

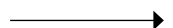
Laadpunten op straat binnen aantal jaren exploitabel

Hoe kun je openbare laadpalen voor elektrisch vervoer **EXPLOITABEL** maken? En hoe zit het met de technische, juridische en financiële kant van de laadpalen en de bijbehorende **CONTRACTEN**? Tim van Beek van EVConsult ziet dat de exploitatie inclusief handhaving steeds meer verschuift van overheid naar **MARKT**. “Over drie jaar kun je als gemeente concessies op de markt zetten die geheel budgetneutraal zijn.”



Tim van Beek is van oorsprong stedenbouwkundige. Hij houdt zich al vanaf het begin bezig met elektrisch vervoer. Aanvankelijk in opdracht van de gemeente Amsterdam, maar inmiddels al enkele jaren met zijn eigen bedrijf, EVConsult. “Wij houden ons bezig met alles met wat tussen infrastructuur en de auto geregeld moet worden. We geven technisch, juridisch en financieel advies bij aanbestedingen, we adviseren grote bedrijven en instellingen over laadinfrastructuur en de toepassing van smart grid en we helpen organisaties met het vergroenen van het wagenpark.”

Belangrijkste klanten van Van Beek zijn gemeenten, die willen weten enerzijds hoe ze EV moeten faciliteren en anderzijds hoe ze openbare laadpalen rendabel kunnen maken. Daarbij moet eerst worden gekeken naar de verschillende manieren van laden. Van Beek: “Je hebt laden met gelijkstroom (wat in hoogspanningskabels zit) en met wisselstroom (wat in de grond / in je huis uit het stopcontact zit). Met het eerste kun je heel snel laden, 50 Kilowatt in een kwartier tot een half uur. Bij wisselstroom heb je het langzaam laden (tot 3,7 Kilowatt) en het semi-snel laden (tot 22 Kilowatt).”



Gemeenten moeten goed kijken naar het type gebruik. "Je moet een auto in principe altijd langzaam opladen. 's Nachts of op het werk. Dat is het beste voor de auto. Bovendien kan elke auto langzaam opladen en is elke aansluiting er geschikt voor. Die manier van opladen moet de gemeente faciliteren als bewoners geen eigen terrein hebben. Snelladen heeft een andere functie: dat doe je als je plotseling zonder stroom zit. Het is meer een optie bij een benzinstation. Snelladen is daarom hooguit aanvullend. Een gemeente hoeft zich dus amper of niet met snelladen bezig te houden."

Omdat openbare laadpalen in de openbare ruimte staan, moet een gemeente een verkeersbesluit nemen, minimaal 1 parkeervak per laadpaal reserveren (de meeste laadpalen hebben twee uitgangen) en zorgen voor adequate bebording. Een van de trends die Van Beek signaleert, is dat gemeenten steeds meer gaan nadenken over tijdsbegrenzing. Terecht, aldus Van Beek, want je bent aan het laden ('tanken') en niet aan het parkeren. Er is echter nog een reden: "Alleen door tijdsbegrenzing in te voeren, realiseer je voldoende bezettingsgraad en wordt elektrisch vervoer c.q. het opladen een interessante businesscase voor marktpartijen. Ook omdat het realiseren van nieuwe infrastructuur duur is, je kunt dus beter eerst de bestaande oplaadpunten zo optimaal mogelijk gebruiken."

Bij handhaving zijn er twee opties. De eerste is via de buitengewone opsporingsambtenaren van de gemeente. Een andere optie is om het over te laten aan de concessiehouder. Van Beek: "Dat doen we nu in Gelderland. Daar doet de concessiehouder, de exploitant van de laadpunten, de handhaving op financiële basis." Concessiehouders zijn in dit geval vaak aannemers of energiebedrijven, zoals BAM, Ballast Nedam, Cofely en Nuon. "Zij handhaven niet letterlijk, maar via de prijs. Als je na het opladen – dus bijvoorbeeld na tien uur – je auto niet hebt weggehaald, gaat de meter flink lopen. Wij noemen dat een stimuleringsstarief."

Van Beek verwacht dat het mechanisme van vraag en aanbod ook bij de laadpalen steeds meer een rol gaat spelen. "Je hebt het dan bijvoorbeeld over de geografische positie in de stad. In Arnhem overweegt men om te experimenteren met verschillende tarieven voor opladen in binnenstad en buitenwijken. Daarmee lijkt het erg op parkeren. In beide gevallen gaat het om het bezet houden van de openbare ruimte. Een andere optie is om met een persoonsgebonden laadabonnement een prijsonderscheid te maken tussen laden bij je 'eigen' laadpaal voor je woning en bij een 'vreemde' laadpaal. En je kunt onderscheid maken tussen 's avonds laden (wil iedereen, dus duurder), overdag (gemiddeld) en 's nachts (goedkoop)."

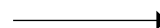
Van Beek constateert dat de exploitatie steeds meer verschuift naar de markt: "Bij de voorlopers – de vier grote gemeenten – was het vooral de overheid, nu in de provincies is het steeds meer de markt. In de grote gemeenten kregen concessiehouders geld van de gemeenten, waardoor ze amper geld hoefden op te halen bij de gebruikers. In Arnhem, waar de gemeente in zee is gegaan met Alliander Mobility Services, zie je dat de prijs gestegen is ten opzichte van de vier grote steden. Overigens is een concessie niet de enige optie. Het is belangrijk dat een groot aantal laadpunten in de markt wordt gezet. Je kunt vervolgens ook kiezen voor bijvoorbeeld een vergunningenmodel. Daarbij exploiteer je als private partij iets op de grond van de gemeente zonder dat de gemeente daar deel aan heeft. Het risico van deze optie is wel dat je te veel verschillende aanbieders zou kunnen krijgen. Bovendien is het de vraag of het technisch-financieel wel overal mogelijk is."

In Arnhem heeft AMS een concessie voor 1 jaar plaatsing en acht jaar dienstverlening. AMS leent daarvoor in het begin geld om dat vervolgens in de jaren erna terug te verdienen. "De gemeente heeft bij de uitvraag geen prijs genoemd maar de markt gevraagd wat het zou moeten kosten om het terug te kunnen verdienen. Dat is een andere benadering dan bij de grote steden: daar werd een vast maximumbedrag voor het laden genoemd met als gevolg dat de gemeente fors bij moest betalen."

Om het prijsverschil niet te groot te maken en elektrisch rijden onaantrekkelijker, is in Arnhem besloten om als een soort tussenfase de onrendabele top tijdelijk te subsidiëren. "Dat is het nadeel dat gemeenten aanvankelijk elektrisch rijden zwaar hebben gesubsidieerd. De elektrisch rijder is nu gewend geraakt aan een kunstmatig lage prijs. Terwijl beheer en onderhoud van openbare laadpalen gewoon geld kost. De uitdaging de komende jaren voor gemeenten en markt is om dat evenwicht te vinden. Niet te duur want dan schrikt het rijders af en is er geen verschil meer met benzine en niet te goedkoop want anders moet er vanuit de overheid steeds maar geld bij."

Van Beek verwacht dat er in de toekomst steeds meer laadeilanden zullen komen, met bijvoorbeeld vier in plaats van de huidige twee stekkers. "Dat is ook voor businesscase goed: je hebt dan maar één grote aansluiting nodig."

In Arnhem worden de openbare laadpalen alleen nog vraaggestuurd geplaatst. Van Beek: "Dat loopt in Arnhem grotendeels via de concessiehouder. Een aanvrager van een openbare laadpaal vult het in op de site van de gemeente, maar de aanvraag komt direct terecht bij de concessiehouder."



TOEKOMST

Nu is het nog nodig dat de gemeente Arnhem een kleine financiële bijdrage levert van 1.000 euro per laadpunt om enerzijds elektrisch vervoer te promoten en anderzijds om het voor de markt aantrekkelijk te maken. Van Beek verwacht dat dit over een paar jaar niet meer nodig is. "Over drie jaar kun je als gemeente concessies op de markt zetten die geheel budgetneutraal zijn. Dit is wel sterk afhankelijk van de inzet van andere partijen zoals het Rijk, die bijvoorbeeld in de energiebelasting en ne-taansluiting de kosten behoorlijk kunnen verlagen" Het verdienmodel voor de gemeente zit straks in het opnieuw op de markt brengen van de concessies op bestaande laadpunten, aldus Van Beek. "Dan zijn die initiele kosten voor plaatsing terugverdiend en kan er op sommige plekken een begin worden gemaakt met terugverdienen. Voorwaarde is dat de technologie nog bruikbaar is, en deze verandert snel. Gemeenten kunnen dan concessies voor openbare laadpalen gaan veilen met prijzen per Kilowatt-uur."

Betalen bij laadpalen zal in de toekomst niet meer via pasjes gaan, maar via mobieltjes of een bankpas, verwacht Van Beek. "Het aardige is dat de EV-sector



daarmee meteen kan aansluiten bij ontwikkelingen die ook op het gebied van parkeren spelen." Een andere ontwikkeling die eraan komt is inductieladen, opladen zonder stekker. "Er zit dan een plaat in de grond en een plaat onder het voertuig. Voordat dit van de grond komt, zijn we heel wat jaren verder. De gemeenten moeten er echter niet op wachten en het zeker niet als reden voor uitstel noemen om met laadpalen aan de slag te gaan."
