RAADSVOORSTEL

Onderwerp : Vaststellen integrale laadvisie en uitvoeringsprogramma laadpalen Westervoort

---

Zaak- & documentnr. : Z/21/084272/201561269

Portefeuillehouder : J.H. Sluiter
Samenleving en Ontwikkeling

Opsteller : Amber Koertshuis

Afdeling : Ruimte,

Telefoonnr. 0612178337

Samenvatting

Met de integrale laadvisie en het uitvoeringsprogramma plaatsing laadpalen geeft de gemeente richting aan de ontwikkeling van een toegankelijk, betaalbaar en dekkend laadnetwerk dat zich met de vraag mee ontwikkelt en slim ingepast is in de bestaande openbare ruimte.

Beslispunten

1. De raad besluit om de integrale laadvisie vast te stellen
2. De raad besluit om het uitvoeringsprogramma plaatsing laadpalen vast te stellen

Aanleiding

In navolging van de Nationale Agenda laadinfrastructuur (NAL), een bijlage van het Klimaatakkoord, stellen alle gemeenten een integrale laadvisie op. De gemeente Westervoort had al wel plaatsingsbeleid voor laadpalen, maar nog geen langjarige integrale laadvisie. Er is een integrale laadvisie opgesteld en het plaatsingsbeleid voor laadpalen dat sinds 2018 bestond is herschreven en hernoemd naar ‘uitvoeringsprogramma plaatsing laadpalen’ om op die manier uitvoering te kunnen geven aan de integrale laadvisie.
Met de integrale laadvisie en het uitvoeringsprogramma plaatsing laadpalen voldoet het college aan het klimaatakkoord en zorgt het voor een toekomstbestendig laadnetwerk in Westervoort.

Planning

Door het ministerie van Infrastructuur & Waterstaat (I&W) is gesteld dat het streven moet zijn om medio 2021 laadvisie en plaatsingsbeleid (hier genoemd: uitvoeringsprogramma plaatsing laadpalen) in procedure tot vaststelling te hebben. Medio 2021 is door het college besloten om de concept beleidsstukken eerst voor te leggen aan inwoners middels een uniforme openbare voorbereidingsprocedure conform hoofdstuk 3.4 Algemene Wet Bestuursrecht. Nu deze is afgerond is het zaak zo snel mogelijk te besluiten over de stukken.

Beoogd effect

Met de beleidsstukken geeft de gemeente richting aan de ontwikkeling van een toegankelijk, betaalbaar en dekkend laadnetwerk dat zich met de vraag mee ontwikkelt en slim ingepast is in de bestaande openbare ruimte.

Argumenten

1.1 De integrale laadvisie is een strategisch document dat nodig is om tijdig passende laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen te realiseren
De integrale laadvisie heeft een zichttermijn van 10 tot 15 jaar. Met de blik op de verwachte ontwikkelingen en behoeften in 2030/2035 wordt regie genomen op het plaatsen en opschalen van de laadoplossingen die nodig zijn. In de integrale laadvisie worden keuzes gemaakt over welke gebruikersgroepen en typen laadinfrastructuur de gemeente de komende jaren faciliteert, en welke typen plaatsingsstrategieën, participatie en concessie daarbij het meest optimaal zijn. Zo realiseren we tijdig een toegankelijk, betaalbaar, betrouwbaar en veilig laadnetwerk.

2.1 Het uitvoeringsprogramma plaatsing laadpalen geeft richting aan de uitvoering van de keuzes die in de integrale laadvisie worden gemaakt.
Het uitvoeringsprogramma plaatsing laadpalen helpt de gemeente bij de uitvoering van de integrale laadvisie omdat deze een uitwerking bevat van de in de integrale laadvisie gemaakte beleidskeuzes. Het uitvoeringsprogramma gaat dieper in op de plan- en prognosekaarten voor Westervoort, de realisatiecriteria voor een laadpaal, benodigde afspraken tussen gemeente en laadpaalaanbieder, en bevat informatie over hoe in de praktijk omgegaan zal worden met participatie, verkeersbesluiten en parkeerdruk. Deze zaken zijn afgestemd op de locatie situatie.

2.2 Het uitvoeringsprogramma is een instrument die de netbeheerder kan gebruiken om op netcongestie te anticiperen
Op dit moment speelt netcongestie alleen op het hoogspanningsnet. Laadpalen worden, net als huishoudens, aangesloten op het laagspanningsnet. Er is dus op dit moment nog geen sprake van dat de netcongestie effect gaat hebben op het uitrollen van laadinfrastructuur, of dat de netbeheerder congestieproblemen gaat ondervinden van de laadpalen. Echter kan de netbeheerder door de plan- en prognosekaarten wel anticiperen op de vraag die er in de toekomst gaat zijn. Hierdoor kunnen eventuele problemen die kunnen ontstaan tijdig verholpen worden.

Kanttekeningen

1.1 De integrale laadvisie is een strategisch document dat richting geeft, maar veroudert snel
De inzichten rondom duurzame mobiliteit veranderen snel. Prognoses worden voortdurend aangepast aan veranderende verkoopcijfers en ook bij bedrijven ontstaat er steeds meer behoefte aan laadmogelijkheden. Toch is het belangrijk om te plannen voor de toekomst met de inzichten die er nu zijn. Ook zal de integrale laadvisie elke twee jaar geactualiseerd worden.

2.1 Een deel van de parkeerplaatsen zal gereserveerd worden voor het laden van elektrische auto's
Met de komst van laadpalen zal het steeds vaker voorkomen dat automobilisten twee soorten parkeerplaatsen tegenkomen. Dit zijn parkeerplaatsen waar ze alleen mogen staan wanneer ze de elektrische of hybride auto opladen, en algemeen toegankelijke parkeerplaatsen. Door deze splitsing kan het voorkomen dat een automobilist minder makkelijk een parkeerplek kan vinden. Het is echter niet de verwachting dat de laadpalen ingrijpend effect gaan hebben op de algehele parkeerdruk in Westervoort. Paragraaf 5 van het uitvoeringsprogramma schenkt aandacht aan parkeerdruk en beschrijft welke strategieën het college aanwendt om effecten op parkeerdruk door laadpalen te mitigeren. Het college blijft effecten van laadpalen op de parkeerdruk monitoren.

2.2 Het uitvoeringsprogramma plaatsing laadpalen is met het committeren aan de regionale concessie op sommige punten overbodig geworden
Het college heeft op 14 september gekozen om deel te nemen aan de regionale concessie laadinfrastructuur. Hiermee verplichtte de gemeente zich ook aan de voorwaarden die in deze concessie gesteld worden. Paragraaf 2.4 uit het uitvoeringsprogramma; "verantwoordelijkheden van gemeente en aanbieder bij plaatsing laadpaal" is hierbij in concept al genomen als uitgangspunt van de concessie, maar zal de komende jaren dus niet gebruikt hoeven te worden. Echter houdt de partij die de concessie vergund krijgt zich verder aan de realisatiecriteria die in het uitvoeringsprogramma plaatsing laadpalen vaststelt. Ook wordt paragraaf 2.4 vanzelf weer relevant bij het aflopen van de concessie.

2.3 Veel van de uitgangspunten uit het beleid uit 2017 zijn hetzelfde gebleven in het nieuwe uitvoeringsprogramma
Het beleid uit 2017 is als uitgangspunt genomen voor het uitvoeringsprogramma en waar nodig geüpdatet om beter uitvoering te kunnen geven aan de visie. Toch wijkt het uitvoeringsprogramma plaatsing laadpalen op verschillende plekken wel degelijk af. Voorbeelden hiervan zijn de plan- en prognosekaarten, de afwijkingsgronden en de maximale loopafstand voor een laadpaal. Deze zaken reflecteren nieuwe uitgangspunten uit de visie omtrent clustering van laadpalen, datagestuurd en proactief plaatsen en ervaringen uit praktijksituaties die de gemeente sinds de invoering van het beleid in 2017 is tegengekomen.

Financiële paragraaf

Het plaatsen van laadpalen voor algemeen gebruik in de openbare ruimte is in de meeste gevallen kosteloos voor de gemeente. Alleen wanneer de gemeente proactieve/strategische palen wil plaatsen, kan het zijn dat een aanbieder van laadpalen meerkosten rekent. In alle overige gevallen zoals plaatsing op basis van aanvraag en plaatsing op basis van data, is dit kosteloos. De verwachting is dat het niet nodig is om extra proactieve/strategische palen te plaatsen.

De kosten voor het nemen van een verkeersbesluit en de uitvoering hiervan middels bebording is, tenzij anders overeengekomen met een aanbieder voor laadpalen, wel voor rekening van de gemeente. Dit is zo bepaald in de wegenverkeerswet. De gemeente streeft ernaar waar dat kan de kosten voor bebording neer te leggen bij de aanbieder van laadpalen. Dit is in de concessie Gelderland-Overijssel gelukt.

Wel vraagt de uitrol van laadinfrastructuur en de uitvoering van deze laadvisie ambtelijke capaciteit. In de beleidsvorming vraagt het capaciteit van de afdeling Ruimte Samenleving en Ontwikkeling en in de uitvoering vraagt het substantiële inzet vanuit afdeling Realisatie en Beheer. Deze capaciteit is nu nog te dragen met de huidige ambtelijke organisatie. Naarmate de versnelling van het aantal aanvragen voor laadpalen vordert of wanneer er meer

gevraagd wordt van de gemeente in het faciliteren van andere gebruikersgroepen en/of typen laadinfrastructuur, zal moeten blijken of de huidige ambtelijke capaciteit voldoende blijft. Dit wordt in ieder geval opnieuw geëvalueerd bij het periodiek (uitgangspunt: elke twee jaar) actualiseren van de integrale laadvisie en het uitvoeringsprogramma plaatsing laadpalen.

Proactieve handhaving op het bezetten van laadpalen heeft geen prioriteit in het handhavingsbeleid. Meldingen worden opgepakt. Hierdoor verwachten we weinig extra capaciteit nodig te hebben van handhaving.

Duurzaamheid
Met de integrale laadvisie en het uitvoeringsprogramma plaatsing laadpalen geeft de gemeente richting aan de ontwikkeling van een toegankelijk, betaalbaar en dekkend laadnetwerk. Op deze manier stimuleert de gemeente de aanschaf van een elektrische auto. Een elektrische auto stoot over zijn hele leven ongeveer 60% minder CO2 uit dan een auto met een uitlaat. Ook zijn elektrische auto's schoner. Ze stoten minder stikstof en fijnstof uit, met positieve effecten op de luchtkwaliteit en het milieu.

Relatie met het herstelplan

Dit voorstel past binnen het herstelplan van Westervoort aangezien het geen effect heeft op de financiën van de gemeente

Participatie en communicatie

In september 2021 heeft er een traject plaatsgevonden waarin we inwoners hebben geïnformeerd en gevraagd hebben ons te adviseren op de plankaart. We hebben inwoners gevraagd om te reageren op de voorgenomen locaties en om suggesties aan te dragen voor eventuele alternatieven. Daarnaast is er een informatiebijeenkomst geweest en waren er offline mogelijkheden om te reageren. Inwoners zijn o.a. met krijtboodschappen op straat geïnformeerd hierover. Op basis van meer dan 62 reacties is de plankaart op ongeveer 16 locaties aangepast. Vanwege het aantal reacties en aanpassingen op de plankaart zijn de beleidsstukken daarna voorgelegd middels een uniforme openbare voorbereidingsprocedure conform afdeling 3.4 Algemene Wet Bestuursrecht. Er zijn geen zienswijzen ingediend.

Intergemeentelijke samenwerking

Vanuit de Nationale Agenda Laadinfrastructuur zijn er Regionale Agenda's Laadinfrastructuur opgesteld. Westervoort valt onder de zogenoemde GO-RAL: Gelderland en Overijssel. Vanuit de GO-RAL worden er bepaalde zaken ontwikkeld om de gemeenten te ondersteunen. Zo zijn er laadconsulenten aangesteld voor de gemeenten en is er een concessie uitgezet om gemeenten in 2022 te voorzien van plankaarten. Verder beheren de provincies Gelderland en Overijssel voor Westervoort en andere inliggende gemeenten de regionale concessieovereenkomst.

Bijlagen

201562157 – Integrale laadvisie Westervoort d.d. 25/4/2022
201562158 – Uitvoeringsprogramma plaatsing laadpalen Westervoort d.d. 25/4/2022
201561985 – Was/Wordt lijst uitvoeringsprogramma plaatsing laadpalen d.d. 22/4/2022
201562597 – Raadsbesluit vaststellen integrale laadvisie en uitvoeringsprogramma laadpalen d.d. 26/4/2022

Westervoort, 13 juni 2022

Burgemeester en wethouders van Westervoort,

M. Sluiter MA	drs. A.J. van Hout
secretaris	burgemeester