

Raadsvoorstel

Onderwerp	Herziening integrale laadvisie vaststellen		
Portefeuillehouder	J. Engels		
Team	Duurzaamheid	Datum	28 januari 2025
Agendapunt (invulling door Griffie)		Zaaknummer	24Z01034
		Documentnummer	24.0022311

Wij stellen u voor te besluiten om:

de Integrale laadvisie gemeente Losser 2025 vast te stellen.

Inleiding

Op 28 juni 2019 heeft het kabinet de Nederlandse uitwerking van de internationale klimaatafspraken van Parijs (2015) bekend gemaakt in de vorm van het Nationaal Klimaatakkoord. Een van de 5 pijlers van het klimaatakkoord is mobiliteit. Daarin staat dat alle mobiliteit emissievrij moet zijn in 2050.

Om emissievrij te worden, zullen veel voertuigen elektrisch moeten worden. De uitwerking van afspraken die gaan over elektrische mobiliteit staan in de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL), dit is ook onderdeel van het Klimaatakkoord. Daarin staan afspraken die er onder andere voor moeten zorgen dat er voldoende dekkende laadfaciliteiten zijn, en deze toekomstbestendig zijn. Ook is er in de NAL afgesproken dat iedere gemeente een actuele visie en beleid moet hebben voor laadinfrastructuur. Gemeenten zijn verantwoordelijk om de afspraken van de NAL na te komen. Verder heeft de gemeente Losser haar eigen ambities. In de toekomstvisie Duurzaam Losser 2040 wordt er beschreven dat het belangrijk is dat Losser energie neutraal is in 2040, en groen, gezond en leefbaar blijft. Zorgen voor duurzame mobiliteitsfaciliteiten is cruciaal om dat te realiseren.

Na het opstellen van de visie in 2021 (met de focus op personenvervoer en reguliere laders) zijn de ontwikkelingen omtrent laadinfrastructuur snel gegaan. Logistiek laden, snelladen, verlengde private aansluitingen en laden tijdens bouwprojecten en op bedrijven terreinen zijn thema's waar de gemeente Losser additioneel mee te maken heeft. Om te blijven voldoen aan de afspraken van de NAL (iedere gemeente heeft een actuele laadvisie en beleid) heeft Losser de integrale laadvisie en het uitvoeringsdocument laadinfrastructuur herzien. De herziene integrale laadvisie gemeente Losser 2025 ligt nu voor ter vaststelling.

De laadvisie en het uitvoeringsdocument zijn al eerder bestuurlijk onder de aandacht geweest (september 2024). Naar aanleiding hiervan is een motie ingediend waarbij het college gevraagd werd om in de stukken op te nemen dat het onder bepaalde voorwaarden is toegestaan dat inwoners gebruik kunnen maken van kabelgoten. Dit is nu verwerkt in de laadvisie en het uitvoeringsdocument. Hiermee is de motie afgedaan.

Beoogd effect

Het verduurzamen van mobiliteit.

Argumenten

1. Wettelijke verplichting

In de NAL staan afspraken die het verplichten dat iedere gemeente een actuele visie en beleid omtrent laadinfrastructuur moet hebben.

2. Ordelijke invulling geven aan trend

Er is een stijgende lijn te zien in het aantal elektrische rijders in Nederland. In de afgelopen drie jaar is het aantal EV-rijders in Losser verdrievoudigd. De verwachting is dat deze sterke groei blijft aanhouden. Daarom moet ook het aantal laad-faciliteiten meegroeien om deze opmars bij te houden. Zo ook in Losser. Om ervoor te zorgen dat de gemeente Losser deze op gewenste plekken met een integrale aanpak plaatst is een visie (en uitvoeringsdocument) gewenst om daar uniforme richting aan te geven.

3. Tijdig meegroeien met de vraag

In de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) is afgesproken dat gemeenten elke twee jaar een integrale laadvisie en plaatsingsbeleid vaststellen voor een dekkend laadnetwerk. Zo zorgen we er voor dat we periodiek kijken naar trends in gebruiksgedrag en verbruik en bewaken we dat de laadinfrastructuur passend meegroeit met de vraag.

4. Uitvoering geven aan de toekomstvisie Losser Duurzaam

De visie stimuleert het vlot aanleggen van de juiste hoeveelheid laadinfrastructuur. Dit draagt bij aan het thema 'een groen, gezond en leefbaar Losser' van de duurzaamheidsagenda van de gemeente Losser, omdat het inwoners makkelijker maakt om elektrisch te gaan rijden. Als inwoners meer elektrisch gaan rijden zorgt dat bijvoorbeeld voor een schonere lucht, en minder geluid.

5. Samenwerking met netbeheerders

De landelijke ambitie is om in 2030 1,9 miljoen elektrische auto's te hebben in Nederland, waarvoor 1,7 miljoen laadpunten gerealiseerd moeten worden. Dit is een flinke opgave met een landelijke laadbehoefte van 7,1 TWh (terrawattuur). Gezien de druk die er ligt op de huidige capaciteit van de elektriciteitsnetwerken is het van belang om een heldere visie te hebben met prognoses, zodat netbeheerders zich goed kunnen voorbereiden op de transitie.

6. Uitvoering geven aan motie.

Op 17 september is een motie aangenomen met de titel 'Verlengde private aansluitingen (VPA's) m.b.t. de laadvisie'. De opdrachten aan het college zijn verwerkt in de laadvisie.

7. VPA heeft voordelen voor doelgroep zonder oprit en met zonnepanelen en elektrische auto.

Wanneer een huishouden zonder eigen oprit genoeg overcapaciteit heeft van de zonnepanelen op het dak kan deze inwoner goedkoper laden dan aan een openbare laadpaal waar het huidige tarief rond de 0,29 cent/kWh is. Daarnaast zal er in de toekomst wellicht bi-directioneel laden mogelijk zijn. Hiermee kan een auto als batterij fungeren en de eventueel opgewekte overcapaciteit benutten waardoor het elektriciteitsnet ontlast wordt. Als laatste kunnen VPA's bijdragen aan meer acceptatie van elektrische voertuigen, bijvoorbeeld doordat men het laadpunt niet hoeft te delen.

Kanttekeningen

1. Bij niet vaststellen, veiligheid en uniforme uitstraling niet gegarandeerd

Als de visie niet wordt vastgesteld, dan zal op den duur laadinfrastructuur geplaatst worden volgens een niet-uniforme manier. Dit kan negatieve effecten hebben op de veiligheid en uitstraling van de openbare ruimte. Denk bijvoorbeeld aan kabels over de weg, laadpalen voor verschillende soorten stekkers, etc.

2. Snelle ontwikkelingen

De ontwikkelingen rondom elektrisch rijden gaan snel. Zo worden de accu's van elektrische voertuigen steeds beter waardoor de reikwijdte toeneemt en er dus minder vaak hoeft te worden

geladen. Ook de laadpalen worden geavanceerder en het laden zelf gaat steeds sneller. Daarom kan het beleid van vandaag over twee jaar alweer achterhaald zijn. Na 2 jaar zal het huidige beleid worden geëvalueerd en waar nodig worden aangepast.

3. Nieuwe aanbesteding aansprakelijkheidsverzekering geeft financiële risico's

Het huidige eigen risico van de gemeente Losser in de aansprakelijkheidsverzekering is 2500 euro. In 2025 wordt de aansprakelijkheidsverzekering van de gemeente Losser opnieuw aanbesteed. De verwachting is dat het eigen risico omhoog gaat. Bij letsel door kabelgoten of VPA's zijn deze kosten voor rekening van de gemeente Losser. Hiermee loopt de gemeente een financieel risico vanaf 2025.

4. VPA-pilot geeft risico's op verschillende onderdelen in de openbare ruimte. Er kan extra inzet van de ambtelijke organisatie nodig zijn.

Een VPA kan leiden tot verminderde verkeersveiligheid (waarvoor de gemeente aansprakelijk kan worden gesteld), het claimen van openbare ruimte die voor eenieder toegankelijk moet blijven, ongelijkheid tussen bewoners, verrommeling van de openbare ruimte en verminderde toegankelijkheid voor mindervaliden. Daarnaast is het een minder circulaire oplossing en vraagt het substantieel meer inzet van de ambtelijke organisatie.

5. Provincie Overijssel geeft aan VPA's onverstandig te vinden

Het wel of niet toestaan van een VPA is de bevoegdheid van gemeenten. De Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL)-regio's, ook de GO-RAL (Gelderland-Overijssel Regionale Agenda Laadinfrastructuur), belast met de realisatie van een netwerk van (publieke) laadinfrastructuur, zien een VPA niet als een wenselijke ontwikkeling die bijdraagt aan de opschaling van het publieke laadnetwerk. Volgens hen wegen de voordelen voor het individu niet op tegen de nadelen van het collectief en uitrol van het publieke laadnetwerk.

Financiële dekking van het voorstel

Voor de uitvoering van de visie tot 2030 (zonder de VPA-pilot) is naar schatting 650 uren aan bestaande ambtelijke inzet nodig. Deze uren zijn reeds gedekt in bestaande formatie. De fysieke palen en het plaatsen daarvan wordt betaald door derden, in de huidige concessie is dat Vattenfall.

De VPA-pilot wordt naar verwachting (uitgaande van 5 aanvragen) geschat op een tijdsinvestering van 230,5 uur voor een periode van één jaar. Deze uren zijn momenteel niet opgenomen in de bestaande formatie. Deze extra inzet zal ten koste gaan van andere werkzaamheden.

Participatie

Participatie tijdens het doorlopen van een aanvraagproces van laadinfrastructuur gaat volgens de officiële procedures. Inwoners worden geïnformeerd over een verkeersbesluit voor het aanwijzen van parkeervakken ten behoeve van elektrisch laden via het gemeenteblad en de Week van Losser, en kunnen daarop reageren (periode van zes weken).

Naast deze participatie tijdens het doorlopen van een aanvraagproces, heeft er ook een breder participatietraject plaatsgevonden in 2021 en in 2024 om inwoners en ondernemers te informeren en raadplegen over toekomstige ontwikkelingen. De gemeente heeft onderzocht wat de vraag naar elektrische auto's en laadinfrastructuur is.

Vervolg

Het besluit wordt doorgevoerd in de reguliere processen die leiden tot het plaatsen van laadinfrastructuur. Over twee jaar wordt er een evaluatie uitgevoerd m.b.t. de integrale laadvisie en het uitvoeringsdocument. Voor de evaluatie zal er opnieuw een onderzoek onder inwoners en ondernemers plaatsvinden waarbij er onderzocht wordt wat de vraag naar elektrische auto's en laadinfrastructuur is. Daarnaast zullen nieuwe ontwikkelingen en innovaties nauwgezet gevolgd worden en opgenomen worden in de laadvisie.

De kabelgoot-pilot gaat in 2025 van start en loopt gedurende één jaar. Voor de start van de VPA-pilot doen we eerst onderzoek over waar we wel en geen kabelgoten toestaan. Na afloop van dat jaar volgt een evaluatie. In deze evaluatie wordt gekeken of de kabelgoten ook daadwerkelijk een behoefte vervult van de doelgroep (inwoners zonder eigen oprit, maar met zonnepanelen en een elektrische auto) en de wensen kan bedienen. Onder andere op basis hiervan wordt vervolgens besloten of het plaatsen van VPA's onderdeel wordt van de reguliere werkzaamheden of dat het beter is om een andere oplossing te implementeren.

Bijlagen

Datum	Corsa doc. nr.	Omschrijving	Raad
19-08-2024	24.0012981	Integrale laadvisie gemeente Losser 2025	Ja
19-08-2024	24.0012984	Uitvoeringsdocument laadinfrastructuur gemeente Losser 2025	Ja
23-09-2024	24.0022311	Raadsvoorstel	Ja
23-09-2024	24.0013011	Raadsbesluit	Ja
21-09-2025	25.0001292	2024.09 Motie 1 VVD_CDA_BF Verlengde Private Aansluitingen-1	Ja

Het college van burgemeester en wethouders van Losser; 28 januari 2025

secretaris,

drs. J. van Dam

burgemeester,

J. Diepenmaat