MOERDIJK

Raadsvoorstel

Portefeuillehouder(s)	wethouder A.M.J. Dingemans Med
Datum commissiebehandeling	16 januari 2025
Datum raadsbehandeling	30 januari 2025
Zaaknummer	1426175
Onderwerp	Vaststelling 'Visie en plaatsingsbeleid laadinfrastructuur gemeente Moerdijk'

Voorgesteld besluit
De visie en plaatsingsbeleid laadinfrastructuur gemeente Moerdijk vast te stellen.

Publiekssamenvatting
Elektrisch rijden gaat een steeds prominentere plek innemen in onze samenleving. Vanaf 2030 worden er enkel nog elektrische personenauto's verkocht. 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 elektrisch rijden (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) rol van de gemeente bij (nagenoeg alleen) openbare laadinfra voor personenvervoer, doelgroepenvervoer en licht vrachtverkeer (zoals bestelbusjes).

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 de visie en plaatsingsbeleid van de laadinfra in de openbare ruimte voor onze gemeente beogen we aantal effecten te bewerkstelligen. In eerste instantie geeft de visie aan waarom we de ontwikkeling van elektrisch rijden en de bijbehorende laadinfra ontwikkelingen belangrijk vinden voor onze inwoners of gebruikers in de gemeente. Daarnaast geven de visie en plaatsingsbeleid houvast aan wat inwoners en gebruikers van (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 (zoals 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

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.

1.1. 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.

1.2. 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 geprognotiseerd, 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 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.

In lijn met de eerder opgenomen paragraaf m.b.t. eventuele extra personele capaciteit, betekent ook dat hiervoor in de basis geen extra financiële middelen nodig zullen zijn. Ook hierbij geldt dat dit gemonitord moet worden in de komende periode en aangepast, indien echt noodzakelijk.

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

Verwijs naar het participatietraject
In de visie wordt o.a. ingegaan op de participatie van gebruikers bij het opstellen van de plankaarten. Plankaarten geven aan wat (potentiële) locaties zijn waar laadpalen in de openbare ruimte moeten worden geplaatst.
Dit is in het verleden al een keer gedaan en daar zijn de huidige (potentiële) laadlocaties op gebaseerd. 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. Er zijn diverse mogelijkheden en op het moment dat participatie opnieuw nodig is, moet worden gekeken wat de meest effectieve manier is op dat moment. Inmiddels bestaat er een online participatietool waar gebruikers op ieder moment de mogelijkheid hebben om input te leveren op (potentiële) laadlocaties.

Vervolg
Nadat de visie en het plaatsingsbeleid zijn vastgesteld bestaat er een ‘basis’ document welke rol de gemeente heeft c.q. neemt bij de uitrol van laadinfra voor personenvervoer, doelgroepenvervoer en (licht) vrachtvervoer. En deze is primair gericht op laadinfra in openbare ruimte. Er zijn nog allerlei varianten qua modaliteiten van laden binnen deze ontwikkeling van elektrisch rijden (zoals elektrificering in de logistiek, het OV en in zeehavens). Tevens zijn er ook nog diverse typeringen qua laden naast ‘regulier’ laden in de openbare ruimte (zoals snelladen, bi-directioneel laden).
Het is aannemelijk dat ook op deze varianten een uitwerking van beleid noodzakelijk is in de toekomst. Deze aspecten zullen worden meegenomen in modules van het Moerdijks Mobiliteitsprogramma en bij opgaven i.r.t de energietransitie.

Bijlagen

- ‘Visie laadinfrastructuur gemeente Moerdijk’.
- ‘Beleidsregels openbare oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen gemeente Moerdijk’.

Zevenbergen, 17 december 2024
Burgemeester en wethouders van Moerdijk,

de gemeentesecretaris,	de burgemeester,
drs. M.E. de Groot	A.J. Moerkerke

RAADSBESLUIT

Raadsvergadering van 30 januari 2025

De raad van de gemeente Moerdijk,

gezien het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 17 december 2024

overwegende dat:

- Voorliggende laadvisie en plaatsingsbeleid 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 zich primair richten op laden in de openbare ruimte voor personenauto's.

- Voorliggende laadvisie en plaatsingsbeleid een nadere uitwerking betreft van de eerder uitgesproken verwachtingen c.q. wens om een richtinggevend document te hebben, aangaande ontwikkeling rondom elektrificatie van voertuigen.

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 visie en plaatsingsbeleid laadinfrastructuur gemeente Moerdijk vast te stellen.

Vastgesteld in de raadsvergadering d.d. 30 januari 2025,
de griffier, de voorzitter,

H.M. Vonk-Schenkel A.J. Moerkerke