



LAADINFRASTRUCTUUR

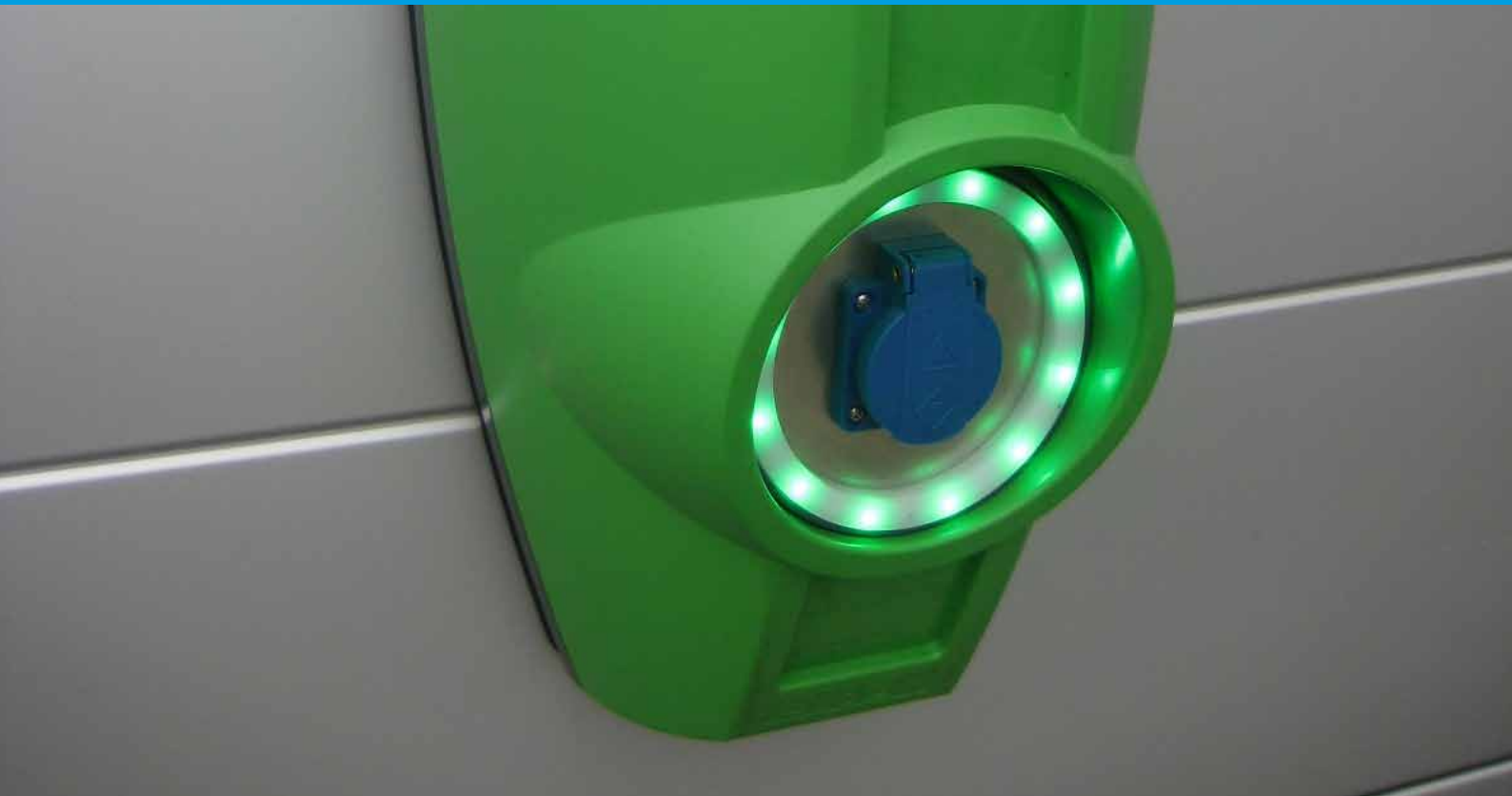
Oplossingen voor gemeenten

De groei van elektrisch vervoer (EV) zorgt voor een toenemende behoefte aan laadpunten in de openbare ruimte. Nu de stichting e-laad geen laadpunten meer aan de gemeenten aanbiedt, wordt van de gemeenten nadrukkelijker een eigen aanpak voor het faciliteren van het opladen van elektrische auto's verwacht.

Het doel van dit document is het bieden van een praktisch handvat voor gemeenten bij het opstellen van beleid voor het opladen van elektrische auto's in de openbare ruimte. Dit document is een aanvulling op de "Startgids elektrisch rijden voor gemeenten" van Agentschap NL.

>> *Als het gaat om duurzaamheid,
innovatie en internationaal*





In dit document komen achtereenvolgens aan bod:

- De rol en betrokkenheid van gemeenten.
- De ladder van laden met de mogelijke oplossingen en acties voor gemeenten.
- De afwegingen voor gemeenten bij keuzen in het beleid.

Hoe dit document gebruiken?

Een gemeente kan met het doorlopen van een aantal stappen komen tot een passende oplossing voor het faciliteren van het opladen van elektrische auto's. Deze stappen staan in onderstaande tabel, waarbij dikgedrukt de onderdelen uit dit document zijn weergegeven.

STAP	1. Kennis vergaren	2. Uitgangspunten kiezen	3. Oplossing kiezen	4. Oplossing realiseren
RESULTAAT	Voldoende kennisniveau over EV van de betrokken medewerkers	Heldere uitgangspunten (o.a. financieel en doelstellingen) voor EV met focus op laadpunten	Uitgewerkte oplossingen met beleidskaders en een plan van aanpak	Gekozen oplossing(en) gerealiseerd
INPUT	<ul style="list-style-type: none"> • Startgids elektrisch rijden voor gemeenten • Addendum startgids laadinfrastructuur • Aanvullende kennis en informatie 	<ul style="list-style-type: none"> • Voorkeur van de gemeente op primaire afwegingen • Aanvullende voorkeuren en bestaande situatie in de gemeente 	<ul style="list-style-type: none"> • Beschikbare oplossingen • Inzicht in activiteiten van de gemeente per oplossing om de oplossing aan te laten sluiten bij de in stap 2 gekozen voorkeuren. 	<ul style="list-style-type: none"> • Vastgesteld beleid • Middelen (tijd en geld) voor het realiseren van de gekozen oplossingen



1. ROL EN BETROKKENHEID VAN DE GEMEENTE

De gemeente is als eigenaar en beheerder van de openbare ruimte hoe dan ook betrokken

Veel gemeenten kiezen als uitgangspunt dat het laden van elektrische auto's primair op eigen terrein moet plaatsvinden. Dit is ook de meest eenvoudige en goedkoopste oplossing. Het merendeel van de woningen in Nederland beschikt niet over eigen terrein waar de bewoner de (elektrische) auto kan parkeren en laden. Voor het parkeren en laden van de elektrische auto is de e-rijder daardoor aangewezen op een parkeerplek in de openbare ruimte. Voor het parkeren en laden in de openbare ruimte zijn verschillende laadoplossingen beschikbaar (zie verder in hoofdstuk 2).

De gemeente is direct betrokken bij e-rijders die parkeren en laden in de openbare ruimte. De gemeente is als beheerder en eigenaar van de openbare ruimte verantwoordelijk voor de objecten in de openbare ruimte. Met beleid bepaalt de gemeente wat wel en niet is toegestaan met betrekking tot deze objecten.

Vindt de gemeente het bijvoorbeeld acceptabel als de e-rijder een kabel over de openbare weg legt? Of staat zij alleen toe dat er wordt geladen via een publiek toegankelijk laadpunt?

Gemeenten kunnen met hun beleid (in zekere mate) sturen op het laadgedrag van de e-rijders. Dat kan alleen als het beleid van de gemeente prikkels geeft die aansluiten bij de afweging van e-rijders. De praktijkervaring leert dat e-rijders een eigen oplossing kiezen als de geboden laadoplossing niet past bij de eigen voorkeur. Dit betekent bijvoorbeeld dat een gemeente die niet wil dat een e-rijder op een openbare plek parkeert en een kabel naar zijn woning legt, een alternatieve laadoplossing moet bieden die aantrekkelijk is voor de e-rijder. Voor potentiële e-rijders geldt dat het ontbreken van een passende laadoplossing er toe kan leiden dat zij afzien van een elektrisch voertuig. Bij gemeenten met specifieke doelstellingen voor klimaat, lucht en/of geluid is dat een onwenselijk gevolg.

Afwegingen e-rijders

De afweging van e-rijders om een bepaalde laadvoorziening te gebruiken wordt mede bepaald door:

- *de afstand tot het laadpunt*: de e-rijder heeft behoefte (net als de berijder van een conventionele auto) om de auto zo dicht mogelijk bij huis te parkeren. Indien een openbaar laadpunt op te grote afstand (naar oordeel van de e-rijder) staat, gaat de e-rijder zoeken naar een alternatief (bijvoorbeeld een kabel over de weg of niet laden).
- *de kosten*: indien de kosten voor het gebruik van een laadpunt in de openbare ruimte hoog zijn kiest de e-rijder voor een goedkoper alternatief. Hiertoe behoren ook de eventuele investeringskosten van een e-rijder in een laadpunt.
- *de beschikbaarheid van een laadpunt*: het is door de actieradius van een elektrische auto voor de e-rijder vaak noodzakelijk dat er op de bestemming een laadpunt beschikbaar is om de accu te laden. Indien een locatie niet beschikbaar is (geen laadpunt, laadpunt bezet, etc.) moet de e-rijder op zoek naar andere oplossingen.



De groei van EV zorgt voor behoefte aan parkeren en laden in de openbare ruimte

In Nederland groeit het aantal e-rijders sterk¹. De gemeente moet inspelen op vragen van e-rijders en commerciële partijen.

- E-rijders vragen aan de gemeente welke mogelijkheden er zijn om de elektrische auto in de openbare ruimte te parkeren en laden. Zonder adequaat antwoord van de gemeente kiest een e-rijder vaak een oplossing van eigen voorkeur (zie ook kader met afwegingen e-rijders).
- Marktpartijen tonen een toenemende interesse om laadpunten in de openbare ruimte te plaatsen. Zij ontwikkelen nieuwe diensten voor het laden van elektrische auto's in de openbare ruimte. Op dit moment is er nog geen sluitende businesscase om laadpunten in de openbare ruimte te plaatsen. Zonder proactieve medewerking (en medefinanciering) van de gemeente plaatst een marktpartij geen laadpunten in de openbare ruimte.

¹ Agentschap NL publiceert maandelijks de actuele cijfers over elektrisch vervoer in Nederland (via www.agentschapnl.nl zoeken op cijfers elektrisch vervoer).

² Boonen, A. (2013). Onderzoek gemeentelijk elektrisch vervoer beleid. I.o.v. Decisio en APPM. Beschikbaar via <http://www.appm.nl/#/over-appm/530/publicaties>.

EV draagt bij aan het bereiken van klimaatdoelstellingen

Een gemeente kan een klimaatdoelstelling hebben zoals 'in 2030 CO₂ neutraal' en 'energieneutraal in 2040'. EV kan bijdragen aan het bereiken van deze doelstellingen:

- EV draagt bij aan het verbeteren van de luchtkwaliteit. Het verkeer zorgt bijvoorbeeld voor ongeveer een vijfde deel van de CO₂ uitstoot in een gemeente. Elektrische auto's stoten (lokaal) geen CO₂ en NOx uit.
- Het laden van elektrische voertuigen met lokaal opgewekte elektriciteit draagt bij aan energieneutraliteit van een regio of gemeente.
- Door het ontbreken van motorgeluid dragen elektrische voertuigen bij aan het reduceren van geluidsbelasting veroorzaakt door werkverkeer.
- Het realiseren van laadpunten draagt bij aan de groei van het aantal elektrische auto's in een gemeente².



2. DE LADDER VAN LADEN MET LAADOPLOSSINGEN

Dit hoofdstuk beschrijft de gangbare mogelijkheden voor een gemeente om het laden van elektrische auto's te faciliteren.

Ladder van laden: de kapstok voor keuze uit laadoplossingen

De ladder van laden bestaat uit drie treden voor laadoplossingen vanuit het perspectief van de e-rijder. De oplossingsrichtingen met elk eigen kenmerken (zie kader op pagina 6) bestaan uit: (1.) parkeren en laden op eigen terrein, (2.) een private laadvoorziening en parkeren in de openbare ruimte en (3.) publieke laadvoorzieningen (zie tabel). Geen van deze treden biedt dé oplossing: de gemeente kan in haar beleid kiezen voor meerdere scenario's of er bewust voor kiezen om een scenario niet toe te passen.

Ladder van laden: rol e-rijder en gemeente

Trede	Dat betekent voor de gemeente
De e-rijder is zelfvoorzienend en parkeert en laadt op eigen terrein.	Het uitgangspunt in het beleid is dat de gemeente geen aanvullende voorzieningen treft voor e-rijders die op eigen terrein kunnen parkeren en laden. De gemeente heeft eventueel een faciliterende rol.
De e-rijder parkeert op een openbare parkeerplek en laadt via een private laadvoorziening.	De gemeente stelt kaders aan het parkeren (en laden) van de elektrische auto in de openbare ruimte. Waar nodig maakt de gemeente afspraken met de eigenaar van een laadpunt.
De e-rijder maakt gebruik van publiek toegankelijke laadvoorzieningen.	De gemeente stimuleert het realiseren van publieke laadvoorzieningen, stelt kaders, gaat overeenkomsten aan stelt mogelijk ook financiële middelen beschikbaar.



Kenmerken van laadoplossingen

De laadoplossingen hebben een aantal specifieke kenmerken die bepalend zijn voor de kosten van de oplossing en de kaders die een gemeente stelt.

Bestaande versus nieuwe netaansluiting

Bij het gebruik van een bestaande netaansluiting wordt het laadpunt 'achter de meter' aangesloten, zonder extra kosten van de netbeheerder. Bij een nieuwe eigen netaansluiting rekent de netbeheerder de daarvoor wettelijk gereguleerde (éénmalige en maandelijkse) tarieven.

Toegang en verrekening van gebruikskosten

Voor laadpunten voor privaat gebruik (een thuislaadpunt) zijn geen voorzieningen voor toegang en kosten verrekening nodig. Voor laadpunten die publiektoegankelijk zijn is het wenselijk de toegang, vanuit het oogpunt van veiligheid en voor het verrekenen van de gebruikerskosten, te reguleren. De Nederlandse marktpartijen hebben afspraken gemaakt in een landelijk werkend verificatie- en verrekeningsysteem voor publiektoegankelijke laadpunten (zie hoofdstuk 4.4 in de startgids).

Kwaliteitskenmerken laadpunten

De kosten voor laadpunten worden hoger naarmate er meer eisen worden gesteld aan de functionaliteit of de duurzaamheid. De fysieke kenmerken van een laadpunt variëren van een eenvoudig stopcontact (voor thuisgebruik) tot een robuuste uitvoering voor in de openbare ruimte.

Beheer en onderhoud

Bij thuislaadpunten is het beheer en onderhoud zeer beperkt en komen storingen nauwelijks voor. De technische complexiteit van laadpunten in de openbare ruimte (o.a. door eigen netaansluiting, verificatie- en validatiesysteem, mogelijke schade) maakt deze laadpunten storingsgevoeliger. Meer informatie over de rollen van partijen bij het realiseren en exploiteren van laadinfrastructuur in de openbare ruimte en het marktmodel staat in de startgids beschreven.

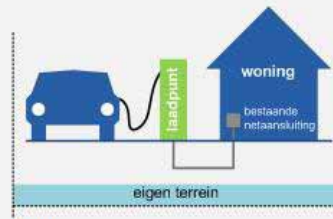
OVERZICHT MET LAADOPLOSSINGEN

De e-rijder is zelfvoorzienend

De e-rijder parkeert op een openbare plek en laadt via een private laadvoorziening

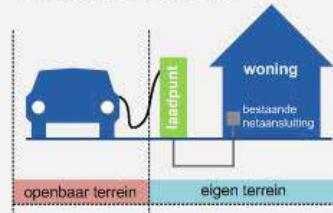
De e-rijder maakt gebruik van publiek toegankelijke laadvoorzieningen

Parkeren en laden op eigen terrein



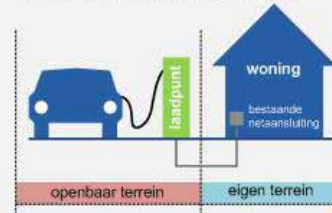
- Kan informeren en subsidie verlenen
- Realiseren laadpunt voor eigen gebruik
- Geen rol
- Leveren en installeren laadpunt

Parkeren op openbare plek en laadpunt op eigen terrein



- Kan pro-elektrisch parkeerbeleid voeren
- Realiseren laadpunt voor eigen gebruik
- Geen rol
- Leveren en installeren laadpunt

Parkeren op openbare plek en privaat laadpunt in de openbare ruimte



- Kaders stellen en parkeerbeleid
- Contract afsluiten met marktpartij
- Installeren en beheren laadpunt
- Leveren laadpunt aan infraprovider

Parkeren op privaat publiek toegankelijk terrein met laadpunt



- Kan activeren en subsidie verlenen
- Gebruik van laadpunt via serviceprovider
- Installeren en beheren laadpunt
- Leveren laadpunt aan infraprovider

Publiek toegankelijk laadpunt en parkeerplek in de openbare ruimte



- Activeren en investeren
- Gebruik van laadpunt via serviceprovider
- Installeren en beheren laadpunt
- Leveren laadpunt aan infraprovider

Legenda: Gemeente E-rijder Infraprovider Leverancier



De e-rijder is zelfvoorzienend

Een e-rijder die kan parkeren en laden op eigen terrein kan een eigen laadoplossing realiseren. De e-rijder kiest in deze situatie een leverancier voor het laadpunt die op de bestaande netaansluiting van de e-rijder wordt aangesloten. De gemeente kan maar hoeft geen actieve rol in te nemen.

De e-rijder parkeert op een openbare plek en laadt via een private laadvoorziening

Een e-rijder die niet kan parkeren op eigen terrein parkeert – net als gebruikers van een conventionele auto – op een openbare parkeerplek en zoekt hierbij een laadoplossing. Hierbij zijn er twee varianten:

1. Parkeren op een openbare plek en het laadpunt staat op eigen terrein

In sommige gevallen (bijvoorbeeld bij een parkeerplek voor de deur) is het mogelijk dat de e-rijder in de openbare ruimte parkeert en de auto laadt via een laadpunt op eigen terrein. Dit kan betekenen dat de laadkabel over de openbare weg (trottoir, parkeerplaats, fietspad, hoofdweg) ligt. De laadvoorziening is in dit geval vergelijkbaar met de oplossing van een zelfvoorzienende e-rijder. De praktijkervaring leert dat e-rijders, die niet op eigen terrein kunnen laden en niet beschikken over een andere laadvoorziening in de nabije omgeving, voor deze oplossing kiezen indien de afstand tot het huis klein is en de laadkabel alleen over de stoep ligt. Een gemeente die deze situatie (en met name een laadkabel over het trottoir) onwenselijk vindt kan deze het beste voorkomen door alternatieve laadvoorzieningen te bieden.

2. Parkeren op een openbare parkeerplek en een privaat laadpunt in de openbare ruimte

E-rijders die niet voor de deur kunnen parkeren (of als een losliggende kabel niet wenselijk is) kunnen een eigen laadvoorziening in de openbare ruimte realiseren. De gemeente dient hiervoor toestemming te verlenen voor het plaatsen van het laadpunt en daarover met de eigenaar van het laadpunt afspraken te maken en deze vast te leggen. Een belangrijke afweging bij het realiseren van deze oplossing is of de gemeente bewust kiest voor samenwerking met één marktpartij die de laadpunten plaatst (en één overeenkomst voor de gemeente) of dat de gemeente met elke e-rijder een eigen overeenkomst wil sluiten. De kosten worden door de e-rijder en de marktpartij gedragen. De gemeente kan een bijdrage leveren.

Subsidieregeling voor oplaadpunten op eigen terrein in de gemeente Heusden

De gemeente Heusden ondersteunt e-rijders die op eigen terrein parkeren en laden met een subsidie op de aanschaf en installatie van het laadpunt. De subsidie bedraagt 50% van de totale kosten van het laadpunt met een maximum van € 500. Het subsidieplafond is € 10.000. Meer informatie via www.heusden.nl.

Gratis laadpunten voor thuisgebruik

Een aantal automerken biedt bij de aankoop van een elektrische auto een gratis laadpunt aan voor thuis en/of op het werk. Deze laadpunten worden eigendom van de ontvanger, die dan ook verantwoordelijk wordt voor het beheer en onderhoud. Deze laadpunten zijn vaak minder geschikt als laadpunt in de openbare ruimte (onder andere eisen met betrekking tot veiligheid, robuustheid en functionaliteiten).

Gemeente Heemskerk ondersteunt binnen de voor haar beschikbare middelen

De gemeente Heemskerk heeft beleidskaders opgesteld voor het opladen van elektrische auto's. Het gekozen uitgangspunt is dat de gemeente niet investeert in publiektoegankelijke laadpunten in de openbare ruimte. Eventueel aanvullende laadvoorzieningen komen er alleen als hiervoor investeerders beschikbaar zijn. E-rijders in de gemeente kunnen daardoor vooralsnog laden bij de al gerealiseerd laadpunten van stichting e-laad en via laadpunten op eigen terrein. De gemeente staat het toe dat inwoners die niet op eigen terrein kunnen laden een kabel over de openbare weg leggen. Voor eventuele schade of letsel (bijvoorbeeld door het struikelen van een voorbijganger) is de eigenaar van de kabel verantwoordelijk.



De e-rijder maakt gebruik van publiektoegankelijke laadvoorzieningen

Een e-rijder die niet op eigen terrein of in de openbare ruimte kan parkeren en met een eigen laadvoorziening kan laden, is aangewezen op de publiek toegankelijke laadpunten. Hiervoor zijn twee mogelijkheden:

1. Een publiek toegankelijke parkeerplek op privaat terrein met laadpunt

Eigenaren en beheerders van publiek toegankelijke parkeerplekken, zoals parkeergages en bedrijventerreinen, kunnen laadpunten plaatsen die publiektoegankelijk zijn. De kosten voor aanleg van deze laadpunten zijn relatief laag ten opzichte van publiektoegankelijke laadpunten in de openbare ruimte doordat er geen nieuwe netaansluiting nodig is en de uitvoering van de laadpunten eenvoudig kan zijn. De eigenaar van het laadpunt bepaalt hoe de toegang tot en gebruik van het laadpunt wordt geregeld (zie ook marktmodel in hoofdstuk 4.4 in de startgids).

2. Een openbare parkeerplek en publiektoegankelijk laadpunt in de openbare ruimte

E-rijders die geen mogelijkheid hebben om te laden met één van de hiervoor beschreven oplossingsrichtingen zijn aangewezen op de publiektoegankelijke laadpunten in de openbare ruimte. De toegang en verrekening op deze laadpunten vindt plaats via het marktmodel. De kosten voor het installeren en beheren en onderhouden van deze laadpunten zijn op dit moment nog hoger dan de baten en er is een financiële bijdrage (van de gemeente) nodig om nieuwe laadpunten te plaatsen. De gemeente dient parkeerbeleid te voeren (parkeerplekken bij laadpunten te reserveren voor het 'opladen van elektrische voertuigen') en afspraken te maken met een infraprovider voor installatie en beheer en onderhoud van de laadpunten.

De verlengde private aansluiting als privaat laadpunt in de openbare ruimte

De kosten voor een laadpunt in de openbare ruimte zijn relatief hoog, onder andere door de kosten voor het maken van een nieuwe netaansluiting. De verlengde private aansluiting is een concept waarbij de e-rijder gebruik maakt van een bestaande aansluiting op het elektriciteitsnet. Een e-rijder kan met dit concept een laadpunt in de openbare ruimte aansluiten op de netaansluiting van een woning. Meer informatie over de verlengde private aansluiting is beschikbaar via www.agentschapnl.nl.

Subsidieregeling voor publiektoegankelijke laadpunten in de gemeente Utrecht

De gemeente Utrecht stimuleert elektrisch vervoer. Naast een subsidie voor oplaadpunten op eigen terrein en het investeren in publiek toegankelijke laadpunten in de openbare ruimte heeft de gemeente Utrecht een subsidie voor laadpunten op publiek toegankelijk (semiopenbaar) terrein. De bijdrage is onder andere beschikbaar voor publiek toegankelijke laadpunten bij grootwinkelbedrijven, op parkeerterreinen van verenigingen van eigenaren en in private parkeergarages. De maximale bijdrage voor één locatie is € 5.000. Meer informatie via www.utrecht.nl/elektrisch.



De onderstaande tabel geeft per oplossing aan welke acties de gemeente kan ondernemen en per actie een indicatie van de kosten.

De e-rijder is zelfvoorzienend	Kosten
Informatie (via website, brochures) beschikbaar stellen over het parkeren en laden van elektrische auto's op eigen terrein. De informatie kan bestaan uit de leveranciers en installateurs van laadpunten en technische aandachtspunten.	Laag
Een subsidie voor thuislaadpunten instellen waarbij de gemeente (een deel van) de aanschafkosten vergoedt.	Middel
Een samenwerking aangaan met een lokale installateur waar de e-rijders korting kunnen op de aanschaf en installatie van een laadpunt op eigen terrein.	Laag-Middel
Parkeren op een openbare plek, laadpunt op eigen terrein	Kosten
Voor het realiseren van de laadvoorzieningen dezelfde activiteiten als ondersteuning van de zelfvoorzienende e-rijder.	Laag – middel
Het reserveren van een exclusieve parkeerplek (bijvoorbeeld op kenteken) voor e-rijders zodat zij altijd dicht bij het laadpunt op eigen terrein kunnen parkeren. De gemeente kan er voor kiezen om kosten in rekening te brengen (vergelijkbaar met een invalidenparkeerplaats).	Laag
Het adviseren en/of informeren over of voorschrijven van een kabelmat om het struikelen van voorbijgangers over de laadkabel te voorkomen.	Laag
Parkeren op een openbare plek, privaat laadpunt in de openbare ruimte	Kosten
Het stellen van kaders aan laadpunten die worden geplaatst in de openbare ruimte: wie de werkzaamheden mag uitvoeren, het wel of niet publiektoegankelijk zijn van het laadpunt, het vestigen van een recht van opstal, aansprakelijkheid bij schade, verzekering etc..	Laag
Het afsluiten van overeenkomsten met inwoners die laadpunten willen plaatsen.	Middel
Het aangaan van een samenwerking met een marktpartij die binnen de door de gemeente gestelde kaders de laadpunten kan realiseren. De verantwoordelijkheid voor uitvoering en kosten ligt dan bij de marktpartij.	Middel
Het reserveren van een exclusieve parkeerplek (op kenteken of uitsluitend voor de doelbestemming 'opladen elektrische voertuigen') voor e-rijders zodat zij altijd dicht bij het laadpunt op eigen terrein kunnen parkeren. De gemeente kan er voor kiezen om hiervoor kosten in rekening te brengen bij de e-rijder.	Laag
Informatie verstrekken over de mogelijkheden voor e-rijders en marktpartij om via de gestelde kaders een 'eigen' laadpunt in de openbare ruimte te plaatsen.	Laag
Een financiële bijdrage aan een marktpartij en/of inwoner verstrekken voor het plaatsen van een laadpunt in de openbare ruimte.	Middel

Publiektoegankelijke laadpunten op privaat terrein en privaat laadpunt	Kosten
Lokale bedrijven ondernemers die beschikken over parkeerterrein en eigenaren van parkeergarages informeren en enthousiasmeren over het realiseren van publiektoegankelijke laadpunten.	Laag
Het uitwerken van voorstellen voor lokale bedrijven, ondernemers en parkeergarages met daarin informatie over beschikbaarheid van laadpunten, wel of niet verrekenen van de kosten en eventuele bijdrage van de gemeente. Bij het uitwerken van de voorstellen blijven de kosten laag, de kosten nemen toe zodra de gemeente ook een subsidie beschikbaar stelt.	Laag – middel
Vergroten van zichtbaarheid van de laadpunten via bebording, website gemeente en andere daarvoor beschikbare kanalen (zoals apps en websites met oplaadpunten). De opening van een laadpunt kan de gemeente benutten om publiciteit te geven aan EV.	Laag
Het plaatsen van publiektoegankelijke laadpunten op parkeerterreinen in eigendom van of beheer bij de gemeente (waaronder mogelijk ook parkeergarages).	Middel – hoog
Openbare parkeerplek en publiektoegankelijk laadpunt in de openbare ruimte	Kosten
Marktpartijen actief uitnodigen om in een gemeente openbare laadpunten te plaatsen. Hiervoor kan het nodig zijn om met marktpartijen afspraken te maken over de kaders.	Laag
Investeren in het realiseren van publiektoegankelijke laadpunten in de openbare ruimte. De kosten zijn sterk afhankelijk van de uitvoering en aantal laadpunten.	Hoog
Regionale samenwerking zoeken voor het vinden van synergievoordelen bij het gezamenlijk realiseren van laadpunten.	Laag
Optreden als launching customer van publieke laadvoorzieningen door elektrische voertuigen uit het gemeentelijke wagenpark op openbare laadpunten te laten laden.	Laag
Actief op zoek gaan naar grote gebruikers voor publieke laadpunten – waarmee de business cases voor marktpartijen aantrekkelijke worden – zoals autodeelconcepten en taxibedrijven.	Laag
Handhaven van het parkeerbeleid bij publiektoegankelijke laadpunten in de openbare ruimte	Laag
Vergroten van de herkenbaarheid van een publiektoegankelijk laadpunt in de openbare ruimte. Bijvoorbeeld via een informatiesticker op het laadpunt en/of een (groen) gemarkeerd parkeervak.	Middel

Toelichting op de kostenindicatie: laag tot € 10.000, middel tussen € 10.000 en € 20.000 en hoog meer dan € 20.000.



3. PRIMAIRE AFWEGINGEN VOOR DE GEMEENTE VOOR KEUZE IN LAADOPLOSSING

Voor het kiezen van passende laadoplossingen beschrijft dit hoofdstuk de meest relevante afwegingen.

Wat zijn de gemeentelijke doelstellingen en ambities?

De doelstelling en/of ambitie voor EV bepaalt het vertrekpunt voor het beleid van de gemeente. Een specifiek doel voor EV (bijvoorbeeld een aantal elektrische auto's in 2015) draagt er aan bij dat een gemeente actief inzet op het realiseren van laadpunten. Een gemeente die geen EV doelstelling heeft kan kiezen voor een passiever beleid.

Welk budget is beschikbaar?

Het budget dat de gemeente beschikbaar heeft, is bepaald in hoeverre zij kan investeren in laadpunten. De kosten voor publieke oplaadpunten in de openbare ruimte zijn aanzienlijk hoger dan bijvoorbeeld de kosten van een thuislaadpunt. Een gemeente zonder budget kan zonder investeren nog steeds een bijdrage leveren (zie ladder van laden, hoofdstuk 2.).

Hoe wil de gemeente om gaan met laden en parkeren?

Voor een e-rijder die niet op eigen terrein kan parkeren is het van groot belang dat de (openbare) parkeerplek bij een oplaadpunt beschikbaar is (zie ook de afwegingen van e-rijders, hoofdstuk 1.). De gemeente kan met een aanvulling op het parkeerbeleid e-rijders ondersteunen om het laden en parkeren op een openbare plek mogelijk te maken.

De gemeente kan kiezen uit:

- Niets doen; de gemeente reserveert bij het laadpunt geen parkeerplek exclusief voor het opladen van elektrische auto's. Doordat conventionele auto's dan ook op deze plekken kunnen parkeren is het laadpunt niet altijd beschikbaar voor een elektrische auto. Het gebruik door e-rijders neemt daardoor af, waardoor het voor investeren in een laadpunt ook minder aantrekkelijk wordt.

Gezamenlijke financiering oplaadpunten in de regio

Om op korte termijn aan de toenemende vraag naar oplaadpunten in de 36 gemeenten in de metropoolregio Amsterdam (MRA) te voldoen, heeft MRA Elektrisch een uitvraag gedaan voor 200 oplaadpunten bij vijf marktpartijen. Er is een aanbieder geselecteerd die de komende drie jaar gaat zorgen voor de plaatsing, beheer en exploitatie van de oplaadpalen. Gemeenten kunnen naar behoefte oplaadpalen afnemen tegen een bedrag van 1.000 euro per paal en betalen verder de inrichtingskosten van de laadplekken. De oplaadpalen worden mogelijk gemaakt door gezamenlijke financiering van provincie Noord-Holland, Flevoland, de stadsregio Amsterdam, leasemaatschappijen en autobedrijven. Aanvullend wordt in de loop van 2013 een Europese aanbesteding georganiseerd voor 800 oplaadpunten. Met deze 1.000 oplaadpunten kan de komende jaren worden voldaan aan de vraag naar palen in de provincies Noord-Holland en Flevoland. Door als regio de krachten te bundelen wordt het voor gemeenten eenvoudig en betaalbaar om palen te plaatsen. Dit model is ook een mogelijkheid voor andere regio's. Meer informatie: www.mraelektrisch.nl

- Parkeerplek reserveren voor het opladen van elektrische auto's. In dit geval kan er alleen een elektrische auto parkeren als die ook wordt opgeladen. Dit is de meest gangbare keuze parkeerplekken bij publiektoegankelijke laadpunten in de openbare ruimte.
- Een geserveerde parkeerplek voor één bepaalde elektrische auto op kenteken. Deze oplossing past bijvoorbeeld bij laadpunten op eigen terrein en parkeren op een openbare parkeerplek.



COLOFON

Dit is een uitgave van:

Agentschap NL
Postbus 8242 | 3503 RE Utrecht
www.agentschapnl.nl/elektrischrijden
elektrischrijden@agentschapnl.nl

© Agentschap NL | april 2013
Publicatienummer: 1ELEK1302

Hoewel deze publicatie met de grootst mogelijke zorg is samengesteld kan Agentschap NL geen enkele aansprakelijkheid aanvaarden voor eventuele fouten.

Agentschap NL is een agentschap van het ministerie van Economische Zaken. Agentschap NL voert beleid uit voor diverse ministeries als het gaat om duurzaamheid, innovatie en internationaal. Agentschap NL is hét aanspreekpunt voor bedrijven, kennisinstellingen en overheden. Voor informatie en advies, financiering, netwerken en wet- en regelgeving.

Tekst en advies

APPM Management Consultants