

Raadsvoorstel

Portefeuillehouder(s)	wethouder A.M.J. Dingemans Med
Datum commissiebehandeling	13 november 2025
Datum raadsbehandeling	4 december 2025
Zaaknummer	1834903

Onderwerp	Integrale visie op laadinfrastructuur
-----------	---------------------------------------

Voorgesteld besluit

De standpunten over (innovatieve) laadoplossingen, aanvullende modaliteiten anders dan de auto en de rol van de gemeente bij het stimuleren van duurzame keuzes vast te stellen, als aanvullingen op de eerdere 'visie en plaatsingsbeleid van de laadinfrastructuur gemeente Moerdijk', conform aangenomen motie d.d. 30-01-2025.

Het college beschouwt hiermee de motie 'integrale visie en beleidsregels laadinfrastructuur gemeente Moerdijk' als afgedaan.

Publiekssamenvatting

Elektrisch rijden gaat een steeds prominentere plek innemen in onze samenleving. Vanaf 2035 mogen nieuwe auto's en bestelwagens geen CO2 meer uitstoten. Hoewel we steeds meer in zullen moeten gaan zetten op alternatieve manier van reizen en vervoeren dan met de auto en over de weg, is het een feit dat de auto een belangrijk (vervoers)middel zal blijven. Ook in de (nabije) toekomst en zeker in een gemeente als Moerdijk. Vanuit o.a. wet- en regelgeving en (o.a.) gedreven vanuit duurzaamheid, zal elektrificatie van voertuigen (naar verwachting) toenemen.

Dit zijn ontwikkelingen die zich niet enkel op lokale schaal afspelen, maar op nationaal niveau. Daarom hebben zowel Rijk, provincie en gemeenten een belangrijke rol om de overgang naar elektrisch rijden te faciliteren. Als gemeente hebben we ervoor gekozen om deel te nemen aan een collectieve aanbesteding voor het realiseren voor laadpalen in de vorm van een concessie vanuit de provincies Noord-Brabant en Limburg. Hiervoor is met name gekozen omdat zodoende de kans op een dekkend laadpalennetwerk tegen het goedkoopste tarief voor onze inwoners het grootst is.

Om dit als gemeente goed te kunnen faciliteren richting gebruikers, is het noodzakelijk om hier een duidelijke visie op te hebben en zijn ook heldere (plaatsing)beleidsregels van belang. Hierom is er als gemeente voor gekozen om deze visie op te stellen. Deze visie richt zich op de (faciliterende en stimulerende) rol van de gemeente bij (nagenoeg alleen) openbare laadinfra voor allerlei modaliteiten en gaat ook (deels) in op de rol van de gemeente i.r.t. logistiek laden. Verder komt elektrificatie van mobiliteit ook terug in het mobiliteitsprogramma Moerdijk.

Inleiding

Het aantal elektrische auto's neemt snel toe. Vanaf 2030 dienen alle nieuw verkochte auto's emissieloos te kunnen rijden. Deze ontwikkelingen vragen om een gelijktijdige ontwikkeling van de benodigde laadinfrastructuur voor (particuliere) gebruikers die zijn aangewezen op laden in de openbare ruimte. Het Rijk, provincie en gemeenten hebben hierin een belangrijke rol.

Om klaar te zijn als gemeente voor de ontwikkelingen rondom elektrisch rijden en bijbehorende laadinfra, is het noodzakelijk om een duidelijke visie en duidelijk plaatsingsbeleid te hebben en te hanteren.

Beoogd effect

Met het vaststellen van deze visie beogen we aantal effecten te bewerkstelligen. In eerste instantie geeft de visie aan waarom we de ontwikkeling van elektrificering en de bijbehorende laadinfra ontwikkelingen belangrijk vinden voor onze inwoners of gebruikers in de gemeente. Daarnaast geeft de visie houvast aan wat inwoners en gebruikers van diverse (openbare) laadinfra mogen en kunnen verwachten van ons als gemeente i.r.t. de ontwikkeling van laadinfra.

Tot slot geven de visie en plaatsingsbeleid ook houvast voor de gebruikers van (openbare) laadinfra wat zij van andere partijen hierin mogen en kunnen verwachten (bijvoorbeeld Vattenfall als concessiehouder). Dit alles moet eraan bijdragen om de ontwikkeling naar elektrisch rijden voor gebruikers van (openbare) laadinfra in onze gemeente zo eenvoudig, overzichtelijk en helder mogelijk te faciliteren.

Argumenten

1.1 Visie is richtinggevend en ambitiebepalend

De visie geeft aan op welke manier we als gemeente invulling willen geven aan de ontwikkeling van elektrisch rijden en de bijbehorende ontwikkeling van laadinfra in de openbare ruimte. Het feit dat we een visie hieromtrent ontwikkelen geeft aan dat we het als gemeente belangrijk vinden om in te zetten op een energietransitie en (personen)vervoer zonder emissie.

1.2 Gemeente pakt haar verantwoordelijkheid

Zoals eerder beschreven hebben diverse overheden een essentiële rol in de hele ontwikkeling rondom elektrisch rijden. Door in de uitrol van de visie en plaatsingsbeleid aan te geven op welke manier er wordt gefaciliteerd richting gebruikers, neemt de gemeente haar deel van de verantwoordelijkheid. Overigens is het uitrollen van een laadvisie vanuit de interprovinciale concessie ook een voorwaarde tot deelname aan deze concessie.

1.3 Visie en plaatsingsbeleid biedt houvast voor gebruikers

In de visie en plaatsingsbeleid wordt (ook) aangegeven wat gebruikers van de gemeente maar ook van andere partijen in deze mogen en kunnen verwachten. Op die manier helpt de gemeente de gebruikers bij de ontwikkeling van elektrisch rijden en bijbehorende ontwikkelingen m.b.t. laadinfrastructuur.

Kanttekeningen en risico's

1.1 Mogelijke beperking van flexibiliteit t.o.v. autogebruikers gebaseerd op fossiele brandstof

De uitrol van de visie en plaatsingsbeleid zorgt ervoor dat gebruikers zich aan (beleid)regels en wetgeving moeten houden m.b.t. elektrisch rijden en de ontwikkeling van bijbehorende laadinfra (zoals bijv. plaatsingscriteria van laadpalen). Dat kan ervoor zorgen dat (nieuwe) gebruikers minder flexibiliteit (gaan) ervaren dan dat ze gewend waren bij het gebruik van een auto op fossiele brandstof.

1.2. Onvoldoende laadpunten

De (potentiële) laadpunten die moeten worden gerealiseerd voor onze gemeente zullen op basis van prognoses worden gedaan. Hoewel de kans niet aannemelijk is, is het mogelijk dat er meer laadpalen benodigd zijn dan geprognostiseerd, waardoor gebruikers onvoldoende gefaciliteerd worden in hun laadbehoefte.

1.3 Een overschot aan laadpunten

Hoewel ook niet aannemelijk, kan het ook zo zijn dat er teveel laadpunten worden gerealiseerd op basis van de prognoses. In dat geval krijgen we te maken met een overschot aan laadpunten waar dan een oplossing voor moet komen in samenspraak met de concessiehouder.

Middelen

Personele middelen

In de basis is de verwachting dat de uitrol van deze visie en plaatsingsbeleid geen significant effect hebben op het capaciteitsvraagstuk van personeel op diverse afdelingen binnen onze organisatie.

Daar zijn een aantal redenen voor:

1. Er zijn nu ook al laadpalen in onze gemeente waar gebruik van wordt gemaakt en waar werkzaamheden uit voort komen op diverse afdelingen binnen onze organisatie. We gaan met deze concessie niet iets nieuws doen, maar we gaan aan een andere vorm van laadpalen voorziening deelnemen.
2. De gemeente blijft, formeel gezien, primair geen eerste aanspreekpunt voor vragen, meldingen en klachten. Dat was eerst Park n Charge en dat wordt nu Vattenfall. Daarin verandert in de basis niets.
3. Elektrische rijden en bijbehorende randvoorwaarden zullen steeds meer geïntegreerd worden in onze samenleving en dus ook in onze gemeente. Gebruikers hebben zelf op (langere) termijn ook steeds meer kennis, kunde en ervaring hiermee zodat het aannemelijk kan zijn dat het aantal vragen, meldingen en klachten afnemen.

Echter moeten we onze ogen niet sluiten voor de realiteit c.q. praktijk. Ontwikkeling kan (in eerste instantie) tot weerstand of onduidelijkheden leiden bij (nieuwe) gebruikers ervan. De praktijk leert dat gebruikers zich veelal primair nog richten tot de gemeente i.p.v. de concessiehouder. Met een toenemende hoeveelheid laadpunten in de nabije toekomst, kan de uitrol van de visie en plaatsingsbeleid ervoor zorgen dat er meer (operationele) vragen, klachten en meldingen binnen zullen komen bij de gemeente. Dit is besproken met diverse betreffende betrokkenen en zij zijn zich hiervan bewust. Voor nu hoeven we hier qua capaciteit nog niet op te anticiperen, maar het is belangrijk om dit goed te monitoren. Wellicht moeten we hier later in de tijd nog wel extra capaciteit op organiseren.

Financiële middelen

De eerdere visie en plaatsingsbeleid zijn opgesteld in samenwerking met een externe partij, te weten Stantec. Het opstellen van de laadvisie is opgenomen in de begroting voor 2022 voor €15.000,-, destijds zijn de eerste onderdelen voor deze laadvisie, plaatsingsbeleid en plankaarten opgesteld.

Het traject rondom de visie, plaatsingsbeleid en plankaarten is om diverse redenen stil komen te liggen en begin 2024 opnieuw opgepakt. Een herijking van en aanpassingen aan de visie, het plaatsingsbeleid en de plankaarten was noodzakelijk.

Hiervoor is ook nog €10.000,- gereserveerd in de begroting van 2024. Begin 2025 is een basisvisie en plaatsingsbeleid openbare laadinfra ter vaststelling aangeboden aan de raad. Daaruit is een motie voortgekomen die is aangenomen, waarin gesteld is dat er een integrale(re) visie op laadinfra moet komen. Hiervoor is opnieuw dezelfde externe partij ingeschakeld voor een bedrag van ca. €7000,-

Communicatie

Nadat de integrale visie is vastgesteld door zowel het college als de gemeenteraad moet worden afgestemd met communicatie waar deze beschikbaar c.q. openbaar komt voor iedereen. Dit zal in ieder geval op de site van de gemeente zijn.

Participatie heeft plaatsgevonden doordat gebruikers plankaarten op konden stellen. Plankaarten geven aan wat (potentiële en wenselijke) locaties zijn waar laadpalen in de openbare ruimte moeten worden geplaatst. De huidige (potentiële) laadlocaties zijn zoveel mogelijk hierop gebaseerd. Een deel van de laadlocaties is door Vattenfall zelf aangemerkt als laadlocatie. In de loop der tijd, parallel aan de ontwikkeling van elektrisch rijden en de bijbehorende laadinfra, zal ook het aantal laadlocaties toe moeten nemen. In dat geval is participatie wederom nodig.

Wat in de (nabije) toekomst de meest effectieve participatiemethode is, is ook afhankelijk van hoe snel de ontwikkeling van elektrisch rijden precies zal gaan. Welke manier ook wordt gekozen, de afdeling communicatie zal hier altijd een actieve rol in hebben. Ook bestaat er inmiddels een online participatietool waar gebruikers op ieder moment de mogelijkheid hebben om input te leveren op (potentiële) laadlocaties.

Vervolg

De rol van de gemeente en het inspelen op c.q. stimuleren van duurzame mobiliteit komt niet alleen aan de orde in deze visie, maar worden ook onderdeel van het bredere mobiliteitsprogramma Moerdijk.

Bijlagen

‘Integrale laadvisie gemeente Moerdijk deel 1 en 2’.

Mocht u vragen hebben over dit voorstel, dan kunt u contact opnemen van de griffier via +31168 366764 of via e-mail: griffie@moerdijk.nl.

Zevenbergen, 7 oktober 2025

Burgemeester en wethouders van Moerdijk,



S. Elseman
Gemeentesecretaris



A.J. Moerkerke
Burgemeester

RAADSBSLUIT

Raadsvergadering van 4 december 2025

De raad van de gemeente Moerdijk,
gezien het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 7 oktober 2025;

overwegende dat:

- Voorliggende integrale laadvisie Moerdijk een document is dat richtinggevend is aan de te verwachten ontwikkelingen met betrekking tot elektrisch rijden. Daarbij in acht nemende dat deze visie en bijbehorend beleid een uitbreiding zijn conform verzoek gemeenteraad d.d. 30-01-2025. Daarmee ingaande op meerdere vervoersmodaliteiten, de rol van de gemeente i.r.t (innovatieve)laadoplossingen en de invloed op het stimuleren van duurzame mobiliteit.

gelet op:

- De voorwaarde die gesteld wordt vanuit de provinciale concessie waaraan we als gemeente deelnemen. Die stelt dat het hebben van een laadvisie voor laden in de openbare ruimte een minimale eis is bij deelname.

BESLUIT

De standpunten over (innovatieve) laadoplossingen, aanvullende modaliteiten anders dan de auto en de rol van de gemeente bij het stimuleren van duurzame keuzes vast te stellen, als aanvullingen op de eerdere 'visie en plaatsingsbeleid van de laadinfrastructuur gemeente Moerdijk', conform aangenomen motie d.d. 30-01-2025.

Vastgesteld in de raadsvergadering d.d. 4 december 2025,

de griffier,
H.M. Vonk-Schenkel

de voorzitter,
A.J. Moerkerke