

# Raadsvoorstel



Datum Raad  
1 juni 2017

Portefeuillehouder  
Jeroen Heuvelink

Registratienummer  
BR1700015

Onderwerp  
Beleidskader openbare laadpalen

---

## Gevraagde beslissing

1. In te stemmen met het continueren van de concessieovereenkomst met de gemeente Rotterdam.
2. In te stemmen met de toekenning van een investeringsbudget van € 150.000,- in plaats van het bij de kadernota 2017 toegekende investeringsbudget van € 300.000,-.

## Samenvatting

Het raadsvoorstel vraagt de raad om in te stemmen met de continuering van de lopende concessie vanuit de gemeente Rotterdam. Deze concessie is in het najaar van 2016 verstrekt aan het bedrijf Engie die nu voor circa 17 gemeenten in de MRDH de plaatsing van vraaggestuurde openbare laadpalen realiseert. Dit betekent dat een inwoner zelf een laadpaal aanvraagt via de site [www.laadjeauto.nl](http://www.laadjeauto.nl). Deze aanvraag wordt vervolgens getoetst aan een aantal criteria alvorens een verkeersbesluit genomen wordt en de laadpaal daadwerkelijk geplaatst wordt. De toetsingscriteria, de procedure van de aanvraag van een laadpaal én de mogelijke alternatieven van een vraaggestuurde openbare laadpaal (zoals verlengd privaat laden) beschrijven wij in het uitvoeringskader laadpalen. Dit uitvoeringskader is toegevoegd aan dit raadsbesluit omdat de raad daartoe verzocht tijdens de bespreking van de kadernota 2017.

In de discussienotitie, die wij als bijlage toegevoegd hebben aan dit raadsvoorstel, onderbouwen wij ons advies om in te stemmen met de continuering van het concessiemodel. In de inleiding van deze discussienotitie schetsen we de aanleiding voor en context van de uitbreiding van het aantal openbare laadpalen. Vervolgens geven we onderbouwd aan wat de, naar beneden bijgestelde, prognose van het aantal benodigde openbare laadpalen is in Lansingerland. Hiertoe vroegen we bureau Over Morgen om een reflectie op hun eerdere prognose van 275 openbare laadpalen, afgezet tegen de actuele ontwikkelingen in technisch opzicht en de verkoopprognoses voor elektrische en hybride auto's. Zij stellen de prognose bij naar 219 openbare laadpalen in 2020, als gevolg van een administratieve fout in de berekening van 2015. Het advies van Bureau Over Morgen is ook als bijlage toegevoegd.

Na de onderbouwing van de doelstelling geven we aan wat de huidige stand van zaken is. We hebben op dit moment 19 openbare laadpalen in de gemeente gerealiseerd. Daarvan zijn er 9 laadpalen vraaggestuurd en 10 strategische openbare laadpalen. Een aantal aanvragen zijn in behandeling. We willen dus nog 200 openbare laadpalen realiseren. Daarvan verwachten we dat er circa 150 vraaggestuurde openbare laadpalen komen en circa 50 strategische openbare laadpalen. Daarna schetsen we drie modellen op basis waarvan we de resterende opgave kunnen realiseren. We brengen de voor- en nadelen van elk model in kaart en onderbouwen onze voorkeur om het concessiemodel te continueren. We gaan vervolgens in op een aantal overige relevante aspecten zoals de parkeerdruk, de handhaving, het verlengd private aansluitpunt (VPA) en de innovatiemogelijkheden. We sluiten af met een paragraaf over de financiële aspecten.

Indien de raad instemt met het continueren van het concessiemodel hebben wij aan een investeringsbudget van € 150.000 voldoende om een adequaat en toekomstbestendige infrastructuur voor openbare laadpalen aan te leggen in de gemeente. Dit bedrag gebruiken wij voor de begeleiding van de vraaggestuurde openbare laadpalen en voor het plaatsen van 50 openbare laadpalen op strategische locaties. De exploitatielasten van deze investering bedragen jaarlijks € 20.000. Omdat in de meerjarenbegroting al rekening was gehouden met de toekenning van een investeringsbudget van € 300.000 en een daarbij behorende exploitatielast van € 40.000, betekent dit dat jaarlijks € 20.000 kan vrijvallen.

### Financiële consequenties

Ervan uitgaande dat de raad instemt met het continueren van de concessie betekent dit financieel het volgende.

Kosten gemeente	Vraaggestuurde openbare laadpalen (uitgaande van 150 stuks)	Strategische openbare laadpalen (uitgaande van 50 stuks)
Procesmanager	€ 3.500,- (jaarlijks)	Ambtelijke inzet
Investeringskosten	Geen	Circa € 125.000 (eenmalig)
Inrichting parkeervak	Geen	Circa € 25.000 (eenmalig)
Ambtelijke uren	Binnen reguliere begroting opgenomen	Binnen reguliere begroting opgenomen
<b>Totaal</b>	<b>€ 3.500,-</b>	<b>€ 150.000</b>
<b>Dekking</b>	<b>Actieprogramma Realistisch Duurzaam</b>	<b>Investeringsbudget</b>

#### Toelichting:

Bijdrage aan de kosten voor de concessie-manager van alle deelnemende gemeenten, zijnde een jaarlijks bedrag van € 3.500,-. De dekking van dit bedrag ligt in het jaarlijkse budget voor Duurzaamheid.

De kosten voor de ambtelijke inzet voor het begeleiden van de aanvraag en het nemen van het verkeersbesluit zijn opgenomen in de bestaande begroting.

De kosten voor het plaatsen van openbare laadpalen op strategische locaties schatten wij in op maximaal € 150.000,- waarbij de exploitatielasten op basis van de bestaande afschrijvingstermijnen jaarlijks € 20.000 bedragen. Omdat in de meerjarenbegroting al rekening was gehouden met de toekenning van een investeringsbudget van € 300.000 en een daarbij behorende exploitatielast van € 40.000, betekent dit dat er jaarlijks € 20.000 kan vrijvallen.

### Verdere procedure

Na instemming van de raad met beslispunt 1 is er geen specifieke actie nodig om de concessie met Rotterdam te continueren. Er is namelijk sprake van een raamcontract met Engie waarmee we het aantal aanvragen van inwoners onder dezelfde voorwaarden mogen uitbreiden. Afhankelijk van het definitief toegekende investeringsbudget bij beslispunt 2 realiseren we openbare laadpalen op strategische locaties.

Na instemming van de raad is het wenselijk om de aanvraagprocedure voor een openbare laadpaal via [www.laadjeauto.nl](http://www.laadjeauto.nl) goed en herhaald te communiceren zodat meer inwoners weten hoe ze een openbare laadpaal aan kunnen vragen. Tot op heden zijn wij hier terughoudend mee geweest, omdat wij niet wisten welk besluit de raad met betrekking tot dit onderwerp neemt. Daarbij communiceren we ook helder over de procedure zoals beschreven in de uitvoeringafspraken en managen we de verwachtingen ten aanzien van de plaatsingstermijnen. Die plaatsingstermijnen lopen namelijk sterk op als gevolg van een grote werkvoorraad bij de netbeheerder om alle openbare laadpalen in de regio aan te sluiten.

### **Juridische aspecten**

- Kyoto-protocol 1997-2020
- Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)
- Internationaal klimaatverdrag Parijs, Nationale klimaattop.

### **Extern draagvlak/burgerparticipatie**

Op meerdere manieren betrekken wij inwoners bij de plaatsing van openbare laadpalen. Om te beginnen verloopt de aanvraag vraaggestuurd. Dit betekent dat een inwoner zelf een behoefte heeft en die kenbaar maakt. Bij de ter inzage legging van een verkeersbesluit staat voor elke belanghebbende zes weken de mogelijkheid open tot het indienen van een bezwaar.

Bij renovatie van bestaande wijken betreft de gemeente de inwoners bij de planvorming en neemt daarin ook de wens tot openbare laadpalen mee. Ook bij nieuwbouwtrajecten anticiperen we op de behoefte van toekomstige inwoners door bij de planvorming rekening te houden met de aanleg van infrastructuur voor elektrisch laden. Wij hebben een locatiekaart in GIS voor vraaggestuurde openbare laadpalen die ook anticipeert op de behoefte aan elektrisch laden in nieuwbouwgebieden. Ook is er bij het project 'Eiland' voor projectmatig ontwikkelde woningen ingespeeld op elektrisch rijden door iedere koper een elektrische auto te leveren en de woning te voorzien van een eigen laadmogelijkheid. Hiermee geven wij voortdurend invulling aan motie M2015-34.

### **Duurzaamheid**

Het realiseren van een openbare laadinfrastructuur draagt bij aan een verbetering van de luchtkwaliteit, vermindering van de uitstoot van CO<sub>2</sub> en NO<sub>x</sub> en reductie van verkeersgeluid. Bij een gemiddeld gebruik van 1 openbare laadpaal (8Kwh per dag) vermijden we circa 7 kg CO<sub>2</sub> uitstoot per dag (ervan uitgaande dat het aantal gereden kilometers met een auto met verbrandingsmotor met dezelfde omvang afneemt).

### **Bijlagen**

Discussienotitie openbaar laden in Lansingerland  
Uitvoeringskader laadinfrastructuur Lansingerland  
Rapport Bureau Over Morgen

### **Toelichting**

In 2015 deed de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag onderzoek naar de prognoses van het aantal benodigde openbare laadpalen in de deelnemende gemeenten. Lansingerland bleek toen, na een onderzoek van bureau Over Morgen, een opgave te hebben van 275 openbare laadpalen. Dit is de totale opgave en bestaat voor een deel uit vraaggestuurde openbare laadpalen en voor een deel uit strategische openbare laadpalen. Vraaggestuurde openbare laadpalen zijn laadpalen die geplaatst zijn naar aanleiding van een individuele aanvraag van een inwoner. Een strategische openbare laadpaal is een openbare laadpaal op een plaats waar de gemeente het belangrijk vindt om een openbare laadpaal te hebben, zoals bij een parkeergarage of een groot parkeerterrein. Het college besloot in april 2016 (BW1600109) om voor de korte termijn een overeenkomst met de firma Allego af te sluiten voor de plaatsing van 20 vraaggestuurde openbare laadpalen. Voor de langere termijn besloot het college om 30 vraaggestuurde openbare laadpalen mee te nemen in de concessieverstreking vanuit de gemeente Rotterdam. De dekking hiervan lag in het structurele budget van het Actieprogramma Realistisch Duurzaam. Met dit collegebesluit van april 2016 realiseren we 50 vraaggestuurde openbare laadpalen. Voor het resterende deel van de doelstelling van 275 openbare laadpalen vroegen wij daarom, op basis van de toen beschikbare informatie, aan de raad bij de kadernota 2017 een investeringsbudget toe te kennen. De raad stemde in met een investeringsbudget van € 300.000 onder de voorwaarde dat we eerst een voorstel aan de raad voorlegden over de wijze waarop we dit budget willen besteden. Met het voorstel dat nu voor ligt voldoen we aan die toezegging (T2016-173 en T2016-095). Het voorstel gaat ook in op motie M2015-34 waarin de raad het college vraagt om bij de aanleg van nieuwe bestrating alvast rekening te houden met aansluitingen voor elektrische laadpalen en de wijkbewoners te betrekken bij het bepalen van de locaties voor elektrische laadpalen in hun eigen wijk.

# Raadsbesluit



Datum Raad  
1 juni 2017  
Registratienummer  
BR1700015

Onderwerp  
Beleidskader e-laadpalen

---

De raad van de gemeente Lansingerland;  
gelezen het bijgaande voorstel

*Overwegende dat*

- de inwoners van Lansingerland een grote behoefte hebben aan openbare laadpalen;
- Lansingerland een tekort heeft aan openbare laadpalen;
- de gemeente in het tekort aan vraaggestuurde openbare laadpalen kan voorzien door de huidige concessie te continueren;
- de gemeente daarnaast op strategische locaties openbare laadpalen wil realiseren;
- de gemeente daarnaast op strategische locaties openbare laadpalen wil realiseren;
- het daartoe benodigde budget, als gevolg van de gunstige concessieverlening, aanzienlijk minder is dan aanvankelijk begroot;
- de gemeente een aantal toetsingscriteria hanteert die recht doet aan de belangenafweging tussen wensen van inwoners, parkeerdruk en ruimtelijke inpassing.

*Gelet op*

- het Kyoto protocol 1997-2020;
- het nationale samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit;
- het internationale klimaatverdrag van Parijs 2015;
- de nationale klimaattop in 2016;
- de lokale ambitie om energietransitie actief te stimuleren.

*Besluiten*

1. In te stemmen met het continueren van de concessieovereenkomst met de gemeente Rotterdam.
2. In te stemmen met de toekenning van een investeringsbudget van € 150.000,- in plaats van het bij de kadernota 2017 toegekende investeringsbudget van € 300.000,-.

Aldus vastgesteld door de raad van de gemeente Lansingerland in zijn openbare vergadering van 1 juni 2017,

de griffier,

*drs. Marijke Walhout*