

Kadernotitie openbare laadinfrastructuur

Aanleiding

Het aantal elektrische auto's in Nederland neemt snel toe. Deze auto's moeten ook worden opgeladen. Deels volstaan laadpunten op eigen terrein. Voor een steeds groter wordend deel zijn elektrische auto's afhankelijk van laden in de openbare ruimte. Om goed in deze behoefte te kunnen voorzien is vraag naar een goede openbare laadinfrastructuur. Stichting E-laad plaatste tot augustus 2012 kosteloos laadpunten voor gemeenten: in Raalte heeft ze er één aan de Schapenstraat in Raalte en één op het Dorpsplein in Heeten geplaatst. Sinds die tijd is er geen andere (markt)partij opgestaan die op grote schaal laadpunten plaatst. Gemeenten worden nu in toenemende mate geconfronteerd met vragen of een openbare oplaadvoorziening kan worden geplaatst. Om hier antwoord op te kunnen geven is het belangrijk dat de gemeente Raalte vastlegt hoe ze hiermee om wil gaan.

Ontwikkelingen

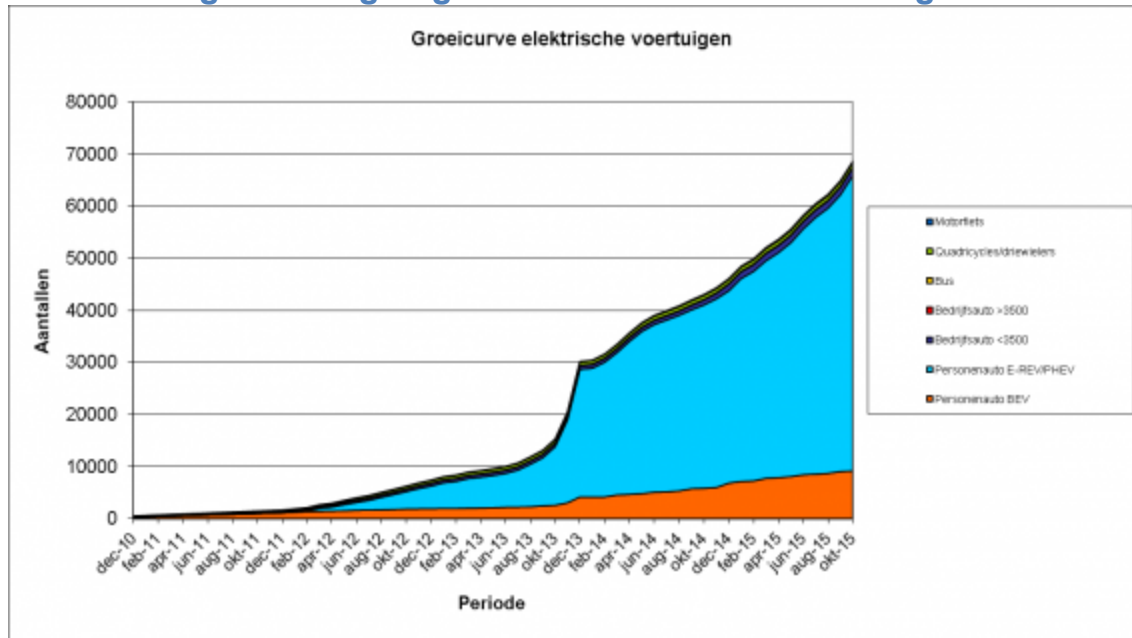
Wereldwijd is het elektrisch (personen)vervoer in opkomst. Nederland is in deze innovatie een van de landen die voorop loopt en het aantal elektrische auto's in ons land neemt snel toe, mede door stimulering vanuit de Rijksoverheid door fiscale maatregelen. Op dit moment rijden bijna 60.000 elektrische auto's in Nederland waarvan 8.500 volledig elektrisch. Het merendeel daarvan is een leaseauto. Het betreft met name mensen die op eigen terrein een voorziening kunnen realiseren. Door ontwikkelingen in de autobranche en de tweedehands markt worden elektrische auto's ook betaalbaar voor mensen met een kleinere portemonnee die meer afhankelijk zijn van oplaadpalen in de openbare ruimte. Ook een deel van de forenzen en bezoekers zijn afhankelijk van de openbare ruimte om te laden.

Aanbod auto's

De auto-industrie is van mening dat elektrische aandrijving (gevoed door accu, brandstofcel, waterstof of combinatie) de toekomst heeft. Ontwikkelingen in de auto- en accu-industrie volgen zich in rap tempo op. Op dit moment zien we nog vooral stekker-hybrides (verbrandingsmotor i.c.m. elektromotor) als de Volkswagen Golf GTE, Mitsubishi Outlander PHEV en de Volvo V60 Plug-in Hybrid. Deze plug-in Hybrides doen als het ware het voorwerk voor de volledig elektrische auto's.

Het huidige aanbod aan volledig elektrische auto's is beperkt en zit met name aan de bovenkant van de markt (BMW i3, Tesla Model D). Daar komt de komende jaren verandering in. Alle grote autofabrikanten komen binnen 2 tot 3 jaar met volledig elektrische auto's in de compacte middenklasse. Deze auto's

Ontwikkeling aantal geregistreerde elektrische voertuigen in Nederland



(excl. brom- en snorfietsen)

Bron: RDW, m.i.v. 31-08-2013 op basis van gegevensmodel op basis van aandrijflijn- en brandstofconcept.

rijden dan al zo'n 250 tot 300 km op een acculading en worden relatief betaalbaar. Dit zal de drempel om een elektrische auto aan te schaffen fors verlagen, zowel voor de leaserijder als de particulier. Ook de tweedehands markt – die nog wat langzaam op gang komt – gaat voor een lagere instap en groter publiek zorgen.

Marktpartijen

Het Rijk onderstreept dat er nog geen openmarktmodel is en zegt dat er op dit moment nog geen rendabele businesscase voor laadpalen is. Op dit moment kan ongeveer de helft van het investeringsbedrag worden terugverdiend. Dit belemmert de markt om het op te pakken en belemmert dus ook de vorming van het openmarktmodel. Het Rijk verwacht dat vanaf 2018 de markt het roer overneemt, doordat de prijs zakt door schaalvergroting en innovatie.

Voordelen elektrisch rijden

Elektrisch vervoer vermindert de uitstoot van schadelijke CO₂ en draagt daarmee bij aan een beter klimaat. Een volledig elektrische auto die op de gemiddelde Nederlandse elektriciteitsmix rijdt (opgewekt met kolen, gas en duurzame energie) zorgt voor circa 50% minder CO₂ uitstoot. Voor plug-in hybride voertuigen is de daling circa 3-10%. Wanneer een volledig elektrische auto op groene stroom rijdt stoot

deze helemaal geen CO2 uit. Door elektrisch rijden aan de duurzame-energievoorziening te koppelen wordt Nederland minder afhankelijk van fossiele brandstoffen. Elektrische auto's verminderen daarnaast de geluidsoverlast van het verkeer en zorgen voor schonere steden.

Opladen

Om elektrische auto's op te kunnen laden zijn oplaadpunten nodig. Veel van de huidige bezitters kunnen op eigen terrein opladen. Echter, elektrische auto's zijn ook nu al voor een groot deel afhankelijk van de openbare ruimte om te laden, omdat ze door de beperkte actieradius ook moeten worden geladen op hun bestemming. Zoals aangegeven worden elektrische auto's snel bereikbaar voor een groter publiek. In combinatie met de beperkte reikwijdte betekent dit dat elektrische auto's voor een steeds groter deel afhankelijk worden van laden in de openbare ruimte. Om goed in deze behoefte te kunnen voorzien is vraag naar een goede openbare laadinfrastructuur.

Beleid andere overheden

Besluit omgevingsrecht

In Bijlage II van het Besluit omgevingsrecht, artikel 2, onderdeel 18, is bepaald dat elektrische oplaadpalen onder sub b. vallen: "een bouwwerk, geen gebouw zijnde, ten behoeven van (...) het opladen van accu's van voertuigen (...)" en daarmee omgevingsvergunning-vrij zijn.

Rijksoverheid

Het Rijk wil elektrisch rijden in de versnelling brengen, in 2020 moeten er 200.000 elektrische auto's op de Nederlandse wegen rijden. Een prognose door bureau Over Morgen geeft aan dat deze doelstelling gemakkelijk gehaald lijkt te worden. Het Rijk verwacht in 2025 1 miljoen elektrische auto's op de Nederlandse wegen. Met de Green Deal laadinfrastructuur heeft de rijksoverheid onlangs een bijdrage van 5,7 miljoen (juli 2015 t/m juli 2018) beschikbaar gesteld voor het realiseren van laadinfrastructuur. De maximale bijdrage voor een oplaadpaal bedraagt dit jaar 900 euro per oplaadpaal en wordt afgebouwd tot 300 euro in 2018. Overheden moeten daarbij zelf minimaal hetzelfde bedrag bijdragen. Een openbare oplaadpaal kost ongeveer zeventuizend euro.

Provincie

De provincie Overijssel denkt aan voorfinanciering van de investering via een energiefonds en een EV-loket voor ondersteuning aan expertise aan gemeenten. De verwachting is dat in 2020 circa 19.500 elektrische auto's rijden in de provincie Overijssel, waarvan er circa 7.000 auto's aangewezen zullen zijn op openbare laadvoorzieningen. Op basis van een globale prognose voor de hele provincie kwam Over

Morgen op een behoefte van 50 laadpalen voor Raalte in 2020. Na verfijning komt Over Morgen op 60 laadpalen in de publieke ruimte in Raalte.

Voorbeelden andere gemeenten

Olst-Wijhe: er is in 2012 een oplaadpaal door E-laad geplaatst in Olst. De gemeente heeft zelf een oplaadpaal bij het nieuwe gemeentehuis geïnitieerd en een ondernemer (Jansen Venneboer) heeft op eigen terrein een gerealiseerd waar ook particulieren terecht kunnen. Olst-Wijhe heeft mee betaald aan de paal bij het gemeentehuis. Een derde partij heeft het andere deel betaald en voert het beheer en onderhoud uit. Zij betaalt aan de gemeente voor de stroom die zij gebruikt. "Ten behoeve van toekomstige aanvragen door particulieren" heeft de gemeente in 2012 alvast vier mogelijke locaties in woonwijken aangewezen (2 in Olst en 2 in Wijhe, uitgaande van een maximale loopafstand van 400 m). Daar is tot op heden geen oplaadpaal geplaatst.

Deventer: faciliteert marktpartijen bij voldoende vraag. Een marktpartij plaatst gratis palen in parkeergarages. In de binnenstad mogen verder geen palen worden geplaatst, omdat daar al te weinig parkeerplaatsen zijn. In Deventer is momenteel 0,5% van de 40.000 auto's een elektrische auto.

Alkmaar: de gemeente plaatst zelf vraag-gestuurd. Aanvrager is inwoner, ondernemer of werknemer. Verzoeken die aan de toetsingscriteria voldoen, worden ingewilligd tot het gereserveerde budget is uitgeput.

Dordrecht: geen geld, wel beleidsregels: marktpartijen vragen aan, plaatsen, exploiteren en beheren. Momenteel is er maar één marktpartij die kan voldoen aan de door Dordrecht gestelde randvoorwaarden zonder investering door de gemeente (Allego).

De Ronde Venen: vraag gestuurd, maar plaatsing door particulieren. Gemeente investeert niet.

Waalre: gemeente faciliteert, heft geen leges en stelt grond om niet ter beschikking aan een marktpartij.

Amsterdam: heeft een overeenkomst met een marktpartij (Nuon). Particulieren dienen verzoek in bij de Nuon. Nuon doet locatieverzoek bij gemeente. Gemeente stelt verkeersbesluit op. Bij geen bezwaar legt Nuon het oplaadpunt aan. In Amsterdam zijn inmiddels 1.375 oplaadpunten gerealiseerd. Hierbij moet opgemerkt worden dat Amsterdam Rijksgeld krijgt om luchtvervuiling tegen te gaan. Dat zet zij o.a. hiervoor in. Amsterdam betaalt dus mee.

Beleid en uitgangspunten Raalte

In de Visie Raalte Duurzaam 2050 zijn onder het thema mobiliteit meer E-laadpunten genoemd om bij te dragen aan een Duurzaam Raalte 2050. Een van de genoemde projecten die daarvan in het verlengde liggen is Elektro-auto verhuur Raalte. Het doel daarvan is het promoten van elektro-auto's / schoon vervoer / schoon toerisme met als resultaat schoner vervoer in de toekomst en toename van de omzet

schone autoverkoop.

In het Verkeers- en Vervoersplan Raalte is niets opgenomen over elektrisch rijden.

Kader

Stimuleren van elektrisch rijden door oplaadpunten mogelijk te maken, draagt bij aan een Duurzaam Raalte 2050. Het vervoer wordt schoner. Daarnaast komen er steeds meer elektrische auto's, waardoor de vraag naar oplaadpunten in de openbare ruimte stijgt. Door nu hiervoor kaders te scheppen en beleidsregels op te stellen, kan daarop worden ingespeeld.

Het uitgangspunt is dat de gemeente niet zelf investeert in de openbare laadinfrastructuur. Indien de gemeente dat wel zou doen zou ze ondernemer worden. Daarnaast wordt verwacht dat elektrisch rijden op den duur wordt ingehaald door andere vormen van duurzaam vervoer.

Er vanuit gaande dat Raalte niet zelf investeert, is er nog een aantal keuzen te maken ten aanzien van de mate waarin gereguleerd en gefaciliteerd kan worden.

Reguleren:

- a. van te voren wel of niet locaties aanwijzen waar laadpalen toegestaan zijn. Voorzieningen worden in het algemeen geplaatst waar daadwerkelijk een behoefte bestaat: waar “E-rijders” wonen en/of werken en op plekken waar veel gebruik wordt gemaakt van een laadvoorziening door meerdere elektrische auto's, zoals een winkelcentrum of bedrijventerrein. De gemeente kan randvoorwaarden meegeven in beleidsregels. Per aanvraag wordt bekeken of er voldoende vraag is en of de locatie voldoet aan de vastgestelde beleidsregels. De VNG heeft beleidsregels opgesteld. Ook kan de gemeente een palenplan opstellen, waarin de locaties waar een oplaadpaal mag komen staan zijn aangegeven. Daarbij wordt meestal een maximale loopafstand van 300 meter gehanteerd;
- b. de gemeente kan vraaggericht opereren, waarbij de aanvrager een particulier of een marktpartij is, maar kan ook actief concessies aanbesteden aan een of meer marktpartijen. De gemeente gaat met de aanvrager een overeenkomst aan. Bij concessies maken marktpartijen in concurrentie aanspraak op een bepaald exploitatierecht (zoals benzinestations langs de snelwegen). De gemeente draagt financieel bij.

Faciliteren:

- a. de te faciliteren partij kan een particulier of een marktpartij zijn
- b. om het marktpartijen makkelijker te maken om laadinfrastructuur te plaatsen, te onderhouden en te exploiteren kan de gemeente er voor kiezen om geen vergoedingen (zoals leges) voor de

aanleg van laadvoorzieningen te vragen en de grond 'om niet' beschikbaar te stellen. De gemeente plaatst een verkeersbord om aan te geven dat er een openbare parkeerplaats wordt gereserveerd voor gebruikers van de oplaadpaal. Ook is de gemeente verantwoordelijk voor het nemen van het verkeersbesluit.

Voorgesteld wordt om de openbare laadinfrastructuur te reguleren door randvoorwaarden te stellen aan de potentiële locaties, voordat de werkelijke vraag zich voordoet. Zodra de vraag er is, kan daarop direct en goed onderbouwd worden ingespeeld.

Aangezien de openbare laadinfrastructuur toegankelijk dient te zijn voor een ieder met een elektrische auto, wordt voorgesteld om met een of meerdere marktpartijen een (privaatrechtelijke) overeenkomst af te sluiten met bepalingen over de locaties van de oplaadpalen, de te plaatsen voorzieningen en over eigendom en verantwoordelijkheden.

De gemeente is verantwoordelijk voor de openbare ruimte en het parkeerbeleid, ook als een parkeerplaats gebruikt wordt voor het elektrisch laden van auto's. Om de regie te kunnen (blijven) voeren, wordt voorgesteld om, naast het nemen van het verkeersbesluit en de afhandeling van eventuele bezwaarschriften, zelf het verkeersbord te plaatsen en de markering aan te brengen. Dit brengt kosten met zich mee. Deze kosten kunnen verhaald worden op de exploitant door ze rechtstreeks in rekening te brengen, of door een vergoeding te vragen voor het in gebruik hebben van openbare ruimte, òf de gemeente kan, om het elektrisch rijden te stimuleren, de kosten voor eigen rekening nemen. Geprobeerd wordt om de kosten op de exploitant te verhalen, in welke vorm dan ook. Of dit reëel is moet worden uitgewerkt. Momenteel is er slechts één marktpartij (Allego) die in diverse gemeenten de exploitatie voor haar rekening neemt.

Vervolg

Indien de Raad instemt met het hiervoor gegeven kader, waarbij de gemeente elektrisch rijden stimuleert, niet zelf investeert in oplaadpalen en niet de exploitatie en het onderhoud ervan op zich neemt, maar wel de locaties reguleert door randvoorwaarden op te stellen en aanvragen faciliteert, wordt op basis daarvan het 'palenplan' met potentiële locaties voor de laadpalen en de beleidsregels voor het plaatsen van laadpalen in de openbare ruimte opgesteld. In de beleidsregels worden randvoorwaarden voor met name de marktpartij, de te plaatsen voorzieningen en de potentiële locaties voor oplaadpalen en bepalingen voor eigendom en aansprakelijkheid, opgenomen.

Ook wordt de praktische implementatie in de organisatie uitgewerkt en ter hand genomen, zoals het opstellen van een aanvraagformulier en het al dan niet opnemen van leges in de legesverordening.

Voor het behandelen van aanvragen voor het plaatsen van laadpalen door een marktpartij, het nemen van verkeersbesluiten, het plaatsen van bebording, het aanbrengen van belijning en het afhandelen van bezwaren, maakt de gemeente kosten. Uitgezocht wordt of die kosten verhaald kunnen worden op de marktpartij, de exploitant. Vooralsnog wordt er van uitgegaan dat in ieder geval in 2016 geen extra budget nodig is.

De beleidsregels, het palenplan en de financiële uitwerking worden in het tweede kwartaal 2017 door het college vastgesteld en ter kennisname aan de raad toegestuurd.