Raadsvoorstel

Onderwerp: oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen		**Agendapunt:**
Commissie:		**e-mailadres opsteller:** H.v.d.Berge@bar-organisatie.nl
Portefeuillehouder: Backbier, J.L.M.J.		Openbaar
BBVKenmerk: zaaknummer 993277, voorstelnummer 1000729		

Onderwerp
oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen

Geadviseerde beslissing raad

1. Het college opdracht te geven tot het nader ontwikkelen van beleidsregels voor het realiseren van (openbare) oplaadvoorzieningen voor elektrische voertuigen op basis van het Vergunningmodel;
2. Geen oplaadpunten voor elektrische voertuigen te realiseren voordat er aanvullend een gedegen en onderbouwd beleid is ontwikkeld en vastgesteld;
3. De gemeente niet te laten mee-investeren in het realiseren, het plaatsen en/of exploiteren van (openbare) oplaadvoorzieningen;
4. Bij aanvragen om laadvoorzieningen voorkeur te laten uitgaan naar realisatie van een oplaadvoorziening op eigen terrein;
5. In te stemmen met het heffen van leges bij vergunningverlening.

Inleiding
In 2011 nam de Stichting E-laad het initiatief om oplaadvoorzieningen voor elektrische voertuigen te plaatsen in de openbare ruimte. Eind 2012 is de Stichting E-laad gestopt met het in behandeling nemen van aanvragen. In 2013 heeft de Stadsregio Rotterdam het initiatief genomen om een vervolg te geven aan het plaatsen van oplaadpalen. Aanvragen daartoe werden t/m juni 2015 in behandeling genomen. Waar plaatsing mogelijk en toegestaan is worden de oplaadpalen uiterlijk 31 december 2015 geplaatst.

Vanaf begin 2015 heeft de MRDH/Stadsregio het initiatief genomen om regiogemeenten te informeren over mogelijke vervolgstappen voor het plaatsen van openbare oplaadpalen vanaf 2016. Uit die informatie blijkt dat er keuzemogelijkheden zijn.

Op basis daarvan hebben wij besloten te kiezen voor een Vergunningmodel. In de bijgaande beleidsnota wordt hier uitgebreid op ingegaan.

Beoogd effect
Met het voorgestelde besluit is de gemeente in staat om
- passende beleidsregels op te stellen voor oplaadvoorzieningen;
- op basis daarvan afspraken te maken met marktpartijen middels het Vergunningmodel;

Relatie met beleidskaders
In het collegeprogramma van Albrandswaard spreekt de gemeente haar ambities uit over de buitenruimte. Binnen het thema duurzaamheid en milieu staat Albrandswaard voor een duurzame leef- en gedragsstijl en wil het een voorbeeld zijn voor de samenleving. Eén van de speerpunten waarmee Albrandswaard dit wil bereiken is het stimuleren en faciliteren van elektrisch vervoer. Uitwerking van de uitgangspunten in nieuw beleid maakt het plaatsen van oplaadpalen weer mogelijk.

Argumenten

1.1 Het Vergunningenmodel heeft de voorkeur boven het concessiemodel of opdrachtmodel
Want de keuze voor een Vergunningenmodel heeft de volgende voordelen:
- de benodigde ambtelijke inzet is relatief laag.

- de gemeente houdt een medebepalende rol in locatiekeuzes;
- de gemeente draagt financieel niet bij in de ontwikkeling of exploitatie van de oplaadvoorziening.

2.1 Het is nodig eerst gedegen beleidsregels op te stellen
Want door eerst de regels vast te stellen, voorkomen we dat
- de gemeente onvoldoende regie kan blijven houden op de ontwikkeling van oplaadvoorzieningen;
- er ad-hoc oplaadpalen geplaatst zouden worden die niet aan die regels voldoen.

3.1 Het is niet gewenst dat de gemeente mee-investeert in het plaatsen van oplaadvoorzieningen
Want het plaatsen of exploiteren van oplaadpalen willen we als gemeente in het kader van duurzaamheid wel stimuleren, het is echter geen kerntaak van de gemeente. Daarom moet de gemeente hier ook niet in willen investeren, maar overeenkomsten aangaan met marktpartijen die de investering en exploitatie voor hun rekening zullen nemen..

4.1 In de openbare ruimte willen we zo min mogelijk oplaadpalen.
Want door aanvragen voor oplaadpalen op eigen terrein voorkeur te geven, stimuleren we de totstandkoming van 'eigen' oplaadpalen en voorkomen we dat openbare parkeerplaatsen 'in beslag' worden genomen door oplaadpalen. Waar oplaadpalen op eigen terrein niet mogelijk zijn, werkt de gemeente mee aan het realiseren van een openbare oplaadvoorziening, voor rekening van de marktpartij. Daarbij wordt bijvoorbeeld meegenomen de parkeerdruk in de openbare ruimte, of het elektrisch voertuig aanschaft wordt als vervanging of als extra vervoermiddel, of oplaadlocatie op aanvaardbare afstand ligt van het aanvraagadres etc.

5.1 De afhandeling van aanvragen voor oplaadvoorzieningen maken we kostendekkend
Want de aanvragen die binnenkomen moeten afgehandeld worden, een verkeersbesluit moet worden genomen en parkeerplaatsen moeten als oplaadplaats worden aangeduid m.b.v. bebording en markering. We stellen voor hier leges voor te heffen om zo de kosten van de afhandeling te dekken.

Kanttekeningen

1.1 De MRDH/Stadsregio adviseert het Vergunningenmodel voor beperkte tijd of aantal te hanteren.
Want door de snelle ontwikkelingen op het gebied van oplaadtechnieken moet worden voorkomen dat op die ontwikkelingen niet flexibel zou kunnen worden ingespeeld.

1.2 Beheer en Onderhoud van al geplaatste laadpalen is een aandachtspunt
Want de al geplaatste laadpalen van Stichting E-laad en Stadsregio Rotterdam komen op enig moment in eigendom en beheer van de gemeente. Dit zijn contractuele consequenties. Bij het ontwikkelen van een overeenkomst op basis van een Vergunningmodel is het daarom noodzakelijk na te gaan onder welke condities een te contracteren marktpartij bereid is de t/m 2015 geplaatste c.q. te plaatsen laadpalen over te nemen in eigendom en beheer.

4.1 Communicatie naar omwonenden bij de behandeling van aanvragen is essentieel.
Bij het bepalen van een oplaadlocatie is het vooraf informeren van omwonenden en/of belanghebbenden van belang. Tekortkomingen hierin kunnen tot gevolg hebben dat formele bezwaren worden ingediend op basis van een gepubliceerd verkeersbesluit. Dit geeft vaak veel irritatie en tijdverlies.

Uitvoering/vervolgstappen
Met het voorgestelde raadsbesluit is de gemeente in staat om
- passende beleidsregels op te stellen voor oplaadvoorzieningen, rekening houdend met lokale randvoorwaarden en wensen;
- afspraken te maken met marktpartijen middels het Vergunningmodel;
- op basis daarvan aanvragen voor oplaadvoorzieningen weer in behandeling te kunnen nemen.

Evaluatie/monitoring
Als het contract en de beleidsregels goed zijn opgesteld heeft de gemeente (dit toont de huidige praktijk aan) naast de locatiekeuze, het nemen van een verkeersbesluit en het inrichten van een parkeerplaats als oplaadlocatie geen echte zorgen.

Als bij het ter visie leggen van een verkeersbesluit geen bezwaren worden ingediend mag er van worden uitgegaan dat de communicatie die in voorafging aan het kiezen voor de oplaadlocatie van voldoende kwaliteit was.

Circa een jaar na het in werking treden van het nieuwe beleid (naar verwachting 1e kwartaal 2017) zullen wij het nieuwe beleid evalueren conform wat bij de kanttekeningen als aandachtspunten is vermeld.

Financiën
Een vervolgaanpak conform het Vergunningmodel kan budgettair neutraal verlopen, mits er leges worden geheven voor de door de gemeente te maken kosten. Bij de uitwerking in het beleidsplan zal hiervoor een voorstel worden opgesteld en aan de raad worden voorgelegd.

Juridische zaken
Voordat een openbare oplaadlocatie kan worden gerealiseerd moet een verkeersbesluit worden genomen.

Duurzaamheid
Het geadviseerde besluit sluit aan op het coalitieprogramma.

Communicatie/participatie na besluitvorming
Publicatie van het raadsbesluit met inhoudelijke toelichting zal plaats vinden in huis-aan-huisblad De Schakel en op de gemeentelijke website. De te publiceren tekst staat integraal opgenomen in de bijgaande beleidsnota.
Na vaststelling van het nieuwe beleid zal een uitgebreide publicatie in De Schakel worden geplaatst om het nieuw ingestelde beleid onder de aandacht te brengen.

Bijlagen/ter inzage liggende stukken
"Oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen in de gemeente Albrandswaard"
BAR/afd. Advies Ruimte, team Verkeer en Vervoer, H.P. v.d. Berge, 10 augustus 2015

Met vriendelijke groet,
het college van de gemeente Albrandswaard,

de secretaris,	de burgemeester,
Hans Cats	drs. Hans-Christoph Wagner