



Datum besluit B&W 16 mei 2023
Forumverg. d.d. (datum)
Agendapunt nr. (nummer)
Portefeuillehouder(s) A.F.M. van de Laar - Stadsontwikkeling, Mobiliteit, Grondzaken en Participatiebeleid
Redacteur L. van der Woerd
F. de Jong
Doorkiesnummer
Domein / Team Parkeren, Auto en Fiets
Corsanummer 22.085136

Aan de Raad,

1. Onderwerp
Strategie laadinfrastructuur 2023-2030 voor de gemeente Rijswijk.
2. Voorstel
 - a. De gemeenteraad wordt gevraagd om de Strategie laadinfrastructuur 2023-2030 gemeente Rijswijk vast te stellen;
 - b. De gemeenteraad wordt tevens gevraagd in te stemmen met het informeren van de inwoners over de uitvoering van de strategie door middel van een plank kaart
3. Inleiding
De Europese Unie heeft aangegeven dat vanaf 2035 geen CO2 uitstotende auto's meer gefabriceerd en verkocht mogen worden. Daarnaast is als onderdeel van het Klimaatakkoord de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) vastgesteld. Hierin is opgenomen dat de ontwikkeling van laadinfrastructuur geen belemmering mag vormen voor de groei van het aantal elektrische auto's. Alle gemeenten moeten daarom dan ook een laadvisie of -strategie vaststellen.

Volgens de prognoses die we hebben gekregen vanuit de NAL en de Regionale Agenda Laadinfrastructuur (RAL) (beide organisaties opgericht vanuit de Nederlandse overheid ter ondersteuning van de gemeenten), zal gemeente Rijswijk een significant aantal laadpalen moeten realiseren. Om richting te geven aan de ontwikkeling van de laadinfrastructuur zodat deze toegankelijk, betrouwbaar en toekomstbestendig is voor elektrische personenvoertuigen, heeft de gemeente Rijswijk een strategie opgesteld.

De strategie heeft vijf uitgangspunten die ten grondslag liggen aan locatiecriteriën waardoor laadvoorzieningen versneld gefaciliteerd kunnen worden. De uitgangspunten zorgen voor een dekkend, gemakkelijk te gebruiken en veilige infrastructuur die ervoor zal zorgen dat er al een laadpaal is gerealiseerd voordat de vraag naar de voorziening ontstaat, zonder inefficiënt gebruik te stimuleren.
4. Beoogd effect
Het doel is om in 2030 te kunnen voldoen aan de laadbehoefte van het toenemend aantal elektrische voertuigen in Rijswijk.



5. Argumenten

Versnelde uitrol

Om adequaat te kunnen inspelen op de toenemende vraag naar openbare laadinfrastructuur is het wenselijk dat er een strategie wordt geïmplementeerd die zorgt voor versnelde facilitering. Deze strategie biedt helderheid en richting voor de gemeente Rijswijk en geeft aan welke regels gelden bij het plaatsen van laadpalen, waardoor locaties sneller aangewezen kunnen worden en laadpalen sneller gerealiseerd kunnen worden.

Netcongestie

De groeiende laadvraag en de algehele energietransitie vragen veel van het huidige elektriciteitsnetwerk. De netbeheerders staan voor een grote uitdaging en het is van belang dat gemeenten goed samenwerken om ervoor te zorgen dat het netwerk de extra belasting aankan. De strategie draagt hieraan bij. Door in te zetten op de concentratie van laadpalen en het verkennen van locaties voor laadpleinen, kunnen netbeheerders betere inschattingen maken en het netwerk stabiel houden.

Transparante locatiekeuze

De vastgestelde strategie biedt duidelijkheid over de afwegingen die worden gemaakt bij het kiezen van locaties voor laadpalen. Dit maakt het voor inwoners begrijpelijker welke keuzes er gemaakt zijn om een laadpaal bij hen in de buurt te plaatsen.

Transparant beleid

De strategie beschrijft helder hoe de gemeente Rijswijk inwoners en werknemers die niet beschikken over parkeergelegenheid op eigen terrein, wil voorzien in hun laadbehoeften. De strategie schept duidelijkheid over de manier waarop de gemeente de aankomende jaren omgaat met het plaatsen van openbare laadpalen. Met deze strategie sluit de gemeente Rijswijk aan bij de uitgangspunten zoals geformuleerd door de RAL, zodat de strategie ook aansluit bij die van de omliggende gemeenten.

Beperkte ruimte

De ruimte in de openbare ruimte is beperkt en er zijn meerdere belangen die met elkaar concurreren, zoals parkeerruimte en groen. Deze strategie helpt om een balans te vinden tussen deze verschillen en daarmee de openbare ruimte optimaal te benutten.

6. Kanttekeningen

Overige gebruikersgroepen

Deze strategie heeft als scope alleen de personenvoertuigen die aangewezen zijn om op openbare grond het voertuig op te laden, specifiek bewoners en werkenden in de gemeente. Dit houdt in dat enkele andere doelgroepen buiten beschouwing worden gelaten zoals de logistieke vloot of doelgroepenvervoer, etc. Deze overige doelgroepen hebben namelijk specifieke laadbehoeften en -gedrag die afwijken van de doelgroep die in deze strategie wordt genoemd. Veel van de overige gebruikersgroepen kunnen nu hun laadbehoeften op eigen terrein voorzien of gebruikmaken van de al aanwezige snelladers en reguliere laadinfrastructuur. Het is wel van belang om deze ontwikkelingen nauwlettend te volgen en, indien nodig en gewenst, aanvullende maatregelen te nemen.



Snelladers aan de markt overlaten

Snelladers zijn oplaadpunten met een vermogen van meer dan 22 kW, waardoor een elektrisch voertuig sneller kan worden opgeladen dan bij een reguliere laadpaal. Het gebruik van snelladers is veelal voorbehouden aan personen die onderweg zijn of zakelijke rijders, en niet zozeer gericht op inwoners van een gemeente. Dit heeft te maken met het feit dat het opladen bij een snellader nog steeds relatief lang duurt en de kosten hoog zijn. Daarnaast is een snellader vanwege de zware belasting op het netwerk geen gewenste oplossing vanuit de netwerkbeheerder. Om deze redenen wordt de ontwikkeling van snelladers niet actief gestimuleerd en aan de markt overgelaten.

Niettemin bestaat het risico dat door het buiten beschouwing laten van snelladers en het overlaten van de ontwikkeling ervan aan de markt, deze niet op de juiste locaties geplaatst worden en er een onbalans ontstaat in de laadinfrastructuur. Het is dan ook van belang om de ontwikkeling van snelladers te blijven volgen en indien nodig in te grijpen om een evenwichtige spreiding van laadpalen te waarborgen. Op dit moment is er geen reden om in te grijpen.

Innovaties omtrent laadinfrastructuur

In de strategie is opgenomen dat Rijswijk alle ontwikkelingen omtrent laadinnovaties blijft volgen en waar mogelijk zal implementeren. Dit houdt in dat we de pilots omtrent slim laden, snelladen en ook straatintegraties in de gaten houden om te zien of dergelijke innovaties al geschikt zijn om in te zetten voor Rijswijk. Specifiek voor deze strategie kijken we naar pilots aangaande laden aan lantaarnpalen en laadpleinen die gebruikmaken van slim laden. De technologieën staan nog in de kinderschoenen en zijn daarmee nog niet geschikt om op grote schaal uit te rollen in Rijswijk. We wachten de resultaten van de pilots af.

Prognose is onderbouwd maar blijft een voorspelling

Hoewel de prognose van de RAL op dit moment de beste inschatting is van de toekomstige laadbehoefte, kan deze in de praktijk anders uitpakken. Het plaatsen van laadpalen is geen doel op zich, maar is een instrument om in de laadvraag te voorzien. Het is belangrijk om regelmatig de ontwikkelingen en trends in de laadbehoefte te monitoren en de strategie waar nodig bij te stellen om te blijven voldoen aan de behoeften van de inwoners en werknemers van Rijswijk.

Plankaart als informatieverstrekking

Nadat de strategie is vastgesteld, wordt er een plankaart opgesteld waarop alle mogelijke locaties voor laadpalen worden geprojecteerd op basis van de criteria die in de strategie zijn genoemd. Deze plankaart bevat locaties voor laadpalen tot aan 2030 en wordt uitgerold op een datagestuurde wijze. Dit betekent dat de locaties worden vastgesteld, maar dat de laadpalen gefaseerd worden gerealiseerd op basis van gebruiksgegevens en prognoses.

De plankaart zal op de gemeentesite worden gepubliceerd. Inwoners krijgen de mogelijkheid om met deze kaart alle toekomstige locaties in te zien. Daarnaast kunnen de inwoners nieuwe locaties aanwijzen voor extra laadpalen. Ook hebben zij de mogelijkheid om opmerkingen te plaatsen als een laadpaal onverhoopt toch op een onveilige plaats is geprojecteerd.

Het zal niet mogelijk zijn voor de inwoners om te stemmen op een locatie of om laadpalen te verwijderen.



7 Financiën

Sinds de zomer van 2021 is Rijswijk onderdeel van een regionale concessieovereenkomst tussen verschillende gemeenten in de regio en het bedrijf Equans. Equans is hiermee verantwoordelijk voor het plaatsen, beheren en exploiteren van de laadpalen in de openbare ruimte. In deze concessieovereenkomst zijn de volgende financiële afspraken opgenomen:

De kosten van het plaatsen en het onderhouden van een laadobject zijn gedurende de concessieovereenkomst volledig voor rekening van de concessiehouder.

Het laadtarief voor het leveren van openbare laaddiensten voor de ev-rijder binnen de concessie is € 0,26 per kWh exclusief btw. Het tarief staat vast voor de gehele duur van de concessie en mag alleen veranderen bij grote verandering door middel van indexering.

Voor iedere laadpaal ontvangen wij een vergoeding van € 0,03 per verbruikt kWh. Voor de periode juli 2021 tot en met december 2021 bedroeg deze vergoeding circa € 8.500,-

De kosten voor het verplaatsen van een laadobject zijn vastgesteld op een vaste vergoeding van € 3.500,- exclusief btw per laadobject. Dit geldt dus enkel als er net voor of na de realisatie van een laadobject, de locatie gewijzigd dient te worden.

Om alle afspraken met de concessiehouder te beheren, heeft gemeente Rotterdam het concessie-management op zich genomen. Hiervoor betalen alle gemeenten (zolang de concessie loopt) per jaar een relatief beperkte concessievergoeding aan de gemeente Rotterdam van circa € 3.000,- (dit kan jaarlijks worden geïndexeerd).

8. Vervolg:

Na het vaststellen van de strategie zal de plankaart worden gefinaliseerd en ter vaststelling worden voorgelegd aan het college van B&W.

Afhankelijk van de ontwikkelingen in de periode tot 2030 kan het voorkomen dat in een later stadium een gewijzigde plankaart wordt voorgelegd.



9. **Communicatie**
Het vaststellen van de Strategie Laadinfrastructuur 2023-2030 wordt via de gebruikelijke wijze en de website gecommuniceerd.

Voor de plankaart zal t.z.t een communicatieplan worden opgesteld om de inwoners proactief te voorzien van de benodigde informatie over de strategie en wat te verwachten bij de plankaart.
10. **Bijlagen**
Strategie laadinfrastructuur 2023-2030

Burgemeester en wethouders,
de secretaris,

de burgemeester,

P.M. Schuit

H. Sahin



De gemeenteraad van Rijswijk,
Bijeen in openbare vergadering op 27 juni 2023
Gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders
d.d. 16 mei 2023, nr.

BESLUIT:

- a) De Strategie Laadinfrastructuur 2023-2030 vast te stellen
- b) In te stemmen met de wijze van informeren van de inwoners door middel van een plankaart

Aldus besloten door de Raad van de gemeente Rijswijk, in zijn openbare vergadering van 27 juni 2023

De gemeenteraad,
de griffier,

de voorzitter,

J.A. Massaar, bpa

H. Sahin