Raadsvoorstel

Onderwerp:	Onderzoek naar governance energie en mobiliteit stationsomgeving
Portefeuillehouder:	M. Wichgers
Datum college besluit:	10 september 2024
Behandelend ambtenaar:	J. van Loon, M. van Leest, N. Sikkens, M. Nanninga
Registratienummer:	GZDGCB1625191/1633055

Inleiding:
Met het vaststellen van het masterplan voor de stationsomgeving gaat het project een nieuwe fase in. Om de ambities op het gebied van energie en mobiliteit te realiseren is het nodig om als gemeente voldoende grip en regie te houden op het proces, de financiën en op de kosten voor de eindgebruiker. We willen koppelkansen tussen energie- en mobiliteit benutten, bijvoorbeeld door het 'slim' uitwisselen van energie tussen elektrisch (deel)vervoer in de wijk en het collectieve energiesysteem voor de woningen.

Om dit soort uitwisseling van energie mogelijk te maken, regelen we de warmte/koude en energie-opwek en –opslag het liefst in één organisatie. Echter, dit is wettelijk op dit moment nog niet toegestaan. Hiervoor is aanpassing in de energiewet nodig. Dat maakt dat we nu goed moeten onderzoeken welke keuzes er zijn voor energie en mobiliteit. Bovendien vraagt de organisatie van de stationsomgeving om een keuze in het najaar/winter 2024 om ons goed voor te bereiden op het opdrachtgeverschap naar de projectontwikkelaars en ons plan van eisen voor de ontwikkeling te borgen op het gebied van energie en mobiliteit. Daarmee sorteren we voor op de keuze van een organisatiemodel voor andere wijken en buurten om de transitie naar aardgasvrije warmte mogelijk te maken en de rolneming van de gemeente te bepalen.

De afgelopen maanden hebben we de opgave in beeld gebracht, en uitgangspunten opgesteld. Met dit besluit vragen we om een onderzoek te starten voor een publiek bedrijf energie en mobiliteit in de stationsomgeving. Nadat het onderzoek is afgerond volgt definitieve besluitvorming over de governance (medio 2025).

Voorstel Raadsbesluit:
De gemeenteraad van de gemeente Culemborg besluit:
1. Een onderzoek te starten om te komen tot een op te richten publiek bedrijf voor de realisatie en exploitatie van een duurzaam energie- en mobiliteitsconcept.
2. De uitgangspunten voor het onderzoek om te komen tot een publiek bedrijf, zoals beschreven in de bijlage uitgangspunten en vervolgstappen (GZDGCB1625191/1625194) vast te stellen.
3. Een energiefonds voor het storten van Bijdrage AansluitKosten (BAK) per gerealiseerde woning voor aansluiting op het collectieve warmtenet op te richten.

4. De aanpak parkeren stationsomgeving (GZDGCB1625191/1625193), zoals beschreven in de bijlage Aanpak Parkeren Stationsomgeving vast te stellen.
5. Een regievoerder aan te stellen voor de Governance Energie en Mobiliteit en de kosten daarvan, ter hoogte van €75.000,- te dekken uit rijksgelden tijdelijke regeling capaciteit decentrale overheden voor klimaat- en energiebeleid (CDOKE).

Argumenten:

1.1 Een samenhangend organisatiemodel vergroot de koppelkansen tussen energie en mobiliteit waardoor de afzonderlijke doelstellingen van energie én mobiliteit gemakkelijker en met samenhang te realiseren zijn.

Een samenhangend organisatiemodel voor mobiliteit en energie vergroot de grip van de gemeente op uitwisselingen tussen systemen en vergroot daarmee zeggenschap over de tarieven voor de eindgebruikers. Dit komt het meest naar voren in de koppeling tussen parkeren en energie. Door als partij deel te nemen in een gezamenlijk bedrijf, kan de gemeente bijvoorbeeld invloed uitoefenen op de warmtetarieven voor bewoners. Door zeggenschap (via deelname in de organisatie) te hebben over (onderdelen van) de parkeerhubs kan de gemeente invloed uitoefenen op de parkeer- en laadtarieven die worden bepaald. Als de gemeente ook eigenaarschap heeft over het laden van elektrische auto's, dan kan er slim uitgewisseld worden tussen de parkeerhubs en het energiesysteem op momenten van overvloed en schaarste van energie. In ieder geval biedt de gemeente meer transparantie, o.a. over kosten, ten opzichte van een organisatiemodel met privaat eigenaarschap. De mate van eigenaarschap (hoeveel procent eigendom wil/kan de gemeente nemen en wat betekent dat voor de mate van invloed op welke onderwerpen) wordt in het onderzoek meegenomen.

1.2 Duidelijkheid creëren welke rol de gemeente heeft in het nieuwe energie en mobiliteitsconcept in de stationsomgeving.

De gemeente Culemborg wil woningbouw ontwikkelen in de stationsomgeving en heeft hiervoor geld van het Rijk gekregen. Om te zorgen dat alles goed verloopt, moet de gemeente duidelijk maken wat haar rol is in de energie- en mobiliteitsvoorzieningen van de nieuwe wijk. Als de gemeente niet snel handelt, kunnen verschillende ontwikkelaars elk hun eigen systemen en warmtebedrijven kiezen, wat kan leiden tot een inefficiënt systeem. Door samen te werken met andere partijen in een publiek bedrijf, kan de gemeente zich voorbereiden op de nieuwe Wet Collectieve Warmte (Wcw) en zorgen voor publiek eigendom van het warmtesysteem. Dit kan ook helpen met problemen rondom netcongestie door bijvoorbeeld extra centrale energieopslag toe te voegen. Zo wordt de kans op vertraging in de woningbouw meer beperkt en wordt een duurzame buurt met een efficiënt energiesysteem gecreëerd.

2.1 Voor het onderzoek zijn er heldere uitgangspunten nodig.

We onderzoeken de haalbaarheid voor een 5e generatie warmte- en koudenet. In deze fase maken we afspraken over de financiële bijdrage van de gemeente, zeggenschap, betaalbaarheid voor bewoners en de toekomstbestendigheid van het systeem. Dit is verder uitgewerkt in de bijlage (GZDGCB1625191/1625194). Samenwerken via aandeelhouderschap in een publiek warmtebedrijf helpt de gemeente om het ontwikkelingsproces van het energiesysteem te vergemakkelijken. Omdat het ontwikkelen van een 5e generatie warmte- en koudenet complex is en niet tot de dagelijkse werkzaamheden van de gemeente behoort, is het essentieel om externe deskundigheid in te schakelen. Daarom is het belangrijk om een professionele ontwikkelende partij aan te trekken.

2.2. De uitgangspunten zijn met diverse partijen tot stand gekomen.

Afgelopen periode zijn voor zowel energie als mobiliteit kwartiermakers aangesteld die de gemeente hebben geadviseerd op deze vraagstukken. Samen met de interne projectgroep zijn uitgangspunten opgesteld. Tevens heeft een kennissessie plaatsgevonden met diverse experts waaronder vakspecialisten van andere gemeenten. Op basis hiervan zijn de uitgangspunten verder verfijnd.

3.1 Het invoeren van een energiefonds voor Bijdrage AansluitKosten (BAK)-gelden is noodzakelijk om de bijdragen te bundelen om de realisatie van het warmtenet financieel sluitend te krijgen.

Per woning moet een aansluiting op het warmtenet worden gemaakt. De projectontwikkelaar spreekt hiervoor een bijdrage af met de gemeente, de bijdrage aansluitkosten (BAK). Het op voorhand vastleggen van het aansluiten op het warmtenet is nodig om voldoende middelen/bijdragen/massa te hebben om deze aan te kunnen leggen. Anders is het moeilijk dit te realiseren. De aansluitkosten zijn een gewogen gemiddelde. Dit zal voor een huis anders liggen dan bij appartementen. De BAK zijn dus dekkingskosten en wordt gestort in het energiefonds omdat op voorhand deze aansluitkosten moeten worden gemaakt. In een fonds kunnen we vervolgens bepalen hoe de aansluitkosten ten goede komen aan de kwaliteit van het warmtenet.

4.1 Ontwikkelaars hebben behoefte aan een helder kader voor parkeren in de stationsomgeving.
Nu de eerste ontwikkelingen starten hebben ontwikkelaars behoefte aan parkeernormen voor zowel gemotoriseerd verkeer als fietsverkeer en de wijze waarop het parkeren in het stationsgebied gerealiseerd wordt. Parkeren vormt immers ook voor ontwikkelaars een groot (financieel) vraagstuk. Hoewel in 2022 de parkeernormen voor gemotoriseerd verkeer in de stationsomgeving zijn vastgesteld, geldt dit nog niet voor de fietsparkeernormen en het proces van aanleg en afkoop. Met het vaststellen van de aanpak parkeren stationsomgeving hebben ontwikkelaars een kader voor parkeren op basis waarvan zij hun plannen verder kunnen uitwerken.

4.2 Parkeren is een gevoelig onderwerp dat vraagt om een zorgvuldig proces.
Parkeren en nieuw (gebied specifiek) beleid is meer dan alleen het vaststellen van normen en de aanleg van parkeerplaatsen. Het is vaak een onderwerp dat leidt tot discussie over aantallen, kosten en gebruik. Daarom verdient parkeren een zorgvuldig proces waarbij oog is voor de verschillende belangen. Hiervoor zijn verschillende stappen nodig om te komen tot een passend systeem.

5.1 Het aanstellen van een regievoerder die leidinggeeft aan het onderzoek en het vormgeven van de organisatie van het warmtebedrijf, geeft duidelijke sturing op doelen en resultaat.
De complexe materie over de passende governance voor de energie en mobiliteit in de stationsomgeving vraagt specifieke expertise en aandacht om te komen tot een bedrijf met aandeelhouders die elkaar versterken. Tijdens het haalbaarheidsonderzoek starten we al de samenwerking met diverse partijen, wat de oprichting van het bedrijf zal versnellen. De regievoerder geeft leiding aan het onderzoek, houdt overzicht, maakt logische verbindingen en zorgt voor concreet resultaat. Dit is nodig om de verdere ontwikkeling van de stationsomgeving in de breedte niet te belemmeren in tijd en opdrachtgeverschap naar projectontwikkelaars vanuit de gemeente goed in te regelen.

1.2 / 2.2 / 4.3 In deze fase nemen we geen stappen waar onomkeerbare financiële verplichtingen voor de gemeente uit voortvloeien.
In deze fase van de ontwikkeling van de stationsomgeving voeren we die stappen uit die nodig zijn om de ontwikkeling verder te brengen, ofwel het uitvoeren van het onderzoek, het aanstellen van de regievoerder en het vaststellen van het plan van aanpak voor parkeren. De voorliggende besluiten zijn noodzakelijk om de doelen uit het masterplan verder uit te kunnen werken tot concrete plannen voor het gebied. Er worden in deze fase dan ook geen onomkeerbare financiële verplichtingen aangegaan.

Zodra het onderzoek gereed is volgt een nieuw voorstel aan de raad voor de definitieve keuzes voor het governancemodel voor energie en mobiliteit en eventueel bijbehorende financiële consequenties.

Kanttekeningen:
1.1 Ook na het vaststellen van de genoemde ontwikkelstappen in dit collegevoorstel is nog niet alles duidelijk.
Ontwikkelaars, maar ook ondernemers en toekomstige bewoners willen zoveel mogelijk duidelijkheid over het parkeren, de services en met name financiën die hiermee gemoeid zijn. Op dit moment moet er nog veel verder uitgezocht en uitgewerkt worden. Dit is inherent aan een grote gebiedsontwikkeling en afhankelijk van een aantal belangrijke keuzes, bijvoorbeeld op het gebied van governance. Echter, door het nemen van de genoemde stappen worden steeds meer contouren en randvoorwaarden duidelijk die nodig zijn voor verdere ontwikkeling.

1.2 De warmtetransitie staat aan het begin en het is onzeker hoe deze transitie precies vorm zal krijgen.
De warmtetransitie is volop in ontwikkeling met steeds nieuwe regels, technieken, kosten, etc. Zo is de Wet Collectieve Warmte (WcW) nog niet vastgesteld en in werking getreden. Dat geeft een bestuurlijke onzekerheid. De contouren van de wet zijn wel al duidelijk zichtbaar. De behoefte aan deze nieuwe wet is groot. Dit maakt het juist wenselijk dat er vanuit de gemeente duidelijkheid komt over de gewenste rolneming in een warmtebedrijf om zo kansen te realiseren om de warmtetransitie te versnellen met maximale borging van het belang van onze inwoners, bedrijven en instellingen.

Kosten, Baten, Dekking:
De kosten voor de projectleider zijn maximaal €75.000 en worden gedekt uit de geoormerkte rijksmiddelen 'Tijdelijke regeling capaciteit decentrale overheden voor klimaat- en energiebeleid'.
We starten het haalbaarheidsonderzoek met GWIB (Gelders Warmte Infra Bedrijf) als partner vanuit de intentie dat we een bedrijf gaan oprichten met diverse aandeelhouders. Voor de uitkomsten van dit onderzoek in de pre-ontwikkelfase levert de gemeente en GWIB naar evenredigheid inspanning waarover geen financiële verrekening plaatsvindt. Eventuele out of pocket kosten zijn voor 50% voor rekening van de gemeente.

Personele en/of Juridische gevolgen:
Nadat uw raad het besluit genomen heeft wordt een regievoerder aangesteld. Met dit besluit zijn er geen juridische gevolgen. Eventueel wel bij het vervolg bij de keuze voor de governance. Dit volgt medio 2025.

Communicatie en Burgerparticipatie:
N.v.t.

Bijlagen:

1. Notitie Governance Energie en Mobiliteit (GZDGCB1625191/1625195)
2. Aanpak Parkeren Stationsomgeving (GZDGCB1625191/1625193)
3. Uitgangspunten en Vervolgstappen (GZDGCB1625191/1625194)

Raadsbesluit

Registratienummer: GZDGCB1625191/1633055

De gemeenteraad van de gemeente Culemborg besluit:

1. Een onderzoek te starten om te komen tot een op te richten publiek bedrijf voor de realisatie en exploitatie van een duurzaam energie- en mobiliteitsconcept.
2. De uitgangspunten voor het onderzoek om te komen tot een publiek bedrijf, zoals beschreven in de bijlage uitgangspunten en vervolgstappen (GZDGCB1625191/1625194) vast te stellen.
3. Een energiefonds voor het storten van Bijdrage AansluitKosten (BAK) per gerealiseerde woning voor aansluiting op het collectieve warmtenet op te richten.
4. Een energiefonds voor het storten van Bijdrage AansluitKosten (BAK) per gerealiseerde woning voor aansluiting op het collectieve warmtenet op te richten.
5. De aanpak parkeren stationsomgeving (GZDGCB1625191/1625193), zoals beschreven in de bijlage Aanpak Parkeren Stationsomgeving vast te stellen.
6. Een regievoerder aan te stellen voor de Governance Energie en Mobiliteit en de kosten daarvan, ter hoogte van €75.000,- te dekken uit rijksgelden tijdelijke regeling capaciteit decentrale overheden voor klimaat- en energiebeleid (CDOKE).

Aldus besloten in de vergadering van de Raad,

Gehouden op 17 oktober 2024.

De griffier
D. van der Harst

De voorzitter
G. van Grootheest