

Reactienota integrale laadvisie en uitvoeringsprogramma plaatsing laadpalen

Inhoud

1. Aanleiding reactienota	1
1.1 Inhoud reactienota	1
2. Beantwoording zienswijzen	1

1. Aanleiding reactienota

Vanaf 2030 zijn alle nieuwe auto's emissieloos¹. Voor een belangrijk deel zullen dat batterij-elektrische auto's zijn, die alleen kunnen rijden als de laadinfrastructuur op orde is. Om te zorgen dat er tijdig voldoende laadpunten zijn, is de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) opgesteld, als bijlage van het nationale Klimaatakkoord. Een van de afspraken is dat gemeenten zorgen voor een integrale laadvisie en plaatsingsbeleid. Voor gemeente Duiven geven de integrale laadvisie en het uitvoeringsprogramma plaatsing laadpalen de komende jaren richting aan de ontwikkeling van een dekkend, toegankelijk, betaalbaar, en veilig netwerk van laadinfrastructuur voor alle elektrische voertuigen.

Inwoners hebben al de mogelijkheid om een bezwaar in te dienen op een verkeersbesluit wanneer een laadpaal wordt geplaatst. Door ook inspraak te bieden op de uitgangspunten achter de locatiekeuzes, bieden we nog een mogelijkheid om te reageren op beleid dat uitgangspunten biedt voor het plannen en inpassen van laadpalen; een belangrijke taak die ook zijn weergave zal hebben in de openbare ruimte.

Eenieder heeft de gelegenheid gekregen om in de periode vanaf 8 september tot 20 oktober 2021 een zienswijze in te dienen.

1.1 Inhoud reactienota

Er is een zienswijze ingebracht op de integrale laadvisie en het uitvoeringsprogramma plaatsing laadpalen in Duiven. Deze reactienota vat allereerst de geanonimiseerde ingebrachte zienswijze samen. Vervolgens is de gemeentelijke reactie erop te lezen.

¹ Afspraak uit het regeerakkoord 'Vertrouwen in de toekomst' 2017-2021 en het nationale Klimaatakkoord

2. Beantwoording zienswijze

Zienswijze 1

1. Respondent constateert dat er een prognose bestaat waarin de verwachte aantallen benodigde laadpalen op basis van drie jaartallen; 2025 2030, 2035 worden gegeven. Respondent constateert dat voor elke geprognosticeerde laadpaal twee parkeervakken ontnomen worden ter algemeen gebruik voor het opladen van een auto. Respondent vraagt zich af hoe de gemeente zoveel parkeerplekken onttrekt aan de openbare ruimte en vervolgens kan constateren dat het geen parkeerdruk oplevert.
2. Respondent adviseert parkeerplekken toe te voegen aan de openbare ruimte voor en bij een laadpaal en daar groen voor op te offeren.
3. Respondent stelt dat de huidige tijdsduur om een auto op te laden te lang is met de reguliere laadpalen, waardoor er uiteindelijk zowel te weinig laadplekken als te weinig parkeerplaatsen zijn.
4. Respondent vraagt zich af welke mogelijkheden de gemeente heeft om laadpalen en het uitrollen van laadinfrastructuur betaalbaar te houden.
5. Respondent vraagt zich af wat het verdienmodel is achter een concessie
6. Respondent vraagt zich af hoe de gemeente omgaat met de weinige keuzevrijheid binnen een concessie
7. Respondent vraagt zich af hoe de gemeente omgaat met de energie- en netproblemen die laadpalen creëren.
8. Respondent stelt dat Bidirectioneel laden 'wishfull thinking' is. Zowel op- als ontladen zou ervoor zorgen dat een laadpaal extra lang wordt bezet en een negatief effect heeft op de parkeerdruk. Respondent vraagt zich af of de extra lange bezetting van laadpalen door bidirectioneel laden mee is genomen in de prognoses.
9. Respondent betwijfelt of het standpunt over kostenneutraliteit klopt. Respondent constateert dat in vergelijkbaar beleid van de gemeente Scherpenzeel een reëler overzicht staat van kosten, ook qua arbeidsuren van werknemers van de gemeente.
10. Respondent stelt dat het voorkomen van zoekverkeer geen issue is, want de auto's hebben gewoon navigatie die de bestuurder rechtstreeks naar de laadpalen kan wijzen.

Reactie gemeente

1. Op basis van de prognose die de laadbehoefte van elektrische rijders in beeld brengt, zijn de locaties voor toekomstige laadpalen in kaart gebracht. De realisatie van deze laadpalen hangt af van de daadwerkelijke behoefte aan laadpalen. Er wordt pas een laadpaal geplaatst wanneer daar door een elektrische rijder een aanvraag voor wordt ingediend, of wanneer de huidige laadpalen een hoge bezettingsgraad laten zien. Of er behoefte is aan een nieuwe laadpaal weten we middels een aanvraag, gebruiksdata, of prognoses.
 - Hierdoor zou de realisatie van een laadpaal geen of weinig nadelig effect moeten hebben op de parkeerdruk in een buurt. De buurtbewoner die bij de laadpaal parkeert, zou immers anders met zijn auto een andere openbare parkeerplek bezetten.
 - Door in eerste instantie 50% van de parkeervakken bij een laadpaal te reserveren voor het laden van een elektrische auto, zorgen we ervoor dat het tweede parkeervak beschikbaar blijft voor algemeen gebruik. Een tweede parkeervak wordt pas in gebruik genomen wanneer we middels gebruiksdata concluderen dat de laadpaal zo goed gebruikt wordt dat het afsluiten van het tweede parkeervak nodig is om bereikbaarheid van de laadpaal te blijven garanderen. Zo zorgen we ervoor dat de

hoeveelheid laadplekken met de laadbehoefte meegroeien en er zo min mogelijk ongebruikte parkeerplekken zijn.

2. Omdat de komst van de laadpalen de parkeerdruk in principe niet verhogen, zoals in voorgaand punt uitgelegd, worden er geen extra parkeerplekken aan de openbare ruimte toegevoegd. Wanneer er openbaar groen wordt opgeofferd voor laadplekken, werkt dat bovendien draagvlak verlagend. Ook is er geen budget beschikbaar voor het realiseren van extra parkeerplekken.
3. Omdat de komst van de laadpalen de parkeerdruk in principe niet zal verhogen, zoals onder punt 1 uitgelegd, verwachten we niet dat dit een tekort aan parkeerplekken zal veroorzaken.

Het klopt dat de laadtijd van reguliere laadpalen redelijk lang is. Het opladen van een volledig elektrische auto kan 4 tot 8 uur duren, afhankelijk van de capaciteit van de batterij. Daarom worden deze laadpalen op bestemmingen geplaatst waar men over het algemeen ook lang parkeert, zoals bij woningen. Dit is in de prognose meegenomen. Door de openbare laadpalen aan de hand van deze prognose te realiseren, voorkomen we een tekort aan laadpalen.

4. De gemeente kan kiezen uit drie uitvoeringsmodellen voor het uitrollen van laadinfrastructuur, te weten:
 1. Het open-markt model, waarbij meerdere marktpartijen laadpalen kunnen aanbieden. De gemeente heeft hierin geen sturing op het laadtarief;
 2. Het opdrachtmodel, waarbij de gemeente zelf laadpalen plaatst en exploiteert (en ook risicodragend is), en ook zelf het laadtarief bepaalt;
 3. Het concessiemodel, waarbij één marktpartij wordt gekozen die de laadpalen plaatst en exploiteert. De gemeente maakt afspraken met deze partij voor een aantal jaar en heeft sturing op het laadtarief.

De gemeente Duiven heeft voor het concessiemodel gekozen zodat de gemeente voor een partij kan kiezen die de laagste laadtarieven hanteert. Op deze manier heeft de gemeente door de afspraken in de concessie ook invloed op de wijze van het plaatsen van de laadpalen en de hoogte van de laadtarieven.

5. De gemeente verdient zelf niets aan de laadpalen. De exploitant (de marktpartij die de laadpalen exploiteert) verdient aan de hoeveelheid energie die door de gebruikers van de laadpalen wordt afgenomen. Het is voor het verdienmodel van de exploitant belangrijk om het aantal laadpalen en de locaties van deze laadpalen goed te laten aansluiten aan de laadbehoefte van elektrische rijders. De marktpartij draagt ook het risico van de investering; het plaatsen en aansluiten van laadpalen kost geld en het is onzeker of en op welke termijn laadpalen terugverdiend kunnen worden.
6. Binnen de concessie worden laadpalen geëxploiteerd door één partij. De gemeente verleent exclusiviteit aan deze partij voor het plaatsen van nieuwe laadpalen gedurende de plaatsingsperiode. De exclusiviteit is enkel van toepassing op nieuwe locaties voor laadpunten in de openbare ruimte. Contracten van bestaande laadpalen waarvan de exploitatietermijn afloopt mag de gemeente opnieuw in de markt zetten. Hierdoor bevinden zich in de gemeente Duiven laadpalen van twee verschillende marktpartijen waar elektrische rijders uit kunnen kiezen. Wanneer een concessie afloopt, wordt weer een nieuwe marktpartij gekozen die de laadpalen mag aanbieden. Hierdoor zal het aanbod ook gedurende de jaren wisselen.

Het is niet rendabel om op één locatie verschillende laadpalen van verschillende exploitanten aan te bieden (bijvoorbeeld verschillende laadpalen in dezelfde straat), omdat dit meer ruimte in zal nemen, en het risico voor de exploitanten vergroot, en daardoor ook de laadtarieven zal verhogen.

7. Congestieproblemen spelen op dit moment voornamelijk op het midden- en hoogspanningsnet bij het terugleveren van opgewekte energie. Op sommige locaties

worden ook knelpunten voor het afnemen van energie voorzien, dit is met name relevant voor grootverbruik aansluitingen. Op het laagspanningsnet, waar de laadpalen op worden aangesloten, speelt dit nog niet. Om te voorkomen dat zich ook op het laagspanningsnet problemen voor gaan doen, worden de prognoses en plankaarten van de gemeente gedeeld met de netbeheerder. Deze geeft de netbeheerder inzicht in de gewenste laadinfrastructuur de komende jaren, zodat de netbeheerder tijdig de benodigde maatregelen kan treffen. Deze informatie nemen we ook mee in de Regionale Energiestrategie (RES) en de netimpactberekening die in dat kader periodiek wordt uitgevoerd.

8. Bidirectioneel laden is een mogelijke oplossing voor ongelijktijdigheid in elektriciteitsvraag en -aanbod op het elektriciteitsnet, maar wordt op dit moment nog niet in Duiven toegepast. Op een aantal locaties wordt in Nederland met bidirectioneel laden geëxperimenteerd, maar de techniek en de markt is op dit moment nog niet zo ver om dit op grotere schaal toe te passen. Wanneer meer auto's bidirectioneel kunnen laden en de oplossing voor Duiven ook relevant lijkt, dan zouden toekomstige laadpalen met deze mogelijkheid uitgerust kunnen worden. Het is echter nog onzeker of bidirectionele laadpalen ooit in de openbare ruimte zullen worden geplaatst. Naar verwachting zullen bidirectionele laadpalen vooral op eigen terrein worden toegepast. Bidirectioneel laden is dan ook niet in de prognose voor de openbare laadpalen in Duiven meegenomen. In het geval dat bidirectioneel laden in de openbare ruimte wordt toegepast, zal het effect op de parkeerdruk tegen die tijd beoordeeld moeten worden. Verschillende trends spelen hierin namelijk een rol die dan zullen moeten worden onderzocht.
9. De uitrol van laadinfrastructuur vraagt inderdaad ambtelijke capaciteit die op dit moment niet geborgd is. Inschatting vanuit de afdeling realisatie en beheer is dat het op dit moment nog niet om zo'n inzet gaat dat daar een extra budget voor nodig is. Naarmate de versnelling van het aantal aanvragen voor laadpalen vordert, zal gaan blijken of de huidige ambtelijke capaciteit voldoende is. De laadvisie wordt elke twee jaar herzien en het vraagstuk rondom ambtelijke capaciteit zal dan ook opnieuw gaan spelen. De uitrol van laadinfrastructuur en het plaatsen van bijbehorende bebording is ten koste van de exploitant.
10. Met zoekverkeer in relatie tot laadinfrastructuur worden elektrische auto's bedoeld die op zoek zijn naar een beschikbare laadpaal. Het klopt dat auto's tegenwoordig gebruik kunnen maken van navigatie en apps waarin de locaties van laadpalen worden weergegeven, maar dat voorkomt niet altijd zoekverkeer. Wanneer een laadpaal bezet is waar een elektrische rijder gebruikelijk laadt, moet deze uitwijken naar een andere beschikbare laadpaal, wat dan leidt tot ongewenste verkeersbewegingen. Door laadpalen te clusteren (meerdere laadpalen op een locatie te plaatsen) wordt de laadzekerheid op een locatie vergroot en kan het zoekverkeer enigszins worden beperkt.