aanpak Luchtkwaliteit) zijn hiervoor middelen toegekend.

1. Inleiding

1.1 Collegeambitie en doel Oplaadinfra

Onderdeel van het programma Duurzaam is het bevorderen van het gebruik van hernieuwbare en schonere brandstoffen in het (weg)verkeer. Eén van deze schonere 'brandstoffen' is elektriciteit.

Elektrische auto's zijn energiezuiniger en kennen lokaal geen uitstoot van schadelijke stoffen. Wanneer het opwekken van de elektriciteit op een milieu-vriendelijke wijze gebeurt (groene stroom), is het voordeel voor het milieu nog groter. Daarnaast produceren elektrische auto's minder geluid door het ontbreken van een verbrandingsmotor en leveren daarmee een bijdrage aan het verminderen van geluidsoverlast door wegverkeer.

De gemeente Rotterdam wil het gebruik van elektrische auto's bevorderen door het op orde brengen van de laadinfrastructuur die voor dit type auto's noodzakelijk is door het voorzien in een netwerk van 'oplaadpunten voor elektrische auto's.
In het programma Duurzaam is opgenomen dat Rotterdam in 2014 1.000 oplaadpunten telt.

1.2 Doel en leeswijzer 'Kader Oplaadinfra'

Het voorliggende 'Kader Oplaadinfra' geeft aan op welke wijze de 1.000 voorziene oplaadpunten in de periode tot 2014 in Rotterdam worden gerealiseerd. Het beschrijft de strategie van het realiseren van de oplaadpunten en is kaderstellend voor de plaatsing door het projectteam Rotterdam Elektrisch en deelgemeenten.

Doel van het Kader is het vastleggen van wijze waarop een eenduidige, samenhangende en snelle realisatie van oplaadpunten in Rotterdam geschiedt en het bieden van een toetsingskader voor aanvragen tot realisatie.
Voorligend Kader is een nadere uitwerking van het programma Stroomstoot zoals vastgesteld door het college in 2009 en het collegeprogramma Duurzaam uit 2011.

Hoofdstuk 2 gaat in op de strategie van de plaatsing van oplaadpunten en geeft de hoofdlijnen weer op basis waarvan besloten kan worden of een oplaadpunt gerealiseerd kan worden en op welke locatie. Tevens geeft hoofdstuk 2 per groep gebruikers van een elektrische auto aan op welke wijze zij gefaciliteerd worden met een oplaadvoorziening (de 'maatregelen')
Hoofdstuk 3 geeft de algemene zaken weer die te maken hebben met de plaatsing en het gebruik van oplaadpunten door elektrische auto's.
De verschillende maatregelen om laadpunten te realiseren zijn nader uitgewerkt in hoofdstuk 4. Per maatregel wordt aangegeven wat de kaders en mogelijkheden zijn.
Vervolgens gaat hoofdstuk 5 in op de vormgeving en inrichting van de oplaadvakken.

De laatste vier hoofdstukken richten zich op het proces van plaatsing van de oplaadpunten (hoofdstuk 6), het beheer en onderhoud (hoofdstuk 7), de juridische aspecten (hoofdstuk 8) en de financiën (hoofdstuk 9).

1.3 Tijdshorizon 'Kader Oplaadinfra´

De ontwikkelingen binnen de automobiel-wereld gaan snel. Dit geldt ook voor de ontwikkeling van elektrische auto's (aantal merken, typen, actieradius, etc.), de bijbehorende infrastructuur (type oplaadpunten, snelheid van laden, soort laden, etc.) en de dienstverlening (pasjes, verrekening energiekosten).
Het aantal elektrische auto's in Nederland (en Rotterdam) is op dit moment, begin 2012, erg beperkt. In heel Nederland rijden op dit moment minder dan 1.000 elektrische auto's op de openbare weg. Komende jaren wordt echter een aanzienlijke toename voorzien, mede door de te treffen maatregelen van lokale overheden. De ambitie die op rijksniveau is geformuleerd gaat uit van een toename van het aantal elektrische auto's tot minimaal 20.000 elektrische voertuigen in 2015.
Door het plaatsen van oplaadpunten wordt de groei van het aantal elektrische auto's versneld. Het is echter lastig om de grootte van de toename in de komende paar jaar exact te voorspellen.

Het aantal elektrische auto's is van invloed op voorliggend 'Kader Oplaadinfastructuur': het kader is geschreven met het oog op het (verder) op gang brengen van de aanschaf en het gebruik van elektrische auto's in Rotterdam.
Op het moment dat het gebruik van elektrische auto's een substantieel deel wordt van het wegverkeer, zal op een aantal vlakken het kader herzien moeten worden. Hierbij kan gedacht worden aan de verhouding snellaad- en 'normale' laadpalen, het aantal te bedienen auto's per oplaadpunt en het 'parkeertarief' tijdens opladen.
Ook de ontwikkelingen in de techniek (accuwisseling, inductieladen, etc) en de 'markt' (rol overheid in het voorzien van oplaadpunten en businesscases) zullen op termijn een herziening van dit kader nodig maken.

Accuwisselstation

Waterstof tanken

2. Strategie uitrol Oplaadinfastructuur

2.1 Doorbreken 'kip-ei' situatie

De ontwikkeling in het gebruik van elektrisch rijden wordt bepaald door de markt (vraag en aanbod). Rotterdam wil de ontwikkeling en het gebruik van elektrische voertuigen versnellen en ondersteunen door de juiste voorwaarden te scheppen. Een belangrijk onderdeel daarvan is het realiseren van een netwerk van oplaadpunten. Dit is met name van belang om de 'kip-ei discussie' die vaak speelt te doorbreken.

> *Kip-ei-discussie: er is momenteel nog relatief weinig vraag naar elektrische auto's, mede omdat de elektrische auto's op weinig plekken opgeladen kunnen worden. Daardoor is de praktische bruikbaarheid van een elektrische auto nog beperkt.*
> *Omdat er nog weinig elektrische auto's rijden, zijn er nog weinig oplaadpunten in Nederland (en in Rotterdam). Er is immers nog onvoldoende vraag naar oplaadfaciliteiten.*

Door het realiseren van een netwerk van oplaadpunten wordt de praktische bruikbaarheid van elektrische auto's vergroot. Hierdoor zal het aantal elektrische auto's toenemen, wat effect heeft op de marktvraag naar oplaadfaciliteiten. Rotterdam gaat er van uit dat op termijn, wanneer de vraag voldoende is toegenomen, de realisatie van oplaadinfrastructuur (geheel) aan de markt kan worden overgelaten. Gemeente blijft echter kaderstellend.

2.2 Hoofdlijn plaatsing oplaadinfrastructuur

Rotterdam plaatst 60 oplaadpalen (120 oplaadpunten) op strategische locaties door de gehele stad. Deze 120 oplaadpunten vormen een eerste basisnetwerk van oplaadpunten en is niet afhankelijk van de geografische spreiding van aanvraagde oplaadpunten. Het bepalen van de strategische locaties gebeurt in samenwerking met de deelgemeenten.

De overige oplaadpunten worden geplaatst op basis van aanvraag van eigenaren (zowel bewoners als bedrijven) van een elektrische auto. Hierdoor wordt voorkomen dat er oplaadpunten in de stad worden geplaatst die niet of nauwelijks worden gebruikt. Deze wijze van plaatsen is daardoor kostenefficiënt en heeft een positieve invloed op de beeldvorming van elektrisch rijden.

Aangevraagde oplaadpunten worden bij voorkeur op eigen terrein geplaatst, aangezien een oplaadpunt op eigen terrein minder kosten met zich meebrengt dan realisatie 'op straat'. Tevens is dit conform het beleid om zo veel mogelijk 'blik van de straat' te halen.

> Voor oplaadpunten op eigen terrein is een subsidieregeling van kracht, die in de meeste gevallen de aanschaf van een privaat oplaadpunt volledig dekt (€ 1.000). Tevens wordt het stroomverbruik voor 1 jaar vergoed, indien groene stroom wordt gebruikt (€ 450).
> Voor een nadere uitwerking van de subsidieregeling en voorwaarden wordt verwezen naar § 4.1.

Indien de aanvrager niet kan parkeren op eigen terrein, plaatst de gemeente een oplaadpunt in een gemeentelijke parkeergarage (voorkeur) of op straat. Deze oplaadpunten zijn 'openbaar' (voor een ieder met een elektrische auto te gebruiken) en derhalve niet op kenteken gereserveerd.

> Per aanvraag wordt een oplaadpaal geplaatst. Een oplaadpaal heeft 2 aansluitingen (oplaadpunten). In gebieden met een lage of gemiddelde parkeerdruk worden twee oplaadvakken aangelegd per aanvraag, zodat beide oplaadpunten gebruikt kunnen worden.

2.3 Groepen gebruikers

Er kunnen verschillende groepen gebruikers van elektrische auto's worden onderscheiden, die -vaak op een specifieke wijze- behoefte hebben aan een mogelijkheid om op te laden. In de Rotterdamse situatie kan onderscheid gemaakt worden naar de volgende hoofdgroepen gebruikers:

- Bewoners:

  inwoners van Rotterdam die zelf in het bezit zijn van een elektrische auto, ofwel via hun werkgever of lease-maatschappij de beschikking hebben gekregen over een elektrische auto voor woon-werkverkeer en privégebruik.

  Bewoners met de mogelijkheid om te parkeren op eigen terrein, kunnen een (dekkende) subsidie ontvangen voor plaatsing van een oplaadpunt (§ 4.1). Indien dit niet mogelijk is, wordt van gemeentewege een (openbaar) oplaadpunt gerealiseerd in een gemeentelijke parkeergarage (§ 4.2) op op straat (§ 4.3).

- Bedrijven:

  bedrijven met werknemers die gebruik maken van elektrische auto's voor zowel woon-werkverkeer en/of zakelijk gebruik en bedrijven met elektrische auto's in het eigen 'wagenpark'.

  Bedrijven met de mogelijkheid om te parkeren op eigen terrein, kunnen een (dekkende) subsidie ontvangen voor plaatsing van een oplaadpunt (§ 4.1). Indien dit niet mogelijk is, wordt van gemeentewege een (openbaar) oplaadpunt gerealiseerd in een gemeentelijke parkeergarage (§ 4.2) op op straat (§ 4.3).

- Bezoekers bedrijven (klanten):

  bedrijven die voor hun bezoekers een oplaadpunt willen aanbieden.

  Bedrijven die voor hun klanten op eigen terrein een oplaadpunt willen aanbieden, kunnen een subsidie ontvangen voor plaatsing van een oplaadpunt (§ 4.1), indien het oplaadpunt openbaar toegankelijk is (niet alleen voor bezoekers van het bedrijf), getoond wordt op verschillende kaarten en websites waarop openbare oplaadpunten zijn aangegeven en interoperabel is. (Uitsluitend) gebruik van eigen pasjes is dus niet toegestaan.

  Voor bedrijven die een oplaadpunt 'op straat' willen, kan de gemeente een (openbaar) oplaadpunt realiseren indien het te verwachten bezoek langer dan 2 uur aanwezig is en er meerdere bedrijven in de omgeving zijn waar het oplaadpunt nut voor heeft (§ 4.4).

- Bezoekers stad:

  gebruikers van elektrische auto's die niet in Rotterdam wonen of werken.
  Hierbij kan onderscheid gemaakt worden naar bezoekers die langer dan ca. 2,5 uur achtereen parkeren (en gebruik kunnen maken van een 'normaal' laadobject) en bezoekers die korter dan ca. 2,5 uur achtereen parkeren (semi-/snellaadpaal).

  Bezoekers die langer dan ca 2,5 uur aanwezig zijn en dus gebruik kunnen maken van een 'normaal' laadpunt, kunnen laden bij een van de 120 strategische oplaadpunten die verspreid over de stad worden gerealiseerd (§ 4.6). Tevens kan gebruik worden gemaakt van de door anderen aangevraagde oplaadpunten op straat.

Bezoekers die korter dan ca 2,5 uur aanwezig zijn, hebben de meeste behoefte aan een (semi-) snellaadpunt. Ingezet wordt op het realiseren van snelladers door de markt bij tankstations (§ 4.7). In december 2011 is het eerste snellaadpunt bij een tankstation in Rotterdam geopend. Daarnaast wordt door de gemeente op 2 tot 4 strategische locaties een snellader geplaatst (§ 4.8).

Bovenstaande groepen gebruikers en de genoemde maatregelen (oplossingsrichtingen) zijn samengevat in de tabel in bijlage 1.

2.4 Realisatie door marktpartijen

Er kunnen zich diverse situaties voordoen waarbij een marktpartij een oplaadpunt in Rotterdam wil realiseren, naast de tankstations die snelladers kunnen plaatsen. Hierbij kan onderscheid gemaakt worden in het realiseren van oplaadpunten 'op eigen terrein' en in de openbare ruimte.

Marktpartijen die op 'eigen terrein' / privaat terrein een oplaadpunt willen realiseren, kunnen aanspraak maken op de subsidieregeling (§ 4.1), indien het oplaadpunt openbaar toegankelijk is (niet alleen voor bezoekers van het bedrijf), getoond wordt op verschillende kaarten en websites waarop openbare oplaadpunten zijn aangegeven en interoperabel is. (Uitsluitend) gebruik van eigen pasjes is dus niet toegestaan. Bovenstaande geldt ook voor exploitanten van private openbare parkeergarages. Afhankelijk van het initiatief kunnen separate afspraken worden gemaakt in een convenant.

Voor marktpartijen en bedrijven die een oplaadpunt 'op straat' willen realiseren, zullen nadere afspraken gemaakt moeten worden. In ieder geval geldt de inhoud van voorliggend kader, met in het bijzonder de hoofdstukken 4.3, 5, 8 en 9 (betreffende de plaatsing van de punten op straat, inrichting van de oplaadvakken, beheer en onderhoud en juridische aspecten).

3. Algemene aspecten

3.1 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 Wegenverkeerswet 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*.

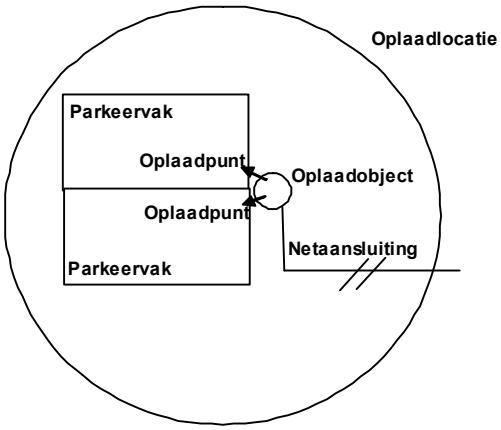
Elektrische auto's op waterstof vallen vooralsnog buiten het kader omdat deze niet met een 'oplaadpaal' van elektriciteit worden voorzien.

Oplaadvak

Een vak, ter grootte van een standaard parkeervak, dat uitsluitend bedoeld is om elektrische auto's op te laden: voorzien van elektriciteit ten behoeve van het aandrijven van een elektromotor. Het oplaadvak wordt aangeduid met het bord E4 en onderbord 'opladen elektrische voertuigen' en is voorzien van een oplaadpunt in de directe nabijheid. Op termijn zal het verkeersbord+onderbord worden vervangen door een nieuw RVV[1]-bord.

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 (hoofdelektriciteitskabel) en het oplaadobject (of -objecten), voorzien van een stroommeter en AEN-nummer. Ook: 'Netaansluiting'.



[1] RVV: Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990)

3.2 Strategische oplaadlocaties

Bezoekers van Rotterdam kunnen gebruik maken van alle oplaadpunten op straat en in openbare garages, die geplaatst zijn op aanvraag van een bewoner of werknemer.
Om een netwerk van oplaadpunten verspreid over Rotterdam te krijgen, onafhankelijk van de geografische spreiding van de 'aangevraagde' oplaadpunten, worden tevens op circa 60 'strategische' locaties oplaadpalen geplaatst (ca. 120 oplaadpunten).

Deze strategische oplaadpunten zijn gericht op bezoekers die langer dan ca. 2,5 uur aanwezig zijn, vanwege het 'tempo' waarin de auto bij een dergelijk punt wordt opgeladen. Korter laden dan ca. 2 uur heeft bij een 'standaard' oplaadpunt weinig meerwaarde.

Voor bezoekers die korter dan ca. 2,5 uur aanwezig zijn en willen bijladen, zijn (semi)snelladers een oplossing. Bij een (semi)snellader wordt de accu in een korte tijd grotendeels opgeladen (in 20 tot 30 minuten). In principe zijn hiervoor de tankstations het meest geschikt, op deze plaatsen worden immers al voertuigen voorzien van brandstof.
Deze ontwikkeling wordt in principe aan de 'markt' (exploitanten en eigenaren tankstations, maar ook andere partijen zoals publiekstrekkers) overgelaten.
Daarnaast wordt op een beperkt aantal plaatsen waar dit een duidelijke meerwaarde heeft (2 tot 4), zoals in het centrum van de stad, (semi)snelladers door de gemeente geplaatst.

3.3 Plaatsing oplaadpunt op aanvraag

Om te zorgen dat de oplaadpunten die in Rotterdam worden geplaatst optimaal worden gebruikt, worden oplaadpunten in principe (pas) geplaatst zodra er gebruikers zijn. Gebruikers (eigenaren van een elektrische auto die in Rotterdam wonen of werken) kunnen een aanvraag indienen voor een oplaadpunt.

Voorkeur voor plaatsing op eigen terrein

- Oplaadpunten worden zo veel mogelijk op eigen terrein geplaatst, vanwege de lagere kosten per oplaadpunt. Tevens sluit dit aan bij het gemeentelijke beleid om zoveel mogelijk 'blik van de straat' te halen.
- Indien dit niet mogelijk is, wordt het oplaadpunt in een (openbare) parkeergarage geplaatst of (indien een garage niet mogelijk of wenselijk is):
- Plaatsing op straat: er wordt een bestaand parkeervak bestemd tot oplaadvak. Er worden derhalve geen nieuwe parkeerplaatsen gerealiseerd.

Geen verschuiving Straatparkeren naar Tuinparkeren
Bij het bepalen van de mogelijkheid tot parkeren 'op eigen terrein' wordt uitgegaan van de huidige situatie: uitgangspunt is dus dat er reeds op eigen terrein geparkeerd wordt. Vanuit het project Rotterdam Elektrisch zal niet worden aangestuurd op het verplaatsen van parkeren op straat naar (onoverdekt) parkeren op eigen terrein. Op wens van de deelgemeente of aanvrager kan, in overleg met de deelgemeente, besloten worden om hiervan af te wijken.
Opgemerkt wordt dat een subsidietoekenning geen legaliserende werking heeft voor situaties waarbij het op eigen terrein stallen niet is toegestaan. Tevens houdt de subsidietoekenning niet in dat er een uitritvergunning wordt toegekend. Dit zal in de communicatie-uitingen en in de beschikking worden opgenomen.

Oplaadpunten 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 te zijn.
Opgemerkt wordt dat gebruikers die nu wel een 'eigen' parkeerplaats hebben (zoals Greenwheels en 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.

3.4 Twee aansluitingen per aanvraag
Een oplaadobject in de openbare ruimte heeft standaard twee oplaadpunten (aansluitingen voor de stekkers van de auto's). Het streven is om beide punten te gebruiken en per oplaadpaal dus twee plaatsen voor het opladen van elektrische auto's te reserveren, om de volgende redenen:
- kostenefficiency (1 paal bedient 2 auto's);
- bevordering van het idee van openbare plek (de buurt heeft minder het idee dat het iemands eigen plek is);
- stimulerende werking van de lege plek, in combinatie met een plek die regelmatig wordt gebruikt door de 'aanvrager';
- minder elementen in de buitenruimte (1 fysieke paal bedient 2 oplaadvakken).

In gebieden met een hoge parkeerdruk kan afgeweken worden van dit uitgangspunt, zie § 4.3.

3.5 Gebruik oplaadplaats
Oplaadvakken mogen alleen gebruikt worden door elektrische auto's (met een stekker, zie boven). Dit wordt geregeld middels het verkeersbord E4 en onderbord 'opladen elektrische voertuigen'. Op termijn wordt dit bord vervangen door een nieuw RVV-bord.

Om, gedurende de opstartfase van elektrisch rijden, de handhaving zo eenvoudig mogelijk maken is het criterium voor het gebruik van de oplaadplaats dat de stekker van de auto in de oplaadpaal zit.
Het daadwerkelijk opladen of 'vol zijn' van de accu is geen criterium. Als de auto is opgeladen, hoeft deze dus niet verplaatst te worden naar een gewoon parkeervak.

Bovenstaande geldt in ieder geval tot 1/1/2014, maar kan later worden aangepast (afhankelijk van techniek en aantallen elektrische auto's en

oplaadplaatsen). Bij misbruik van oplaadvakken (bijvoorbeeld dagen achtereen op het vak staan, terwijl er meerdere gebruikers aanwezig zijn) kan een maximum parkeerduur worden ingesteld.

3.6 Parkeertarief

Volgens de Rotterdamse parkeerregelgeving is geen enkele doelgroep vrijgesteld van parkeerbelasting. Ook geparkeerde elektrische auto's op een normaal parkeervak in een betaald parkeergebied dienen dus parkeergeld te betalen.

Het 'parkeren' op een oplaadvak van een elektrische auto, waarvan de stekker in de oplaadpaal zit wordt echter gezien als 'opladen' in plaats van parkeren. Elektrische auto's die opladen hoeven in ieder geval tot 1/1/2014 geen parkeergeld te betalen. Deze datum kan verlengd worden ter stimulering van het gebruik van elektrische auto's, afhankelijk van het aandeel elektrische auto's op enig moment.

Opgemerkt wordt dat eigenaren van elektrische auto's in gebieden waar betaald parkeren geldt, wel een parkeervergunning nodig hebben, aangezien de oplaadpunten niet per definitie beschikbaar zijn.

Uitzondering op het 'gratis parkeren op een oplaadvak' zijn de laadpunten in de (openbare) garages. Voor deze vakken dient het normale parkeertarief voldaan te worden.

3.7 Maximum parkeerduur op oplaadvak

Vooralsnog zal er geen maximum parkeerduur voor het opladen van elektrische auto's op een oplaadvak worden ingevoerd.

Uitzondering hierop zijn de (semi-)snellaadpunten. Deze zijn bedoeld om in korte tijd auto's op te laden. Per dag kan er daardoor een relatief groot aantal auto's van de snellader gebruik maken. Om dit mogelijk te maken zal aan het gebruik van een openbaar (semi)snellaadpunt een maximum tijdsduur worden verbonden. Na het verstrijken van deze tijd, dient de auto verplaatst te worden, zodat zoveel mogelijk auto's gebruik kunnen maken van het snellaadpunt.
De maximum 'parkeertijd' bij snelladers bedraagt 1 uur, bij semi-snelladers 2 uur. Deze parkeertijd zal op het verkeersbord worden aangegeven.

4. Uitwerking per maatregel

4.1 A. Subsidieregeling

De subsidieregeling 'eigen terrein' is bedoeld voor:

- Bewoners van Rotterdam die een elektrische auto op eigen naam hebben staan, of gebruik maken van een elektrische lease-auto / elektrische auto van hun werkgever. In beide laatste gevallen dient een schriftelijke verklaring overlegd te worden dat de bewoner de auto gebruikt voor woon-werkverkeer of zakelijk verkeer;
- Bedrijven in Rotterdam met werknemers die gebruik maken van een elektrische auto. Dit kunnen elektrische auto's zijn die op naam staan van het bedrijf, of werknemers met een eigen elektrische auto;
- Bedrijven die een oplaadpunt willen aanbieden voor hun bezoekers (maar zelf geen eigen elektrische auto hebben). Voor deze groep gelden aanvullende voorwaarden:
    - de oplaadplaats moet openbaar toegankelijk zijn (niet alleen voor bezoekers van het bedrijf);
    - het oplaadpunt mag worden getoond op verschillende kaarten en website waarop openbare oplaadpunten zijn aangegeven;
    - het oplaadpunt dient interoperabel te zijn, (uitsluitend) gebruik van eigen pasjes is dus niet toegestaan.
- Exploitanten van commerciële parkeergarages. Voor deze groep gelden dezelfde voorwaarden als bezoekers van bedrijven.

en die een oplaadpunt op eigen terrein willen plaatsen.

De subsidieregeling voorziet in:

- bijdrage in de kosten van € 1.000 per oplaadpunt, onafhankelijk van de daadwerkelijke kosten van het oplaadpunt (maximaal 5 per aanvraag/adres). Voor een privaat oplaadpunt is het subsidiebedrag kostendekkend;
- eenmalig € 450 per oplaadpunt, indien na een jaar aangetoond kan worden dat er groene stroom is gebruikt voor het oplaadpunt.

In situaties waarbij de gebruiker van het oplaadpunt (eigenaar elektrische auto) niet tevens eigenaar van de grond/opstal is (zoals bedrijven die een parkeerplaats huren in een particuliere garage), dienen beide partijen akkoord te zijn met de realisatie van het oplaadpunt. De subsidie kan zowel door de eigenaar van het voertuig als de eigenaar van de grond/opstal aangevraagd worden.
Indien de eigenaar van de auto de aanvrager is, zal deze aan moeten tonen dat de eigenaar van de grond/opstal akkoord is met de plaatsing van het oplaadpunt. Indien de eigenaar van de grond/opstal de aanvrager is, dan dient deze het kentekenbewijs van de gebruiker aan te leveren.

Opgemerkt wordt:

- alleen oplaadpunten worden gesubsidieerd die bedoeld zijn voor het opladen van elektrische auto's met kenteken en derhalve op de openbare weg rijden;
- een subsidietoekenning heeft geen legaliserende werking voor situaties waarbij het op eigen terrein stallen niet is toegestaan. Tevens houdt de subsidietoekenning niet in dat er een uitritvergunning wordt toegekend. Dit zal in de communicatie-uitingen en in de beschikking worden opgenomen.

In bijlage 5 is de subsidieregeling opgenomen.

4.2 B. Gemeentelijke garages

Voor eigenaren van een elektrische auto die niet de beschikking hebben over de mogelijkheid op eigen terrein te parkeren, kan in een gemeentelijke garage een oplaadpunt geplaatst worden. Het gaat daarbij om de volgende eigenaren/gebruikers:

- Bewoners van Rotterdam die een elektrische auto op eigen naam hebben staan, of gebruik maken van een elektrische lease-auto / elektrische auto van hun werkgever. In beide laatste gevallen dient een schriftelijke verklaring overlegd te worden dat de bewoner de auto gebruikt voor woon-werkverkeer of zakelijk verkeer;
- Bedrijven in Rotterdam met werknemers die gebruik maken van een elektrische auto. Dit kunnen elektrische auto's zijn die op naam staan van het bedrijf, of werknemers met een eigen elektrische auto.

De plaatsing van een oplaadpunt in een garage verdient de voorkeur boven 'oplaadpunt op straat', maar in samenspraak met de aanvrager dient bepaald te worden of dit een reële optie is. In de afweging spelen de volgende factoren mee:

- afstand van de woning / bedrijf tot de garage (maximaal 250 meter, in de praktijk is de gewenste maximum afstand vaak kleiner);
- kosten van een parkeerabonnement garage ten opzichte van parkeervergunning straat;
- parkeerdruk in de omgeving en draagvlak (bestuur deelgemeente).

Er vindt derhalve geen dwang plaats voor een oplaadpunt in een garage ten opzichte van 'op straat'. Uitzonderingen hierop zijn, conform het beleid, aanvragen van bewoners en bedrijven met bijbehorende (eigen) parkeergelegenheid.

De gemeente plaatst in de gekozen gemeentelijke garage, in overleg met de dienst Stadstoezicht (STZ), een oplaadvoorziening met twee oplaadpunten. Per aanvraag wordt er één oplaadvak gerealiseerd. Het tweede oplaadvak bij de oplaadvoorziening wordt gerealiseerd zodra daar vraag naar is. De oplaadpunten worden niet 'op kenteken' gereserveerd, zodat de oplaadvakken voor alle elektrische auto's te gebruiken te zijn. Voor de inrichting van de oplaadvakken wordt verwezen naar hoofdstuk 5.

Tevens vergoedt[2] de gemeente het parkeerabonnement voor 1 jaar.

Voor de realisatie van oplaadpunten in private parkeergarages wordt verwezen naar de subsidieregeling, zie § 4.1.

[2] Conform collegebesluit oktober 2009

4.3 C. Op straat

De gemeente plaatst een oplaadpunt op straat voor:

- Bewoners van Rotterdam die een elektrische auto op eigen naam hebben staan, of gebruik maken van een elektrische lease-auto / elektrische auto van hun werkgever. In beide laatste gevallen dient een schriftelijke verklaring overlegd te worden dat de bewoner de auto gebruikt voor woon-werkverkeer of zakelijk verkeer;
- Bedrijven in Rotterdam met werknemers die gebruik maken van een elektrische auto. Dit kunnen elektrische auto's zijn die op naam staan van het bedrijf, of werknemers met een eigen elektrische auto.

en tevens:

- geen beschikking hebben over de mogelijkheid de elektrische auto te parkeren op eigen terrein;
- parkeren in een wijkstallingsgarage niet mogelijk of gewenst is.

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.

Locatie oplaadpunt

In overleg met de gebruiker, deelgemeente en STZ wordt een locatie bepaald (rekening houdend met de technische mogelijkheden). Deze locatie ligt bij voorkeur op een loopafstand tot 100 meter van het adres van de gebruiker, maximum afstand is 250 meter. Daarnaast wordt rekening gehouden met de 'vindbaarheid' van de oplaadlocatie en bruikbaarheid voor andere potentiële gebruikers. Bij voorkeur wordt de oplaadpaal geplaatst direct na een kruising:

- de oplaadlocatie is beter zichtbaar, ook vanuit de kruisende weg;
- psychologisch voordeel: de oplaadpunt(en) zijn 'openbaar' en niet 'van de straat of bewoner'.

Indien de aanvrager reeds over een 'eigen' parkeerplek beschikt (zoals een invalidenparkeerplek op kenteken), dan wordt de oplaadpaal op deze locatie (oplaadvak) geplaatst.

In principe worden er geen oplaadpunten geplaatst in drukke winkelstraten. Het parkeren binnen deze straten is gericht op kort-parkeren (zoals stop-and-shop). Het opladen bij een 'standaard' laadpunt duurt meerdere uren en staat derhalve haaks op het principe van kort-parkeren. Bij aanvragen kan het oplaadpunt worden geplaatst aan het begin van één van de zijstraten van de winkelstraat.

Aantal oplaadvakken per aanvraag

Standaard worden per aanvraag twee plaatsen bestemd voor het opladen van elektrische auto's, aangezien een oplaadobject twee oplaadpunten (aansluitingen voor de stekkers van de auto's) heeft. Het standaard aanleggen van 2 oplaadvakken per paal heeft de volgende voordelen:

- kostenefficiency (1 paal bedient 2 auto's);
- bevordering van het idee van openbare plek (de buurt heeft minder het idee dat het iemands eigen plek is);
- stimulerende werking van de lege plek.

In gebieden met een gemiddelde parkeerdruk hoger dan 90% in de nacht en in gebieden met een gemiddelde parkeerdruk hoger dan 80% overdag (gemiddelde per subbuurt), wordt één parkeervak bestemd tot oplaadvak. De oplaadpaal wordt echter zodanig geplaatst dat in de toekomst (bij vraag naar een 2e vak) het tweede vak simpel geschikt gemaakt kan worden.
De kaarten in bijlagen 3 en 4 geven de parkeerdruk per buurt weer.

Voor de inrichting van de oplaadvakken wordt verwezen naar hoofdstuk 5.

Vergoeding parkeervergunning
Bij aanvragen van een oplaadvak in een betaald parkeergebied, vergoedt de gemeente de parkeervergunning[1], geldig voor de parkeersector waarbinnen de aanvrager woont of werkt, voor 1 jaar aan de gebruiker.

4.4 D. Zoekgebied bedrijven

Een aantal bedrijven geven aan dat zij graag een oplaadpunt in de nabijheid willen hebben voor gebruik door hun klanten. Indien deze bedrijven de mogelijkheid hebben om een (openbaar toegankelijk) oplaadpunt te realiseren op eigen terrein, dan kan hiervoor gebruik gemaakt worden van de subsidieregeling (zie § 4.1).

Voor bedrijven zonder deze mogelijkheid, bepaalt de gemeente de wenselijkheid van een openbaar oplaadpunt. Omdat er geen (directe) koppeling is tussen het gebruik van een elektrische auto en de aanvraag, moet voorkomen worden dat er openbare oplaadpunten worden gerealiseerd die in de praktijk nauwelijks worden gebruikt.

De wenselijkheid wordt als volgt bepaald:

1. Valt de gevraagde locatie binnen 300 m samen met een 'strategisch oplaadpunt' (zie E.)?
    - Ja: oplaadlocatie is reeds in de buurt aanwezig;
    - Nee: afweging 2.
2. Is de verwachte duur van het bezoek langer dan ca. 2 uur?
    - Nee: 'normaal' oplaadpunt is niet geschikt, zie F. (§ 4.6) en G. (§ 4.7);
    - Ja: afweging 3.
3. Zijn er meerdere bezoekers in de omgeving te verwachten (andere bedrijven, etc)?
    - Nee: aanvraag afwijzen
    - Ja: Oplaadpunt realiseren op een locatie waar zo veel mogelijk bezoekers worden verwacht, op maximaal 250 meter van het aanvragende bedrijf.

Locatie oplaadpunt
In overleg met de gebruiker, deelgemeente en STZ wordt een locatie bepaald (rekening houdend met de technische mogelijkheden). Deze locatie ligt maximaal op 250 meter van het adres van de aanvrager en zodanig dat er een zo groot mogelijk aantal (potentiële) bezoekers wordt bereikt. Daarnaast wordt rekening gehouden met de 'vindbaarheid' van de oplaadlocatie. Bij voorkeur wordt de oplaadpaal geplaatst direct na een kruising:

- de oplaadlocatie is beter zichtbaar, ook vanuit de kruisende weg;
- psychologisch voordeel: de oplaadpunt(en) zijn 'openbaar' en niet 'van de straat of bewoner'.

Aantal oplaadvakken per aanvraag
Standaard worden twee plaatsen bestemd voor het opladen van elektrische auto's, aangezien een oplaadpaal twee oplaadpunten (aansluitingen voor de stekkers van de auto's) heeft, vanuit:

- kostenefficiency (1 paal bedient 2 auto's);
- bevordering van het idee van openbare plek;
- stimulerende werking van de lege plek.

In gebieden met een gemiddelde parkeerdruk hoger dan 80%, wordt één parkeervak bestemd tot oplaadvak. De oplaadpaal wordt echter zodanig geplaatst dat in de toekomst (bij vraag naar een 2e vak) het tweede vak simpel geschikt gemaakt kan worden.

Voor de inrichting van de oplaadvakken wordt verwezen naar hoofdstuk 5.

4.5 E. Strategische locaties

Voor alle bezoekers van de gemeente Rotterdam, die langer dan ca. 2,5 uur aanwezig zijn (in verband met de laadduur van een standaard oplaadpunt), worden op 60 strategische locaties oplaadpalen geplaatst (derhalve 120 oplaadpunten).

Deze oplaadpunten worden geplaatst op locaties die:

- makkelijk te vinden zijn (mental map gebruikers);
- centraal liggen in een gebied en waar dus meerdere gebruikers verwacht worden;
- verspreid over de stad liggen, zodat er een (min of meer) dekkend netwerk ontstaat.

Bij het bepalen van de strategische locaties kan worden gedacht aan:

- deelgemeentekantoren (vanwege mental map / verwachtingspatroon);
- grotere winkelcentra waar langer gewinkeld wordt;
- Park+Walkgarages;
- P+R-terreinen (op middellange termijn. Op korte termijn, zolang parkeren in de stad voor EV gratis is, worden deze punten waarschijnlijk nauwelijks gebruikt);
- attracties met grotere aantallen bezoekers (stadion, diergaarde, regionaal ziekenhuis);
- nabij clusters van bedrijven en winkels met een bovenstedelijke markt.

In principe worden er geen (strategische) oplaadpunten geplaatst in drukke winkelstraten. Het parkeren binnen deze straten is gericht op kort-parkeren (zoals stop-and-shop). Het opladen bij een 'standaard' laadpunt duurt meerdere uren en staat hier derhalve haaks op.

De kaart in bijlage 2 geeft de strategische locaties weer, die in overleg met de deelgemeenten zijn bepaald. Standaard worden per oplaadobject twee plaatsen bestemd voor het opladen van elektrische auto's.

Voor de inrichting van de oplaadvakken wordt verwezen naar hoofdstuk 5.

4.6 F. Tankstations

Voor bezoekers van Rotterdam die korter dan ca. 2,5 uur in Rotterdam aanwezig zijn, zijn 'standaard' oplaadpunten niet geschikt. In principe kunnen de tankstations, vanuit hun traditionele rol (energieleverantie aan voertuigen) voorzien in deze behoefte door een snellader te plaatsen op het tankstation. Binnen 20 minuten is een volledig lege accu voor 80% gevuld.

De realisatie van snellaadpunten bij tankstations wordt in eerste instantie aan 'de markt' overgelaten. In Nederland (en Rotterdam) lopen inmiddels pilots van tankstation-exploitanten. Te zijner tijd zal bepaald worden of er vanuit het project Rotterdam Elektrisch extra inzet nodig is.

Veilingbeleid

Voor tankstationlocaties op gemeentegrond heeft het College van Burgemeester en Wethouders van Rotterdam veilingbeleid vastgesteld. Vigerende huurcontracten worden na afloop niet meer verlengd, maar de huurrechten op deze locaties worden voor een periode van 15 jaar geveild.
Voor wat betreft alternatieve brandstoffen, waaronder elektriciteit, bepaalt dit veilingbeleid:

> "*In het kader van de verduurzaming van het energieverbruik door het wegverkeer kan bij een te veilen huurrecht een verplichting worden opgenomen tot het aanbieden van een of meerdere biobrandstoffen en/of andere alternatieve energiebronnen, zoals bijvoorbeeld elektriciteit, aard- of biogas of waterstof. Bij een beslissing om een dergelijke verplichting op te nemen zal mede rekening worden gehouden met de lokale en regionale marktomstandigheden en de stand van de techniek*."

Op dit moment wordt de optie uitgewerkt of het verplicht stellen van de verkoop van alternatieve brandstoffen/energiedragers een toevoeging kan zijn die ook qua opbrengsten interessant is. Een separate stimuleringsregeling voor pomphouders kan daarnaast uitkomst bieden.

Voorkomen moet worden dat met de verwezenlijking van snellaadpunten voor elektrische mobiliteit op tankstationlocaties het gemeentelijke veilingbeleid wordt doorkruist. Investeringen, die gemoeid zijn met het plaatsen van snelladers, mogen geen onevenredige invloed hebben op de volgorde van het veilingschema. Bij veiling van een tankstationlocatie met een snellaadpunt kan de snellader tegen restwaarde door de opkomende nieuwe huurder worden overgenomen, of door de afgaande huurder worden meegenomen naar een andere locatie.

Om elektrisch rijden te bevorderen zal er in ieder geval tot 1 januari 2014 geen omzetgebonden huur worden gevraagd in relatie tot de omgezette hoeveelheid elektriciteit in kilowattuur. Wel is men gehouden om van deze omzet ieder jaar in een accountantsrapport opgave te doen. Mocht elektrisch rijden een vlucht nemen, dan moet het voor de gemeente als verhuurder van de locatie mogelijk blijven om financiële huurvoorwaarden te stellen.

4.7 G. (Semi-)snelladers

Bezoekers van Rotterdam die korter dan ca. 2,5 uur aanwezig zijn, kunnen in principe opladen bij een tankstation. Echter, zowel vanuit economische overwegingen, als vanuit het feit dat de laadpunten bij de tankstations nog niet gerealiseerd zijn, wordt op een beperkt aantal locaties (2 tot 3) door de gemeente een (semi)snellaadpunt gerealiseerd. De volgende locaties worden onderzocht:

- Delftseplein;
- Kop van Zuid;
- Veranda (de Kuip / bioscoop);
- Zuidplein.

5. Inrichting oplaadvakken

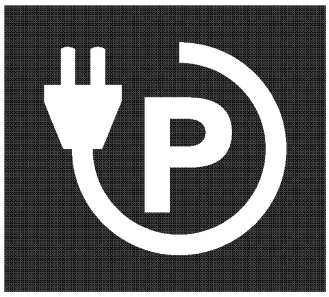
Oplaadvakken in (gemeentelijke) parkeergarages
De oplaadvakken in de gemeentelijke parkeergarages worden als volgt ingericht:

- op het oplaadvak wordt een oplaadsymbool geplaatst, dat gelijk is aan het symbool dat ook in Utrecht en Amsterdam wordt gebruikt (zie afbeelding);
- bij de oplaadvakken wordt het bord E4 met onderbord 'Opladen elektrische voertuigen' geplaatst;
- afhankelijk van het type garage en de wensen van STZ kan aanvullend de ruimte rondom de vakken worden aangekleed, zoals bijvoorbeeld de muur achter de oplaadvakken.

Oplaadvakken op straat
Voor de inrichting van de oplaadplaatsen op straat is een standaard inrichting gemaakt. Deze inrichting wordt opgenomen in de Standaard WegenbouwDetails (SWD). De standaard inrichting zit er als volgt uit:

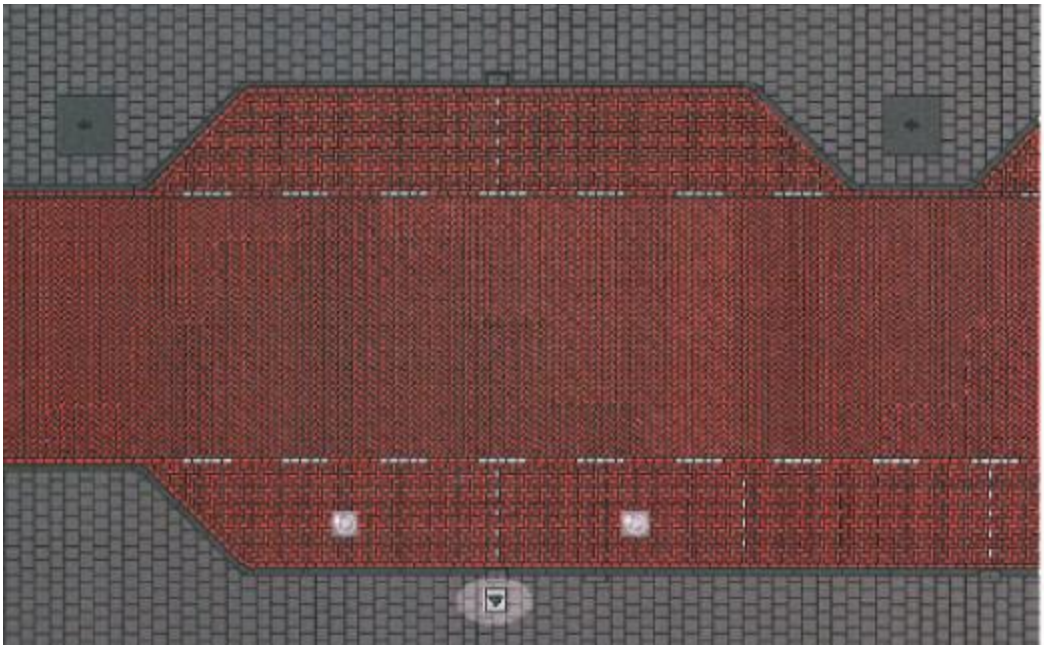
- de oplaadpaal wordt geplaatst op de scheidingslijn tussen twee parkeervakken (oplaadvakken), en staat 50 cm uit de band;
- de oplaadpaal wordt geleverd in de kleur van de Rotterdamse Stijl: RAL 0003500 en RAL 2602005. Zie bijlage 6;
- de flessenhalspaal met het verkeersbord wordt (zo mogelijk) geïntegreerd in de oplaadpaal, zodat er één element in de buitenruimte wordt geplaatst. Indien dit technisch (nog) niet mogelijk is, wordt de paal met het bord direct achter de oplaadpaal 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). Voorkeur is het verkeersbord met onderbord technisch als één bord uit te voeren;
- in het midden van elk oplaadvak wordt een oplaadsymbool geplaatst. Dit symbool is gelijk aan het symbool dat in Amsterdam en Utrecht wordt gebruikt (zie afbeelding). Bij elementenverharding wordt het symbool als tegel (40 x 40 cm) geplaatst;
- rondom de oplaadvakken wordt - indien nog niet aanwezig - belijning aangebracht conform SWD;
- vanwege de extra zichtbaarheid en informatie, worden tot 2014 de flessenhalspalen van de verkeersborden voorzien van een toblerone met informatie.

N.B. De afbeelding van de inrichting van het oplaadvak uit Standaard Wegenbouw Details zal te zijner tijd aan dit kader worden toegevoegd.



Markering oplaadvak

Inrichting oplaadvak (foto: Amsterdam)



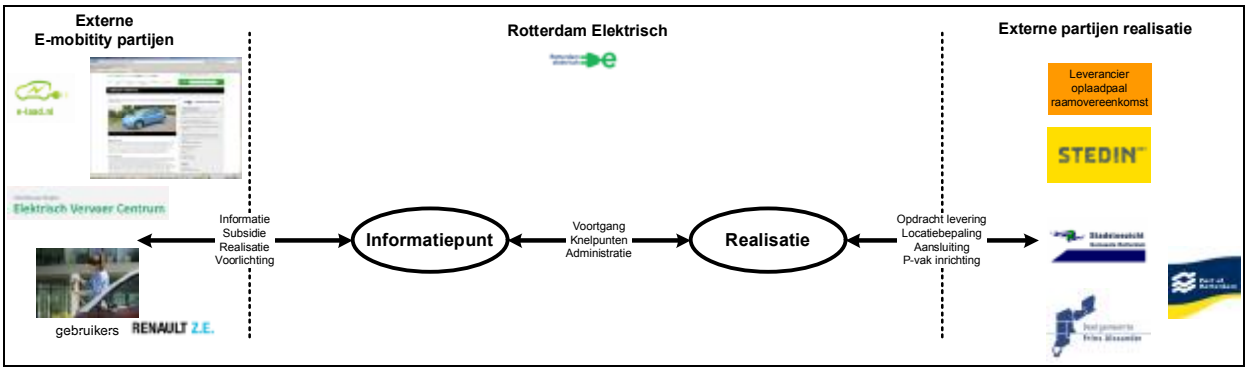
Principe inrichting oplaadvak (tekening: Amsterdam)

6. Proces plaatsing oplaadpunten

Voor het efficiënt realiseren van oplaadpunten, is een plan van aanpak opgesteld 'front- en backoffice'. Dit plan van aanpak beschrijft de rol- en taakverdeling en de processen die gevolgd worden bij het realiseren van oplaadpunten.

De front-/backoffice wordt bemenst vanuit het project Rotterdam Elektrisch en bestaat grofweg uit:

1. informatiepunt dat zich meer richt op "voor de schermen" en waar het gaat over informeren van (potentiële) gebruikers en het behandelen van de subsidie aanvragen;
2. team realisatie dat zich richt op de plaatsing van het oplaadpunt, het bepalen van de locatie, het contractbeheer tussen de gemeente en opdrachtnemer/leverancier van de oplaadinfra. Tevens kan een deel van de monitoring binnen de front-/backoffice uitgevoerd worden.



6.1 Subsidieregeling

De uitvoering van de subsidieregeling bestaat enerzijds uit het verstrekken van informatie met betrekking tot de subsidieregeling en aanverwante zaken en anderzijds uit de daadwerkelijke afhandeling van de subsidieaanvragen. Het team van Rotterdam Elektrisch voert de subsidieregeling uit.

Informatievertrekking

Het team Rotterdam Elektrisch wordt langs verschillende wegen, vrijwel dagelijks benaderd door particulieren en bedrijven met uiteenlopende vragen over de subsidieregeling. Het betreft hier onder meer vragen over het invullen van het aanvraagformulier, de aan te leveren bescheiden maar ook (meer technische) vragen over de diverse typen oplaadpunten en elektrische voertuigen. Daarnaast worden er veel vragen gesteld over (vergoeding van) de parkeerkosten voor elektrische voertuigen.

Afhandeling van de subsidieaanvragen

Een subsidie voor het oprichten van een oplaadpunt op eigen terrein kan worden toegekend na het indienen van een subsidieaanvraagformulier. Dit formulier is te downloaden via de site www.rotterdamelektrisch.nl

De subsidieprocedure bestaat uit de volgende stappen:

1. Ontvangst subsidieaanvraag.
2. Beoordeling subsidieaanvraag:
   - aanvraag volledig: ja: toekenning mogelijk als voldaan aan de criteria.
     ja: niet voldaan aan de criteria: afwijzen
     nee: verzoeken om aanvullende informatie
3. Opstellen subsidieverleningbeschikking of afwijzingsbeschikking.
4. Na interne routing voor ondertekening door het hoofd Verkeer en Vervoer van Stadsontwikkeling, versturen van de beschikkingen.
5. Bij de toekenning van een subsidie wordt de subsidiebijdrage van € 1.000, binnen 30 dagen aan de aanvrager uitbetaald.

Bij het beoordelen van subsidieaanvragen wordt bij de deelgemeente nagegaan of de situatie van parkeren op eigen terrein legaal is.

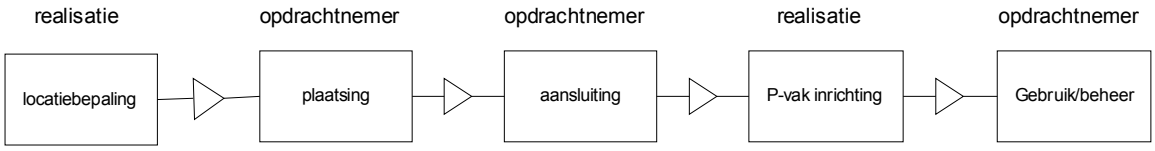
6.2 Gemeentelijke parkeergarages

Voor het realiseren van oplaadpunten in gemeentelijke garages worden de volgende stappen onderscheiden:

1. Ontvangst aanvraag oplaadpunt door team Rotterdam Elektrisch, check op voorwaarden aanvraag;
2. Plaatsbepaling van de oplaadvak(ken) in de garages, door STZ (contactpersoon Y. Sap). Hierbij wordt rekening gehouden met exploitatieve mogelijkheden in de garage, zicht van de oplaadvakken en de technische mogelijkheden/realisatiekosten;
3. Technische realisatie van de oplaadpunten en inrichting oplaadvak(ken), in opdracht van Rotterdam Elektrisch. Inhoudelijke begeleiding van de realisatie gebeurt door STZ (contactpersoon C. Snijders);
4. Gebruik/beheerfase door opdrachtnemer.

6.3 Oplaadpunten op straat

Het proces van plaatsing 'op straat' is onder te verdelen in een aantal fases. Er is of wordt gekozen om de werkzaamheden zoveel mogelijk bij de contractpartner (= leverancier oplaadpunt) te leggen.



De locatiebepaling van het oplaadpunt en het aantal in te richten oplaad-/parkeervakken zal binnen de gemeente vastgesteld moeten worden met (beperkte) instemming van de gebruiker. Voor de beheergebieden van deelgemeentes betekent dit in de praktijk dat een voorstel door de verkeerskundige (contactfunctionarissen V&V) en de beleidsmedewerker bij de deelgemeente gedaan moet worden, welke ter technische check voorgelegd wordt aan de plaatsende partij (in dit geval de leverancier van de oplaadpunten).

Als een locatie is vastgesteld en het verkeersbesluit is genomen kan de opdracht aan de opdrachtnemer gegeven worden om plaatsing van de oplaadpaal in gang te zetten.

De werf kan de ingraafvergunning verlenen om de aansluiting door de netbeheerder mogelijk te maken. De inrichting van het oplaadvak, feitelijk de plaatsing van het verkeersbord en de tegel met symbool, zal door de werf uitgevoerd worden. Ook hier ligt de mogelijkheid om dit uit te besteden.

Vanuit het project Rotterdam Elektrisch kan, in overleg met en eventueel namens de deelgemeente, aan omwonenden gecommuniceerd worden over het oplaadpunt.

In bijlage 7 zijn de processchema's opgenomen.

7. Beheer en onderhoud

Beheer en onderhoud (inclusief verhelpen van storingen) voor de oplaadpunten wordt opgenomen in de aanbesteding van de levering en plaatsing van de oplaadpunten, voor een aantal jaar. Het beheer en onderhoud van de oplaadpalen wordt derhalve uitbesteed.

Het beheer en onderhoud van de oplaadvakken gebeurt door de beheerder van het gebied (werven, havenbedrijf, en in geval van publieke garages: stadstoezicht). In feite behelst dit het beheer van het verkeersbord en de tegel in het oplaadvak.

8. Juridische aspecten

Oplaadobjecten worden in overleg danwel in opdracht van gemeente Rotterdam door derden geplaatst. Per partij wordt een samenwerkingsovereenkomst (SOK) gesloten, waarin onder andere de juridische aansprakelijkheid is geregeld.
De insteek is dat er voor de oplaadobjecten geen opstalrecht gevestigd wordt. In plaats hiervan wordt het volgende opgenomen in de contracten:

> **Tekst Algemene Samenwerkingsovereenkomst Rotterdam:**
> *Partijen onderkennen dat de door 'PARTIJ' te installeren Oplaadobjecten door natrekking eigendom van de Gemeente zullen worden. Partijen zullen de Oplaadobjecten echter zoveel mogelijk beschouwen en handelen als ware de Oplaadobjecten eigendom van 'PARTIJ'.*
>
> **Tekst Model Samenwerkingsovereenkomst Utrecht / Rotterdam - E-laad:**
> *Partijen beschouwen openbare oplaadinfrastructuur als publiek eigendom. De Gemeente is als eigenaar van de grond middels natrekking eigenaar van de Oplaadobjecten.*

Handhaving van het gebruik van de oplaadvakken gebeurt door STZ. Tevens kan de verkeerspolitie ook handhavend optreden bij foutief gebruik van de oplaadvakken in openbaar gebied.
Gelet op het beperkt aantal (oplaad)parkeerplaatsen wordt, voor de korte termijn, de handhavingsinzet van STZ gezien als regulier werk en wordt derhalve in de reguliere handhavingsrondes meegenomen.

9. Financiën

Vanuit het project Rotterdam Elektrisch worden de volgende kosten gedragen:

- Plaatsing van de oplaadpunten 'op straat';
- Plaatsing van de oplaadpunten in de gemeentelijke garages;
- Inrichting van de oplaadvakken;
- Te verstrekken subsidies voor oplaadpunten op eigen terrein en vergoeding groene stroom;
- Uit te keren vergoedingen voor de parkeervergunningen en parkeerabonnementen;
- Inkomstenderving STZ als gevolg van het 'gratis parkeren tijdens opladen';
- Bemensing van het projectteam Rotterdam Elektrisch (deel Oplaadinfra).

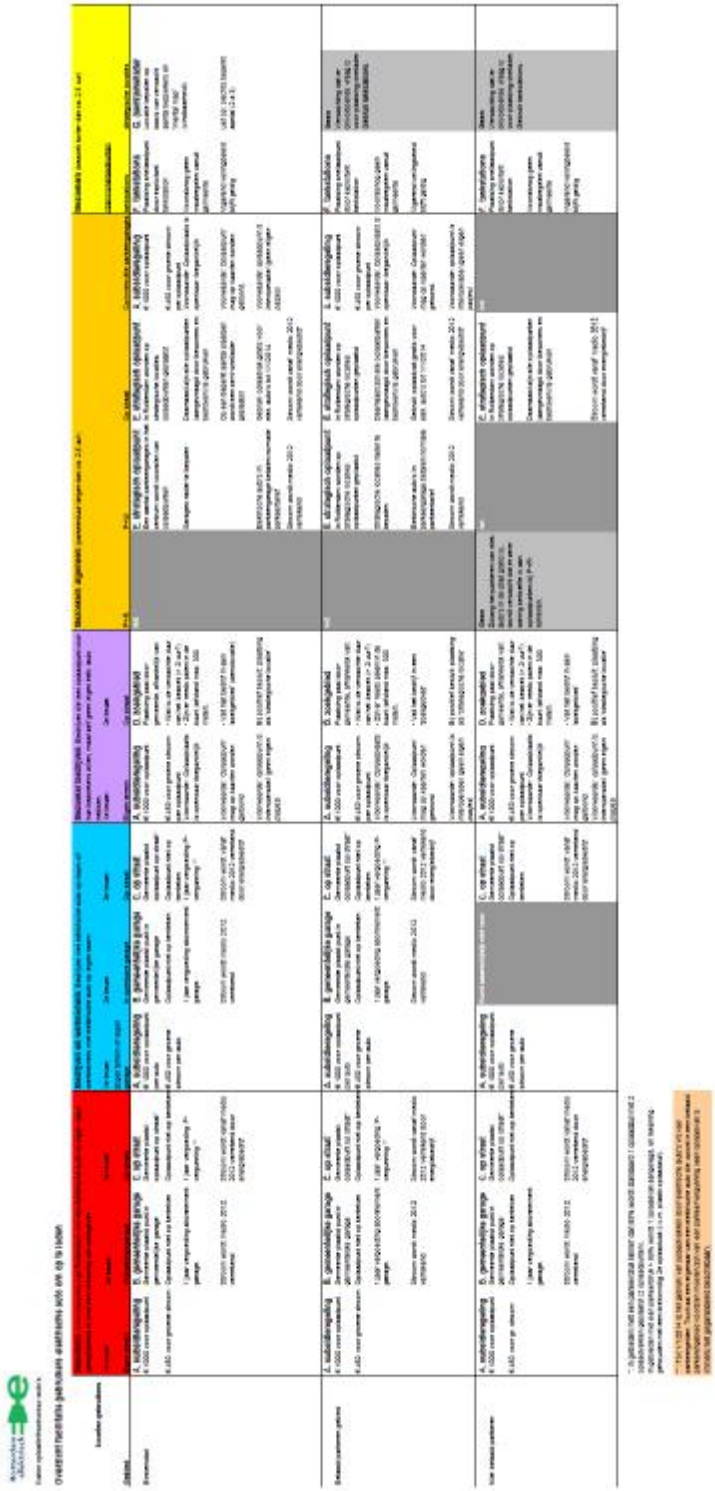
Vanuit het RAL zijn hiervoor financiële middelen toegekend aan het project.

Overige kosten worden niet uit het project gefinancierd. Hierbij valt te denken aan kosten die worden gemaakt door wegbeheerders voor het nemen van de verkeersbesluiten en handhaving.

Bijlagen

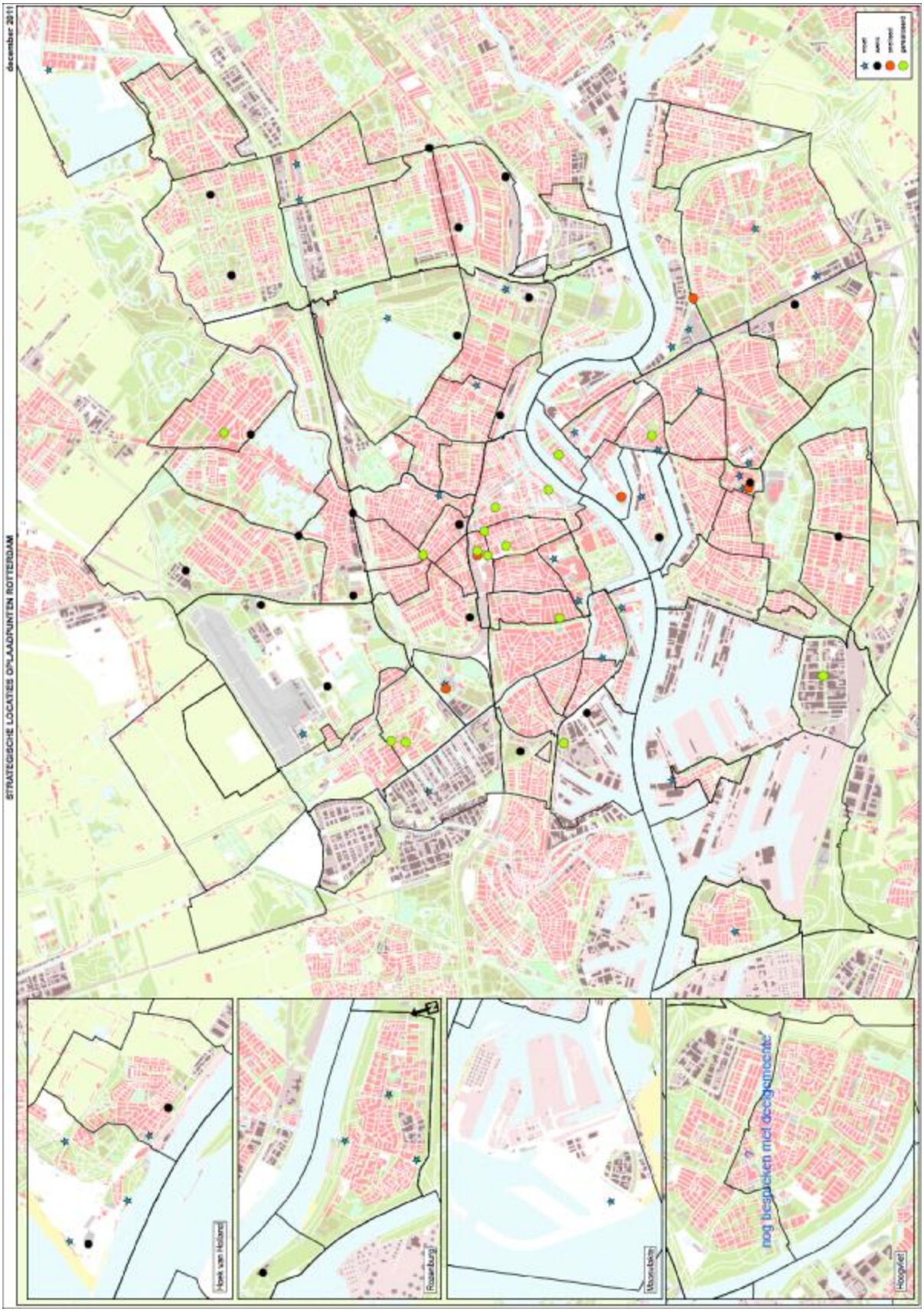
Bijlage 1 - Tabel Gebruikers en maatregelen

Tabel is tevens apart bijgevoegd

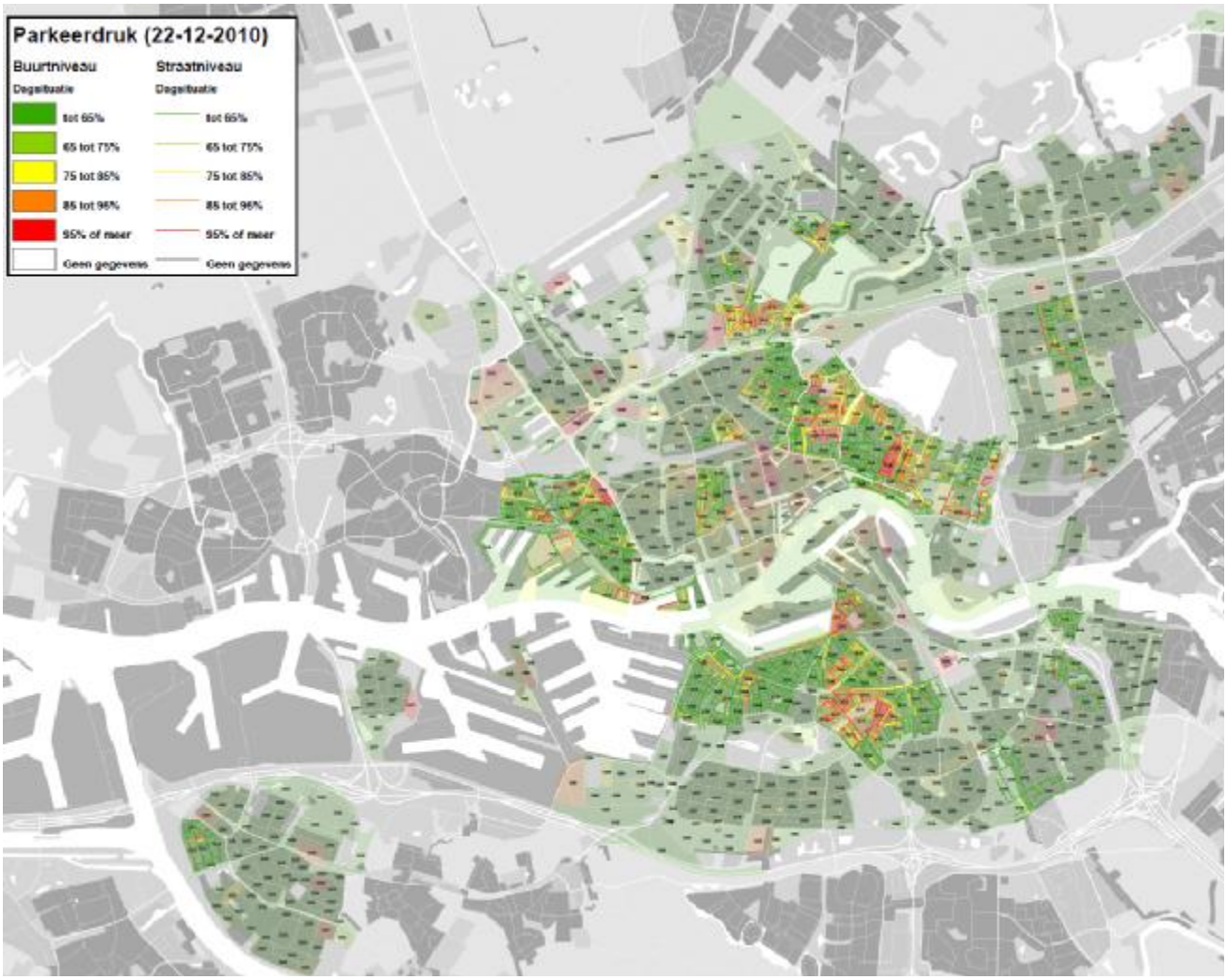


Bijlage 2 - Kaart strategische locaties

Kaart is apart bijgevoegd



Bijlage 3 - Kaart parkeerdruk dag-situatie



Opmerking: sommige parkeertellingen zijn mogelijk verouderd. De getoonde kaart is derhalve indicatief. De meest actuele parkeertellingenkaart is tevens op te vragen in het gemeentelijke GISweb (hoofditem dsv, sub Verkeer&Vervoer).

Bijlage 4 - Kaart parkeerdruk nacht-situatie

Opmerking: sommige parkeertellingen zijn mogelijk verouderd. De getoonde kaart is derhalve indicatief. De meest actuele parkeertellingenkaart is tevens op te vragen in het gemeentelijke GISweb (hoofditem dsv, sub Verkeer&Vervoer).

Bijlage 5 - Subsidieregeling

Nadere regels aanleg oplaadfaciliteiten op eigen terrein voor elektrisch vervoer

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Rotterdam,

Gelezen het voorstel van de directeur dienst Stedenbouw en Volkshuisvesting (dS+V) van ….2010

gelet op artikel 4 van de Subsidieverordening Rotterdam (SvR) 2005;

overwegende dat het op basis van de SvR 2005 en ter uitvoering van het door het college vastgestelde Stroomstootprogramma, wenselijk is om het gebruik van elektrische voertuigen te stimuleren, door nadere regels vast te stellen, inzake de uitvoering van de subsidiering om de aanleg van oplaadfaciliteiten in Rotterdam voor de eigenaren en bezitters van elektrische voertuigen te stimuleren;

Besluit vast te stellen:

Nadere regels aanleg oplaadfaciliteiten op eigen terrein voor elektrisch vervoer

Artikel 1 Begripsbepalingen
In deze regeling wordt verstaan onder:

Subsidieaanvrager	:	de gene aan wie een subsidie wordt of is verstrekt;
Elektrisch voertuig	:	volledig elektrisch personen -of bedrijfsvoertuig met minimaal vier wielen, of een Plugin Hybride motorvoertuig met minimaal 4 wielen en een actieradius van tenminste 20 volledig elektrisch aangedreven kilometers, die is voorzien van een Europese typegoedkeuring en in het kader van de Wegenverkeerswet is toegestaan op de snelweg;
Oplaadfaciliteit	:	voorziening waar een elektrisch voertuig veilig kan worden opgeladen en waarbij de stroom door de Gebruiker kan worden in- en uitgeschakeld;
Stroomstootprogramma	:	gemeentelijk beleidsprogramma dat tot doel heeft de introductie van elektrisch vervoer in het Rotterdamse straatbeeld te versnellen.
Hernieuwbare energie	:	energie uit hernieuwbare niet-fossiele bronnen, namelijk: wind, zon, aerothermische, geothermische, hydrothermische energie en energie uit de oceanen, waterkracht, biomassa, stortgas, gas van rioolzuiveringsinstallaties en biogassen;

Artikel 2 Subsidiedoel en subsidiabele activiteiten

1. Het doel van deze regeling is het geven van een impuls aan elektrisch vervoer, door eigenaren of bezitters van elektrische voertuigen gevestigd of woonachtig in Rotterdam, met een stallingmogelijkheid voor een oplaadfaciliteit op eigen grond of grond in erfpacht, middels een bijdrage ten behoeve van de aanschafkosten van een oplaadfaciliteit, alsmede een bijdrage in de energiekosten na het eerste jaar van gebruik van de oplaadfaciliteit.
2. Het college kan op grond van artikel 27 van de SVR 2005 waarderingssubsidies verlenen ten behoeve van de plaatsing en het gebruik van een oplaadfaciliteit voor een minimale periode van 1 jaar.

Artikel 3 Toepassingsgebied nadere regels

De nadere regels zijn van toepassing op het grondgebied van de gemeente Rotterdam conform de bijgevoegde kaart.

[Vervolg bijlage 5]

Artikel 4 Subsidieplafond en verdeelsleutel

1. Het subsidieplafond is € 145.000,-.
2. De verdeling van subsidie geschiedt, met inachtneming van het subsidieplafond, op basis van de volgorde van ontvangst van de subsidieaanvragen.
3. Subsidieaanvragen kunnen, voor zover het subsidieplafond nog niet is bereikt, uiterlijk tot en met 30 september 2014 worden ingediend.

Artikel 5 Subsidieomvang

Per subsidieactiviteit verleent de gemeente een bijdrage aan de kosten voor een oplaadfaciliteit, met een maximum van € 1000,-, inclusief BTW. Tevens stelt het college per oplaadfaciliteit een bijdrage van maximaal €450,- inclusief BTW, ten behoeve van de energiekosten beschikbaar voor het eerste jaar van gebruik van de oplaadfaciliteit. Deze bijdrage zal bij de vaststelling van de verleende subsidie worden toegekend

Artikel 6 Nadere subsidievoorwaarden

De subsidie wordt verleend onder de voorwaarden dat;

a. de subsidieontvanger, eigenaar of erfpachter is van de grond waarop de oplaadfaciliteit opgericht dient te worden;
b. de subsidieontvanger een factuur van de aan te leggen oplaadfaciliteit en kopie kentekenbewijs heeft overlegd;
c. de subsidieontvanger, vanaf de periode van toekenning van de subsidie voor een minimale periode van één jaar eigenaar of bezitter is van en gebruik maakt van een elektrisch voertuig;
d. de te plaatsen oplaadfaciliteit is voorzien van een door Nederland erkend veiligheidskeurmerk en wordt geplaatst door een erkende installateur volgens de NEN 1010;
e. de subsidieontvanger aantoont dat ten behoeve van de oplaadfaciliteit, gebruik wordt maakt van duurzame energie;.
f. per subsidieaanvraag niet voor meer dan 5 oplaadfaciliteiten een subsidie wordt verzocht;
g. de subsidieontvanger het moment van de ingebruikname van de oplaadfaciliteit meldt;
h. de subsidieontvanger het oplaadpunt minimaal één jaar in stand houdt en gebruikt.

Artikel 7 Inwerkingtreding

1. Deze regeling treedt in werking op de eerste dag na de dagtekening van het Gemeenteblad waarin deze regeling wordt geplaatst.
2. Deze regeling is geldig tot en met 31 december 2014.

Artikel 8 Citeertitel

Deze regeling wordt aangehaald als:

Nadere regels aanleg oplaadfaciliteiten op eigen terrein voor elektrisch vervoer

Aldus vastgesteld in de vergadering van 7 september 2010.

De secretaris,	De burgemeester,
A.H.P. van Gils	A. Aboutaleb

[Vervolg bijlage 5]

Toelichting bij *Nadere regels aanleg oplaadfaciliteiten op eigen terrein voor elektrisch vervoer*

Algemeen:
Elektrisch vervoer levert een grote bijdrage aan de verbetering van de luchtkwaliteit en draagt bij aan de CO_2 reductie. Daarnaast zijn elektrische voertuigen ook nog eens veel stiller dan conventionele voertuigen.

Voor veel mensen is het elektrisch vervoer echter nog niet aantrekkelijk vanwege de hoge kosten. Door het aanbieden van randvoorwaardelijke faciliteiten, zoals oplaadfaciliteiten, wil de gemeente Rotterdam burgers en bedrijven faciliteren bij de aanleg van oplaadfaciliteiten op hun eigen terrein, om zodoende het gebruik van elektrisch vervoer te stimuleren.
De gemeente Rotterdam wil subsidies beschikbaar stellen voor de realisatie en het gebruik van oplaadfaciliteiten, voor elektrische motorvoertuigen in Rotterdam.

Hiertoe zijn in het kader van het Stroomstootprogramma de ' Nadere regels aanleg oplaadfaciliteiten op eigen terrein voor elektrisch vervoer ' ingesteld.
Deze nadere regels zijn van toepassing voor een subsidieaanvrager, die op eigen grond of grond die hij in erfpacht heeft een oplaadfaciliteit wil oprichten. Opladen op eigen grond heeft veel voordelen, zo is het oplaadpunt aanzienlijk goedkoper, de eigenaar van het elektrisch voertuig is zelf eigenaar van het oplaadpunt en heeft altijd toegang tot oplaadpunt.
Een subsidieaanvrager kan op basis van deze regeling een bijdrage ontvangen voor de aanschaf van een oplaadfaciliteit. De subsidiebijdrage kan vanaf het moment dat een subsidieaanvrager beschikt over een factuur voor een door hem bestelde oplaadfaciliteit worden aangevraagd. Naast de bijdrage voor de oplaadfaciliteit kan de subsidieaanvrager een bijdrage van maximaal € 450 in de energiekosten ontvangen. Deze bijdrage kan na vaststelling van de subsidie, die plaatsvindt na het eerste jaar van gebruik van een oplaadfaciliteit, worden uitbetaald.

Momenteel is de gemeente bezig met de ontwikkeling van een regeling voor geïnteresseerden in een oplaadfaciliteit voor hun elektrisch voertuig , die geen eigen grond bezit of erfpacht hebben. Deze toekomstige regeling zal er op gericht zijn oplaadpunten in de gemeentelijke parkeergarages óf in de publieke ruimte te plaatsen. Op het moment dat deze regeling van kracht is, zal dit nader bekend worden gemaakt en kunnen geïnteresseerden zich hiervoor aanmelden.

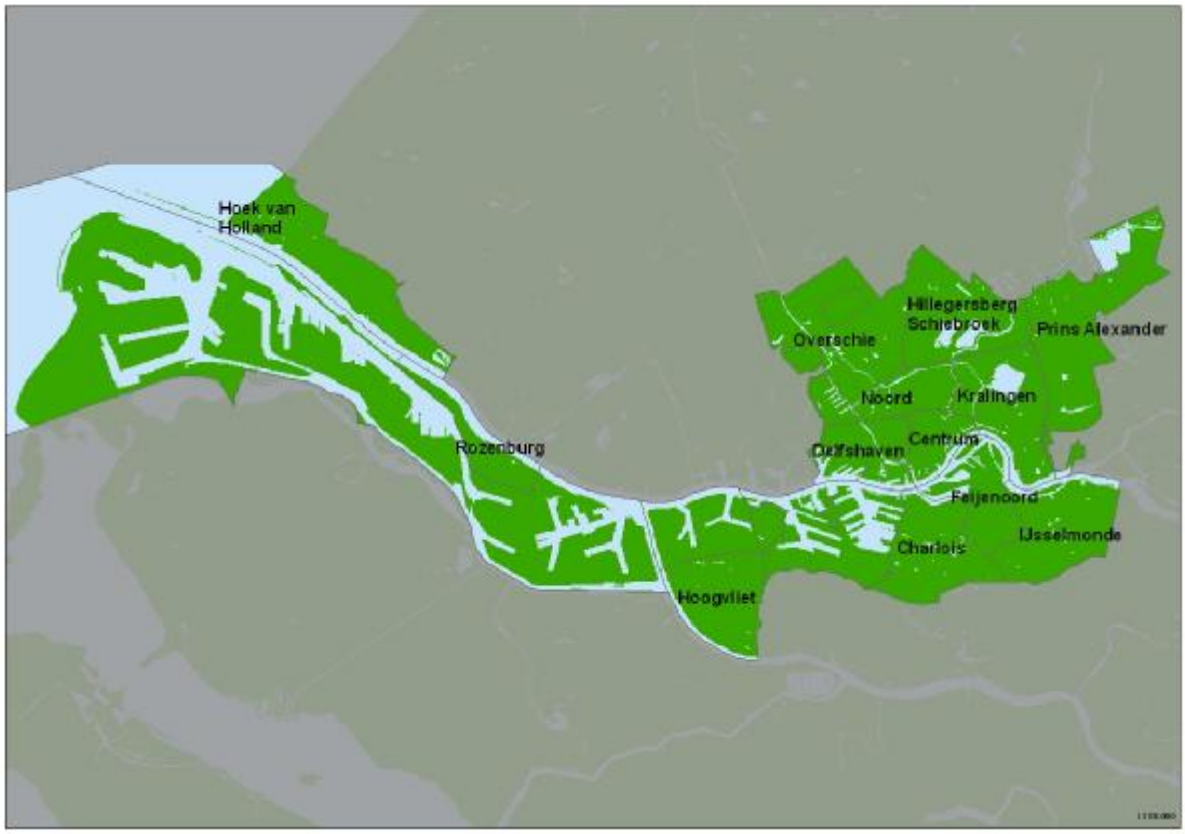
Artikel 1 Definities
In dit artikel worden de definities van de in de regeling van kracht zijnde begrippen omschreven.

Artikel 2 Subsidiedoel en subsidiabele activiteiten
In dit artikel wordt het doel van de subsidieregeling aangegeven.
Het doel van de subsidieregeling is het geven van een impuls aan het gebruik van oplaadfaciliteiten en elektrische voertuigen in Rotterdam. Burgers en bedrijven, woonachtig of gevestigd op Rotterdams grondgebied, die de mogelijkheid hebben om op eigen terrein een oplaadfaciliteit te realiseren, kunnen een beroep doen op deze subsidieregeling.

Artikel 3 Toepassingsgebied nadere regels
In dit artikel wordt aangegeven dat de regeling van toepassing is in het grondgebied van de gemeente Rotterdam. Een overzicht van het toepassingsgebied van deze regeling is weergegeven in figuur 1.

[Vervolg bijlage 5]

Figuur 1: Toepassingsgebied subsidieregeling aanleg oplaadfaciliteiten elektrisch vervoer.



Artikel 5 Subsidieplafond en verdeelsleutel
Voor de subsidiering van de aanleg van de oplaadfaciliteiten op eigen terrein, heeft de gemeente Rotterdam € 145.000,- ter beschikking gesteld. Aanvragen zullen op volgorde van binnenkomst en het beschikbare subsidiebudget in behandeling worden beoordeeld.

Artikel 6 Nadere subsidievoorwaarden
In dit artikel zijn de voorwaarden opgenomen waaraan een subsidieaanvraag dient te voldoen en aan de hand waarvan de subsidie rechtsgeldig kan worden verstrekt. Met deze voorwaarden wordt tevens getracht misbruik van deze regeling te voorkomen.

Artikel 7 Inwerkingtreding
In dit artikel wordt de looptijd van deze regeling aangegeven. De aanvragen moeten voor de in artikel 4 lid 3 van de regel genoemde datum worden ingediend bij het dS+V.

Artikel 8 Citeertitel
In dit artikel wordt aangegeven wat de citeertitel is van deze regeling.
part bijgevoegd

Bijlage 6 - Kleurcodering oplaadpalen buitenruimte

RS kleurdefinitie en toepassing

Gemeente Rotterdam

	Centrum	Buiten Centrum	RAL DESIGN	NCS	CIE LAB			*AKZO bestelcode	
					Hue	*Light*	*Chroma*	*Natlak*	*Poeder coating*
RS antraciet grijs		Meubilair Kasten	0003500	NCS 7202-R77B	000	35	00	CGN90P	SP859F
RS antraciet blauw	Meubilair Kasten Abri's Masten		2602005	NCS 8105-R85B	260	20	05	CGN90N	SP858F
RS Rotterdam grijs		Masten Abri's	50% 2605005 50% 0005000	NCS 5505-R75B	260 000	50 50	05 00	CGN90Q	SP860F

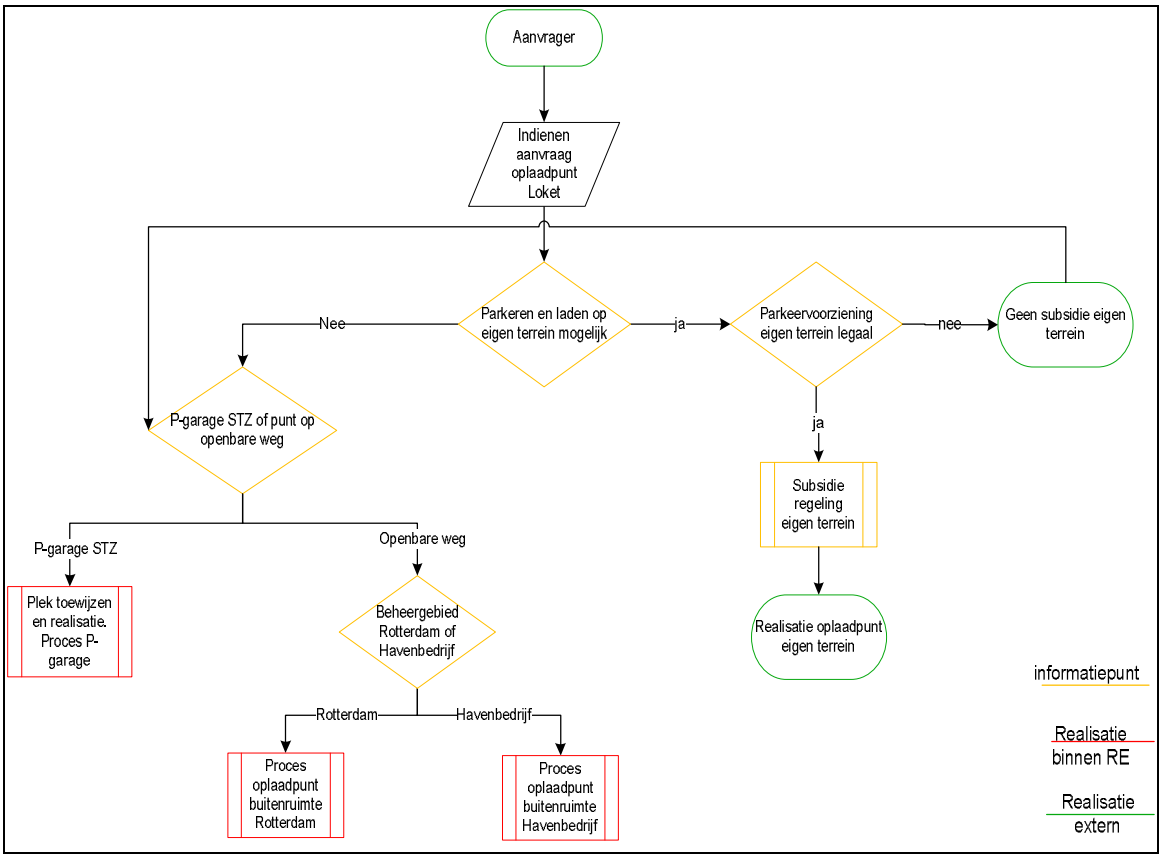
***AKZO bestelcode**
- Natlak systeem = Interthane870
- Poedercoating systeem = Interpon D1036
- Afstemming met alternatieve verfleveranciers enkel op initiatief van Gemeente Rotterdam.

Overige eisen
- Maximaal toegestane kleurafwijking ΔE=0,3
- Alle kleurvlakken hebben een 30% glansgraad.
- Dit kleuroverzicht en eventueel meegeleverde kleurreferentie monsters zijn alleen bedoeld voor de kwalitatieve kleurbeoordeling, en gelden niet is als referentie voor de oppervlaktekwaliteit/afwerking.
- Voorbehandeling ondergrond, applicatie en reinigingsinstructies volgens de door de leverancier / gemeente Rotterdam bijgeleverde specificaties.
- Een thermische verzinkte ondergrond dient, vooraf aan het poedercoaten, een chemisch/ thermische voorbehandeling te krijgen.

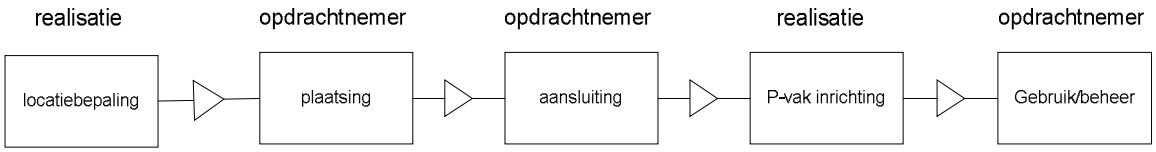
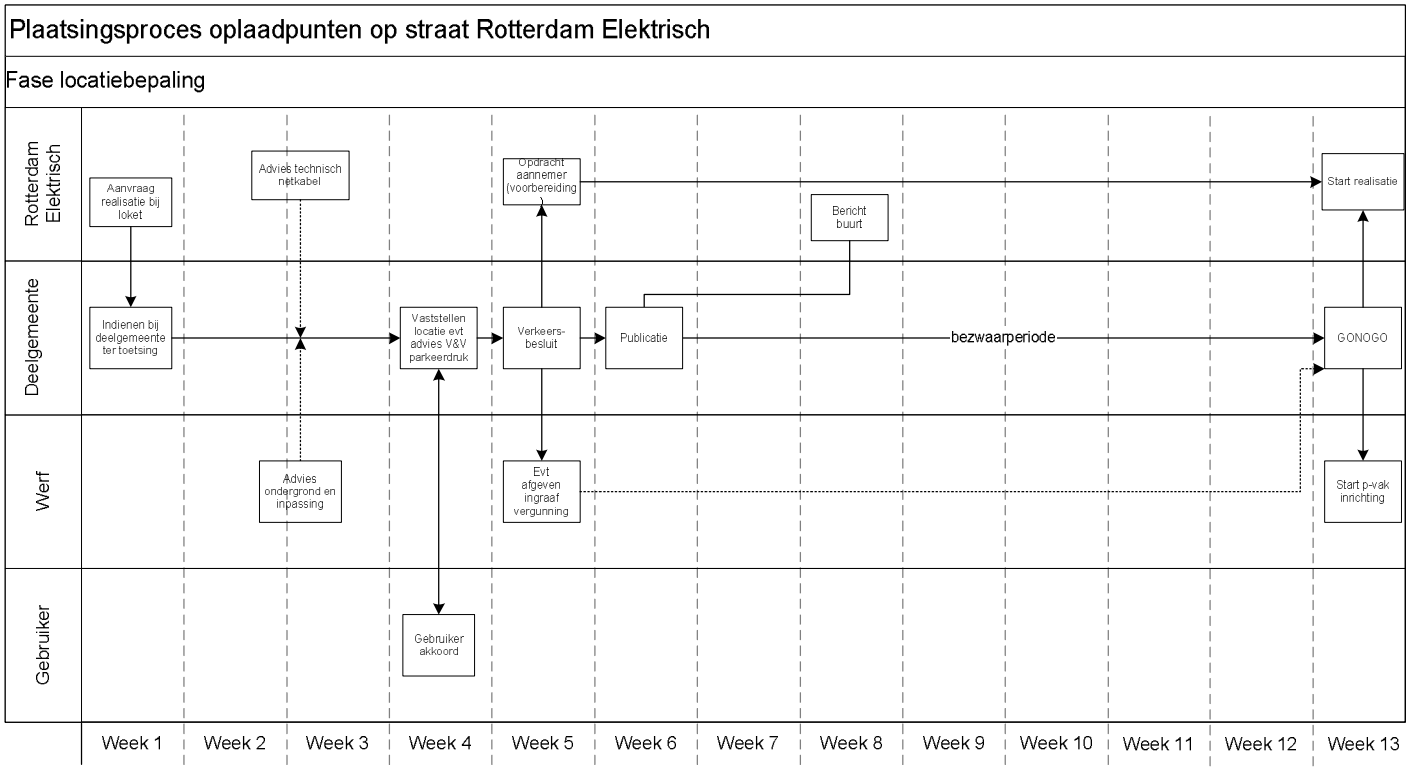
Ter informatie
Kleurenmonsters zijn opvraagbaar bij Gemeentewerken afdeling inkoop & logistiek.

Bijlage 7 - Processchema Realisatie 'oplaadpunt op straat'

Schema 'Beoordeling aanvraag'



Schema 'Fasen realisatie Laadpunt op straat'



Schema 'Plaatsingsproces Laadpunt op straat'