Stimuleren semipublieke laadvoorzieningen

Geschikte locaties voor publiek toegankelijke binnenstedelijke snelladers bevinden zich zowel in de openbare ruimte als op private grond. Dit geldt bijvoorbeeld voor parkeerterreinen van supermarkten, winkelcentra en bouwmarkten, maar dat kan ook gelden voor tankstations.

Het realiseren van losse snelladers in de openbare ruimte heeft voor gemeenten als voordeel dat je meer zeggenschap hebt over wat er wanneer komt door voorwaarden te stellen rondom de plaatsing en exploitatie. Met een concessie kun je bijvoorbeeld gericht uitvragen dat er op locaties snelladers worden gerealiseerd, van een bepaald type en waarbij aan het laadtarief eisen zijn gesteld.

Voor snelladers op private grond heb je als gemeente veel minder invloed op de realisatie. Evengoed kan dit erg aantrekkelijk zijn. Met name wanneer deze laders ook publiek toegankelijk zijn, de zogenaamde semipublieke locaties. Immers, als gemeente hoef je veel minder inspanning te leveren in vergelijking met bijvoorbeeld een concessie of vergunningaanvraag en de e-rijder wordt op deze manier ook bediend. Daarnaast heeft een dergelijke oplossing een minder grote impact op de schaarse openbare ruimte. Ook is het bij snelladers op semi-publiek terrein vaak makkelijker om ‘achter-de-meter’-oplossingen toe te passen. Dit kan helpen bij het voorkomen van netcongestie.

Kortom, afhankelijk van de geschikte locaties in de gemeente, de eigendomsposities hiervan en de visie van de gemeente op haar rol in snelladen, kan het interessant zijn om juist de semipublieke locaties te stimuleren.

*Maar hoe stimuleer je een private partij om op eigen parkeerterrein een snellader te realiseren die publiek toegankelijk is?*

Voor losse snelladers (kortparkeerladers) zien we kansen bij bouwmarkten, supermarkten, (weg)restaurants en andere (grotere) bezoekerslocaties met parkeerterreinen gelegen op private grond. Ook tankstations met voorzieningen zoals een shop lijken geschikt. Het gaat om locaties waar mensen gedurende korte verblijven. Er zijn praktijkvoorbeelden dat ondernemingen met semipubliek parkeerterrein zelf snelladers realiseren. Ook komt het voor dat ondernemingen afspraken maken met CPO’s voor de realisatie van snelladers op hun grond. Dit gebeurt vaak bij ketens (zoals McDonalds en Jumbo). Hierbij wordt gebruik gemaakt van de bestaande netaansluiting van het pand, waar dan nog (op bepaalde momenten) capaciteit beschikbaar is.

**Stap 1**Bepaal de geschikte locaties voor snelladers op semipubliek terrein (zie ook product 3: Afwegingskader snellaadlocaties).

**Stap 2**   
Ga in gesprek met de eigenaar / gebruiker van het parkeerterrein en bespreek de volgende punten[[1]](#footnote-1):

* Kansen voor het bedrijf:
  + leveren van extra dienst aan klanten door snelladen aan te bieden
  + verdienmodel waarbij gekozen kan worden voor eigen investering of exploitatie/investering door CPO
  + bijdragen aan klimaatdoelen: marketingtechnisch interessant

**Stap 3**: Maak concrete afspraken over welke doelgroep kan worden bediend en over de daadwerkelijke realisatie van de snellader

*NB verdere uitwerking is nodig. Duidelijk moet worden wat er technisch en financieel nodig is en welke voordelen en nadelen dit heeft voor de onderneming en voor de gebruikers.*

Wat je als gemeente kunt bieden in deze is het volgende:

1. **Kennis**   
   In ieder geval kun je als gemeente de bedrijven attenderen op de mogelijkheid om dit te organiseren en ook voorbeelden inbrengen van hoe dit elders (in de gemeente of provincie) is gedaan.
2. **Financieel / Subsidie**Dit is een belangrijke prikkel. Zeker als de business case lastiger is, maar ook om de terugverdientijd te verkorten naar bijvoorbeeld vijf jaar. Via subsidies kunnen uiteraard voorwaarden en eisen aan de snellaadinfrastructuur worden gesteld en een aandachtspunt hierbij is ook staatssteun.
3. **Vergunningentraject versnellen/verkorten**  
   De gemeentelijke procedure kan worden versneld waardoor het proces om een snellader te plaatsen kan worden bespoedigd.

Relevante onderwerpen

**Verzekeringen**

* Aansprakelijkheid van de exploitant jegens gebruiker (gebruiker wordt bijvoorbeeld ge-elektrocuteerd). Dit valt onder de algemene bedrijfsaansprakelijkheidsverzekering. Exploitant moet die activiteiten bij het afsluiten van de verzekering opgeven.
* Aansprakelijkheid van gebruiker jegens exploitant (bijvoorbeeld gebruiker rijdt tegen de laadpaal aan). De gebruiker is dan aansprakelijk. De aansprakelijkheid is gedekt door de autoverzekering indien de schade met het motorvoertuig is veroorzaakt of anders onder de wettelijke aansprakelijkheid. In de praktijk is natuurlijk problematisch dat de veroorzaker van de schade niet altijd te achterhalen is (deze rijdt weg zonder de schade te melden). Voor dergelijke situaties is ongetwijfeld ook een verzekering af te sluiten. Iets soortgelijks speelt t.a.v. vandalisme.  
    
  NB hier kan ook de parallel worden getrokken met andere publieke voorzieningen die op private grond worden gerealiseerd en gebruikt. Voor een tankstation of bijvoorbeeld een wasstraat geldt in feite eenzelfde verzekeringsvraag.

**Aanbieden van stroom en bestemmingsplannen**Een reactie van een jurist hierop:

*Op grond van het bestemmingsplan geldt dat ‘het bedrijfsmatig te koop aanbieden, waaronder begrepen de uitstalling ten verkoop, het verkopen en/of leveren van goederen aan personen die goederen kopen voor gebruik, verbruik of aanwending anders dan in de uitoefening van een beroeps- of bedrijfsactiviteit’, als detailhandel wordt betiteld. Daarnaast geldt dat stroom in een oud arrest is aangemerkt als een ‘goed’, en dus verkocht (of zoals in de uitspraak centraal stond: gestolen) kan worden.*

*Heel formeel zou je dus kunnen stellen dat het te koop aanbieden van elektriciteit als detailhandel moet worden gezien, en dit is binnen de meeste bedrijvenbestemmingen aangemerkt als strijdig gebruik. Het is moeilijk hier uitspraken over te vinden en misschien zijn die er niet. Logischerwijs zou je echter kunnen bedenken dat de ontwikkeling vanuit ruimtelijk perspectief niet gewenst is. Parkeerplaatsen die eigenlijk voor bezoekers en medewerkers van het bedrijf zijn, worden dan ingezet voor derden. Dit zou ongewenste effecten hebben. Anderzijds is het met het oog op de elektrificatie van het wegverkeer misschien wel mooi als bedrijven een beperkt aantal parkeerplaatsen inzetten voor deze functie. Dan zou een pragmatische lijn gekozen kunnen worden door dit bijvoorbeeld als ondergeschikte detailhandel ten opzichte van de bedrijfsfunctie te zien (of: als dienstverlening in plaats van detailhandel).*

*Reactie van Omgevingsdienst moet hier nog bij.*

1. Voor de aanpak van snelladers bij tankstations wordt verwezen naar product 7. [↑](#footnote-ref-1)