

Agendapunt: IX-12

Barneveld, 2 september 2014

Voorstel nr: 14-67

Portefeuillehouder: E. Fokkema

Afdeling: Vastgoed en Infrastructuur

Onderwerp: **Opladen voor Elektrisch Vervoer 2014-2022.**

Aan de raad,

Gevraagde beslissing:

1. In te stemmen met de keuze om het stimuleren van elektrisch vervoer te beperken tot een faciliterende rol, zoals verwoord in de **nota 'Opladen voor Elektrisch Vervoer 2014-2022'**.
2. In te stemmen met de intentie om -in de komende 3 jaar- 40 oplaadpalen te (laten) plaatsen, gedurende de looptijd van de concessie Oplaadpalen.
3. De bijdrage in de realisatiekosten van de resterende 29 van de 40 oplaadpalen (die niet onder de huidige toegekende overheidsbijdrageregeling vallen) ter grootte van € 87.000 te dekken uit een lagere storting in de reserve parkeervoorzieningen.

1. Inleiding

Elektrisch rijden zal de komende jaren een vlucht nemen, zo is de algemene verwachting en trend. De doelstelling vanuit het Rijk is dat in 2020 in Nederland zo'n 200.000 elektrische auto's moeten kunnen rijden. In 2025 zal dit aantal oplopen tot circa 1.000.000. Ter vergelijking: eind 2014 rijden er circa 37.000 elektrische auto's in Nederland. Om de gestelde doelstelling te behalen en de groei bij te houden, kunnen en moeten lokale overheden een bijdrage leveren. Dit geldt ook voor de gemeente Barneveld.

(Inter)Nationale ontwikkelingen op het gebied van energie en mobiliteit hebben geleid tot de afspraken op nationaal niveau (SER-akkoord) en op lokaal niveau. Verkeer, verantwoordelijk voor circa 20% van de CO₂-uitstoot, levert met de omschakeling naar elektrisch rijden een bijdrage aan de vermindering van deze uitstoot.

In de **nota 'Opladen voor E-vervoer'** wordt inzicht gegeven in de stand van zaken met betrekking tot duurzame mobiliteit in het algemeen en elektrisch (auto)vervoer in Barneveld in het bijzonder. Om de komst van elektrische voertuigen mogelijk te maken voor bezoekers van buiten de gemeente, maar ook voor bewoners zonder eigen parkeerplaats, is laadinfrastructuur nodig. Met name omdat de actieradius van dergelijke voertuigen niet groot is (150 km) zijn zij aangewezen op publieke laadpunten. Het exploiteren van publieke laadpalen is nog niet kostendekkend. Dit belemmert de groei van het publieke netwerk en daarmee van het elektrische rijden.

De markt moet het elektrisch vervoer tot een succes maken, de gemeente beperkt zich tot een faciliterende rol.

De provincie heeft een concessie uitgezet voor het plaatsen van openbare laadpalen. Barneveld zal zich moeten beraden op het aangaan van deze overeenkomst, mede in verband met de beschikbare subsidie voor 2014.

2. Door de raad gestelde kaders

De Programmabegroting 2014, Programma 3 Leefbaarheid: Speerpunt 3.9 Uitvoeringsprogramma Milieu en Duurzaamheidsplan 2013.

3. Effect

De gemeente straalt uit dat zij de ontwikkelingen op het gebied van duurzame mobiliteit ondersteunt.

De eerste publieke oplaadpalen vanuit de concessie worden 2014-2015 geplaatst. Het netwerk van laadinfrastructuur groeit naar, hopelijk, een dekkend netwerk van publieke oplaadpalen waar burgers van binnen en van buiten Barneveld gebruik van kunnen maken.

4. Argumenten

1.1 Het behalen van doelstellingen.

Er zijn veel ontwikkelingen gaande op het gebied van duurzame mobiliteit. Tevens krijgt de gemeente vanuit de samenleving regelmatig vragen over de mogelijkheden voor het plaatsen van laadpalen. Het is belangrijk om beleid te voeren op deze ontwikkelingen. Met dit beleid wordt invulling gegeven aan de afspraken in het nieuwe gemeentelijke coalitieakkoord, dragen wij bij aan de landelijke doelstelling voor klimaatbeleid en energieneutraliteit in 2050.

1.2 Bijdrage van Barneveld beperkt zich tot een faciliterende rol.

Barneveld wil de komst van elektrisch vervoer aan de markt overlaten –zoals bij de plaatsing van oplaadpalen– en zich slechts beperken tot een faciliterende rol. In die gevallen waar de markt geen mogelijkheden heeft om te stimuleren zal Barneveld het initiatief nemen.

Barneveld wil de komst van elektrisch vervoer met de markt bespreken om draagvlak te creëren en de markt te stimuleren met nieuwe ideeën en initiatieven te komen. Accent op voorlichting en communicatie zijn de kernwoorden.

2.1 De concessie kent een efficiënte uitrol.

Deze concessie zorgt ervoor dat met minimale inspanningen een hoeveelheid publieke laadpunten in korte tijd kan neergezet vóór de komst van de burgers van buiten Barneveld en de “Barneveldse pioniers” in het gebruik van elektrische voertuigen. Een vaste relatie (met Cofely) vermijdt telkens weer proceskosten als een andere exploitant zich aandient. Er is één contractpartij met vaste werkafspraken.

2.2 Vaste prijs (met index) voor de gebruiker voor 10 jaar.

De prijsstelling van de concessie is voor 10 jaar gemaximeerd. Deze kan in geen geval hoger worden, wel lager. De concessiehouder is gehouden om deze prijs aan te blijven bieden, op straffe van boetes.

De prijs van concessiehouder Cofely is binnen de gemeente (en de regio / provincie) nagenoeg gelijk en staat op de paal vermeld. De prijs die Cofely aan onze inwoners en bedrijven biedt heeft geen opslag voor de ‘laaddienstverlening’.

2.3 40 laadpunten voorzien in de huidige behoefte.

Aan de hand van landelijke vuistregels op het gebied van het opzetten van een lokaal netwerk wordt ingeschat dat er in de gemeente Barneveld met zo’n 40 oplaadpalen een sober dekkend netwerk ontstaat. Met de keuze om een veertigtal aanvragen, in de komende concessieperiode, voor oplaadpalen te honoreren kan een goede stap in de richting van het lokale publiek netwerk worden gezet.

3.1 Beschikbaar budget.

Voor 2014 is er budget beschikbaar gesteld door de Regio FoodValley met de inzet van de landelijke NSL-gelden (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit). Hiermee kan voor de eerste 11 oplaadpalen ‘de onrendabele top’ worden gefinancierd. De regio-gemeenten zijn in overleg met de provincie voor een extra bijdrage voor de resterende oplaadpalen (2015 en 2016).

5. Kanttekeningen

Dit beleidsveld is in ontwikkeling, waardoor een en ander aan wijzigingen onderhevig kan zijn. De overeenkomst wordt dan ook in 2016 geëvalueerd.

De gemeenten worden door verschillende andere marktpartijen benaderd met een (ogenschijnlijk goedkoper) alternatief voor de onlangs in provinciaal verband aan Cofely gegunde Concessie Openbaar opladen. Omdat marktpartijen zich in het begin willen ‘inkopen’ in een nieuwe markt zijn de prijzen voor de gebruiker in het begin laag.

Indien er geen concessie is en dus geen afspraken zijn met ‘concessiehouders’ kunnen zich ongewenste ontwikkelingen voordoen zoals eenzijdige verhoging van de laadprijs per oplaadpaal.

Het risico dat elektrisch rijden een succes is zou kunnen leiden tot meer 'noodzaak' voor publieke laadpalen.

6. Uitvoering

Als in september dit beleid wordt onderschreven door de gemeenteraad en de concessieovereenkomst met Cofely wordt aangegaan, dan kan er nog dit jaar worden gestart met het realiseren van de publieke oplaadpalen vanuit de concessie.

'Partners in -Business':

Om voeling te houden met nieuwe ontwikkelingen en trends op mobiliteitsgebied zijn de (lokale) vertegenwoordigers van onder andere de BMV, COB, BIK, wijkplatforms, de Ambtelijke Verkeers Commissie (AVC-overleg politie) en vervoers-/mobiliteitsexperts in de gemeente gevraagd mee te denken over nieuwe richtingen voor ons verkeersbeleid op weg naar 2018 en verder.

Het is wenselijk om speerpunten te definiëren en zodanig te agenderen -bijvoorbeeld in de nieuwe strategische visie- dat ze door het bedrijfsleven kunnen worden opgepakt en tot verdere ontwikkeling kunnen worden gebracht. Een voorbeeld hiervan is het 'deelauto-initiatief' van een lokale ondernemer.

7. Risico's, kosten, baten en dekking

Budget voor oplaadpalen is nodig voor 2015 en 2016.

Om de 40 publieke oplaadpunten te faciliteren gedurende de looptijd van de concessie is budget nodig.

In de regio zijn afspraken gemaakt dat deze bijdrage € 3.000 per oplaadpaal is.

11 publieke laadpalen worden gefinancierd uit beschikbare budgetten uit de Regio (zie argument 3.1).

De onrendabele top van de eerste elf laadpunten kunnen zodoende 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.

De dekking van deze bijdrage is mogelijk uit eigen middelen, namelijk de 'reserve parkeervoorzieningen'. Deze financiële dekking is een verantwoordelijkheid van de raad.

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.

Financiële consequenties :

Bedrag van de investering, excl. BTW (nr. investeringsplan)	€	120.000
BTW 0 %	€	0
Bijdrage regio	-/- €	33.000
Af te schrijven in 1 jaar :	€	0
Kapitaallasten, bij een rente van 0 % :	€	0
Overige jaarlijkse (exploitatie)lasten :	+ €	0
Totaal van de lasten :	€	87.000
Lasten te dekken uit : reserve parkeervoorzieningen	€	87.000

Burgemeester en wethouders van Barneveld,
de secretaris, de burgemeester,
drs. D. Bakhuizen dr. J.W.A. van Dijk

Bijlage:

Nota Opladen voor Elektrisch Vervoer 2014-2022.