

datum 18-06-2023
portefeuillehouder Ad de Regt
contactpersoon Martijn Plukkel en Catalien Peerdeman

fractie(s) gemeenteraad
onderwerp Laadvisie gemeente Woerden

Met betrekking tot het raadsvoorstel over de laadvisie zijn tijdens de politieke avond (15 juni 2023) de volgende vragen gesteld. Tijdens de vergadering is aangegeven dat deze van een schriftelijk antwoord worden voorzien:

VRAGEN OVER LAADPALEN EN DE PLAATSINGSSTRATEGIE

Vraag

1. Neemt de interesse in elektrisch laden inmiddels niet al af?

Antwoord

Alle nieuwe personenauto's die in 2030 op de markt komen moeten volledig elektrisch zijn. Vanaf 2025 moeten alle zakelijke leaseauto's elektrisch zijn. Dit laatste is nog niet volledig zeker vanuit het kabinet. Hiermee zal het aantal elektrische voertuigen sowieso fors gaan groeien.

Vraag

2. Wie betaalt de kosten van een laadpunt op eigen terrein?

Antwoord

Deze kosten zijn voor de eigenaar/gebruiker van dat private of semipublieke terrein.

Vraag

3. Is het mogelijk je privéplek aan anderen beschikbaar te stellen, als je bv. niet thuis bent?

Antwoord

Ja, je kunt je privéplek openstellen voor anderen, hier bestaat ook al een app voor.

Vraag

4. Werkt het toestaan van een kabelgoot niet juist stimulerend?

Antwoord

Het werkt mogelijk wel drempelverlagend, maar op dit moment zijn er nog te veel haken en ogen. Wie is eigenaar van de kabel (wanneer deze in openbaar gebied ligt)? Welke kwaliteit kabel is toegepast? Wie is verantwoordelijk bij problemen of ongevallen? Mag iedereen van die plek en/of kabel gebruik maken? Op dit moment wordt ervoor gekozen om dit niet toe te staan. Wel is er contact met gemeentes die op dit gebied pilots doorlopen.

Vraag

5. In Middelland komt geen parkeren in de openbare ruimte. Hoe wordt er dan met laadpalen omgegaan?

Antwoord

Indien er geen parkeerplekken in de openbare ruimte aanwezig zijn, worden ook geen laadpalen geplaatst. In dit geval worden alleen laadpunten voorzien op de private parkeerplaatsen. Aanleg hiervan is aan de eigenaar.

Vraag

6. Wat gebeurt er als iemand met eigen terrein (POET) gaat laden bij een openbare paal?

Antwoord

Dit is in principe toegestaan. Het is wel zo dat laden op eigen terrein goedkoper is dan laden in openbaar gebied. Hierdoor blijft het aantrekkelijker om op eigen terrein te laden.

Indien men zonnepanelen op het eigen dak heeft, zal het laden overdag zelfs kosteloos kunnen zijn.

Vraag

7. Bij plaatsen van een laadpunt is meestal maar 1 laadmogelijkheid?

Antwoord

Over het algemeen beschikt 1 laadpaal in de openbare ruimte over 2 laadpunten, maar uitzonderingen hierop zijn mogelijk. Bij realisatie van een laadpaal wordt in eerste instantie 1 vak gereserveerd voor laden (met een bord en een kruis). Het tweede vak wordt pas gereserveerd als er voldoende gebruik wordt gemaakt van het eerste vak. Echter, direct vanaf plaatsing zijn beide laadpunten op de paal direct te gebruiken. Het tweede vak kan in dat geval dus ook door auto's met fossiele brandstof gebruikt worden.

Vraag

8. Kunnen gemeentelijke parkeerplekken ook voor laadpleinen met zonnedaken gebruikt worden?

Antwoord

Bij een locatie met meer dan 2 laadpunten wordt al gesproken over een laadplein. Om het toepassen van een zonnedak haalbaar te maken, is een grotere omvang nodig. Gemeentelijke parkeerterreinen bij bv. openbare voorzieningen, welke in de regel iets groter van omvang zijn, komen mogelijk wel in aanmerking om zonnedaken toe te passen. Denk hierbij aan sportvoorzieningen.

Vraag

9. Komt er met dit voorstel geen wildgroei aan laadpalen?

Antwoord

Ook bij een eigen concessie worden aanvragen getoetst aan de beleidsregels. Die werkwijze verandert niet. Aanvullend op de huidige werkwijze zal er ook datagesturd en strategisch geplaatst worden. Op plaatsen waar veel gebruik wordt geconstateerd of op plaatsen waar een 'witte vlek' op de kaart is, worden deze palen geplaatst.

Vraag

10. Kan de aanpak van privaat- en semipubliek laden naar voren worden getrokken?

Antwoord

Op dit moment is de start van dit traject voorzien in 2024. Het is mogelijk dat de aanpak direct na het vaststellen van de visie en budgetten van start gaat. We zijn daarbij wel afhankelijk van ambtelijke capaciteit. Mocht hiervoor gekozen worden, dan is de consequentie dat de datagestuurde en strategische plaatsing iets later van start gaat om de inzet van extra capaciteit enigszins gespreid te houden.

Vraag

11. Is een flexlaadpaal mogelijk? Bijvoorbeeld bij verhuizen of de overstap naar waterstof als brandstof?

Antwoord

Laadpalen zijn openbaar en worden in de praktijk door meer mensen dan enkel de aanvrager gebruikt. Het ligt op dit moment niet in de lijn der verwachting dat de vraag naar elektrisch laden zal afnemen. Uiteraard is het altijd mogelijk een laadpaal in de toekomst weer te verwijderen. Bij personenauto's lijkt de elektrische auto het gewonnen te hebben van waterstof. Er wordt dus niet verwacht dat er in de toekomst nog een switch gaat plaatsvinden. Voor zwaar verkeer is waterstof wel interessant, maar dit type voertuig komt pas aan bod in de Laadvisie deel 2.

Vraag

12. Is er al gekeken naar strategische locaties voor laadpalen?

Antwoord

Voor de gehele gemeente wordt een laadkaart opgesteld. Aan de hand hiervan wordt inzichtelijk in welke gebieden 'witte vlekken' ontstaan en waar wellicht strategisch palen gerealiseerd kunnen worden. Op dit moment is wel een laadkaart in ontwikkeling, maar is hier nog geen nader inzicht in.

Vraag

13. Kan de visie niet breder ingezet worden, door ook huurwoningen zonder parkeren op eigen terrein te betrekken?

Antwoord

Voor huurwoningen zonder parkeren op eigen terrein is het zeer belangrijk om goed in de openbare ruimte te kunnen laden. Met de gepresenteerde plaatsingsstrategie kan er worden gewerkt richting een betrouwbare en dekkende laadinfrastructuur. Juist in scenario 3 wordt het prijsniveau van openbaar laden omlaag gebracht. Dit door kleinere marges te eisen bij de aanbesteding. Hiermee wordt een eerlijkere prijs bedongen. Het is wel zo dat het prijsniveau van openbare laadpunten hoger ligt dan laadpunten op eigen terrein, om te voorkomen dat niet meer op eigen terrein geladen gaat worden.

Vraag

14. In hoeverre kan er handhaving plaatsvinden bij onrechtmatig gebruik en wat is onrechtmatig gebruik?

Antwoord

Onrechtmatig gebruik is als er, in dit geval op een laadplek, een voertuig staat dat daar volgens de regels niet mag staan.

Sinds januari 2023 is er een landelijk vastgesteld en in de wet vastgelegd verkeersbord voor de aanduiding van een laadplek. Daarmee is ook een einde gekomen aan de onduidelijkheid omtrent het fenomeen laadpaalklever. Bij toepassing van dit bord is handhaven bij het niet laden van een voertuig op die plek mogelijk.

Uitzondering hierop is een laadplek in gebied met betaald parkeren. De Hoge Raad heeft een uitspraak gedaan dat als iemand parkeergeld heeft betaald voor een bepaalde periode, in deze periode met een elektrisch voertuig op een laadplek geparkeerd mag worden, ongeacht of deze daadwerkelijk aan het laden is.

VRAGEN OVER CONCESSIONS

Vraag

15. Kan er nadere uitleg worden gegeven over het aangaan van een eigen concessie en de opbrengstenkant daarvan? En hoe werkt dat richting 2040 en 2050?

Antwoord

In 2023 zijn de kosten voor laden naast elkaar gezet. Deze verschillen van gemiddeld 0,30 cent per kWh in Gelderland-Overijssel tot 0,73 cent in Utrecht. Dit verschil ontstaat, omdat gemeenten in verschillende mate de regie hebben gevoerd op hun aanbestedingen. In het verleden kregen de laadpaalaanbieders en energieleveranciers namelijk veel vrijheid in deze nieuwe markt.

Er zijn 2 commerciële partijen die winst maken met het aanbieden van laden;

- CPO: Charge point operator/Laadpaalexploitant. Deze partij levert de hardware. Dat betekent dat ze de laadpalen plaatsen en de stroom inkopen. Deze partij gaat de concessie met de Gemeente aan.
- eMSP: E-mobility Service Provider/Pasaanbieder. Deze partij levert de software. Dat betekent dat ze de klantenservice rondom het laden verzorgen, zoals de financiële afwikkeling. Deze partijen maken samenwerkingsovereenkomsten met de CPO.

Leveranciers van zowel hardware als software voor laadinfrastructuur werken met een uniform communicatieprotocol (hierna: OCPP). Dat betekent in de praktijk dat verschillende CPO's en eMSP's gecombineerd kunnen worden. De EV-rijder merkt hier weinig van, maar het heeft wel effect op de kosten. Een eMSP bepaalt zelf de voorwaarden en prijs voor de diensten die zij levert. Deze kosten komen boven op de afnameprijs van stroom van de CPO. Hierdoor ontstaat een niet-transparante situatie. De gemeente kan invloed op de prijs uitoefenen, door binnen een gekozen uitvoeringmodel eisen te stellen aan de marges van CPO's en eMSP's.

Er zijn daarmee een aantal knoppen waaraan gedraaid kan worden bij het opstellen van een nieuwe concessie;

- Welke CPO('s) gunnen wij de concessie en aan welke winstmarges dient deze te voldoen?
- Welke werkzaamheden komen voor rekening van de gemeente en welke pakt de CPO op? (Uitgangspunt is dat zo veel mogelijk van de aanleg- en beheerkosten bij de CPO komen te liggen)
- Moet er samengewerkt worden met lokale energiecoöperaties?
- Wel/geen/in welke mate flexibele marges voor zowel commerciële partijen als de gemeente bij fluctuerende energieprijzen?
- Wel/geen gebruik groene stroom?
- Alleen of met meerdere geïnteresseerde gemeenten een concessie opzetten? Of toch aansluiten bij de MRA-e (en met welke voorwaarden)?
- Wat wordt de doorlooptijd van de concessie?

De gemeente heeft grip op prijs en voorwaarden van het laden.

Tegenover het beperken van de marges van de commerciële partijen eist de gemeente een bedrag per geleverde kWh van de CPO. Met dit bedrag wordt a) invloed uitgeoefend op de laadprijs ten opzichte van privaat laden en b) worden de forse investeringen 'terugverdiend' en c) wordt er voor laden in openbaar gebied toch een lager tarief betaald dan bij overige commerciële partijen.

Vraag

16. Kan de gemeente wel als energieleverancier optreden?

Antwoord

De gemeente wordt geen energieleverancier. De gecontracteerde CPO levert de laadpaal en de stroom. De gemeente stelt als eis aan de marktpartij om een kleinere marge toe te passen en een afdracht per kWh aan de gemeente te doen.

Vraag

17. Heeft de gemeente niet hoge kosten voor het aanschaffen van al die laadpalen bij een eigen concessie?

Antwoord

De gemeente gaat niet zelf de laadpalen aanschaffen en plaatsen. In het huidige open marktmodel en een toekomstige concessie zijn de kosten voor de laadpaal voor rekening van de CPO.

Vraag

18. Moeten we niet met meer gemeenten samenwerken om echt een vuist te kunnen maken?

Antwoord

Ook als 2 gemeentes, is het goed mogelijk een eigen aanbesteding te doorlopen met specifieke eisen. Marktpartijen zijn voldoende geïnteresseerd om met deze omvang van een aanbesteding mee te doen. In de voorbereiding van een aanbesteding wordt wel met andere geïnteresseerde gemeentes bekeken of de aanbesteding uitgebreid kan worden.

Vraag

19. Welke rol speelt groene stroom in dit geheel?

Antwoord

Groene stroom is een vereiste in de aanbestedingsdocumenten. Dit is in de huidige overeenkomst ook al het geval.

Vraag

20. Is samenwerking met lokale energiecoöperaties mogelijk?

Antwoord

De mogelijkheden voor een samenwerking worden in de voorbereidingen voor een nieuwe concessie bekeken.

Vraag

21. Is kostendekkendheid in combinatie met het bieden van een lagere prijs wel mogelijk?

Antwoord

Door eisen te stellen aan de marges van marktpartijen wordt er een lagere prijs verkregen. De gemeente zet op iedere verbruikte kWh een aantal centen, waarmee gestuurd kan worden op de prijs ten opzichte van laden op eigen terrein. Met deze baten kan zowel kostendekkendheid gerealiseerd worden als een lagere prijs ten opzichte van de overige marktpartijen.

VRAGEN OVER DE RAMING & HET RAADSVORSTEL

Vraag

22. Is herziening van locaties (dus verplaatsen van palen) bij datagestuurde werken meegenomen in de raming?

Antwoord

Als een paal niet wordt gebruikt kan de exploitant voorstellen om deze te verplaatsen. In praktijk zal dit niet voorkomen, de vraag naar laadpunten neemt alleen maar toe. De gemeente zal niet het initiatief nemen voor verplaatsing, dus hier zijn ook geen kosten voor geraamd.

Vraag

23. Tijdens behandeling van het parkeerbeleid bleek een mobiliteitsfonds juridisch (nog) niet haalbaar. Nu wordt er wederom gesproken over zo'n fonds.

Antwoord

De terminologie kan inderdaad voor verwarring zorgen.

In het parkeerbeleid was er sprake van dat een ontwikkelaar de gemeente betaalt om een tekort aan parkeerplaatsen te compenseren. De gemeente kon de stortingen in dit fonds vervolgens gebruiken om mobiliteitsmaatregelen te treffen die de groei van het autoverkeer tegengaat. Het aanleggen van een ontsluitend fietspad is hiervan een voorbeeld. Het juridische knelpunt hier, was dat de maatregelen onvoldoende aantoonbaar en dus toerekenbaar waren aan een specifieke ontwikkeling.

In de laadvisie wordt ook gesproken over een mobiliteitsfonds (mocht dit daadwerkelijk ingevoerd worden dan zal een andere benaming worden toegepast). Dit is bedoeld om de marge op het laadtarief (de baten uit scenario 3) onder te brengen en te herinvesteren in de gemeente Woerden. Hier is verder geen sprake van een verband tussen de storting en de besteding.

Vraag

24. Waarom heeft scenario 2 lagere kosten dan scenario 1? Waarom wordt als terugvalscenario niet voor scenario 2 gekozen?

Antwoord

De kosten voor de inrichting bestaan uit het aanbrengen van de benodigde verkeersborden, het aanbrengen van een wit kruis in het vak en de inzet van technisch/toezichthoudend personeel. In scenario 2 wordt aangesloten bij een (bestaande) regionale concessie. De MRA-E ligt hierbij het meest voor de hand. In de huidige overeenkomsten met MRA-E is uitgangspunt dat de benodigde bebording door de MRA-E wordt geplaatst. De gemeente brengt vervolgens het kruis in het betreffende vak aan.

In de overige scenario's wordt vooralsnog niet voorzien in aansluiting bij de MRA-E. Er is daarom van uitgegaan dat ook de kosten van de bebording bij de gemeente liggen.

Het college kiest voor scenario 3. Volledige uitvoering van de visie. Indien onvoldoende middelen beschikbaar worden gesteld, is ervoor gekozen om alleen het minimaal benodigde te doen, oftewel scenario 1.

De scenario's samengevat (zie bijlage bij raadsvoorstel voor een uitgebreide vergelijking):

Scenario 1: Vraaggestuurd plaatsen
Lasten gemiddeld € 250.000

Scenario 2: Vraaggestuurd plaatsen, datagestuurde en strategisch plaatsen, laadpleinen
Lasten gemiddeld € 195.000

Scenario 3: Vraaggestuurd plaatsen, datagestuurde en strategisch plaatsen, laadpleinen, privaat laden, semi-publiek laden, laadvisie deel 2, eigen concessie, baten creëren
Lasten gemiddeld € 300.000

Vraag

25. Waarom kiest collegevoor scenario 1?

Antwoord

In het raadsvoorstel pleit het college voor uitvoering van de gehele laadvisie, dus voor scenario 3. Het beschikbaar stellen van voldoende middelen is echter aan de raad.

Vraag

26. Met een lager tarief in scenario 3 gaat niemand toch meer op eigen terrein laden?

Antwoord

Ook in scenario 3 wordt laden op eigen terrein gestimuleerd. Het laadtarief in openbaar gebied wordt weliswaar lager door de gekozen constructie, maar zal altijd hoger zijn dan op eigen terrein. Juist om te stimuleren dat men op eigen terrein gaat laden. Op eigen terrein is het daarnaast mogelijk om de opgewekte kWh's van eventuele zonnepanelen direct in de auto te laden.

In Woerden liggen de gemiddelde kWh prijzen (zonder zonnepanelen) voor nieuwe energiecontracten tussen de 28 en 40 cent per kWh.

Vraag

27. Is er op dit moment voldoende ambtelijke capaciteit?

Antwoord

Voor het huidige aantal aanvragen is er voldoende capaciteit. Maar in de nabije toekomst worden er meer aanvragen voor laadpalen verwacht en daarvoor is meer capaciteit nodig (scenario 1). Dit geldt ook als er niet ingezet wordt op de andere maatregelen uit de visie. In scenario 2 en 3 is nog meer capaciteit nodig.

Vraag

28. Wat als gemeente Oudewater voor een andere aanpak kiest?

Antwoord

In zowel de gemeente Oudewater als Woerden is een identieke laadvisie opgesteld (met op een aantal details een andere couleur locale). Ook in de onderbouwing van de financiën is rekening gehouden met het parallel optrekken van beide gemeentes. Indien een van beide gemeentes besluit niet in te stemmen met de laadvisie, de financiële component of onderdelen daarvan, dan kan dat consequenties hebben voor, met name, de financiële onderbouwing. Op dat moment worden de consequenties (welke sterk afhankelijk zijn op welke punten het besluit verschilt) inzichtelijk gemaakt en indien nodig aan de raad voorgelegd.

Vraag

29. Wie stelt de beleidsregels vast?

Antwoord

Het vaststellen van beleidsregels is een bevoegdheid van het college. Om enig inzicht te bieden in de praktische uitwerking van de laadvisie zijn de concept-beleidsregels ter informatie bij de stukken gevoegd.