

Onderwerp Raadsstuk Initiatiefvoorstel Elektrisch laden	
Nummer	2019/ 997925
Portefeuillehouder	Berkhout, R.A.H.
Programma/beleidsveld	4.1 Duurzame stedelijke ontwikkeling
Afdeling	GRIFFIE
Auteur	M.E. Oosterbroek (MSc)
Telefoonnummer	023-5113034
Email	griffiebureau@haarlem.nl
Kernboodschap	<p>Inwoners van Haarlem kunnen geld verdienen met duurzame mobiliteit. Verkopen Haarlemmer hun eigen groene stroom binnenkort aan de buurman? Of verdienen Haarlemmers met elektrische auto's wat bij door de auto te parkeren op de laad/ontlaadpleinen in de wijk?</p> <p>Door participatie van bewoners te faciliteren en daarmee de kwaliteit van de laadinfrastructuur te waarborgen zet de gemeente de volgende stap in duurzame mobiliteit. Hierbij moet er ook proactief beleid ontstaan voor gebruikersgroepen zoals deelauto's, taxi's en distributiebusjes.</p>
Behandellootstel voor commissie	De commissie beheer wordt verzocht advies te geven aan de raad over het voorstel van het raadslid Oosterbroek (Groen Links Haarlem) en de ter kennis van de raad gebrachte wensen en bedenkingen van het college van burgemeester en wethouders en over de wijze van agendering van het raadsstuk in de raadsvergadering.
Relevante eerdere besluiten	<ul style="list-style-type: none"> - <i>Informatienota Versnelling van het Duurzaamheidsprogramma</i> (2017/93567) - <i>Informatienota onderzoek naar een energiestrategie.</i> (2018/876579) - <i>Beleidsregel plaatsen van laadpalen Haarlem</i> (2018/492923) - <i>Stand van zaken realisatie publieke laadpalen</i> (2019/877576) - <i>Startnotitie beleid auto delen</i> (2019/816872)

Besluit Raad d.d. (wordt ingevuld door de griffie)	<p>De raad der gemeente Haarlem,</p> <p>Gelezen het voorstel van het raadslid Oosterbroek (Groen Links Haarlem) en gezien de ter kennis van de raad gebrachte wensen en bedenkingen van het college van burgemeester en wethouders (ex. artikel 147a lid 1 en 4 Gemeentewet en artikel 36 van het Reglement van Orde voor de vergaderingen van de gemeenteraad van Haarlem) ,</p> <p>Besluit:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Het college opdracht te geven om een visie te ontwikkelen op laadinfrastructuur in de stad waarmee de beschikbaarheid en kwaliteit van laadpunten gewaarborgd wordt; 2. Bij de visie exploitatie modellen van elektrisch laden te verkennen op particulier, coöperatie- en bedrijfsniveau; 3. Hierbij de mogelijkheden voor ontlaad/laadpleinen per wijk te verkennen en bij voorkeur per wijk aan te wijzen; 4. Hiermee de decentralisatie van energie infrastructuur door privaat eigenaarschap van laadpunten te faciliteren; 5. Hierbij voorkeursplaatsingsbeleid te ontwikkelen voor deelauto's, taxi's, hulpverleningsdiensten en dienstauto's; 6. Deze visie aan de Raad aan te bieden voor het zomerreces van 2020.. <p style="text-align: center;">de griffier, de voorzitter,</p>
--	---

1. Inleiding

Haarlem wil klimaatneutraal zijn in 2030, en een van de onderdelen daarvan is elektrisch rijden. Door elektrisch te rijden vermindert de CO2 uitstoot van vervoersmiddelen. Het faciliteren van een laadinfrastructuur draagt dus bij aan het klimaatneutraal maken van de stad in 2030.

Tegelijkertijd wil de gemeente Haarlem ook de fossiele brandstoffen die worden verbruikt in huishoudens drastisch verminderen door gasvrij te zijn in 2040. Hierdoor wordt de druk op ons elektriciteitsnet hoger. Een goede regie op de laadinfrastructuur kan ervoor zorgen dat het elektriciteitsnet beter in balans gehouden wordt wanneer de productie van duurzame energiebronnen stijgt. De pieken in het elektriciteitsnet beter kunnen worden opgevangen door onder andere het terug leveren van energie via de laadpalen infrastructuur.



De huidige werkregeling (concessie) over elektrische laadpalen is dit jaar vernieuwd¹. Op dit moment worden de laadpalen vraaggestuurd uitgerold middels deze concessie. Wie goed luistert naar de huidige gebruikers van de laadinfrastructuur komt tot de conclusie dat we de kansen die deze vorm van duurzame mobiliteit met zich mee brengt grotendeels laten liggen door gebrek aan beleid.

Het plaatsen van de laadpalen voor elektrisch vervoer duurt lang. Inwoners van Haarlem hebben klachten over de felle verlichting, de lange wachttijd en de onduidelijkheid over de plaatsing van de laadpaal. Onlangs is dit proces versoepeld² en worden er door de hele stad vraaggestuurd laadpalen geplaatst. Dit is een goede manier om te beginnen met de start van de uitrol van laadpalen. Maar om meer kwaliteit te waarborgen moeten we ervoor kiezen om de laadpunten integraal en op basis van een goede strategie te benaderen. Een voorbeeld hiervan is om richtlijnen mee te geven over de verlichting van de laadpaal. Een probleem is ook dat door vraaggestuurd invoeren van de laadpalen de ongedeelde stad verder zichtbaar maakt. In wijken waar mensen nog geen elektrische auto kunnen veroorloven staan op dit moment geen laadpalen.

Er zijn ook problemen met het gebruik van de laadpunten. De laadpunten hebben vaak een storing of elektrische auto's maken gebruik van de gratis parkeerplek zonder te laden. In wijken melden gebruikers van de laadpalen klachten over laadkleven. Laadkleven ontstaat wanneer elektrische auto's zijn opgeladen en daarmee het laadpunt bezet houden.

2. Voorstel aan de raad

De initiatiefnemer tot het raadsvoorstel stelt de raad voor:

1. Het college opdracht te geven om een visie te ontwikkelen op laadinfrastructuur in de stad waarmee de beschikbaarheid en kwaliteit van laadpunten gewaarborgd wordt;
2. Bij de visie exploitatie modellen van elektrisch laden te verkennen op particulier, coöperatie- en bedrijfsniveau;
3. Hierbij de mogelijkheden voor ontlaad/laadpleinen per wijk te verkennen en bij voorkeur per wijk aan te wijzen;
4. Hiermee de decentralisatie van energie infrastructuur door privaat eigenaarschap van laadpunten te faciliteren;
5. Hierbij voorkeursplaatsingsbeleid te ontwikkelen voor deelauto's, taxi's, hulpverleningsdiensten en dienstauto's;
6. Deze visie aan de Raad aan te bieden voor het zomerreces van 2020..

¹ Binnen het project MRA-Elektrisch werken overheden in Flevoland, Noord-Holland en Utrecht samen om elektrisch vervoer te stimuleren en een netwerk van publieke oplaadpunten te realiseren. (<https://www.mra-e.nl/>)

² Beleidsregel plaatsen van laadpalen Haarlem ([2018/492923](#))

3. Beoogd resultaat

Een lange termijnvisie waarbij laadpalen gestructureerd kunnen worden geplaatst in de gemeente. Immers, regie op de laadinfrastructuur kan ervoor zorgen dat het elektriciteitsnet beter in balans gehouden wordt wanneer de productie van duurzame energiebronnen stijgt. Er zullen in onze stad steeds meer zonnedaken worden aangelegd en dat vereist een andere balans.

Duidelijkheid bieden aan huidige gebruikers, toekomstige gebruikers en gewenste gebruikers is belangrijk want:

- Bewoners zonder elektrische auto's met zonnepanelen willen hun stroom aan de buurman met elektrische auto verkopen,
- Bewoners met elektrische auto's en zonnepanelen willen hun zonnepanelen eerder terugverdienen door de stroom te laden in hun elektrische auto,
- Bewoners met elektrische auto's willen een eigen oplaadpunt zodat zij nooit misgrijpen maar ook controle hebben over de inkoop van de elektriciteit,
- Netbeheerders willen aanpassingen van het net inplannen en opwek en gebruik in balans houden,
- Distributeurs met elektrische vrachtwagens, elektrische bezorgbusjes, vervoerders met elektrisch busjes, taxi's willen een hoge beschikbaarheid van (snel)laadpunten,
- Bedrijven met elektrische auto's willen parkeerplekken met laadpunten op aanvraag en
- Deelautobedrijven, elektrische politiewagens, dienstauto's en ambulances willen eigen (snel)laadpunten.

De kwaliteit van de laadinfrastructuur is te waarborgen door in te zetten op een beschikbaarheidsgarantie middels laad & ontladpleinen, een voorkeursbeleid te ontwikkelen voor stakeholders zoals taxi vervoerbedrijven, deelauto's van de wijk & elektrische bezorgdiensten. Deze laad & ontladpleinen te clusteren per wijk bij voorkeur bij grote parkeerpleinen zoals bij supermarkten, benzinepompstations en parkeerpleinen bij hoogbouw. Op deze grote parkeerpleinen ook te kijken of het mogelijk is om zonnepanelen te plaatsen waar de auto's onder kunnen parkeren. Indien het gaat om een renovatie van de openbare ruimte groene verharding toe te passen in verband met hittestress en de klimaatbestendigheid van de wijk.

4. Argumenten

1. *Vanwege het ontbreken van een laadinfrastructuurvisie treedt er vertraging op in het proces van de uitrol van de laadpalen*

Door gebruik te maken van de regeling van de MRA voor elektrische laadpalen is het voor de gemeente Haarlem relatief goedkoop, 600 euro per laadpaal, om deze te plaatsen. Het eigendom van de laadpaal is hierbij in handen van derden zoals New Motion. In de praktijk is gebleken dat het



proces van inspraak en bezwaren van inwoners is onderschat. Met het ontwikkelen van een elektrisch laden visie kunnen laadpalen geclusterd op strategische plaatsen worden gezet. En kan er tevens rekening worden gehouden met werk-met-werk maken. Het is mogelijk dat een betere manier van werken tot minder laadpalen leidt terwijl de kwaliteit van de laadinfrastructuur hoger is. Het gebrek aan beleid veroorzaakt op dit moment laadkleefproblemen, zoekverkeer door de wijk en een onbetrouwbaar laadnetwerk.

Op dit moment leggen de meeste Haarlemmers een eigen laadpunt aan de gevel door gebrek aan afspraken over de laadkabel over de stoep. Door Haarlemmers beter te faciliteren in het opladen van de elektrische (deel)auto kunnen we de economische groei van de verkoop van stroom voor automobilititeit in Haarlem houden. Als we Haarlemmers de mogelijkheid geven om zelf een laadpunt te installeren en toestemming te geven om de kabel over de openbare ruimte te laten lopen, kunnen Haarlemmers zelf geld verdienen met de verkoop van elektriciteit. Wanneer zij ook zonnepanelen op het dak hebben verdienen zij sneller de zonnepanelen terug. Wanneer we deze mogelijkheid niet faciliteren worden elektrische auto's in de toekomst opgeladen via laadpalen die in eigendom zijn van derden partijen. Onlangs werd bekend dat New Motion is gekocht door Shell. Shell is een bedrijf die geld verdient met de verkoop van fossiele brandstoffen. Deze belangen staan haaks op elkaar. Shell zou mogelijk de versnelling in de investeringen in de laadinfrastructuur willen afremmen om de baten vanuit de fossiele brandstofverkoop te optimaliseren. Het zou daarom ook onhandig zijn om de laadfaciliteit voor particulieren niet beter te faciliteren. Wanneer de Haarlemmer zelf eigenaar is van een oplaadpunt mitigeren we het risico van vertraging door conflicterende belangen.

2. Een kwalitatief goede visie op de laadinfrastructuur faciliteert proactief handelen voor ondernemende bewoners en wijkinitiatieven

Ondernemingen zoals iZoof, ZoefZoef, Cargoroo rijden elektrisch. Om ervoor te zorgen dat deze mobiliteitsoplossingen toegepast kunnen (blijven) worden in de gemeente Haarlem is het belangrijk om lange termijn afspraken te maken over de laadinfrastructuur in onze stad. We hebben mobiliteitsoplossingen van de toekomst nodig in Haarlem zodat alle inwoners met schoon vervoer van A naar B kunnen. Om elektrisch te kunnen rijden, moet er voldoende laadinfrastructuur zijn onderweg, maar ook op de standplaats. Om te kunnen autodelen is een eigen laadpaal of laad / ontlaadplein in de wijk nodig³. Door nu verschillende exploitatiemodellen te verkennen kunnen we completere beslissingen nemen waarbij ook de sociale impact mee kan worden gewogen. Onlangs werd bekend dat criminelen veel gebruik maken van huurauto's⁴. Sommige deelauto concepten hebben voor de registratie niet meer nodig dan een e-mailadres. Op die manier nodigen sommige

³ [Evaluatie iZoof Car sharing 2018, pag. 18](#)

⁴ Criminele autoverhuurders: 256 inzittenden met strafblad. [Parool 19 april 2019](#).

deelauto-concepten dan ook uit om crimineel verkeer te faciliteren⁵. Als voorbeeld hiervan is dat Amsterdam een free floating pilot heeft stopgezet omdat de sociale cohesie ontbrak. Als overheid is het belangrijk om risico's als deze in te perken. Dat kan door beleid te creëren waardoor sommige deelauto concepten vanwege de veiligheid uit de stad worden geweerd.

3. Meer balans in de energietransitie want de netbeheerder heeft baat bij een goede laadpaalinfrastructuur

Warmtepompen, boilers en vloerverwarmingspompjes verbruiken elektriciteit. Het is de verwachting dat bewoners in Haarlem steeds meer elektriciteit gaan verbruiken wanneer zij stoppen met het verwarmen van hun woning met fossiele brandstoffen zoals aardgas. Tegelijkertijd wekken Haarlemmers steeds meer elektriciteit lokaal op. Hierdoor ontstaat een nieuwe balans op het energienet. Door rekening te houden met ons huidige energienet, de komst van laadpalen en de belangen van alle inwoners in Haarlem kunnen we de kosten voor investeringen in het energienetwerk laag houden en de energietransitie versnellen. Particulieren hebben hierin een belangrijke rol, zij kunnen de stroom van de zonnepanelen op het dak verkopen aan elektrische auto gebruikers in de buurt. Op die manier blijft de economische waarde in Haarlem en worden zonnepanelen sneller terugverdient. De lokaal opgewekte energie wordt verbruikt waar het wordt opgewekt, dat is positief voor de nieuwe balans van het net, zeker wanneer de opbrengst van zonne-energie hoog is. Het is nodig om particulier bezit van laadpunten te stimuleren. Op zijn minst is hiervoor duidelijke communicatie nodig over de verwerking van de kabel over de openbare weg. Op dit moment geven elektrische auto bezitters aan geen eigen laadpunt te kopen vanwege de onduidelijkheid over de verwerking van de kabel over de openbare weg.

4. Een kwalitatief goede visie op de laadinfrastructuur past binnen de beschikbare financiën en verduidelijkt de gemeentelijke communicatie.

Op dit moment wordt er via de Nationale Agenda laadinfrastructuur⁶ input gevraagd van gemeentes op het laadbeleid van de toekomst. Binnen deze agenda en onderdeel van het klimaatakkoord is geld gereserveerd voor innovatieve deelauto projecten. De gemeente Haarlem heeft binnen het duurzaamheidsbudget ruimte gereserveerd voor elektrische auto infrastructuur zodat het mogelijk is mee te denken met de Nationale Agenda laadinfrastructuur.

Daarnaast doet Spaarnelanden N.V. op dit moment veel ervaring op met het bedrijf iZoof op het gebied van elektrische deelauto's en heeft ook ervaring als uitvoerders organisatie bij het plaatsen van ondergrondse containers. Ook beheren zij onze parkeergarages, plekken waar het een natuurlijk

⁵ Aantal deelauto's neemt toe, meeste staan in Amsterdam. [Algemeen Dagblad 27 september 2018](#).

⁶ [Factsheet Nationale agenda laadinfrastructuur](#)



moment is om een vervoersmiddel op te laden. Het besluit past dus in eerste instantie in het huidige beleid en toegekende budget. De mogelijke exploitatiemodellen kunnen eventueel worden besproken in de gemeenteraad. Afhankelijk van de keuze voor de exploitatiemodellen zijn er investeringskosten voor de gemeente aan verbonden.

5. Er is nu nog tijd om aan te sluiten bij de Ontwikkelvisies

Momenteel worden in Haarlem veel ontwikkelvisies door de Raad vastgesteld. Deze toekomstvisies hebben allen een paragraaf waarin nieuwe mobiliteitsfuncties worden benoemd. Wanneer er een visie is vastgesteld op de laadinfrastructuur kunnen we de ruimte claims binnen deze ontwikkelvisie vaststellen en meewegen in de realisatie van de projecten. Op die manier blijft Haarlem ondanks de grote groei van de bevolking een leefbare stad.

6. Onduidelijkheid over huidige regeling vertraagt de uitrol van de laadinfrastructuur

Gebruikers kiezen nu niet voor een particulier oplaadpunt doordat er geen duidelijkheid is over de wijze waarop de kabel dient te worden verwerkt in de openbare ruimte. De huidige regeling faciliteert geen controle op kwaliteit zoals het tegen gaan van laadkleefproblemen, open data, laad/ontlaadpleinen, stimulering van elektrische deelauto's.

7. Tijd om weloverwogen keuzes te maken voor de aanleg infrastructuur

Overleg kost veel tijd. Door de laadinfrastructuur beleidstechnisch te koppelen met elektriciteitsnet is er een kans het de processen uit elkaar lopen waardoor de implementatie van laadpalen in de gemeente Haarlem nog meer vertraging oploopt. Het is belangrijk om nu met een visie te komen zodat de visie binnen de ontwikkelzones kan worden meegenomen.

5. Risico's en kanttekeningen

Dit initiatiefvoorstel is niet wetenschappelijk opgesteld. De argumenten en suggesties zijn gebaseerd op theorie vanuit enkele bestaande stukken zoals de Nationale Agenda Laadinfrastructuur. Inzichten zijn ook verworven door gesprekken aan te gaan met verschillende experts en inwoners in Haarlem. Hieruit zijn ideeën ontstaan die richting geven aan mogelijk nieuw beleid.

6. Uitvoering

NB: Nog nader te bepalen naar aanleiding van de, op termijn geuite, wensen en bedenkingen van het college.

Externe bronnen (zie ook voetnoten)

- 1) Binnen het project MRA-Elektrisch werken overheden in Flevoland, Noord-Holland en Utrecht samen om elektrisch vervoer te stimuleren en een netwerk van publieke oplaadpunten te realiseren (<https://www.mra-e.nl/>).
- 2) Beleidsregel plaatsen van laadpalen Haarlem ([2018/492923](#)). Zie ook de gepubliceerde [Beleidsregel](#) plaatsen van laadpalen Haarlem.
- 3) [Evaluatie iZooF Car sharing 2018, pag. 18](#)
- 4) Criminele autoverhuurders: 256 inzittenden met strafblad. [Parool 19 april 2019](#).
- 5) Aantal deelauto's neemt toe, meeste staan in Amsterdam. [Algemeen Dagblad 27 september 2018](#).
- 6) [Factsheet Nationale agenda laadinfrastructuur](#)