

Raadsvoorstel

Opsteller

Zoest, Marco van

Vergadering van

6 mei 2025

Kenmerk

Z/25/081066 / D/25/178645

Portefeuillehouder

Roy Luca

Portefeuille

Verkeer en Vervoer

Onderwerp

Uitgangspunten concessie openbare laadpunten en definitief besluit niet toestaan verlengde private aansluitingen

Samenvatting

Aan de hand van dit voorstel worden de hoofduitgangspunten voor de aanbesteding van een concessie voor het plaatsen van openbare laadpunten vastgesteld en wordt een definitieve keuze gemaakt voor het niet toestaan van verlengde private aansluitingen (hierna VPA's).

In de zomer 2023 heeft de gemeenteraad de laadvisie 2030 vastgesteld. Hierin staat beschreven hoeveel openbare laadpunten de gemeente Woerden nodig heeft in 2030 en hoe we hier naartoe gaan werken.

De voorliggende uitgangspunten voor de aanbesteding zijn opgesteld aan de hand van de vijf pijlers uit de laadvisie: dekkend, betrouwbaar, toekomstbestendig, veilig en betaalbaar. Bureau Goudappel heeft voor de gemeente een adviesrapport geschreven over het al dan niet toestaan van VPA's. Dit rapport is te vinden in bijlage 3.

Gevraagd besluit

1. De hoofduitgangspunten voor het aanbesteden van openbare laadpunten conform bijlage 2 vast te stellen.
2. Verlengde private laadpunten niet toe te staan.

Inleiding

Dit raadsvoorstel betreft de hoofduitgangspunten voor de concessie van openbare laadpunten en de keuze over het al dan niet toestaan van VPA's. Op 6 juli 2023 is de laadvisie 2030 (bijlage 1) vastgesteld. In de laadvisie staat beschreven wat het gevolg van de verduurzaming van personenauto's betekent voor de gemeente Woerden in 2030 en hoe we hier op gaan voorbereiden.

Bij de behandeling van de laadvisie in de gemeenteraad is een amendement aangenomen dat de hoofduitgangspunten van concessie eerst ter vaststelling aan de raad worden aangeboden. Ook wordt met dit raadsvoorstel een definitieve keuze gemaakt over het niet toestaan van VPA's. Hiermee wordt toezegging T-073 afgedaan over de bevindingen van andere gemeenten met pilots omtrent de VPA's.

De gehanteerde uitgangspunten zijn opgesteld aan de hand van de vijf pijlers uit de laadvisie: dekkend, betrouwbaar, toekomstbestendig, veilig en betaalbaar. De uitgangspunten zijn middels een marktconsultatie getoetst bij marktpartijen.

Participatieproces

Voor het vaststellen van de hoofduitgangspunten en het niet toestaan van de VPA's heeft geen participatie plaats gevonden.

Voor de toekomstige locaties van de openbare laadpunten vindt wel participatie plaats. Via een online platform kunnen inwoners en ondernemers toekomstige locaties van openbare laadpalen beoordelen. Dit platform wordt via DenkMee openbaar gemaakt.

Wat willen we bereiken

De laadvisie biedt de komende jaren houvast bij de realisatie van laadinfrastructuur zodat we kunnen toewerken naar een dekkend, betrouwbaar, toekomstbestendig, veilig en betaalbaar netwerk van laadinfrastructuur:

- Dekkend: We willen dat gebruikers van elektrische voertuigen nooit lang hoeven te zoeken naar een elektrische laadpaal.
- Betrouwbaar: Op gepaste afstand is een laadpaal beschikbaar.
- Toekomstbestendig: De laadinfrastructuur moet gemakkelijk mee kunnen groeien met de laatste prognoses en innovaties.
- Veilig: Iedereen moet zijn of haar elektrische voertuig veilig kunnen laden. Dit betreft zowel fysieke veiligheid als digitale veiligheid, oftewel cybersecurity.
- Betaalbaar: We zorgen ervoor dat laadsessies betaalbaar blijven.

Wat gaan we daarvoor doen

Met het vaststellen van deze hoofduitgangspunten voor concessie zorgen we ervoor dat we in 2030 voldoende laadpunten hebben om de verwachte vraag naar elektrisch laden op te vangen. Inwoners en ondernemers van de gemeente Woerden hebben tegen een gunstig tarief en op gepaste loopafstand altijd een openbaar laadpunt beschikbaar.

Argumenten

1.1 Uit de marktconsultatie blijkt dat de hoofduitgangspunten haalbaar zijn

De Hoofduitgangspunten zijn middels een marktconsultatie voorgelegd aan verschillende aanbieders van openbare laadpalen. We hebben vanuit de markt geen signalen ontvangen dat de uitgangspunten onhaalbaar zijn.

1.2 Een elektrisch rijder kan 'pinnen aan de paal' waardoor de kWh prijs zo laag mogelijk blijft

Met deze uitgangspunten wordt het mogelijk om zonder laadpas te betalen aan de openbare laadpaal. Op deze manier worden de laadpashouders en de bijbehorende marge uit de laadprijs gehaald. Het blijft voor laadpashouders wel mogelijk om te betalen aan de paal.

1.3 De kWh prijs wordt weergegeven op de laadpaal

Voor volledige transparantie richting onze inwoners en ondernemers wordt de kWh prijs weergegeven op de laadpaal. Zo weet men te allen tijde wat de kosten van de laadsessie zijn.

1.4 Er is geen bewijs dat kleeftarieven een positief effect hebben

Het college stelt voor om geen kleeftarieven te gebruiken maar flextarieven. Kleeftarieven houden in dat per aangesloten uur een opslag wordt gevraagd. Er is geen onderzoek dat aantoonst dat dit leidt tot minder kleefgedrag. Wel kiezen we in relatie tot de netcongestie voor flextarieven. Flextarieven houden in dat

wanneer de vraag naar elektriciteit het hoogst is de kWh prijs omhooggaat met een nader te bepalen bedrag. Hiermee sturen we op het verminderen van netcongestie. De extra gelden afkomstig van de flextarieven worden apart gehouden voor het uitvoeren van innovatieve pilots en gaan dus niet naar de marktpartij. De gemeente trekt samen met de laadpaalaanbieder op voor deze pilots. Voorbeelden van pilots zijn laadlantaarns en 'Vehicle to Grid' (V2G) laden.

1.5 De laadinfrastructuur is toekomstbestendig

De opgewekte elektriciteit voor het opladen van elektrische voertuigen is uitsluitend groene energie, de laadpalen moeten modulair opgebouwd zijn en de laadpalen zijn eenvoudig aan te passen aan toekomstige ontwikkelingen. Dit allen zorgt ervoor dat de laadpalen niet halverwege de contractduur verouderd raken.

1.6 Er wordt rekening gehouden met netcongestie

De marktpartijen worden gevraagd om zelf met maatregelen tegen netcongestie te komen. Op deze manier laten we ruimte voor innovatieve ideeën vanuit de markt.

2.1 Het toestaan van verlengde private aansluitingen sluit niet aan bij de ambities uit de laadvisie

Voor een optimale dekking van de publieke laadinfrastructuur biedt de VPA geen uitkomst. Een VPA biedt een specifieke doelgroep de mogelijkheid om aan huis te laden, deze laadpaal is niet openbaar toegankelijk. Gekeken naar het huidige aantal elektrische rijders in de gemeente Woerden is de dekking van het openbaar laadnetwerk voldoende. Aan de hand van de uitgangspunten voor de nieuwe concessie blijft deze dekking voldoende.

Op dit moment is het laden bij een publieke laadpaal in principe duurder dan laden op eigen terrein. Echter moeten bij de VPA's ook de kosten van het aanleggen van een laadpaal en de kabelgoot worden meegenomen. Door het pinnen aan de paal mogelijk te maken wordt het prijsverschil tussen thuisladen en laden bij een openbaar laadpunt steeds kleiner. Het toestaan van VPA's leidt tot minder openbare laadpunten wat de kWh prijs weer laat toenemen.

In het kader van rechtvaardigheid zou gesteld kunnen worden dat bewoners zonder eigen oprit in het nadeel zijn ten opzichte van bewoners met een eigen oprit/laadpaal en dat VPA-laden hiervoor uitkomst biedt. Echter, de vraag is waar deze ongelijkheid ophoudt. Er is ook sprake van ongelijkheid indien een bewoner van een gezinswoning zonder oprit maar met VPA-mogelijkheid wordt vergeleken met een bewoner van een appartementengebouw op bijvoorbeeld de vierde etage. Deze laatste heeft geen mogelijkheid tot VPA-laden.

2.2 Het afschaffen van de salderingsregeling maakt het niet per definitie aantrekkelijker om te laden op eigen opgewekte stroom

Het is aantrekkelijk om te laden op eigen stroom wanneer de opwek plaatsvindt. Dit geldt dus alleen wanneer de auto overdag wordt geladen. Het installeren van een thuisbatterij kan hiervoor uitkomst bieden. Echter dient dit een batterij te zijn van aanzienlijke omvang welke momenteel nog een onevenredig hoge investering vraagt.

2.3 Verlengde private aansluitingen dragen niet bij aan het voorkomen van netcongestie

Voor publieke laadpalen wordt door de netbeheerder een nettoets uitgevoerd voordat de aansluitingen worden goedgekeurd, maar voor VPA laden is dat niet mogelijk. Daarnaast geldt voor publieke laadpalen dat er meer flexibiliteit is in de plaatsingslocatie om zo de juiste plek in het netwerk te benutten en is er de mogelijkheid tot geclusterd laden. VPA laden heeft die mogelijkheden niet. Hoewel beide laadpalen dus dezelfde druk op het net geven, is de impact van VPA laden op de netcongestie groter dan die van publieke laadpalen.

2.4 Pilots uit andere gemeenten geven geen aanleiding om verlengde private aansluitingen toe te staan

Verschillende gemeenten hebben een kleinschalige pilot met VPA laden uitgevoerd. Er wordt verwacht dat VPA's op langere termijn onbeheersbaar worden. Goudappel adviseert dan ook dat het verstandiger is om de VPA's nu niet toe te staan dan dit later terug te draaien.

2.5 Er is risico op claimedrag of onveilige situaties

Ten aanzien van claimgedrag werden alleen de deelnemers van de VPA-pilot zelf gevraagd naar de ervaringen en niet de medebewoners uit de straat die geen elektrische auto hadden. Meestal werd alleen afgegaan op het feit dat er bij de gemeente geen klachten van medebewoners waren binnengekomen. Het is zeer aannemelijk dat bij meerdere gebruikers van een VPA aansluiting in dezelfde straat of buurt claimgedrag gaat ontstaan. In straten of buurten met een relatief hoge parkeerdruk zal dit risico hoger zijn. Hetzelfde geldt voor mogelijk onveilige situaties. Een enkele gebruiker zal niet of nauwelijks onveilige situaties veroorzaken, maar naarmate het aantal toeneemt stijgt het risico op verkeerd liggende kabels en daarmee met risico op onveilige situaties.

Kanttelingen, risico's en alternatieven

1.1 De bijdrage voor de gemeente is afhankelijk van inschrijving van marktpartijen op de kWh prijs

In dit voorstel houden we rekening met 5 cent per kWh bijdrage aan de gemeente, in tegenstelling tot de 10 cent per kWh uur genoemd in het raadsvoorstel uit 2023. Een opslag van 10 cent per kWh blijkt in praktijk minder realistisch omdat dit voor de gebruiker maar beperkt leidt tot een lagere kWh prijs. De verlaging van de bijdrage zorgt voor een aantrekkelijke kWh prijs in combinatie met een bijdrage aan de gemeente.

Op dit moment weten we nog niet met welke kWh prijs de marktpartijen gaan inschrijven. Afhankelijk van de ingeschreven kWh prijs blijft de mogelijkheid bestaan om de bijdrage voor gemeente aan te passen, zowel omhoog als omlaag. Dit kan vanaf het eerste moment, maar ook nadat de gedane investeringen door de gemeente zijn terugverdiend. Het uitgangspunt blijft om dit te storten in een duurzaam mobiliteitsfonds. Bij het gunnen van de concessie doet het college een voorstel voor de uitgangspunten van dit fonds.

1.2 Stedin kan besluiten de laadcapaciteit van de palen af te knippen

Stedin kan als netbeheerder besluiten de openbare laadpunten in piekmomenten te knippen in stroomverbruik of deze helemaal uit te zetten. Dit ten behoeve van de congestie op het stroomnet. Wanneer dit gebeurt stoppen we als gemeente met de flextarieven voor het ontmoedigen van laden tijdens de piekmomenten van het stroomverbruik.

Alternatief

Het blijft mogelijk om aan te sluiten bij de regionale concessie van de MRA-e. In deze concessie zit een terugwinning van 1 cent per geladen kWh voor deelnemende gemeenten. Het terugverdienen van de investeringen van de gemeente duurt veel langer in vergelijking met de beoogde 5 cent per kWh uit dit voorstel. Daarnaast is in de concessie van de MRA-e de mogelijkheid voor 'pinnen aan de paal' niet meegenomen. Men moet dus via verschillende pasjeshouders blijven laden waardoor de kWh prijs voor de eindgebruiker hoger is dan vergeleken met 'pinnen aan de paal'.

Financiële gevolgen van het voorgestelde besluit

Er zitten geen financiële gevolgen vast aan dit besluit. Bij de definitieve gunning van de concessie komt het college met een aangepaste businesscase. Op dat moment weet het college pas wat de kWh prijs aan de laadpaal gaat zijn en de prognose van het aantal geladen kWh.

Voor de werkzaamheden om een nieuwe concessie te starten zijn budgetten beschikbaar gesteld door de gemeenteraad op 6 juli 2023:

"Hiervoor financiële middelen, zoals opgenomen in de voorjaarsrapportage 2023 resp. de Kadernota 2024, beschikbaar te stellen, bestaande uit:

-Een eenmalig budget van € 180.000 in 2023 voor de ontwikkeling van datagerichte en strategische plaatsing

-Een eenmalig budget in 2024 van € 176.000 voor het opstellen van de laadvisie deel 2 en de voorbereiding van een eigen concessie"

Communicatie

In samenwerking met de afdeling communicatie wordt de gemeentelijke laadkaart openbaar gemaakt via het participatieplatform DenkMee.

Vervolgproces

Het college gaat de uitgangspunten verwerken in een aanbestedingsleidraad. In de zomer wordt deze opengesteld voor inschrijvingen. Na de definitieve gunning van de concessie komt het college met een aangepaste businesscase en de hoofduitgangspunten voor het duurzaam mobiliteitsfonds.

De gemeente Oudewater is onderdeel van de concessie. De hoofduitgangspunten en het definitief niet toestaan van VPA's worden via een raadsinformatiebrief aan de gemeenteraad van Oudewater kenbaar gemaakt.

Bevoegdheid raad

Gemeentewet artikel 108

Gemeentewet artikel 147

Bijlagen

1. Laadvisie gemeente Woerden 2030, D/25/181043
2. Hoofduitgangspunten concessie, D/25/181042
3. Adviesrapport VPA laden, D/25/181041
4. Raadsbesluit, D/25/182070