

Oplegvel Collegebesluit

Portefeuille R. van Doorn
Auteur Dhr. P.J.J. Tromp en J. Bakker
Telefoon 5113515/3385 E-mail: ptromp@haarlem.nl
STZ/MIL Reg.nr. 2011/58683
Te kopiëren: A, B,
B & W-vergadering van 22 maart 2011

Onderwerp

Deelname proef openbare laadpalen voor elektrische voertuigen.

DOEL:

Het college is bevoegd om het besluit te nemen om laadpunten voor elektrische voertuigen te plaatsen op parkeerplaatsen, die in eigendom zijn van de gemeente.

B&W

1. Het college besluit deel te nemen aan de proef van de stichting e-laad.nl om openbare laadpunten voor elektrische auto's te realiseren en machtigt wethouder Van Doorn een samenwerkingsovereenkomst te ondertekenen.
2. Parkeerplaatsen voor e-laad, die zijn gelegen in een van de zones van belanghebbenden- of betaald parkeren, worden gedurende de proeftijd – tot eind 2012 - vrijgesteld van parkeerheffingen. De definitieve locaties worden in één of meerdere separate verkeersbesluiten vastgelegd.
3. Het besluit heeft geen financiële consequenties.
4. Bij het in gebruik nemen van de eerste laadpalen zal samen met stichting e-laad.nl een persbericht worden uitgegeven.
5. Het besluit van het college wordt ter informatie gestuurd aan de commissie Beheer.

Collegebesluit

Onderwerp: Deelname proef openbare laadpalen voor elektrische voertuigen
Reg. Nummer: STZ/MIL 2011/58683

1. Inleiding

Elektrisch vervoer staat in de belangstelling van zowel overheden, bedrijfsleven als kennisinstellingen. Om het elektrisch rijden te bevorderen is stichting e-laad.nl, een initiatief van samenwerkende netbeheerders in Nederland (Liander in het geval van Haarlem) een proef gestart om een landelijke infrastructuur van oplaadpunten op openbaar terrein te realiseren. Stichting e-laad.nl heeft het college gevraagd om deel te nemen aan de proef. Tijdens de proefperiode, die tot en met 2012 loopt, biedt de stichting 15 gratis oplaadpalen aan de gemeente Haarlem aan, één oplaadpaal per 10.000 inwoners. Daarnaast wordt de gemeente gevraagd mee te werken aan het realiseren van laadpunten op haar grond, die worden aangevraagd door Haarlemse bezitters en bestuurders van elektrische auto's.

2. Besluitpunten college

1. Het college besluit deel te nemen aan de proef van de stichting e-laad.nl om openbare laadpunten voor elektrische auto's te realiseren en machtigt wethouder Van Doorn de samenwerkingsovereenkomst te ondertekenen.
2. Parkeerplaatsen voor e-laad, die zijn gelegen in een van de zones van belanghebbenden- of betaald parkeren, worden gedurende de proeftijd vrijgesteld van parkeerheffingen. De definitieve locaties worden in één of meerdere separate verkeersbesluiten vastgelegd.
3. Het besluit heeft geen financiële consequenties.
4. Bij het in gebruik nemen van de eerste laadpalen zal samen met stichting e-laad.nl een persbericht worden uitgegeven.
5. Het besluit van het college wordt ter informatie gestuurd aan de commissie Beheer.

3. Beoogd resultaat

Het bevorderen van duurzame mobiliteit door de inzet van elektrische voertuigen.

4. Argumenten

Elektrisch rijden verbetert lokale geluidsoverlast en luchtkwaliteit.

Elektrisch rijden veroorzaakt minder geluidsoverlast, verbetert de lokale luchtkwaliteit omdat er lokaal geen uitlaatgassen worden geproduceerd en levert, bij het gebruik van duurzame stroom, een afname van de CO₂-emissie op.

Het past dus zeer goed in ons streven om de lokale geluidsoverlast en luchtkwaliteit te verbeteren en past tevens uitstekend in de routekaart om in 2030 te komen tot een klimaatneutrale gemeente.

Het plaatsen van laadpalen doorbreekt het kip/ei-probleem voor het elektrisch rijden. Door aan de proef mee te doen faciliteren we dat het elektrisch rijden van de grond komt.

In april 2010 is een pilot gestart om met een elektrisch aangedreven koelvoertuig met aanhanger de Haarlemse binnenstad te bevoorraden vanuit bedrijventerrein Waarderpolder. De ervaringen met de proef, die afzonderlijk zullen worden gerapporteerd, zijn zeer positief. Een toenemende bevoorrading van de binnenstad met elektrische voertuigen zal door ons, op basis van deze ervaringen worden

ondersteund. Het realiseren van extra faciliteiten hiervoor, zoals openbare laadpalen kan de inzet van elektrische voertuigen stimuleren.

Financiële paragraaf

Het besluit heeft geen financiële consequenties. De gemeente wijst de plaats voor de laadpalen aan, in goed overleg met de stichting e-laad.nl. Plaatsing is gratis wanneer de plek op publiek toegankelijke grond ligt binnen 25 meter van een hoofdkabel van het laagspanningsnet. Plaatsing, onderhoud en beheer zijn de zorg voor stichting e-laad.nl. Zij blijven verantwoordelijk voor onderhoud, beheer en reparatie en zijn daarnaast aansprakelijk voor het oplaadpunt. Dit zal in een samenwerkingsovereenkomst worden beschreven.

De laadpunten worden gerealiseerd bij bestaande parkeerplaatsen. Het plaatsen van een verkeersbord met onderbord komt ten laste van het reguliere budget.

5. Kanttekeningen

Parkeerplaatsen bij laadpunten zijn alleen beschikbaar voor elektrische voertuigen. De gemeente stelt per laadpaal twee bestaande parkeerplaatsen beschikbaar waar bestuurders van elektrische auto's 24 uur per dag en zeven dagen per week kunnen parkeren om op te laden. Het gebruik van een E4-bord met onderbord voor elektrische voertuigen dan wel het laden van elektrische voertuigen is handhaafbaar met bestaande regelgeving (bijlage A). Hiervoor zal separaat door de gemeente per locatie een daartoe strekkend verkeersbesluit worden genomen. Deze plaatsen zijn dan niet beschikbaar voor overige motorvoertuigen.

Voorgesteld wordt om tijdens de proef, tot eind 2012, als stimuleringsmaatregel vrijstelling van parkeerheffingen voor elektrische voertuigen op parkeerplaatsen met oplaadpaal in te stellen, voor zover gelegen binnen een belanghebbenden- of betaald parkerenzone. Voor de herkenning van elektrische voertuigen kan gebruik worden gemaakt van het kentekenregister van de RijksDienst voor het Wegverkeer (RDW).

Opgemerkt wordt dat de aangewezen plaatsen voor elektrische voertuigen wel worden onttrokken aan het bestaande parkeerareaal voor de overige motorvoertuigen.

6. Uitvoering en communicatie

Inmiddels hebben drie Haarlemse bezitters of bestuurders van elektrische auto's zich via stichting e-laad.nl gemeld voor het plaatsen van een openbare laadpaal in de omgeving van hun woning. Bij de realisatie van de eerste openbare laadpunten zullen de bewoners en bedrijven in Haarlem door middel van persberichten en artikelen in de Stadskrant op de hoogte worden gebracht van de ontwikkelingen op het gebied van elektrische voertuigen en de mogelijkheid zelf een openbare laadpaal aan te vragen. De verwachting is dat tijdens de proefperiode van twee jaar hoogstens enkele tientallen openbare laadpunten zullen worden gerealiseerd op Haarlems grondgebied. Aan het eind van de proefperiode zal een evaluatie worden gehouden.

Een laadpunt van stichting e-laad.nl (voor plaatsingscriteria en specificaties laadpunt; zie bijlage B) heeft een hoogte van 1.46 meter boven het maaiveld en vereist een maximale oppervlakte van 0,3 m² per laadpunt. De gemeente Haarlem zal zich inzetten de marktpartijen te laten onderzoeken in hoeverre laadpunten in de

toekomst geïntegreerd kunnen worden in bestaand straatmeubilair zoals lichtmasten of parkeerautomaten.

Om zoveel mogelijk een privé-uitstraling van een plek voor de deur te voorkomen zal voor de locaties van laadpunten gezocht worden naar centrale plekken in buurt of wijk (op redelijke loopafstand van de gebruiker) en/of op parkeerterreinen in Haarlem. Vooralsnog is de stichting e-laad.nl niet bereid oplaadpunten in de parkeergarages aan te brengen (betreft geen openbaar gebied). Wel wordt nagegaan (ook in nauw overleg met stichting e-laad.nl) of en in hoeverre dit in de (zeer) nabije toekomst wel tot de mogelijkheden kan gaan behoren.

Voor het einde van de proefperiode eind 2012 zal een evaluatierapportage worden gemaakt door de gemeente in nauwe samenwerking met stichting e-laad. Waar nodig zal ook de afdeling Onderzoek & Statistiek bij deze evaluatie betrokken worden.

7. Bijlagen

A: memo ministerie van Verkeer en Waterstaat, 22 juli 2010, “parkeren voor elektrische auto’s”.

B: Plaatsingscriteria en specificaties laadpunt stichting e-laad.nl.

Het college van burgemeester en wethouders

de secretaris

de burgemeester

memo

Parkeren voor elektrische auto's

MobiliteitDirectoraat-Generaal
Mobiliteit

Plesmanweg 1-6

Den Haag

Postbus 20901

2500 EX Den Haag

T 070 351 7176

F 070 351 7051

dgmo-

dimpostbus@minvenw.nl

www.verkeerenwaterstaat.nl

Contactpersoon

Ruud van Sloten

T - +316 4624 7105

Samenvatting

Om voor gemeenten duidelijkheid te scheppen ten aanzien van het inrichten van parkeerplaatsen voor elektrische voertuigen en de handhaving hiervan wordt een overzicht gegeven van de mogelijkheden. In Tabel 1 is weergegeven welke verkeersborden kunnen worden toegepast voor verschillende inrichting van parkeerplaatsen voor elektrische auto's. De genoemde verkeersborden zijn te vinden in bijlage 1 bij het RVV 1990 (zie www.wetten.nl) en op de website van het CROW.

Datum

22 juli 2010

Bijlage(n)

-

Tabel 1: Inrichting parkeerplaats voor ev's en toe te passen verkeersbord

Inrichting parkeerplaats	Toepassing verkeersbord
Parkeerplaats specifiek voor elektrische voertuigen	E4-bord (vierkant blauw bord met witte P) + onderbord met omschrijving en/of symbool van de voertuigcategorie (het moet voldoende duidelijk zijn welke voertuigen tot de categorie elektrische voertuigen behoren)
Parkeerplaats voor een specifiek <i>doel</i> zoals het laden van elektrische voertuigen	E4-bord + onderbord met daarop het <i>doel</i> van het parkeren
Reservering parkeerplaats voor een specifiek elektrisch voertuig	E9-bord (parkeergelegenheid alleen bestemd voor vergunninghouders) + onderbord met kenteken

Bij het E8-bord is de voertuigcategorie op het P-bord zelf aangegeven. Echter, momenteel is er geen E8-bord voor elektrische voertuigen vastgelegd in het RVV 1990, waardoor aan dit bord niet een parkeerverbod voor andere voertuigen is gekoppeld.

Voor de herkenning van elektrische voertuigen op straat kan gebruik worden gemaakt van het kentekenregister van de RDW. Elektrische auto's worden hierin gekenmerkt met een 'E' van elektrisch, waarmee ze van auto's die rijden op andere brandstoffen kunnen worden onderscheiden. Echter, hiermee is geen onderscheid te maken tussen hybride en plug-in hybride auto's. Om hierop correct te kunnen handhaven is een visueel onderscheid noodzakelijk.

Parkeren voor elektrische auto's

Mobiliteit
Directoraat-Generaal
Mobiliteit

Datum
22 juli 2010

1. Aanleiding

De opkomst van elektrische auto's heeft positieve gevolgen voor de luchtkwaliteit in binnensteden. Voor gemeenten is dit reden om ten aanzien van deze auto's een privilegebeleid te voeren. Eén van de mogelijke privileges voor gebruikers van elektrische auto's is de mogelijkheid om (gratis) te parkeren op daarvoor speciaal bestemde parkeerplaatsen. Om dit privilegebeleid goed uit te kunnen voeren is het voor gemeenten van belang te weten op basis van welke regelgeving dit beleid gehandhaafd kan worden.

2. Verkeersborden RVV 1990

Uit het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (RVV 1990) volgt dat er parkeergelegenheden kunnen worden gecreëerd die bestemd zijn voor voertuigen die behoren tot de op het bord of een onderbord aangegeven voertuigcategorie of groep voertuigen.¹ Op het onderbord dient een duidelijke omschrijving of herkenbare afbeelding van de betreffende voertuigcategorie of groep voertuigen te staan. De plaatsing van een dergelijk verkeersbord en bijbehorend onderbord geschiedt op basis van een verkeersbesluit van de wegbeheerder.²

In het RVV 1990 is bepaald dat bestuurders hun voertuig niet mogen parkeren op een parkeergelegenheid voor zover zijn voertuig niet behoort tot op het bord of het onderbord aangegeven voertuigcategorie of groep voertuigen. Overtreding van deze bepaling is een strafbaar feit.³ Vanaf 1 juli 2010 is het bovendien mogelijk om het onderbord te voorzien van een doelomschrijving. Dit maakt het mogelijk om parkeerplaatsen specifiek te bestemmen voor voertuigen die aan het opladen zijn.

De verschillende mogelijkheden tot inrichting van parkeerplaatsen voor elektrische voertuigen en de daarvoor toepasbare verkeersborden cf. het RVV 1990 zijn weergegeven in Tabel 2.⁴

Tabel 2: Inrichting parkeerplaats voor ev's en toe te passen verkeersbord

Inrichting parkeerplaats	Toepassing verkeersbord
Parkeerplaats specifiek voor elektrische voertuigen	E4-bord (vierkant blauw bord met witte P) + onderbord met omschrijving en/of symbool van de voertuigcategorie (het moet voldoende duidelijk zijn welke voertuigen tot de categorie elektrische voertuigen behoren)
Parkeerplaats voor een specifiek <i>doel</i> zoals het laden van elektrische voertuigen	E4-bord + onderbord met daarop het <i>doel</i> van het parkeren
Reservering parkeerplaats voor een specifiek elektrisch voertuig	E9-bord (parkeergelegenheid alleen bestemd voor vergunninghouders) + onderbord met kenteken

¹ Zie artikel 24, eerste lid, onderdeel d, subonderdeel 1a, van het RVV 1990.

² Zie artikel 12, onderdeel a, van het BABW.

³ Zie artikel 92, eerste lid, en artikel 24, eerste lid, onderdeel d, subonderdeel 1a, van het RVV 1990.

⁴ De genoemde verkeersborden zijn te vinden op de website van het CROW:
<http://kennisnet.crow.nl/verkeerstekens/>.

Het verkeersbord E8 – “parkeergelegenheid alleen bestemd voor de voertuig-categorie of groep voertuigen die op het bord is aangegeven” – is een afgeleide van het verkeersbord E4. Bij het E8-bord is de voertuigcategorie op het P-bord zelf aangegeven. Echter, deze E8-borden dienen te worden vastgelegd in het RVV 1990 alvorens aan dit bord een parkeerverbod voor voertuigen uit een andere voertuigcategorie is gekoppeld. Momenteel is er geen E8-bord voor elektrische voertuigen vastgelegd in het RVV 1990. Dit traject duurt minimaal 9 maanden en wijzigingen worden elk jaar alleen op 1 januari en 1 juli doorgevoerd.

Mobiliteit
Directoraat-Generaal
Mobiliteit

Datum
22 juli 2010

3. Herkenbaarheid elektrische voertuigen

Voor de handhaving van parkeerbeleid met betrekking tot elektrische voertuigen is naast een verkeersbord zoals vastgelegd in het RVV 1990 van belang dat geparkeerde elektrische voertuigen als zodanig te herkennen zijn.

Hiervoor kan men gebruikmaken van het kentekenregister van de RDW waarin het brandstoftype van een voertuig vermeld staat. Elektrische auto's worden hierin gekenmerkt met een 'E' van elektrisch. Echter, dit kan een probleem vormen bij het onderscheid tussen de hybride Toyota Prius en de plug-in hybride Toyota Prius. Beide auto's zullen immers geregistreerd staan met zowel een 'B' als een 'E', terwijl alleen de plug-in hybride auto kan opladen bij een oplaadpunt. Voor een correcte handhaving zouden deze auto's visueel te onderscheiden moeten zijn.

4. Conclusie

Op korte termijn is het gebruik van een E4-bord met onderbord voor elektrische voertuigen dan wel het laden van elektrische voertuigen dus handhaafbaar met bestaande regelgeving. Voor de herkenbaarheid voor automobilisten kan het wenselijk zijn om hiervoor een uniforme beschrijving of icoon van elektrische voertuigen op het onderbord te gebruiken. Op de langere termijn kan het RVV 1990 worden aangepast zodat de E8-variant “parkeergelegenheid alleen bestemd voor elektrische personenauto's” hierin wordt opgenomen. Daarnaast kan voor het inrichten van een parkeerplaats voor één specifiek voertuig het E9-bord voor vergunninghouders inclusief onderbord met kenteken worden gebruikt.

Voor de herkenning van elektrische voertuigen op straat kan gebruik worden gemaakt van het kentekenregister van de RDW. Elektrische auto's worden hierin gekenmerkt met een 'E' van elektrisch, waarmee ze van auto's die rijden op andere brandstoffen kunnen worden onderscheiden. Echter, hiermee is geen onderscheid te maken tussen hybride en plug-in hybride auto's. Hiervoor is een visueel onderscheid noodzakelijk.



Plaatsen van oplaadpunten Stichting E-Laad.nl

Januari 2011



Het bepalen van geschikte locaties voor oplaadpunten

Criteria en aandachtspunten

Uw gemeente heeft één of meer oplaadpunten aangevraagd bij stichting e-laad.nl. Voordat wij de werkzaamheden kunnen inplannen om te gaan plaatsen, dient uw gemeente aan te geven op welke locaties u de oplaadpunten wenst. Bij het kiezen van geschikte locaties geldt een aantal criteria. Stichting e-laad.nl zal de locatie(s) toetsen aan deze criteria. Daarnaast zijn er verschillende aandachtspunten die u als gemeente kunt laten meewegen in de geschiktheid van locaties.

Criteria bij de technische toetsing van het plaatsen van oplaadpunten

Bij het (technisch) beoordelen van de geschiktheid van een locatie houden wij rekening met de volgende criteria:

- Het oplaadpunt dient geplaatst te worden binnen 25 meter van de hoofdkabel van het laagspanningsnet¹.
- Bij elk oplaadpunt dient een parkeerplaats ingericht te worden die gereserveerd is voor elektrische auto's. Bij een oplaadsysteem met dubbele aansluiting dienen twee parkeerplaatsen te worden ingericht (hier gaat het om twee oplaadpunten). Bij voorkeur is elk oplaadsysteem zodanig opgesteld dat het vanaf twee parkeerplaatsen bereikbaar is (zie opstellingsvoorbeelden).
- Het oplaadpunt dient geplaatst te worden op openbaar terrein, dat 7 dagen per week en 24 uur per dag vrij toegankelijk is voor elektrische auto's. Houdt dus ook rekening met bereikbaarheid tijdens de weekmarkt, kermis, etc.

Aandachtspunten bij het plaatsen van oplaadpunten

Bij het bepalen van een geschikte locatie voor een oplaadpunt dient u met verschillende zaken rekening te houden. Hieronder geven wij een overzicht.

Bij- of opladen van een e-auto duurt één tot enkele uren. De meest logische plek voor een oplaadpunt is dus daar waar mensen lang parkeren. Denk bijvoorbeeld aan:

- parkeerplaatsen nabij (winkel)centra,
- carpoolplaatsen
- bedrijventerreinen
- stations/transferia
- sportaccommodaties
- evenemententerreinen

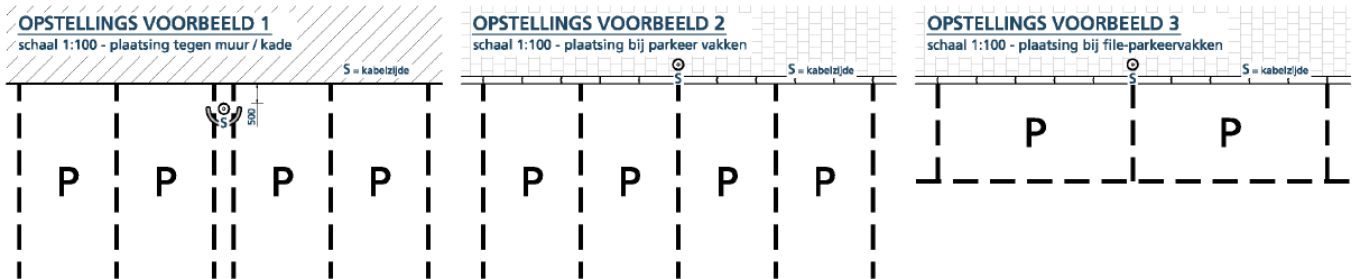
¹ Wanneer de opgegeven locatie hier niet aan voldoet zullen wij in overleg met u een andere locatie bepalen.

- Een oplaadpunt mag niet geplaatst worden onder de kruin van een boom. De minimale afstand tussen oplaadpunt en boom is in elk geval minimaal 1,5 meter.
- Om gevaarlijke situaties te voorkomen dient u bij het bepalen van de locaties rekening te houden met aanwezigheid van brandkranen, gasafsluiters e.d.
- Bij parkeerplaatsen die gelijk lopen met de omliggende grond, moet een aanrijdbeveiliging voor het oplaadpunt geplaatst worden. Dat kan bijvoorbeeld in de vorm van een stootbeugel of een verhoging tussen de parkeerplaats en het oplaadpunt.
- Het oplaadpunt wordt bij voorkeur geplaatst op een locatie die, wanneer het donker is, verlicht wordt. Dit maakt gebruik van het oplaadpunt in het donker makkelijker en ontmoedigt vandalisme.


Mogelijk zijn er aandachtspunten die hierboven niet zijn genoemd, maar wel op uw gemeente van toepassing zijn. Om onze lijst zo volledig en bruikbaar mogelijk te maken voor gemeenten die u volgen, zien wij aanvullingen graag tegemoet.

Heeft u vragen of opmerkingen, bel dan met stichting e-laad.nl op 026-3121776 of stuur een e-mail aan algemeen@e-laad.nl.

Opstellingsvoorbeelden



Specificaties laadpunt Stichting e-Laad.nl

	Netaansluiting	230V 16A-32A 1 Fase 50Hz 400V 16A-32A 3 Fasen 50Hz Plaatsing in de publieke ruimte op maximaal 25 meter vanaf het hoofdnet
	Autorisatie	Laadpas Stichting E-Laad, op basis RFID (NFC)
	Communicatie	GSM/GPRS
	Beschermingsgraad	IP 44
	Uitvoering	Slagvast vandalismebestendig polyester kunststof, 100% recyclebaar
	Afmeting	HxBxD: 1460x310x210 mm
	Grondoppervlak	310 x 210 mm