

Voorstel



<i>Aan</i>	: Burgemeester en Wethouders	<i>Zaaknummer</i>	: 2013-19443
<i>Status</i>	: Openbaar / Ter besluitvorming	<i>Datum</i>	: 12 november 2014
<i>Afdeling</i>	: Ruimte en Veiligheid	<i>Paraaf medewerk(st)er:</i>	<i>Raad:</i> : Ja
<i>Medewerk(st)er</i>	: [REDACTED] 15 J		<i>Or</i> : Nee
<i>Telefoonnummer</i>	: [REDACTED] 5 J		<i>Communicatie:</i> : Ja
<i>Portefeuillehouder</i>	: Knape, J		<i>Evaluatie</i> : Ja
<i>Bijlage(n)</i>	: 4		

Onderwerp:

Regeling openbare oplaadlocaties voor elektrische voertuigen, aanpassing beleidsregels voor marktwerking.

Samenvatting:

Het college heeft in november 2013 beleidsregels vastgesteld voor openbare oplaadlocaties voor elektrische voertuigen. Hiermee kunnen E-rijders op eigen kosten een aanvraag doen voor een openbare oplaadpaal. Het college heeft de suggesties vanuit de commissie betrokken bij de besluitvorming bij de aanpassing van de beleidsregels.

De laatste ontwikkelingen geven duidelijk de richting aan van marktwerking. De gemeente heeft geen directe relatie met de e-rijder, maar verleent een vergunning aan de marktpartij die de oplaadpaal plaatst, beheert en exploiteert. Het wordt steeds rendabeler voor bedrijven van laadinfrastructuur om in te stappen en de openbare laadplekken na goedkeuring van de gemeente in te richten en te beheren. Zo worden zowel de E-rijder als de gemeente ontzorgd en is constructie voor de privé aansluiting niet meer nodig.

Het voorstel is om de huidige beleidsregels aan te passen en het plaatsen van openbare laadpunten door marktpartijen op basis van een vergunning toe te staan. Naast de huidige voorkeurslocaties voor openbaar laden wordt de behoefte aan oplaadpalen buiten een straal van hemelsbreed 200 meter van de voorkeurslocaties getoetst. Een privé aansluiting naar de openbare ruimte, de zogenaamde verlengde huisaansluiting, wordt definitief niet toegestaan.

Gevraagde beslissing:

- 1) Instemmen met aanpassing van de beleidsregels om marktwerking mogelijk te maken en meer openbare laadlocaties toe te staan dan de huidige voorkeurslocaties;
- 2) Instemmen met de informatieve brief aan de Raad.

<input checked="" type="checkbox"/> Intern advies	afd. B&V				<input checked="" type="checkbox"/> Extern advies	Anwb, Dordrecht, Leiden, Movares, Allego	
Circuleren B&W	Secr.	Burg.	Weth. I	Weth. II	Weth. III	Weth. IV	Datum besluit B&W/Burgemeester
Akkoord:							Nr.
Bespreken B&W-vergadering							

Besluit:

Zaaknummer : 2013-19443
Onderwerp : Regeling openbare oplaadlocaties voor elektrische voertuigen



Inleiding

Elektrisch vervoer heeft de toekomst! Elektrisch vervoer verbetert de luchtkwaliteit, is stil en kan een bijdrage leveren aan de klimaatambities van de gemeente om het energieverbruik te verminderen en het gebruik van duurzame energie te stimuleren.

Voor de introductie van elektrisch vervoer zijn oplaadlocaties noodzakelijk. De aanschaf van een elektrische auto wordt immers pas interessant indien gebruikers verzekerd zijn van een laadpaal in de directe omgeving.

Het college heeft in november 2013 beleidsregels vastgesteld voor openbare oplaadlocaties voor elektrische voertuigen. Er zijn 26 locaties aangewezen waar openbare laadpalen mogen komen na toetsing van de aanvraag aan de beleidsregels. Een mogelijk alternatief, de verlengde huisaansluiting (VHA) is niet toegestaan.

Tijdens een vergadering van de raadscommissie op 9 januari 2014 heeft college de toezegging gedaan de suggesties vanuit de commissie te betrekken bij de definitieve besluitvorming over de beleidsregels en de raad hierover te informeren. Het ging er vooral om dat de aangewezen locaties te weinig en niet voldoende gespreid zijn en dat een VHA een oplossing kan zijn zolang E-rijders niet gaan investeren in openbare oplaadpalen die duur in aanleg en onderhoud zijn. Het college heeft de mogelijkheid van de private aansluiting, de zogenaamde (VHA) onderzocht en de spreiding van de aangewezen openbare oplaadlocaties heroverwogen.

Er zijn momenteel nog geen aanvragen van E-rijders ontvangen die hebben geleid tot een investeren in een openbare laadpaal.

1) Landelijke ontwikkelingen laadinfrastructuur

Sinds de stichting E-laad.nl is gestopt met het in behandeling nemen van nieuwe aanvragen, neemt het aantal aanvragen voor een laadpaal gestaag toe. De gemeente heeft inmiddels diverse aanvragen liggen en wil hier een antwoord op hebben richting de E-rijders. Het aanvragen van een oplaadpaal in de openbare ruimte is voor een E-rijder geen rendabele investering. Daardoor stagneert de uitrol van het aantal openbare oplaadlocaties. Er zijn professioneel is marktwerking nodig die deze laadpunten gaat plaatsen en exploiteren.

In de startperiode uitrol laadinfrastructuur EV is door de zogenaamde koplopersgemeenten (G4) gekozen om laadinfrastructuur te realiseren op basis van het aanbestedingsmodel. Als uitvloeisel hiervan is de aanbesteding ook vervolgens opengesteld voor gemeenten in hun regio (Metropoolregio Amsterdam, Utrecht, Haaglanden, stadsregio Rotterdam). Een aantal middelgrote gemeenten (waaronder de gemeente Almere), die in eerste instantie zijn meegegaan met de uitrol via de MRA, overwegen nu zelfstandig door te gaan op basis van het vergunningmodel.

December 2013 heeft de gemeente Arnhem besloten een concessie aan te gaan. Met medewerking van de provincie Gelderland is onderzocht in hoeverre de concessie binnen de provincie uitgebreid kan worden naar andere gemeenten dan wel dat gekozen wordt voor het vergunningmodel. Inmiddels is besloten voor het concessiemodel te kiezen. De provincie Noord-Brabant is, mede vanwege hun belang als grootaandeelhouder netbeheerder, voor de B5 gemeenten een eenmalige concessie aangegaan (voor realisatie van 100 laadpalen in de B5 gemeenten). Na het aflopen van deze concessie wordt nu het vergunningmodel voor alle gemeenten geïntroduceerd. De gemeente Tilburg pakt dit als eerste Brabantse gemeente op.

De gemeente Dordrecht is vanaf eind mei 2014 de eerste G32 gemeente in Nederland die werkt aan de hand van het vergunningmodel; in navolging hiervan hebben inmiddels 4 Drechtsteden ook de keus voor vergunningmodel gemaakt en wordt hieromtrent regionaal samengewerkt. Ook in de provincie Friesland wordt het vergunningmodel omarmd, waarin de gemeente Leeuwarden als G32 gemeente op heeft getreden als

trekker en ook hier het door kleinere gemeenten is overgenomen. Essentieel voor het vergunningmodel is dat enerzijds de marktwerking optimaal gestimuleerd wordt, waardoor meerdere partijen, conform de voorwaarden van de gemeente, laadpalen kunnen realiseren. Anderzijds worden innovaties binnen de elektrische mobiliteit gestimuleerd en vinden snel en effectief de weg naar de E-rijder. Binnen de gemeente Dordrecht zijn inmiddels drie marktpartijen actief.

Zoals bovenstaande duidelijk maakt is er landelijk een duidelijke verschuiving zichtbaar van een gunningsmodel waarbij de overheid alles in eigen hand houdt, naar het vergunningsmodel, waarbij de overheid zich beperkt tot haar publieke taak en ruimte biedt aan de zich snel ontwikkelende markt.

Katwijk heeft de afgelopen maanden met een aantal gemeenten in Zuid-Holland, waaronder buurgemeente Leiden gekeken naar de mogelijkheden van een gezamenlijke concessieverlening voor een openbare laadinfrastructuur. Leiden heeft in september 2014 inmiddels ook gekozen voor het vergunningmodel met vrije marktwerking.

Sinds 1 juni 2014 zijn de laadtarieven voor openbare laadpalen vrijgegeven waardoor de laadprijzen zijn gestegen. Bovendien is de verwachting dat de kostprijs van een laadpaal snel kan dalen. Dit maakt het voor marktpartijen steeds interessanter om in te stappen.

2) Verlengde huisaansluiting (VHS)

Met de ANWB is opnieuw overleg gevoerd over de mogelijkheden voor een VHA, mede op verzoek van de raadscommissie. Bij een verlengde huisaansluiting wordt een oplaadpunt in de publieke ruimte geplaatst en gevoed door een kabel die wordt aangesloten 'achter' de elektriciteitsmeter van een woonhuis of bedrijfspand. Hierdoor worden extra netwerkkosten vermeden, hetgeen kan resulteren in een bedrijfseconomisch gunstiger concept dan een oplaadpunt dat direct wordt aangesloten op het elektriciteitsnet. Het zou daarmee vooral geschikt zijn voor een overgangstermijn zolang de uitrol van openbare laadpunten nog niet rendabel is voor marktpartijen.

Er kleven naar ons inziens meer nadelen dan voordelen aan een VHS:

- laadpaal zal in de praktijk gezien worden als een privé plek om te laden (paal moet uit kostenoverwegingen binnen 5-10 meter van de woning afstaan);
- meer administratieve "rompslomp" voor de gemeente met veel partijen (burgers), in het algemeen geen professionele partij;
- aansprakelijkheid bij probleem is met de huisaansluiting (onderhoud moet toegang hebben)
- vakantieperiode, verhuizing eigenaar;
- oplaadpaal met twee laadpunten lastig op een huisaansluiting, i.v.m. het vermogen en gebruik van huishoudelijke apparaten (ook bij 1 oplaadpunt kan het zijn dat het laadvermogen hierdoor lager is).

Er zijn in den lande weinig voorbeelden van gemeenten die VHS toestaan. Wel zal binnenkort gestart worden met een proef met een aantal gemeenten om de VHS als laadoplossing te onderzoeken. Katwijk zal daar niet aan deelnemen.

Voorkeur Katwijk

Katwijk kiest voor het vergunningmodel en expliciet voor de open marktwerking. Het realiseren van laadinfrastructuur voor elektrisch vervoer wordt niet gezien als een taak van de overheid maar als een verantwoordelijkheid van de markt. De gemeente wil hierin faciliteren maar geen eigenaar worden van de laadinfrastructuur. Het doen van een aanbesteding valt hiermee af. Bij het vergunningmodel is de markt maximaal aan zet, kunnen nieuwe technologieën en ontwikkelingen in de markt makkelijker hun weg naar de

e-rijder vinden. Ook biedt het nieuwe marktpartijen de mogelijkheid deze markt te betreden, zonder daarbij te hoeven wachten op een nieuwe gunningperiode. De gemeente bemoeit zich niet met de laaddienstprijs, maar verwacht wel transparantie in deze. De E-rijder zelf bepaalt bij welke partij hij een laadpaal aanvraagt en onder welke voorwaarden hij /zij dit doet.

Locatiekeuze

Een mogelijke locatie voor een oplaadpunt wordt getoetst aan de beleidsregels. Daarbij kijkt de gemeente onder meer naar:

- in eerste instantie naar plaatsing op een van de voorkeurslocaties, maar buiten 200m¹ ook andere geschikte locaties;
- parkeerdruk;
- (mogelijkheden voor) clustering van oplaadpunten;
- vindbaarheid;
- zichtbaarheid;
- doorgang voor ander verkeer en belemmeringen ten aanzien van ander straatmeubilair en (openbaar) groen;
- uiterlijk;
- beheer en aansprakelijkheid.

Kabels en leidingen over openbare weg.

Op grond van de huidige APV zijn kabels en leidingen van particulieren over de openbare ruimte niet toegestaan en handhaafbaar. Vanuit veiligheid maar ook vanuit kwaliteit openbare ruimte is het niet wenselijk dat er kabels en andere leidingen door particulieren over de openbare weg worden gelegd om een elektrische auto te laden. De gemeente staat geen kabels en leidingen van particulieren over de openbare weg toe en stelt geen hulpmiddelen ter beschikking die het laden van een elektrische auto vanuit huis op de openbare weg mogelijk maken.

Laadtarief

De gemeente subsidieert het laadtarief niet en stuurt ook niet op de hoogte van het laadtarief. Het laadtarief zal daardoor hoger zijn dan de palen van E-Laad en dan in steden die het laadtarief of de onrendabele top wel subsidiëren.

Aansluiten laadpalen op het hoofdstroomnetwerk

Openbare laadpalen dienen aangesloten te zijn op het hoofdstroomnetwerk. Een VHS wordt niet toegestaan.

Beoogd resultaat

Het elektrisch rijden wordt gestimuleerd door een efficiënte uitrol van openbare laadpunten gericht op een gezonde marktontwikkeling.

Argumenten

Het grootste voordeel van het vergunningen model is: geen verplichte financiële bijdrage/ investering van de gemeente noodzakelijk en tóch een gunstige laaddienstprijs voor de berijders. Daarnaast is er sprake van keuzevrijheid doordat verschillende marktpartijen openbare laadpalen kunnen realiseren. De marktwerking garandeert de meest gunstige aanbieder. Dit in tegenstelling tot concessies waarbij veelal wel een (hoge) overheidsbijdrage/steun noodzakelijk is en slechts één marktpartij voor een lange periode het alleenrecht heeft

om laadpalen te realiseren en exploiteren. Daarnaast zorgt marktwerking voor het stimuleren van innovatie zowel op technologie, processen en dienstverlening.

Kanttekeningen

E-rijden is nieuw en technisch nog lang niet doorontwikkeld. Er zijn daarnaast andere ontwikkelingen in de verduurzaming van de mobiliteit zoals het rijden op waterstof en groengas.

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 parkeerduur positief beïnvloeden. De oplaadplekken worden gerealiseerd binnen een straal van 200 meter van de aangetoonde behoefte aan een publiek laadpunt, daarmee kan de parkeerdruk ook beter verspreid worden.

Middelen

Marktpartijen kunnen een vergunning op de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) en een verkeersbesluit aanvragen om oplaadpalen te plaatsen en exploiteren indien zij voldoen aan de door de gemeente vastgestelde beleidsregels. Voor de APV ontheffing wordt leges geheven. Dit is opgenomen in de legesverordening.

De gemeente moet middelen vrij maken voor het opstellen van het verkeersbesluit en het inrichten van de parkeerplaatsen (bebording en belijning). Deze kosten zijn variabel per locatie en verschillen per gemeente, maar per oplaadlocatie moet rekening worden gehouden met circa €600,- kosten voor de aanleg.

Voor 2015 kunnen de kosten gedekt worden uit de bestaande budget voor verkeer.

Daarnaast moet er rekening gehouden worden met gemeentelijke inzet op het gebied van de controle op de uitgevoerde werkzaamheden, communicatie over elektrisch rijden alsook handhaving op de betreffende parkeerplaatsen.

Uitvoering

Procedure aanvraag

Voor iedere oplaadpaal en parkeerplaats is een verkeersbesluit en vergunning op basis van de APV nodig. Deze worden regulier gepubliceerd en vallen onder de reguliere bezwaarprocedure. In bijlage 3 is het proces binnen de organisatie van een aanvraag aangeduid.

Inspreek/participatie

Het collegebesluit wordt openbaar gemaakt via de gebruikelijke berichtgeving en op de website gepubliceerd.

We informeren bewoners in het algemeen, en eigenaren van elektrische auto's specifiek, over de voortgang van het project en de besluitvorming. Ook informeren we de mensen die al een aanvraag voor een laadpaal hebben ingediend per mail/brief.

Evaluatie

Elektrisch vervoer is een ontwikkeling die sterk in beweging is, daarom wordt er jaarlijks geëvalueerd of de uitgangspunten nog actueel zijn. Zo nodig worden de uitgangspunten bijgesteld.

Tenslotte zijn er initiatieven om een type bestemmingsplan voor een toekomstige laadinfrastructuur te maken. Dit voorkomt het plaatsen van palen op ad hoc basis bij een stevige groei de komende jaren van het aantal elektrische voertuigen. Dit instrument kan ruimte geven aan een gezond marktmodel en tegelijkertijd de kwaliteit van de openbare ruimte waarborgen. Dit zal in de eerstvolgende jaarlijkse evaluatie worden meegenomen.

Bijlage(n)

1. Toelichting modellen laadinfrastructuur
2. Beleidsregels voor oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen in de openbare ruimte van Katwijk
3. Organisatie intern proces aanvraag
4. Informatieve brief aan de Raad

Bijlage 1

Modellen om te komen tot de realisatie van laadinfrastructuur

Er zijn inmiddels drie modellen ontwikkeld op basis waarvan de realisatie van laadinfrastructuur in de openbare ruimte kan worden gefaciliteerd: Twee gunningsmodellen (aanbesteding en concessie) en één vergunningmodel.

Gunningmodellen

1. Aanbestedingsmodel

Bij de keuze voor aanbesteding wordt de gemeente eigenaar van de laadpalen en is verantwoordelijk voor het onderhoud en beheer van de laadpalen. De gemeente is in dit model allesbepalend. Voor deze keuze is zowel eenmalig budget nodig voor het doen van de aanbesteding en de investeringen als structureel gemeentelijk budget. Van marktwerking is enkel in het gunningsproces sprake en wordt vervolgens gedurende de gunningperiode niet gestimuleerd. Ook kunnen innovaties tijdens de aanbesteding moeilijk worden doorgevoerd. Dit model is in de beginperiode van realisatie elektrische laadinfrastructuur toegepast door de vier grote steden die, vanwege de grootschalige klimaat- en luchtkwaliteitsproblematiek, de hiervoor beschikbare Europese gelden (FES) hebben kunnen inzetten. Kiest Leiden voor aanbesteding dan zal zowel incidenteel als structureel budget vrijgemaakt moeten worden om dit te realiseren. Ook het proces om te komen tot een aanbesteding kost geld, waarvoor budget moet worden vrijgemaakt.

Bij het doen van een aanbesteding heeft de gemeente volledige zeggenschap over de verschijningsvorm van de laadpaal. Daarnaast heeft de gemeente gedurende de aanbestedingsperiode maar met één marktpartij te maken.

2. Concessiemodel

Een tweede model dat kan worden toegepast is het concessiemodel. Hierbij wordt de gemeente niet de eigenaar van de laadpalen en is ook niet verantwoordelijk voor het onderhoud en beheer, maar gaat de gemeente een overeenkomst aan met één concessiepartner, die dit voor de gemeente verzorgt voor de bepaalde concessieperiode (2 tot 3 jaar). Het loont om een concessie niet als één gemeente alleen te verlenen, maar met meerdere gemeenten tegelijk. Dit met als doel de concessie zo aantrekkelijk mogelijk te maken voor de markt. Het concessiemodel biedt gedurende de concessieperiode meer zekerheid over de laaddienstprijs. De concessie wordt verstrekt aan de marktpartij die voor de concessieperiode de laagste laaddienstprijs biedt. Deze laaddienstprijs kan door de gemeente worden verlaagd, ten bate van de e-rijder, door een bijdrage per gerealiseerde laadpaal aan de concessiehouder. Net als bij een aanbesteding vind ook bij toepassing van dit model marktwerking alleen plaats gedurende het proces van concessieverlening en is hiervan ook geen sprake gedurende de concessieperiode. Kiest Leiden voor concessie dan is in ieder geval incidenteel budget voor het proces van concessieverlening nodig. Net als bij het doen van een aanbesteding is er gedurende de concessieperiode slechts sprake van één type laadpaal in de gemeentelijke openbare ruimte, naast de al door Stichting E-laad gerealiseerde laadpalen. Echter na de gunningperiode kan er ook bij de toepassing van een gunningmodel verscheidenheid in verschijningsvorm en laadprijs ontstaan; dit is dus een tijdelijke zekerheid. Het gunningproces kost extra tijd en geld. Naar verwachting zal het proces om te komen tot definitieve aanbesteding dan wel concessieverlening (gunningmodel) zo'n 3 tot 6 maanden duren. Eerder kunnen er nog geen laadpalen op verzoek van de huidige en nieuwe e-rijders gerealiseerd worden.

3. Vergunningmodel/open marktmodel

Het derde model om laadinfrastructuur in de openbare ruimte te realiseren is het open-marktmodel / vergunningmodel. De laadpaal wordt verstrekt op basis van APV-vergunning of -onthefing.

In het vergunningmodel wordt de markt maximaal gestimuleerd haar verantwoordelijkheid in deze te nemen. De gemeente faciliteert dit door de voorwaarden vast te stellen waaraan een marktpartij moet voldoen. In dit model wordt naast de marktwerking bovendien innovatie optimaal gestimuleerd. De gemeente kan als gevolg van dit model wel tegelijkertijd te maken krijgen met meerdere marktpartijen die laadpalen mogen plaatsen. Niet de gemeente maar de e-rijder zelf maakt de keuze bij welke marktpartij hij/zij een laadpaal aanvraagt. De gemeente heeft geen, in principe, geen bemoeienis met de hoogte van de laaddienstprijs, maar zal de marktpartijen verzoeken hierover transparant te zijn. De ontwikkelingen van de afgelopen periode laten meer en meer zien dat gemeenten nu kiezen voor het vergunningmodel. Met het vergunningmodel vrijwel direct na de vaststelling begonnen kan worden met de realisatie van de laadinfrastructuur. Het model is vol op in ontwikkeling en negatieve aspecten zich tot op heden niet gemanifesteerd hebben. Na vaststelling van de beleidsregels en uitgangspunten waaraan marktpartijen moeten voldoen, kunnen deze zich melden bij de gemeente. Goedgekeurde marktpartijen kunnen direct daarop overgaan tot het indienen van aanvragen, op basis van particuliere verzoeken van e-rijders, bij de gemeente.

Afweging en voorkeur

Onderstaande tabel geeft de kenmerken van de modellen op verschillende aspecten weer.

Aspect	Vergunningmodel	Aanbesteding/Concessie
Marktwerking	Wordt optimaal gestimuleerd. Op elk moment vindt er marktwerking plaats en kunnen nieuwe partijen toetreden tot de markt betreden. Ook kleinere partijen kunnen meedoen, wanneer zij voldoen aan de door de gemeente gestelde eisen.	Er is op maar op één moment sprake van marktwerking, dat is bij het gunningsproces, daarna heeft één partij een monopolie gedurende de looptijd van de gunning.
Kosten gunningsproces	Niet van toepassing	Budget voor worden vrijgemaakt
Kosten plaatsing paal gemeente	Geen, liggen bij de marktpartij.	Geen, liggen bij de marktpartij.
Kosten inrichting openbare ruimte en handhaving	Deze kosten liggen bij de gemeente.	Deze kosten liggen bij de gemeente.
Kosten beheer en onderhoud openbare ruimte.	Deze kosten liggen bij de gemeente.	Bij een concessie liggen deze kosten bij de marktpartij. Bij een aanbesteding liggen deze kosten bij de gemeente
Eigenaarschap laadpaal	Ligt volledig bij de marktpartij.	Bij een concessie is de concessiehouder eigenaar. Bij een aanbesteding is de gemeente eigenaar van de laadpalen.
Innovatie	Wordt optimaal gestimuleerd. Elke aanvraag wordt opnieuw door de markt opgepakt, waarbij er wordt bepaald wat de gunstigste voorwaarden zijn. Hierdoor zullen innovaties sneller bij de e-rijder terecht komen.	De concessie legt voor 2-3jr vast wie mag plaatsen en onder welke voorwaarden; De kans bestaat dat de markt zich verder ontwikkelt en dat de erijder daar minder/niet van profiteert. Bij een aanbesteding koopt de gemeente een bepaald aantal palen. Totdat deze op zijn zullen nieuwe ontwikkelingen niet doorwerken tot aan de e-rijder.
Verschijningsvorm van de laadpalen	Vanaf de start kunnen er verschillende typen laadpalen (naast de al geplaatste palen van Stichting E-laad) in het straatbeeld verschijnen. Aan de verschijningsvorm kunnen eisen worden gesteld, zodat ze aansluiten bij het andere	Bij de start zal er één type paal in het straatbeeld verschijnen naast de al geplaatste palen van E-laad. Bij een volgende gunningsperiode kan het zijn dat er nieuwe modellen bijkomen.

Aspect	Vergunningmodel	Aanbesteding/Concessie
	straatmeubilair in de gemeente.	
Laaddienstprijs	Wordt volledig door de markt bepaalt.	Gunning op basis van de laagste laaddienstprijs.
Invloed op de laaddienstprijs	Marktpartijen worden verzocht transparant te zijn over de laaddienstprijs die wordt doorberekend aan de e-rijder. De gemeente kan door een bijdrage per paal ter beschikking te stellen de laaddienstprijs beïnvloeden.	De laaddienstprijs ligt voor de duur van de gunningsperiode vast. De gemeente kan de prijs beïnvloeden door een extra bijdrage bij een paal ter beschikking te stellen
Tijdsduur duidelijkheid e-rijder over marktpartij voor indienen aanvraag	Na vaststelling beleidsregels en uitgangspunten waaraan marktpartijen moeten voldoen en marktpartijen zich op basis hiervan hebben gemeld.	Na doorlopen van de gunningsperiode, naar verwachting 3 – 6 maanden.
Tijdsduur tot realisatie laadpaal in openbare ruimte	Doorlopen Verkeersbesluitprocedure	Doorlopen Verkeersbesluitprocedure

Samenvattend

Bovenstaande tabel laat zien dat er verschillen zijn tussen het vergunning- en gunningmodel die van invloed zijn op de keuze voor één van beide modellen. Bij de gunningmodellen, kost het gunningproces zelf geld, is er alleen sprake van marktwerking in het gunningproces voorafgaand aan een aanbesteding of concessieverlening. Gedurende de looptijd niet meer. De mogelijkheden voor de toepassing van nieuwe technieken gedurende de looptijd zijn beperkt, aangezien de prijs voor de gunning is gedaan op basis van de dan geldende stand van de techniek. Verder kunnen er vergaande eisen kunnen gesteld aan de verschijningsvorm van de laadpaal, wat anderzijds zijn weerslag kan vinden in de prijs. De prijs aan de laadpaal voor de e-rijder kan voor de duur van de gunningperiode worden vastgelegd. Daarna is deze weer open voor onderhandeling. Na de gunningperiode kunnen er nieuwe typen laadpalen in het straatbeeld verschijnen.

Bij het vergunningmodel is de markt maximaal aan zet, kunnen nieuwe technologieën en ontwikkelingen in de markt makkelijker hun weg naar de e-rijder vinden. Ook biedt het nieuwe markt partijen de mogelijkheid deze markt te betreden, zonder daarbij te hoeven wachten op een nieuwe gunningperiode. De gemeente bemoeit zich niet met de laaddienstprijs, maar verwacht wel transparantie in deze. De e-rijder zelf bepaalt bij welke partij hij een laadpaal aanvraagt en onder welke voorwaarden hij/ zij dit doet.

Toelichting grondslagen

In dit document kunt u secties vinden die onleesbaar zijn gemaakt. Deze informatie is achterwege gelaten op basis van de Wet open overheid (Woo). De letter die hierbij is vermeld correspondeert met de bijbehorende grondslag in onderstaand overzicht.

J Art. 5.1 lid 2 sub e

Het belang van de openbaarmaking van deze informatie weegt niet op tegen het belang van de eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer van betrokkenen

Toelichting rollen

In dit document kunt u secties vinden die onleesbaar zijn gemaakt. Bij deze vlakken is in sommige gevallen ingevuld welke rol wordt vervuld door het betreffende gegeven. Het cijfer dat hierbij is vermeld correspondeert met de bijbehorende rol in onderstaand overzicht.

5 Telefoonnummer

15 Medewerker gemeente