

Beleidsregels oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen

Aan de raad,

Voorgeschiedenis / aanleiding

Elektrisch vervoer neemt een grote vlucht, ook in Haarlemmerliede en Spaarnwoude. Elektrisch vervoer draagt bij aan de gemeentelijke doelstellingen voor energie en luchtkwaliteit

Voorgesteld besluit

Vaststellen beleidsregels oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen

Toelichting

Een deel van de e-rijders kan niet op eigen terrein opladen, en is afhankelijk van een publiek oplaadpunt. De uitrol van publieke oplaadpunten zit echter in een landelijke impasse. In eerste instantie heeft Stichting E-Laad (de samenwerkende netbeheerders) de uitrol van de eerste oplaadpunten uitgevoerd. Per augustus 2012 is Stichting E-Laad echter gestopt met het in behandeling nemen van nieuwe aanvragen. Het aantal elektrische auto's en daarmee de behoefte aan nieuwe publieke oplaadpalen blijft echter groeien. Na Stichting E-Laad heeft MRA nog enige tijd subsidie beschikbaar gesteld. Dankzij deze subsidie hebben wij één paal kunnen plaatsen. In de tweede ronde kwamen wij niet meer in aanmerking voor subsidie.

De markt voor realisatie en exploitatie van oplaadpunten is nog in ontwikkeling. Een aantal gemeenten heeft gekozen voor concessie of aanbesteding van de oplaadinfrastructuur. In dit model moeten de gemeenten allemaal een (substantiële) financiële bijdrage leveren voor het realiseren van de openbare oplaadinfrastructuur.

Onze gemeente wil de plaatsing van openbare oplaadpalen wel mogelijk maken, maar niet zelf financieren. We willen marktwerking stimuleren en een toekomst-bestendige oplossing creëren, die niet afhankelijk is van de beschikbaarheid van (gemeente)subsidie. Op verzoek van de G32 heeft de VNG beleidsregels opgesteld voor een marktmodel voor openbare oplaadinfrastructuur. Marktpartijen die voldoen aan de door de gemeente vastgestelde beleidsregels kunnen een ontheffing van de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) en een verkeersbesluit aanvragen om oplaadpalen te plaatsen en exploiteren.

Er zijn reeds verschillende gemeenten die werken volgens dit VNG-model, waaronder Dordrecht en Leeuwarden. Meerdere marktpartijen kunnen daarbij, zonder verplichte bijdrage van de gemeenten, voor eigen rekening en risico oplaadpalen plaatsen en exploiteren voor elektrische auto's. Dat biedt een oplossing voor e-rijders die aangewezen zijn op de publieke ruimte voor het opladen van hun geheel of gedeeltelijke elektrische auto's.

Parkeerdruk

Op de parkeerplaatsen met oplaadinfrastructuur mogen alleen elektrische voertuigen parkeren met de kabel aangesloten op het oplaadpunt. De oplaadinfrastructuur heeft een beperkt effect op de parkeerdruk. Het totale aantal auto's blijft gelijk. Naarmate het aantal elektrische voertuigen groeit zal het gebruik van de oplaadvakken normaliseren. De parkeerplek wordt ook gebruikt voor woon en/of werk en gastgebruik. De elektrische

voertuigen zullen gericht zoeken naar een oplaadpunt en zo de parkeerdruk positief beïnvloeden. De oplaadplekken worden gerealiseerd binnen een straal van 300 meter van de aangetoonde behoefte aan een publiek laadpunt, daarmee kan de parkeerdruk ook beter verspreid worden. Uiteraard zal bij keuze van locatie, de inmiddels vastgestelde parkeernota in acht worden genomen.

Financiële aspecten

Opladinfrastructuur wordt geplaatst op rekening en risico van de betreffende marktpartij(en). De gemeente zal hiervoor geen financiële bijdrage beschikbaar stellen. De gemeente maakt een aantal interne kosten, onder andere voor het nemen van een verkeersbesluit en het inrichten van het parkeervak. Om de kosten te dekken zal voor het behandelingsnemen van een aanvraag voor een e-oplaadpaal en het plaatsen van bord E8 en een onderbord met aanduiding 'Opladen elektrische auto' van bijlage I, behorend bij het RVV 1990 ingevolge het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW artikel 12) leges in rekening worden gebracht. De Legesverordening en de bijbehorende tarieventabel zal hierop worden aangepast.

Voor de aanvraag van een omgevingsvergunning voor het aanleggen van een weg, de verharding daarvan op te breken, in een weg te graven of te spitten, aard of breedte van de wegverharding te veranderen of anderszins verandering te brengen in de wijze van aanleg van een weg (art. 2:11 APV) is men reeds leges verschuldigd.

Juridische aspecten

Voor de plaatsing van de oplaadpaal en de inrichting van de parkeerplaats is een verkeersbesluit en ontheffing op basis van de APV nodig. Voor het aansluiten op het elektriciteitsnetwerk is een vergunning nodig. Het oplaadpunt heeft een openbaar karakter. De gemeente heeft geen directe relatie met de e-rijder, maar verleent de ontheffing/vergunning aan de marktpartij die de oplaadpaal plaatst, beheert en exploiteert.

Communicatieve aspecten

Op onze website informeren we e-rijders en marktpartijen over de spelregels (i.e. het beleidskader) voor het aanvragen van publieke opladinfrastructuur.

De beleidsregels worden op gebruikelijke wijze bekendgemaakt en worden opgenomen in het CVDR.

Vervolgstappen

Door het vaststellen van de beleidsregels voor opladinfrastructuur elektrische voertuigen maken we het mogelijk om reeds ingediende en toekomstige verzoeken voor publieke opladinfrastructuur te honoreren. We laten daarmee zien hoe de gemeente vanuit een faciliterende rol duurzame en toekomst-bestendige groei mogelijk maakt op basis van marktwerking.

Voorstel

Vaststellen van de beleidsregels voor opladinfrastructuur elektrische voertuigen.

Halfweg, 5 april 2016
Burgemeester en wethouders van
Haarlemmerliede en Spaarnwoude,
P.J. Heiligers, burgemeester
G.A. Koot, secretaris

Beleidsregels oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen

De raad van de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude;

Gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 5 april 2016

Besluit:

Tot vaststelling van de beleidsregels oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen

Aldus vastgesteld in de openbare raadsvergadering van 31 mei 2016

De griffier,

De voorzitter,