

PROCEDUREBLAD BEHANDELING RAADSVOORSTEL

HET COLLEGE VERZOEKT U DIT RAADSVOORSTEL TE BEHANDELEN

ONDERWERP : kaders openbare laadinfrastructuur

ZAAKNUMMER : 2015-4154 **GERELATEERDE ZAAK** :

B&W VERGADERING : 1 december 2015

AGENDACOMMISSIE : 14 december 2015

RAADSVERGADERING : 28 januari 2016

PORTEFEUILLEHOUDER : dhr. F. (Frank) Niens

BEHANDELEND AMBTENAAR : Jetty Looijenga
telefoon: 06-22397501, e-mail: jetty.looijenga@raalte.nl

FATALE TERMIJN(EN) :

BIJLAGE(N):

(beslisdocumenten die meegezonden moeten worden)

1. Kadernotitie openbare laadinfrastructuur.

Ter inzage

(stukken die geen onderdeel uitmaken van de besluitvorming)

1. Collegevoorstel.

RAADSVOORSTEL

RAADSVERGADERING : 28 januari 2016

ZAAKNUMMER : 2015-4154 **GERELATEERDE ZAAK** :

ONDERWERP : kaders openbare laadpalen

VOOR INFORMATIE : Jetty Looijenga
telefoon: 06-22397501, e-mail: jetty.looijenga@raalte.nl

SAMENVATTING

Om Raalte in 2050 energieneutraal te krijgen is een mix van maatregelen nodig. Het faciliteren van elektrisch rijden is daar één van. De raad wordt voorgesteld in te stemmen met een aantal kaders ten aanzien van het reguleren en faciliteren van openbare oplaadpalen. Voorgesteld wordt om als uitgangspunt te hanteren dat de gemeente niet zelf investeert in oplaadpalen en ze ook niet gaat exploiteren en onderhouden, maar wel de locaties reguleert en aanvragen faciliteert. Een en ander wordt uitgewerkt in beleidsregels, waaraan marktpartijen zich moeten conformeren en waaraan de aangevraagde locaties voor een oplaadpaal worden getoetst.

BESLISPUNTEN

1. de volgende kaders voor het uitwerken van hoe de gemeente de openbare laadinfrastructuur kan reguleren en faciliteren vast te stellen:
 - a. de gemeente stimuleert het gebruik van elektrische voertuigen door het plaatsen van oplaadpunten in de openbare ruimte mogelijk te maken;
 - b. de gemeente investeert niet zelf in de openbare laadinfrastructuur;
 - c. de gemeente werkt vraaggericht en niet actief;
 - d. het plaatsen van oplaadpunten reguleert de gemeente door randvoorwaarden te stellen aan de potentiële locaties;
 - e. de investering, exploitatie en onderhoud van de openbare laadinfrastructuur laat de gemeente over aan marktpartijen;
 - f. de gemeente faciliteert de marktpartij door het verkeersbesluit te nemen en eventuele bezwaarschriften te behandelen, het verkeersbord te plaatsen en markering aan te brengen;
 - g. uitgangspunt is dat in 2016 geen extra budget nodig is.

2. het college opdracht te geven om bovenstaande kaders inhoudelijk uit te werken in beleidsregels en een palenplan en financieel uit te werken.

INLEIDING

Om Raalte in 2050 energieneutraal te krijgen is een mix van maatregelen nodig. Het faciliteren van elektrisch rijden is daar één van. Het aantal elektrische auto's in Nederland neemt snel toe. Deze auto's moeten ook worden opgeladen. Deels volstaan laadpunten op eigen terrein. Voor een steeds groter wordend deel zijn elektrische auto's afhankelijk van laden in de openbare ruimte. Om goed in deze behoefte te kunnen voorzien is vraag naar een goede openbare laadinfrastructuur. Om hier antwoord op te kunnen geven is het belangrijk dat de gemeente Raalte vastlegt hoe ze hiermee om wil gaan.

BEOOGD EFFECT

Op basis van het vastgestelde kader kunnen randvoorwaarden voor marktpartijen en locaties voor openbare oplaadpalen worden bepaald. Zodra de werkelijke vraag zich voordoet kan daarop, op basis van de randvoorwaarden, direct en goed onderbouwd worden ingespeeld.

ARGUMENTEN

Begin dit jaar heeft het college toegezegd dat de raad de kaders voor de openbare laadinfrastructuur bepaalt. Ook in het kader van de begrotingsraad zijn over het belang hiervan signalen uit de raad ontvangen.

1a. Stimuleren

Wereldwijd is het elektrisch (personen)vervoer in opkomst. Nederland is in deze innovatie een van de landen die voorop loopt en het aantal elektrische auto's in ons land neemt snel toe, mede door stimulering vanuit de Rijksoverheid door fiscale maatregelen. Op dit moment rijden bijna 60.000 elektrische auto's in Nederland waarvan 8.500 volledig elektrisch. Het merendeel daarvan is een leaseauto. Het betreft met name mensen die op eigen terrein een voorziening kunnen realiseren. Door ontwikkelingen in de autobranche en de tweedehands markt worden elektrische auto's ook betaalbaar voor mensen met een kleinere portemonnee die meer afhankelijk zijn van oplaadpalen in de openbare ruimte. Ook een deel van de forenzen en bezoekers zijn afhankelijk van de openbare ruimte om te laden.

Het Rijk wil elektrisch rijden in de versnelling brengen, in 2020 moeten er 200.000 elektrische auto's op de Nederlandse wegen rijden. Bureau Over Morgen, dat momenteel onderzoek doet naar de verwachte vraag in Raalte, gaat op basis van de huidige parkeerdruk en de verwachte toekomstige vraag van bewoners, forenzen en toeristen en recreanten ervan uit dat er in Raalte in 2020 60 oplaadpalen in de openbare ruimte nodig zijn.

Stimuleren van elektrisch rijden door oplaadpunten mogelijk te maken, draagt bij aan een Duurzaam Raalte 2050. Het vervoer wordt schoner. Daarnaast komen er steeds meer elektrische auto's, waardoor de vraag naar oplaadpunten in de openbare ruimte stijgt. Door nu hiervoor kaders te scheppen en beleidsregels op te stellen, kan daarop worden ingespeeld.

Het college geeft het goede voorbeeld door de oplaadpaal op het parkeerterrein bij het gemeentehuis om te vormen tot een voor publiek toegankelijke oplaadpaal. De oplaadpaal is indertijd aangelegd voor de brandweer. De brandweer is inmiddels overgegaan naar de veiligheidsregio. De oplaadpaal is momenteel buiten werking. Aangezien de aansluiting er al ligt, is dit snel en goedkoop uit te voeren.

1b. niet zelf investeren

Het uitgangspunt is dat de gemeente niet zelf de openbare laadinfrastructuur aanlegt en exploiteert. Indien de gemeente dat wel zou doen zou ze ondernemer worden. Ook zijn er veel ontwikkelingen rond alternatieve, duurzame energiebronnen voor vervoersmiddelen gaande, waardoor verwacht wordt dat het faciliteren van elektrische auto's voor een beperkte tijd aan de orde is.

Er vanuit gaande dat Raalte niet zelf investeert in de openbare laadinfrastructuur, is er nog een aantal keuzen te maken ten aanzien van de mate waarin gereguleerd en gefaciliteerd kan worden.

1c. vraaggericht werken

De gemeente kan vraaggericht opereren of actief concessies aanbesteden. Bij concessies maken marktpartijen in concurrentie aanspraak op een bepaald exploitatierecht (zoals benzinestations langs de snelwegen). Dit gaat voorbij aan de vraag. Aangezien niet verwacht wordt dat de vraag naar openbare oplaadpalen storm loopt wordt voorgesteld vraaggericht te gaan werken en daarmee in te spelen op de daadwerkelijke behoefte.

1d. randvoorwaarden potentiële locaties

Voorgesteld wordt om de openbare laadinfrastructuur te reguleren door randvoorwaarden te stellen aan de potentiële locaties, voordat de werkelijke vraag zich voordoet. Zodra de vraag er is, kan daarop direct en goed onderbouwd worden ingespeeld. De gemeente kan randvoorwaarden neerleggen in beleidsregels. Per aanvraag wordt bekeken of er voldoende vraag is en of de locatie voldoet aan de vastgestelde beleidsregels. Ook kan de gemeente een palenplan opstellen, waarin de locaties waar een oplaadpaal mag komen staan zijn aangegeven.

1e. exploitatie door marktpartijen

De te faciliteren partij kan een particulier of een marktpartij zijn. Aangezien de openbare laadinfrastructuur toegankelijk dient te zijn voor een ieder met een elektrische auto, wordt voorgesteld om met een of meerdere marktpartijen een (privaatrechtelijke) overeenkomst af te sluiten met bepalingen over de locaties van de oplaadpalen, de te plaatsen voorzieningen en over eigendom en verantwoordelijkheden.

1f. de gemeente faciliteert

De gemeente is verantwoordelijk voor de openbare ruimte en het parkeerbeleid, ook als een parkeerplaats gebruikt wordt voor het elektrisch laden van auto's. Om de regie te kunnen (blijven) voeren, wordt voorgesteld om, naast het nemen van het verkeersbesluit en de afhandeling van eventuele bezwaarschriften, zelf het verkeersbord te plaatsen en de markering aan te brengen.

Om het marktpartijen makkelijker te maken om laadinfrastructuur te plaatsen, te onderhouden en te exploiteren kan de gemeente er voor kiezen om geen vergoedingen of kosten voor de aanleg van laadvoorzieningen te vragen en de grond 'om niet' beschikbaar te stellen. Gezien de huidige financiële situatie van de gemeente wordt hier niet van uitgegaan (zie punt 2 hieronder).

1g. geen extra budget in 2016

Indien de raad instemt met het hier gegeven kader, wordt dit uitgewerkt in randvoorwaarden waaraan de marktpartijen, de voorzieningen en de locaties moeten voldoen en over eigendom en verantwoordelijkheid. Pas nadat de randvoorwaarden zijn neergelegd in vastgestelde beleidsregels kunnen

daadwerkelijk aanvragen voor het mogen exploiteren van openbare laadinfrastructuur en voor het mogen plaatsen van oplaadpalen, ingediend worden. Er wordt verwacht dat het niet direct storm loopt met aanvragen. Het omvormen van de bestaande oplaadpaal op het parkeerterrein bij het gemeentehuis wordt betaald uit het budget voor duurzaamheid. Daarom wordt er van uitgegaan dat in 2016 geen extra budget voor de aanleg van openbare laadinfrastructuur nodig is.

2. Uitwerking door college

De onder 1 genoemde kaders worden uitgewerkt in randvoorwaarden die worden neergelegd in vast te stellen beleidsregels. Om direct en goed onderbouwd op aanvragen voor het plaatsen van oplaadpalen te kunnen reageren wordt ook een palenplan met potentiële locaties opgesteld. Het behandelen van aanvragen en het faciliteren van de marktpartij zal vanaf 2017 wel extra kosten met zich meebrengen. Uitgewerkt wordt of die kosten op de marktpartij verhaald kunnen worden. De beleidsregels, het palenplan en de financiële uitwerking worden in het tweede kwartaal 2017 door het college vastgesteld en ter kennisname aan de raad toegestuurd.

In de bijgesloten Kadernotitie openbare laadinfrastructuur is nader ingegaan op de ontwikkelingen rond duurzaam vervoer, in het bijzonder elektrisch vervoer, is ingegaan op het beleid van andere overheden en dat van de gemeente Raalte en op de voorgestelde aanpak, het kader.

KANTTEKENINGEN

De ontwikkelingen rond energiezuinige, duurzame vervoersmiddelen volgen elkaar snel op. Hoelang elektrische auto's in de handel blijven totdat een nog duurzamer vervoersmiddel opkomt, is niet te zeggen.

FINANCIËN

Indien de gemeente niet zelf oplaadpalen gaat plaatsen, heeft ze geen investeringskosten. Voor het verplaatsen of verwijderen van een oplaadpaal worden tussentijdse kosten gemaakt. De kosten voor tussentijdse verplaatsing of verwijdering veroorzaakt door een project van de gemeente, zijn voor de gemeente en dienen in het betreffende project te worden meegenomen. Indien de gemeente invloed wil hebben op de tariefstelling door de marktpartij, is een financiële bijdrage per openbare oplaadpaal nodig.

Voor het behandelen van aanvragen door marktpartijen (toetsen aan de op te stellen beleidsregels), het nemen van verkeersbesluiten, het plaatsen van bebording, het aanbrengen van belijning en het afhandelen van bezwaren, maakt de gemeente wel kosten. De kosten kunnen op de marktpartij verhaald worden of de gemeente neemt ze voor haar rekening.

Er wordt van uitgegaan dat in 2016 hiervoor geen budget nodig is, omdat verwacht wordt dat het niet direct storm loopt met aanvragen. Zeer waarschijnlijk zal dit vanaf 2017 wel kosten met zich meebrengen.

Het omvormen van de oplaadpaal op het parkeerterrein bij het gemeentehuis wordt betaald uit het budget voor duurzaamheid.

VERVOLG

Indien de Raad instemt met het geschetste kader worden op basis daarvan randvoorwaarden, waaraan de marktpartijen en de aanvragen moeten voldoen, opgesteld. De randvoorwaarden worden neergelegd in beleidsregels en in een zogenaamd 'palenplan' met potentiële locaties voor de laadpalen. Daarnaast gaat het college de financiële consequenties uitwerken.

De beleidsregels, het palenplan en de financiële uitwerking worden in het tweede kwartaal 2017 door het college vastgesteld en ter kennisname aan de raad toegestuurd.

COMMUNICATIE

De beleidsregels worden te zijner tijd bekendgemaakt in het Gemeenteblad.

De mogelijkheid om daadwerkelijk een elektrische oplaadpaal te plaatsen en te exploiteren en de randvoorwaarden waaronder dat kan, worden te zijner tijd met een persbericht kenbaar gemaakt.

BIJLAGEN

1. Kadernotitie openbare laadinfrastructuur

Burgemeester en wethouders van Raalte,

de secretaris
Karin Cornelissen

de burgemeester
Martijn Dadema

RAADSBESLUIT

RAADSVERGADERING : 28 januari 2016

ZAAKNUMMER : 2015-4154

GERELATEERDE ZAAK :

De raad van de gemeente Raalte,

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 1 december 2015

Besluit:

1. de volgende kaders voor het uitwerken van hoe de gemeente de openbare laadinfrastructuur kan reguleren en faciliteren vast te stellen:
 - a. de gemeente stimuleert het gebruik van elektrische voertuigen door het plaatsen van oplaadpunten in de openbare ruimte mogelijk te maken;
 - b. de gemeente investeert niet zelf in de openbare laadinfrastructuur;
 - c. de gemeente werkt vraaggericht en niet actief;
 - d. het plaatsen van oplaadpunten reguleert de gemeente door randvoorwaarden te stellen aan de potentiële locaties;
 - e. de investering, exploitatie en onderhoud van de openbare laadinfrastructuur laat de gemeente over aan marktpartijen;
 - f. de gemeente faciliteert de marktpartij door het verkeersbesluit te nemen en eventuele bezwaarschriften te behandelen, het verkeersbord te plaatsen en markering aan te brengen;
 - g. uitgangspunt is dat in 2016 geen extra budget nodig is.
2. het college opdracht te geven om bovenstaande kaders inhoudelijk uit te werken in beleidsregels en een palenplan en financieel uit te werken.

Aldus besloten in de vergadering van 28 januari 2016.

de griffier
Jan Bouke Zijlstra

de voorzitter
Martijn Dadema