

Retouradres : Advies, Postbus 78, 2600 ME Delft

Gemeenteraad

VERZONDEN 20 DEC. 2013

Datum
10-12-2013
Ons kenmerk
1393424
Uw brief van

Onderwerp
Stand van zaken oplaadpalen voor elektrisch rijden

Uw kenmerk

Bijlage

Geachte leden van de gemeenteraad,

In de Kadernota Parkeren Delft 2013-2020 is een evaluatie van de bestaande oplaadpalen aangekondigd voor eind 2013. Daarbij is aangegeven dat er beleid opgesteld zal worden, indien nodig geacht.

Historie en ontwikkelingen

Op 10 november 2011 is de gewijzigde motie "oplaadpunten voor elektrische vervoersmiddelen" door de gemeenteraad aangenomen, waarin het college werd opgeroepen zich in te zetten voor plaatsing van oplaadpunten door partijen als Stichting E-laad (bijv. in de Spoorsingelgarage en bij nieuwe ontwikkelingen). De mogelijkheden zijn onderzocht, hierover bent u op 27 juni 2012 geïnformeerd.

Daarop is een proef gestart met dertien openbare oplaadpalen (met twee aansluitingen) in Delft, ter beschikking gesteld door Stichting E-laad. De eerste oplaadpalen zijn in november 2012 geplaatst. Er zijn vier bezwaren gekomen tegen het reserveren van een parkeerplaats. Het argument was steeds dat de gereserveerde plek de parkeermogelijkheden voor andere auto's beperkt. De palen zijn juist geplaatst om het kip-ei-verhaal te doorbreken en een belangrijke hindernis weg te nemen om een elektrische auto aan te schaffen.

Stichting E-laad is eind 2012 gestopt met het aannemen van nieuwe aanvragen. Er zijn in november/december van dit jaar nog drie oplaadpalen van Stichting E-laad geplaatst (met één aansluiting). Daarnaast zijn er in 2012 door de TU zes oplaadpalen (met twee aansluitingen) op haar campus geplaatst en in 2013 door Parking Delft in de Zuidpoort- en Kampveldgarage.

Ondertussen hebben zich de nodige ontwikkelingen voorgedaan. Het onderwerp is op regionaal niveau opgepakt. Daarnaast worden tot het einde van dit jaar nog veel elektrische auto's geleverd. Gunstige fiscale regelingen vervallen deels per 1 januari 2014. Deze brief gaat in op de evaluatie bovengenoemde ontwikkelingen.

Evaluatie

Uit gegevens van Stichting E-laad over de periode november 2012 (plaatsing eerste openbare paal) – oktober 2013 over de bestaande dertien openbare oplaadpalen (met elk twee aansluitingen) in Delft blijkt dat er zich na augustus een sterke groei heeft ingezet van het gebruik van de oplaadpalen. Na een vrij stabiele situatie tot en met augustus (ca. 1.100 à 1.200 kWh per maand over 160 tot 170 transacties), is in september en oktober het gebruik fors stegen (ca. 2.200 kWh over 270 transacties). Daarnaast komen regelmatig aanvragen binnen bij de gemeente voor meer oplaadlocaties, dichterbij huis of bedrijf. Duidelijke signalen dat er een gegroeide behoefte is ontstaan aan oplaadpalen.

Regionale samenwerking

Het Stadsgewest Haaglanden heeft een voorstel in procedure voor de financiering van 350 openbare oplaadpunten in de regio Haaglanden. Daarvan zijn 200 palen voor Den Haag en 150 voor de rest van de regio. De 150 palen worden in eerste instantie verdeeld op basis van het aantal inwoners. Dat betekent 27 palen voor Delft. Naast de palen wordt met het besluit ook het onderhoud en de netkosten van het oplaadpunt vergoed tot en met 2017. Verkeersbesluiten (verplicht), bezwaren, bebording (verplicht), kruizen op het wegdek (uit oogpunt van duidelijkheid wenselijk) en eventuele veiligheidsbeugels zijn voor eigen rekening (kosten verkeersbesluit, kruis en bebording ca. € 1.400 per parkeerplaats).

De gemeente Den Haag zal de uitvoering van de regionale plaatsing van laadpunten coördineren. De kennis en ervaring van Den Haag maken zo een laagdrempelige instap mogelijk. Op die manier kan snel worden doorgegaan met de plaatsing van oplaadpunten nu Stichting E-laad daarmee gestopt is. De besluitvorming over de locatie van een oplaadpunt en bijbehorende verkeersbesluiten worden door de gemeente voorbereid. Als de besluitvorming definitief is, wordt via de gemeente Den Haag de plaatsing verzorgd.

Op dit moment bereidt de gemeente Delft de subsidieaanvraag voor de bovengenoemde 27 oplaadpunten voor en wordt er een kaart gemaakt voor de potentiële locaties van die oplaadpunten. De locatiekeuze zal vooral gebaseerd zijn op de aanvragen die de gemeente tot nu toe heeft gehad voor oplaadpunten en postcodegegevens van leveranciers over geleverde auto's. Belangrijk criterium daarbij is een goede geografische verdeling van de oplaadpunten over de stad.

Om kosten te besparen gaat het college onderzoeken of er geen of geschilderde kruizen toegepast kan worden in plaats van kruizen in de bestrating.

Groeiende vraag oplaadpunten

Op korte termijn worden dus 27 oplaadpunten gerealiseerd. Er zijn daarnaast ook andere oplossingsrichtingen.

Eigen oplaadpunten

Een aantal eigenaren van deze voertuigen kunnen niet opladen op eigen terrein en doen daarom een beroep op de gemeente. Niet zozeer financieel, maar vooral voor een plaats nabij, het liefst voor de woning waar de

Datum
10-12-2013

gebruiker op eigen kosten een paal wil plaatsen. Daarbij wenst de gebruiker dan wel dat de parkeerplaats voor opladen voor hem of haar gereserveerd wordt. Zeker op plaatsen met een hoge parkeerdruk is dat onwenselijk.

Bijkomend bezwaar is dat aan de voorbereiding van de plaatsing van een oplaadpunt ook kosten zijn verbonden door de noodzakelijke besluitvorming en afhandeling (vergunningaanvraag, contract sluiten met individuele bewoner of bedrijf over beheer, onderhoud en aansprakelijkheid, verkeersbesluit, afhandeling van eventuele bezwaren, plaatsing bebording etc.). Aanvragers houden geen rekening met deze kosten.

Als particulieren iets met toestemming van de gemeente in de openbare ruimte plaatsen vergt dit met elke particulier een contract en is het beheer, onderhoud en de aansprakelijkheid voor de gemeente. De administratieve last is te groot voor de gemeente, omdat het veel verschillende partijen zijn. Daarnaast is regelmatig controle en handhaving nodig om er zeker van te zijn dat particulieren goed omgaan met beheer, onderhoud en aansprakelijkheid. Zo is het bijvoorbeeld ongewenst dat een kind bij het spelen een stroomschok krijgt van een defecte paal. De gemeente moet dan de schade verhalen op de particulier met de daaraan verbonden kosten. Particulieren krijgen vaak de zogenaamde "lolo" bij hun auto geleverd. Deze paal is NIET geschikt voor de openbare ruimte (niet "hufferproof"), maar alleen voor eigen terrein en in parkeergarages.

Het college vindt het daarom niet wenselijk om plaatsen in de openbare ruimte te reserveren voor eigen oplaadpunten van gebruikers van elektrische en hybride voertuigen.

Snoeren over straat

De gemeente krijgt geregeld de vraag van gebruikers of er opgeladen mag worden met een snoer over de stoep. Er wordt daarbij verwezen naar andere gemeenten die daarvoor bepalingen in de algemene plaatselijke verordening hebben opgenomen. Momenteel is het in Delft niet toegestaan om snoeren over de stoep te leggen, omdat de gemeente als wegbeheerder aansprakelijk is bij schade.

Aan de manier van laden kleeft een belangrijk juridisch bezwaar. Via de verordening is weliswaar te regelen dat de gebruiker onder bepaalde voorwaarden de kabel over straat mag leggen (bijvoorbeeld onder een mat of met stevige tape vastgezet), maar feitelijk is dit niet te handhaven. De gebruiker zal in de meeste gevallen netjes voldoen aan de verordening, maar de kabel zal vaak lange tijd, bijvoorbeeld de hele nacht blijven, liggen. Het is zeer goed denkbaar dat er in die tijd iets gebeurt met de 'installatie' waar de gebruiker helemaal geen weet van heeft. Als er vervolgens een ongeluk gebeurd is de gebruiker weliswaar aansprakelijk, maar of er sprake is van verwijtbaar gedrag is sterk de vraag. De gebruiker kan immers moeilijk naast het voertuig blijven zitten tijdens het opladen.

Het college wil ondanks bovenstaande het toch juridisch mogelijk maken. Wij zullen daarom onderzoek doen naar de juridische mogelijkheden om het opladen met snoeren over straat te faciliteren via de algemene plaatselijke verordening.

Tweede parkeerplaats reserveren bij de huidige dertien locaties

Op de huidige dertien locaties (met twee aansluitingen) is in eerste instantie een van de twee parkeerplaatsen gereserveerd voor opladen van

Datum
10-12-2013

elektrische auto's. Dit is gedaan om de weerstand van omwonenden te verkleinen. Er wordt immers een parkeerplaats voor andere typen auto's onttrokken. Daarbij is de optie open gehouden om in de toekomst een tweede parkeerplaats te reserveren.

Het college zal nagaan of er behoefte is om de tweede parkeerplaats bij het bestaande openbare oplaadpalen te reserveren voor het opladen van uitsluitend elektrische en hybride voertuigen.

Overige oplossingen

De gemeente werkt in Haaglandenverband samen aan verschillende andere oplossingen. Door verbetering van de business case voor de exploitatie van oplaadpunten lijkt een aanbesteding van de oplaadinfrastructuur in een stad in de nabije toekomst mogelijk. Daarnaast wordt er gekeken naar technische oplossingen voor het sneller realiseren van een groter aantal oplaadpunten tegen lagere kosten. Als er immers genoeg oplaadpunten zijn is reserveren van een parkeerplaats ook niet meer nodig.


Het college heeft aangegeven graag als pilotgemeente op te willen treden voor een dergelijke oplossing.

Aanpak

Samengevat leidt het voorgaande tot de volgende aanpak voor de realisatie van oplaadinfrastructuur in de gemeente Delft.

- Realiseren plaatsing van 27 openbare oplaadpunten die beschikbaar zijn door de middelen van het Stadsgewest Haaglanden.
- Actief bijdragen aan de regionale aanpak ten behoeve van het voortzetten van de realisatie van oplaadinfrastructuur.
- De juridische wenselijkheid onderzoek van aanpassing van de algemene plaatselijke verordening ten behoeve van het opladen met een snoer vanaf de woning door de openbare ruimte.
- Per bestaande openbare oplaadpaal afwegen of het zinvol is om het tweede vak ook te reserveren voor uitsluitend elektrische en hybride voertuigen
- Zo mogelijk optreden als pilot gemeente ten behoeve van een innovatief concept om het opladen te faciliteren nabij de woning.

Hoogachtend,
het college van burgemeester en wethouders van Delft,

 , burgemeester

mr. drs. G.A.A. Verkerk

 , secretaris

drs. T.W. Andriessen i.s.