



BELEIDSNOTA

LAADPALEN

Gemeente Buren

GEMEENTE BUREN
DOMEIN RUIMTE



Inhoudsopgave

1. Beleid over laadpalen	2
1.1 Waarom een beleid over laadpalen?	3
1.2 Wat regelt dit beleidskader?	3
1.3 Wat is het doel?	3
1.4 Geen eindstation maar een startpunt	3
2. De uitgangspunten voor het Burense beleid	5
2.1 Een beperkte regisserende rol	5
2.2 Opzet van onderdelen in het laadpalenbeleid	5
3. Toelichting op de processen en procedures in de categorieën	8
3.1 Particulier	8
3.2 Privaat initiatief	8
3.3 Gebundelde aanvraag	8
3.4 Maatschappelijke voorziening	9
3.5 Specifieke situaties	9
3.6 Voor de volledigheid: Verlengd Privaat Aansluitpunt	9
4. De aanbesteding	10
4.1 De concessie	10
4.2 Het open-marktmodel	11
4.3 De aanpak	11
5. Overige aspecten	12
5.1 Dekking van de plaatsing- en exploitatiekosten	12
5.2 Participatie en communicatie	12
5.3 SMART doelen, monitoring en evaluatie van de resultaten	12
5.4 Ruimte voor innovatie	13
6. Wat vraagt dit van onze organisatie?	13

Voor de begrippenlijst verwijzen wij naar:

<https://pdc.buren.nl/wp-content/uploads/2020/10/Begrippenlijst-duurzaamheid.pdf>



1. Beleid over laadpalen

1.1 Waarom een beleid over laadpalen?

De elektrische auto is bezig aan een opmars. Om overal eenvoudig en slim op te laden, is een goede laadinfrastructuur nodig. Het nationale Klimaatakkoord zet in op elektrisch vervoer en dan vooral als het gaat om personenvervoer. Eén van de afspraken uit het Klimaatakkoord is dat alle nieuwe personenauto's vanaf 2030 elektrisch zijn. Dit betekent dat er naar schatting voor 1,9 miljoen elektrische auto's laadpunten nodig zijn (Rijksoverheid, 2019).

Nederland behoort samen met Noorwegen, IJsland, Zweden en China tot de vijf landen in de wereld waar elektrische personenauto's op dit moment al meer dan 1% van het totaal aantal auto's vormen. Qua laadinfrastructuur is er geen ander land met dezelfde dichtheid aan laadpunten als Nederland. De vraag naar laadpunten groeit en inwoners met een elektrische auto vragen om oplaadpunten in hun gemeente. Dit gebeurt ook in Buren.

In de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL), onderdeel van het Klimaatakkoord, is afgesproken dat alle Nederlandse gemeenten eind 2020 hun plaatsingsbeleid voor de laadinfrastructuur van elektrische auto's hebben vastgesteld. Wij willen met dit beleidskader aan deze verplichting voldoen.

1.2 Wat regelt dit beleidskader?

Dit beleidskader richt zich op (elektrische) personenauto's, Light Electric Vehicles (LEV's) en bestelbussen. Hierbij zijn voor de gemeente een aantal rollen weggelegd, bijvoorbeeld als beleidsmaker, regisseur en bevoegd gezag dat een aanvraag verleent of afwijst.

Aangezien de ontwikkeling van elektrisch rijden in een snel tempo toeneemt, kan bij een volgende actualisatie dit beleid uitgebreid worden met andere vervoersmiddelen, zoals elektrische vrachtwagens en e-scooters. Dit beleidskader houdt rekening met de ambities van het Mobiliteitsplan van de Regio Rivierenland en het in 2021 vast te stellen Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan van gemeente Buren.

1.3 Wat is het doel?

Inspelen op de ontwikkelende behoefte in onze gemeente als het gaat om een goede laadinfrastructuur die een veilige, ruimtelijk passende, op de vraag afgestemde plaatsing en een goed beheer van laadpalen realiseert.

Dit als onderdeel van de ambities rond duurzaamheid, en vooral de ontwikkeling naar een duurzaam energie gebruik. Dit draagt bij aan de ambitie van het klimaatakkoord om in 2050 overgeschakeld te zijn van fossiele brandstoffen naar duurzame energie. Daarnaast sluit het aan op de ambitie uit de klimaatvisie om uitstoot van CO² in 2030 met 55% terug te brengen (t.o.v. 1990).

1.4 Geen eindstation maar een startpunt

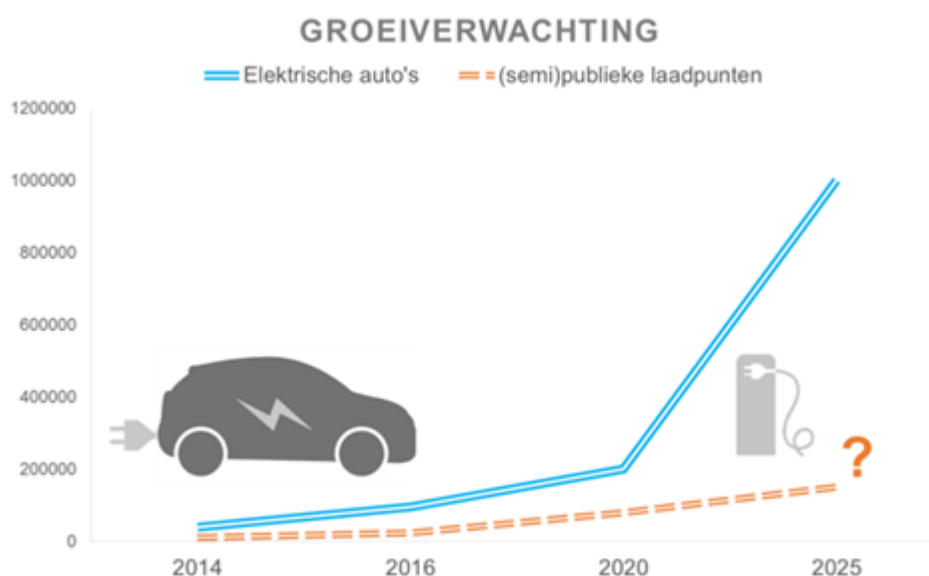
Dit beleidskader is het startpunt van de gemeentelijke regie op de verdere ontwikkeling van elektrisch rijden in Buren. Het elektrisch rijden staat pas in de kinderschoenen en gaat zich verder ontwikkelen. Dat neemt niet weg dat het nodig is om die gemeentelijke regie vorm en inhoud te geven, aangezien er al vragen en verzoeken binnen komen voor laadpunten in de openbare ruimte. Het beheer van de openbare ruimte is een verantwoordelijkheid van de gemeente.

Momenteel hebben we in de gemeente Buren op vier plaatsen publieke laadpalen.

- Aan de Onderdreef in Buren
- Bij het gemeentehuis in Maurik
- Bij het bedrijventerrein de Hofstede in Lienden
- Bij de parkeerplaats bij de rotonde in Buren

Dit is het resultaat van verschillende initiatieven. Voor een verdere ontwikkeling en het plaatsen van laadpalen heeft de gemeente nog geen beleidskader. Er kan daardoor bij veel plaatsingen een situatie ontstaan van onsamenhangende plaatsingen zonder visie op de ruimtelijke inrichting of het verdere beheer. Door vaststelling van dit beleidskader en borging van de kwaliteit van de plaatsing en het beheer, wordt hierin voorzien.

Dit beleidskader is daarom het startpunt voor de ontwikkeling van laadpalen in Buren. Dat ontwikkelt zich de komende jaren gericht op de integratie van laadpalen met andere objecten in de openbare ruimte, zoals lantaarnpalen. Zo wordt het laadpalenbeleid een vast en geïntegreerd onderdeel van de inrichting van de openbare ruimte en de bredere mobiliteitsvisie. Verdere innovaties zoals elektrische oplaadpunten en waterstofinstallaties voor vrachtwagens kunnen dan worden meegenomen. Dat geldt ook voor nieuwe vervoersconcepten zoals deelauto's.



Figuur 1 Groeiverwachting elektrische auto's en hoeveelheid laadpunten

2. De uitgangspunten voor het Burense beleid

2.1 Een beperkte regisserende rol

Om te beginnen ziet de gemeente Buren zichzelf als regisseur met een beperkte uitvoerende rol, door het laadpalenbeleid in principe extern uit te laten voeren. Een laadpaalnetwerk van hoge kwaliteit en het onderhouden van dit netwerk vereist grote investeringen die de gemeente bij voorkeur aan een externe partij overlaat. Het ligt dan ook niet voor de hand dat onze gemeente bij het laadpalenbeleid een grote rol heeft. Het gaat namelijk om de energievoorziening van vervoersmiddelen en gemeente is op dit moment evenmin verantwoordelijk voor het exploiteren van benzinepompen. Wij willen als gemeente wel onze verantwoordelijkheid nemen om laadpalen op maatschappelijk gewenste plaatsen te faciliteren.

De regierol komt verder voort uit de verantwoordelijkheid die de gemeente heeft voor de veiligheid en kwaliteit van de openbare ruimte. Als het over veiligheid en kwaliteit van de openbare ruimte gaat, dan is het uitgangspunt het realiseren van: een veilig, ruimtelijk ingepast en op de vraag afgestemde geborgde plaatsing en beheer van laadpalen. Het onderbrengen bij een uitvoerende organisatie heeft naar verwachting ook voordelen als standaardisatie van het plaatsingsproces, een duidelijk aanspreekpunt voor inwoners en een eenduidig beheer voor de gemeente.

Gechargeerd gezegd, wordt op deze manier een wildgroei van een verschillende, op eigen initiatief, her en der in de openbare ruimte geplaatste laadpalen voorkomen. Laadpalen waarvan mogelijk ook aansprakelijkheid en beheer onduidelijk zijn.

2.2 Opzet van onderdelen in het laadpalenbeleid

De uitgangspunten worden langs een aantal lijnen uitgewerkt. Het gaat om:

- De aard van het initiatief
- De locatie
- De toegankelijkheid
- De dekking van de plaatsings- en exploitatiekosten
- De rolverdeling

De aard van het initiatief

De aard van het initiatief geeft aan wie het initiatief start. Dat kan een privépersoon zijn, maar het kan ook gaan om een privaat initiatief van een bedrijf of een instelling. Daarnaast willen wij werken met gebundelde aanvragen. Het idee daarbij is dat individuele verzoeken van inwoners (uit een gebied) worden gebundeld tot één aanvraag. Het gaat hierbij om inwoners die op eigen terrein geen mogelijkheden hebben voor het plaatsen van een laadpaal. Een door de gemeente Buren geselecteerde concessiehouder voert dit 'bundelen' uit. Een ander initiatief kan spelen door de plaatsing van laadpalen bij maatschappelijke voorzieningen. Denk daarbij aan scholen, verzorgingshuizen, jongerencentra, kerken, bibliotheken, theaters, wijkgebouwen, kerncentra of buurthuizen. De uitvoering hiervan ligt ook bij de concessiehouder. Tot slot zijn er specifieke situaties die in aanmerking zouden moeten komen voor een laadpaal, bijvoorbeeld aanvragen voor inwoners met een invalideparkeerplaats.

De locatie

Een laadpaal kan op een private locatie (eigen grond) geplaatst worden of in de openbare ruimte (gemeentegrond). Binnen de private locaties kan het gaan om het plaatsen van laadpalen op eigen terrein van particulieren of laadpalen die op terrein van een rechtspersoon (bedrijf, stichting, vereniging of instelling) worden geplaatst.

De toegankelijkheid

De toegankelijkheid van een laadpaal kent een privaat, semipubliek, of publiek karakter:

- Bij private toegankelijkheid gaat het om thuisladers in of bij eigen woningen en op eigen erven en percelen. Het beheer en de exploitatie zijn verder een eigen verantwoordelijkheid.
- Bij semipublieke laadpalen gaat het om laadpunten die op een private locatie staan en mogelijk zijn opengesteld voor publiek tegen betaling. Denk hierbij aan parkeergarages, tankstations, of aan retail-, recreatie- en horecalocaties. Als het gaat om toegangstijden kunnen er eventueel beperkingen zijn omdat het terrein mogelijk afgesloten wordt buiten openingstijden. De laadpunten zijn op eigen terrein geplaatst en het beheer en de exploitatie zijn een eigen verantwoordelijkheid. Als het om laadpunten voor alleen eigen gebruik gaat, heeft de gemeente feitelijk geen rol en is dit vrij. Als het ook gaat om gebruik door derden, dan gaat het om semipubliek en is een toetsing nodig aan de functies binnen het bestemmingplan. Als er ook 'gebouwd' wordt is er ook een bouwvergunning nodig.
- Een publiek toegankelijk laadpunt is een oplaadpunt in de openbare ruimte dat 24/7 openbaar en vrij toegankelijk is. Een abonnement of authenticatie is wel nodig om van het oplaadpunt gebruik te kunnen maken. Voor het plaatsen van een laadpaal in de openbare ruimte is volgens de Wegenverkeerswet een verkeersbesluit noodzakelijk. Daarnaast is ook een toets aan de APV nodig.



Figuur 2 Laadpunten bij de Onderdreef in Buren

Schematische indeling

Op grond van deze vijf hoofdlijnen kun je een onderverdeling maken in de volgende onderdelen in het laadpalenbeleid. Het gaat dan om:

Aard van het initiatief	Waar	Toegankelijkheid	Wie draagt de kosten van plaatsing en exploitatie?	Rolverdeling?
Particulier	Private locatie (op eigen terrein)	Privaat	Inwoner	- Inwoner regelt het in eigen beheer - Gemeente speelt hier geen rol
Privaat initiatief	Private locatie (particulier terrein)	Semipubliek	Rechtspersoon (bedrijf, stichting, vereniging, etc.)	- De rechtspersoon regelt het in eigen beheer - Rol gemeente: toetsing op bestemmingsplan en mogelijk een bouwvergunning ed.
Gebundelde aanvraag	In de openbare ruimte	Publiek	Een door de gemeente Buren geselecteerde concessiehouder	- Individuele aanvragen worden gebundeld - Plaatsing, beheer, onderhoud en exploitatie door één concessiehouder - Gemeente neemt een verkeersbesluit en toetst op de APV
Maatschappelijke voorziening Bijvoorbeeld scholen, kerken, ouderencentra, wijkgebouwen etc.	In de openbare ruimte	Publiek	Een door de gemeente Buren geselecteerde concessiehouder	- De gemeente laat de laadpalen plaatsen o.b.v. een inventarisatie en in overleg met inwoners - Uitvoering, beheer en onderhoud bij voorkeur door één concessiehouder - Gemeente neemt een verkeersbesluit en toetst op de APV
Specifieke situaties Bijvoorbeeld bij een parkeerplaats voor invaliden	In de openbare ruimte	Specifiek	Mensen met een beperking of zorgbehoefte	- Inwoner vraagt aan bij Concessiehouder - Gemeente neemt een verkeersbesluit, toetst op de APV en gaat na of er inderdaad een specifiek parkeerrecht is

3. Toelichting op de processen en procedures in de categorieën

Om aan te geven hoe de verlening van een verkeersbesluit, de APV toetst en het kostenaspect in zijn werk gaan, werken we dat voor de vijf bovenstaande onderdelen uit. Voor de volledigheid wordt er ook ingegaan op een onderdeel dat geen deel uit maakt van het Burense beleid.

Bij APV toetsing wordt integraal gekeken naar het bestemmingsplan, een status als beschermde stads- of dorpsgezicht, de privaatrechtelijke overeenkomst met de concessiehouder en de APV als het gaat om wegaanpassing. Verder speelt in deze integrale toets ook het Besluit omgevingsrecht (Bor), de Algemene Verordening Ondergrondse Infrastructuren en (indien van toepassing) het Bouwbesluit. Dit naar voorbeeld van de integrale toetsing in het kader van de restgroenprocedure. Uiteraard spelen ook verkeersveiligheid en inrichting van de openbare weg een rol. We noemen het kortweg de APV toets en deze toets wordt begin 2021 uitgewerkt in de beleidsregel laadpalen om het toetsingskader ook formeel door het college te laten vast testellen.

Daarnaast is zoals eerdere aangegeven vanuit Wegenverkeerswet ook een verkeersbesluit nodig.

3.1 Particulier

Het gaat hier om een individuele initiatiefnemer. Dat is een inwoner van de gemeente Buren, die besluit om op zijn erf, perceel of garage een aansluitpunt of laadpaal voor elektrisch rijden te laten installeren. De inwoner betaalt dit zelf en voor het plaatsen van de laadpaal hoeft geen verkeersbesluit of APV toets aangevraagd te worden. Een bewoner van een huurwoning dient dit uiteraard wel af te stemmen met de verhuurder.

3.2 Privaat initiatief

Hier gaat het om een rechtspersoon als een onderneming, stichting of vereniging die besluit om op eigen grond één of meerdere laadpalen te plaatsen voor gebruik door anderen en tegen betaling. De gebruiksvoorwaarden en openingstijden bepaalt de organisatie zelf (zie de omschrijving van een semipubliek toegankelijk laadpunt in hoofdstuk 2). De organisatie betaalt de aanleg en exploitatie van de laadpaal. Dit is inclusief beheer en onderhoud. Voor het plaatsen van de laadpaal hoeft geen verkeersbesluit of APV toets aangevraagd te worden. Wanneer sprake is van laadpunten die gebruikt gaan worden door derden en/of een bouwwerk wordt geplaatst, is het verstandig dat de initiatiefnemer bij de omgevingsdienst nagaat of er een toetsing aan het bestemmingsplan en/of een vergunning nodig is. Als er bijvoorbeeld een gebouwtje of een afdak bij geplaatst wordt, is er normaliter sprake van een vergunningplicht.

3.3 Gebundelde aanvraag

Deze categorie gaat over het bundelen van aanvragen door een concessiehouder die in opdracht van de gemeente Buren de aanleg, het beheer, het onderhoud en de hele exploitatie van laadpalen in de openbare ruimte op zich neemt.

Een verzoek voor een laadpaal in de openbare ruimte wordt dan bij de concessiehouder ingediend en die zorgt voor bundeling: meerdere aanvragen van inwoners in een gebied. Een aanvraag dient ook in behandeling genomen te worden als dat voor de spreiding binnen een kern nodig is. Dit omdat er binnen de kern op circa 250 meter van de aanvrager geen openbare laadpaal beschikbaar is.

Voor deze laadpalen geldt dat er een verkeersbesluit genomen moet worden en dat een APV toets nodig is. Het is aan de concessiehouder om het aanvraagproces voor de gebundelde

aanvraag te starten, rekening houdend met toetsingscriteria in de nog vast te stellen beleidsregel laadpalen.

3.4 Maatschappelijke voorziening

In de gemeente Buren zijn verschillende locaties waarbij de kans groot is dat ze niet in beeld komen voor de plaatsing van een gebundelde laadpaal, maar waar een plaatsing wel maatschappelijk wenselijk is. Denk bijvoorbeeld aan scholen, bejaardentehuizen, jongerencentra, kerken, wijkgebouwen, of toeristische plaatsen. Uitgangspunt voor deze plaatsingen is een minimum van één laadpaal per kern met aanvullend één laadpaal per 1.500 inwoners. Op die manier is iedere kern voorzien van één algemene laadpaal.

Vanuit de maatschappelijke verantwoordelijkheid als gemeente is het zaak om voor deze plaatsen per kern een aanpak te ontwikkelen om daarin te voorzien. Daarom stelt het college in overleg met de inwoners midden 2021 een uitvoeringsplan op met de mogelijke locaties. Overigens zal bij de uitwerking nagegaan worden of deze maatschappelijke laadpalen ook geschikt kunnen zijn voor E-bikes en kunnen werken als snel-laders. Verder geldt dat ook voor deze laadpalen een verkeersbesluit en een APV toets nodig is.

3.5 Specifieke situaties

Deze laatste categorie gaat over specifieke situaties waarbij er sprake is van een legitieme gereserveerde parkeerplaats. Dan gaat het normaliter om een invalidenparkeerplaats. Hier zullen plaatsing en beheer eveneens verzorgd worden door de concessiehouder, die dient de aanvraag verkeersbesluit en de APV toets in bij de gemeente. De gemeente draagt overigens niet bij aan de kosten voor de plaatsing van de laadpaal. Er zijn hier dus een paar criteria in het aanvraagproces:

- De aanvrager/verzoeker die de concessiehouder verzoekt om een laadpaal te plaatsen, is een inwoner van Buren met een handicap of (grote) zorgbehoefte met een al aangewezen specifieke parkeerplaats.
- Er is geen minimumnorm van toepassing en het gaat om één enkele laadpaal.
- Een laadpaal is daarmee gekoppeld aan een specifieke (invalide-)parkeerplaats. Daarmee staat de laadpaal wel in de openbare ruimte, maar heeft geen publieke functie.

3.6 Voor de volledigheid: Verlengd Privaat Aansluitpunt

Het is dus voor Buren geen optie dat inwoners op eigen initiatief vaste laadpalen in de publieke ruimte plaatsen. Dat geldt ook voor de situatie als een inwoner van de gemeente op eigen initiatief tijdelijk gebruik maakt van de openbare ruimte voor het opladen. Zo zijn kabelmatten, verlengsnoeren en tijdelijke laadvoorzieningen in de openbare ruimte en over de openbare weg (voetpad) ongewenst. Dit vanwege de veiligheid, het aanzicht en de aansprakelijkheid. Verder is dit omwille van het straatbeeld, het groenbeheer en de werkzaamheden aan kabels en leidingen ook onwenselijk. Bovendien kan het hinder opleveren voor een rolstoel of een kinderwagen.

Het gaat in deze gevallen om een zogenaamd Verlengd Privaat Aansluitpunt (VPA). Bij een VPA wordt een oplaadpunt in de publieke ruimte geplaatst en gevoed door een kabel die wordt aangesloten 'achter' de elektriciteitsmeter van een woonhuis of bedrijfspand. Dit maakt dus geen deel uit van het Burense beleid en wordt als ongewenst gezien.

4. De aanbesteding

Het is wenselijk de uitvoering onder te brengen bij een organisatie, omdat dat naar verwachting voordelen heeft, zoals standaardisatie van het plaatsingsproces, een helder aanspreekpunt voor inwoners en een uniform beheer.

De laadpalen worden dus niet door de gemeente geplaatst. Het gaat dan ook om exploitatie, plaatsing en beheer door een andere partij. Als het daarbij om een plaatsing op gemeentegrond gaat, dan betreft het een concessie en is aanbesteding plichtig. Het maakt daarbij niet uit of het gaat om bijvoorbeeld een commerciële partij of om een stichting.

Nu er een aanbesteding plicht is, is het doelmatig en kosten efficiënt om de gebundelde aanvragen, maatschappelijke plaatsingen en specifieke gevallen als één concessie aan te besteden. Overigens als er aanbesteding technisch onvoldoende verschil en motivatie is om eventueel twee concessies uit te zetten, dan: één voor gebundelde aanvragen en één voor maatschappelijke laadplaatsen.

4.1 De concessie

Overigens is het een kenmerk van een concessie dat het een overeenkomst is met een leverancier voor de uitvoering van werk of van een dienst, waarbij de tegenprestatie voor de uitvoering van het werk of de dienst niet bestaat uit betaling, maar uit het verlenen van een exploitatierecht. Kenmerkend daarbij is dat het exploitatierisico ligt bij de exploitant. Als dat niet het geval is, dan is er geen sprake van een concessie, maar van een gewone overheidsopdracht. Dat wil niet zeggen dat de gemeente geen (jaarlijkse) bijdrage mag leveren in de exploitatie of een bijdrage mag ontvangen uit de winst, mits de exploitant ook een (substantieel) deel van het exploitatierisico voor zijn rekening neemt.

Beiden zijn wat Buren betreft niet de bedoeling en is het exploitatierisico voor rekening van de exploitant. Voor de zekerheid wordt dit in de concessieverlening vastgelegd.

Dat vraagt om een juiste aanbestedingsprocedure. Aspecten die daarbij in de aanbesteding meegenomen moeten worden, zijn aanvullend op het voorgaande:

- De installatieverantwoordelijkheid: Dit wordt belegd bij de uitvoerende partij.
- De uitvoering van de laadpalen:
 - Het gaat in principe altijd om laadpalen met een dubbele aansluiting.
 - Het gaat om slimme laadpalen die op termijn ook een rol kunnen spelen bij de buffering/opslag van energie.
 - De optie om uit meerdere typen te kunnen kiezen passend bij de omgeving.
- Een enkele aanvraag dient in behandeling genomen te worden als dat voor de spreiding nodig is, gelet op de circa 250 PM meter grens.
- De beleidsregel laadpalen zoals hiervoor eerder genoemd.
- Duurzame voorwaarden: Het gaat om zaken als groene energie of circulaire aspecten, zowel voor de laadpaal zelf als voor de bebording, waarbij gebruik gemaakt kan worden van duurzame en tegelijkertijd afbreekbare materialen.

Zoals aangegeven zal er sprake zijn van een aanbesteding van een concessie. Een niet onbelangrijk aspect daarbij is de 'soliditeit' van de uitvoerder met het oog op meerjarige exploitatie en het beheer. Daarom is het nuttig om bij de aanbesteding ook in te gaan op deze zekerheid voor onze inwoners.

Voor de volledigheid is op te merken dat het wettelijk verplicht is om bij de aanbesteding van een concessie minimaal drie partijen te benaderen, waarvan er maximaal twee lokaal mogen zijn. Een lokale vestiging mag geen wegingscriterium in de aanbesteding zijn. Er kan afhankelijk van het aan te besteden bedrag ook sprake zijn van een Europese aanbesteding. Dat wordt nog in het kader van de concessieverlening nagegaan.

Het streven is om de concessie, als Buren primair zelfstandig, begin 2021 aan te besteden. Als dat vanwege complexiteit of beperkte omvang van de aanbesteding niet haalbaar is, is het een optie om aan te sluiten bij het initiatief van de provincies Gelderland en Overijssel GO-RAL (Gelderland-Overijssel Regionale Aanpak Laadinfrastructuur).

De provinciale concessie moet echter nog opgestart worden en mogelijk vraagt het deelnemen aan die concessie na het vaststellen van deze beleidsnota en de volgende provinciale aanbesteding, om een eenmalig aanbesteding. Dan kan het gaan om de aanbesteding van een zeker aantal laadpalen, maar dat is geen structurele optie. Dit kan wel als eenmalige overbrugging dienen, zodat we kort na 1 januari 2021 al laadpalen kunnen gaan plaatsen in Buren.

4.2 Het open-marktmodel

Naast het concessiemodel of 'plaatsing in eigen beheer' hanteert een aantal gemeenten in de praktijk toch een ander model: het open-marktmodel. In dit geval zijn er afspraken met een aantal partijen waarbij inwoners een aanvraag voor een laadpaal in kunnen dienen.

Bij navraag bleek dat in dit model de partijen niet verplicht zijn om op aanvraag een paal te plaatsen. Ook was vaak een gemeentelijke bijdrage voor de plaatsing nodig en is de 'laadprijs' voor gebruikers hoger dan bij de provinciale concessie. In de praktijk zijn er ook nog maar enkele grote partijen die aan dit model deel willen nemen en de animo neemt kennelijk verder af. Verder kan een partij zich elk moment inschrijven, maar de partij kan zich ook elk moment weer uitschrijven. Het voordeel is dat het een redelijk eenvoudige aanbesteding is, maar de continuïteit voor meerdere jaren dienstverlening door een partij die ook in de minder rendabele plaatsen voorziet is niet verzekerd.

Het is ook zaak dat Buren net zoals bij de concessie, voor de plaatsing voorwaarden stelt. Wat Buren betreft zal het dan niet alleen gaan om de vraag of men voldoet aan de criteria, maar ook of de uitvoerende partij de bewezen realisatiekracht heeft voor plaatsing, exploitatie en meerjarig beheer voor de komende jaren. Dit omdat de dienstverlening aan onze inwoners inclusief het beheer over vele jaren geborgd moet zijn. Het gaat formeel niet om een nutsfunctie, maar het komt er qua maatschappelijk belang wel in de buurt. Dat vraagt dus een uitvoerder die dat aankan, want anders wordt de gemeente daarop aangesproken.

4.3 De aanpak

Op basis van het voorgaande is het open-marktmodel gelet op een geborgde en betrouwbare uitvoering in eerste instantie niet het voorkeursmodel voor de ontwikkeling van laadpalen in Buren. Het college zal de opdrachtverlening voor de plaatsing van laadpalen in Buren dan ook verder uitwerken en uitvoeren met het concessiemodel als voorkeur. Daarbij wordt ook gekeken naar de voor- en nadelen van een eigen, of van een provinciale concessie.

Het open-marktmodel wordt als alternatief toch in deze verkenning meegenomen om de voorgaande argumentatie voor de zekerheid voorafgaande aan het besluit te controleren. Dat omdat er op dit terrein nog volop ontwikkelingen gaande zijn.

5. Overige aspecten

5.1 Dekking van de plaatsing- en exploitatiekosten

De financiering van de plaatsing en de exploitatie (inclusief het beheer en onderhoud) van een laadpaal kan verschillend zijn. Voor de laadpalen op particulier terrein geldt dat de inwoner of de rechtspersoon die de laadpaal wil plaatsen deze ook moet financieren.

De kosten voor de gebundelde, de maatschappelijke en de specifieke laadpalen in de openbare ruimte komen volledig ten laste van de concessiehouder. We stellen voor om voor de eventuele aanpassingen in de openbare ruimte, zoals extra parkeervakken en het plaatsen van borden, een inrichtingsbudget van € 30.000 beschikbaar te stellen. De ervaringen van andere gemeenten leert dat uitgegaan kan worden van gemiddeld € 500 per plaats. Het budget is daarmee dekkend voor zestig openbare laadpalen.

Dit inrichtingsbudget kan worden gevormd door € 30.000 te onttrekken binnen het taakveld milieubeheer uit het budget warmte (€ 200.000) en dat bij de jaarrekening op te nemen als 'budget ruimtelijke inrichting laadpalen' in de post 'overlopende posten'. Het is de bedoeling deze bijdrage na twee jaar te evalueren en het budget eventueel te herijken.

5.2 Participatie en communicatie

In het coalitieakkoord van de gemeente Buren is afgesproken: "We gaan over duurzaamheid en klimaat in gesprek met onze inwoners en de overige stakeholders." Als het gaat om laadpalen zal de participatie vooral plaatsvinden bij de voorbereiding van plaatsingen in de publieke ruimte. Dan wordt vooral het bepalen van de plaats van maatschappelijke laadpalen met de kernen overlegd. Daarbij kunnen de kernregisseurs een rol spelen.

Ook zal er afstemming met de omgeving plaats moeten vinden bij een aanvraag door de concessiehouder. Verder vindt bij het afgeven van een verkeersbesluit de gebruikelijke communicatie rond een 'publiek besluit' plaats.

5.3 SMART doelen, monitoring en evaluatie van de resultaten

De gemeenteraad van Buren heeft duurzaamheid aangewezen als strategische opgave en het laadpalenbeleid is daar onderdeel van. Monitoring en evaluatie van de effecten van de maatregelen is daarbij belangrijk. Dat geldt ook voor het laadpalenbeleid. Nu is het elektrisch rijden en opladen nog in ontwikkeling en is het periodiek nodig na te gaan of het beleid nog past bij de ontwikkelingen. Voorgesteld wordt om uiterlijk eind 2023 een eerste evaluatie uit te voeren.

Gelet op het feit dat het plaatsen van laadpalen grotendeels afhankelijk is van de vraag uit de samenleving, is het hier niet mogelijk om een SMART doelstelling te formuleren. Dat kan wel voor de plaatsing van de maatschappelijke laadpalen. Hiervoor willen we drie jaar uittrekken, waarna de plaatsing van de vijftien maatschappelijke laadpalen eind 2023 gerealiseerd moeten zijn.



Figuur 3 Laadpunt bij een parkeerplaats

5.4 Ruimte voor innovatie

De ontwikkelingen staan niet stil en daarom is het goed om ruimte te kunnen geven aan lokale initiatieven met een innovatief karakter voor collectieve laadpalen in de openbare ruimte. Het is immers goed ervaring op te doen die inzichten kunnen geven voor de doorontwikkeling van het laadpalen beleid. Te denken is dan aan pilots waarbij laadpalen in de openbare ruimte samen gaan met de opwek van energie. Ook kunnen ze onderdeel zijn van de toekomstige stabiele energie voorzieningen, door gebruik te maken van de opslagcapaciteit van geparkeerde auto's of vrachtwagens.

De voorwaarde is wel dat het gaat om lokaal gedragen initiatieven van inwoners of van een lokale organisatie. Verder moet een initiatief voldoen aan de algemene beleidsregel voor laadpalen en in principe zal er geen gemeentelijke bijdrage zijn.

Daarom stelt het college in 2021 een beleidsregel op om deze initiatieven mogelijk te maken, als dat kan in overeenstemming met de regels voor inkoop en aanbesteding. Dit door in eerste instantie vier van deze pilots mogelijk te maken.

6. Wat vraagt dit van onze organisatie?

Ondanks dat de aanvraag, plaatsing en het beheer van laadpalen bij een concessiehouder gelegd wordt, betekent dit voor de organisatie van de gemeente Buren dat er een reeks extra werkzaamheden. Niet alleen vragen de aanvragen inzet van medewerkers, het gaat ook om een aantal beheeraspecten. Hierbij gaat het om de volgende zaken:

- Inzet van medewerkers voor vooral de verkeersbesluiten en de integrale APV toetsing.
- De aanbesteding van de concessie inkoop technische screenen in overleg met het inkoopbureau.
- De gemeente moet toezicht houden op een veilige uitvoering en beheer, omdat zij wettelijk een 'installatieverantwoordelijkheid' heeft.
- De Avri houdt, net als op de andere objecten in de openbare ruimte, ook beheersmatig toezicht op de ruimtelijke kwaliteit van laadpalen.
- Inzet en kosten voor bebording en dergelijke.
- Handhavingbeleid voor openbare laadplaatsen en de inzet van de BOA's. Het is immers niet de bedoeling dat:
 - Laadpalen gebruikt worden als langparkeerplaats zonder dat er wordt opgeladen;
 - Niet-elektrische auto's een parkeerplaats bij een laadpaal bezetten.

Er is op dit moment geen raming te geven van de extra inzet die het vraagt. Het is wel een aandachtspunt dit controle aspect op te nemen in de taken van de BOA's. De inpassing van deze werkzaamheden wordt door de organisatie opgepakt en kan leiden tot een vraag om extra incidentele inzet en structurele inzet.

Samenvattend

Het voorgestelde besluit:

- Instemmen met deze aanpak voor het plaatsen van laadpalen in de openbare ruimte van de gemeente met de voorkeur voor een concessie en ruimte voor innovatie.
- Daarbij het verlenen van bij voorkeur een concessie voor plaatsen en beheer, en die volgens het inkoop en aanbestedingsbeleid uit te voeren.
- Hiervoor €30.000 vrij maken als bijdrage aan de benodigde aanpassingen in de openbare ruimte.