



Nationaal verkeerskundecongres 2016

Realisatie publieke oplaadpalen: ervaringen en leerpunten

Bart Groen
Gemeente Leiden

Rik Verhoeven
*Studio Bereikbaar,
gedetacheerd bij Gemeente Leiderdorp*

Samenvatting

Elektrisch vervoer is wereldwijd in opkomst. Nederland is één van de koplopers op dit gebied. De groei van het aantal elektrische voertuigen brengt een groeiende vraag naar oplaadpalen in de openbare ruimte met zich mee.

Voor de realisatie van openbare laadinfrastructuur zijn er drie mogelijke modellen; het concessiemodel, het opdrachtenmodel en het open-marktmodel. Deze paper geeft inzicht in de drie modellen en de argumenten waarop een middelgrote gemeente (Leiden) en een kleine gemeente (Leiderdorp) de keuze hebben gemaakt om het open-marktmodel te gaan gebruiken voor de realisatie van elektrische laadinfrastructuur.

Trefwoorden

Elektrische auto, openbare oplaadpalen, open marktmodel

1. Opkomst elektrische auto en oplaadpalen

Wereldwijd is er sprake van de opkomst van elektrisch (personen)vervoer. Nederland is in deze innovatie één van de landen die voorop loopt. Het aantal elektrische auto's neemt in ons land snel toe, mede door stimulering vanuit de Rijksoverheid. De Rijksoverheid ziet namelijk kansen in de groei van het aantal elektrische voertuigen in Nederland. Enerzijds biedt die groei namelijk kansen voor het Nederlandse bedrijfsleven en anderzijds zorgen meer elektrische voertuigen voor een betere (lokale) luchtkwaliteit, een lagere CO₂-uitstoot en minder geluidsoverlast. De doelstelling van het Rijk is om in 2020 200.000 elektrische voertuigen op de weg te hebben en in 2025 1 miljoen.

Om het elektrisch rijden te stimuleren heeft het Rijk tot nu toe de aanschaf en vooral de lease van elektrische voertuigen aantrekkelijk gemaakt door heffing van lage of geen wegenbelasting en bpm en door bepaling van een lage bijtelling. De huidige rijkssteun heeft er mede toe geleid dat het aantal elektrische auto's (zowel volledig elektrisch voertuigen als hybride auto's) flink gegroeid is, zie figuur 1. Op dit moment (maart 2016) rijden er circa 92.000 elektrische auto's op de weg. Hiermee lopen we voor op de doelstelling van het Rijk die voor 2015 15.000 tot 20.000 elektrische auto's had.

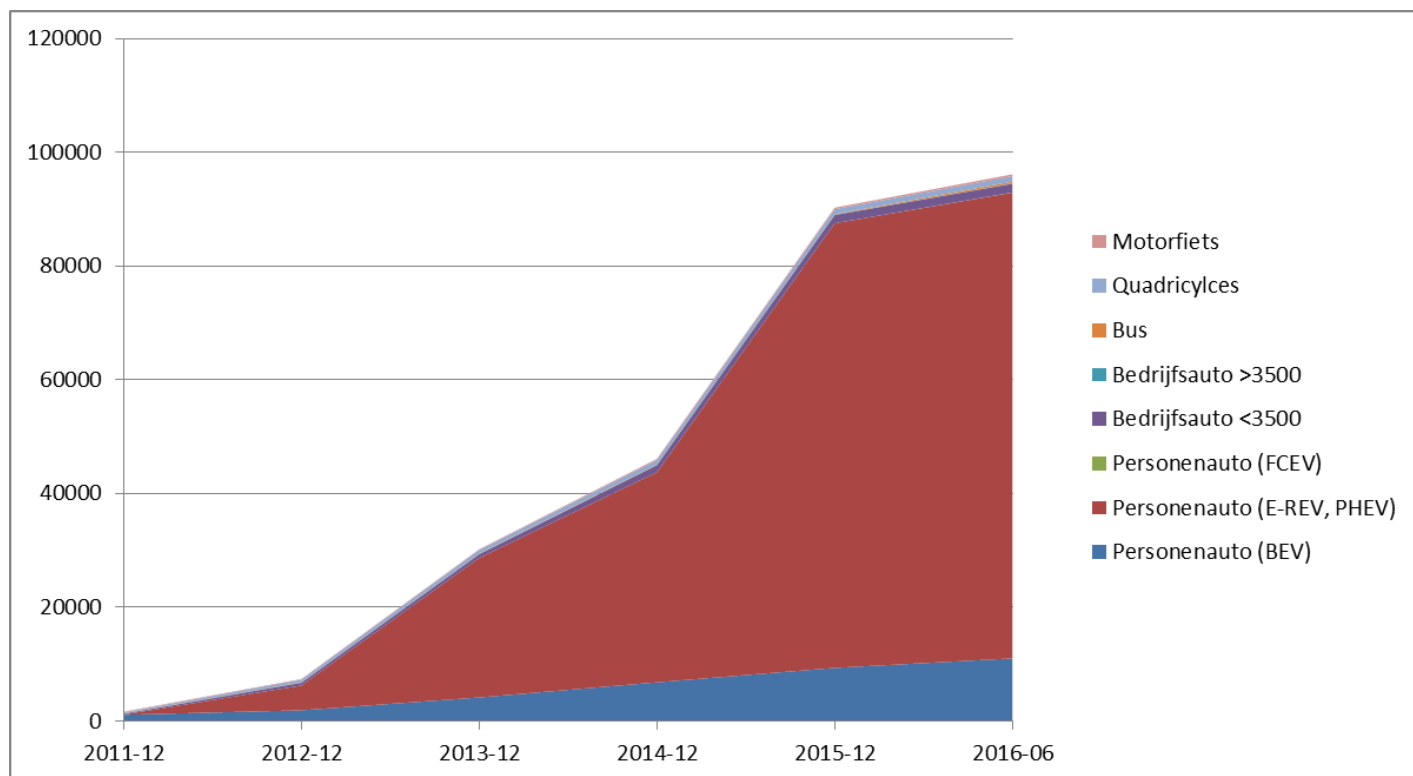


Fig 1. Groeicurve elektrische voertuigen (Inclusief trolleybussen en een aantal hybride bussen; Exclusief volledig hybride voertuigen) Bron: RVO

Toelichting legenda:

FCEV = Fuel Cell Electric Vehicle.

E-REV = Extended Range EV (met een range extender). Een range extender is een kleine verbrandingsmotor die draait op benzine of diesel en de batterij oplaadt. Hierdoor kan de auto veel verder rijden dan alleen op de batterij mogelijk is.

PHEV = Plugin Hybrid EV. Plugin hybrides hebben twee parallel geschakelde motoren: een gewone verbrandingsmotor en een elektromotor.

FEV/ BEV = Fully Electric Vehicle of Battery Electric Vehicle. Dit zijn de volledig elektrische auto's die enkel rijden op elektriciteit.

Fiscaal voordeel steeds meer op volledig elektrisch

Op 19 juni 2015 presenteerde staatssecretaris Wiebes met de Autobrief II de wijzigingen voor de autobelastingen. Hieruit blijkt dat het Rijk volledig elektrisch rijden fiscaal blijft stimuleren; volledig elektrische auto's behouden het bijtellingspercentage van 4% en de vrijstelling van belastingen. Daar staat tegenover dat de Plug-in-hybride auto's steeds meer als reguliere auto's behandeld gaan worden.

Zo gaat de bijtelling van 15% in 2016 in de komende jaren naar 22% die gangbaar is voor auto's met een conventionele verbrandingsmotor.

Dit financiële plan zal een dempend effect hebben op de aanschaf en lease van Plug-in-hybride's, omdat zij op den duur fiscaal niet langer interessanter zijn dan een reguliere auto. Volledig elektrische auto's worden door deze maatregel fiscaal het meest interessant.

Deze beleidsfocus op het stimuleren van emissieloos personenvervoer wordt hoofdzakelijk gedreven door de auto- en accu-industrie die zich in rap tempo ontwikkelt. De grote automerken (BMW, Renault, Tesla, Nissan, Chevrolet en Kia) verwachten allen over twee à drie jaar een compacte middenklasse BEV (Battery Electric Vehicle) met 250 km range op de markt te brengen. Grote accuproducenten als LG Chem en Samsung bevestigen deze verwachting. De Tesla Model 3 en de Chevrolet Bolt zijn zelfs al officieel aangekondigd (250 – 300 km range, ca. € 25.000 tot € 30.000).

Meer elektrische auto's

Zowel de ontwikkelingen in de autosector en de aanpassingen van de autobelastingen gaan de drempel om een volledig elektrische auto aan te schaffen fors verlagen, zowel voor de leaserijder als voor de particulier. Daarnaast zorgt de tweedehandsmarkt van elektrische auto's – die steeds meer op gang komt – ook voor een lagere instap en dus een groter publiek. Deze ontwikkelingen wijzen erop dat de markt van de elektrische auto's fors zal groeien, en daarmee ook de vraag naar oplaadpalen.

Groei openbare oplaadinfrastructuur Nederland

Gemiddeld heeft 75% van de autorijders geen eigen terrein om te parkeren. Het groeiend aantal elektrische auto's maakt het dus noodzakelijk om ook de openbare oplaadvoorzieningen voor elektrische voertuigen uit te breiden. Een aantal jaar geleden is de stichting E-laad opgericht door de netbeheerders. E-laad heeft van 2009 tot en met begin 2014 een netwerk van ongeveer 3.000 publieke oplaadpunten voor elektrische auto's gerealiseerd in heel Nederland. Sommige gemeenten hebben daarna zelf het initiatief genomen om het laadnetwerk uit te breiden. Dat heeft er toe geleid dat er nu in Nederland ruim 7.000 openbare laadpunten zijn. Onderstaande grafiek geeft de groei van de hoeveelheid oplaadpalen in Nederland weer.

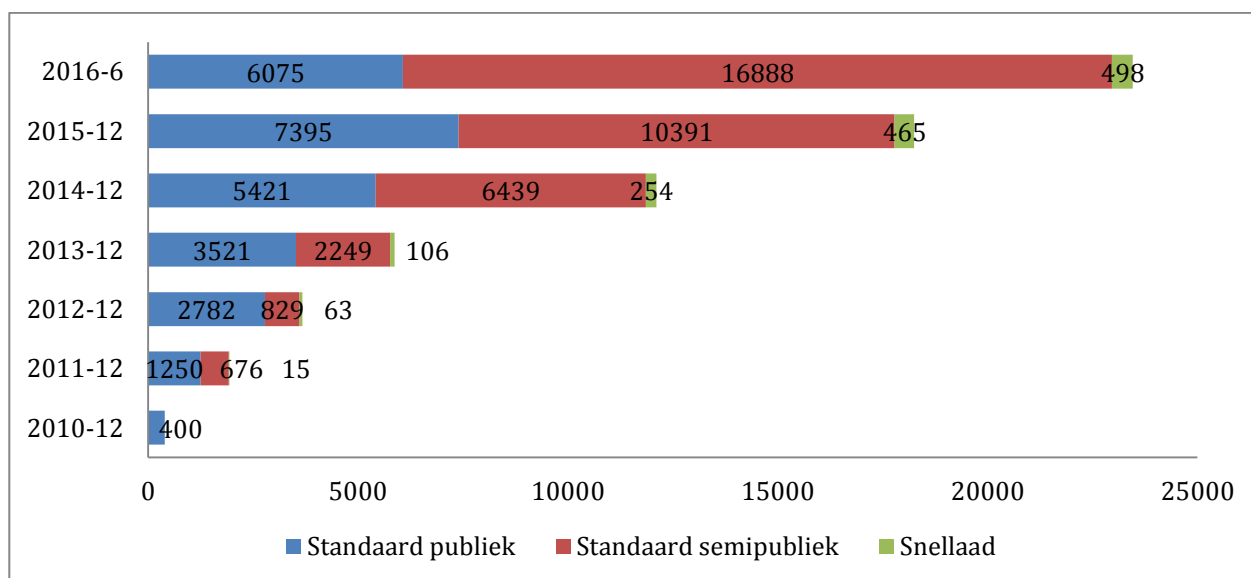


Fig 2. Groei openbare oplaadpalen in Nederland. Bron: RVO

Toelichting bij figuur:

Publieke palen zijn laadpalen op straat waar iedereen terecht kan, meestal 24 uur per dag, 7 dagen per week. Deze palen worden in opdracht van steden en gemeenten beheerd door laadpaal exploitanten en ze worden vaak (mede) gefinancierd door die steden of gemeenten.

Semipublieke palen zijn palen die toegankelijk zijn voor het publiek maar die zich bevinden op privaat terrein. Bijvoorbeeld in een parkeergarage, bij een wegrestaurant of bij een kantoorgebouw. Deze palen – ook beheerd door laadpaal exploitanten – worden soms gefinancierd door de eigenaar van de locatie (de garage, het restaurant, et cetera), soms door de exploitant, soms gezamenlijk of in andere constructies.

Doel paper en leeswijzer

Het realiseren van publieke oplaadpalen pakken gemeenten op verschillende manieren aan waarbij elke aanpak zijn voor- en nadelen heeft. Voorliggend paper geeft een overzicht van de mogelijkheden die er zijn voor gemeenten om oplaadpalen te realiseren in de openbare ruimte. Daarbij worden ook de overwegingen van de gemeente Leiden en Leiderdorp meegenomen bij hun keuze om te komen tot oplaadpalen in de publieke ruimte. Door het verspreiden van deze informatie kunnen andere gemeenten daar hun voordeel meedoen bij het opzetten van beleid voor oplaadpalen, zodat niet elke gemeente opnieuw vanaf nul hoeft te beginnen.

Daarom begint deze paper eerst met de basis waar in de ruimte oplaadpalen kunnen staan en welke keuzes Leiden en Leiderdorp daarin hebben gemaakt. Vervolgens wordt ingezoomd op de 3 mogelijke modellen om openbare oplaadpalen in de publieke ruimte te realiseren. Hierna volgt de afweging voor het open-marktmodel waarvoor gemeente Leiden en Leiderdorp hebben gekozen en wordt de implementatie van dit model uitgewerkt. Tot slot worden de resultaten van de implementatie van het model besproken en wordt een balans opgemaakt.

2. Plaatsing oplaadpalen - eigen of publiek terrein?

Oplaadpalen kunnen worden geplaatst op eigen terrein of op publiek terrein, waarbij voor eigen terrein onderscheid te maken is in gesloten eigen terreinen (uitsluitend beschikbaar voor de eigenaar) of openbaar toegankelijk eigen terreinen (bijvoorbeeld een parkeergarage van een winkelcentrum).

Veel particulieren hebben niet de mogelijkheid om voertuigen op eigen terrein op te laden omdat ze geen eigen terrein hebben om hun auto te parkeren. Deze particulieren zijn aangewezen om op te laden op publiek terrein. Bij oplaadpalen op publiek terrein kan de oplaadpaal aangesloten zijn op de elektriciteitsmeter van de particulier (een zogenaamde Verlengde Private Aansluiting (VPA)) of op het elektriciteitsnet (openbare oplaadpalen). Onderstaand schema geeft deze verschillende vormen weer. Elke vorm wordt kort toegelicht waarbij aangegeven is hoe Leiden en Leiderdorp met deze vormen omgaan.

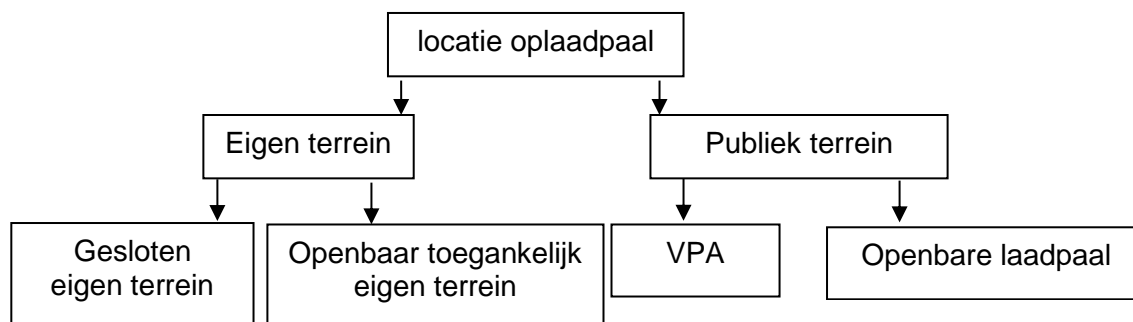


Fig 3. Locaties van oplaadpalen

Gesloten eigen terrein

Bij gesloten eigen terrein staat het laadpunt op particulier terrein waar ook het opladen plaatsvindt, dit is bijvoorbeeld een oprit. Het laadpunt is aangesloten op de elektriciteitsmeter van de particulier waardoor de oplaadpaal alleen voor hem beschikbaar is.



Fig 2. Oplaadpaal op gesloten eigen terrein

Aangezien alles op eigen terrein plaatsvindt en de aanvrager zelf aan de slag kan vinden Leiden en Leiderdorp dat de gemeente geen rol heeft bij het opladen op gesloten eigen terrein. De particulier is daarom in Leiden en Leiderdorp zelf verantwoordelijk voor aanschaf, realisatie en onderhoud van de oplaadpaal en draagt daarvoor ook de gemoeide kosten.

Openbaar toegankelijk eigen terrein

Bij openbaar toegankelijk eigen terrein zijn de parkeerplekken eigendom van een particulier, maar deze zijn wel publiek toegankelijk zodat iedereen er kan parkeren. Deze situatie komt bijvoorbeeld voor bij een parkeergarage van een winkelcentrum.



Fig 3. Oplaadpaal op openbaar toegankelijk eigen terrein

Aangezien de oplaadpaal op deze terreinen aangesloten zijn op de elektriciteitsmeter van de eigenaar kan deze ook de laadkosten en beschikbaarheid van de oplaadpalen beïnvloeden. Doordat de eigenaar van het terrein zelf kan bepalen wie toegang heeft tot de oplaadpaal vinden gemeente Leiden en Leiderdorp het redelijk dat de eigenaar zelf verantwoordelijk is voor aanschaf, realisatie en onderhoud van de laadpaal en daarbij ook de kosten draagt.

Beide gemeenten verwachten dat stimulering van deze laadpunten ook niet nodig is, omdat bedrijven met oplaadpalen hun imago en service verhogen. Wel kunnen Leiden en Leiderdorp een rol in nemen om bedrijven van informatie te voorzien over oplaadpalen op eigen terrein. De gemeente wordt dus voor oplaadpalen op openbaar eigen terrein niet betrokken. Alleen wanneer de particulier de parkeerplaats bij de oplaadpaal speciaal beschikbaar wil stellen voor alleen elektrische voertuigen dan moet de gemeente op grond van de Wegenverkeerswet een verkeersbesluit nemen.

Publiek terrein - Verlengde Private Aansluiting (VPA)

Bij een VPA is de oplaadpaal aangesloten op de elektriciteitsmeter van een particulier en staat de oplaadpaal in de publieke ruimte of op eigen terrein (bijvoorbeeld aan de gevel of in de tuin). Het opladen van het voertuig gebeurt op een openbare publieke parkeerplaats.

Geen medewerking VPA's

Leiden en Leiderdorp hebben het standpunt ingenomen om geen medewerking te verlenen aan VPA's in hun gemeenten, de redenen hiervoor zijn:

- **Geen kabels over trottoir** Als de VPA op eigen terrein wordt geplaatst dan is een kabel nodig over het trottoir naar het voertuig. Een kabel over het trottoir kan tot onveilige situaties leiden. De gemeente kan hierop handhaven op basis van de Algemene Plaatselijke Verordening (APV).
- **Natrekking van eigendom** Als gevolg van natrekking zal een VPA die in de publieke ruimte wordt geplaatst automatisch eigendom worden van de grond eigenaar die dan tevens aansprakelijk is, dit is vaak de gemeente. De gemeente wil geen eigenaar worden van oplaadpalen die door particulieren in de openbare ruimte zijn geplaatst. Het is mogelijk om het eigendom en de aansprakelijkheid weer terug te leggen naar de particulier, maar hiervoor zouden per particulier afspraken nodig zijn.
- **Privé parkeerplaats** Aangezien de VPA aangesloten is op de elektriciteitsmeter van de particulier en daardoor ook alleen beschikbaar is voor die particulier is de verwachting dat de eigenaar van de VPA de parkeerplaats bij de oplaadpaal ziet als zijn eigen plek. Op deze manier zou het toestaan van een VPA bij een openbare parkeerplaats indirecte een privé parkeerplaats toewijzen. Dit is ongewenst, zeker in woonstraten en op plaatsen met een hoge parkeerdruk.



Fig 4. Mogelijke locaties VPA

- **Beperkte markt** Doordat de oplaadpaal aangesloten is op de elektriciteitsmeter van de particulier zijn de laadkosten voor een particulier vaak lager dan bij een publieke oplaadpaal, omdat extra netwerkkosten worden vermeden. Hierdoor wordt een deel van de vraag naar oplaadpalen uit de markt gehaald en wordt het voor marktpartijen minder aantrekkelijk om openbare oplaadpalen op publiek terrein te realiseren in het open-marktmodel.

Openbare laadpalen op publiek terrein

Tot slot is het mogelijk om oplaadpalen te plaatsen in de openbare publieke ruimte en aan te sluiten op het openbare elektriciteitsnet. Om dit te realiseren maakt het Nationaal Kennisplatform Laadinfrastructuur (NKL) onderscheid in 3 modellen. Dit zijn het Concessiemodel, het Opdrachtenmodel, waarbij het plaatsen van oplaadpalen gegund wordt aan een marktpartij, en het Open-marktmodel, waarbij een marktpartij een vergunning krijgt om een oplaadpaal te plaatsen als deze aan verschillende voorwaarden voldoet. De modellen worden hieronder toegelicht.



Fig 5. Openbare oplaadpaal op publiek terrein

3. Modellen uitrol openbare oplaadpalen op publiek terrein

Concessiemodel

Bij het concessiemodel wordt er eenmalig een aanbesteding gedaan en krijgt één partij voor langere tijd het alleenrecht om oplaadpalen te plaatsen, te exploiteren en te beheren in de openbare publieke ruimte. Het laadtarief wordt door het bedrijf bepaald. Er zijn gemeenten die per oplaadpaal een financiële bijdrage geven zodat de investeringskosten lager liggen en daarmee de laadprijs kan worden verlaagd.

Opdrachtenmodel

Ter stimulering van het elektrisch rijden, kan de gemeente ook zelf oplaadpalen plaatsen en beheren. Vaak wordt er dan een aanbesteding gedaan. In het opdrachtenmodel koopt de gemeente het plaatsen en exploiteren van oplaadpalen in. Dit betekent dat de exploitant die de oplaadpalen plaatst en exploiteert hiervoor een éénmalige en/of periodieke vergoeding van de gemeente ontvangt. In het opdrachtenmodel zijn de risico's voor de exploitant van de oplaadpalen beperkt aangezien er vanuit de gemeente in de kosten voor de exploitatie wordt bijgedragen. Dit was vooral voor het aanjagen van elektrisch rijden van belang.

Open-marktmodel

Bij het open-marktmodel is het uitgangspunt dat elke marktpartij die aan de door de gemeente opgestelde voorwaarden voldoet toestemming (vergunning) krijgt om in de openbare publieke ruimte oplaadpalen te plaatsen, exploiteren en beheren voor een bepaalde periode.

In dit open-marktmodel dient een particulier (inwoner of bedrijf) een aanvraag voor een oplaadpaal in de openbare publieke ruimte in bij een marktpartij. De aanvraag wordt behandeld door de marktpartij die daarbij de afweging maakt of de oplaadpaal rendabel zal zijn. Bij een positieve beoordeling vraagt de marktpartij toestemming voor aanleg van een oplaadpaal bij de gemeente. De gemeente geeft toestemming aan de marktpartij bij een positieve toetsing aan de beleidsregels en stelt een verkeersbesluit op waarbij een parkeerplaats voor het opladen van elektrische voertuigen wordt toegewezen. De marktpartij legt de oplaadpaal aan en exploiteert en beheert deze vervolgens. De gemeente richt het parkeervak in en plaatst de bebording, zodat de parkeerplaatsen exclusief voor elektrische auto's zijn.

In dit model hoeft de particulier de aanleg, exploitatie en beheer van de oplaadpaal niet direct te betalen. Het verdienmodel van de marktpartij is dat de kosten voor plaatsing, exploitatie en beheer

terugverdiend worden door een marge op de laadprijs. In principe heeft de gemeente geen invloed op deze prijs. Daardoor kunnen er in theorie bij meerdere marktpartijen binnen een gemeente verschillende laadtarieven gelden. Wel kan de gemeente de prijs indirect beïnvloeden door de laadprijzen transparant te communiceren of direct beïnvloeden door met behulp van een subsidieregeling te sturen op een laag laadtarief.

4. Keuze marktmodel/Afwegingen Leiden en Leiderdorp

Open-marktmodel

Leiden en Leiderdorp hebben beide gekozen voor het open-marktmodel waarbij vergunningen worden verstrekt aan marktpartijen om publieke oplaadpalen in de publieke openbare ruimte te plaatsen. Aan deze keuze lag een vergelijking van de modellen ten grondslag die is opgenomen in tabel 1. Zoals in de tabel te zien is waren de overwegingen vaak hetzelfde.

Leiden heeft op basis van deze vergelijking gekozen voor het open-marktmodel omdat Leiden het realiseren van laadinfrastructuur voor elektrisch vervoer niet ziet als een taak van de overheid maar als een verantwoordelijkheid voor de particuliere markt. De gemeente wil hierin wel faciliteren maar geen eigenaar worden van de laadinfrastructuur. Uitgangspunt voor het plaatsen van elektrische oplaadpalen in de openbare ruimte is hierbij dat het aanbod de vraag volgt.

Leiderdorp heeft ook voor het open-marktmodel gekozen om het elektrisch rijden te stimuleren, omdat het vraagvolgend wil zijn en deze vraag wil faciliteren door een kader te scheppen om oplaadpalen in de openbare publieke ruimte mogelijk te maken. Door de keuze voor het open-marktmodel ligt het initiatief bij de particulier, de aanleg, exploitatie en beheer bij een marktpartij en krijgt de gemeente een toetsende rol bij de aanvraag van marktpartijen.

De grootste kracht van het open-marktmodel vinden Leiden en Leiderdorp dat elke oplaadpaal die wordt geplaatst ook daadwerkelijk gebruikt zal worden, immers de oplaadpaal volgt de vraag. Er worden dus geen oplaadpalen geplaatst die ongebruikt blijven. Tevens hebben particulieren zelf de keuze bij welk bedrijf ze de oplaadpaal aanvragen waardoor concurrentie onder marktpartijen blijft bestaan. Dit stimuleert marktpartijen om innovatief en aantrekkelijk te blijven. Tot slot liggen de kosten voor aanleg, exploitatie en beheer van de oplaadpalen niet bij de gemeente of particulier maar bij de marktpartij. Het gevolg is wel dat marktpartij kan bepalen of een aanvraag van een particulier wordt ingewilligd of niet.

Bij een goed functionerende markt staat daar wel tegenover dat als een marktpartij niet ingaat op een aanvraag van een particulier het de particulier vrij staat om naar een andere marktpartij te stappen. Tevens is de verwachting dat het afwijzen van aanvragen door marktpartijen pas zal optreden als er een redelijk netwerk van oplaadpalen is ontstaan, immers bij een situatie zonder oplaadpalen is elke aanvraag al snel aantrekkelijk voor een marktpartij.

Aspect	Vergunningmodel (open-marktmodel)	Gunningmodel (concessie + opdrachtenmodel)
Marktwerking	<p>Wordt optimaal gestimuleerd. Op elk moment vindt er marktwerking plaats en kunnen nieuwe partijen toetreden tot de markt. Particulieren hebben een vrije keuze voor een aanbieder van oplaadpalen die een overeenkomst heeft met de gemeente.</p> <p>Ook kleinere partijen kunnen meedoen, wanneer zij voldoen aan de door de gemeente gestelde eisen.</p>	<p>Er is op één moment sprake van marktwerking, dat is bij het gunningsproces, daarna heeft één partij een monopolie gedurende de looptijd van de gunning.</p> <p>Daarnaast was het voor Leiderdorp de vraag of vanwege de beperkte omvang (circa 27.000 inwoners) er voldoende interesse zou zijn vanuit de markt om in Leiderdorp mee te doen aan een gunning voor oplaadpalen. Wel had Leiderdorp samen met een andere gemeente een concessie of aanbesteding kunnen uitschrijven.</p>
Kosten gunningsproces	Niet van toepassing	Hier moet budget voor worden vrijgemaakt
Kosten plaatsing paal gemeente	Geen, liggen bij de marktpartij.	Geen, liggen bij de marktpartij.
Kosten inrichting openbare ruimte en handhaving	Deze kosten liggen bij de gemeente. Voor inrichting gaat het om het nemen van een verkeersbesluit en het markeren van de parkeerplaats voor elektrische auto's.	Deze kosten liggen bij de gemeente. Voor inrichting gaat om het nemen van een verkeersbesluit en het markeren van de parkeerplaats voor elektrische auto's.
Kosten beheer en onderhoud openbare ruimte.	Deze kosten liggen bij de gemeente als het gaat om de openbare ruimte. Kosten voor beheer oplaadpaal ligt bij marktpartij.	Bij een aanbesteding liggen deze kosten bij de gemeente als het gaat om de openbare ruimte. Kosten voor beheer oplaadpaal ligt bij marktpartij.
Exploitatierisico	Ligt bij de marktpartij	Bij een concessie ligt dit bij de marktpartij bij een aanbesteding bij de gemeente.
Eigenaarschap oplaadpaal	Ligt volledig bij de marktpartij.	<p>Bij een concessie is de concessiehouder eigenaar.</p> <p>Bij een aanbesteding is de gemeente eigenaar van de laadpalen.</p>
Innovatie	<p>Wordt optimaal gestimuleerd.</p> <p>Elke aanvraag wordt opnieuw door de markt opgepakt, waarbij er wordt bepaald wat de gunstigste voorwaarden zijn. Hierdoor zullen</p>	De mogelijkheden voor de toepassing van nieuwe technieken (innovatie) gedurende de looptijd zijn beperkt, aangezien de prijs voor de gunning is gedaan op basis van de dan geldende stand van de techniek.

Aspect	Vergunningmodel (open-marktmodel)	Gunningmodel (concessie + opdrachtenmodel)
	<p>innovaties sneller bij de e-rijder terecht komen.</p>	<p>De concessie legt voor een bepaalde tijd vast wie mag plaatsen en onder welke voorwaarden; De kans bestaat dat de markt zich verder ontwikkelt en dat de e-rijder daar minder/niet van profiteert.</p> <p>Bij het opdrachtenmodel koopt de gemeente een bepaald aantal palen. Totdat deze op zijn zullen nieuwe ontwikkelingen niet doorwerken tot aan de e-rijder.</p>
<p>Verschijningsvorm van de oplaadpalen</p>	<p>In de beleidsregels kunnen voorwaarden opgenomen aan de verschijningsvorm, zoals afmetingen en kleur.</p> <p>Vanaf de start kunnen er verschillende typen oplaadpalen (naast de al geplaatste palen van Stichting E-laad) in het straatbeeld verschijnen.</p>	<p>Bij de start zal er één type oplaadpaal in het straatbeeld verschijnen naast de al geplaatste palen van E-laad. Bij een volgende gunningsperiode kan het zijn dat er nieuwe modellen bijkomen.</p>
<p>Laaddienstprijs</p>	<p>De gemeente bemoeit zich in principe niet met de laaddienstprijs en laat deze over aan de markt. Het gevolg kan zijn dat er verschillende laadtarieven gaan gelden in een gemeente.</p> <p>De gemeente kan door een bijdrage per paal ter beschikking te stellen de laaddienstprijs beïnvloeden.</p> <p>Leiden en Leiderdorp verwachten beide transparantie in de laadprijs door marktpartijen, zodat de particulier dit kan meenemen in zijn afweging voor een marktpartij.</p>	<p>Gunning op basis van de laagste laaddienstprijs.</p> <p>De laaddienstprijs ligt voor de duur van de gunningsperiode vast.</p> <p>De gemeente kan de prijs beïnvloeden door een extra bijdrage bij een paal ter beschikking te stellen.</p>
<p>Flexibiliteit</p>	<p>Beleidsregels vormen toetsingskader voor plaatsing van oplaadpalen. Deze beleidsregels kunnen door de gemeente op elk moment worden gewijzigd voor nieuwe oplaadpalen.</p>	<p>Bij de aanbesteding worden regels opgesteld onder welke voorwaarden geplaatst worden. Deze zijn tussentijds niet te wijzigen.</p>
<p>Organisatie</p>	<p>Te maken met meerdere marktpartijen, daardoor ook meerdere contactpersonen.</p>	<p>Te maken met 1 marktpartij die de aanbesteding gewonnen heeft. Daardoor ook 1 contactpersoon.</p>

Aspect	Vergunningmodel (open-marktmodel)	Gunningmodel (concessie + opdrachtenmodel)
Zekerheid tot plaatsing oplaadpaal	Marktpartij maakt de afweging of de oplaadpaal wordt geplaatst, hierop heeft de gemeente geen invloed en grip.	Marktpartij plaatst oplaadpaal gegarandeerd na opdracht van de gemeente.
Tijdsduur tot realisatie laadpaal in openbare ruimte	Doorlopen Verkeersbesluitprocedure	Doorlopen Verkeersbesluitprocedure

Tab 1. Vergelijking modellen

Kanttekening open-marktmodel

De grootste kanttekening van het open-marktmodel op dit moment is dat elektrisch rijden nog steeds een relatief nieuw fenomeen is. Hierdoor is nog sprake van een imperfecte markt zodat de beoogde concurrentie tussen marktpartijen nog niet van de grond lijkt te komen. Zo is in de praktijk er pas één marktpartij voor openbare oplaadpalen. Dit leidt ertoe dat deze marktpartij een stevige positie heeft. Ofwel, wanneer deze marktpartij zich niet kan vinden in de beoogde overeenkomst of beleidsregels van een gemeente, dan stopt het proces.

Daar lijkt echter wel verandering in te kunnen komen. Zo is recentelijk staatssecretaris Wiebes met het voorstel gekomen om de energiebelasting op oplaadpalen tijdelijk te halveren van 10 naar 5 cent. Deze verlaging zal gelden tussen 2017 en 2020. De verlaging van de energiebelasting op elektriciteit voor openbare oplaadpalen levert een bijdrage aan het verbeteren van de businesscase van een openbare oplaadpaal. Wanneer deze volledig toekomt aan de laadpaalleverancier/exploitant, wordt de terugverdientijd verkort.

De exploitant kan er ook voor kiezen dit voordeel (deels) door te geven aan de elektrische rijder. De terugverdientijd neemt dan ook af maar minder dan in de vorige situatie. De Europese commissie dient het voorstel nog goed te keuren, maar de verwachting is dat dit niet op weerstand zal stuiten. Door deze wijziging in het belastingtarief verbetert de businesscase voor de exploitatie van oplaadpalen. De verwachting is dat het dan ook voor meerdere marktpartijen interessant wordt om oplaadpalen te gaan exploiteren.

5. Uitrol van open-marktmodel

Overeenkomst en beleidsregels

Bij implementatie van het open-marktmodel wordt een overeenkomst gesloten tussen de marktpartij en de gemeente. Door deze privaatrechtelijke overeenkomst wordt een verbintenis aangegaan waarin onder andere het eigendom, aansprakelijkheid en looptijd wordt geregeld. De marktpartij conformeert zich tevens met de overeenkomst aan de beleidsregels die door de gemeente zijn vastgesteld. Een gemeente stelt een standaard overeenkomst op die bij alle marktpartijen wordt toegepast, dit om verschillen tussen de verschillende marktpartijen te voorkomen.

Tevens stelt de gemeente beleidsregels op die worden vastgesteld door het college. Als basis voor deze beleidsregels kunnen de beleidsregels van het VNG worden gebruikt. Deze kunnen vervolgens met lokale wensen en eisen worden aangevuld (of juist versoepeld). In deze beleidsregels staan inhoudelijke voorwaarden opgenomen waaraan een marktpartij zich moet houden en waaraan de aanvraag voor een oplaadpaal wordt getoetst. Het gaat hierbij om zaken als de locatie en de verschijningsvorm van de oplaadpalen. Bij een positieve beoordeling aan de beleidsregels geeft de gemeente toestemming voor aanleg en wordt de oplaadpaal toegevoegd aan de eerder gesloten overeenkomst.

Invulling Leiden en Leiderdorp

De gemeente Leiden en Leiderdorp hebben beleidsregels opgesteld. Als basis voor deze beleidsregels hebben zowel de gemeente Leiden als Leiderdorp de model beleidsregels van het VNG gevolgd. Gemeente Leiderdorp heeft ervoor gekozen om eerst een overeenkomst aan te gaan met een marktpartij en heeft daarom alle zaken die privaatrechtelijk van aard zijn en bindend zijn geregeld in de overeenkomst. Pas nadat een overeenkomst is aangegaan kan een oplaadpaal worden aangevraagd die wordt getoetst aan de inhoudelijke regels van de beleidsregels. Bij een positieve beoordeling wordt de toestemming gevoegd bij de overeenkomst. In Leiden dient de marktpartij zich al te conformeren naar de in de beleidsregels genoemde zaken en is de overeenkomst niet veel meer dan de bekrachtiging hiervan. Ook in Leiden wordt na toestemming voor een oplaadpaal deze gehangen aan de overeenkomst.

De onderwerpen in de overeenkomst en de beleidsregels zijn voor Leiden en Leiderdorp gelijk. Alleen zijn er verschillende keuzes gemaakt bij de uitwerking hiervan. Hieronder de onderwerpen die opgenomen zijn in de overeenkomst en beleidsregels. Bij elk onderwerp zijn kort de overwegingen opgenomen die een rol hebben gespeeld bij deze onderwerpen:

1. Vormvereisten aanvraag

Een aanvraag kan alleen door een marktpartij worden ingediend waarmee de gemeente een overeenkomst heeft. De aanvraag bestaat uit een foto en plattegrond met de exacte plek voor de oplaadpaal bij de parkeerplaatsen. Deze locatie dient te voldoen aan punt 3.

2. Behoeftebepaling

Beide gemeente hebben opgenomen dat de marktpartij dient aan te tonen dat er een verzoek ligt van een particulier voor een oplaadpaal bij de marktpartij.

3. Locatiebepaling

Leiden heeft ervoor gekozen om voor de historische binnenstad en de buurten met een beschermd stadsgezicht voorkeurslocaties aan te wijzen. Voor de overige buurten is de locatiekeuze een samenspel tussen de marktpartijen en de gemeente.

Leiderdorp heeft voor de gehele gemeente locaties aangewezen waar een oplaadpaal mag komen om het proces van het behandelen van de aanvraag soepel en snel te laten verlopen. Criteria voor de locaties waren: een oplaadpaal mag niet direct voor een woning en dient op een openbare publieke parkeerplaats te staan.

4. Verschijningsvorm van de oplaadpaal

Leiden heeft er voor gekozen om strenge regels mee te geven voor de verschijningsvorm, zoals kleur, afmetingen en vorm. Leiderdorp heeft soepelere regels opgenomen zodat er meer vrijheid is voor marktpartijen.

5. Plaatsing en beheer oplaadpaal

De marktpartij mag de oplaadpaal pas plaatsen nadat het verkeersbesluit onherroepelijk is geworden en is verantwoordelijk voor beheer van de oplaadpaal.

6. Inrichting en beheer parkeerplaats

De gemeente richt na het verkeersbesluit de parkeerplaatsen bij de oplaadpaal in voor alleen elektrische voertuigen. In Leiderdorp worden er standaard per oplaadpaal 2 parkeerplaatsen gereserveerd waar elektrische voertuigen naast opladen ook mogen parkeren. In Leiden wordt er eerst één parkeerplaats gereserveerd. Wanneer er meerdere nieuwe aanvragen uit de buurt komen en het gebruik van de oplaadpaal er aanleiding toe geeft, wordt ook de tweede parkeerplaats gereserveerd.

7. Bereikbaarheid exploitant

De marktpartij dient 24 uur per dag en 7 dagen per week bereikbaar zijn voor gebruikers, hulpdiensten en gemeente in geval van vragen, storingen of calamiteiten.

8. Openbaarheid oplaadpaal

De oplaadpaal dient 24 uur per dag en 7 dagen voor iedereen met een elektrische auto beschikbaar te zijn. De oplaadpaal mag op geen enkele manier door slechts één persoon te gebruiken zijn.

9. Interoperabiliteit

De oplaadpaal moet geschikt zijn voor alle abonnementen van alle serviceproviders.

10. Veiligheid

De oplaadpaal dient te voldoen aan de nationale en internationale standaarden en voorschriften op het gebied van veiligheid.

11. Aansprakelijkheid

Als gevolg van natrekking worden oplaadpalen die geplaatst worden op publiek terrein automatisch eigendom van de gemeente. Leiden en Leiderdorp hebben ervoor gekozen om de aansprakelijkheid terug te leggen naar de marktpartij.

12. Betaald parkeren

Wanneer een oplaadpaal in een gebied wordt geplaatst waar enige restricties gelden voor parkeren, dan gelden deze restricties ook voor elektrische auto's.

13. Handhaving

Bij een oplaadpaal worden parkeerplaatsen toegewezen voor alleen elektrische voertuigen. Aangezien aan een auto niet direct te zien is of deze elektrisch is of niet is om te kunnen handhaven bepaald dat een auto op een parkeerplaats bij een oplaadpaal aangesloten moet zijn op de oplaadpaal.

14. Informatie

De marktpartij verstrekt op verzoek van de gemeente gratis inzicht in het gebruik van de oplaadpalen door unieke gebruikers. Daarnaast heeft Leiderdorp opgenomen dat een marktpartij ook inzicht dient te geven in het totaal aantal ontvangen aanvragen voor een oplaadpaal waarbij onderscheid wordt gemaakt in ingewilligde en geweigerde aanvragen. Op deze manier houdt Leiderdorp zicht op het aantal aanvragen van particulieren voor een oplaadpaal dat relevant is voor het opstellen van beleid.

6. Resultaat

Na de keuze van de gemeenteraad van Leiden voor het open-marktmodel in september 2014 en de vaststelling van de beleidsregels in januari 2015 door het college, realiseert de gemeente Leiden sinds juni 2015 publieke oplaadpalen in de openbare ruimte. Leiderdorp wil in de voetsporen treden en heeft in maart 2016 in de gemeenteraad vastgesteld dat voor het open-marktmodel wordt gekozen voor de uitrol van publieke oplaadpalen. Leiderdorp verwacht dat in de tweede helft van 2016 met het vergunningenmodel de eerste oplaadpalen worden geplaatst.

De gemeente Leiden startte in 2015 met 19 laadpunten in de publieke ruimte, die nog waren geplaatst door de stichting E-laad. Bij dit aantal zijn de laadpunten in parkeergarages buiten beschouwing gelaten. Inmiddels worden er in Leiden ruim een jaar laadpalen geplaatst. In dit jaar zijn er tot 1 juni 2016 80 oplaadpalen geplaatst. Hiermee zijn er nu 160 openbare oplaadpunten in Leiden. In het eerste

half jaar is vooral de wachtlijst weggewerkt die was ontstaan door het niet kunnen bieden van een laadoplossing voor de periode na het aflopen van het aanbod van E-laad. Nu deze wachtlijst is weggewerkt komen er maandelijks nog tussen de vijf en tien aanvragen binnen.

Met dit aantal oplaadpalen ten opzichte van de vraag naar laadinfrastructuur neemt Leiden landelijk de 16^e plaats in en de 7^e binnen de provincie Zuid-Holland (benchmark Elektrisch Vervoer Bron: bureau Overmorgen).