

Raadsvoorstel

Portefeuillehouder: Tom de Kleer		Opgesteld door: Rob Veelenturf, BOR Beheer	
Besluitvormende vergadering: 29 februari 2024	Registratienummer collegebesluit: 308210		Raadsnummer (niet invullen, dit vult de griffie in)
Titel / onderwerp: Actualisatie van de integrale visie en plaatsingsbeleid laadinfrastructuur			
Samenvatting: Op 17 december 2020 is de integrale visie en plaatsingsbeleid laadinfrastructuur door uw raad vastgesteld. In deze visie staat hoe de gemeente Nieuwkoop bijdraagt aan het faciliteren en stimuleren van laadinfrastructuur in onze gemeente. Omdat de ontwikkelingen op laadinfrastructuur snel gaan, het aantal elektrische voertuigen sneller stijgt dan in 2020 was geprognostiseerd, en er steeds meer behoefte komt naar andere laadoplossingen, is de visie en het plaatsingsbeleid van de gemeente Nieuwkoop geactualiseerd. De grootste wijziging die worden doorgevoerd is het beperken van de maximale loopafstand tot een beschikbare laadpaal, om het openbaar laadnetwerk te verdichten en te voldoen aan de vraag voor de komende jaren. De raad wordt voorgesteld om de geactualiseerde integrale visie en plaatsingsbeleid laadinfrastructuur vast te stellen.			
Voorgesteld besluit: De raad wordt voorgesteld het volgende te besluiten: - De geactualiseerde integrale visie en plaatsingsbeleid laadinfrastructuur vast te stellen, met als grootste wijzigingen: - Het verdichten van het laadnetwerk door de maximale loopafstand tot een laadpaal te beperken tot 100 meter; - Het vaststellen van de eisen om de bestaande laadinfrastructuur op een locatie te mogen uitbreiden (aantal unieke gebruikers, en verbruik). - Geen vervolg te geven aan de pilot waarin een verlengde private huisaansluiting in de vorm van kabelgoot werd toegestaan;			
burgemeester en wethouders van Nieuwkoop			



TOELICHTING

Inleiding / aanleiding

Op 17 december 2020 is de geldende integrale visie en plaatsingsbeleid laadinfrastructuur vastgesteld. Afgesproken is om na 2 jaar het beleid te evalueren en waar nodig aan te scherpen. Op basis van de evaluatie en nieuwe prognoses is het wenselijk om de verdichtingsgraad van ons laadpalennetwerk te vergroten om te blijven voldoen aan de vraag.

Vorig jaar is er een pilot gestart, waarbij een private verlengde huisaansluiting voor 15 inwoners werd toegestaan onder strikte voorwaarden. Deze 15 inwoners hebben een laadvoorziening op eigen terrein gerealiseerd, waarbij de kabel vanaf de laadvoorziening loopt door het openbare gebied richting een openbaar parkeervak. Deze inwoners hadden niet de mogelijkheid om op eigen terrein te parkeren maar wilden wel zelf opgewekte stroom gebruiken om het elektrisch voertuig op te laden. De gemeente heeft een kabelgoottegels aangelegd om te voorkomen dat de laadkabel op het trottoir ligt. Er is geen parkeerplaats gereserveerd voor het opladen van een elektrisch voertuig voor de kabelgoottegels. Er dient een besluit te worden genomen of er een vervolg wordt gegeven aan de pilot en dus een private verlengde huisaansluiting in het beleid wordt opgenomen, onder bepaalde voorwaarden.

Beoogd (maatschappelijk) effect

Groene mobiliteit is een onderdeel van de puzzel om de uitstoot van broeikasgassen op te lossen. Het overstappen naar elektrisch rijden moet ervoor zorgen dat er op termijn geen fossiele brandstoffen meer nodig zijn. Dat levert een bijdrage aan het verminderen van de uitstoot van broeikasgassen (CO₂).

Door verdichting van ons laadnetwerk bieden wij onze inwoners de mogelijkheid om binnen 100 meter loopafstand hun elektrisch voertuig op te laden.

Kader / eerdere besluiten / voorgeschiedenis

Op 17 december 2020 heeft u de geldende integrale visie en plaatsingsbeleid laadinfrastructuur vastgesteld. In het raadsvoorstel is toen aangegeven dat beleid van vandaag over twee jaar alweer achterhaald kan zijn. Daarom is toegezegd om na 2 jaar het vigerende beleid te evalueren en waar nodig te passen. Dat is 3 jaar geworden omdat eerst de bevindingen van een pilot waarin Verlengde Private Aansluitingen toegestaan werden, is afgewacht omdat dit van invloed kon zijn op de visie over laadinfrastructuur.

In 2022 is er namelijk gestart met een pilot in onze gemeente waaraan 15 inwoners konden deelnemen met een elektrisch voertuig. Onder strikte voorwaarden is voor deze inwoners een uitzondering gemaakt en is een private verlengde aansluiting toegestaan zonder dat men de mogelijkheid had om op eigen terrein te parkeren. Aanleiding waren de vragen die regelmatig binnenkwamen van onze inwoners om zelf opgewekte stroom te gebruiken om hun elektrisch voertuig op te laden zonder dat men de mogelijkheid had om op eigen terrein te parkeren. Voor deze groep heeft de gemeente een kabelgoottegels gefaciliteerd zodat men van eigen terrein een kabel kon leggen in het trottoir richting een openbaar parkeervak. De laadvoorziening stond op eigen terrein en was aangesloten op de eigen meterkast. Het openbare parkeervak waar de kabelgoot op uit kwam is niet gereserveerd voor het opladen van elektrische voertuigen. Iedereen uit de straat kon nog steeds zijn auto daar parkeren. Vooraf is de directe omgeving geïnformeerd en kon men vragen stellen.

Deze pilot is deze zomer geëvalueerd waarbij de deelnemers is gevraagd naar hun bevindingen. Ook zijn het aantal meldingen bijgehouden en/of bezwaren vanuit de directe omgeving. Daaruit bleek dat

het onder de gebruikers goed is ontvangen en er vanuit de directe omgeving geen meldingen zijn binnengekomen. Gezien de beperkte omvang van de pilot (15 deelnemers) kan op basis van deze pilot niet beoordeeld worden of de pilot een vervolg moet krijgen.

Participatie / betrokken partijen / personen

Alle marktpartijen die een overeenkomst hebben gesloten met de gemeente Nieuwkoop om laadpalen te mogen plaatsen in de openbare ruimte (CityCharging en ParknCharge) zijn gevraagd een standpunt in te nemen over het wel of niet toestaan van verlengde private aansluitingen.

Alle betrokkenen/deelnemers van de pilot zijn gevraagd naar hun bevindingen/ervaringen in het afgelopen jaar.

Duurzaamheidsaspecten

De visie en het plaatsingsbeleid vloeien voort uit de afspraken die zijn gemaakt in de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL). Het moet een bijdrage leveren aan het bereiken van de klimaatdoelstellingen uit het regeerakkoord en sluit aan bij de duurzaamheidsambitie van het college. De doelstellingen van de visie maken ook onderdeel van de nota Duurzaamheid.

Gezondheid

Draagt bij aan het terugdringen van de broeikasgassen en het verbeteren van het leefklimaat.

Varianten met argumenten voor en tegen

1. De verlengde private aansluiting (VPA) wordt onder voorwaarden toegestaan in ons beleid, waarbij er een kabelgoot door de gemeente wordt gerealiseerd in het trottoir.

Voordelen:

- We voldoen aan een concrete vraag van een groep inwoners naar deze manier van laden, waarbij hun zelf opgewekte stroom gebruikt wordt om het elektrisch voertuig op te laden;
- Door de aanleg van kabelgoottegels kan de veiligheid en toegankelijkheid worden gegarandeerd op het trottoir. Dat is reden dat alleen onder deze en andere voorwaarden een VPA wordt toegestaan. De APV dient hierop te worden aangepast;
- Een VPA kan op termijn, als bi-directioneel laden gemeengoed wordt, ook helpen het elektriciteitsnetwerk te ontlasten. Bij bi-directioneel laden is het mogelijk om elektriciteit (bijvoorbeeld van eigen zonnepanelen) in auto's op te slaan en op een ander moment te gebruiken of te verkopen aan het stroomnet. Zo kunnen fluctuaties op het net door zonne- of windenergie worden opgevangen;
- Verder kan de mogelijkheid van een VPA inwoners stimuleren om zonnepanelen aan te schaffen.
- Iets over een mogelijke introductie van de thuisbatterij later..

Nadelen:

- Er enige schijn wordt gewekt dat een openbare parkeerplaats voor privégebruik zou zijn;
- Door de mogelijkheid van bi-directioneel laden, de primaire functie van een parkeerplaats, namelijk het parkeren van een voertuig, onder druk komt te staan. Parkeerplaatsen zullen langer bezet gehouden worden door voertuigen die tevens dienst doen als thuisbatterij/accu;
- Netbeheerders en laadpaalexploitanten op dit moment samenwerken aan sturing van de piekvraag. Als de groep huishoudens die laadt op de eigen aansluiting significant groter wordt, wordt de mogelijkheid voor sturing meer beperkt, met capaciteitsproblemen en hogere kosten voor netbeheer als gevolg;
- De hoeveelheid zonnestroom die redelijkerwijs kan worden opgewekt op basis van het maximaal aantal panelen op een gemiddelde (tussen)woning, is in het beste geval voldoende

om het verbruik van het eigen huishouden te dekken. Er blijft in de praktijk niet of nauwelijks stroom over om de auto mee op te laden. De auto wordt in de praktijk daarom opgeladen met stroom uit het net.

- Gemaakte investeringen en/of toekomstige investeringen in het plaatsen van laadpalen door exploitanten zijn lastiger terug te verdienen, waardoor plaatsing van openbare laadpalen kan stagneren of laadpaalexploitanten afzien in het plaatsen van openbare laadpalen in de gemeente Nieuwkoop;
 - Er onduidelijkheid is over de aansprakelijkheid als er iemand valt over de kabelgoot, dan wel verkeerd geplaatste laadkabel in de openbare ruimte. Wanneer een VPA wordt toegestaan moet rekening gehouden worden met “natrekking”. Wanneer namelijk objecten (oplaadpaal, kabel in de grond of kabelgoot) worden aangebracht in de openbare publieke ruimte dan worden deze conform de wet als gevolg van natrekking eigendom van de gemeente. Daarmee wordt de gemeente automatisch ook verantwoordelijk en aansprakelijk voor de oplaadpaal of de kabelgoot in de openbare ruimte. Tenzij dit geregeld wordt door middel van opstal of erfpacht;
 - Het openbare laadnetwerk wordt komende jaren fors uitgebreid met de aanpassingen van ons plaatsingsbeleid. Steeds meer inwoners zullen in hun directe omgeving (binnen 100 meter loopafstand) een publieke laadpaal krijgen. De noodzaak voor het faciliteren van de VPA neemt dan, vanuit het perspectief van beschikbaarheid, af. Ook de ontwikkeling van snellaadstations/pleinen en andere innovatieve oplossingen (inductieladen, batterij vervangen) kunnen de behoefte aan een VPA doen afnemen;
 - De aanschaffkosten van de kabelgoot worden in rekening gebracht bij de aanvrager, echter de onderhoudskosten komen bij de gemeente te liggen. Omdat de kabelgoottegels relatief nieuw zijn is nu nog niet bekend wat de levensduur is van een kabelgoottegel en wat het in de toekomst eventueel betekent voor het onderhoudsbudget. Is mede afhankelijk ook van het animo onder onze inwoners
2. De pilot met een verlengde private aansluiting krijgt geen vervolg en wordt niet opgenomen in ons beleid.

Voordelen:

- Er is geen onduidelijkheid over de aansprakelijkheid mocht er toch een laadkabel/kabelgoot aangelegd zijn in de openbare ruimte. Want daar is (buiten de 15 deelnemers van de pilot) geen goedkeuring voor gegeven door de gemeente;
- Er kan handhavend worden opgetreden mochten inwoners toch kabels over/of door het trottoir leggen;
- Het heeft geen financiële consequenties voor het onderhoudsbudget.

Nadelen:

- We zullen een groep inwoners teleurstellen. Deze groep blijft afhankelijk van de publieke laadpalen voor het opladen van hun elektrisch voertuig terwijl men graag zijn/haar elektrisch voertuig wil opladen van zelf opgewekte stroom;
- We hebben 15 kabelgoottegels aangelegd voor deelnemers van de pilot. Deze kabelgoottegels laten we liggen, maar zullen wij niet meer onderhouden/vervangen bij schade (uitsterfbeleid). Deze inwoners hebben kosten gemaakt door een laadvoorziening te plaatsen op eigen terrein die ze straks niet meer kunnen gebruiken wanneer de kabelgoot vervalt.

Voorgesteld besluit

1. De geactualiseerde integrale visie en plaatsingsbeleid laadinfrastructuur vast te stellen met als grootste wijzigingen:
 - Het verdichten van het laadnetwerk door de maximale loopafstand tot een laadpaal te beperken tot 100 meter;
 - Het vaststellen van de eisen om de bestaande laadinfrastructuur op een locatie te mogen uitbreiden (aantal unieke gebruikers, en verbruik).

2. Geen vervolg te geven aan de pilot waarin een verlengde private huisaansluiting in de vorm van een kabelgoot werd toegestaan;

Kantttekeningen / risico's en beheersmaatregelen

Van één van onze huidige marktpartijen hebben wij een zienswijze ontvangen tegen het toestaan van een verlengde private aansluitingen (bijlage 4). Daarin wordt onder andere aangegeven dat het lastiger wordt voor een marktpartij om de gemaakte investeringen terug te verdienen omdat zij potentiële gebruikers verliezen. Het is niet ondenkbaar dat dit kan leiden tot stagnatie van plaatsing van publieke laadpalen in onze gemeente en dat andere laadpaalexploitanten geen interesse meer hebben om in onze gemeente laadpalen te gaan plaatsen. Terwijl in de afgelopen periode 5 laadpaalexploitanten interesse hebben getoond om laadpalen te mogen plaatsen in onze gemeente. In de zienswijze van de laadpaalexploitant worden meerdere argumenten aangedragen waarbij we ons moeten afvragen of dit daadwerkelijk een bijdrage levert aan het behalen van de klimaatdoelstellingen. Dit hebben wij meegewogen in onze afweging bij het wel of niet toestaan van een VPA in onze gemeente.

Financiële en Juridische gevolgen

Financiële gevolgen:

Omdat in de gemeente Nieuwkoop een openmarkt model wordt gehanteerd, zijn de kosten voor het realiseren van laadplekken beperkt. De marktpartijen, waarmee onze gemeente een overeenkomst heeft afgesloten, neemt de investeringskosten voor hun rekening, de aanschaf van de laadpaal en het plaatsen van de laadpaal. De gemeente neemt een verkeersbesluit om parkeerplaatsen te reserveren voor het opladen van elektrische voertuigen en verzorgt de plekinrichting door middel van het plaatsen van een verkeersbord en waar nodig het aanbrengen van markering in het vak. De kosten (de verkeersborden € 80,- en eventueel de markering € 250 - € 500) worden gedekt uit het reguliere budget voor kleine verkeersmaatregelen.

Juridische gevolgen:

Er wordt geen gevolg gegeven aan de pilot VPA. Dat betekent dat we een uitsterfbeleid hanteren bij de bestaande VPA's. De deelnemers zijn vooraf op de hoogte gesteld van dit risico. Echter, zij hebben wel kosten gemaakt voor het plaatsen van een laadvoorziening op eigen terrein die ze straks niet meer kunnen gebruiken. Dat kan weerstand oproepen.

Bijlagen

Bijlage 1: Integratie visie laadinfrastructuur, februari 2024

Bijlage 2: Plaatsingsbeleid laadinfrastructuur, februari 2024

Bijlage 3: Afwegingskader private verlengde aansluitingen, NKL (Nationaal Kennisplatform Laadinfrastructuur)

Bijlage 4: Zienswijze marktpartij Citycharging

Advies meningsvormende raad