

Postbus 589 - 2220 AN Katwijk

Gemeenteraad van de Katwijk

Contactpersoon

[Redacted] 15 J

Ruimte en Veiligheid

Te bereiken op

[Redacted] 5 J

[Redacted] 4 J

Burgerservicenummer

[Redacted] J

Zaaknummer

met 1 bijlage(n)

Katwijk, 12 november 2014

Uw referentie

Verzenddatum

Wijziging beleidsregels oplaadstructuur elektrische voertuigen

Geachte leden van de raad,

Het college wil de huidige beleidsregels aanpassen en het plaatsen van openbare laadpunten door marktpartijen op basis van een vergunning toestaan. Naast de huidige aangewezen 26 voorkeurslocaties voor openbaar laden worden ook aanvragen voor laadpalen buiten een straal van hemelsbreed 200 meter van de voorkeurslocaties beoordeeld. Hiermee wordt de spreiding van de laadpalen vergroot. Een privé-aansluiting vanuit de woning naar de openbare ruimte wordt niet toegestaan.

Het college heeft de suggesties vanuit de commissie betrokken bij de aanpassing van de beleidsregels en wil de raad hierover informeren.

Katwijk kiest voor de inrichting van de laadinfrastructuur voor het vergunningmodel met een open marktwerking. Het wordt rendabel voor bedrijven 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 een constructie met een privé-aansluiting niet meer nodig.

Toelichting

Elektrisch vervoer neemt een grote vlucht, ook in Katwijk. Eind oktober 2014 reden ruim 43.000¹ elektrische voertuigen op de weg in Nederland. Dit aantal is vorig jaar verdrievoudigd. Het aantal zal verder toenemen nu steeds meer automerken geheel of gedeeltelijk elektrische auto's op de markt brengen. We hebben met de ontwikkeling van elektrisch rijden te maken.

Elektrisch vervoer draagt bij aan de gemeentelijke doelstellingen voor energie en luchtkwaliteit. Omdat we de helft van de olie die we omhoog pompen verbranden in het verkeer, is het elektrificeren van vervoer een belangrijke component van de energietransitie. Elektrische voertuigen verminderen de afhankelijkheid van fossiele brandstoffen. Een elektrisch voertuig is bovendien vergeleken met een voertuig met interne verbrandingsmotor goed voor de luchtkwaliteit. Tenslotte kan elektrisch rijden financieel aantrekkelijk zijn voor bedrijven die zich met duurzaamheid willen profileren.

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

www.katwijk.nl

T 071 - 406 5000

Rabobank 11.00.33.000

BIC: RABONL2U

F 071 - 406 5065

IBAN: NL04RABO0110033000

KvK-nummer: 27.37.09.56

Op alle opdrachten zijn onze algemene voorwaarden van toepassing, die zijn gedeponeerd bij de Kamer van Koophandel te Leiden

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.

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.

De gemeente Katwijk 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 vergunning op de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) en een verkeersbesluit aanvragen om oplaadpalen te plaatsen en exploiteren. Dit model wordt ook wel het 'vergunningmodel' genoemd.

Er zijn reeds verschillende gemeenten die werken volgens dit vergunningmodel, 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.

Wat willen we bereiken?

Door het vaststellen van deze beleidsregels oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen maken we het mogelijk om reeds ingediende en toekomstige verzoeken voor publieke oplaadinfrastructuur te faciliteren op basis van marktwerking.

Wat gaan we daarvoor doen?

We informeren de e-rijders en marktpartijen over de beleidsregels voor het aanvragen van publieke oplaadinfrastructuur.

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

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 200 meter van de aangetoonde behoefte aan een publiek laadpunt, daarmee kan de parkeerdruk ook beter verspreid worden.

De gemeente subsidieert het laadtarief niet en stuurt ook niet op de hoogte van het laadtarief. Het laadtarief zal daardoor mogelijk iets hoger zijn dan bij de laadpalen in steden die het laadtarief wel subsidiëren.

Oplaadinfrastructuur wordt geplaatst op rekening en risico van de betreffende marktpartij(en). De gemeente zal hiervoor geen financiële bijdrage beschikbaar stellen. De gemeente maakt wel een aantal interne kosten voor het nemen van een verkeersbesluit en het inrichten van het parkeervak. Deze kosten worden gedekt uit bestaand budget van Verkeer.

Inspraak/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.

Wij vertrouwen er op u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

BURGEMEESTER EN WETHOUDERS VAN KATWIJK,
de secretaris, de burgemeester,

Kopie aan
Afdeling B&V
Team Communicatie

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.

4 Mailadres

5 Telefoonnummer

15 Medewerker gemeente