Raadsvoorstel

Raadsvergadering
15-11-2022

Agendapunt

Nummer
22int06950

Onderwerp
Visie en plaatsingsbeleid Laadinfrastructuur

Aan de gemeenteraad.

Samenvatting voorstel
In het kader van stimulering elektrisch rijden en daarmee reducering van CO2 uitstoot, het in goede banen leiden van de invulling elektrische (auto)laadpunten in de Bornse openbare infra, zodanig dat er een goede balans en verdeling ontstaat tussen het reguliere parkeren en het parkeren ten behoeve van het elektrisch laden van auto's over de diverse wijken in Borne, Zenderen en Hertme.
De visie op realisatie van (auto)laadinfra dient door de gemeenteraad te worden vastgesteld, de plankaart 2022/2025 is ter kennisname.
Het vaststellen van de beleidsregels om te komen tot uitbreiding (auto)laadinfra is een bevoegdheid van het college.

1 Inleiding
De gemeente breidt het netwerk van openbare laadpalen de komende jaren uit. Door de groei van het aantal elektrische auto's stijgt ook de behoefte aan meer laadpunten. De openbare laadpalen zijn bedoeld voor elektrische auto's die niet op privéterrein opgeladen kunnen worden. De afgelopen jaren zijn in Borne meerdere openbare laadpalen geplaatst waarmee elektrische voertuigen kunnen worden opgeladen. De provincie Overijssel heeft een onderzoek laten uitvoeren hoeveel oplaadpalen per gemeente naar inschatting benodigd zijn in de periode 2022 tot en met 2025 om de vraag naar laadlocaties voor te blijven. Uit dat onderzoek is voor de gemeente Borne een aantal gekomen van 146 oplaadpalen = 292 laadpunten. Deze 146 laadlocaties zijn op basis van diverse criteria geprojecteerd op de plankaart.
De werkelijk te plaatsen hoeveelheid is en blijft natuurlijk afhankelijk van de vraag naar laadpunten, zo kan het zijn dat na de periode van 3 jaar er meer/minder zijn geplaatst dan de prognose aangeeft.

Laadvisie – plankaart – plaatsingsbeleid
In de visie op het plaatsingsbeleid wordt ingegaan op de vraag hoe de gemeente Borne dit aantal gaat realiseren.

De gemeente Borne spreekt de ambitie uit om de verduurzaming van mobiliteit – en daarmee de opkomst van elektrische voertuigen - in haar gemeente te stimuleren. De gemeente kiest ervoor om de regie in handen te nemen en haar inwoners en ondernemers proactief te betrekken in deze mobiliteitstransitie..

2 Beoogd resultaat

Een vastgestelde visie en beleid op uitbreiding van de (auto)laadinfra om te voldoen aan de vraag naar mogelijkheden tot elektrisch laden in de openbare ruimte en daarmee reducering van de CO2 uitstoot om te komen tot een zero emissie mobiliteit.

3 Argumenten

1.1 Laadvisie

Met de laadvisie positioneren we ons als een gemeente met een toekomstgericht laadbeleid en hopen we daarmee onze bijdrage te leveren aan de versnelling van de transitie naar elektrisch vervoer. Om dit te bereiken is het van belang dat de beschikbaarheid van laadinfrastructuur geen beperking vormt voor de transitie naar elektrisch vervoer. De doelen uit de NAL kunnen bereikt worden als er voldoende inzicht is in de toekomstige laadbehoefte. De laadvisie is hiervoor het juiste instrument en bevat een beschrijving van de wijze waarop de gemeente gaat voorzien in de huidige en toekomstige laadbehoefte. Daarnaast is het van groot belang dat op basis van de laadvisie er laadpalen geplaatst kunnen worden op strategische locaties. Hierdoor ontstaat er in de toekomst namelijk een gemeente- en regio dekkend netwerk van laadpalen.

1.2 In de laadvisie wordt ingegaan op deze toekomstige behoefte aan laadinfrastructuur voor bewoners, toeristen en forenzen, om te komen tot een dekkend netwerk.

1.3 Plankaart

De plankaarten van Royal HaskoningDHV/Provincie op basis van prognoses per buurt van ElaadNL gebruiken we als uitgangspunt, De prognoses zijn bepaald op behoefte naar buurt op basis van inkomen, leeftijd, werkende bevolking en voorzieningenniveau.
De plankaart is bij ons neergelegd en is vervolgens gecontroleerd en aangepast door ambtenaren met kennis van omgeving en Bornse infrastructuur.
Plankaart is een digitaal stuk.
De komende jaren neemt elektrisch rijden enorm toe. De gemeente bereidt zich hierop voor. Hieronder leest u hoe wij dit doen.

1.4 Op de plankaart staan alle geplande laadpalen voor de periode 2022-2025 en tevens de al gerealiseerde laadlocaties. Pas na een aanvraag van een inwoner wordt een laadpaal geplaatst. Hierbij wordt één parkeerplaats aangewezen als oplaadplaats. Bij voldoende gebruik van de paal wordt ook een tweede parkeerplaats bij de laadpaal een oplaadplaats.

1.5 146 laadpalen worden geplaatst op basis van een aanvraag op de locaties die al op de plankaart zijn aangegeven. Deze zijn voor personen die een elektrische auto hebben of aantoonbaar gaan kopen en die niet de gelegenheid hebben om te parkeren op eigen terrein.
Daarnaast zijn de gemeente Borne 7 pro-actieve laadpalen per jaar toegewezen door de provincie, die door de gemeente naar eigen inzicht worden geplaatst op punten uit de plankaart verdeeld over Borne Zenderen en Hertme. De toegewezen proactieve laadpalen kunnen door geringe belangstelling overige gemeentes toenemen, zo heeft de gemeente Borne voor 2022 al 13 proactieve locaties mogen aangeven.

1.6 Algemene uitgangspunten
Focus op meest urgente opgave: Zero emissie mobiliteit kan worden gerealiseerd door de elektrificatie van voertuigen alsook door het gebruik van waterstof als brandstof of als batterijopslag. De CO2-reductie voor mobiliteit moet op zeer korte termijn worden gerealiseerd. Op dit moment leent
alleen de elektrificatie van voertuigen zich voor de benodigde opschaling van zero emissie mobiliteit vóór 2030 (reductie CO2 uitstoot per elektrisch auto ten opzichte van benzineauto is 35% tot 55% (Bron TNO))
Bovendien is de markt voor elektrische voertuigen verder gevorderd dan de markt voor waterstof voertuigen. Deze visie omvat daarom enkel de opkomst van elektrische voertuigen.
• Ladder van Laden: Bij de uitrol van laadinfrastructuur wordt de Ladder van Laden aangehouden. Dat wil zeggen dat laadinfra-structuur op privaat terrein de voorkeur geniet, gevolgd door laadinfrastructuur op privaat terrein dat publiek toegankelijk is. Daarna wordt pas gekeken naar laadinfra-structuur in de openbare ruimte. Verlengde private aansluitingen (VPA) worden niet gefaciliteerd, omdat deze niet als volwaardige openbare laadpunten kunnen worden ingezet. Dit laden vanuit een woning naar een openbare parkeerplaats met een kabel over of onder het trottoir is ongewenst.
• Multimodaal gebruik: Laadinfrastructuur wordt bij voorkeur gebruikt door verschillende berijders (bijv. inwoners, forenzen en bezoekers/toerisme) met diverse modaliteiten (bijv. personenvoertuigen en bedrijfsvoertuigen binnen de normen van de Algemene Plaatselijke Verordening). In sommige gevallen vergen verschillende modaliteiten andere vormen van laden. In laadhubs kunnen de snelladers slim gecombineerd worden met standaard laadinfrastructuur, om verschillende modaliteiten te kunnen bedienen.
Proactieve uitrol: De precieze hoeveelheid benodigde laadpunten laat zich moeilijk voorspellen. Door laadinfrastructuur proactief te plaatsen op basis van prognoses wordt gestuurd op laadzekerheid. De prognoses van ElaadNL, beschikbaar gesteld via de NAL-regio's worden gebruikt als indicatie maar niet als exacte streefgetallen.
• Laadpaal-volgt-auto: Naast de proactieve uitrol van laadpalen is het ook mogelijk om via de gemeente een aanvraag te doen bij Vattenfall voor de aanleg van een publieke laadpaal wanneer aangetoond kan worden dat men in het bezit is van een elektrische auto, dat men geen mogelijkheid heeft om een laad-voorziening op eigen terrein te realiseren en dat er binnen 250 meter loopafstand geen publieke laadpaal beschikbaar is.
Strategische laadlocaties: De gemeente heeft tenslotte de mogelijkheid om op strategische locaties in de gemeente een laadpaal te laten plaatsen. Dit kunnen locaties zijn waarvoor geen concrete aanvraag is ingediend, waar op basis van de prognoses geen grote laadvraag verwacht wordt, maar waar de gemeente toch een oplaadmogelijkheid wil bieden, bijvoorbeeld op toeristische locaties.

2.1 Het plaatsingsbeleid draagt bij aan een gecontroleerd verloop van deze mobiliteitstransitie op het gebied van personenvervoer, doelgroepenvervoer en licht vrachtvervoer.

2.2 Het plaatsingsbeleid gaat in op de beleidskeuzes die de gemeente Borne maakt om de uitrol van laadinfrastructuur gecontroleerd te laten verlopen. Hierbij wordt zoveel mogelijk tegemoet gekomen aan verschillende belangen: zowel die van elektrisch rijders als die van niet-elektrisch rijders. Het plaatsingsbeleid vormt een aanvulling op – en in enkele gevallen invulling van – de volgende bestaande beleidskaders:
• Mobiliteitsvisie, Energievisie en convenant duurzaam met bedrijven
• Aanbesteding plaatsing en exploitatie slimme laadinfrastructuur (2022/2025

2.3 Met algemene en specifieke uitgangspunten voor openbare laadpalen en voor laadpunten bij woningbouw en utiliteitsbouw schetst de gemeente Borne de contouren van het beleid dat nodig is om deze mobiliteitstransitie gecontroleerd te laten verlopen

2.4.Uitgangspunten voor de uitrol
- Dekkend: We willen dat EV-rijders nooit lang hoeven te zoeken naar een laadpaal.
- Toegankelijk: Laadpunten moeten voor iedereen eenvoudig te gebruiken zijn. Daarom streven we ernaar dat de werkwijze en het gebruik van de laadinfra-structuur zoveel mogelijk is gestandaardiseerd.
- Betaalbaar: Door samenwerking met de Provincie en daarmee groter kunnen aanbesteden, zorgen we ervoor dat laadsessies betaalbaar blijven.
- Veilig: Iedereen moet zijn of haar elektrische voertuig veilig kunnen laden en gebruiken. Dit betreft zowel fysieke veiligheid als digitale veiligheid.

2.5 Specifieke uitgangspunten
Laadopstelling: Openbare laadpalen worden allereerst geplaatst bij bestaande parkeerclusters (bijv. pleinen, parkeerkoffers, etc.) en bij gemeentelijk voorzieningen waarbij de combinatie wordt gezocht met forenzen en bezoekers/toerisme.
• Parkeerdruk: Is er sprake van parkeerdruk op betreffende cluster of (woon)straat, dan worden laadpalen hier net buiten geplaatst om mogelijk de parkeerdruk niet nog meer te verhogen. Daarbij zal een goede balans behouden blijven tussen het regulaire parkeren en het parkeren t.b.v. het elektrische vervoer.
• Laadlocatie: Gedeeld gebruik van openbare laadpalen door inwoners, forenzen en bezoekers/toerisme wordt gestimuleerd. Daarvoor wordt gericht op laadlocaties nabij semipublieke ruimtes, bedrijven (specifiek bedrijven die dicht tegen woonwijken aanliggen), woningcorporaties (parkeerplaatsen en nog ongebruikt grondeigendom) en rondom het winkelgebied (t.b.v. klandizie).
• Uitrol: Openbare laadpalen worden naar laadbehoefte verdeeld over de gemeente. Op basis van woningtype (bijv. rijtjeswoning versus appartement) wordt met behulp van de Ladder van Laden gekeken of het nodig is om een openbare laadpaal te plaatsen. Vervuiling van het straatbeeld, claimgedrag van berijders en verdrukking van overige plaatselijke belangen wordt zoveel mogelijk voorkomen. Dit zal gedaan worden door bij de uitrol in te zetten op locaties die in potentie laadpleinen worden.

4 Kanttekeningen
Voor andere gebruikersgroepen, zoals busvervoer en zwaar vrachtvervoer, volgen we de ontwikkelingen en indien nodig passen we onze visie en plaatsingsbeleid hierop aan.

Realisatie laadlocaties voor elektrische fietsen zal worden opgenomen in het nog op te stellen fietsbeleid.

5 Kosten, baten en dekking
Aan de plaatsing zijn geen kosten verbonden. Zie laadconcessie (corsanummer 22ink00029)
In het geval dat wij een laadpaal willen plaatsen, die niet is aangegeven op de plankaart, en er dus bijkomt, dan betalen wij per laadpaal een bedrag van 1500 euro (zie concessie).
Kosten zullen in het algemeen worden gefinancierd uit projectkosten of zolang mogelijk uit de post Verkeersmaatregelen.

6 Vervolg na besluitvorming
Zal plaatsingsproces volgens afspraak met Provincie en aanbieder laadpalen verder worden vervolgd.

Voorstel
Aan de raad wordt voorgesteld om:

1. De Visie op uitbreiding (auto)laadinfra (augustus 2022) vast te stellen;
2. De plankaart met prognoses voor laadlocaties, periode 2022-2025, voor kennisgeving aan te nemen.

Bijlagen:
22int02114: Visie en plaatsingsbeleid Laadinfrastructuur (augustus 2022)
22int06961: Concept raadsbesluit

Link naar plankaart: https://experience.arcgis.com/experience/7f3c36fbf0c3434d9fde913bebb11487/
(Deze geeft toegang tot een door de Provincie opgestelde kaart met prognoses voor laadbehoefte in Borne in de periode 2022-2025).

Borne, 06-09-2022

Burgemeester en wethouders van de gemeente Borne,
de secretaris, de burgemeester,

E.S.I. ter Koele drs. J.H.R. Pierik