Aan de gemeenteraad

Raadsvoorstel

Onderwerp
Plaatsingsbeleid laadinfrastructuur

Beslispunt(en)
Het plaatsingsbeleid laadinfrastructuur vast te stellen

Toelichting

Aanleiding / motivering
De gemeente Eijsden-Margraten heeft de ambitie om in 2050 energieneutraal te zijn. Duurzame mobiliteit speelt een belangrijke rol om deze ambitie te bereiken. In de periode 2022-2025 zet de gemeente een belangrijke stap met de plaatsing van circa 150 publieke laadpunten in de openbare ruimte. Dit is echter nog maar het begin van een opeenvolging van ontwikkelingen waarmee mobiliteit in de gemeente Eijsden-Margraten richting 2050 duurzamer wordt. Het plaatsingsbeleid helpt de gemeente bij de uitrol van elektrische laadinfrastructuur voor personenvervoer, doelgroepenvervoer en licht vrachtvervoer.

In dit raadsvoorstel nemen wij u kort mee in de ontwikkelingen van elektrisch vervoer, de voorgestelde visie op de laadinfrastructuur, beleidskeuzes ten aanzien van laadinfrastructuur, uitvoering en organisatie. In dit raadsvoorstel lichten we een en ander kort toe. Meer informatie of diepgang treft u aan in het bijgevoegde rapportage plaatsingsbeleid Laadinfrastructuur.

Relatie met bestaand beleid en strategische visie / integraliteit
Binnen de meerjarenbegroting valt het beleid ten aanzien van de laadinfrastructuur onder het prioritaire programma duurzaamheid en klimaatverandering. De uitvoering past binnen het prioritaire thema Wonen, waarbij het gaat over het nemen van verkeersbesluiten en het inrichten van de openbare ruimte.

1. <u>Visie op laadinfrastructuur</u>
   In ons Gemeentelijke beleidsplan Verkeer en Vervoer hebben we onder het Thema Duurzaamheid de ambitie uitgesproken om de verduurzaming van mobiliteit en daarmee de opkomst van elektrische voertuigen in onze gemeente te stimuleren. Algemene uitgangspunten hierbij zijn: We focussen ons op de meest urgente opgave, zijnde het elektrische rijden; we hanteren de ladder van laden, wat betekent dat eerst gekeken wordt naar laden op eigen terrein, dan mogelijk op semi openbaar terrein (bijvoorbeeld verzorgingstehuis) en dan pas op openbaar terrein. We werken niet mee aan verlengde private aansluitingen, gelet op onze zorgplicht in de openbare ruimte en de juridische complexiteit om dit te regelen. We zetten in op multimodaal gebruik, waarbij zowel eigen inwoners, als forenzen en bezoekers de laadpalen kunnen gebruiken. We werken aan een proactieve uitrol van het openbare laadnetwerk.
   Specifieke uitgangspunten zijn: laadopstellingen worden zoveel mogelijk geplaatst op grotere parkeerplaatsen. Als er sprake is van een hoge parkeerdruk wordt, indien mogelijk uitgeweken

naar een plek waar de parkeerdruk lager is. We sturen daarnaast op toeristisch aantrekkelijke plekken en winkelcentra.

2. Ontwikkelingen
In het klimaatakkoord is afgesproken dat in 2030 alle nieuwe auto's emissievrij moeten zijn. Om dit moment is de batterij-elektrische auto's het meest vergaand ontwikkeld en worden de waterstof voertuigen nog verder ontwikkeld. Volgens de prognoses uit het klimaatakkoord en de nationale agenda laadinfrastructuur zijn in 2030 nationaal naar schatting ongeveer 1,8 miljoen laadpunten nodig. Een grote opgave voor de openbare ruimte, laadinfrastructuur en het elektrische stroomnet. Voor Eijsden-Margraten geldt volgens de prognoses op dit moment dat in 2030 4566 auto's elektrisch zijn en in 2035 7910 auto's. Gelet op onze woningmarkt zullen veel eigenaren beschikken over een eigen laadvoorziening op eigen terrein. Om aan de laadbehoefte te voorzien, zullen in de openbare ruimte ongeveer 340 laadpunten aanwezig moeten zijn in 2025. Dit zijn dan 170 laadpalen. Op dit moment beschikken we over 44 laadpunten = 22 laadpalen. In de periode 2025-2030 zal dit worden verdubbeld.

3. Uitwerking beleidskeuzes
Concreet betekent dit dat de gemeente rekening houdt met de opkomst van de elektrische voertuigen en een actieve rol pakt bij de proactieve uitrol van reguliere laadpunten in de openbare ruimte. Laadinfrastructuur wordt bij voorkeur gebruikt door verschillende berijders met diverse modaliteiten, waarbij gedeeld gebruik van openbare laadpalen door inwoners, forenzen bezoekers, toeristen en recreanten wordt gestimuleerd. De laadinfrastructuur wordt proactief uitgerold op basis van buurtprognoses en laadbehoefte in de gemeente, zodat op termijn voor iedereen binnen 300 meter loopafstand een openbare laadpaal aanwezig is. Daar waar de uitrol van laadinfrastructuur achter loopt op de lokale behoefte is het mogelijk om een openbare laadpaal aan te vragen via het gemeenteloket. Bovendien kan de gemeente op eigen initiatief besluiten tot plaatsing van een openbare laadpaal op een strategische locatie. Openbare laadplaatsen worden allereerst geplaatst bij bestaande parkeerclusters en bij gemeentelijke voorzieningen waarbij combinatiegebruik wordt gestimuleerd. De laadopstelling wordt onderhoudsarm ingericht. Is er sprake van parkeerdruk, dan worden de laadpalen waar mogelijk geplaatst daar waar de parkeerdruk relatief lager is. Vervuiling van straatbeeld, claimgedrag van berijders en verdrukking van overige plaatselijke belangen wordt zoveel mogelijk voorkomen.

4. Uitvoering en organisatie
De gemeente heeft deelgenomen aan een provinciale aanbesteding welke is gehouden door de provincies Limburg en Noord-Brabant. Vattenfall heeft deze aanbesteding gewonnen en is verantwoordelijk voor de uitrol van de laadinfrastructuur in de provincie Limburg en Noor-Brabant en dus ook in Eijsden-Margraten. De gemeente dient voorgestelde locaties te beoordelen aan de hand van bovenstaand beleid en dient de verkeersbesluiten te nemen om parkeerplaatsen aan te wijzen voor het opladen van elektrische voertuigen. De autolaadpaal is eigendom van Vattenfall, wat betekent dat Vattenfall verantwoordelijk is voor beheer en onderhoud en de exploitatie.
De 22 reeds bestaande laadpalen worden door verschillende partijen geëxploiteerd. Naar de toekomst toe willen we vanuit bedrijfsvoerings-oogpunt graag 1 exploitant van de laadinfrastructuur hebben.

Gevolgen

Burgerparticipatie, toelichting en verantwoording
We hechten er waarde aan om ondernemers en bewoners bij dit beleidsthema te betrekken. Zo heeft de plankaart voor de laadinfrastructuur in de zomer 2022 ter inzage gelegen en hebben we de reacties op deze kaart verwerkt.
We beschikken over een digitaal loket waarbij ondernemers en inwoners een laadpaal kunnen aanvragen.
We publiceren conform de Algemene wet bestuursrecht de concept verkeersbesluiten en de (verzamel)verkeersbesluiten als we parkeerplaatsen aanwijzen voor het opladen van elektrische voertuigen.

Financiële en personele aspecten, incidenteel / structureel, begrotingspost
Aan dit beleid zijn geen noemenswaardig kosten verbonden. De plaatsing en exploitatie van de laad infrastructuur komt voor rekening van Vattenfall. Als wij als gemeente vanuit strategische overwegingen ergens een laadpaal willen laten plaatsen en het verbruik is minder dan 2400 kWh in 2e jaar, is een eenmalige bijdrage verschuldigd van € 1.500,- per laadpaal.
We merken wel dat er personele consequenties aan de uitrol van laadinfrastructuur kleven:
Er is personele capaciteit nodig voor het beoordelen van de voorgestelde locaties, het voorbereiden van verkeersbesluiten conform de Algemene wet bestuursrecht en de procedure hierin volgen met mogelijkheid voor bezwaar en beroep. Daarnaast denken sommige gebruikers ten onrechte dat de gemeente aanspreekpunt is voor het melden van problemen klachten en storingen die vervolgens doorverwezen moeten worden naar de exploitant van de laadpaal.

Planning, uitvoering en evaluatie
Vattenfall probeert jaarlijks 40-50 openbare laadpunten te realiseren. Hiermee is in 2022 gestart en het streven is om in 2030 de gewenste 340 laadpunten gerealiseerd te hebben. De laadpalen zijn dusdanig uitgerust dat Vattenfall en de gemeente het gebruik kunnen monitoren. Op deze manier kan de ontwikkeling van elektrisch vervoer en het laadnetwerk worden gevolgd en waar mogelijk/nodig/wenselijk worden bijgestuurd.

Communicatie
Regelmatig zorgen we voor communicatie naar onze burgers. Ten aanzien van de verkeersbesluiten, maar ook ten aanzien van beheer en exploitatie. Daarnaast kunnen de gebruikers van elektrische voertuigen via een app zien waar beschikbare laadpunten aanwezig zijn in onze gemeente.

Maatschappelijke effecten
Het maatschappelijk effect is door op proactieve wijze de uitrol van laadpunten voor elektrisch vervoer te organiseren, het gebruik van elektrisch vervoer gestimuleerd wordt het gebruik van fossiele brandstoffen verminderd wordt.

Privacy
nvt

Risico's
Grootste risico is of onze elektrische infrastructuur de vraag wel aankan. Enexis monitort dit en stuurt waar mogelijk hierin bij. Voor individuele laadpalen is dit geen probleem. Deze hebben een maximaal vermogen van 22kW en vallen onder een reguliere kleinverbruik aansluiting. Bij de aanleg van laadpleinen, snelladers en logistieke laders kan het probleem van beschikbare netcapaciteit wel gaan spelen.

Het college van Eijsden-Margraten
De gemeentesecretaris, De voorzitter,

Drs. M.A.G. Gerits Drs. G.J.M. Cox

RAADSBESLUIT

De raad van de gemeente Eijsden-Margraten

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders;

gelet op de behandeling in de Dialoogvergadering;

Besluit:

Het Plaatsingsbeleid laadinfrastructuur gemeente Eijsden-Margraten (bijlage 1) vast te stellen

Aldus besloten in de openbare vergadering van 28 maart 2023.

De griffier,	De voorzitter,
Mr. M. Verbeet	Mr. A. P. Krijnen