

## Raadsvoorstel



Onderwerp      Kredietaanvraag t.b.v.Laadinfrastructuur gemeentelijk wagenpark  
Steller/telnr.      Gerrit Griffioen/ +3150 367 1261  
                         Michel van den Berg/ +3150 367 8393      Bijlagen 0

---

Classificatie	openbaar <input type="checkbox"/> Vertrouwelijk	
Portefeuillehouder	G. Chakor	Raadscommissie
Langetermijn agenda (LTA) Raad	LTA ja: <input type="checkbox"/> Maand      Jaar LTA nee: <input checked="" type="checkbox"/> Niet op LTA	

---

### De raad besluit;

- I. een krediet beschikbaar te stellen van € 1.234.000 voor de realisatie van de laadinfrastructuur;
- II. de kapitaalslasten behorende bij de investering in de laadinfrastructuur te dekken uit de huidige begrotingsmiddelen die beschikbaar zijn voor de exploitatielasten van het huidige wagenpark;
- III. de gemeentebegroting 2020 op programmaniveau overeenkomstig te wijzigen;

---

### Samenvatting

In het coalitieakkoord heeft het college de ambitie benoemd om in het jaar 2025 in de binnenstad emissievrij te rijden en om ons eigen wagenpark te vergroenen. We rijden als gemeentelijke organisatie ook veel met onze dienstvoertuigen in de binnenstad en om onze eigen ambitie volledig waar te maken gaan we 128 dienstvoertuigen vervangen door elektrische voertuigen. Dit doen we in de periode van 2020 tot en met 2024, anders mogen we zelf in 2025 de binnenstad niet meer in.

Om deze elektrische dienstvoertuigen te kunnen opladen hebben ze ook een laadpunt nodig bij de huidige parkeerplekken. Voor de komende jaren zijn hiervoor 74 laadvoorzieningen nodig bij 17 gemeentelijke panden. Om deze laadvoorzieningen te realiseren vragen we u een **uitvoeringskrediet van € 1.234.000**. Dit krediet wordt gedekt uit de huidige begrotingsmiddelen die nu beschikbaar zijn voor het fossiele wagenpark en is zelfs financieel gunstiger. Daarmee wordt er niet alleen bespaard op CO<sub>2</sub> uitstoot maar ook op geld.

B&W-besluit d.d.: 2 juni 2020

Afgehandeld en naar archief

Paraaf

Datum

## Aanleiding en doel

---

### Gemeentelijk wagenpark

In het coalitieakkoord hebben we aangegeven dat we in 2035 CO<sub>2</sub>-neutraal willen zijn en ons wagenpark willen vergroenen. Net als voor de hele stad hebben we voor ons eigen gemeentelijk wagenpark de ambitie om in 2035 geheel emissievrij te kunnen rijden. We experimenteren al een tijd met meerdere duurzamere voertuigen. Op het gemeentelijk tankstation (Duinkerkenstraat) zijn vanaf 2014 milieuvriendelijke(r) brandstoffen aangeboden zoals groengas en GTL (Gas-To-Liquid). In 2014 hebben alle gemeentelijke dieselveertuigen die tanken op de eigen gemeentelijke vulpunten, het schonere en stillere GTL gebruikt als brandstof. Ook hebben we inmiddels **enkele volledig elektrische dienstauto's** en zijn we wereldwijd koploper op het gebied van waterstof door met meerdere voertuigen te rijden op onze eigen duurzaam geproduceerde waterstofgas. Met het rijden op groengas, GTL, waterstof en elektriciteit zijn al goede resultaten geboekt in het terugdringen van uitstoot van schadelijke stoffen en CO<sub>2</sub>.

Om echter volledig schoon en CO<sub>2</sub>-vrij te rijden transformeren wij ons eigen wagenpark de komende jaren om naar een wagenpark met emissievrije voertuigen. Alleen op deze manier kunnen we voldoen aan onze eigen ambitie voor een emissievrij wagenpark. We kopen al het gemeentelijk materieel centraal in en onderhouden ook centraal. Wij faseren daarom een deel van onze voertuigen op groengas, GTL en benzine uit en vervangen deze door elektrische voertuigen of voertuigen op groene waterstof. Bij de aanschaf van nieuw materieel is het uitgangspunt emissievrij: batterij- elektrisch waar kan (veelal de voertuigen die **kortere ritten maken en regelmatig bij een laadvoorziening kunnen staan zoals dienstauto's**) en op groene waterstof waar moet (voertuigen die relatief lange inzetbaarheid behoeven zoals vuilniswagens). De opgave is ambitieus. Tot op heden zijn er 35 elektrisch aangedreven voertuigen aangekocht en operationeel. Deze kunnen nu nog niet allemaal laden bij een gemeentelijke laadpaal. Voor 2020 zijn er 47 begroot maar nog niet aangeschaft in afwachting van de realisering van de laadpalen. Voor 2021 is in de begroting geld gereserveerd voor 30 stuks. Voor 2022 komen in de vervangingsprognose 30 stuks in aanmerking om vervangen te worden. In 2023 en 2024 zijn er nog 16 gepland in de vervangingsprognose. In totaal zijn in deze periode tot en met 2024 dan 158 voertuigen elektrisch aangedreven.

Parallel hieraan worden in 2021 ook laadvoorzieningen aangebracht bij gemeentelijke gebouwen zodat deze elektrische dienstvoertuigen kunnen worden opgeladen. Hiervoor zijn 74 laadvoorzieningen nodig bij 17 gemeentelijke panden. Deze laadvoorzieningen worden aangebracht bij de volgende gemeentelijke gebouwen: kantoorpand DIA Kreupelstraat, kantoren aan het Gedempte Zuiderdiep, Stadsbeheer locaties aan de Duinkerkenstraat, de wijkposten, Kantoor Hanzeplein, Selwerderhof, Sportcentrum Karding en De **Oosterpoort. De laadpunten zijn geschikt voor alle elektrische auto's en laadpassen. Ze zijn in eerste instantie bedoeld voor het wagenpark van de gemeente Groningen.**

Het aanbrengen van laadpunten bij de gemeentelijke gebouwen betekent in alle gevallen dat de elektrotechnische installatie in de panden moet worden uitbereid en aangepast. Omdat sprake is van een forse energievraag zal om overbelasting van de elektriciteitsaansluiting te voorkomen de beschikbare energie verdeeld moeten worden tussen gebouw en laadvoorziening. Hiervoor worden slimme laadvoorzieningen geïnstalleerd die de laadsnelheid afstemmen op het gebruik in het gebouw en aantal **auto's die aan het laden zijn. Zo wordt de laadsnelheid optimaal ingeregeld.** Tevens wordt hiermee ingezet op het monitoren van deze laadpunten om de bezettingsgraad te beoordelen en de energievraag te analyseren.

### Groene stroom en besparen op CO<sub>2</sub> uitstoot en geld.

De stroom die nodig is voor het laden is uiteraard groene stroom. Sinds 1-1-2019 heeft de gemeente Groningen (samen met andere gemeenten in de provincie Groningen en de Provincie Groningen) een energiecontract afgesloten waarbij de geleverde stroom duurzaam en additioneel in de provincie Groningen wordt opgewekt. Daarmee is deze stroomleverantie ook CO<sub>2</sub> neutraal.

De besparing op CO<sub>2</sub> die deze transitie met zich meebrengt is circa 3.725 ton per jaar. Als we bedenken dat **een gemiddeld huishouden "goed" is voor 23 ton CO<sub>2</sub> per jaar** dan besparen we hiermee dus de CO<sub>2</sub> uitstoot van 162 huishoudens. Elk jaar weer.

De kapitaalslasten van deze investering worden volledig gedekt door de huidige middelen die nu beschikbaar zijn voor het fossiele wagenpark en is het zelfs financieel gunstiger. Daarmee wordt er niet alleen bespaard op energie en CO<sub>2</sub> maar ook op geld.  
In dit voorstel wordt het krediet aangevraagd voor de realisatie van de benodigde laadpunten.

Kader

---

### Klimaatakkoord

In het Klimaatakkoord heeft de verduurzaming van de mobiliteit een belangrijk aandeel in het terugdringen van de CO<sub>2</sub>-uitstoot. Het **geeft daaraan sterke richting door te stellen dat vanaf 2030 alle nieuwe auto's een elektrische aandrijving hebben**. Landelijke afspraken gaan ervan uit dat vanaf 2050 vrijwel geen fossiele brandstoffen meer worden gebruikt in het verkeer en vervoer. Tot die tijd wordt het gebruik van fossiele brandstoffen afgebouwd en het rijden op (duurzame opgewekte) elektriciteit en waterstof gestimuleerd. Onderdeel van het Klimaatakkoord is de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL). De NAL voorspelt dat in 2030 1,75 miljoen laadplekken nodig zijn.

### Next City

**Duurzame bereikbaarheid is één van de hoofdthema's van The Next City. Vergroening is al jarenlang** een belangrijk thema in ons mobiliteitsbeleid. Als eerste gaat dat om de vergroening van de keuze van het vervoermiddel. **Ons uitgangspunt daarin is "Te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer als het kan, met de auto als het moet". Als tweede komt dan de vergroening van het vervoermiddel zelf**. Daarbij gaat het om onderwerpen als de gebruikte brandstoffen en de uitstoot van gevaarlijke stoffen.

Binnen de mobiliteit wordt de overgang van fossiele brandstoffen naar elektrisch rijden één van de belangrijkste veranderingen. Het gebruik van fossiele brandstoffen wordt uitgefaseerd. Het is niet de vraag of we elektrisch gaan rijden, maar wanneer.

Ondanks de voortdurende inzet op de keuze voor schone vervoermiddelen, worden voor 1 van de 3 stedelijke verplaatsingen nog altijd gemotoriseerde voertuigen gebruikt. Dit gaat gepaard met de uitstoot van gevaarlijke stoffen (NO<sub>x</sub>, fijnstof) en CO<sub>2</sub>. Hoewel we volgens de richtlijnen ruimschoots voldoen aan de landelijke normeringen voor uitstoot van gevaarlijke stoffen, willen we leven in een schone, prettige en gezonde stad. We voelen breed de noodzaak en verantwoordelijkheid om maatregelen te nemen, vanwege de ruimte die autoverkeer inneemt en vanwege de impact op de leefkwaliteit in stad. Ook zijn de gevolgen van de klimaatverandering steeds breder merkbaar. We streven er daarom naar dat er in 2035 in onze stad geen lokale uitstoot van schadelijke stoffen (NO<sub>x</sub>, fijnstof) meer plaatsvindt en dat ons verkeerssysteem dan vrij van CO<sub>2</sub> is.

### Coalitieakkoord 2019-2022 'Gezond, Groen, Gelukkig Groningen'

De provincie Groningen is landelijk gezien dé energieprovincie en een voorbeeld voor anderen. We stimuleren en faciliteren zowel particulieren als bedrijven, corporaties en verenigingen bij het zoeken naar de juiste oplossingen om zo slim mogelijk duurzame maatregelen te nemen. Om de ambities te halen hebben we iedereen nodig. Inwoners, woningbouwcorporaties, bedrijven, maar ook wijzelf moeten ons hiervoor inspannen en het goede voorbeeld geven. Er worden wijkenergieplannen gemaakt, nieuwe warmtevoorzieningen aangelegd en het gemeentelijk wagenpark wordt vergroend.

Een aantrekkelijke leefbare stad bereiken we door onder meer de mobiliteit te vergroenen. Onze ambitie is een emissievrije binnenstad in 2025, waarbij wij met ons eigen wagenpark het goede voorbeeld geven. Vanaf 2025 rijden in de binnenstad alleen emissievrije gemeentelijke voertuigen en daarbij hoort dan ook een efficiënte eigen laadinfrastructuur

### Visie openbare laadinfrastructuur 2025

De visie openbare laadinfrastructuur schetst de ontwikkelingen op het gebied van elektrisch rijden en laadinfrastructuur, de opgave die op ons afkomt en de strategie die wij de komende periode moeten hanteren om deze opgave efficiënt aan te pakken. Circa 2/3 van onze inwoners kan niet parkeren op eigen terrein. Zij kunnen dus geen eigen oplaadvoorziening realiseren. Met deze visie wordt voorkomen dat bewoners in afwegingen rond de aanschaf van een auto kiezen voor een brandstofauto omdat de openbare

laadinfrastructuur achterblijft. Daarom wordt ingezet op voldoende gelegenheid om op te laden in openbaar gebied. Met deze visie heeft de raad kaders vastgesteld voor de wijze waarop de gemeente omgaat met het plaatsen van openbare laadpalen.

Wij als gemeente Groningen beschikken echter over eigen besloten terreinen waar we zelf laadvoorzieningen kunnen realiseren. Door zelf laadvoorzieningen op deze terreinen aan te brengen – en dus geen gebruik te maken van de openbare laadvoorzieningen – is er meer ruimte voor bewoners bij het gebruik van de openbare laadvoorzieningen.

#### Financiële consequenties

---

De kosten van aanschaf van elektrische personen- en bestelauto's liggen hoger dan die van traditionele fossiele brandstofauto's en worden vanuit de jaarlijkse begroting van Stadsbeheer gefinancierd. Daarnaast moeten we bij onze eigen parkeerplaatsen op ons terrein laadvoorzieningen plaatsen. Voor de kosten van deze laadvoorziening wordt middels dit voorstel het krediet aangevraagd. Om de gevolgen daarvan voor onze jaarlijkse lasten in kaart te brengen hebben we in beeld gebracht wat de huidige kosten zijn van een personenauto en een bestelauto: afschrijving op aanschaf, verzekeringen, onderhoud en brandstofkosten (GTL en benzine). Deze kosten worden jaarlijks door de beheerder van het wagenpark, de directie Stadsbeheer, in rekening gebracht bij de diverse directies die gebruik maken van de auto's. Daarnaast hebben we ook de exploitatielasten in beeld gebracht van de elektrische personen- en bestelauto's. Zo ontstaat een vergelijk van kosten wat we nu hebben en wat de kosten straks zijn bij een volledig emissievrij wagenpark. Voor alle kosten is op dit moment dekking aanwezig in de begrotingen van deze directies.

#### Besparing op exploitatielasten:

Naast dat er dekking voorhanden is binnen de diverse directiebegrotingen levert het zelfs een besparing op **die is berekend op circa € 46.000 per jaar. Ondanks dat de aanschaf van elektrische auto's duurder is,** zorgen een langere afschrijftermijn in combinatie met lagere onderhoudskosten en de elektrische tankbeurten voor een lagere kostprijs per jaar.

De laadpalen worden in een tijdsbestek van een jaar gerealiseerd. Het gehele project wordt dan in 2021 financieel geactiveerd wat betekent dat in 2022 de kosten van afschrijving en rente (de kapitaalslasten) ten laste worden gebracht van de directies. Het vervangen van het afgeschreven deel van het wagenpark is gerekend tot en met 2024. Dit betekent dat er in de aanloop minder besparing is gezien er al wel een laadvoorziening is, maar nog geen auto die er gebruik van maakt. Dit betekent dat het resultaat in de eerste jaren **€ 19.000** lager is. **In het eerste jaar is de besparing € 27.000**, die toeneemt in vijf jaar naar de **genoemde € 46.000**. Het lagere resultaat van de eerste jaren hetgeen in 2021 **€ 19.000** bedraagt, wordt gedekt uit de exploitatie begroting van materieel bij stadsbeheer.

De genoemde besparing komt ten gunste van de diverse producten van de gemeente Groningen echter niet volledig ten gunste van de algemene middelen. Bij de tarief gerelateerde producten is **"weglek" van toepassing**. Het weglek percentage **op de besparing van personenauto's bedraagt 1% en op bestelauto's 14%**. Deze besparing resulteert bij tarief gerelateerde producten in lagere lasten en wordt bij het bepalen van de tarieven meegenomen.

<b>Begrotingswijziging Investerings 2020</b>						
<b>Laadinfrastructuur gemeentelijk wagenpark</b>						
Betrokken directie(s)	Stadsbeheer					
Titel Raads- / Collegevoorstel	Laadinfrastructuur gemeentelijk wagenpark					
Besluitvorming (orgaan + datum)	Raad					
Incidenteel / Structureel	I					
Looptijd	2020-2021					
Soort wijziging	Investering					
<b>Financiële begrotingswijziging</b>						<i>Bedragen x 1.000 euro</i>
<b>Programma</b>	<b>Deelprogramma</b>	<b>Directie</b>	<b>I/S</b>	<b>Lasten</b>	<b>Baten</b>	<b>Saldo te activeren</b>
09. Kwaliteit van de leefomgeving	09.3 Leefkwaliteit	Stadsbeheer	I	1.234		1.234
<b>TOTALEN BEGROTINGSWIJZIGING</b>				<b>1.234</b>	<b>0</b>	<b>1.234</b>

Overige consequenties

-

Vervolg

Na toekenning van het krediet wordt het project zo spoedig mogelijk uitgevoerd. De planning hiervan is als volgt:

- |                                                  |              |   |      |
|--------------------------------------------------|--------------|---|------|
| 1. Besluitvorming College/Raad .....             | kwartaal 2/3 | - | 2020 |
| 2. Ontwerp en aanbesteding .....                 | kwartaal 3   | - | 2020 |
| 3. Gunning en voorbereiding .....                | kwartaal 4   | - | 2020 |
| 4. Realisatie .....                              | kwartaal 1   | - | 2021 |
| 5. Inregelen/opleveren .....                     | april/mei    | - | 2021 |
| 6. Laadvoorzieningen volledig operationeel ..... | mei/juni     | - | 2021 |

Met vriendelijke groet,  
burgemeester en wethouders van Groningen,

burgemeester,  
Koen Schuiling

secretaris,  
Christien Bronda

*Dit raadsvoorstel is elektronisch aangemaakt en daarom niet ondertekend.*

