

# Discussienotitie openbaar laden in Lansingerland

## 1 Inleiding

### Landelijk

Duurzaamheid staat hoog op de landelijke (politieke) agenda. Nederland gebruikt namelijk steeds meer energie en de gasvoorraad raakt op. Dat betekent onder meer dat vervoer en verwarming op andere energiebronnen moeten overgaan. Daar moet Nederland nu al op inspelen. Daarnaast wil Nederland in 2050 geen CO<sup>2</sup> meer uitstoten. Daarom neemt de Rijksoverheid maatregelen om de hoeveelheid duurzame energie te verhogen. En om slimmer om te gaan met energie en energie te besparen. Met het uitvoeren van duurzame maatregelen wil de Rijksoverheid de mens (people), het milieu (planet) en de economie (profit) meer met elkaar in evenwicht brengen. Bedrijven, overheden, maatschappelijke instanties en individuen beseffen tegenwoordig steeds vaker dat duurzaam wonen, leven en werken nodig is om de aarde in de toekomst leefbaar te houden. Ook op gemeentelijk niveau dragen wij daaraan bij.

### Lokaal

In maart 2015 stelde de raad de startnotitie 'Realistisch Duurzaam' vast, die het college vertaalde in het actieprogramma 'Realistisch duurzaam'. Daarmee willen we Lansingerland de komende jaren ontwikkelen tot een duurzame en energieneutrale gemeente met een klimaatbestendig, leefbaar en gezond bedrijfsleven. Het actieprogramma Realistisch Duurzaam bestaat uit drie programmalijnen:

Programma 1: Aansluiten bij ontwikkelingen ("buiten")

Programma 2: Zelf actief meedoen ("binnen")

Programma 3: Nieuwe stromen ("energietransitie")

Een onderdeel van het Actieprogramma is het project elektrisch opladen.

### Project elektrisch opladen

Het doel van het project elektrisch opladen is het realiseren van meer openbare en particuliere laadpalen in de gemeente om tegemoet te komen aan de groeiende behoefte van onze inwoners en bedrijven en ter vermindering van de CO<sup>2</sup> uitstoot. Door de plaatsing van laadpalen te faciliteren, stimuleren we het elektrisch vervoer, verminderen we de uitstoot van CO<sup>2</sup>, reduceren we geluidhinder door autoverkeer en worden we minder afhankelijk van fossiele grondstoffen. Het is daarom een project met raakvlakken tussen alle drie de programmalijnen. Het is tevens één van onze prioriteiten binnen het Actieprogramma in de jaren 2017 en 2018. In de jaren 2015 en 2016 hebben wij enkele eerste ervaringen opgedaan met de plaatsing van openbare laadpalen. Het is nu wenselijk om aan de hand van een door de raad vastgesteld kader de resterende opgave in de komende jaren te realiseren.

### Afbakening

Om de raad inzicht te geven in de diverse keuzemogelijkheden stelden wij deze discussienotitie op. In deze notitie gaan we in op verschillende aspecten van elektrisch opladen. Wij bakenen het onderwerp af door te spreken over *openbare* laadpalen. Particuliere laadpalen en bedrijfsmatige laadpalen die op eigen terrein staan, hebben geen bemoeienis van de gemeente. Wel gaan we kort in op het fenomeen Verlengde Particuliere Aansluiting omdat dit een mix is tussen een particuliere laadpaal op openbaar terrein. Wij maken een onderscheid tussen vraaggestuurde openbare laadpalen en 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.

### Uitvoeringskader

Binnen het door de raad vastgestelde beleidskader werkt het college aan de hand van een uitvoeringskader aan de realisatie van een toekomstbestendige infrastructuur voor openbaar laden. Dit uitvoeringskader voegden wij ter volledigheid aan de raadsdiscussie toe.

### Leeswijzer

We beschrijven en onderbouwen eerst de doelstelling ten aanzien van de openbare laadpalen. Daarna geven we aan wat de huidige situatie is. Vervolgens beschrijven we wat er nodig is om het doel te bereiken. Daarna behandelen we enkele overige, relevante, aspecten. We sluiten af met een paragraaf waarin we onderbouwen welk budget er nodig is om het doel te bereiken.

### Tot slot

Wij realiseren ons dat op het terrein van elektrische auto's en laadfaciliteiten er sprake is van een continue ontwikkeling. Dit kader richt zich dan ook alleen op de komende drie tot vier jaar. Wij actualiseren het kader en/of de uitvoeringsafspraken als er sprake is van ingrijpende (technologische-) ontwikkelingen of een sterk gewijzigde vraag en leggen het dan opnieuw voor aan de raad respectievelijk het college. In ieder geval evalueren we eind 2018 onze werkwijze en de voortgang van de resultaten.

## 2 Doelstelling

### De groei zet door

De afgelopen jaren is het aantal elektrische voertuigen in Nederland sterk toegenomen. De Rijksoverheid heeft als doelstelling opgenomen dat er in 2020 in Nederland 200.000 elektrische voertuigen rijden en 1 miljoen in 2050. In de brandstofvisie, als uitwerking van het Energieakkoord, is zelfs de ambitie opgenomen dat in 2025 alle nieuw verkochte auto's in Nederland zero-emissie zijn met een elektrische aandrijving.

In 2015 heeft het adviesbureau Over Morgen, in opdracht van de MRDH, een prognose voor het elektrisch vervoer in 2020 opgesteld. Hieruit blijkt dat Lansingerland 275 openbare laadpalen in 2020 gerealiseerd moet hebben om aan de vraag van elektrisch vervoer te kunnen voldoen. De onderbouwing van deze prognose heeft u per mail van ons ontvangen op 21 juni 2016.

Met de recente technologische ontwikkelingen en mediaberichten over stagnerende verkoop van elektrische auto's, vroegen wij aan bureau Over Morgen om te reflecteren op de prognose uit 2015. Zij stellen de prognose bij naar 219 openbare laadpalen in 2020, als gevolg van een administratieve fout in de berekening van 2015. In hun advies gaan ze ook in op de ontwikkelingen in technologie. Het advies van Bureau Over Morgen is als bijlage toegevoegd.

De 219 openbare laadpalen zijn de totale opgave. Wij zien uit onze ervaringen van de afgelopen jaren dat een deel hiervan vraaggestuurde openbare laadpalen zijn en een ander deel strategische openbare laadpalen betreffen. Wij verwachten dat we met 169 vraaggestuurde openbare laadpalen en 50 strategische openbare laadpalen een toekomstbestendige infrastructuur voor elektrisch laden realiseren.

Omdat uit onze ervaringen in 2015 en 2016 blijkt dat er veel tijd gepaard gaat met de daadwerkelijke plaatsing van een laadpaal (als gevolg van een zorgvuldig traject van locatie bepaling, zienswijze termijnen bij een Verkeersbesluit en een hoge werkvoorraad bij de aannemer en/of de netbeheerder) verwachten wij deze doelstelling gefaseerd te bereiken. Wij zijn hierbij wel afhankelijk van een aantal externe partners waarbij we weinig tot geen invloed hebben op hun planning.

**Eind 2018 heeft Lansingerland 75 openbare laadpalen, waarvan 50 vraaggestuurd en 25 strategisch. Eind 2020 heeft Lansingerland 150 openbare laadpalen, waarvan 100 vraaggestuurd en 50 strategisch. Eind 2022 heeft Lansingerland 219 openbare laadpalen, waarvan 169 vraaggestuurd en 50 strategisch.**

### 3. Huidige situatie

#### *Vraag gestuurde aanvragen*

Vraaggestuurde aanvragen zijn, zoals al aangegeven, aanvragen die door individuele inwoners gedaan worden en waarbij men geen mogelijkheid heeft om op eigen terrein met een particuliere laadpaal te laden. Op dit moment hebben wij in Lansingerland negen vraaggestuurde openbare laadpalen. Er zijn 19 aanvragen van inwoners in behandeling, waarvan de meesten in de fase zitten waarop men wacht op de netbeheerder die de laadpaal aansluit op het netwerk.

#### *Strategische laadpalen*

Strategische laadpalen zijn, zoals al aangegeven, openbare laadpalen op locaties waar geen individuele aanvrager aan te koppelen is. Denk daarbij bijvoorbeeld aan parkeerplaatsen bij randstadrail-, bus- en treinvervoer. Zo zijn we momenteel in gesprek met de projectorganisatie van het station Lansingerland-Zoetermeer om te onderzoeken in hoeverre het mogelijk is om strategische openbare laadpalen te plaatsen. Op dit moment hebben wij tien openbare laadpalen staan op strategische locaties (parkeerterrein bij Berkel Centrum, parkeerterrein bij zwembad de Windas in Bergschenhoek, parkeerterrein Wilhelminaplein in Bleiswijk, parkeergarage RandstadRailhalte Berkel Westpolder en parkeerterrein gemeentehuis).

**Er zijn op dit moment 19 openbare laadpalen in Lansingerland, waarvan 9 vraaggestuurde openbare laadpalen zijn en 10 strategische openbare laadpalen zijn.**

### 3. Wat is nodig om het doel te bereiken?

Een antwoord op deze vraag vereist een antwoord op twee subvragen:

3a. Hoe voorzien we in de behoefte aan vraaggestuurde openbare laadpalen?

3b. Hoe voorzien we in de behoefte aan openbare laadpalen op strategische locaties?

#### **3a. De vraaggestuurde aanvragen**

Er zijn drie verschillende modellen om te voldoen aan de behoefte naar vraaggestuurde openbare laadpalen, namelijk het vergunningenmodel, het concessiemodel en het opdrachtenmodel. We lichten ze hieronder toe.

#### *Opdrachtenmodel*

In het opdrachtenmodel koopt de gemeente de openbare laadpalen en exploiteert ze zelf. Dit betekent dat de gemeente eigenaar is van de palen en dus ook de volledige investering en de daarbij behorende exploitatierisico's draagt. In dit model zijn de gemeentelijke kosten erg hoog en is er geen sprake van marktwerking.

#### *Concessiemodel*

Het primaire uitgangspunt van het concessiemodel is dat één of enkele partijen het exploitatierecht verkrijgen voor het plaatsen en exploiteren van laadpalen in de openbare ruimte. Deze partijen worden geselecteerd via een (Europese) aanbestedingsprocedure.

In 2016 hebben wij, op basis van collegebesluit BW1600109, met dit model ervaring opgedaan door, net als 16 andere gemeenten in de MRDH regio en de gemeente Gouda, aan te sluiten bij de concessie die de gemeente Rotterdam verleent. De gemeente Rotterdam verleende in het najaar van 2016 de concessie aan de firma Engie. Lansingerland kon, binnen het toen beschikbare budget, voor dertig vraaggestuurde openbare laadpalen meedoen in de concessie. Omdat de concessie financieel erg voordelig voor de

deelnemende gemeenten uitviel, bestaan de gemeentelijke kosten uit het nemen van het verkeerbesluit en een bijdrage aan de concessie-manager. Het laadtarief is in gezamenlijkheid tussen de deelnemende gemeenten bepaald en als uitgangspunt bij het aanbesteden van de concessie gebruikt.

#### *Vergunningenmodel*

Het primaire uitgangspunt van het vergunningenmodel is dat elke partij die aan de door de gemeente opgestelde uitvoeringsafspraken voldoet, toestemming krijgt (via een vergunning of soms via een overeenkomst) om openbare laadpalen te plaatsen, beheren en exploiteren.

In 2016 hebben wij, op basis van collegebesluit BW1600109, met dit model ervaring opgedaan door een overeenkomst met de firma Allego te sluiten. Met deze overeenkomst gaven wij verkeerbesluiten af tot een maximum van twintig openbare laadpalen. Kern van de overeenkomst is dat Allego, niet exclusief, de laadpalen financiert en exploiteert (dus ook het laadtarief vaststelt) en dat de gemeentelijke kosten bestaan uit de te nemen verkeersbesluiten en het inrichten van de parkeervakken (bebording en belijning).

Overzicht van de verschillen tussen de drie modellen:

Criteria	Opdrachtenmodel	Huidig concessiemodel/Engie	Huidig vergunningenmodel/Allego
<b>Kosten laadpaal</b>	€ 3.000 tot € 3.500	€ 3.000 tot € 3.500	€ 3.000 tot € 3.500
<b>Bijdrage marktpartij</b>	Geen	De kosten worden verdeeld tussen concessiehouder en concessienemer.	Marktpartij betaalt de laadpaal
<b>Investering gemeente</b>	€ 3.000 tot 3.500, evt. minder indien subsidie beschikbaar is. En verkeerbesluit en inrichting parkeervak.	Verkeersbesluit en jaarlijkse bijdrage van € 3.500 aan de gezamenlijke concessie-manager.	Verkeersbesluit en bebording en belijning parkeervak
<b>Locatiekeuze</b>	Definitieve keuze bij gemeente	Definitieve keuze bij gemeente	Definitieve keuze bij gemeente
<b>Loketfunctie voor inwoners en betrokken partijen (aannemer, netbeheerder)</b>	Bij gemeente	Bij concessiehouder	Bij marktpartij
<b>Kwaliteitsborging openbare ruimte</b>	Uniforme laadpaal	Laadpaal van de concessiehouder	Laadpaal van marktpartij
<b>Prijs aan de paal en invloed daarop</b>	Bv € 0,28 excl. BTW. Gemeente bepaalt het tarief.	€ 0,26 excl. BTW € 0,30 incl. BTW Gemeente heeft beperkte invloed	Starttarief € 0,50 en € 0,33 excl. BTW (Starttarief € 0,60 en € 0,40 incl. BTW). Gemeente heeft geen invloed.
<b>Looptijd</b>	Zelf te onderhandelen	8 jaar	10 jaar
<b>Ruimte voor innovatie</b>	Geïnitieerd door gemeente	Ruimte voor pilots en investeringen vanuit zowel de concessiehouder als de gemeente	Marktpartij bepaalt zelf de mate van innovatie

<b>Aanpak na contractperiode</b>	Mogelijkheid tot verkopen of verhuren van laadpalen indien gewenst.	Na 8 jaar laadnetwerk continueren, actualiseren, verhuren, verkopen/ veilen of verwijderen	Na 10 jaar contract stilzwijgend verlengen of laadpalen verwijderen
<b>Planning</b>	Eigen aanbesteding starten.	Het afgesloten raamcontract kan op basis van de huidige afspraken naadloos gecontinueerd worden.	Afgerond. Alle 20 aanvragen zijn in behandeling of gerealiseerd. Bij keuze voor dit model moeten we zoeken naar een of meerdere nieuwe marktpartijen. Dit kan pas vanaf 2018 ivm de exclusiviteit van de lopende concessie met Engie.

Omdat er in het opdrachtmodel sprake is van hoge gemeentelijke kosten en geen marktwerking, heeft dit model niet onze voorkeur.

In het vergunningenmodel blijkt dat de marktpartij hogere laadtarieven rekent voor de gebruikers om zo de businesscase rendabel te maken en de financiële risico's te verkleinen. De keuze voor het vergunningenmodel kan ook leiden tot een diffuus straatbeeld omdat dan verschillende marktpartijen hun eigen openbare laadpalen plaatsen.

Het concessiemodel heeft een goede mix tussen marktwerking en lage kosten voor de gemeente. De firma Engie won het concessietraject met een voor de deelnemende gemeenten zeer financieel gunstig gevolg, namelijk geen investeringskosten voor de laadpalen. De laadtarieven voor inwoners zijn acceptabel en we maken gebruik van schaalvoordeel omdat 18 gemeenten, onder regie van de gemeente Rotterdam, participeren in deze concessie.

**Om te voldoen aan de vraaggestuurde behoefte aan openbare laadpalen is het continueren van het concessiemodel de beste keuze.**

### **3b. Openbare laadpalen op strategische locaties**

Er blijkt ook behoefte te zijn om op een aantal strategische locaties openbare laadpalen te gebruiken. Het te bouwen station Lansingerland-Zoetermeer is daar een mooi voorbeeld van. Ook m.b.t. parkeer garages ontvangen wij vragen van inwoners of er elektrische laadpalen komen. In deze gevallen is een actieve, regie nemende, houding van de gemeente noodzakelijk om tot realisatie te komen. Daarbij is maatwerk en soms experimenteer ruimte nodig. Want op een parkeerterrein waar je relatief kort verblijft, bijvoorbeeld bij het winkelcentrum, kan een snellader veel nuttiger zijn dan een gewone lader. Of op een parkeerterrein als bij station Lansingerland-Zoetermeer kan het veel handiger zijn om laadpleinen te realiseren (dat is één openbare laadpaal met 4 aansluitingen). Ook bij het anticiperen op openbare laadpalen in nieuwbouwgebieden (daar is immers nog geen sprake van vraaggestuurde openbare laadpalen) is een actieve regie van de gemeente noodzakelijk door het aanleggen van een infrastructuur. De concessiehouder is bereid om tegen een redelijke gemeentelijke investering ook op strategische locaties openbare laadpalen te plaatsen. De kosten per laadpaal zijn dan afhankelijk van het type lader dat wij kiezen in de specifieke situatie. Dit is een ontwikkeling die wij ook zien in de andere deelnemende gemeenten.

Om te voorzien in deze behoefte vragen wij om een investeringsbudget van € 150.000,-. Met dit bedrag verwachten wij te kunnen voldoen aan de behoefte aan openbare laadpalen op strategische locaties.

Met de toekenning van een investeringsbudget van € 150.000 komen wij tegemoet aan de behoefte aan openbare laadpalen op strategische locaties. De plaatsing van deze palen is uiterlijk 2020 afgerond.

## 4. Overige relevante aspecten

### Parkeerdruk

In alle varianten is een verkeersbesluit een harde randvoorwaarde voor het plaatsen van een openbare laadpaal. Zonder een verkeersbesluit, en bijbehorende bebording en belijning, is het voor een bedrijf niet rendabel om een openbare laadpaal te plaatsen. De parkeerdruk is in de ene wijk hoger dan in de andere wijk. Daarom is het bepalen van de locatie voor een openbare laadpaal ook altijd een maatwerkbeslissing en ligt de eindbeslissing daarover bij de gemeente. Bij de prognose die Bureau Over Morgen afgegeven heeft, én bij de plankaart in GIS voor vraaggestuurde openbare laadpalen, is al rekening gehouden met de parkeerdruk in sommige wijken.

Een verkeersbesluit is nooit op persoonlijke titel of alleen voor één specifieke elektrische auto. Het enige wat met een verkeersbesluit bereikt wordt, is dat de betreffende parkeerplaats alleen gebruikt mag worden voor elektrisch laden.

Wij voorzien een transitieperiode. Er blijven namelijk evenveel auto's en evenveel parkeerplaatsen in een bepaalde wijk aanwezig, alleen verandert de verhouding tussen elektrische auto's en auto's op fossiele brandstof. In deze transitie periode wordt de parkeerdruk in sommige wijken hoger als gevolg van het toewijzen van een elektrisch parkeervak. Over enige tijd is de parkeerdruk in een wijk net zo hoog als nu, alleen zijn er dan meer elektrische auto's dan auto's op fossiele brandstof.

### Handhaving

Het nemen van een verkeersbesluit impliceert ook dat handhaving (door Boa's) mogelijk is. In het managen van de verwachtingen is het goed om aan te geven dat de Boa's niet altijd op alle overtredingen in de gemeente handhaven, maar dat zij werken conform de handhavingmatrix. In deze matrix stelt de raad prioriteiten vast op basis van behoefte en beschikbare capaciteit. Wij nemen de handhaving op dit onderwerp mee in de actualisatie van de handhavingmatrix, maar verwachten dat deze geen hoge prioriteit krijgt, tenzij de veiligheid in het geding is.

### Innovatie stimuleren

Naast de al bekende reguliere oplaadpalen komen ook andere vormen van opladen in beeld. Dit zijn bijvoorbeeld nieuwe innovaties die getest dienen te worden in de openbare ruimte. Wij staan, binnen redelijke kaders als tijd- en geldinvestering, positief tegenover het experimenteren met nieuwe vormen van laden, omdat dit de ontwikkeling van het elektrisch rijden kan bevorderen en een economische spin-off kan genereren.

### Meer ruimte voor burgers en bedrijven

Naast het opladen op eigen terrein stellen wij inwoners ook in de gelegenheid om bij te dragen aan laadoplossingen in de openbare ruimte. Dit kan bijvoorbeeld door het realiseren van een Verlengd Private Aansluiting (VPA). Bij een VPA wordt een openbare laadpaal aangesloten op een bestaande netaansluiting. Dit kan ook de aansluiting van een burger of bedrijf zijn. Hoewel wij in de praktijk bij inwoners en bedrijven hier nog weinig tot geen behoefte aan ervaren, willen wij de mogelijkheid niet op voorhand uitsluiten. Daarom hebben we in het uitvoeringskader ook de afspraken met betrekking tot VPA opgenomen.

## 5. Financiën

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:

We betalen, samen met de andere deelnemende gemeenten, een bijdrage aan de kosten voor de concessie manager, 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.