Geldrop-Mierlo

# Raadsvoorstel

**Onderwerp**
Beleidsvisie laadinfrastructuur

**Beslispunten**
1. Bijgaande laadvisie vast te stellen

**Inleiding**
Het aantal elektrische auto's neemt snel toe. Vanaf 2030 dienen alle nieuw verkochte auto's emissieloos te kunnen rijden. Naar schatting rijden er in 2030 zo'n 1,9 miljoen elektrische auto's in Nederland. Als onderdeel van het klimaatakkoord is 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. Gemeenten staan hiervoor aan de lat en dienen onder andere een plan van aanpak op te stellen voor de uitrol van publieke laadinfrastructuur en de voortgang tweejaarlijks te monitoren. Daarbij is regionale en provinciale samenwerking het uitgangspunt.
In de commissievergadering van 14 september 2021 is input geleverd en zijn aanpassingen gevraagd op de laadvisie. De volgende aanpassingen zijn gedaan:

- Bij de gebruikersgroepen zijn elektrische fietsen en andere licht elektrische voertuigen zoals scooters opgenomen;
- De voor- en nadelen van een Verlengde Private Aansluiting of een kabel in de openbare ruimte zijn verder toegelicht. De voordelen van een VPA of laden via een kabel over de stoep met kabelgoot wegen niet op tegen de nadelen. Vanuit de provincie Noord-Brabant worden VPA's en kabelgoten niet gezien als robuuste en toekomstbestendige oplossing, die onderdeel uit gaan maken van het netwerk van laadinfrastructuur. Om die reden wordt vanuit de provincie dan ook geadviseerd om hier zeer terughoudend mee om te gaan. Ook ambtelijk vanuit de gemeente is het advies om privaat laden in de openbare ruimte niet toe te staan. Bovendien staat de APV oplaadkabels over de openbare weg niet toe;
- Een bijlage is toegevoegd met de huidige oplaadpalen.

Daarnaast is aan het raadsvoorstel een verslag toegevoegd van de participatie.

**Wat willen we bereiken**
Hiermee willen we bereiken dat er voldoende laadpalen zijn voor het groeiend aantal elektrische auto's en dat de aanwezigheid van openbare laadpalen ook uitnodigt tot kiezen voor een elektrische auto i.p.v. een brandstofauto. Hiermee maken we de transitie mogelijk van auto's op fossiele brandstoffen naar duurzame mobiliteit.

**Argumenten**
*1.1 Strategische keuzes en voorwaarden vastgelegd*
Met het opstellen van beleid maken we strategische keuzes zodat we inspelen op de snelle ontwikkelingen in het elektrische verkeer en vervoer. Ook bepalen we eenduidige spelregels voor het plaatsen van laadpalen om duidelijkheid richting inwoners en bedrijven te creëren.

*1.2 Het beleid draagt bij aan de duurzaamheidsdoelen van de gemeente.*
Het beleid bevordert elektrisch verkeer en vervoer. Elektrisch verkeer en vervoer heeft een gunstig effect op de luchtkwaliteit, geluidsoverlast en het klimaat. Via de laadpalen wordt (als default keuze) groene stroom geleverd.

**Kanttekeningen**

*1.1 Discussie ladder van laden bij leerlingenvervoer of andere bedrijven*

Om de druk op de openbare ruimte beperkt te houden, houden we de 'ladder van laden' aan: indien een e-rijder eigen parkeerterrein heeft dan dient deze daar te laden, gevolgd door semipublieke laadpalen die publiek toegankelijk zijn en als laatste openbare laadinfrastructuur in de publieke ruimte. Conform de ladder van laden kan bijvoorbeeld een leerlingenvervoerder geen laadpalen aanvragen in de openbare ruimte, ook niet als zijn eigen terrein al volledig voorzien is van oplaadpalen. Dat wringt wat met de gemeentelijke aanbesteding van leerlingenvervoer waarin zero emissie een van de inkoopcriteria was. Tegelijkertijd kunnen bedrijven die hun vloot elektrificeren hun laadvraag niet afwentelen op de openbare ruimte en dienen ze zelf tot oplossingen te komen, zoals het delen van parkeer- en laadvoorzieningen met andere bedrijven, een ander laadschema maken zodat laadpalen beter benut worden, etc. Daarnaast kunnen ze gebruik maken van al bestaande openbare laadpalen.

**Wat gaan we daarvoor doen**

We gaan de in de laadvisie opgenomen uitvoeringsagenda uitvoeren, wat o.a. betekent dat we uitvoering geven aan de uitrol van laadinfrastructuur via een proactieve uitrol, op aanvraag van e-rijders en eventueel via strategische laadpalen. Daarnaast voeren we verschillende stimulerende en faciliterende acties uit. We actualiseren de laadvisie periodiek om in te spelen op de ontwikkelingen in elektrisch verkeer en vervoer.

**Wat mag het kosten**

Laadpalen van de proactieve uitrol en laadpalen op aanvraag van een e-rijder worden geplaatst zonder een financiële bijdrage van de gemeente. Als de gemeente daarnaast nog strategische laadpalen wil plaatsen, dan kost dat alleen geld (namelijk €1.500,-) indien het verbruik van de laadpaal in het tweede volledige jaar na plaatsing minder is dan 2.000 kWh. De gemeente zal alleen strategische laadpalen aanvragen als de verwachting is dat er voldoende gebruik van wordt gemaakt. Daarom is de kans dat we die bijdrage zullen moeten betalen klein. Mochten voor het plaatsen van strategische laadpalen toch middelen nodig zijn, dan wordt dat bekostigd vanuit bestaande middelen binnen de FCL 6740000 algemeen milieubeheer.

**Duurzaamheid**

Het beleid zorgt ervoor dat we voldoende laadpalen plaatsen om te voorzien in de laadbehoefte van het groeiende aantal elektrische voertuigen (tot en met 2024). Elektrisch vervoer draagt bij aan emissiereductie van CO2, NOx en fijnstof en heeft daarmee een positief effect op de luchtkwaliteit en het klimaat. Ook dragen elektrische auto's bij aan reductie van geluidsoverlast. Het gaat om slimme laadpalen die via flexibel laden kunnen bijdragen aan het optimaal benutten van de capaciteit van het elektriciteitsnet: het netwerk kan zo méér laadpunten aan, het vergroot de betrouwbaarheid van het net en er zijn minder investeringen in het net nodig. Door (sneller) te laden als er meer zonne-energie beschikbaar is, benut je deze energie lokaal en hoeft de elektriciteit niet ver getransporteerd te worden. Dat is gunstig voor het netwerk en duurzaam, omdat zo minder stroom verloren gaat en je het bestaande net efficiënt gebruikt. Ook kunnen de laadpalen geschikt gemaakt worden voor zogenaamd bi-directioneel laden. Bij bi-directioneel laden wordt het elektrische voertuig ingezet om stroom terug te leveren aan bijvoorbeeld een gebouw of het elektriciteitsnet. Door tijdelijk energie terug te leveren uit de auto kan je het piekverbruik van een gebouw verminderen of een bijdrage leveren aan de balans van het elektriciteitsnetwerk. De commerciële toepassing van bi-directioneel laden staat nu nog in de kinderschoenen.

Geldrop-Mierlo

# Raadsvoorstel

**Burgerparticipatie**
In het traject van proactieve plaatsing hebben we de eerste plankaart ter inzage gelegd en hebben inwoners kunnen reageren op de voorgestelde locaties. Ook heeft de gemeente de plankaart en deze integrale laadvisie afgestemd met het Platform Duurzaam. Dit zal de gemeente ook doen bij de tweede plankaart, zie bijlage Verslag participatie.

**Evaluatie**
We actualiseren onze visie elke twee jaar, zodat we nieuwe inzichten en ontwikkelingen tijdig kunnen meenemen en op het juiste moment een passende laadinfrastructuur hebben.

**Bijlagen:**
Beleidsvisie Laadinfrastructuur Gemeente Geldrop-Mierlo
Verslag participatie
Concept plankaarten laadpalen Geldrop en Mierlo

Geldrop, 2 november 2021

N.J.H. Scheltens
secretaris

J.C.J. van Bree
burgemeester