Gemeente Druten

Openbaar Zaaknummer: 61734

Beslisnota voor de Gemeenteraad

Onderwerp: Strategie elektrisch rijden gemeente Druten

Voorgesteld besluit

de Gemeenteraad besluit:

1. De strategie elektrisch rijden (bijlage 1) vast te stellen en de gegeven adviezen over te nemen.

Aanleiding

Er komen steeds meer elektrische auto's. Deze auto's moeten worden opgeladen en niet alle inwoners hebben hiervoor een eigen oprit. Omdat we verwachten dat de vraag naar laadpalen in de openbare ruimte de komende jaren sterk zal toenemen hebben we deze strategie elektrisch rijden voor de gemeente Druten opgesteld.

Ook sluit de strategie elektrisch rijden aan bij het Mobiliteitsplan 2020-2030 'Duurzaam onderweg tussen Maas en Waal.

Gewenst resultaat

Met deze strategie zijn we voorbereid op de toekomst. Zo worden we niet verrast door de gevolgen van de verwachte groei in de vraag naar laadpalen voor elektrische auto's en zijn inwoners sneller geholpen bij hun aanvraag. Ook kunnen we als gemeente met deze strategie meedoen met de regionale concessie.

Argumenten

1.1 We verwachten de komende jaren een sterke groei in de vraag naar laadpalen voor elektrische auto's.
De ambitie in het Klimaatakkoord is dat in 2030 alle nieuwe auto's emissieloos zijn. Dat betekent dat er de komende jaren veel meer elektrische auto's bij zullen komen, wat vanzelfsprekend ook leidt tot een grotere laadbehoefte. Een strategie is nodig om in deze grotere laadbehoefte te kunnen voorzien. Met deze strategie kiezen we op welke manier we de komende jaren om willen gaan met de groeiende laadbehoefte.

1.2 Deze strategie vormt een goede basis voor het aansluiten bij de nieuwe regionale concessie vanuit de Gelderland Overijssel Regionale Agenda Laadpalen (GO-RAL).
In het najaar start de nieuw regionale concessie. Hierbij aansluiten heeft meerdere voordelen: we maken gebruik van de regionale kennis over het aanbesteden en beheren van de laadpalen, de financiële risico's zijn kleiner, er kan een gunstig laadtarief worden aangeboden aan gebruikers en er is minder ambtelijke capaciteit nodig.

1.3 Met de strategie kan een vlekkenkaart gemaakt worden.
Dit levert tijdwinst op en de inwoners weten waar ze aan toe zijn.
Tot nu toe doet een inwoner met een elektrische auto die geen mogelijkheid heeft om op eigen terrein een laadvoorziening te plaatsen, een verzoek voor een laadvoorziening in de openbare ruimte. Daarna wordt onderzocht welke locatie geschikt is en wordt er per individuele aanvraag een verkeersbesluit genomen.
In de nieuw situatie zullen we in een vroeg stadium een gezamenlijk verkeersbesluit nemen. De laadpaal wordt dan geplaatst zodra een inwoner met een elektrische auto een aanvraag heeft gedaan. Dit verkort het proces voor de inwoner en vraagt minder ambtelijke capaciteit.

1.4 De eisen en voorwaarden voldoen aan laatste wetgeving en sluiten aan bij bestaand beleid.
Dit zorgt voor borging van de kwaliteit van de openbare ruimte nu en in de toekomst.

Tegenargumenten en risico's

1.1 We kunnen niet voorspellen hoe de verwachte groei in de praktijk gaat uitwerken.
Het kan zijn dat de vraag naar laadpalen in de openbare ruimte sneller of langzamer stijgt dan we verwachten. Ook de oplaadtechniek zal zich verder door ontwikkelen. Daarom houden we een vinger aan de pols en stellen we de vlekkenkaart bij als de praktijksituatie daarom vraagt.

1.2 We weten nog niet of de ondergrond geschikt is voor de beoogde locaties.
Voordat de vlekkenkaart gemaakt kan worden, dient informatie ingewonnen te worden of er een geschikte stroomkabel ligt. We kunnen nu nog niet inschatten of dit extra kosten met zich mee gaat brengen.

1.3 Het kan zijn dat het budget ontoereikend gaat zijn terwijl de financiële cyclus voor de areaaluitbreiding nog niet doorlopen is.
We weten nog niet hoe snel de vraag naar laadpalen in de openbare ruimte gaat toenemen. Het kan ook dat dit in de eerste periode nog meevalt en dat het huidige budget nog lang genoeg blijft voldoen.

Financiële gevolgen

We verwachten (op basis van de prognoses) dat er in de periode 2021-2025 ongeveer 11 laadpalen per jaar bijkomen. Omdat de bebording per laadpaal zo'n €200,- kost zullen de structurele kosten (bij uitkomende verwachtingen) €2.240,- per jaar zijn.

De kosten voor het plaatsen van de verkeersborden blijven we in eerste instantie opvangen in het budget bebording openbare ruimte, zoals tot nu toe ook het geval is.

Afhankelijk van de werkelijke kostenontwikkeling doen we bij de eerstvolgende mogelijkheid in de financiële cyclus (onder voorbehoud) een voorstel voor areaaluitbreiding voor de begroting van 2022-2025 ad €2.240,- per jaar. Op die manier kunnen we de groei in de structurele kosten voor de komende jaren opvangen.

De kosten á €2.000,- de voor informatiebijeenkomsten voor inwoners kunnen worden betaald uit het duurzaamheidsbudget.

Communicatie

Bij het opstellen van de strategie hebben we input gevraagd aan vertegenwoordigers van bewoners en andere belanghebbenden in de gemeente Druten.

Voordat het collectieve verkeersbesluit over de mogelijke locaties voor toekomstige laadpalen wordt genomen delen de voorgenomen plannen met inwoners en geven hen de mogelijkheid hierop te reageren.

Uitvoering of Vervolgstappen

- We treffen voorbereidingen om ons aan te sluiten bij de nieuwe regionale concessie laadpalen. Naar verwachting start deze concessie in najaar van 2021.
- De uitvoering van deze strategie is de bevoegdheid van het college. Zij zullen beslissen over de definitieve vlekkenkaart en het bijbehorende collectieve verkeersbesluitbesluit.
- We evalueren de strategie op het moment dat nieuwe ontwikkelingen en inzichten ontstaan. Hoewel de strategie loopt tot 2025 kan dat dus ook eerder zijn.

Geheimhouding:

Niet van toepassing.

Advies

Adviseur verkeer &vervoer	Jan Rouw
Financieel adviseur	Jan Cochius
Communicatieadviseur	Chantal de Rooij

Bijlagen

Bijlage 1 Strategie elektrisch rijden gemeente Druten