

Raadsvoorstel

Raadsnummer:	2022-050	Zaaknummer:	1231507
Onderwerp:	Integrale Laadvisie Nijkerk 2030		
Korte inhoud:	De Integrale Laadvisie 2030 bepaalt het beleid waarmee de gemeente Nijkerk in de periode tot 2030 de infrastructuur voor het opladen van elektrische voertuigen wil ontwikkelen. Hiermee faciliteren we de transitie naar duurzame elektrische mobiliteit.		

Datum B&W:	21 juni 2022	Portefeuillehouder:	Wethouder Windhouwer
-----------------------	--------------	----------------------------	----------------------

Voorstel

1. Het beleidsplan 'Integrale Laadvisie 2030' vast te stellen,
2. Kennis te nemen van de Inspraaknotitie 'Integrale Laadvisie 2030'.

Inleiding

De Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) bepaalt dat iedere Nederlandse gemeente een beleidsvisie moet vaststellen op de ontwikkeling laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen. De gemeente Nijkerk doet dit met de 'Integrale Laadvisie 2030' (hierna te noemen: 'Laadvisie'). De vaststelling van dit beleidsstuk is een raadsbevoegdheid.

In april 2022 is de gemeenteraad via een Raadsinformatiebrief op de hoogte gesteld van de voortgang rondom de ontwikkeling van de Laadvisie, alsmede de verlening van de nieuwe Gelders-Overijsselse concessie laadpalen aan Vattenfall. Vervolgens heeft de Laadvisie tussen 14 april en 26 mei zes weken ter inzage gelegen. Er zijn twee inspraakreacties binnengekomen, die zijn vastgelegd in een inspraaknotitie. De reacties gaven geen aanleiding om het bestuurlijk ontwerp aan te vullen of te wijzigen. Eigen voortschrijdend inzicht heeft aanleiding gegeven tot een wijziging van paragraaf 5.7 (aanpassing van het participatieproces en toevoeging van een kader voor belangenafweging bij realisatie laadpalen). Voor de rest is de Laadvisie die we middels dit raadsvoorstel aanbieden aan de gemeenteraad, inhoudelijk gelijk gebleven aan het bestuurlijk ontwerp.

Beoogd effect

In dit voorstel vragen we u om:

1. de Integrale Laadvisie 2030 vast te stellen

Met het vaststellen van de Laadvisie door de gemeenteraad ontstaat het beleidskader waarmee we de transitie naar duurzame elektrische mobiliteit als gemeente effectief tegemoet kunnen treden. Momenteel ontbreekt dit beleidskader nog.

2. kennis te nemen van de Inspraaknotitie Laadvisie 2030

We rapporteren de resultaten van de inspraak op de Laadvisie in een inspraaknotitie. De inspraaknotitie kan door de gemeenteraad in de besluitvorming over de Laadvisie worden meegenomen.

Argumenten

1.1 Laadvisie biedt noodzakelijk beleidskader

De in de Laadvisie gemaakte strategische keuzes over laadinfrastructuur bepalen de randvoorwaarden waarbinnen elektrische automobility zich tot 2030 in de gemeente Nijkerk kan ontwikkelen. Voor een effectieve uitrol van het laadnetwerk is de vastgestelde Laadvisie als fundament zo snel mogelijk nodig. Uit oogpunt van rechtszekerheid en transparantie richting de inwoner is het belangrijk in de belangenafweging bij realisatie van laadpalen te kunnen verwijzen naar vastgesteld beleid.

1.2 Laadvisie als katalysator van transitie naar duurzame mobiliteit

In de Laadvisie wordt aangegeven hoe de gemeente Nijkerk in de periode tot 2030 de infrastructuur voor het opladen van elektrische voertuigen en daarmee de elektrische mobiliteit wil faciliteren. Speerpunt is de ontwikkeling van een dekkend en openbaar toegankelijk netwerk van publieke laadpunten op loopafstand in de bebouwde kom. Dat netwerk wordt versneld uitgebreid om aan de verwachte snelle groei van het elektrische wagenpark te kunnen voldoen.

De uitvoeringsaanpak van de Laadvisie is erop gericht de noodzakelijke versnelling in de uitrol te bereiken door gebruik te maken van de mogelijkheden die de nieuwe Gelders-Overijsselse concessie biedt om (naast klassieke plaatsing op aanvraag van een inwoner) *proactief* en *datagestuurd* laadpalen te ontwikkelen. De nieuwe concessie verplicht concessiehouder Vattenfall om in onze gemeente jaarlijks kosteloos 19 laadpalen proactief (voor de vraag uit) te plaatsen. Deze laadpalen worden ontwikkeld op door de gemeente aangewezen locaties. We gaan deze methode gericht inzetten om gaten in de dekking van het huidige netwerk te dichten en om laadpalen op bepaalde bestemmingslocaties (zoals sportfaciliteiten, scholen en andere publieke voorzieningen) mogelijk te maken. Naast een proactieve ontwikkeling worden er datagestuurd laadpalen bijgeplaatst. Wanneer blijkt dat een bestaande laadpaal zeer intensief wordt gebruikt (meer dan 5.000 kWh/jaar), is Vattenfall verplicht een tweede laadpaal bij te bouwen.

1.3 Aangepast participatieproces maakt Laadvisie ambtelijk uitvoerbaar

In de huidige aanpak hanteren wij voor iedere laadlocatie die wordt ontwikkeld een participatieperiode van twee weken, voordat we de aanwijzing als laadplek met een verkeersbesluit formaliseren. In de praktijk blijkt deze werkwijze een hoop ambtelijke capaciteit te vragen, terwijl de binnengekomen reacties zelden voldoende grond bieden om de plannen te heroverwegen. Met de verwachte exponentiële groei van het aantal aanvragen voor laadpalen is een dergelijke arbeidsintensieve werkwijze voor de toekomst niet meer houdbaar. Gegeven de toenemende 'inburgering' van de elektrische auto en de laadpaal als onderdeel van het straatbeeld, past het voeren van een participatietraject voor iedere laadpaal ook niet meer in het huidige tijdsbeeld.

De Laadvisie bepaalt daarom dat de participatie in de tijd naar voren wordt gehaald. Na vaststelling van de Laadvisie leggen we als beleidsuitwerking alle toekomstige laadlocaties (ca. 400 stuks) vast op een plankaart. Deze leggen we zes weken ter inzage. Daarbij brengen we de inspraakronde breed onder de aandacht via onze eigen kanalen, lokale media en schilderingen bij iedere geplande laadlocatie. Dit centrale inspraakmoment vervangt de individuele participatie per laadlocatie. De binnengekomen reacties worden verwerkt in een inspraaknotitie en worden meegewogen in de besluitvorming op de plankaart door het college. We volgen met deze benaderingswijze het voorbeeld van het merendeel van de Nederlandse gemeenten.

2. Inspraak leidt niet tot wijziging Laadvisie

De inspraaknotitie laat zien dat op basis van de ontvangen inspraakreacties geen wijziging van het bestuurlijk concept nodig is.

Kanttekeningen

Het beoogde effect van de inspraakronde op de Laadvisie was (a) alle inwoners vooraf de kans te geven mee te denken over het beleid en (b) van de input gebruik te maken om de visie nog beter te maken. Ondanks een brede communicatie is het aantal reacties op de Laadvisie zeer beperkt gebleven, waardoor het beoogde effect niet optimaal is bereikt.

De Laadvisie is onze leidraad gedurende een periode van snelle transitie naar elektrische mobiliteit. We proberen met de kennis van nu zo goed mogelijk in te spelen op de voorspelde ontwikkelrichting, maar de toekomst is deels nog ongewis. Nieuwe ontwikkelingen, zoals de implementatie van laadinfrastructuur voor logistieke voertuigen, zullen zich op korte termijn aandienen. Aanvullingen en koerswijzigingen zullen daarom nodig zijn om ons beleid te laten meegroeien met richting die de transitie inslaat.

De Laadvisie raakt verschillende gemeentelijke beleidskaders waarmee in de uitwerking rekening gehouden moet worden. Deze worden in de Laadvisie benoemd. De uitrol van laadinfra heeft een duidelijke impact op het beheer en de inrichting van de openbare ruimte. Dit geldt ook voor de belasting van het elektriciteitsnetwerk en het risico op netcongestie. Daarnaast moet de Laadvisie aansluiten bij de kaders van de Mobiliteitsvisie, die zich momenteel ook in de besluitvormingsprocedure bevindt. Over al deze onderwerpen is intern en met stakeholders afgestemd.

Financiën

Om de laadvisie in zijn huidige vorm te kunnen uitvoeren, is vooralsnog geen structurele uitbreiding van de ambtelijke capaciteit nodig. Dit wordt bereikt door de stroomlijning van het realisatieproces met een nieuwe participatieaanpak en verzamelverkeersbesluiten. Bij een exponentiële groei van het aantal aanvragen, die mogelijk vanaf 2025 plaatsvindt, kan t.z.t. een herijking van de benodigde formatie nodig zijn.

In zijn huidige vorm heeft de uitvoering van de Laadvisie zeer beperkte financiële gevolgen voor de gemeente. Dit komt doordat de plaatsing van reguliere laadinfrastructuur onder de voorwaarden van de nieuwe concessie in principe wordt uitgevoerd zonder financiële bijdrage van de gemeente. Dit betreft ook de proactief geplaatste laadpunten. Voor het dekken van incidentele kosten is reeds een jaarlijks budget gealloceerd. We verwachten dat dit budget voor de komende jaren ruim voldoende is.

De Laadvisie stelt dat de gemeente zich in eerste instantie focust op haar kerntaak in de ontwikkeling van een netwerk van reguliere laadinfrastructuur. Dat betekent dat we voorlopig niet actief snellaadpunten en laadpleinen gaan ontwikkelen. Indien we dit in de toekomst wel willen gaan doen, dient hiervoor t.z.t. extra budget te worden gereserveerd.

Communicatie

Het inspraaktraject rondom de Laadvisie is breed via onze eigen kanalen en de lokale media aangekondigd. Zodoende geeft de afronding van dit traject aanleiding om via dezelfde kanalen te communiceren over de resultaten van de inspraak en de vervolgstappen. Daarnaast ontvangen insprekers per brief een beantwoording.

Vaststelling van de Laadvisie door de gemeenteraad geeft aanleiding tot het publiceren van een persbericht. Tevens zal over de vaststelling worden gecommuniceerd via onze gebruikelijke eigen kanalen. Onze doorlopende communicatie over laadpalen via de gemeentewebsite en duurzaamijkerk.nl zal gelijktijdig met de vaststelling van de Laadvisie worden aangepast om het nieuwe beleid te reflecteren.

de heer C.D.H. van Hoeve

RAADSBESLUIT

Nummer: 2022-050

De raad van de gemeente Nijkerk;

gelezen het collegevoorstel van 21 juni 2022;

b e s l u i t :

1. Het beleidsplan 'Integrale Laadvisie 2030' vast te stellen,
2. Kennis te nemen van de Inspraaknotitie 'Integrale Laadvisie 2030'.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering
van de raad van de gemeente Nijkerk d.d. 22 september 2022,

de griffier,

de voorzitter,

mevrouw A.G. VERHOEF-FRANKEN

de heer mr. drs. G.D. RENKEMA