



BESLUITVORMENDE NOTA
AAN BURGEMEESTER EN WETHOUDERS
No. 19.0001406

Afdeling/eenheid/cluster: Projectnaam: Bijl.: Datum: Steller:
Ruimtelijke Ontwikkeling 1 23 sept. 2019 J. Mulder

Portefeuille: III

Onderwerp: Openbare laadinfrastructuur

Voorstel

1. Instemmen met de criteria voor plaatsing openbare laadinfrastructuur
2. Openbare laadinfrastructuur regelen via een concessiemodel
3. Sluiten van overeenkomst met de Provincie Noord-Holland door het instemmen met de "Voorwaarden deelname inkoop oplaadinfrastructuur MRA-Elektrisch"
4. De Commissie Woonomgeving informeren.

Inleiding

Het aantal aanvragen en informatieverzoeken over laadpalen voor elektrische auto's in de openbare ruimte neemt toe. In 2012 heeft het college een beleidsnota over laadpalen vastgesteld. Hierbij werd, als tijdelijke pilot, een overeenkomst aangegaan met de stichting E-laad om een aantal laadpalen te plaatsen. De stichting E-laad is inmiddels opgeheven. De opvolger EvnetNL exploiteert nu deze palen.

Gelet op de toename van de aanvragen voor laadpalen is het nodig om te bepalen hoe de plaatsing en exploitatie van openbare laadinfrastructuur gerealiseerd kan worden.

Voor het regelen van de openbare laadinfrastructuur zijn verschillende marktmodellen mogelijk:

- Vergunningenmodel (open markt): De gemeente hanteert dan een vergunningplicht voor het plaatsen van laadpalen,
- Concessiemodel: Eén marktpartij plaatst de laadpalen in Noordoostpolder, en
- Opdrachtmodel: De gemeente regelt zelf de plaatsing van de laadpalen door zelf (per laadpaal) opdracht te geven aan een leverancier.

De modellen voor het faciliteren van de openbare laadinfrastructuur verschillen aan de ene kant in de hoeveelheid kosten en risico's die de gemeente draagt en aan de andere kant de mate van invloed/regie die de gemeente daarmee krijgt. In bijlage 2 worden de modellen verder toegelicht en de voor- en nadelen op een rijtje gezet.

Doelstelling

Inspelen op de vraag van onze inwoners om extra laadpalen in de openbare ruimte te krijgen.

Argumenten

1.1 De gemeente is verantwoordelijk voor de laadinfrastructuur in de openbare ruimte
Wij zijn als gemeente eigenaar en beheerder van de openbare ruimte. Daarom zijn wij verantwoordelijk voor een veilig en handig gebruik daarvan. Het plaatsen van laadpalen (of toestaan dan anderen laadpalen plaatsen) is daarom iets waarvoor wij wat moeten regelen.

1.2 We kunnen de criteria uit 2012 blijven hanteren

In 2012 stelde het college criteria vast voor laadpalen. Die criteria gaan over:

- a. Wanneer: in welke situaties een laadpaal geplaatst zal worden, en
- b. Waar: welke ruimtelijke criteria er gehanteerd worden voor plaatsing.

Deze criteria waren voor de pilot, maar kunnen ook prima gebruikt worden voor de komende periode. Hieraan zijn enkele nieuwe praktische criteria toegevoegd. De huidige aanvragen kunnen ermee afgehandeld worden. De criteria zijn opgenomen in bijlage 1.

2.1 Bij het concessiemodel houden wij de regie op plaatsing en laadtarieven

Bij het concessiemodel realiseert een marktpartij tegen vastgestelde voorwaarden en voor een vastgestelde termijn alle laadlocaties in de gemeente. Bij het vergunningenmodel plaatsen marktpartijen de laadpalen namens de bewoners. De gemeente verleent alleen op aanvraag een vergunning. Bij het opdrachtmodel zorgt de gemeente zelf de realisatie en exploitatie van het laadnetwerk. Hierbij heeft zij dus ook de alle regie in handen, maar dit vraagt meer inzet dan het concessiemodel.

2.2 Het concessiemodel bespaart ons veel werk

Bij het concessiemodel regelen wij alle voorwaarden in één keer. Dat is minder werk dan toetsing per aanvraag (zoals bij het vergunningenmodel). Ook regelen wij de opdrachtverlening in één keer. Dat is minder werk dan bij het opdrachtmodel. Daarnaast is bij het concessiemodel sprake van samenwerking met andere gemeenten en ondersteuning door provincies.

2.3 Met het concessiemodel kunnen we snel aan de slag met de huidige aanvragen

Dit past bij onze keuze in de Visienota Noordoostpolder Energieneutraal (2017) om elektrische auto's en duurzame brandstoffen te stimuleren.

3.1 Het 'MRA-Elektrisch project' heeft ervaring en kennis

Binnen het project MRA-Elektrisch (MRA-E) werken overheden in Flevoland, Noord-Holland en Utrecht samen om elektrisch vervoer te stimuleren en een netwerk van publieke oplaadpunten te realiseren. MRA-E organiseert en beheert een regionale concessie voor openbare laadinfrastructuur. MRA-E wordt wettelijk vertegenwoordigd door de provincie Noord-Holland. Namens de deelnemende overheden heeft MRA-E in 2019 een openbare aanbesteding gehouden voor deze concessie (vergelijkbaar met wat de provincie doet met de concessie voor het openbaar vervoer).

De samenwerking in MRA-E heeft als voordeel dat de gemeente kan profiteren van schaalvoordelen, gezamenlijke kennis en een regionaal budget. De gemeentelijke organisatie wordt hierdoor ontlast.

3.2 Er is budget beschikbaar voor de uitvoering van deze overeenkomst

Dit jaar verwachten we 10 aanvragen binnen te krijgen, voor volgend jaar gaan we uit van 10 tot maximaal 20 aanvragen. Binnen het verkeersbudget kunnen de in 2019 en 2020 verwachte aanvragen bekostigd worden (maximaal € 10.000,-).

Per laadpaal wordt in 2019 een eenmalige bijdrage van € 500, - gevraagd aan de gemeente. Vanaf 1 januari 2020 bedragen deze kosten € 250, -. Dan gaat de nieuwe concessieperiode in. Dit bedrag is een vast bedrag gedurende de contractperiode en inclusief: laadpaal, laadpaal onderhoud, installatie laadpaal, behandelen verzoeken, opstellen locatievoorstellen, parkeervak afzetten, bosschage verwijderen, verkeersbord plaatsen. Mogelijk gaan de kosten door hogere bijdrage in de kosten door provincies komende jaren verder omlaag.

Kanttelingen

1.1 Er is nog wel een verkeersbesluit nodig per laadpaal

We willen de parkeerplaatsen bij de laadpalen vrijhouden voor het opladen van elektrische auto's. Hiervoor is een verkeersbesluit nodig.

1.2 De laadinfrastructuur heeft mogelijk consequenties voor de handhavingstaken

In het verder uit te werken beleid dient aandacht te worden besteed aan de effecten op de parkeerdruk en handhaving van parkeerbeleid. Bijvoorbeeld hoe omgegaan wordt met elektrische auto's die volgeladen zijn, maar nog wel de parkeerplaats bezet houden.

Planning/Uitvoering

Na uw besluit ondertekent de burgemeester de overeenkomst met 'MRA-Elektrisch project'. Daarna start de samenwerking met MRA-E.

Bijlagen

1. Criteria Plaatsing
2. Voor- en nadelen van de mogelijke marktmodellen
3. Voorwaarden deelname inkoop oplaadinfrastructuur MRA-Elektrisch.
(bijlage is als apart document toegevoegd aan dossier)

Bijlage 1: Criteria plaatsing (waar en wanneer)

In het B&W besluit van februari 2012 zijn de volgende criteria voor de plaatsing van oplaadpalen gehanteerd:

1. Wanneer plaatsen:
 - Voorgesteld wordt om bij verzoeken uit te gaan van het standpunt dat een particulier of bedrijf in beginsel dient te zorgen voor een locatie op eigen terrein en pas als dit niet mogelijk is, in nader overleg met de gemeente naar een eventuele oplossing wordt gekeken.
2. Waar plaatsen: Voor de beoordeling van geschikte locaties voor de oplaadpalen zijn in 2012 de volgende criteria gehanteerd:
 - goed verlicht, goed in zicht en geen belemmering voor voetgangers (voldoende ruimte en veilig);
 - locatie is goed toegankelijk;
 - locatie dient binnen 25 meter van een elektriciteitskabel te liggen
 - locatie zorgt niet of nauwelijks voor bijdrage aan eventuele parkeerdruk.

Hierop worden uit praktische overweging de volgende criteria toegevoegd:

- Grondeigendom gemeente.
- Dekking: binnen 250m van (toekomstige) vraag naar openbaar laden een laadpunt voorzien.
- Locaties met prioriteit
 - Liefst laadpaal voor twee parkeerplaatsen
 - Toegankelijk vanaf doorgaande weg en zichtbaar (bij kruising en aan doorgaande weg).
 - Dubbelgebruik mogelijk (bewoners, forenzen, bezoekers).
 - In de buurt van woningen en gebouwen zonder eigen oprit.
 - Tegen blinde gevel aan.
 - Centrale locaties in de woonwijk.

Bijlage 2: Toelichting en vergelijking van de marktmodellen

Vergunningenmodel

Bij het vergunningenmodel geeft de gemeente alle (markt)partijen die voldoen aan de kaders, zoals opgesteld door de gemeente, toestemming om het plaatsen en exploiteren van de laadpalen op zich te nemen, deze te financieren en de risico's te dragen. De gemeente stelt minimale eisen en kaders op, zoals de locatiebepaling en de kleur van de laadpaal. De kosten voor de gemeente zijn gelimiteerd tot de kosten van een verkeersbesluit (indien van toepassing) inclusief het inrichten van de parkeerplaats. Een nadeel van dit model is dat de gemeente minimale invloed heeft. In dit geval beslist de marktpartij bijvoorbeeld of er bij een aanvraag een laadpaal wordt gerealiseerd.

Concessiemodel

Een andere optie is het concessiemodel. Het primaire uitgangspunt van het concessiemodel is dat een partij het exploitatierecht verkrijgt voor het plaatsen en exploiteren van laadpalen in de openbare ruimte. Het concessiemodel biedt de gemeente meer regie over kwaliteit en tarieven. De gemeente maakt afspraken met de exploitant over een bijdrage van de gemeente, laadtarief, plaatsingscriteria etc. De gemeente Noordoostpolder kan aansluiten bij een bestaande concessie vanuit de regio. Het financiële risico voor de gemeente is klein.

Opdrachtmodel

Bij het opdrachtmodel kiest de gemeente er voor om het plaatsen en exploiteren van de openbare laadinfrastructuur geheel in eigen beheer te doen (voor eigen rekening en risico). In dit geval moet de gemeente een organisatie opzetten voor het behandelen van aanvragen, de inkoop, de technische dienstverlening en ondersteuning. De gemeente houdt hierdoor wel alle regie in handen voor kwaliteitsborging, tarieven en plaatsing.

De voor- en nadelen van deze drie modellen zijn in navolgende tabel op een rijtje gezet. Het concessiemodel krijgt hierbij de voorkeur, omdat de gemeente daarbij de regie blijft houden op wel/geen plaatsing en laadtarieven en tevens veel werk bespaart door de samenwerking met andere gemeenten en ondersteuning door provincies.

Voordelen	Nadelen
Vergunningenmodel	
<ul style="list-style-type: none"> • Weinig kosten voor gemeente • Alleen vergunning nodig 	<ul style="list-style-type: none"> • Meerdere marktpartijen waardoor mix van soorten palen • Geen sturing op laadtarief • Marktpartij beslist of er locatie op aanvraag wordt gerealiseerd (onzekerheid e-rijders) • Geen overzicht gebruik door gemeente
Concessiemodel	
<ul style="list-style-type: none"> • Samenwerking in regio mogelijk (lagere kosten, gezamenlijke aanbesteding, neemt gemeente veel werk uit handen) • Sturing in locaties mogelijk (ook op minder rendabele locaties). → zekerheid voor toekomstige e-rijders dat een laadpaal geplaatst zal worden • Inzicht in aanvragen bewoners • Inzicht in behoefte en laaddata • Gemeente is regisseur openbare ruimte én eigenaar laadpaal • Scherpe aanbidding door gezamenlijke aanbesteding • Neemt gemeente veel werk uit handen • Mogelijkheid doorvoeren innovaties 	<ul style="list-style-type: none"> • Aanvullende bijdrage per laadpaal nodig (naar verwachting maximaal € 250*)
Opdrachtmodel	
<ul style="list-style-type: none"> • Eventueel rendement blijft bij gemeente • Sterke regie gemeente • Zekerheid toekomstige rijders 	<ul style="list-style-type: none"> • Hoge investeringskosten en risico's • Inkoop zelf regelen (inkoopprocedure) • Grote eigen organisatie nodig voor behandelen van aanvragen, de inkoop, technische dienstverlening en ondersteuning (meer geschikt voor grote steden)

- *bijdrage per laadpaal wordt € 250 en dit is dan inclusief: laadpaal, laadpaal onderhoud, installatie laadpaal, behandelen verzoeken, opstellen locatievoorstellen, parkeervak afzetten, bosschage verwijderen, verkeersbord plaatsen. Resterend voor de gemeente is: locatievoorstellen van MRA-E beoordelen.

Bijlage 3: Voorwaarden deelname inkoop oplaadinfrastructuur MRA-Elektrisch

Deze bijlage is als afzonderlijk document toegevoegd aan het voorstel.