



Aan de leden van de gemeenteraad
Postbus 1
2650 AA BERKEL EN RODENRIJS

Ruimte & Economie
**Ruimtelijke Economische
Strategie**
Postbus 1
2650 AA Berkel en Rodenrijs

Nadere informatie
Jeroen Boudestijn
Telefoon
14 010
E-mail
info@lansingerland.nl
Website
www.lansingerland.nl

Verzenddatum 1 december 2020
Ons kenmerk U20.08563
Uw brief van

Onderwerp **Beleidskader elektrische laadinfrastructuur**

Geachte leden,

In de visie Lansingerland Duurzaam hebben we de doelstelling opgenomen in 2030 een goede en dekkende laadinfrastructuur te hebben. In de Uitvoeringsagenda staat als project opgenomen dat we het beleidskader voor laadpalen actualiseren.

Op 24 maart jl. informeerden wij u met brief U20.01655 over het traject dat wij voor ogen hadden voor het herzien van dit laadpalenbeleid uit 2017. Wij gaven toen aan dit beleid uiterlijk in het vierde kwartaal van 2020 ter besluitvorming aan de raad voor te leggen, en daarbij een reactie op motie M2019-028 te geven. Met voorliggende brief informeren wij u over regionale ontwikkelingen gerelateerd aan het lokale besluitvormingstraject. Tevens gaan wij inhoudelijk in op genoemde motie, en op een toezegging van wethouder Van den Beukel inzake laadvoorzieningen voor toekomstige appartement-bewoners in Wilderszijde.

Regionale samenwerking

Gemeente Lansingerland neemt deel aan een nieuw regionaal samenwerkingstraject voor openbaar laden, waaraan in totaal 31 gemeenten uit de provincies Zuid-Holland en Zeeland deelnemen. Deze provincies vormen gezamenlijk één regio in het kader van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) wat volgt uit het Klimaatakkoord. Het plaatsen van laadpalen is een van de taken die we uitvoeren in het kader van de NAL. Door regionale samenwerking op dit onderwerp realiseren we (schaal)voordelen, zoals scherpe inkoop, efficiëntie in het plaatsingsproces en eenduidigheid in beleid en uitvoering. Dit zorgt voor meer snelheid in plaatsing en eenvoud voor de eindgebruikers van elektrische oplaadpalen.

De samenwerking bestaat onder andere uit een nieuwe concessie gericht op het vinden van een partij die in de deelnemende gemeenten tot en met tenminste medio 2024 verantwoordelijk wordt voor de plaatsing van elektrische oplaadpalen.

Als gemeente zijn wij nauw betrokken bij de voorbereiding van deze concessie en committeren wij ons aan de uitkomsten ervan. Onderdeel van de aanbesteding van deze concessie is ook een regionaal afgestemd 'Laadkader'. In dit nieuwe beleidskader staan onder andere procesbeschrijvingen en plaatsingscriteria vermeld. Het is van belang dat alle aan deze concessie deelnemende gemeenten zich committeren aan dit Laadkader. Omdat wij ons aan de concessie en daarmee ook aan het gezamenlijk Laadkader committeren, gaan het regionale concessietraject en het lokale besluitvormingstraject gelijk op. Concreet betekent dit dat het regionaal afgestemd laadkader wordt vertaald naar een lokaal beleidskader, dat door ons college wordt vastgesteld. Anders dan wij eerder aan u schreven, is vaststelling hiervan door de raad onzes inziens niet aan de orde. Het college besluit tot vaststelling, binnen het kader zoals door de raad verwoord in de duurzaamheidsvisie. Het is van belang dat dit lokale kader overeenkomt met het regionale kader, zodat wij daarmee kunnen deelnemen aan de regionale concessie. Dit laatste is wegens de schaalvoordelen en uitvoeringsvoordelen aan te bevelen.

Uitgangspunt van het nieuwe laadkader is dat (gebrek aan) laadinfrastructuur geen belemmering mag vormen voor de overstap naar elektrisch vervoer. Met het nieuwe laadkader en daarmee ook de nieuwe concessie willen wij openbare laadpalen plaatsen zowel op basis van concrete behoefte (vraaggestuurd) als op basis van de verwachte vraag (prognosegestuurde plaatsing). Dit houdt plaatsing op basis van hoog verbruik van nabije bestaande laadpalen in, maar ook bijvoorbeeld op basis van de verwachte behoefte bij nieuwbouw. Daarnaast is er de mogelijkheid voor het plaatsen van laadpalen op strategische plekken. Over de voorkeurlocaties die wij zullen hanteren voor strategische plaatsing, zal gedurende de nieuwe concessie besluitvorming plaatsvinden door ons college.

Tegelijkertijd werken wij toe naar een zogenoemd massaverkeersbesluit, om het aanvraag- en plaatsingsproces te versnellen. In tegenstelling tot de huidige werkwijze, waar per aangevraagde laadpaal een apart voor bezwaar en beroep vatbaar verkeersbesluit wordt genomen, zullen wij voor alle potentiële locaties een massaverkeersbesluit nemen op basis van eerder verricht onderzoek naar de behoefte aan laadpalen per gebied. Op een nader te bepalen wijze en moment bieden wij aan bewoners en ondernemers de gelegenheid inspraak te geven op het voorgenomen verkeersbesluit en de beoogde laadpaallocaties die daaraan ten grondslag liggen. Op deze wijze hoeft slechts eenmaal de verkeersbesluitenprocedure te worden doorlopen waardoor de tijd tussen het aanvragen en plaatsen van een laadpaal met in ieder geval zes weken wordt verkort.

Motie M2019-028

Deze motie roept op om een doelstelling te delen over het aandeel parkeerplaatsen, in 2021 en daaropvolgende jaren en gebaseerd op het aantal elektrische voertuigen op de weg, dat voorzien is van een laadpaal. Zoals wij bij brief van 12 november 2019 (U19.08298) aangaven hebben wij een nieuwe strategische kaart laten ontwikkelen. Deze kaart moet op basis van de verwachte groei van het aantal elektrische voertuigen de uitrol van de gemeentelijke laadinfrastructuur proactief ondersteunen, waarbij wij toewerken naar een dekkend netwerk dat continue meegroeit met de behoefte.

Wij kunnen het aantal toekomstige laadpalen niet relateren aan een aantal parkeerplaatsen, omdat laadpalen in beginsel alleen bij parkeervakken gerealiseerd kunnen worden, terwijl parkeerplaatsen ook andere parkeergelegenheden betreft dan enkel parkeervakken (bijvoorbeeld in de

berm of langs een trottoir). Daarnaast houden wij geen registratie bij van het exacte aantal parkeervakken in onze gemeente.

Wel kunnen wij met u een streven delen over het aantal te realiseren laadpalen in de komende jaren, op basis van het onderzoek dat wij hebben laten verrichten en het daaruit volgende beeld over de ontwikkeling van het aantal elektrische voertuigen (EV's) in Lansingerland.

Vanaf 2016 zijn er in totaal publieke 84 laadpalen gerealiseerd, vrijwel allemaal op basis van een aanvraag van bewoners en ondernemers (vraaggestuurd). Vrijwel alle laadpalen beschikken over twee aansluitingen, waardoor een bijna dubbel aantal aan laadpunten beschikbaar is. In 2021 verwachten wij circa 40 nieuwe laadpalen te realiseren. Het grootste deel hiervan zal op basis van een aanvraag worden geplaatst. Naast plaatsing op aanvraag biedt zowel de huidige als de nieuwe concessie de mogelijkheid om op strategische plekken zonder aanvraag een laadpaal te plaatsen. Ook hiervan verwachten wij er jaarlijks een aantal te plaatsen. Deze strategische palen plaatsen wij als gemeente zelf, op basis van een duidelijke behoefte op een specifieke locatie. In de daaropvolgende jaren tot en met 2025 verwachten wij jaarlijks minimaal eenzelfde aantal laadpalen te realiseren, waardoor er in 2025 naar verwachting circa publieke 284 laadpalen in de gemeente staan. Hierbij plaatsen wij de kanttekening dat dit een streven is op basis van de op dit moment te verwachten ontwikkeling van het aantal elektrische voertuigen in Lansingerland. Als de toename van elektrische voertuigen in Lansingerland sneller gaat waardoor er meer aanvragen worden ingediend, bijvoorbeeld door een positieve wijziging in de fiscale voordelen voor elektrische auto's, dan kunnen er binnen de concessie ook meer laadpalen worden geplaatst. Hetzelfde geldt als er minder aanvragen worden ingediend, dan verloopt de toename van het aantal laadpalen langzamer. Dit staat los van de eventueel strategisch te plaatsen laadpalen.

Toezegging T2020-025, laadinfra Wilderszijde

Voor private parkeergelegenheden, zoals bij appartementencomplexen, geldt dat de ontwikkelaar daarvan ook verantwoordelijk is voor het voorbereiden van het aanleggen van laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen. Dit is conform de verplichtingen in het Bouwbesluit dat in maart 2020 in werking is getreden, volgend uit de Europese *Energy Performance of Buildings Directive* (EPBD III). Dit betekent dat een nieuw te realiseren woongebouw, met een parkeergelegenheid bestaande uit meer dan tien parkeervakken op hetzelfde perceel, moet worden opgeleverd met leidingdoorvoeren voor ieder parkeervak. Zo worden appartementseigenaren in staat gesteld op enig moment een eigen laadvoorziening te realiseren, zonder dat een VVE of beheervereniging zich gesteld ziet voor een grote kostenpost als gevolg van ingrijpende werkzaamheden. Dat is goed nieuws voor bewoners van nieuwbouwappartementen die een elektrische auto bezitten of aanschaffen. Als gemeente zien wij geen juridische mogelijkheden en vinden het met het oog op kostenoverwegingen ook onwenselijk om nadere verplichtingen op te leggen ten aanzien van de wijze van gebruik van die leidingdoorvoeren. Het is aan de VVE en aan de betreffende bewoners die de VVE besturen, om hierin keuzes te maken. Zij bepalen of een laadpaal wordt aangesloten op de meterkast van het betreffende appartement van de eigenaar/huurder, op een nieuwe netaansluiting of 'achter de meter' op eventuele zonnepanelen (bv. met het oog op de fiscaal op dit moment nog interessante salderingsregeling, die overigens afgebouwd wordt).

Wij zullen ontwikkelaars actief wijzen op deze verplichting uit het Bouwbesluit, door dit expliciet op te nemen in voor Wilderszijde op te stellen bouwkevelpaspoorten en/of andere relevante overeenkomsten die wij sluiten met ontwikkelende partijen. Daarnaast continueren wij de bestaande faciliterende werkwijze waarbij wij VVE's in de gemeente desgevraagd advies verstrekken aan de hand van de toolkit *Laadoplossingen voor elektrische auto's binnen de VvE*. Wij zijn van mening dat voornoemde werkwijze eraan bijdraagt dat toekomstige bewoners van appartementen in Wilderszijde sneller en makkelijker gebruik kunnen maken van een eigen laadvoorziening. In geval de bewoners van een appartementencomplex op openbare parkeerplaatsen moeten parkeren omdat zij op eigen terrein niet over een parkeergelegenheid beschikken, dan kunnen zij kosteloos een laadpaal bij de gemeente aanvragen en geldt het regulier laadtarief. Naast de verplichtingen van het Bouwbesluit wijzen wij ontwikkelaars tevens op het treffen van soortgelijke voorbereidingen op openbare parkeergelegenheden, niet behorende bij gebouwde appartementencomplexen, om de uitrol van publieke laadinfrastructuur te bespoedigen.

Op 9 december aanstaande vindt een beeldvormende avond plaats, waarin nationale trends, het regionale concessietraject en de lokale besluitvorming nader zal worden toegelicht. Motie M2019-028 en de toezegging T2020-025 beschouwen wij met deze brief als afgedaan.

Met een vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Lansingerland

A handwritten signature in blue ink, consisting of a large loop followed by a horizontal stroke and a small vertical tick.

Lucas Vokurka
Secretaris

A handwritten signature in blue ink, featuring a large 'P' followed by several horizontal and diagonal strokes.

drs. Pieter van de Stadt
Burgemeester