

Raadsmemo

Aan : Gemeenteraad
Van : Marten Japenga
Datum : 12 februari 2024

Aanvullende informatie

oplaadpuntenbeleid

In de Raadscommissie Grondgebied van 6 februari 2024 is uitvoerig gesproken over het oplaadpuntenbeleid. Op enkele punten vroeg de commissie nog om verduidelijking.

Openmarktmodel versus concessiemodel

Sinds 2016 heeft de gemeente het beleid van openmarktmodel waarbij elke exploitant mee mag doen aan de hand van een af te sluiten overeenkomst. Dit beleid is in 2019 door de raad opgenomen in het Gemeentelijke Verkeers- en Vervoerplan (GVVP).

Ervaring van afgelopen jaren

In de afgelopen jaren heeft dit openmarktmodel goed gewerkt en heeft dit geen aanleiding gegeven om over te stappen naar een ander uitvoeringsmodel. Uit ervaring merken we wel dat het hebben van een beperkt aantal exploitanten (eerst twee, later één exploitant) en het hebben van een beperkt aantal oplaadpunten (in relatie tot de behoefte) het systeem kwetsbaar maken. Daarom is er bewust voor gekozen om een tweede oplaadpaal per oplaadlocatie toe te staan en zijn we blij dat er nu zes exploitanten actief willen zijn in onze gemeente.

Concessiemodel

Bij een concessiemodel gelden andere voor- en nadelen, maar per saldo biedt dit geen betere positie dan het huidige openmarktmodel. Hierbij merken we onder andere het volgende op.

- **Afhankelijkheid:** bij een concessiemodel wordt één marktpartij gecontracteerd voor het plaatsen en beheren van laadpalen. Na de aanbesteding zijn we afhankelijk van het functioneren van deze exploitant. Bij een openmarktmodel met meerdere exploitanten zijn we minder afhankelijk en daarmee minder kwetsbaar
- **Toekomstgericht plaatsen:** in ons nieuwe beleid worden de deelnemende exploitanten uitgedaagd om bij hun aanvraag vooruit te lopen op de behoefte, want wanneer ze dat niet doen dan kunnen andere exploitanten hun voor zijn. Bij een concessiemodel met één exploitant zal deze pas een oplaadpunt plaatsen wanneer er ook daadwerkelijk een vraag naar is.

Tot slot is er in onze gemeente op dit moment een grote behoefte om snel over te gaan op uitvoering en uitbreiding van het aantal oplaadpunten. We zijn vrijwel klaar om een aanvraagperiode te starten. De contracten zijn met de exploitanten gedeeld en liggen nu ter ondertekening klaar. Bij een overstap naar een concessiemodel moet echter een groot deel van het proces opnieuw en zal dit nog een aantal maanden duren.

Laadvermogen van de oplaadpalen (7 versus 11 kW)

In onze gemeente zijn een aantal laadpalen waar met maximaal 7 kW geladen kan worden. Dit is een keuze van de exploitant en is altijd een combinatie met een laadpaal van 11 kW op één aansluiting. Het verzoek om alle laadpalen op 11 kW uit te voeren is niet logisch om de volgende redenen:

- De laadpalen van 7 kW moeten vervangen worden om 11 kW te kunnen leveren. Het vervangen van deze laadpalen voor een andere, duurder variant resulteert in hogere kosten voor de exploitant en dus uiteindelijk de eindgebruiker.
- Om twee laadpalen van 11 kW te kunnen voeden is een zwaardere netaansluiting nodig. Dit zorgt voor een hogere belasting van het elektriciteitsnet, wat gezien de huidige beperkte netcapaciteit onwenselijk is.
- In de praktijk zien we dat de gemiddelde connectietijd (de tijd dat een auto is aangesloten op een laadpaal) veel langer is dan de laadtijd. Dit komt doordat EV-rijders vaak 's nachts laden, of overdag wanneer ze bijvoorbeeld aan het werk zijn. Een hoger vermogen zorgt er in de meeste gevallen dus niet voor dat de auto korter aan een laadpaal gekoppeld staat.

Gelet op bovenstaande afwegingen is het van belang om een goede balans te vinden in het benodigde vermogen van de laadpaal in relatie tot de kosten daarvan. Dit is een expertise waar een exploitant voldoende ervaring mee heeft en bovendien baat bij heeft om een optimaal aanbod te faciliteren.

Locatie Waterhoven

Op de nu voorliggende plankaart is geen locatie opgenomen in Waterhoven omdat de bewoners de mogelijkheid hebben voor een oplaadpunt op eigen terrein. Op de oude plankaart stond hier wel een locatie voor aangewezen maar deze is nooit aangevraagd en ook tijdens de participatie zijn hier geen vragen over gekomen.

Gelet op de parkeerdruk in openbaar gebied sturen we erop aan dat bewoners met parkeergelegenheid op eigen terrein ook daadwerkelijk hun eigen terrein hiervoor gebruiken. Elk voertuig dat op eigen terrein kan parkeren (en kan laden) maar desondanks toch in openbaar gebied wordt geparkeerd (of wordt opgeladen), geeft onnodig extra belasting op de parkeerdruk in openbaar gebied. In lijn met dit uitgangspunt is het dan ook wenselijk dat inwoners op eigen terrein opladen en er geen openbaar oplaadpunt wordt gefaciliteerd.

Daarmee concluderen we dat hier op dit moment geen aanleiding en ook geen behoefte aan een openbaar oplaadpunt is. Indien nodig kan deze locatie op een later moment alsnog op de plankaart worden toegevoegd.

Locatie West Kinderdijk

Voor dit gebied is maatwerk nodig.

Bij het opstellen van de plankaart is namelijk aangestuurd op algemene locaties zoals parkeerterreinen of een strook van meerdere parkeerplaatsen die niet bij woningen voor de deur liggen en daarmee geen hinder geven aan direct omwonenden.

De West Kinderdijk is echter een lang traject met een parkeerstrook langs de weg bij woningen voor de deur. Hier zijn geen algemene locaties aanwezig, waardoor niet op voorhand een geschikt locatie kan worden aangewezen, zonder te weten of en waar er behoefte is.

Uit de participatie zijn geen vragen ontvangen over de West Kinderdijk. Daaruit maken we op dat er op dit moment geen behoefte aan een openbaar oplaadpunt is.

Indien hier wel behoefte aan is of wanneer hier in de toekomst behoefte ontstaat dan zal hier in de vorm van maatwerk een exacte locatie voor worden bepaald waarbij tegemoet wordt gekomen aan de behoeften van de gebruiker en de overlast voor omwonenden wordt beperkt.