


Onderwerp **Beantwoording vragen ex art. 36 RvO ChristenUnie Tarieven elektrisch laden**
ter informatie
Steller **Bote Anne Storm**

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon 0627383055 Bijlage(n) 1 Ons kenmerk 225769-2023
Datum 19-07-2023 Uw brief van Uw kenmerk 

Geachte lezer,

Hierbij doen wij u toekomen ons antwoord op de door heer P. Rebergen van de ChristenUnie gestelde vragen ex art. 36 RvO over de laadtarieven binnen de gemeente Groningen.

Deze vragen zijn ingediend naar aanleiding van een onderzoek van Independer (7 juni 2023). Hieruit bleek dat de gemeente Groningen, net als andere Groningse en Drentse gemeenten binnen de concessie, hogere laadtarieven kent dan enkele andere gemeenten in Nederland. Aan de andere kant zijn er ook gemeenten die hogere tarieven kennen dan de gemeente Groningen, bijvoorbeeld in de provincie Utrecht. Daarnaast geldt dat bij dit onderzoek de laadprijzen van parkeergarages, parkeerterreinen en de parkeerplekken op straat zijn meegerekend. Onderstaande beantwoording focust met name op de laadprijzen van de publieke laadpunten op straat. Op deze laadpunten kunnen wij namelijk het meeste invloed uitoefenen en deze nemen ook het gros van alle laadpunten in de stad in.

1. *Kan het college aangeven waardoor de prijsverschillen tussen verschillende gemeenten ontstaan?*

De prijsverschillen zijn het gevolg van de verschillende regionale concessies met ieder weer zijn eigen afspraken. Ook de verschillende afspraken met energieleveranciers en verschillende business cases spelen een rol. In onze gemeente valt de exploitatie van de meeste openbare laadpalen onder de regionale concessie met Allego. Het recht op

Volgvel 1

exploitatie geldt tot het einde van de concessie (2029). De energie voor deze laadpalen wordt op dit moment ingekocht bij CleanEnergy. De laadprijzen van de Allego laadpalen worden halfjaarlijks vastgesteld. Zowel de inkoop van energie als de uiteindelijke vaststelling van de laadprijzen wordt gedaan door de concessieverleners, waaronder de gemeente Groningen. De laadprijs is opgebouwd uit de energieprijs, installatievergoeding voor Allego en belastingen en afdrachten. De installatievergoeding kent een jaarlijks indexatie. De energieprijs is het meest bepalend, op dit moment rond de 60 procent van de totale prijs. Door de oorlog in Oekraïne en de daarmee samenhangende energiecrisis was de prijs afgelopen jaar relatief gezien hoger. Met de halfjaarlijkse bijstelling van het tarief is door huidige lagere energieprijs per 1 juli het tarief weer naar beneden gesteld, naar 44,58 cent incl. BTW per kWh. Daarmee ligt de laadprijs op het niveau van de gemiddelde nationale laadprijs¹. Daarbij moet worden vermeld dat de prijs die daadwerkelijk voor het laden moet worden betaald mede afhankelijk is van de laadpas van de gebruiker. De ingestelde prijs op het laadpunt hoeft niet per se de prijs te zijn die de klant betaalt.

- 2. Heeft het college aanwijzingen dat een stijgende energieprijs leidt tot minder bereidwilligheid van inwoners om over te stappen op elektrisch rijden? Hoe verhouden aanvragen voor laadpalen zich tot voorgaande jaren?*

Het aanvraagportaal (laadpaalnodig.nl) voor ons opdrachtenmodel is begin dit jaar opengegaan. Inmiddels hebben wij meer dan 100 aanvragen hierop binnengekregen. Dit is vergelijkbaar met voorgaande jaren. Wij zien zodoende geen aanwijzingen dat de hogere energieprijs heeft geleid tot minder bereidwilligheid van inwoners om elektrisch te gaan rijden.

- 3. Ziet het college de hogere stroomprijs als een risico op minder snelle verduurzaming van autoverkeer?*

Wanneer het rijden van een elektrische auto, door hoge stroomprijzen, duurder is dan rijden van een auto op fossiele brandstoffen heeft dat invloed op de afwegingen van consumenten bij het aanschaffen van een auto. De transitie naar elektrisch rijdende voertuigen is echter afhankelijk van veel meer factoren. Het aanbod van elektrische auto's ontwikkelt zich snel en ook aanschafprijzen dalen gestaag. Ook het gemak en de beschikbaarheid van oplaadpunten spelen een rol. Aangaande de stroomprijzen merken we op dat afgelopen jaar deze sterk steeg door uitzonderlijke omstandigheden. Ondanks dit gegeven, zien wij niet een stagnering of daling van bijvoorbeeld het aantal laadpaalaanvragen.

- 4. De gemeente stapt over van een concessiemodel naar een opdrachtenmodel. Dat wil zeggen: de gemeente gaat vanaf 2024 in eigen beheer laadpalen plaatsen. Levert het nieuwe model de gemeente meer regie op de kostprijs van publiek laden?*

Ja, de gemeente bepaalt de laadprijs voor de palen die in opdracht van ons worden geplaatst. Wij starten daarmee vanaf september. Het gros van de publieke palen in onze gemeente, nu en in de komende jaren, is nog geplaatst binnen de concessie met

¹ <https://www.anwb.nl/auto/elektrisch-rijden/wat-kost-het-opladen-van-een-elektrische-auto>

Volgvel 2

Allego. De laadprijs daarvan wordt elk halfjaar vastgesteld door alle concessieverleners, waaronder de gemeente Groningen.

5. *Uit het onderzoek van Independer blijken laadpalen in parkeergarages vaak duurder dan laadpalen op straat. De gemeente stimuleert - terecht volgens de ChristenUnie- dat auto's minder openbare ruimte innemen en vaker in garages worden geparkeerd. Betekent dit dat er ongewild een negatieve relatie kan bestaan tussen deze verschillende beleidsterreinen? Oftewel: maakt dit elektrisch laden in de publieke ruimte duurder?*

In zijn algemeenheid kan worden gesteld dat de kosten om laadvoorzieningen in parkeergarages te realiseren fors hoger zijn dan de kosten voor het realiseren van een laadpunt op straat. Bijvoorbeeld aanpassingen aan de elektrische installatie en maatregelen om de brandveiligheid te garanderen zijn kostbaar. Om deze kosten terug te verdienen verdisconteren exploitanten deze in de prijs voor het laden in parkeergarages. Zodoende zijn deze prijzen vaak hoger dan voor publieke laadpalen in openbare buitenruimte.

Met ons parkeerbeleid met een palet aan parkeerrestricties, parkeertarieven en vergunningen sturen we op wie waar parkeert en proberen we de parkeerdruk op straat te beheersen. Het gebruik van een laadpunt in een openbare parkeergarage kent in veel gevallen een andere gebruikersgroep en is veelal gericht op bezoekers. Bezoekers die we met parkeerbeleid ontmoedigen om op straat te parkeren hebben zo eigenlijk geen keuze om op straat op te laden. De openbare laadpalen op straat kennen als primaire doelgroep bewoners die geen gelegenheid hebben om op eigen terrein te laden. Voor die bewoners bieden we met openbare laadpalen in hun wijk gelegenheid om over te stappen van fossiele voertuigen naar elektrische voertuigen. De tarieven op straat verhogen staat haaks op de doelstelling om deze groep, die afhankelijk is van openbare laadpalen, gelegenheid te bieden om makkelijk en tegen een billijk tarief op te laden.

6. *Ziet het college mogelijkheden om prijsverschillen te minimaliseren?*

Zoals in raadsvoorstel "Uitwerking opdrachtenmodel laadinfrastructuur 2023" beschreven, is onze ambitie voor de laadpalen die straks door ons geplaatst en geëxploiteerd worden een billijk tarief te hanteren voor onze inwoners onder de voorwaarden van een gezond financieel verdienmodel. Voor de laadpalen binnen de concessie met Allego geldt dat de concessieverleners de laadprijs vaststellen. Ook hier zijn we samen met onze medeconcessieverleners gericht op het vragen van een billijk tarief, zoals we met de recente tariefwijziging gedaan hebben.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

burgemeester,
Koen Schuiling

secretaris,
Christien Bronda

Deze brief is elektronisch aangemaakt en daarom niet ondertekend.