

Aan: de gemeenteraad

Behandeld door E.J.L. van der Waard
Doorkiesnummer 030 – 28 64760
E-mail e.van.der.waard@utrecht.nl
Bijlage(n) Tienpuntenplan FET
Uw kenmerk
Uw brief van

Datum 17 maart 2017
Ons kenmerk 4310118/20170314/EW
Onderwerp Motie 'laat de palen laden'
Verzonden
Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp vermelden

Geachte raadsleden,

In de raadsvergadering van 10 november 2016 hebben wij Motie 2016–211 van de VVD fractie overgenomen. Daarmee hebben wij u toegezegd te verkennen welke mogelijkheden er zijn om bestaande en nieuwe laadinfrastructuur verder te optimaliseren, en u daarover te informeren. In deze brief gaan wij hierop in, tevens in het kader van de inspanningen die wij doen om een sluitende business case voor oplaadinfra van de grond te laten komen.

Waar staan we nu?

Het aantal elektrische voertuigen groeit door. Eind 2013 waren er ruim 30.000 elektrische voertuigen in Nederland (volledig elektrisch en plug in hybride), eind 2016 waren dat er 114.000 – een stijging van bijna 400%.

In het rapport van de “international council of clean transportation” (icct) van maart 2017 over 14 hoofdsteden voor elektrische voertuigen in de wereld, komen Utrecht en de regio prima voor de dag met de ontwikkeling van elektrisch vervoer (<http://www.theicct.org/EV-capitals-of-the-world>).

In de Green Deal Elektrisch Vervoer 2016–2020 is aangegeven dat de Nederlandse overheid, samen met maatschappelijke partners en marktpartijen, streeft naar een groei van het aandeel elektrische voertuigen tot 50% van de nieuwverkopen in 2025, waarvan 30% volledig elektrisch. Met de fiscale stimulering op volledig elektrische voertuigen (4% bijtelling), een steeds grotere actieradius voor volledig elektrische voertuigen en meerdere betaalbare modellen, wordt vanaf 2018 een flinke stijging van de elektrische voertuigen verwacht, met een positieve invloed op de business case voor oplaadinfrastructuur.

Om deze auto's te laden wordt een landelijk netwerk van oplaadstructuur gerealiseerd. Gemeenten stimuleren dit ook lokaal; in onze stad via een concessie aan marktpartijen (zie punt 3 hieronder). Overigens, met een grotere actieradius van de elektrische voertuigen en de veranderende (snel)laadtechnieken kan de behoefte aan opladen en opladers veranderen. Dit kan betekenen dat minder frequent geladen wordt, of dat de voertuigen bij snelladers worden opgeladen. Langs invalswegen en snelweglocaties zijn snellaadlocaties gerealiseerd, in en rond Utrecht zijn er op dit moment acht.

Tevens plaatsen bedrijven voor werknemers en bezoekers oplaadinfra op eigen terrein. Volgens oplaadpalen.nl zijn dat er bij bedrijven en in parkeergarages rond de 600 in Utrecht. We hebben dit tot 2017 gestimuleerd met een financiële bijdrage voor semi-openbare oplaadinfrastructuur bij bedrijven, en voor oplaadinfra bij inwoners. Dit is nu een aangelegenheid van de markt geworden.

De minister van Economische Zaken heeft in november 2016 het rapport "Visie op de laadinfrastructuur voor elektrisch vervoer, Beleidsagenda richting 2020 – voor slim en schoon vervoer¹" van Ecofys en TU Eindhoven uitgebracht. Hierin staan mogelijke scenario's voor de ontwikkeling van elektrisch vervoer. De scenario's lopen erg uit elkaar, voorspellingen zijn daarom moeilijk te doen.

Vanwege de sterke groei van elektrische voertuigen in de komende jaren is derhalve niet alleen een oplaadinfrastructuur in de openbare ruimte nodig, maar ook bij bedrijven en bij particulieren. In stedelijk gebied beschikken bewoners voor een groot deel niet over eigen parkeergelegenheid. We richten ons in deze brief met name op de openbare oplaadinfrastructuur, in het kader van bovengenoemde motie. We zien dat de markt voor openbare oplaadinfrastructuur gegroeid is, maar nog broos is². Daarom blijft een gezamenlijke inspanning van overheden en marktpartijen nodig om tot een rendabele business case voor oplaadinfrastructuur te komen, met als streefjaar 2018. We optimaliseren onze inspanningen daarom langs vijf lijnen, en verwachten zo de gewenste business case gezamenlijk te gaan realiseren:

1. samenwerking met gemeenten en marktpartijen, deelname in FET en NKL;
2. kostenverlaging;
3. ruimte in de concessie;
4. efficiëntieverhoging en opbrengstverhoging;
5. parallelle ontwikkeling: oplaadpalen met een verlengde private aansluiting.

Graag gaan wij nader op deze lijnen in.

¹ Zie <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2016/12/06/visie-op-de-laadinfrastructuur-voor-elektrisch-vervoer>

² Actieplan Schoon Vervoer 2015–2020.

1. Samenwerking met gemeenten, andere overheden en marktpartijen, deelname in FET en NKL.

Voor het realiseren van een business case voor openbare oplaadinfrastructuur in een jonge, innovatieve markt is gerichte actie vanuit alle betrokken partijen noodzakelijk. Daarom werken wij nauw samen met de het rijk, G4, de G32, de Metropoolregio Amsterdam, en met de marktpartijen. Bestuurlijk neemt wethouder Van Hooijdonk, namens de VNG, deel aan het Formule E-team (FET)³. Het FET heeft in november 2016 een tienpuntenplan voor de kostenverlaging van oplaadinfrastructuur aangeboden aan de Tweede Kamer (zie bijlage 1), met als doel een boost te geven aan elektrisch rijden.

Naast samenwerking in het FET werken overheden en marktpartijen nauw samen in het nationaal kennisplatform oplaadinfrastructuur, het NKL. Ambtelijk is Utrecht, namens de G4, voorzitter van de adviesraad van het NKL. Het NKL richt zich op uniformering en standaardisering van oplaadinfrastructuur, om zo de kosten te verlagen.

2. Kostenverlaging

De kosten voor oplaadinfra en diensten bestaan uit investering- en exploitatiekosten (beheer en onderhoud – waaronder jaarlijkse kosten voor de aansluiting en energiebelasting).

Het NKL heeft in 2016 een benchmark voor oplaadinfrastructuur gehouden, waaruit blijkt dat de kosten voor publieke laadinfrastructuur ten opzichte van 2013 met circa dertig procent zijn gedaald. Deze daling is vooral veroorzaakt door standaardisatie van het plaatsingsproces én de specificaties van de laadpaal. Tevens heeft, ten gevolge van grote aanbestedingsprojecten, schaalvergroting hieraan bijgedragen. Tenslotte is er sprake van lagere onderhoudskosten van de palen.

Een andere belangrijke kostenverlaging is de tijdelijke verlaging van de energiebelasting door het rijk (tot 2020) voor oplaadpalen met een zelfstandige aansluiting. Deze verlaging helpt de marktpartijen met het terugverdienen van de investering.

Een tegenvaller is de aankondiging door Stedin in december 2016 van een tariefverhoging per 2017 voor de eenmalige kosten voor nieuwe aansluitingen (waaronder de aansluiting van een nieuwe oplaadpaal) van € 555,- naar € 965,-. Stedin heeft de kosten van de huisaansluitingen doorgerekend en geeft aan dat het nieuwe tarief kostendekkend is. Hierover zijn we, samen met Rotterdam en Den Haag, met Stedin in gesprek.

3. Ruimte in de concessie

Om de markt meer kansen te bieden binnen de gunning hebben we in Utrecht voor een concessie van openbare laaddiensten gekozen, met basiseisen aan de aansluiting en een looptijd van de concessie van acht jaar. Om concurrentie te bevorderen is onze concessie in twee percelen verdeeld: diensten voor de bestaande oplaadpalen en diensten voor de nieuwe oplaadpalen.

³ Zie <http://nederlandelektrisch.nl/Formule-E-Team>

Door de ruimte in de concessie kunnen marktpartijen snel inspelen op marktontwikkelingen, zoals:

- meer oplaadpalen op één aansluiting (kostenbesparing);
- oplaadinfra aanpassen aan veranderende markt van elektrische voertuigen (van hybride naar volledig elektrisch);
- systeem oplaadinfra flexibeler afstemmen op behoeften gebruikers.

Met deze vrijheid en de ruime looptijd hebben marktpartijen ruimte om oplaaddiensten aan te passen aan de innoverende markt van elektrisch vervoer, maar ook om deze kosten terug te verdienen. Dit helpt op weg naar een sluitende business case.

4. Efficiëntie- en opbrengstverhoging met groei elektrisch vervoer

In Nederland is het verbruik aan de publieke laadpaal tussen 2013 en 2015 toegenomen van 5 naar 8,5 kWh per dag⁴. Dit betekent een stijging van 1.800 naar 3.060 kWh gemiddeld per jaar.

In Utrecht was het gemiddelde verbruik per oplaadpaal eind 2016 tegen de 4.700 kWh per oplaadpaal, voor 325 oplaadpalen). In Utrecht volgt de omvang van de openbare oplaadinfra de vraag. In het actieplan Schoon Vervoer is als doel 400 oplaadpalen in 2018 opgenomen, dit zullen we naar verwachting gaan realiseren.

Oplaadpalen in Utrecht worden vooralsnog uitsluitend geplaatst op aanvraag. Als binnen een straal van 250 meter een oplaadpaal aanwezig is, wordt er geen nieuwe bijgeplaatst, tenzij de oplaadpaal volop gebruikt wordt door andere gebruikers. De gedachte hierachter is om gebruikers te stimuleren om de oplaadpalen efficiënter te gebruiken. We maken, in samenwerking met de concessiehoudende marktpartijen, voorstellen om het huidige verbruik te verhogen. In de voorstellen zullen wij de toepassing belichten van een connectietarief of een app voor afstemming laadmomenten door gebruikers.

5. Parallelle ontwikkeling: oplaadpalen met een verlengde private aansluiting

Oplaadinfra krijgt een prominenter rol in de energietransitie met de koppeling aan zonnepanelen en elektrische deelauto's. Voor Utrecht en de regio is de ambitie om in 2020 1.000 oplaadpalen te realiseren voor 'smart solar charging': het laden met behulp van zonnepanelen, en het ontladen naar een batterij in de woning. Deze ambitie staat naast de ambitie in het actieplan Schoon Vervoer van 400 oplaadpalen in de openbare ruimte in Utrecht in 2018. Koppeling met smart charging vraagt meer mogelijkheden van een oplaadpaal, zoals teruglevering, en een hoger vermogen van de aansluiting. Via lobby vragen overheden en marktpartijen het rijk om belemmeringen in wet- en regelgeving op te lossen, zoals de dubbele btw op teruglevering en flexibele aansluittarieven voor netbeheerders.

Samen met Stedin gaan we dit jaar aan de slag met een strategisch plan voor Utrecht voor plaatsing van oplaadinfrastructuur. In het plan zal met de verschillende scenario's rekening worden gehouden,

⁴ Uitkomst benchmarkonderzoek van NKL, zie pagina 2.

zowel voor personenvervoer als voor elektrische deel- of bestelauto's. Hierin zal ook de ontwikkeling van oplaadinfra voor smart solar charging worden opgenomen. Het streven is nog dit najaar het plan gereed te hebben.

Op weg naar de business case voor oplaadinfra

Met de bovengenoemde gezamenlijke inspanningen verwachten wij dat de sluitende business case voor oplaadinfra snel dichterbij komt.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris,

de burgemeester,