



|                      |                                                                                                                                                                                        |
|----------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Onderwerp            | Gewijzigde beleidsregels openbare laadinfrastructuur elektrische voertuigen gemeente Raalte                                                                                            |
| Zaaknummer           | 44324-2022                                                                                                                                                                             |
| B&W vergadering      | 24 mei 2022                                                                                                                                                                            |
| Integrale advisering | Sander Bonhof (verkeerskundig adviseur), Brigit van der Weeg (verkeerskundig adviseur), Jeanet van Olst (jurist), Cor van de Weijer (juridisch adviseur), Henry van Rossum (financiën) |
| Portefeuillehouder   | Dhr. F. (Frank) Niens                                                                                                                                                                  |
| Voor informatie      | Jetty Looijenga                                                                                                                                                                        |

### Bestuurssamenvatting

De gemeente Raalte doet mee aan de Overijsselse aanpak slim openbaar laden. De concessie loopt op 30 juni 2022 af. Op 28 september 2021 heeft u besloten deel te nemen aan de nieuwe gezamenlijke Europese aanbesteding openbare laadinfrastructuur (zaaknummer 72504-2021). De randvoorwaarden van de nieuwe concessie vallen binnen het kader van de op 28 januari 2016 door de gemeenteraad vastgestelde kadernotitie openbare laadinfrastructuur. Daarom hoeven die niet aangepast te worden en kan volstaan worden met het aanpassen van de beleidskaders. U wordt voorgesteld om de Beleidsregels openbare laadinfrastructuur elektrische voertuigen gemeente Raalte aan de randvoorwaarden van de nieuwe concessie aan te passen.

### Beslispunten

1. De geactualiseerde Beleidsregels openbare laadinfrastructuur elektrische voertuigen gemeente Raalte vast te stellen;
2. De raad hierover ter kennisname te informeren middels toezending van dit besluit.

### Besluit

Conferm, A



## Inleiding

Op 28 januari 2016 heeft de raad de kadernotitie openbare laadinfrastructuur vastgesteld. Hierin is een aantal kaders vastgelegd ten aanzien van het reguleren en faciliteren van openbare laadpalen voor elektrische auto's. De gemeente gaat de openbare laadinfrastructuur reguleren en faciliteren door het plaatsen van laadpunten in de openbare ruimte mogelijk te maken. We investeren niet zelf. De investering, exploitatie en onderhoud van de openbare laadinfrastructuur zou worden overgelaten aan marktpartijen.

Als uitwerking van de kadernotitie heeft uw college op 5 juli 2016 (zaaknummer 4908-2016) beleidsregels openbare laadinfrastructuur elektrische overtuigen gemeente Raalte vastgesteld. Voor marktpartijen bleek het echter lastig om een verdienmodel te ontwikkelen en te investeren in laadinfrastructuur. De provincie Overijssel besloot daarop om een Overijsselse aanpak voor de gemeenten te faciliteren. Op 30 mei 2017 heeft u het besluit genomen om deel te nemen aan de Overijsselse aanpak slim openbaar laden. De beleidsregels openbare laadinfrastructuur elektrische voertuigen gemeente Raalte zijn daarop aangepast (10 juli 2018, zaaknummer 14146-2018).

Eind juni 2018 is de concessieovereenkomst tussen de provincie (namens alle deelnemende gemeenten) en de concessiehouder getekend. Die concessie stopt op 30 juni 2022. Inmiddels staan er 32 laadpalen met elk 2 laadpunten. Een actuele stand van het aantal tot nu toe geplaatste openbare laadpalen is te vinden op [www.opladen123.nl](http://www.opladen123.nl).

De provincie heeft inmiddels een nieuwe concessie aanbesteed die ingaat op 1 juli 2022. Op 28 september 2021 heeft u besloten daaraan deel te nemen (zaaknummer 72504-2021). Nu duidelijk is wat de randvoorwaarden zijn en waaronder de concessiehouder werkt wordt voorgesteld de beleidsregels openbare laadinfrastructuur elektrische overtuigen gemeente Raalte te vervangen. Die geven aan onder welke voorwaarden we het plaatsen van laadpalen in de openbare ruimte toestaan. De grootste verschillen met de vorige concessie zijn dat naast eigenaren van een elektrische personenauto, ook eigenaren van een of meer elektrische bestelbussen, deelauto's, buurtbussen en doelgroepenvervoer, wonend in de gemeente Raalte, een aanvraag mogen indienen. Mensen die in de gemeente Raalte werken, maar niet wonen, komen niet meer in aanmerking voor een laadpaal. In principe worden er per aanvraag twee laadplekken (een laadpaal met twee laadpunten) aangewezen, tenzij de parkeerdruk hoog is. Er wordt een extra laadpaal bijgeplaatst als intensief verbruik dat noodzakelijk maakt (data gestuurd). Per deelauto kan een laadplek – op kosten van de deelauto-exploitant - worden aangevraagd. Tenslotte kan de gemeente zelf twaalf locaties aanwijzen, voor de vraag uit, om de drempel voor de aanschaf van een elektrische auto verder te verlagen (proactief).

## Plaatsingsstrategie

De uitrol van het netwerk gebeurt net als bij de vorige concessie met name *vraaggericht*. Met de groei van het aantal elektrische voertuigen en de opkomst van de tweedehandsmarkt is de verwachting dat vraag gestuurde plaatsing alleen niet langer voldoet vanwege de lange doorlooptijden. Net als bij de vorige concessie wijst de gemeente zelf locaties aan, bijvoorbeeld bij winkelcentra en sportcomplexen, maar ook bij nieuwbouwwijken; voor de vraag uit, dus proactief. In de nieuwe concessie wijst de gemeente kosteloos 12 locaties per jaar aan. Dit is 30% van het aantal laadpalen dat naar verwachting jaarlijks nodig is in de gemeente Raalte. Als de gemeente vanuit *strategisch* oogpunt meer laadpalen proactief wil laten plaatsen, dient de gemeente € 1.500/paal mee te betalen (net als in de vorige concessie). Indien uit data blijkt dat een laadpaal erg intensief gebruikt wordt (gebruik hoger dan 4500 kWh/jaar), is de concessiehouder verplicht er (*data gestuurd*) een laadpaal bij te plaatsen.

De gemeente stelt randvoorwaarden aan de potentiële locaties. We faciliteren de concessiehouder door een verkeersbesluit te nemen en eventuele bezwaarschriften te behandelen en markering aan te brengen. De concessiehouder doet een aanvraag voor het plaatsen van een laadpaal en is tevens de beheerder hiervan. Ook is de concessiehouder verantwoordelijk voor de realisatie van de laadpaal met verkeersbord, beheer, onderhoud en exploitatie van de laadpaal en neemt alle kosten hiervoor voor zijn rekening.

De beleidsregels geven aan onder welke voorwaarden we het plaatsen van laadpalen in de openbare ruimte toestaan. De eerder vastgestelde beleidsregels worden ingetrokken en vervangen door de nu voorliggende beleidsregels.

## Aanpassingen in de beleidsregels.



Het bovenstaande is vertaald in de beleidsregels. Proactieve laadpalen lijkt een nieuwe categorie, maar komt overeen met de strategische laadpalen die voorheen ook al door de gemeente aangewezen konden worden. Ze zijn alleen gratis. Het bijplaatsen van laadpalen als het gebruik een bepaalde hoogte heeft bereikt, is toegevoegd aan de lijst met begrippen ('laadpalen op basis van gebruikscijfers').

Mensen die niet wonen in de gemeente Raalte kunnen geen laadpaal meer bij de concessiehouder aanvragen. De definitie van 'gebruiker' is daarop aangepast.

Bij het bepalen van de locatie van een laadpaal (4.6) wordt niet meer gekeken naar het werkadres, maar alleen naar het woonadres van de gebruiker. In 4.7 is aangegeven dat er per laadpaal direct twee parkeerplaatsen aangewezen worden in plaats van een.

Daarnaast is gebleken dat een vergunning op basis van de APV niet nodig is aangezien laadpalen behoren tot de noodzakelijke voorzieningen behorend bij onze verkeersinfrastructuur, vergelijkbaar met lichtmasten, stoplichten en verkeersborden. Hierdoor vervalt een deel van 3.1, 3.2 en 4.2.

Aangezien de beleidsregels geen externe werking hebben, mogen ze geen zelfstandige normen (rechten, plichten, geboden, verboden,...) bevatten. Daarom is een aantal artikelen vervallen die gingen over de bereikbaarheid van de concessiehouder, de informatie die de concessiehouder moet verstrekken en de aansprakelijkheid voor schade ontstaan door het gebruik van de laadpaal.

### Beoogd effect

Met de (aangepaste) beleidsregels zijn we in staat om het plaatsen van laadpalen in de openbare ruimte te reguleren en te faciliteren en verzoeken van de concessiehouder voor het plaatsen van openbare laadpalen in behandeling te nemen en te toetsen aan de gestelde randvoorwaarden.

### Argumenten

*1.1 Het betreft een uitwerking van de op 28 januari 2016 door de raad vastgestelde kadernotitie en het besluit van het college op 28 september 2021 om deel te nemen aan de Overijsselse aanpak slim openbaar laden*

In de kadernotitie openbare laadinfrastructuur is aangegeven dat een nadere uitwerking volgt in de vorm van beleidsregels waaraan marktpartijen zich moeten conformeren en waaraan de aangevraagde locaties voor een laadpaal kunnen worden getoetst. De concessiehouder dient zich aan de beleidsregels te conformeren.

*1.2 De aangepaste beleidsregels bieden duidelijkheid en maken een eenduidige beoordeling van aanvragen mogelijk*

Met de aangepaste beleidsregels geven we particulieren, bedrijven, netwerkbeheerders en de concessiehouder duidelijkheid over de (nieuwe) criteria waaronder de gemeente medewerking verleent aan het plaatsen van laadinfrastructuur in de openbare ruimte en het aanwijzen van parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische voertuigen. De beleidsregels geven inzicht in de te volgen procedure en maken het mogelijk om aanvragen op een zelfde en gelijkwaardige manier te kunnen beoordelen en af te handelen.

### Duurzaamheid

Het voorgenomen besluit heeft een positief effect op de ontwikkeling van de laadinfrastructuur in de gemeente Raalte en daarmee op de gezondheid, het klimaat en het milieu. Door elektrisch rijden goed te faciliteren, wordt indirect de CO<sub>2</sub> uitstoot door fossiele brandstoffen beperkt. Ook heeft het faciliteren van elektrisch rijden een gunstig effect op de luchtkwaliteit en het verminderen van geluidsoverlast. (zie ook: [www.rvo.nl/onderwerpen/duurzaam-ondernemen/energie-en-milieu-innovaties/2-elektrisch-rijden/informatie-over-elektrisch-rijden/milieu-en-elektrisch-rijden](http://www.rvo.nl/onderwerpen/duurzaam-ondernemen/energie-en-milieu-innovaties/2-elektrisch-rijden/informatie-over-elektrisch-rijden/milieu-en-elektrisch-rijden)).

Ook levert het plaatsen van laadpalen werkgelegenheid op.

### Kanttekeningen

Netproblemen kunnen leiden tot hoge, maatschappelijke kosten en de uitrol van laadinfrastructuur sterk vertragen. Ook betekenen ze een risico voor het halen van onze ambities in laadinfrastructuur en de brede energietransitie. De netbeheerders staan voor de uitdaging, dat het deze verandering aankan. Het is daarom onze verantwoordelijkheid om tijdig, op basis van prognoses en plankaarten, aan te geven welke laadinfrastructuur gewenst is voor de komende jaren.



De netbeheerder kan vervolgens inzicht geven in de haalbaarheid en eventueel maatregelen treffen om te zorgen dat er voldoende ruimte op het net is.

## Financiën

### *Inzet uren*

Het nagaan van de voorgestelde locaties door de concessiehouder, het opstellen van de (verzamel)verkeersbesluiten en het communiceren hierover met bewoners, wordt opgevangen in de beschikbare uren van het cluster Verkeer.

### *Bijdrage laadpalen*

Binnen de nieuwe concessie vallen proactieve laadpalen (12 per jaar), paal-volgt-auto laadpalen en laadpalen op basis van gebruikscijfers (incl. bijbehorende bebording). Hiervoor is géén financiële bijdrage van de gemeente nodig. Indien de gemeente meer dan 12 proactief te plaatsen laadpalen wil, is een eenmalige gemeentelijke bijdrage voorzien van ca. €1.500,- per laadpaal. Het is de verwachting dat met de optie 'proactieve' laadpalen al grotendeels is voorzien in de strategische plaatsingen. Ook is tijdens de vorige concessie op verzoek van de gemeente reeds een aantal strategische laadpalen in dorps- en winkelcentra en bij sportcomplexen geplaatst. Indien in de loop van de concessie blijkt dat er toch extra strategische laadpalen gewenst zijn, wordt de eenmalige bijdrage opgevangen in de huidige begroting binnen het programma Duurzaamheid.

De kosten voor het verwijderen en verplaatsen van een paal op verzoek van de gemeente, komen voor rekening van het desbetreffende (reconstructie)project.

## Vervolg

De beleidsregels worden met een persbericht en elektronisch in het Gemeenteblad op [www.overheid.nl](http://www.overheid.nl) bekend gemaakt. Na elektronische bekendmaking in het Gemeenteblad op [www.overheid.nl](http://www.overheid.nl) treden de beleidsregels in werking. Bekendmaking in het Gemeenteblad is een voorwaarde om verwijzing naar beleidsregels te kunnen gebruiken als onderbouwing van besluiten. Kennisgeving in het Weekblad voor Salland heeft geen rechtsgeldige bekendmaking tot gevolg. Het is een extra service.

## Communicatie

De nieuwe beleidsregels worden bekendgemaakt in het elektronisch Gemeenteblad op [www.overheid.nl](http://www.overheid.nl). Daarnaast vindt kennisgeving plaats via een persbericht.

Informatie over openbare laadinfrastructuur wordt ook op de website van de gemeente Raalte geplaatst. Zie ook [Laadpalen voor elektrische auto's of andere voertuigen | Gemeente Raalte](#).

## Bijlagen

|           |                                                                                   |
|-----------|-----------------------------------------------------------------------------------|
| Bijlage 1 | Beleidsregels openbare laadinfrastructuur elektrische voertuigen gemeente Raalte. |
| Bijlage 2 | Persbericht                                                                       |