Nota Opladen voor Elektrisch Vervoer 2014-2022

Duurzame mobiliteit en elektrisch rijden

Nota ‘Opladen voor Elektrisch Vervoer 2014-2022

Inhoud

1. De nota ‘Opladen voor E-vervoer 2
   - Inleiding
   - Aanleiding: coalitieakkoord 2014-2018
   - Waarom nú deze nota
   - Inhoud nota
   - Uitgangspunten beleid
2. Stand van zaken en trends duurzame mobiliteit 4
   - Drie alternatieve brandstoffen
   - Ontwikkelingen en trends duurzame mobiliteit
   - Ontwikkelingen in de infrastructuur
3. Elektrisch laden en rijden in Barneveld 6
   - Laadpunten
   - Kosten elektrisch laden
   - Uitvoeren van de Gelderse concessie
4. Kansrijke maatregelen 2014-2022 8

Duurzame mobiliteit en elektrisch rijden

Geraadpleegde bronnen:
KpVV/CROW, KiM, Agentschap NL, Stichting E-laad, Spark/Projectbureau Elektrisch Rijden, Ministerie I&M, EZ, RON, Gemeenten Amersfoort, Apeldoorn, Ede/Wageningen, Arnhem, Helmond, Veenendaal, Provincies Gelderland, Utrecht, Regio FoodValley, CBS, TNO, RIVM.

1. De nota 'Opladen voor E-vervoer

Inleiding
Mobiliteit neemt landelijk een belangrijke plaats in waar het gaat om uitstoot van broeikasgassen (20% van de totale uitstoot) en het verbruik van schaarser wordende fossiele brandstoffen. Niet zo gek dat de markt en overheden inzetten op de ontwikkeling van rijden op alternatieve brandstoffen. Het gaat dan om rijden op elektriciteit, op groengas en op waterstof. Bij duurzame mobiliteit gaat het niet alleen om brandstofgebruik, maar ook om bijvoorbeeld het verminderen van autokilometers, het gebruik van verschillende vervoerswijzen en het aanpassen van de infrastructuur. We richten ons in deze nota met name op het autogebruik, omdat op dit terrein momenteel veel ontwikkelingen gaande zijn. We verliezen daarbij de andere aspecten, in het grotere geheel, niet uit het oog.

In deze nota richten we ons op elektrisch rijden, omdat:
- Elektrisch rijden naar verwachting de komende jaren een vlucht neemt. Deze groei wil de gemeente bijhouden.
- De gemeente door te faciliteren relatief eenvoudig een (laatste) duwtje kan geven in de overgang naar meer elektrische mobiliteit en een dekkend netwerk van publieke laadpalen
- We in regioverband al werken aan het stimuleren van groengas rijden
- Waterstof rijden momenteel nog in de pilotfase verkeerd

Elektrisch rijden is momenteel van strategisch belang voor het verduurzamen van onze automobiliteit en energievoorziening. Het vermindert niet alleen onze afhankelijkheid van fossiele brandstoffen, maar het biedt tevens kansen om een stabiel energienet te behouden (buffering) wanneer veel duurzame energie in pieken wordt opgewekt (denk aan zonne-energie).

De cijfers illustreren de groei van elektrisch vervoer. In 2013 zijn er in Nederland circa 28.000 elektrische voertuigen (EV) en circa 7.600 (semi)publieke oplaadpunten. Eind 2014 worden er circa 37.000 en in 2020 worden er circa 140.000-200.000 EV's in Nederland verwacht. In 2025 zal dit aantal naar verwachting oplopen tot circa 1.000.000. Er zijn dus veel oplaadpunten nodig, mede omdat de actieradius van dergelijke voertuigen niet groot is.

Mensen met eigen terrein zullen private laadpunten (gaan) realiseren, maar slechts 30% van de totale bevolking heeft die mogelijkheid. Van alle huidige elektrische rijders heeft de helft beschikking over een ruimte op eigen terrein.
De overige 50% van de huidige elektrische rijders is aangewezen op laadpunten in de openbare ruimte. Daarnaast zijn ook bezoekers van buiten de gemeente aangewezen op openbare laadpunten. Binnen afzienbare termijn is de laadinfrastructuur nog niet kostendekkend. Dit belemmert de groei van het publieke netwerk en daarmee van het elektrische rijden[1]. Veel gemeenten spelen hier op in, door publieke laadpalen te faciliteren. Ook Barneveld doet dit, maar uiteindelijk is het de markt die deze transitie tot een succes moet maken.

Aanleiding: coalitieakkoord 2014-2018
De landelijke (en internationale) ontwikkelingen op het gebied van energie en mobiliteit hebben geleid tot de afspraken in het nieuwe gemeentelijke coalitieakkoord:

De gemeente zet zich in voor een gemeenschap die –nu en in de toekomst- leefbaar en vitaal blijft. Een fraaie leefomgeving en kwalitatieve voorzieningen zijn daarbij belangrijke factoren, in het bijzonder als het gaat om milieu en duurzaamheid. Het stimuleren van CO_2-arme mobiliteit met de benodigde infrastructuur is een essentieel onderdeel daarvan[2].

De uitstoot van CO_2 is de afgelopen 10 jaar sneller gestegen dan ooit. Alleen stevige maatregelen zal de uitstoot van broeikasgassen nog genoeg kunnen afnemen om de opwarming van de aarde te beperken tot 2° C i.p.v. 3-5°.

(bron: VN-Klimaatpanel).

Rol gemeente

[1] Bron: The New Motion
[2] Coalitieakkoord: programma 3 Leefbaarheid, hoofdstuk B leefomgeving - doel 1: CO_2-arme mobiliteit

De gemeente volgt de ontwikkelingen en initiatieven op het gebied van elektrisch vervoer en duurzame mobiliteit die vanuit de markt komen. De gemeente wil deze faciliteren en ondersteunen. Het faciliteren van publieke laadpalen is hier een voorbeeld van, net zoals het inzetten van communicatie en voorlichting rondom het thema duurzame mobiliteit.

Waarom nú deze nota?
Vanuit de samenleving krijgt de gemeente regelmatig vragen over de mogelijkheden voor het plaatsen van oplaadpalen. Het is belangrijk beleid te voeren op de ontwikkelingen die op ons afkomen, in eerste instantie in het kader van het plaatsen van oplaadpalen.

De provincie heeft, na signalen uit verschillende regio's, een concessie uitgezet voor het plaatsen van publieke oplaadpalen. De firma Cofely heeft recent de beste aanbieding gedaan, waardoor de gemeente nu met Cofely een overeenkomst kan aangaan. Ede heeft –binnen dit kader- zo'n overeenkomst getekend en binnenkort volgen Apeldoorn, Wageningen, Veenendaal, Nijmegen en Scherpenzeel. Barneveld zal zich moeten beraden op het aangaan van een dergelijke overeenkomst, mede in verband met de beschikbare subsidie voor 2014.

Een aantal personen heeft zich reeds gemeld als serieus geïnteresseerde voor het gebruik van een publiek oplaadpunt. Met deze concessie faciliteren wij de komst van een publiek netwerk van oplaadpalen en hanteren wij de individuele aanvraag als aanleiding voor het plaatsen van een publieke oplaadpaal. Deze aanvragen zijn de opstap voor het uitrollen van het netwerk voor burgers van binnen en van buiten Barneveld.
De locatie wordt over het algemeen bepaald door de laadpalen te plaatsen in de nabijheid van daadwerkelijke gebruikers (bedrijfszekerheid concessiehouder).

Inhoud nota
Deze nota geeft inzicht in de stand van zaken met betrekking tot duurzame mobiliteit in het algemeen en elektrisch (auto)vervoer in Barneveld in het bijzonder. Hierbij wordt een doorkijk gegeven naar de toekomst van duurzame mobiliteit en naar welke acties de gemeente onderneemt om elektrisch vervoer te faciliteren.

Voor de noodzakelijke verduurzaming, zal ingezet moeten worden op meer sporen, de zogenaamde 'mixed strategy'. Deze wordt als uitgangspunt genomen voor al het op te stellen (verkeers)beleid. Deze bestaat uit:

1. *Minder autokilometers*
   te denken valt aan terughoudende capaciteitsuitbreiding van de auto-infrastructuur binnen de kern Barneveld en betere doorstroming op de hoofdwegen/rondwegen
2. *Meer schone kilometers (CO_2-arm)*
   te denken valt aan het faciliteren van rijden op alternatieve brandstoffen, het gebruik van overige elektrische motorvoertuigen en het gemeentelijk wagenpark
3. *Andere vormen van mobiliteit*
   te denken valt aan fietsvervoer, ketenmobiliteit, P+R bij het OV

Uitgangspunten beleid
Van de gemeente wordt verwacht aan te sluiten bij de landelijke doelstellingen van klimaatbeleid, de doelstelling energieneutraliteit 2050[3], als ook bij de doelen uit het SER-akkoord. Hierbij ligt de focus op beproefde technieken en op een faciliterende rol.

Omdat het bij verkeersbeleid en de transitie naar rijden op alternatieve brandstoffen gaat om ontwikkelingen op de (midden)lange termijn, is de planhorizon gesteld op de komende twee collegeperioden (2014-2022) met een doorkijk naar de toekomst na 2022. Daarmee vormt deze nota tevens een bouwsteen voor de te actualiseren Strategische Visie en de te actualiseren GVVP[4], met onder andere thema's als duurzaamheid, leefbaarheid, mobiliteits- en verkeersmanagement.

[3] Energieneutraliteit 2050 houdt in, dat vanaf dit jaar alle energie die wij in Nederland gebruiken, duurzaam wordt opgewekt. De energiebalans is daarmee nul. Denk bij duurzame opwekking aan zonne-energie, bodemenergie, windenergie.
[4] Gemeentelijk Verkeers en Vervoers Plan

In de nota is rekening gehouden met het feit dat de gemeente in de huidige omstandigheden extra zuinig met financiële middelen omspringt. Daarom wordt in deze nota het bestaande beleid in grote lijnen voortgezet[5] en daarbij, aan de hand van recente ontwikkelingen en nieuwe accenten, geactualiseerd.

2. Stand van zaken en trends duurzame mobiliteit

Dankzij de fiscale stimulering is de CO_2-uitstoot van het Nederlandse wagenpark fors gedaald en zijn we gestegen op de ranglijst van minst vervuilende auto's van positie 13 naar 3. Echter, over het algemeen kan geconcludeerd worden dat de lagere CO_2-uitstoot door (zuinigere) auto's, op dit moment niet op weegt tegen de groei van het aantal gemaakte autokilometers.

> Duurzame mobiliteit is het zo optimaal mogelijk gebruik maken van de infrastructuur en de beschikbare vervoersmiddelen, waarbij gestreefd wordt naar minimale uitstoot van schadelijke gassen, minimale geluidhinder, optimale bereikbaarheid, ruimtelijke kwaliteit, veiligheid, leefomgeving en zekerheid van energievoorziening. Duurzame mobiliteit draait om een evenwicht tussen bereikbaarheid en de gevolgen van mobiliteit voor milieu, klimaat en energie.

Er zijn drie alternatieve CO2 arme brandstoffen: elektrisch rijden, rijden op groengas en rijden op waterstof.

Drie alternatieve brandstoffen

Voor wat betreft de ambitie voor ***elektrisch rijden*** staat Nederland in 2013 in de middenmoot. Nederland leent zich uitstekend voor elektrisch rijden door relatief korte afstanden binnen en tussen de steden, relatief korte woon-werk afstanden (gemiddeld 30 kilometer) en een solide elektriciteitsnet. Elektrisch rijden is op dit moment in veel gevallen nog significant duurder dan rijden op benzine en diesel. De aanschaf van een elektrisch voertuig is nog beduidend duurder dan een benzine of dieselauto, maar daar staat tegenover dat opladen thuis weer minder kost dan tanken. Wanneer de onrendabele top van het aanleggen van de laadinfrastructuur wordt weggenomen, wordt het aantrekkelijker een dergelijke auto aan te schaffen. De verwachting is dat op termijn/de komende jaren de meerkosten zullen dalen en tegelijk de prijzen voor olie en gas zullen stijgen, waardoor elektrisch rijden goedkoper wordt dan nu het geval is. Elektrisch rijden is vooral interessant voor kleine voertuigen in de stad met voorspelbaar gebruik. Voor stads- en regionaal vervoer zal volledig elektrisch voorlopig de beste oplossing zijn. Tussenoplossing voor grotere actieradius is de hybride auto of de range extender[6].

Rijden op groengas kan vandaag de dag al kostenefficiënt worden ingezet. Groengas is vooral geschikt voor personenvoertuigen en bestelbusjes die vergelijkbare prestaties moeten leveren als conventionele voertuigen. In vloeibare vorm is groengas bovendien interessant voor het zwaar transport. Gas is momenteel voldoende voorradig, maar pas duurzaam wanneer geproduceerd uit mest en afval (van aardgaskwaliteit). In de regio FoodValley[7] is een aantal laadpunten aanwezig, echter regionaal en landelijk zijn er momenteel nog (veel) minder laadpunten dan voor benzine en diesel. Barneveld heeft sinds september 2011 een eigen groengastankstation aan de Scherpenzeelseweg. De gemeente heeft zelf ook een zestal groengaswagens aangekocht en overweegt nu standaard bij elke aanschaf van vervoermiddelen of dit ook op groengas kan.

Gezien de duurzaamheiddoelstellingen, de aanwezigheid van logistieke knooppunten en het agrarische karakter van de regio, wordt vanuit regio FoodValley ingezet op stimulering van groengas middels het project 'Rijden op groengas II'. Barneveld heeft de potentie om gas te produceren, gezien het grote buitengebied met agrarische bedrijvigheid en de aanwezige foodsector. Dit biedt mogelijk kansen voor de toekomst.

Waterstof is overal te maken waar energie is en wordt op dit moment voornamelijk uit aardgas gemaakt. Rijden op waterstof zal vooral voor de grotere afstanden zijn, voor busvervoer en zwaar stedelijk vervoer. Waterstofauto's hebben de voordelen van elektrische auto's, maar dan met grotere actieradius en korte 'tanktijd'. Rijden op waterstof is schoon, maar de technologie loopt nog iets achter

[5] Deze nota is opgesteld in lijn met recent vastgesteld gemeentelijk beleid. (structuurvisie, parkeerbeleid, positionpaper strategische visie), de keuzes ten aanzien van een aantal grote projecten (tracékeuzes rondwegen, rail-ambities) en afspraken uit het collegeprogramma 2014-2018.

[6] Een extra accu(pack) om een elektrisch/hybride voertuig langer op accukracht te laten rijden.

[7] Gemeenten Nijkerk, Barneveld, Ede, Wageningen, Veenendaal, Rhenen, Renswoude, Scherpenzeel.

op elektrisch rijden. In Nederland zijn een tweetal openbare waterstoftankstations. Eén daarvan is in Arnhem, op initiatief van het bedrijfsleven en met subsidie van de Rijksoverheid.
Studie toont aan dat er minimaal 17 waterstof-tankstations in Nederland nodig zijn[8]. De komende jaren zal op de verdere introductie hiervan worden ingezet. Verwacht wordt dat het plaatsen van een waterstoftankstation in Barneveld pas na de planperiode van deze nota in beeld komt. De ontwikkelingen de komende jaren, moeten de komst van een dergelijk station niet uitsluiten, maar de gemeente zet nu niet actief in op stimulering hiervan.

Ontwikkelingen en trends duurzame mobiliteit
Hoewel het autogebruik dominant blijft in het totaal van vervoersbewegingen, zien we een ontwikkeling naar het flexibel kunnen switchen tussen verschillende vervoerswijzen, tussen auto, trein, fiets en flexibeler (thuis)werken. Bezit van voertuigen wordt in de toekomst onbelangrijk(er) en het reizen met verschillende vervoermiddelen belangrijker. Het treingebruik neemt toe, waardoor andere vormen van regionaal openbaar vervoer (verder) onder druk komen te staan. Er zal meer gebruik worden gemaakt van deelauto's. En door de vergrijzing neemt het aandeel ouderen in de mobiliteit toe. Dit zien we onder andere ook terug in het toenemende gebruik van elektrische fietsen. Inmiddels rijden er in Nederland 1,3 miljoen van. In de nabije toekomst wordt ook voorzien in fietsen die hoge(re) snelheden kunnen behalen, zgn. speedbikes (snelheden van circa. 50 km/uur). Ook elektrische brom- en snorfietsen worden steeds populairder. Ze zijn milieuvriendelijk, stil en wat betreft gebruikskosten een goedkoop alternatief. Op autogebied zijn de ontwikkelingen van een 'selfdriving car' gaande. Naar verwachting rijdt in 2020 de eerste autonome auto op de weg. Bij het parkeren van voertuigen zorgen technische ontwikkelingen voor verandering. Naast betalen via je mobiel, zullen auto's in de toekomst onder andere 'zelf' een parkeerplek gaan zoeken. Het parkeerbeleid zal hierop moeten worden afgestemd.

Voor wat betreft elektrisch rijden, vormen de openbare laadpalen voor de middenlange termijn een tussenfase richting draadloos laden (via inductie in het wegdek) en zijn in de toekomst m.n. voor noodgevallen. Dan kunnen de laadpalen zoals wij ze nu kennen, weer verdwijnen uit het straatbeeld, nadat zij zijn afgeschreven.

Ontwikkelingen in de infrastructuur
Voor elektrische auto's is de infrastructuur ogenschijnlijk hetzelfde als de huidige. Echter, in de toekomst zullen deze auto's via magneten 'communiceren' met het wegdek. Zo kunnen rijstroken smaller worden uitgevoerd, omdat de positie op de weg nauwkeuriger is te bepalen. Maar ook het winteronderhoud en veiligheidssystemen in de auto kunnen hier gebruik van maken, omdat deze magneten een onzichtbaar spoor vormen voor zelfsturende auto's. Inductie laden wordt mogelijk. Dit betekent dat auto's niet meer aan een stekker hoeven te laden, maar alleen boven een inductieplek moeten stilstaan. Dit, in combinatie met stiller en schoner verkeer, zal meer ruimte bieden voor de ruimtelijke inrichting.
Fietspaden in het hoofdnetwerk worden als gevolg van de grotere aantallen gebruikers en grotere snelheden drukker en er is sprake van een toename van (fiets)botsingen met letsel tot gevolg. Deze trend is momenteel reeds zichtbaar. Vooral onder bromfietsers, scooters en scootmobielen verwacht men een grote toename aan slachtoffers, terwijl er bij de andere voertuigroepen een daling wordt verwacht. Bij aanpassing van de infrastructuur vraagt dit om anticipatie op deze technologische ontwikkelingen en trends.

[8] Ter vergelijking: Duitsland streeft naar 400 waterstoftankstations in 2020

3. Elektrisch laden en rijden in de Barneveld

In de gemeente Barneveld zijn er beperkte mogelijkheden om elektrisch te kunnen laden. Een dekkend netwerk van publieke oplaadpalen is gewenst om 'burgers van buiten Barneveld' de mogelijkheid te geven naar Barneveld te komen en om onze eigen burgers van binnen Barneveld een impuls te geven elektrisch te rijden. De gemeente krijgt hier ook regelmatig vragen over. Door de komst van laadpalen te faciliteren, faciliteren wij tevens de eerste groep mensen die wil omschakelen.

Laadpunten
Bij publiek laden is het belangrijk onderscheid te maken tussen publieke punten en semi-publieke punten. Publieke punten zijn oplaadpunten op straat waar iedereen terecht kan, meestal 24 uur per dag, 7 dagen per week. Deze punten worden in opdracht van steden en gemeenten beheerd door oplaadpunt exploitanten en ze worden vaak (mede) gefinancierd door die steden of gemeenten.

Semipublieke punten zijn punten die, al dan niet 24 uur per dag, toegankelijk zijn voor het publiek maar die zich bevinden op privaat terrein. Bijvoorbeeld in een parkeergarage, bij een wegrestaurant of bij een kantoorgebouw. Deze punten – ook beheerd door oplaadpunt exploitanten – worden soms gefinancierd door de eigenaar van de locatie (de garage, het restaurant, etc., soms door de exploitant, soms gezamenlijk of in andere constructies.

Voor de gemeente zijn in dit kader 'alleen' de publieke laadpalen relevant. Deze staan in de openbare ruimte en zijn op ieder moment toegankelijk en dit zijn ook de laadpalen waarvoor een financiële bijdrage wordt verzorgd vanuit de Rijksoverheid. Momenteel zijn er in onze gemeente 8 publieke laadpalen, waarbij de helft laadpunten heeft voor twee voertuigen. Vier van deze laadpalen zijn destijds door de gemeente aangevraagd bij stichting E-laad, en de overige vier door particulieren[9].

Locaties publieke laadpalen	
Barneveld	6
Voorthuizen	1
Kootwijkerbroek	1

Er zijn (nog) geen speciale voorzieningen voor elektrische auto's en fietsen bij gemeentelijke gebouwen. Voor parkeren geldt dat elektrische auto's op (betaald) parkeerterreinen tijdens het opladen - bij de gereserveerde openbare parkeerplaatsen- geen parkeergeld is verschuldigd. Bij het Transferium in Barneveld wordt op dit moment nog geen parkeergeld geheven. In het kader van een schoon centrum en faciliteren van e-vervoer, valt er ook te denken aan het vrijstellen van betaald parkeren bij het parkeren van elektrische voertuigen. Voor de elektrische fiets zijn (privé)voorzieningen bij de horeca, maar (nog) niet op het openbare gebied. Op het gebied van monitoring van de aantallen elektrische voertuigen schieten de statistieken voor Barneveld momenteel tekort.

Kosten elektrisch laden
Per (type) oplaadpunt verschillen de prijzen voor het laden. Het goedkoopst voor de consument is om thuis te laden met een privé oplaadpunt (circa. 30 ct/kWh). De kosten voor de realisatie van een privé oplaadpunt bedragen enkele honderden euro's. Voor ondernemers geldt dat zij mogelijk gebruik kunnen maken van de Milieu Investerings Aftrek (MIA) voor het plaatsen van een dergelijk oplaadpunt op eigen terrein en dat de bijtelling momenteel lager is voor elektrische auto's. Voor het realiseren van een publiek oplaadpunt zijn de kosten vele malen hoger dan een privé oplaadpunt. Wanneer een consument laadt bij een publiek oplaadpunt kan de prijs hiervoor oplopen tot circa € 0,60 /kWh.

Door mee te doen aan de Gelderse concessie, zijn de (collectieve) realisatiekosten minder dan de realisatie van individuele oplaadpalen. Ook zijn er regionaal afspraken gemaakt over de bijdrage, waardoor de laadprijs binnen de regio in balans blijft.

[9] Het ging hier om een regeling waarbij gemeenten gratis per 10.000 inwoners een publieke laadpaal konden aanvragen en inwoners met een elektrische auto ook. Stichting E-laad is gelieerd aan de netbedrijven.

Uitvoeren van de Gelderse concessie
Vanuit het regioproject 'Stimulering elektrisch vervoer' van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) kan in 2014 een financiële bijdrage worden geleverd. Met deze bijdrage van € 3.000 per paal, met een maximum van € 230.000 voor de gehele regio, wordt de 'onrendabele top' van de laadprijs gefinancierd. De laadprijs komt daarmee te liggen op 40 ct/kWh (exclusief BTW). Daarnaast wordt onderhandeld met het Rijk, provincie en de RAI over bijdragen om de laadprijs verder omlaag te krijgen.

De provincie heeft een concessie uitgezet, die erop gericht was één partij te vinden die de komende drie jaren het alleenrecht heeft om laadpalen te plaatsen. Het bedrijf Cofely heeft deze concessie gewonnen en de gemeenten kunnen een overeenkomst met hen aangaan. De komende drie jaar plaatsen zij dan palen op aanvraag van inwoners en hier draagt Cofely de kosten van. Vervolgens beheren zij deze palen tot en met het tiende jaar na de start van de overeenkomst.

Uitgangspunt van het gemeentelijk beleid, en dus ook van de concessie, is de 'ladder van laden'. Dit betekent dat het plaatsen van publieke punten pas gebeurt, wanneer privaat en semipubliek laden niet mogelijk is, respectievelijk op of in de nabijheid van die locatie. Voor de gemeente Barneveld is ingeschat wat een passend netwerk van publieke laadpalen zou kunnen zijn. Deze inschatting is gebaseerd op vuistregels die landelijk worden gehanteerd voor maximale (loop)afstanden tussen laadpalen. Dit zou betekenen dat er nog circa 40 publieke laadpalen gerealiseerd zouden moeten worden.

De onrendabele top van de eerste elf laadpunten kunnen vanuit de regionale NSL gelden worden bekostigd. Hoeveel aanvragen per jaar worden gedaan, is lastig op voorhand in te schatten. De gemeente kiest er, gezien het voorgaande en de veelheid aan ontwikkelingen, voor om (in eerste instantie) in te zetten op de realisatie van 40 oplaadpalen in de gemeente.
Dit betekent dat tot en met 2016, voor de resterende 29 oplaadpalen, sprake is van een 'onrendabele top' van in totaal € 87.000.
Op dit moment is nog niet duidelijk of en in welke hoogte het Rijk en/of de provincie in 2015 en 2016 zullen bijdragen. Als mocht blijken dat die bijdragen niet beschikbaar komen of niet toereikend zijn, zal de gemeente uit eigen middelen het tekort dekken.

Na het sluiten van de overeenkomst met Cofely, kan worden gestart met het uitrollen van een lokaal dekkend netwerk. De gemeente hanteert de individuele aanvragen als basis voor de uitrol. Dit publieke netwerk is beschikbaar voor burgers van binnen en van buiten Barneveld.
De gemeente komt vervolgens met Cofely een oplaadlocatie overeen, waarna het punt binnen een aantal weken gerealiseerd gaat worden. Uitgangspunt hierbij is dat de oplaadpaal op een openbare parkeerplaats -zo dicht als mogelijk bij de aanvrager- gerealiseerd wordt. Cofely draagt zorg voor het gehele realisatietraject. Voor Barneveld rest de beoordeling van de locatie, de eigen bijdrage voor het nemen van Verkeersbesluiten en het inrichting en aanduiden van de parkeerplaats (bebording en markering).
De gemeente investeert € 3.000 per oplaadpaal op de installatie, het beheer en onderhoud voor 10 jaar. De gebruiker draagt zorg voor het grootste deel van de kosten door middel van het afnemen van de laaddienst van een publieke oplaadpaal. De gebruiker verplicht zich om gedurende 2 jaar een bepaalde hoeveelheid laaddiensten af te nemen.

Tot slot
Mobiliteit kan een significante bijdrage leveren aan het verminderen van onder andere broeikasgassen en een schonere leefomgeving. Er zijn veel ontwikkelingen gaande op het gebied van duurzame mobiliteit, waarbij de gemeente steeds kijkt naar de 'mixed strategy'. In deze nota richtten we ons met name op de automobiliteit, maar als gemeente zetten wij in op een breder terrein dan dit. Zo volgen wij onder andere trends op verschillende vervoerswijzen (voetgangers, fietsen en OV) en verkeersongevallen. Ook valt te denken aan snelfietsroutes, aanpassen van infrastructuur en het vormen allianties met de markt, naar aanleiding van ontwikkelingen. Dit komt tevens terug in het palet aan kansrijke maatregelen in hoofdstuk 4.

4. Kansrijke maatregelen 2014 – 2022

Het uitvoeren van dit beleid, geschied binnen de reguliere werkprocessen van de afdelingen V&I, LEF en BOR. Kansrijke activiteiten zijn geformuleerd en worden gedurende de looptijd van het plan verder uitgewerkt.

2014 - 2017

1. Aangaan van de 'Concessieovereenkomst openbaar opladen' met Cofely in 2014.
2. Het aantal publieke oplaadpunten voor E-voertuigen en E-bikes binnen het centrum uitbreiden in 2015 – 2018, waarbij wij lokale verwachtingen/ontwikkelingen volgen.
3. Bij ruimtelijke ordeningsplannen houdt men rekening met de inpassing van laadvoorzieningen en ook het zelf actief deze voorzieningen (kunnen) realiseren.
4. Inventarisatie laadmogelijkheden in 2014 voor alle bestaande en nieuw te bouwen gemeentelijke gebouwen, zo mogelijk in combinatie met opwekken zonnestroom.
5. Inventarisatie knelpunten fietsnetwerk met betrekking tot snelfietsroutes en fietssnelwegen (2015): infrastructuur voorbereiden voor elektrische fiets, E-bike, superbike, E-scooters, E-motoren etc.
6. Campagnes vanuit het rijk, de provincie en de regio faciliteren. (bijvoorbeeld Bike Talk)
7. Communicatie over, zichtbaarheid en monitoring van duurzame mobiliteit organiseren. Te denken valt aan Barneveld Uitgelicht en door eenduidige, herkenbare markeringen van en geleiding naar laadlocaties.

Optioneel:

8. Allianties onderzoeken met lokale marktpartijen voor realisatie laadpunten bij bedrijven en/of bedrijventerreinen en op toeristisch/recreatief gebied voor privé/niet-openbare laadpunten.
9. Onderzoek naar laadmogelijkheden bij /in het Transferium in samenwerking met provincie, FoodValley en andere belanghebbende partners. (Bijvoorbeeld OV-fiets, OV-scooter)
10. Vervoermanagement invoeren bij de gemeentelijke organisatie als voorbeeld voor het bedrijfsleven. Bijvoorbeeld: onderzoek starten naar 'thuiswerken', carpoolen, stimuleren van elektrisch vervoer voor personeel voor woon/werk en dienstreizen.

2018 en verder

- Voorbereiden voor de infrastructuur voor de komst van voertuigen op waterstof en andere vormen van elektrisch laden. Het aantal oplaadpunten voor voertuigen met alternatieve brandstoffen (elektrisch en aardgas) verder uitbreiden passend bij de ontwikkelingen. Stimuleren en faciliteren 100% groene stroom en groen gas bij laadpunten;
- Laadmogelijkheden realiseren voor alle bestaande en nieuw te bouwen gemeentelijke gebouwen;
- Infrastructuur aanpassen aan Elektrische fiets, Speedbikes, E-scooters, E-motoren etc., met name tussen de kernen en belangrijke bestemmingen
- Infrastructuur in lijn brengen met landelijke ontwikkelingen voor voertuigen met alternatieve brandstoffen, zelfsturende voertuigen en nieuwe trends in voertuigen.
- Fietsgemeente van Nederland in 2024: de fietser ondervindt weinig hindernissen en voelt zich zeer welkom.

Vanaf 2050: Een energieneutrale gemeente.