

Plan van aanpak elektrisch vervoer Heerhugowaard



Definitief na vaststelling in de gemeenteraad op 17 december 2013

Inhoud

Inleiding	4
1 Rijk en provincie	5
1.1 Aanpak van de rijksoverheid	5
1.2 Aanpak provincie Noord-Holland	5
1.3 Europa	6
2 Gemeenten en elektrisch rijden	7
2.1 Waarom elektrisch rijden stimuleren? - Milieu, klimaat en/of economie?	7
2.2 Rol van de gemeente - Verschillende scenario's	7
3 Aanpak realisatie laadpunten - Bottom up of top down?	8
3.1 Subsidies voor laadpunten	8
3.2 Zelf doen, uitbesteden en/of samenwerking zoeken?	9
3.2.1 Verdere uitrol oplaadinfrastructuur in Nederland	9
3.2.2 E-laad	10
3.2.3 HVC	10
3.2.4 Zelf doen en aanbesteden	10
3.2.5 Samenwerking	10
3.2.6 Intelligente energienetten	11
3.3 Locatie en parkeren	11
3.3.1 Gereserveerde parkeerplaats	11
3.3.2 Parkeergarages	12
3.4 Soorten oplaadvoorzieningen	12
3.4.1 Van stopcontact tot oplaadpaal	12
3.4.2 Standaard stekker	13
3.4.3 Snelladen	13
3.4.4 Betalen	14
3.5 Mogelijke actiepunten laadinfrastructuur	14
4 Stimuleren uitbreiding elektrisch wagenpark	17
4.1 Mogelijke actiepunten uitbreiding wagenpark	17
5 Communicatie	20
5.1 Mogelijke actiepunten communicatie	20
6 Voorstel voor de aanpak in Heerhugowaard	23
7 Beleid	25

Inleiding

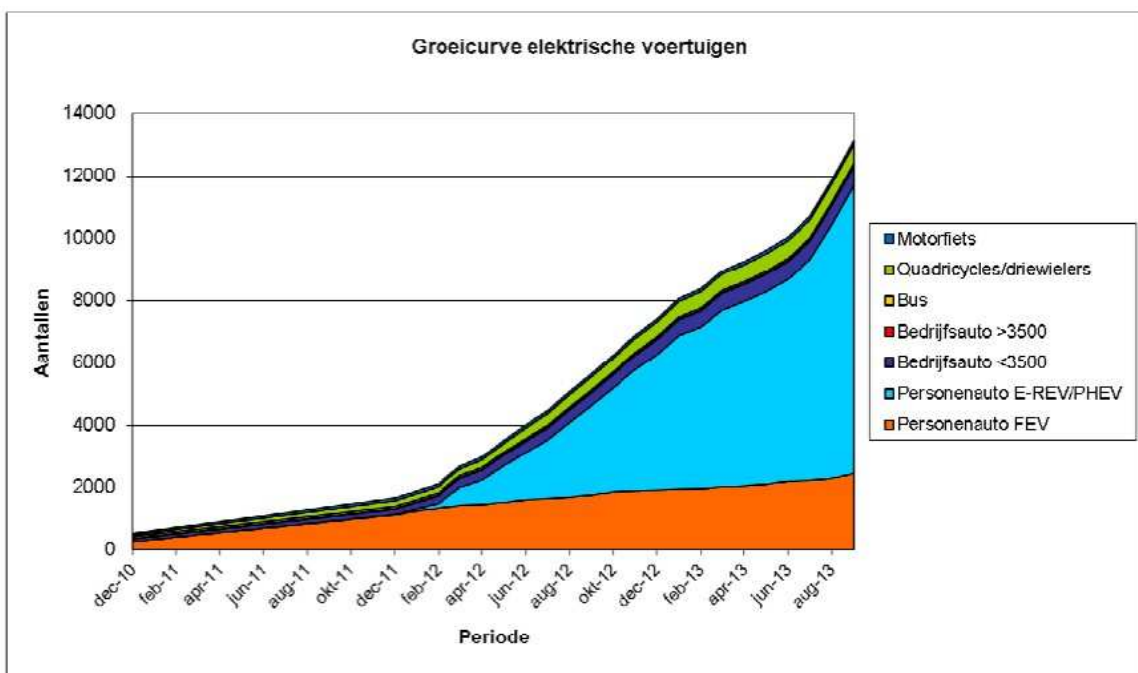
Klimaatverandering beperken, energiezekerheid waarborgen en de luchtkwaliteit verbeteren zijn onderwerpen die hoog op de maatschappelijke agenda staan. Elektrisch vervoer kan, als we het met beleid invoeren, een stevige bijdrage leveren aan het behalen van deze doelen en is een belangrijk ingrediënt voor een toekomstig duurzaam mobiliteitssysteem.

De wereldwijde belangstelling voor elektrische voertuigen wordt enerzijds veroorzaakt door doorbraken in accutechnologie die een grotere actieradius mogelijk maken. Anderzijds neemt de urgentie toe om oplossingen te vinden waarmee we klimaatverandering een halt kunnen toeroepen.

Nederland telt eind september 2013 circa 13.000 elektrische voertuigen (excl. elektrische fietsen) waarvan circa 11.500 personenauto's 'met een stekker'. Er waren op het zelfde moment ruim 5.500 (semi)publieke oplaadpunten beschikbaar (bron: Agentschap NL).

De rijksoverheid streeft naar 20.000 elektrische auto's in 2020. Ambitieuze cijfers die onderschrijven dat Nederland wereldwijd een duidelijke voortrekkersrol wil spelen bij de introductie van de elektrische auto. Om die doelstellingen daadwerkelijk te realiseren is medewerking van een groot aantal partijen nodig. De decentrale overheden en met name gemeenten spelen daarbij een belangrijke rol. Die kunnen het gebruik van de elektrische auto op verschillende manieren stimuleren. Bijvoorbeeld door subsidie te verlenen op de aanschaf van elektrische voertuigen en deze – als schone voertuigen – een voorkeursbehandeling te geven bij de toegang tot de binnenstad. Maar vooral ook door mee te werken aan de uitrol van het netwerk van oplaadpunten. Want dat is cruciaal voor de verdere groei van het elektrische wagenpark.

De aanleg van een oplaadinfrastructuur ging in veel gemeenten snel en ook op andere terreinen volgen ontwikkelingen op het gebied van elektrisch rijden elkaar in hoog tempo op. Autofabrikanten komen met steeds meer nieuwe modellen op de markt en overheden en bedrijven zetten steeds vaker elektrische voertuigen in. Sinds de komst van plugin hybride auto's en auto's met range extender gaat de ontwikkeling erg snel. Aandachtspunt van dit moment is dat de stichting E-laad is gestopt met het plaatsen van laadpalen. Gemeenten, regio's en provincies zullen nu zelf plannen moeten maken voor de laadinfrastructuur.



Groeicurve elektrische voertuigen t/m september 2013

1 Rijk en provincie

1.1 Aanpak van de rijksoverheid

In 2020 wil de rijksoverheid 200.000 elektrische auto's op de Nederlandse weg zien. Nu zijn dat er een 13.000. Er moet dus nog veel gebeuren. Wat en hoe?

Elektrisch rijden moet ervoor zorgen dat de CO₂-uitstoot vermindert, de luchtkwaliteit verbetert en we minder afhankelijk zijn van fossiele brandstoffen. Ook vermindert elektrisch rijden de geluidsoverlast van verkeer en biedt de opkomst van elektrisch rijden het Nederlandse bedrijfsleven nieuwe kansen.

Plan van aanpak [Elektrisch Rijden in de versnelling](#)

De rijksoverheid beschrijft in het plan van aanpak 'Elektrisch Rijden in de Versnelling' welke activiteiten er uitgevoerd worden om de ambitie te halen.

Formule E-team

Het Formule E-team vervult een ambassadeurs- en voortrekkersrol op het gebied van elektrisch vervoer in Nederland. In het team werken bedrijfsleven, kennisinstellingen en de overheid samen.

Het Formule E-Team bespreekt de voortgang van elektrisch rijden in Nederland en brengt zwaarwegende adviezen uit aan de overheid en andere stakeholders over aspecten van elektrisch rijden. Het Formule E-Team inspireert partijen om samen te werken aan (creatieve) oplossingen voor problemen die zich aandienen.

Om het plan van aanpak 'Elektrisch rijden in de versnelling' voortvarend te kunnen uitvoeren is een Taskforce Formule E-Team ingesteld.

1.2 Aanpak provincie Noord-Holland

Elektrische auto's vragen voor een deel een nieuw soort infrastructuur. De auto's kunnen natuurlijk gewoon gebruik maken van de weg, maar de grootste uitdaging zit in het zorgen voor oplaadinfrastructuur. Samen met andere partijen deelt de provincie binnen het Europese de eerste ervaringen en successen van het elektrisch vervoer. Dit moet leiden tot effectief beleid op het gebied van elektrisch vervoer.

De provincie is in 2012 gestart met vier projecten op het gebied van elektrisch vervoer. Het gaat om onderzoek naar het toepassen van duurzaam opgewekte energie voor elektrisch (openbaar) vervoer, het realiseren van overlaadstations buiten de stad en van een dekkend netwerk van snellaadstations en het opzetten van een kenniscentrum in Amsterdam. Ook wordt onderzoek gedaan naar bestuurlijke dilemma's bij de overgang naar e-mobiliteit.

Voor deze projecten is een bedrag van € 900.000 beschikbaar waarvan Gedeputeerde Staten een Europese subsidie van € 450.000 uit het Interreg programma hebben gekregen. Het Europese project E-mobility is een programma waarbij 11 regio's in 7 landen samenwerken om elektrisch vervoer te stimuleren.

De provincie heeft zich aangesloten bij het plan van de Metropoolregio om 1000 extra publieke laadpalen te plaatsen.

1.3 Europa

De Europese Commissie heeft grote ambities met het verkeer van personen en het transport van goederen. Veruit de grootste uitdaging is om de effecten op de klimaatverandering een halt toe te roepen zonder de mobiliteitsvraag te onderdrukken. Dat vraagt om een drastische verbetering van de milieupformance van het verkeer. Om deze radicale ommekeer te bereiken zet de Europese Commissie in op drie pijlers: voltooiing van de Europese markt, duurzame mobiliteit en technische innovaties. Om de dominante rol van de auto te doorbreken is een radicale ommezwaai in denken naar co-modaliteit (ketenmobiliteit) noodzakelijk, met als richtlijn de energie-efficiëntie van de verplaatsing. Het stimuleren van andere vervoerwijzen heeft een hoge prioriteit bij de EU.

Geld uit Europa gaat tegenwoordig niet meer naar beton en asfalt, zoals in het verleden, maar naar innovatie. Denk daarbij aan innovatie op het gebied van schone voertuigen (elektrisch en waterstof), en innovatieve manieren om een andere vervoerswijze dan de auto te stimuleren.

Er lopen diverse Europese projecten op het gebied van elektrisch vervoer. De provincie Noord-Holland neemt deel aan een van deze projecten. De gemeente kan hier mogelijk op aansluiten.

De Europese commissie is van mening dat bij alle tankstations in Europa alternatieve brandstoffen beschikbaar moeten komen. Zo moet ieder Europees land voor een minimaal aantal laadpunten voor elektrische auto's gaan zorgen.

Ook moeten alle landen dezelfde stekkertoegang gaan gebruiken bij de laadpunten (gelukkig het type dat in Nederland al wordt gebruikt) en moeten ook andere schone brandstoffen zoals waterstof breder toegankelijk worden.

De Europese commissie stelt dat Nederland een van de toonaangevende landen binnen Europa is dat zich inzet voor de toegang tot schone brandstoffen. Toch zijn er nog lang niet genoeg laadpunten in ons land, aldus de Commissie.

Volgens Brussel moeten er voor de ambitie van het Rijk (200.000 elektrische voertuigen in 2020) 32.000 laadpunten worden gerealiseerd. Ook voor andere landen legt Brussel de lat hoog.

De Commissie vindt dat het tot nu toe 'onvoldoende' stimulansen heeft gegeven om de schonere brandstoffen breed toegankelijk te maken. Brussel hoopt dat door de voorstellen bedrijven meer en goedkopere elektrische auto's zullen produceren.

De Commissie spreekt van een 'viciuze cirkel' die momenteel bestaat waardoor nog te weinig mensen een elektrische auto hebben.

2 Gemeenten en elektrisch rijden

2.1 Waarom elektrisch rijden stimuleren? - Milieu, klimaat en/of economie?

Voor gemeenten kunnen verschillende motieven een rol spelen om elektrisch rijden te stimuleren. Elektrisch rijden leidt tot minder energieverbruik en minder CO₂-uitstoot, zeker bij gebruik van groene stroom. Ook leidt elektrische rijden tot minder fijnstof uitstoot en minder geluidsoverlast. Daarmee draagt elektrisch rijden bij aan milieu en klimaatdoelstellingen en luchtkwaliteits-programma's. Voor sommige gemeenten zullen economische motieven een rol spelen, bijvoorbeeld als binnen de gemeentegrenzen ondernemers actief zijn op dit terrein. Dat kan gaan om mensen in de vervoersbranche of logistiek, maar ook op het terrein van het verder ontwikkelen van de technologie van elektrisch vervoer. In het algemeen kan een doel zijn economisch gezien een vliegwieleffect te sorteren. Het inzetten op elektrisch rijden kan passen binnen het imago van een stad als duurzame gemeente. Daarbij kan een rol spelen dat er steeds meer elektrische deelauto's komen. Bij bijvoorbeeld Greenwheels kun je al op 25 locaties terecht en ook MyWheels heeft enkele elektrische deelauto's in gebruik.

2.2 Rol van de gemeente - Verschillende scenario's

Het is belangrijk na te denken over de rol en houding die wij als beheerder van de openbare ruimte aannemen. Dit gaat bijvoorbeeld over vragen als: moeten we zelf investeren of afwachten tot de markt zelf initiatief neemt? Willen we voor elektrisch vervoer uitzonderingsposities creëren of behandelen we elektrisch vervoer op gelijke wijze als niet elektrisch vervoer? Hebben we als overheid een voorbeeldrol en wat zijn de effecten van het bieden van parkeercapaciteit voor elektrische voertuigen op mijn parkeerbalans? Door onze eigen rol en houding te definiëren stellen we ons zelf in staat om keuzes in een groter kader te plaatsen. Hierdoor hoeven we niet telkens opnieuw dezelfde afwegingen te maken op het moment dat een initiatiefnemer ergens een oplaadpunt voor elektrisch vervoer wil laten plaatsen.

In de Startgids elektrisch vervoer voor gemeenten worden drie rollen onderscheiden

1. Het stellen van kaders
2. Faciliteren van elektrisch vervoer
3. Stimuleren en ontwikkelen van elektrisch vervoer

De gemeente Heerhugowaard neemt een actieve rol en zet zich in om het elektrisch vervoer te stimuleren en verder te laten ontwikkelen. Het belangrijkste onderdeel waar de gemeente zich tot nu toe mee bezig heeft gehouden is het faciliteren van de realisatie van laadinfrastructuur, samen met de stichting E-laad. Maar er zijn meer onderdelen binnen het elektrisch rijden waar de gemeente een rol kan spelen.

Ervaring is de beste leerschool

Belangrijk is te beseffen dat elektrisch vervoer nog in de kinderschoenen staat en dat alle partijen nog steeds zoekende zijn in wat de ontwikkeling met zich mee gaat brengen. De beste manier om daar achter te komen is door ervaring op te doen en in beweging te komen.

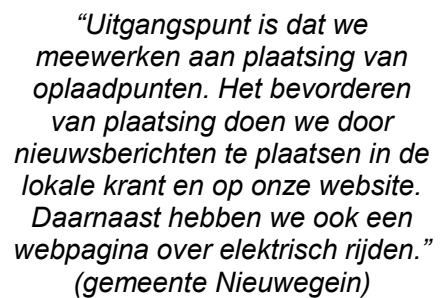
3 Aanpak realisatie laadpunten - Bottom up of top down?

In Nederland ligt het accent op dit moment nog op het opzetten van een netwerk van laadpunten. Dit is immers een noodzakelijke voorwaarde voor het kunnen functioneren van elektrisch vervoer. Een gemeente kan daartoe initiatieven uit de markt stimuleren, maar ook zelf het voortouw nemen door op strategische plaatsen openbare laadpunten te installeren. Vaak zie je een gecombineerde aanpak waarbij de gemeente op strategische plekken een beperkt aantal openbare oplaadpalen plaatst of laat plaatsen en vervolgens het netwerk verder uitrolt op basis van aanvragen van particulieren en bedrijven. Zo is dit ook in Heerhugowaard gebeurd.

Sommige gemeenten beginnen met het opzetten van een uitgebreid plan van aanpak. Andere gemeenten kiezen voor de bottom up benadering en ondersteunen en faciliteren vooral initiatieven van andere partijen: bedrijven, particulieren en aanbieders van voorzieningen. Bijvoorbeeld door het soepel hanteren van regels bij de plaatsing van oplaadpunten en het beschikbaar stellen van parkeerplaatsen voor elektrische auto's.

In veel gemeenten zie je zo'n positieve grondhouding.

Daarnaast kan een gemeente financiële middelen beschikbaar stellen, in de vorm van subsidies, om laadpunten te realiseren. Dat gebeurt tot nu toe in een beperkt aantal grote steden, onder meer in Amsterdam en Rotterdam. Naast deze tegemoetkoming in de plaatsingskosten van oplaadpunten (tot wel 100 procent), zijn er ook financiële prikkels in de vorm van korting op parkeerkosten of het (groene) stroomgebruik op een private oplaadlocatie.



*“Uitgangspunt is dat we meewerken aan plaatsing van oplaadpunten. Het bevorderen van plaatsing doen we door nieuwsberichten te plaatsen in de lokale krant en op onze website. Daarnaast hebben we ook een webpagina over elektrisch rijden.”
(gemeente Nieuwegein)*

3.1 Subsidies voor laadpunten

Verschillende grote steden geven subsidie op de aanschaf en plaatsing van een – groene stroom – oplaadpunt op eigen terrein. Rotterdam vergoedt de kosten tot maximaal € 1.000. Daarnaast wordt ook het eerste jaar groene stroomgebruik vergoed (t.w.v. € 450). Men is bezig de regeling uit te breiden voor mensen die geen parkeerplaats op eigen terrein bezitten. Te denken is aan een toegewezen parkeerplaats bij een oplaadpaal in een parkeergarage of op straat. Of een volledig te realiseren gereserveerde parkeerplaats en oplaadpaal op de plek waar de aanvrager dit wil. Verder vergoedt Rotterdam de parkeervergunning/-abonnement van e-rijders voor één jaar.

Amsterdam geeft voor een oplaadpunt op een eigen terrein dat voor iedereen toegankelijk is, zoals een bedrijventerrein of een parkeergebouw, maximaal € 1.000 subsidie. Voor oplaadpunten voor puur eigen gebruik, dus niet voor iedereen toegankelijk, is maximaal € 500 beschikbaar (maximaal 50% van de kosten voor aanschaf en plaatsing wordt vergoed). Ondernemers kunnen ook belastingvoordeel claimen voor oplaadpunten via regelingen voor de aanschaf van milieuvriendelijke bedrijfsmiddelen (MIA/Vamil).

(Zie ook: <http://www.agentschapnl.nl/onderwerp/uw-kansen-met-elektrisch-rijden>).

In ieder geval moet je als gemeente een passend antwoord kunnen geven als er aanvragen voor een oplaadpaal binnenkomen. Niet alleen voor wat betreft de praktische zaken rond de plaatsing, maar ook als het gaat over de financiële consequenties.

Wil men een subsidieregeling in het leven roepen voor de aanschaf van elektrische auto's en/of het plaatsen van oplaadvoorzieningen? Zijn er bestaande regelingen waarop een beroep is te doen?

Welke route ook wordt gekozen, in ieder geval moet elektrisch rijden binnen de organisatie ergens worden verankerd, rekening houdend met het feit dat er altijd meerdere afdelingen bij betrokken zijn, zoals milieu, verkeer, parkeren, economische zaken, communicatie. Geadviseerd wordt om in ieder geval een interne ev-coördinator of aanspreekpunt aan te wijzen. De aanpak varieert nu per gemeente en hangt

onder meer samen met de motieven die een gemeente belangrijk vindt als het gaat om elektrisch rijden en de ambities van de betreffende afdelingen. Van belang is dat de interne samenwerking goed wordt geregeld.

3.2 Zelf doen, uitbesteden en/of samenwerking zoeken?

Inmiddels is een aantal organisaties actief als het gaat om het plaatsen van laadpunten.

Je kunt ze als volgt indelen:

- Leveranciers van laadpunten die vooral de 'hardware' leveren aan bijvoorbeeld netwerkbeheerders, particulieren en andere bedrijven.
- Organisaties die publieke laadpunten leveren en installeren inclusief de stroomvoorziening. Dat zijn met name de energieleveranciers en netwerkbeheerders.
- Dienstverleners die alles regelen, van de aanschaf van elektrische voertuigen tot en met de installatie van oplaadpalen.

3.2.1 Verdere uitrol oplaadinfrastructuur in Nederland

In de nota 'Elektrisch rijden in de versnelling' geeft het ministerie van Economische Zaken aan zich vooral te richten op een aantal focusgebieden. Dat zijn de metropoolregio Amsterdam, stadsregio Rotterdam, Utrecht, Brabant en Friesland. In een aantal andere gebieden zijn

interessante experimenten gaande (Limburg, Arnhem/Nijmegen, Zeeland). Waar dat nodig is, onderneemt het Rijk zelf actie om een focusgebied tot stand te brengen. Het Rijk zorgt in het bijzonder dat er ten minste twee grensoverschrijdende focusgebieden (Noordrijn-Westfalen, Vlaanderen) tot stand komen. De Taskforce Formule E-team heeft op verzoek van het ministerie van EL&I een voorstel gemaakt voor de toekomstige rolverdeling bij de uitrol van de oplaadinfrastructuur na 2012. Die kan er als volgt uitzien:

Elektrisch rijden is in Houten onderdeel van het duurzaamheids- en bereikbaarheidsbeleid. Het is één van de middelen die bijdraagt aan onze ambities om in 2040 energie- en klimaatneutraal, schoon en stil te zijn. Onze gemeente stimuleert elektrisch rijden vooral door informatie te geven en mee te werken bij aanvragen voor oplaadpunten in de openbare ruimte of oplaadpunten waar een vergunning voor nodig is.
Gemeente Houten

1. Overheden (gemeenten, provincies, Rijkswaterstaat) geven concessies uit of doen aanbestedingen voor het plaatsen en beheren van publiek toegankelijke oplaadpunten. Ook de oplaaddiensten eromheen kunnen aanbesteed worden.
2. De netbeheerder verzorgt de aansluiting van de oplaadpaal, inclusief de meter, voor zover in overstemming met zijn wettelijke taak.
3. Marktpartijen, waaronder oplaadpuntexploitanten, oplaaddienstverleners, energieleveranciers, automotieve bedrijven en ook de commerciële takken van de netbedrijven zijn vrij om te participeren in (delen van) de aanbestedingen om oplaadpalen te plaatsen, te beheren en diensten te ontwikkelen.

Op basis van deze rolverdeling en taakafbakening kunnen huidige en nieuwe marktpartijen besluiten in hoeverre zij activiteiten in deze markt willen ontplooiën.

Om de ontwikkeling van publieke oplaadpunten nog beter op gang te helpen onderzoekt de Taskforce oplossingen om de kosten van de publieke oplaadinfrastructuur te reduceren. Ook kijkt men naar alternatieve financieringsvormen voor de ontwikkeling van een publiek toegankelijke oplaadinfrastructuur.

3.2.2 E-laad

Belangrijke speler is Stichting e-laad, een samenwerkingsverband van netbeheerders. Deze bood tot de zomer van 2012 gratis laadpunten – met groene stroom – te plaatsen op openbaar terrein, zowel op verzoek van gemeenten als particulieren. Een gemeente moet alleen zorgen voor een parkeervoorziening en de bebording. Heerhugowaard heeft een samenwerkingsovereenkomst met e-laad gesloten.

Stichting e-laad streefde naar de plaatsing van 10.000 oplaadpunten. Op dit moment zijn er ruim 2.500 geïnstalleerd. E-laad bood aan om per 10.000 inwoners één laadpunt te plaatsen op een strategische locatie met veel bezoekers. Ook werden publieke laadpunten geplaatst op basis van aanvragen van particulieren

De Stichting e-laad neemt momenteel echter geen nieuwe aanvragen meer in behandeling voor publieke oplaadpunten voor elektrische auto's.

De stichting zal ook in 2013 en 2014 nog zorg dragen voor onderhoud en beheer van de al geplaatste publieke oplaadpunten. Deze blijven dus operationeel. Ten behoeve van de netbeheerders zal de Stichting e-laad ook als kennis- en expertisecentrum blijven bestaan. De netbeheerders willen vanuit hun verantwoordelijkheid voor de netten nauw betrokken blijven bij elektrisch vervoer.

Met de onlangs geplaatste laadpunten staan er nu totaal 13 laadpalen van e-laad in Heerhugowaard.

Doordat de meeste palen zijn voorzien van een dubbel laadpunt zijn er bijna 26 laadpunten.

Het is de intentie van zowel E-laad als de gemeente dat de laadpalen van E-laad in eigendom komen bij de gemeente.

3.2.3 HVC

HVC Energie bood eveneens aan gratis laadpunten te plaatsen bij haar aandeelhouders. Zij zijn hier echter op terug gekomen, maar hebben in Heerhugowaard toch één oplaadpunt geplaatst bij de gemeentewerf.

3.2.4 Zelf doen en aanbesteden

Een gemeente kan ook zelf oplaadpalen inkopen en plaatsen om daarmee alles in eigen hand te houden. Denk aan de kwaliteit van de dienstverlening (onderhoud, klachten, enz.), de hoogte van de parkeertarieven en dergelijke. Dat gebeurde tot nu toe niet vaak maar bijvoorbeeld in Amsterdam, Rotterdam en Utrecht volgde men deze aanpak.

3.2.5 Samenwerking

In de praktijk werken gemeenten met diverse partijen samen voor de realisatie van een oplaadinfrastructuur. Naast e-laad zijn dat veelal lokale bedrijven (banken, winkels, benzinstations, autodealers), andere gemeenten/stadsregio's en lokale e-rijders. Gemeenten zoeken elkaar vooral op voor het uitwisselen van kennis en ervaring.

Ook op regio-overstijgende schaal wordt kennis gedeeld en samenwerking opgezocht.

Denk daarbij aan de G4, Agentschap NL, Formule E-Team, de verkeerspolitie, het Elektrisch vervoercentrum. Rotterdam bijvoorbeeld werkt met ongeveer al deze genoemde partijen en participeert daarbij nog in een aantal Europese projecten: TIDE (Transport Innovation Deployment for Europe), Clean Fleets, HyER (Hydrogen Fuel Cells and Electro-mobility in European Regions).

De gemeente Heerhugowaard heeft de mogelijkheid om aan te sluiten bij een initiatief van de Metropoolregio Amsterdam om extra publieke laadpalen te plaatsen. Dit plan is nodig nu de stichting E-

laad is gestopt met het plaatsen van laadpalen in de openbare ruimte. Belangrijkste onderdeel van het plan is de financiering.

Het plan is om met steun van de provincies Noord-Holland, Flevoland, de Stadsregio Amsterdam, Rijk en marktpartijen het mogelijk te maken om openbare laadpalen te plaatsen in gemeenten. De kosten voor een gemeente worden daarmee terug gebracht van € 10.000,- tot € 1.000 euro per laadpaal. Uiteraard worden laadpalen op dat moment uitsluitend nog in de openbare ruimte geplaatst naar aanleiding van een verzoek van bewoners die zelf geen mogelijkheid hebben om hun auto op eigen erf te laden. Op dit verzoek wordt ingegaan wanneer er in een straal van 300 a 400 meter geen openbaar laadpunt beschikbaar is.

Kijk voor het volledige voorstel en de bijbehorende voorwaarden in de bijlagen.

3.2.6 Intelligente energienetten

Als het aantal elektrische auto's toeneemt, neemt ook de vraag naar stroom toe. Om die vraag in de toekomst te kunnen opvangen, werken netbeheerders aan zogenaamde intelligente energienetten ('smart grids'). Die laden elektrische auto's op tijdstippen dat er veel stroom beschikbaar is. Bij veel vraag wordt het laden automatisch terugged Schroefd. Op die manier is het niet nodig een zware elektrische infrastructuur aan te leggen, speciaal voor de elektrische auto.

Ook in de Stad van de Zon wordt gewerkt aan een smartgrid. In het voorjaar van 2012 is met de ondertekening van een hernieuwde samenwerkingsovereenkomst door 26 partners van het Smart Energy Collective, het startschot gegeven voor de volgende fase in de ontwikkeling van vijf grootschalige en uiteenlopende smart grid demonstratieprojecten in Nederland. De ondertekening volgt op een succesvolle voorbereidingsperiode en markeert de start van het feitelijke ontwerp van de vijf proeftuinen. De projecten worden gerealiseerd op de luchthaven Schiphol, in enkele kantoren van ABB en Siemens, en in drie woonwijken: in Gorinchem, Heerhugowaard (Stad van de Zon) en Goes. Intelligente energiesystemen (smart grid) zijn essentieel voor de realisatie van een betaalbare en betrouwbare duurzame energievoorziening. Tegelijkertijd wil het Smart Energy Collective een belangrijke bijdrage leveren aan de in dit nieuwe vakgebied benodigde standaardisatie. Het Smart Energy Collective is een van de meest omvangrijke, brancheoverstijgende initiatieven in Europa voor de concrete ontwikkeling van slimme energienetten en -diensten.

Vanuit dit project is het waarschijnlijk mogelijk om een laadpunt te plaatsen in de Stad van de Zon.

3.3 Locatie en parkeren

Hoeveel palen nu en in de nabije toekomst nodig zijn, is nog moeilijk te zeggen. In ieder geval vraagt het kiezen van de juiste locatie van die openbaar toegankelijke oplaadpalen de nodige aandacht. Afgezien van technische randvoorwaarden (niet te grote afstand tot de hoofdkabel, aanwezigheid andere kabels en leidingen en boomwortels) moet er ook voldoende parkeerruimte zijn.

Men kan beginnen met één parkeerplaats per paal, rekening houdend met de mogelijkheid om bij voldoende vraag ook de naastliggende parkeerplek te reserveren voor opladen.

Want vaak is een oplaadpaal geschikt om twee auto's te laden.

3.3.1 Gereserveerde parkeerplaats

Een gereserveerde parkeerplaats leg je vanuit promotionele overwegingen het liefst in het zicht. Een e-parkeerplaats moet altijd op 'bestemmingsafstand' beschikbaar zijn, ook bij evenementen of markten. Uiteraard lenen ook winkelcentra, ziekenhuizen, carpoolplaatsen, stations, (gemeentelijke) parkeergarages en andere publiekstrekkingen zich goed voor een openbare oplaadpaal.

Als een oplaadpaal op verzoek van een particuliere autobezitter wordt geplaatst, hanteren gemeenten nu veelal als criterium dat de aanvrager geen mogelijkheid moet hebben om een auto op te laden op eigen terrein of oprit via de eigen huisaansluiting.

Zo'n – openbaar toegankelijke – oplaadpaal zet men niet direct voor de deur van de aanvrager maar op een strategische locatie binnen een straal van bijvoorbeeld 200 a 300 meter. Dit voorkomt dat een particulier de plaats als 'zijn' gereserveerde parkeerplaats gaat beschouwen. De plaats is er immers voor iedere bezitter van een elektrische auto.

Men kan er ook voor kiezen de parkeerplaats voor een deel van de dag of nacht te reserveren voor elektrische auto's of ze onder te brengen in parkeergarages. Organisaties voor autodelen – die soms al de beschikking hebben over een gereserveerde parkeerplaats – zetten ook steeds vaker elektrische auto's in en dan zijn gecombineerde parkeervoorzieningen denkbaar. In Amsterdam komen elektrische auto's in aanmerking voor een E-parkeervergunning waarvoor geen wachtlijst bestaat zoals bij een gewone parkeervergunning.

Voor het plaatsen van een openbare oplaadpaal is een gemeentelijk besluit eigenlijk onvermijdelijk. Met een P-bord (E4/E8) met onderbord kan men aangeven dat de parkeerplaats alleen is bedoeld voor het opladen van elektrische auto's. Het kan handig zijn om in het collegebesluit waarin het beleid ten aanzien oplaadpunten wordt vastgesteld aan te geven dat het nemen van de benodigde verkeersbesluiten wordt gemandateerd. Dan hoeft niet voor ieder oplaadpunt een verkeersbesluit langs B&W.

Er zijn ook borden waarmee wat opvallender is aan te geven dat het om een e-parkeerplaats gaat. Onder andere de ANWB ontwikkelde zo'n bord, maar ze zijn niet wettelijk handhaafbaar. De vraag is of dat in de praktijk overigens tot problemen leidt.

3.3.2 Parkeergarages

In parkeergarages worden ook oplaadpunten gerealiseerd. Een logische plaats, want een auto staat daar meestal een tijdje stil en verder staat hij niemand in de weg. Bij de bouw van nieuwe parkeergarages kan men direct rekening houden met de (toekomstige) realisatie van oplaadpunten.

Vooraf moet er een keuze gemaakt worden of de oplaadpunten bestemd zijn voor lang of kortparkeren. Bij langparkeren, denk aan bewonersparkeerplaatsen, voldoet een gewone oplaadinstallatie (volledig opgeladen in 8 uur).

Bij bezoekersplaatsen zoals bij Middenwaard is een semi-snellaadstation meer voor de hand liggend (volledig opgeladen in 1 à 2 uur) maar langzaam laden is ook mogelijk (een vorm van 'bijtanken').

Een oplaadpunt plaatst men zo dicht mogelijk bij de voeding van de parkeergarage. De brandveiligheid moet worden afgestemd met de brandweer. Belangrijk is in elk geval om bij brand de oplaadpunten uit te schakelen.

3.4 Soorten oplaadvoorzieningen

3.4.1 Van stopcontact tot oplaadpaal

De meeste elektrische auto's kun je opladen aan een gewoon stopcontact. Veel gemeenten plaatsen daarom geen openbare oplaadpaal als een particulier of bedrijf op eigen terrein een voorziening kan realiseren. Maar een gewoon stopcontact heeft nadelen.

De elektrische installatie wordt behoorlijk zwaar belast en een aparte stroomgroep in de meterkast heeft de voorkeur. En de oplaadtijd is lang, zo'n acht uur. Met een zogenaamde intelligente EV-box gekoppeld aan de huisaansluiting voorkomt men problemen en de auto wordt sneller opgeladen. Bij een standaard

laadpunt zoals in de openbare ruimte wordt geplaatst is de veiligheid gewaarborgd en kan men eventueel hogere vermogens inzetten waardoor de laadduur met enkele uren is te bekorten.

Ten slotte werkt Renault met een accuwisselstation en verschillende bedrijven zijn bezig met – kabelloos – inductieladen. Dergelijke systemen zijn al op beperkte schaal beschikbaar maar het zal nog even duren voordat ze gemeengoed zijn.

De openbare oplaadpaal bevat een communicatiemodule om met een centrale te communiceren. Behalve dat daarmee gegevens omtrent het gebruik, de gebruikers en de betaling zijn uit te wisselen, is de module ook te gebruiken om real-time aan te geven of een oplaadpaal op dat moment in gebruik is. Dat gebeurt bijvoorbeeld op de website www.oplaadpalen.nl.

Wat in het begin nogal eens voor problemen zorgde, was de variëteit van stekkers. Met de komst van een standaardstekker, veelal aangeduid als de Mennekes stekker, zijn die problemen inmiddels de wereld uit.

Er zijn verschillende modellen oplaadvoorzieningen op de markt. Bij particulieren en bedrijven kan men vaak volstaan met een lichte uitvoering. Openbare oplaadpalen moeten uiteraard vandaalbestendig zijn. Er zijn modellen voor tegen de wand en uitgevoerd als paal. Vaak zijn ze voorzien van twee oplaadpunten per unit. Men kan de kleur eventueel laten aansluiten bij de huisstijl van de gemeente. Hoewel het nog niet veel gebeurt kan men oplaadpunten ook integreren in reclamezuilen, lantarenpalen en dergelijke.

3.4.2 Standaard stekker

Stekkernormen

Onder leiding van het Formule E-team is afgesproken dat in Nederland type 2 mode 3 laden de norm is voor het opladen van elektrische auto's.

Mode 3

De stekternorm voor mode 3 laden is beschreven in de IEC 62196. Het type stekker dat door Formule-E is gekozen als standaard is de zogenaamde Mennekes stekker (ofwel de VDE AR-E 2623_2_2 stekker). Deze stekker wordt aangeduid met Type 2.2.

De IEC norm die de verschillende laadmodi beschrijft is IEC 61851. Bij mode 3 laden is er sprake van AC (wisselstroom) laden. De omvormer en BMS zitten hierbij in de auto.

Gemakkelijk opladen

Dat er in Nederland afspraken zijn gemaakt over één type stekker, de Mennekes type 2 stekker maakt het voor automobilisten met een elektrische auto gemakkelijk hun auto op te laden bij alle (publieke) oplaadpunten in Nederland. De meeste autofabrikanten leveren bij de auto een laadkabel met een verloopstuk naar de Mennekes type 2 stekker.

Bovenstaande standaarden zijn de afgelopen tijd in veel Europese landen overgenomen.

3.4.3 Snelladen

Snelladen is het in korte tijd 'voltanken' van een accu van een elektrisch voertuig. Een elektrische auto heeft een accupakket van ongeveer 20kW. Bij een gewoon oplaadpunt kost het volladen hiervan zes tot acht uur. Bij snelladen wordt de energie met een hoger voltage en een hogere spanning (ampère) in de accu gebracht, waardoor deze in minder dan dertig minuten volledig oplaadt.

Rijkswaterstaat kreeg begin 2012 meer dan 500 aanvragen voor plaatsing van snellaadstations langs de snelweg. Er zijn totaal ruim 200 concessies verdeelt. Het bedrijf Fastned wordt verreweg de grootste exploitant. Ook de ANWB, Mr. Green, Greenflux en The New Motion krijgen snellaadpunten langs de snelweg.

Met de concessies zoals ze nu zijn verdeeld ontstaat er in Nederland voor de komende jaren een dekkend netwerk van snelladers. Het eerste snellaadstation uit het plan van Rijkswaterstaat is onlangs geopend.

3.4.4 Betalen

In eerste instantie was op veel plaatsen het opladen in de publieke ruimte gratis, om zo het gebruik van elektrische auto's te stimuleren. In een beschermde omgeving als een parkeergarage kan men dan met relatief eenvoudige oplaadpunten volstaan. Maar uiteindelijk zal men vrijwel overal moeten betalen. Dat vraagt om intelligente en dus duurere oplaadpalen. Daarvoor hebben de verschillende leveranciers een pasjessysteem ontwikkeld. Automobilisten kunnen zo'n pasje onder meer aanvragen bij energiemaatschappijen of bij leveranciers van tankpassen. Met zo'n pasje kan de gebruiker bij vrijwel alle openbare laadpunten terecht. Bij enkele oplaadpunten van NRGSPOT van Eneco kan ook de OV-chipkaart worden gebruikt voor identificatie en betaling.

Bij oplaadpalen op privé-terrein betaalt men gewoon via de energierekening.

Betaalsystemen

In samenwerking met andere partijen werkt stichting e-laad aan de interoperabiliteit van betaal en back-office systemen, zodat e-rijders gebruik kunnen maken van alle oplaadpunten in Nederland.

Interoperabiliteit

Om e-rijders gebruik te kunnen laten maken van de oplaadpunten van alle partijen, onderzoekt stichting e-laad met andere partijen hoe op korte termijn interoperabiliteit van de betaal- en Back-Office systemen van de verschillende partijen kan worden gerealiseerd. Een universeel betaalsysteem voor alle oplaadpunten in Nederland, dus ook die van andere aanbieders.

Het onderzoek wordt uitgevoerd onder voorzitterschap van het POWER secretariaat van het Formule E-team. Het onderzoek zal aanbevelingen uit het rapport over het marktmodel van EnergieNed en Netbeheer Nederland volgen.

Wat betalen de gebruikers van de laadpalen in Heerhugowaard?

Zowel de laadpalen die door E-laad zijn geplaatst als de nieuwe palen die we kunnen aanschaffen via NUON zijn interoperabel en voorzien van hetzelfde betaalsysteem. De tarieven bij de laadpaal worden bepaald door het abonnement dat de gebruiker heeft. De gemeente Heerhugowaard maakt gebruik van pasjes van The New Motion en betaalt daarmee 28 cent per kWh bij alle publieke laadpalen. Een overzicht van alle laadpassen/abbonementen is te vinden op <http://zerijden.nl/laden/passen>.

3.5 Mogelijke actiepunten laadinfrastructuur

Keuzes maken over hoe de uitrol van laadinfrastructuur plaats vindt

De gemeente moet nadenken over en besluiten wie de laadinfrastructuur realiseert, in welke hoeveelheden en op welke locaties.

De gemeente Heerhugowaard heeft in eerste instantie gebruik gemaakt van een aanbod van de stichting E-laad en een aanbod van HVC. Daarmee was Heerhugowaard een van de eerste gemeenten in Noord-Holland met een goed netwerk van openbare laadpunten. Heerhugowaard stond in 2012 zelfs even in de top 10 van gemeenten met het grootste aantal publieke laadpalen.

Nu E-laad besloten heeft om zelfstandig geen nieuwe laadpunten te plaatsen moet er een nieuw plan komen om de verdere uitrol van laadpunten mogelijk te maken. Belangrijkste vraag die daarvoor beantwoord moeten worden is hoe de financiering van een dergelijk plan opgezet wordt. Daar is aan gewerkt door de Metropoolregio Amsterdam. Heerhugowaard kan deelnemen aan het plan van de Metropoolregio Amsterdam om 1.000 extra publieke laadpalen te plaatsen. Het is aan de gemeente

Heerhugowaard om een deel van de financiering van laadpalen in de openbare ruimte op zich te nemen (€ 1.000,- per laadpaal). Verder zal de gemeente na moeten denken over de locatie van de openbare laadpunten. Gebruikelijk is dat alleen medewerking wordt verleend aan een nieuw laadpunt in de openbare ruimte wanneer de aanvrager geen parkeermogelijkheid op eigen erf heeft en er in de omgeving nog geen openbare laadpunten beschikbaar zijn. De plaatsing van nieuwe laadpunten is door de samenwerkende partners aanbesteed.

Realiseren van laadinfrastructuur in de openbare ruimte en gemeentelijke parkeergarages

De gemeente biedt hiermee aan inwoners en bedrijven, maar ook aan bezoekers, de mogelijkheid de gemeente met een elektrisch voertuig te bezoeken.

Zie voor publieke laadpunten het vorige punt.

De gemeente is in het Stadshart eigenaar van een goed gebruikte parkeergarage en een goed gebruikt parkeerterrein, namelijk de Stadspleingarage en het parkeerterrein Coolplein. Beide worden beheerd door Interparking. De gemeente staat er voor open ook op deze locaties laadpunten te realiseren, maar pakt dit op dit moment zelf niet actief op.

Interparking is in het land bezig om laadpunten te installeren in parkeergarages die zijn in beheer hebben. Dit doen zij echter alleen in opdracht van de eigenaar van de garage.

Verlenen van subsidie voor laadinfrastructuur in private en semi-openbare ruimte

Hiermee verlaagt de gemeente de drempel voor ondernemers en particulieren om op EV over te stappen. Een privaat laadpunt biedt voor de gebruiker het meeste comfort.

Als in een gemeente meer laadpalen zijn, worden er meer elektrische auto's verkocht. Maar een laadpaalsubsidie haalt weinig uit. Dat blijkt een onderzoek naar de relatie tussen gemeentelijke maatregelen om elektrisch rijden te stimuleren en het aantal auto's in die gemeente.

Zeker als het gaat om private ruimte wordt geadviseerd om dit over te laten aan de markt. Er zijn in de markt al bewegingen zichtbaar dat automerken samenwerken met dienstverleners. Zo wordt momenteel de Opel Ampera en Nissan Leaf geleverd met twee oplaadpunten; één oplaadpunt op eigen terrein en één oplaadpunt bij een door de rijder veelbezochte plaats op eigen terrein (vaak het parkeerterrein/-garage van de werkgever).

(Mede) financieren van een snellaadpunt

De aanwezigheid van een snellaadpunt neemt de 'range anxiety' (zie paragraaf 3.3 van de startgids voor gemeenten) van gebruikers weg. Dit stimuleert ondernemers om elektrische voertuigen te gebruiken.

Voor de mogelijke realisatie van een snellaadpunt zijn in 2012 gesprekken gevoerd met The New Motion en Mister Green om als locatie deel te nemen aan een voorstel van hen om een landelijk netwerk van snelladers te plaatsen. Uitkomst was afhankelijk van investeerders en heeft niet geleid tot de plaatsing van een snellader.

Met de komst van snelladers op de verzorgingsplaatsen langs snelwegen ontstaat vanaf 2013 een landelijk dekkend netwerk van snelladers.

Dankzij Corio en Ahold en een subsidie van de provincie Noord-Holland komt er een snellaadpunt in Heerhugowaard. Eén snellaadpunt is voldoende voor Heerhugowaard.

Participeren in projecten op het gebied van EV

Er is geen goede inschatting te maken welke EV-projecten op de gemeente af zullen komen. De gemeente is tot nu toe betrokken bij twee projecten.

Naast het plan van Ahold en Corio gaat het om een initiatief van de lokale franchisenemer New York Pizza in Zuidwijk. Daarvandaan werden maaltijden bezorgd door middel van bromfietsen, maar onlangs heeft deze ondernemer een aantal bromfietsen ingeruild voor elektrische fietsen. De bedoeling is om de laatste bromfietsen te vervangen voor drie elektrische Smarts. De eerste twee Smarts zijn onlangs in gebruik genomen. Daarmee worden alle maaltijden elektrisch bezorgd.

Participeren in innovatieprojecten op het gebied van EV en smart grids

Innovatieprojecten worden door bedrijven vaak te risicovol geacht.

Door een garantie of participatie van de gemeente komen meer projecten tot stand.

Ondanks dat de gemeente financieel niet participeert, is de Stad van de Zon een smartgrid-project. In het Smart Energy Collective participeren 26 bedrijven en het is een van de meest omvangrijke, brancheoverstijgende initiatieven in Europa voor de concrete ontwikkeling van slimme energienetten en -diensten.

4 Stimuleren uitbreiding elektrisch wagenpark

Een andere manier om elektrisch vervoer te stimuleren is door te zorgen dat er meer elektrische voertuigen worden verkocht.

4.1 Mogelijke actiepunten uitbreiding wagenpark

Hieronder staan enkele voorbeelden hoe de gemeente kan stimuleren dat er meer elektrische auto's op de weg komen.

Elektrificeren van eigen vervoermiddelen

Met het elektrificeren van haar eigen vervoermiddelen geeft de gemeente het goede voorbeeld en laat zien dat zij in EV gelooft. Dit is een belangrijke stimulans voor bedrijven om ook op EV over te stappen.

Heerhugowaard heeft op dit moment vier elektrische auto's in het wagenpark. Ook de afdeling Stadsbedrijf oriënteert zich op de markt voor elektrische bedrijfswagens. Hiermee wordt een goed voorbeeld afgegeven.

Uit onderzoek blijkt dat het een positief effect heeft wanneer de gemeente optreedt als 'launching customer'.

Verlenen van een subsidie voor de aanschaf van elektrische voertuigen

De aanschafprijs is een belemmering voor veel gebruikers. Een aanschafsubsidie is een effectief middel om de drempel voor bedrijven te verlagen.

Er is voor de gemeente Heerhugowaard geen directe aanleiding om subsidie te verlenen voor de aanschaf van elektrische voertuigen. Er zijn geen grote luchtkwaliteitsproblemen binnen de gemeente. Het verlenen van aanschafsubsidies wordt vooral gedaan door de grote steden die te maken hebben met serieuze luchtkwaliteitsproblemen.

De rijksoverheid stimuleert de aanschaf van elektrische voertuigen door interessante fiscale regelingen en lage bijtelling voor leaseauto's. Bovendien heeft de rijksoverheid momenteel een subsidieregeling voor kopers van een nieuwe taxi of bestelwagen wanneer ze voor de schoonst mogelijke techniek kiezen. De subsidieregeling is bedoeld om de luchtkwaliteit te verbeteren in binnensteden, waar taxi's, koeriers en bestelauto's veel relatief korte, vervuilende ritten maken. Er is 25 miljoen euro beschikbaar, afkomstig uit het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Heerhugowaard doet mee aan het NSL. Heerhugowaardse ondernemers kunnen daardoor een beroep doen op deze subsidieregeling. Een gemeente valt onder het NSL (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit) als de gemeente in een regio ligt waarvoor een regionaal samenwerkingsprogramma luchtkwaliteit (RSL) is opgesteld.

Mogelijk maken van een elektrisch deelautoinitiatief

De gemeente helpt een initiatiefnemer door bijvoorbeeld het delen van informatie over mobiliteitsstromen in de stad, door het reserveren van parkeerplaatsen of het plaatsen van laadinfrastructuur.

In 2011 is met MyWheels (destijds Wheels4all) en onze collega van facilitair zaken gesproken over mogelijkheden om een of meerdere van onze elektrische dienstauto's in te zetten als deelauto. Facilitaire zaken en MyWheels waren daar op dat moment nog niet klaar voor, vanwege verzekeringen en de benodigde sleuteluitgifte. MyWheels niet omdat het deelautogebruik in Heerhugowaard nog niet

voldoende bekend was. Hierdoor was voor potentiële deelautogebruikers de drempel om gebruik te maken van een elektrische auto te hoog.

Het lijkt nu de juiste tijd om dit plan nieuw leven in te blazen. Duurzame initiatieven krijgen meer kans. De organisatie van Wheels4all is gemoderniseerd, heeft de nieuwe naam MyWheels en heeft ondertussen ervaringen op gedaan met peer-to-peer autodelen en elektrische deelauto's. Ook leasemaatschappijen (onze auto's worden geleased) participeren graag in groene mobiliteitsprojecten.

Ook Texel heeft onlangs een elektrisch deelautoinitiatief gelanceerd via onder anderen Wheels4all en de stichting Urgenda.

Aanbestedingen en concessieverlening zo inrichten dat het gunstig wordt EV in te zetten

Stimuleren van de aanschaf en het gebruik van elektrische voertuigen kan ook door het stellen van eisen aan de uitstoot van schadelijke stoffen in aanbestedingen waar vervoer onderdeel van is. Hiermee ontstaan gunstige omstandigheden voor inschrijvers die willen verduurzamen.

Voor de concessie voor het openbaar busvervoer in Noord-Holland noord kan de gemeente alleen de provincie stimuleren om het wagenpark te verduurzamen. De provincie is namelijk opdrachtgever van het busvervoer.

Er zijn wel mogelijkheden voor doelgroepenvervoer en de Hugohopper. Daarover wordt hieronder meer informatie gegeven.

Doelgroepenvervoer (leerlingenvervoer, regiotaxi, Hugohopper) elektrificeren

Dit type vervoer kenmerkt zich door korte afstanden binnen een beperkt gebied.

Het is daarmee zeer geschikt voor elektrificatie. De gemeente beheert de concessie.

De gemeente heeft een grotere rol bij het WMO-vervoer en het leerlingen vervoer.

Ook bij vervanging van de busjes van de Hugohopper kan gestimuleerd worden om over te stappen op elektrische voertuigen. Mooie voorbeelden van een vergelijkbaar initiatief zijn er in Rotterdam waar de lokale 'Hugohopper' een elektrisch tuktuk is, zie www.flexvervoer.nl.

Voor het WMO- en leerlingenvervoer kunnen bij een volgende aanbesteding nieuwe eisen worden gesteld aan de voertuigen op het gebied van de uitstoot van schadelijke stoffen.

Ontwikkelen van een proef met elektrisch openbaar vervoer i.s.m. provincie

Door de vaste route van bussen is het mogelijk deze te elektrificeren.

De provincie of stadsregio is de concessiehouder. De gemeente kan dit hier dus aankaarten.

De gemeente, provincie en Connexion hebben het voornemen om het nieuw te bouwen ziekenhuis direct vanaf de opening te ontsluiten door middel van een nieuwe lijndienst. Omdat de huidige concessie medio juni 2016 eindigt is het nog de vraag of Connexion bij de opening van het ziekenhuis nog steeds de vervoerder is in dit concessiegebied.

Wellicht zijn er mogelijkheden om bij het opstellen van het programma van eisen voor de nieuwe concessie te stimuleren om elektrische voertuigen in te zetten.

Een alternatief of aanvulling is de Hugohopper als elektrische shuttle tussen station en ziekenhuis. De stichting Urgenda is zeer gecharmeerd van de Hugohopper. De Hugohopper is in al haar facetten duurzaam en wordt door Urgenda en het Kennisplatform Verkeer en Vervoer landelijk genoemd als voorbeeld. De laatste stap om de Hugohopper nog duurzamer te maken is door elektrische bussen in te zetten. Urgenda wil de gemeente helpen om dit mogelijk te maken. Via Urgenda zijn twee promotiefilmpjes gemaakt waarmee we de Hugohopper meer bekendheid kunnen geven.

Opzetten van een shuttledienst naar bedrijventerreinen, scholen, evenementen

Hiermee wordt het vervoer schoner en komen er minder auto's op de weg.

Door de korte afstanden en de vaste route leent dit type vervoer zich goed voor elektrificatie.

Heerhugowaard heeft momenteel geen shuttlediensten. Er lijkt hiervoor ook geen duidelijke behoefte te zijn. Zoals hierboven is genoemd kan wel gedacht worden aan de verbinding tussen het station en het nieuwe ziekenhuis.

Mogelijk maken van distributie met elektrische auto's buiten venstertijden

De gemeente kan toestaan dat buiten venstertijden wel bevoorrad mag worden met voertuigen die geen uitstoot hebben. Ze kan dit bijvoorbeeld ook toestaan voor elektrische vuilniswagens.

Dit kan worden meegenomen bij de actualisatie van het ontheffingenbeleid voor het voetgangersgebied in het Stadshart.

Participeren in projecten op het gebied van EV

Het voorbeeld van New York Pizza in Zuidwijk is eerder genoemd in het hoofdstuk over de laadinfrastructuur. Door mee te werken en mee te denken aan dit soort projecten wordt ook de aanschaf van elektrische gestimuleerd.

5 Communicatie

Elektrisch rijden staat nog in de kinderschoenen. Bovendien bestaan er nogal wat vooroordelen over de (on)mogelijkheden. Een gemeente moet daarom ruim aandacht besteden aan de communicatie rond elektrisch rijden, bijvoorbeeld via de gemeentelijke website. Naast uitleg over het gemeentelijk beleid ten aanzien van het plaatsen van laadpunten kan men via die weg ook aan bedrijven en particulieren kenbaar maken onder welke voorwaarden – al dan niet met subsidie – men zelf laadpunten kan plaatsen. Ook binnen de gemeentelijke organisatie zelf is communicatie noodzakelijk. Om op ambtelijk en bestuurlijk niveau, naast een uitleg van het beleid, een positieve houding tegenover elektrisch rijden te bewerkstelligen. Voor het organiseren van gedragsgerichte maatregelen bij de transitie naar schone voertuigen bracht KpVV eerder dit jaar een handreiking uit (www.kpvv.nl/Transitie-duurzaamvervoer).

5.1 Mogelijke actiepunten communicatie

Eenduidig beleggen van EV binnen de gemeentelijke organisatie

Iemand binnen de gemeente verantwoordelijk maken voor EV.

Dit zorgt voor eenduidigheid richting inwoners, bedrijven en binnen de eigen organisatie.

Ook binnen de eigenorganisatie kan er onbekendheid zijn met EV. Door te informeren over de mogelijkheden van EV komen collega's wellicht met ideeën voor het gebruik van EV.

Maak binnen de gemeente iemand aanspreekpunt EV.

Bij de opkomst van het elektrisch rijden tot nu toe is de beleidsadviseur verkeer en vervoer van de afdeling SRO verantwoordelijk geweest voor het onderwerp elektrisch vervoer. Hij is aanspreekpunt geweest bij vragen. Tot nu toe ging het slechts om een beperkt aantal vragen en laadpunten.

Het elektrisch rijden neemt nu een behoorlijke vlucht door de komst van de plugin hybride auto's en auto's met range extenders. Afhankelijk van het vervolg van deze sterke ontwikkeling moet er op enig moment een duidelijke rolverdeling tussen de afdelingen worden gemaakt.

De situatie kan voorlopig blijven zoals het nu is. De afdeling Wijkbeheer adviseert bij de locatiekeuze, de beoordeling van (verkeers)veiligheid en parkeerdruk, verzorgt vervolgens het verkeersbesluit en wordt opdrachtgever voor het plaatsen van een verkeersbord. De afdeling Stadsbedrijf is de afdeling voor de plaatsing van het verkeersbord, het aanbrengen van aanrijdbeveiliging, tegels en toezicht op de installatie van de laadpaal door een derde partij.

De afdeling SRO coördineert en houdt zich in afstemming met het team Duurzaamheid bezig met nieuwe EV-projecten, het stimuleren van bedrijven, de aanbesteding van het openbaar vervoer, WMO-vervoer en leerlingenvervoer en uiteraard als ondersteuning voor de vervoersvereniging Hugohopper om het wagenpark te elektrificeren.

Informatie over EV plaatsen op de gemeentelijke website

Onbekendheid is een belemmering voor de transitie naar duurzame mobiliteit.

De gemeente kan bijvoorbeeld een link naar de startgids voor bedrijven op de website opnemen.

Voorgesteld wordt om op de website een pagina in te richten met informatie over alle vormen van duurzame mobiliteit, waaronder elektrisch rijden. Er wordt een link opgenomen naar de startgids voor bedrijven en er wordt een plattegrond met oplaadpunten toegevoegd.

Informeren van particulieren en bedrijven over aanleg laadinfrastructuur op eigen terrein

Laten zien van de mogelijkheden en kosten om laadinfrastructuur te installeren helpt de aanleg te versnellen. De gemeente treedt op als kennismakelaar.

Voorgesteld wordt om particulieren niet actief te benaderen, maar alleen te reageren op vragen en door informatie te plaatsen op de website.

In samenwerking met bedrijven en autodealers een opstapdag/roadshow voor EV organiseren

De gemeente kan bedrijven helpen en aan elkaar verbinden zodat zij gezamenlijk inwoners en andere bedrijven kunnen kennismaken en zich laten informeren over de mogelijkheden van EV.

Tijdens Europese Mobiliteitsweek van 2012 is op het Coolplein de EV Roadshow georganiseerd. Het was voornamelijk gericht op particulieren, maar er was helaas weinig belangstelling. Dit was niet de juiste doelgroep.

Daarom is tijdens de Mobiliteitsweek van 2013 in samenwerking met de Bedrijfskring Heerhugowaard een evenement georganiseerd voor ondernemers. Lokale en regionale autodealers hebben meegewerkt aan deze opstapdag. Het evenement was dit keer een groot succes en wordt bezocht door ruim 100 geïnteresseerde ondernemers.

Bedrijven die geïnteresseerd zijn in EV samenbrengen met aanbieders van voertuigen

De gemeente kan de drempel om over te stappen op EV voor bedrijven zo laag mogelijk maken door als verbinder tussen partijen op te treden.

Dit is momenteel al een uitgangspunt en zal worden doorgezet, bijvoorbeeld via een instapdag voor bedrijven.

Initiëren van een koplopergroep van bedrijven die initiatieven rondom EV willen realiseren

Door bedrijven met elkaar in contact te brengen ontstaan nieuwe initiatieven.

De gemeente heeft vaak een netwerk van bedrijven die ze makkelijk kan benaderen.

Gestart is met de organisatie van een EV evenement waarop ook bedrijven uit de regio aanwezig waren. Voorbeelden van bedrijven uit de regio die erg actief zijn met elektrisch vervoer: Renault Stokman (Alkmaar), andere lokale dealers van elektrische voertuigen, Aad de Wit verhuizingen (Castricum), Helder Vastgoed (Heerhugowaard), New York Pizza en Subway.

Onlangs is Subway in contact gebracht met New York Pizza. Subway is eerder gestopt met een pilot om te bezorgen met behulp van elektrische scooters, maar denkt nu na om te bezorgen met behulp van elektrische fietsen.

Dit soort contacten en initiatieven ontstaan door ons netwerk op peil te houden en kansen te zien, niet door een koplopergroep op te richten.

Begeleiden van middelbare scholen bij maatregelen voor scooters

Scholieren die een scooter rijden zijn een interessante doelgroep voor EV.

Voor de school levert dit minder lawaai en vervuiling op.

Een voorbeeldproject uit andere steden en gemeenten is het project Electric Heroes, waarbij wordt gestimuleerd om elektrische scooters aan te schaffen in plaats van scooters op benzine.

De afstanden in Heerhugowaard zijn echter zo beperkt dat we ons bij de scholieren beter kunnen richten op het gebruik van de (elektrische) fiets. Maar de fiets is al het meest gebruikte vervoermiddel en de elektrische fiets wordt steeds populairder onder scholieren.

Uitvoeren van een marketing- en promotiecampagne over EV

Het grootser aanpakken van de onbekendheid over EV kan door het opzetten van een campagne.

Promotiecampagnes halen weinig uit. Dat blijkt uit een onderzoek naar de relatie tussen gemeentelijke maatregelen om elektrisch rijden te stimuleren en het aantal auto's in die gemeente.

Samenwerking tussen gemeenten

Gemeenten kunnen beleid, maatregelen en regionale laadinfrastructuur onderling afstemmen.

De gemeente Heerhugowaard heeft het initiatief genomen om in regioverband (regio Alkmaar) het elektrisch rijden te stimuleren. Een start is gemaakt door met alle gemeenten deel te nemen aan de E-award. Het vervolg is het opstellen van een plan om het elektrisch rijden in de regio Alkmaar te stimuleren. In het PORA verkeer en vervoer is besloten om dit onderwerp op de agenda van het PORA duurzaamheid te plaatsen. Grootste knelpunt blijft de realisatie van laadinfrastructuur. Het is aan individuele gemeenten of zij geld over hebben om meer publieke laadpalen te plaatsen.

Heerhugowaard heeft met betrekking tot de laadinfrastructuur aansluiting gevonden bij de Metropoolregio Amsterdam voor een gezamenlijke aanbesteding voor het plaatsen van laadpalen. Voor dit plan heeft de Metropoolregio een interessant financieringsmodel. Ook Alkmaar en Bergen hebben plannen om hier aan mee te doen.

6 Voorstel voor de aanpak in Heerhugowaard

Samengevat kan het elektrisch rijden op drie manieren een steuntje in de rug worden gegeven door een gemeente. Ten eerste door te helpen bij het realiseren van laadinfrastructuur. Maar ook door te stimuleren dat er meer elektrische voertuigen op de weg komen en door de communicatie over het onderwerp goed te organiseren.

Hieronder wordt per thema een voorstel gedaan welke van de eerder genoemde actiepunten we wel of niet moeten oppakken.

Laadinfrastructuur

Wat is er al gebeurd?

- Plaatsen van een eerste aantal laadpalen in de openbare ruimte.

Wat gaan we doen?

- Keuzes maken over hoe de verdere uitrol van laadinfrastructuur plaats vindt en realiseren van laadinfrastructuur in de openbare ruimte. Voorgesteld wordt om gebruik te maken van het aanbod van de Metropoolregio Amsterdam en de provincie Noord-Holland.
- Mogelijke maken van het plaatsen een snellaadpunt. Voorgesteld wordt om waar nodig medewerking te verlenen aan het plan van Corio en Ahold.

Waar staan we voor open, maar pakken we niet actief op?

- Realiseren van laadinfrastructuur in gemeentelijke parkeergarages.
- (Innovatie)projecten op het gebied van EV.

Wat doen we niet?

- Verlenen van subsidie voor laadinfrastructuur in private en semi-openbare ruimte.

Stimuleren uitbreiding elektrisch wagenpark

Wat is er al gebeurd?

- Elektrificeren van (een deel van) het eigen wagenpark

Wat gaan we doen?

- Mogelijkheden verkennen om op termijn ook met de voertuigen van de afdeling Stadsbedrijf over te stappen op elektrisch vervoer.
- Mogelijkheden verkennen om een of meerdere van onze elektrische auto's in te zetten als deelauto.
- Aanbesteding leerlingenvervoer zo inrichten dat het gunstig wordt om EV in te zetten.
- De provincie stimuleren dat de aanbesteding en concessieverlening voor het openbaar busvervoer zo ingericht wordt dat het gunstig wordt om EV of een andere vorm van schone voertuigen in te zetten.
- Stimuleren dat aanbesteding WMO-vervoer regiotaxi zo ingericht wordt dat het gunstig wordt om EV of een andere vorm van schone voertuigen in te zetten.
- Lobby voor de ontwikkeling van een proef met elektrisch (openbaar) vervoer. Bijvoorbeeld met de Hugohopper.

Waar staan we voor open, maar pakken we niet actief op?

- Mogelijk maken van distributie met elektrische auto's buiten venstertijden, alleen wanneer hier behoefte aan is.
- (Innovatie)projecten op het gebied van EV. Bijvoorbeeld het project van New York Pizza.

Wat doen we niet?

- Verlenen van een subsidie voor de aanschaf van elektrische voertuigen.
- Opzetten van een shuttledienst naar bedrijventerreinen, scholen, evenementen.

Communicatie

Wat is er al gebeurd en blijven we doen?

- Eenduidig beleggen van EV binnen de gemeentelijke organisatie.
- Informeren van particulieren en bedrijven over aanleg laadinfrastructuur op eigen terrein.
- Bedrijven die geïnteresseerd zijn in EV samenbrengen met aanbieders van voertuigen.
- Organiseren van een EV Roadshow.
- Samenwerking tussen gemeenten.

Wat gaan we doen?

- Informatie over EV plaatsen op de gemeentelijke website.
- In samenwerking met het bedrijfsleven organiseren van een jaarlijkse bijeenkomst over duurzame mobiliteit.

Wat doen we niet?

- Initiëren van een koplopergroep van bedrijven die initiatieven rondom EV willen realiseren.
- Begeleiden van middelbare scholen bij maatregelen voor scooters.
- Uitvoeren van een marketing- en promotiecampagne over EV.

7 Beleid

Wanneer het college en de gemeenteraad akkoord gaan met het voorstel uit het vorige hoofdstuk wordt het beleid van Heerhugowaard:

De gemeente wil de ontwikkeling van elektrisch rijden op drie manieren een steuntje in de rug geven. Ten eerste door te helpen bij het realiseren van laadinfrastructuur. Maar ook door te stimuleren dat er meer elektrische voertuigen op de weg komen en door de communicatie over het onderwerp goed te organiseren.

Wat betreft de laadinfrastructuur wil de gemeente 7 nieuwe openbare laadpalen plaatsen in gebieden waar nog geen laadpalen staan. Hiervoor zal de gemeente gebruik maken van een aanbod van de Metropoolregio Amsterdam om gezamenlijk 100 laadpalen in te kopen. Vanuit deze samenwerking zal de gemeente een overeenkomst afsluiten met de combinatie NUON/Heijmans. De nieuwe laadpalen zijn door bewoners bij de gemeente aan te vragen.

Om te palen op een goede manier te verspreiden over Heerhugowaard wordt een beleidsregel vastgesteld. Op hoofdlijnen staat in die beleidsregel welke personen in aanmerking komen voor een laadpaal en waar de palen worden geplaatst.

NUON stelt in de overeenkomst de aanvullende voorwaarden dat de paal wordt geplaatst binnen 300 meter loopafstand van verzoeklocatie; herkenbaar, zichtbaar en bruikbaar voor een grote doelgroep.

Bronnen

- www.e-laad.nl
- www.rijksoverheid.nl
- www.nederlandelektrisch.nl
- Plan van aanpak 'Elektrisch Rijden in de versnelling' – Rijksoverheid
- De stekker in elektrisch vervoer, maar hoe? Startgids voor gemeenten die aan de slag gaan met elektrisch vervoer – Agentschap NL
- Faciliteren of Stimuleren? Onderzoek naar de effectiviteit van gemeentelijk beleid om de vraag naar elektrisch vervoer te vergroten – Alise Boonen, Masterstudent Transport Economics, in opdracht van Decisio en APPM

Bijlage - Verklarende woordenlijst en gebruikte afkortingen

EV

Elektrisch vervoer of elektrisch voertuig.

Typen elektrische auto's

Je kunt drie typen auto's onderscheiden die geheel of gedeeltelijk op elektrische stroom rijden en gebruik maken van laadpunten.

BEV of FEV

De Battery Electric Vehicle (BEV) of Full Electric Vehicle (FEV) heeft alleen een elektromotor. Geen CO₂-uitstoot dus, maar vooralsnog met een beperkte actieradius. Denk daarbij aan de gemeentelijke elektrische auto's.

Range extenders of E-REV

Een auto met een 'range extender' rijdt ook op een elektromotor. Maar als de accu opraakt komt een brandstofmotor in actie die niet de auto aandrijft maar de accu weer oplaadt. Je blijft dus op stroom rijden. De actieradius is vergelijkbaar met die van een brandstofauto. Maar minder schoon dan een BEV. Voorbeelden zijn de Opel Ampera en de Chevrolet Volt.

Plug-in hybrides of PHEV

Hybrides hebben zowel een brandstof- als een elektromotor voor de aandrijving.

Als de accu leeg is, wordt deze bijgeladen door een generator die wordt aangedreven door de benzinemotor.

Plug-in hybrides hebben daarnaast de mogelijkheid de accu's ook gewoon aan het stopcontact op te laden. Bovendien is het bereik op uitsluitend de elektromotor groter dan dat van de eerste generatie hybrides. Hoe schoon men rijdt, hangt er vooral van af hoe vaak men een stopcontact opzoekt.

Voorbeelden zijn de Toyota Prius Plugin Hybrid, Mitsubishi Outlander en de Volvo V60 Plugin Hybrid.