

RAADSVOORSTEL	
Raadsvergadering	: 7 juni 2021
Voorstelnummer	:
Datum raadsvoorstel	: 6 april 2021
Portefeuillehouder(s)	: Wethouder van Diepen
Commissie	: Openbare Ruimte
Datum commissie	: 10 mei 2021
Soort agendering	: ter advisering
Agendapunt	:
Team	: Openbare Ruimte
Opsteller(s)	: Dennis Dieleman
Datum B&W besluit	: 6 april 2021
Bijlagen:	: 4
Onderwerp :	Beleidsaanpak openbare laadinfrastructuur

Voorgesteld besluit

De beleidsaanpak openbare laadinfrastructuur d.d. 1 maart 2021 vast te stellen.

Geheimhouding

☐ Ja ☒ Nee

RAADSVOORSTEL

INLEIDING

In het Coalitiedocument Heiloo 2021-2022 'Bouwen aan Heiloo' van de gemeente Heiloo wordt in hoofdstuk 3 'Op weg naar duurzaamheid' aangegeven dat Heiloo een van de duurzaamste gemeenten van Nederland wil zijn, dat het belangrijk is als overheid het goede voorbeeld te geven en dat duurzaamheid versneld wordt ingebed in de gemeentelijke bedrijfsvoering. De komende jaren zet Heiloo in op een verhoogd ambitieniveau bij de uitvoering van het Klimaatprogramma 2021-2025 van "basis" naar "plus" door extra activiteiten, intensivering en versnelling. Daarbij wordt o.a. het versnellen van de aanleg van elektrische laadpalen genoemd.

Daarnaast is er vanuit het Rijk (Nationale Agenda Laadinfrastructuur) de verplichting opgelegd om landelijk 1,8 miljoen laadpalen voor 2030 aan te leggen om de verwachte behoefte te voorzien. Met behulp van de voorgestelde aanpak wordt de regie in handen van de gemeente gebracht, waarbij ook de inwoners actief betrokken worden.

INVLOED KADERS OP KEUZERUIMTE

Dit is, zoals in de inleiding ook omschreven, een uitwerking van een opdracht uit het Coalitiedocument. Hierbij is de keuze aan de raad of zij proactief te werk wil gaan met het uitrollen van de laadinfrastructuur, of zoals nu het geval, wacht op aanvragen van bewoners.

TOELICHTING OP HET VOORSTEL

Op dit moment plaatst de gemeente Heiloo laadpalen op aanvraag en worden laadlocaties per aanvraag aangewezen op basis van een maximale afstand tot de aanvrager. Dit leidt tot een gebrek aan samenhang tussen de laadlocaties en tot een uitvoerig werkproces dat een eenmalig karakter heeft. Ook worden strategische locaties die van belang zijn voor het laadnetwerk, maar waar geen directe aanvrager is, door de huidige aanpak gemist. Op dit moment staan er in Heiloo 32 openbare laadpalen. Met de verwachting dat er eind 2025 circa 160 openbare laadpalen in Heiloo zullen staan zullen er dus gemiddeld zo'n 25 aanvragen per jaar moeten worden behandeld.

In de nieuwe aanpak is een dekkend en toekomstbestendig laadnetwerk ontworpen. Dit laadnetwerk wordt weergegeven op de plankaart voor openbare laadinfrastructuur. De plankaart is opgesteld op basis van een analyse van de toekomstige vraag naar openbare laadinfrastructuur, met behulp van de EV Prognose Atlas. Ook zijn de ruimtelijke plaatsingscriteria herzien, een aantal voorbeelden hiervan zijn:

- Ligt de locatie op gemeentegrond
- Zijn het haaksparkeervakken
- Ligt het binnen 25m van geschikte kabels
- Ligt het niet direct voor monumenten
- Ligt het niet direct voor een raam van een woning
- Ligt de locatie centraal in de wijk
- Biedt de locatie mogelijkheden tot uitbreiding

Dit leidt ertoe dat er voldoende locaties op een plankaart zijn aangewezen om de verwachte vraag tot 2025 te faciliteren, en dat deze locaties daarna nog verder uitgebreid kunnen worden met meerdere laadpalen per locatie. In het ontwerpen van dit laadnetwerk is veel aandacht geweest voor de kwaliteit van de openbare ruimte, en kon rekening gehouden worden met de ligging van het bestaande elektriciteitsnet.

De plankaart voor openbare laadpalen is opgesteld op basis van een grote data-analyse waarbij onder andere CBS-gegevens, bestaand parkeeraanbod, huidige vraag naar laadpalen en geografische inrichting van de wijk is meegenomen. Het opstellen van de plankaart heeft daarmee als voordeel dat er een samenhangend en toekomstbestendig laadnetwerk ontstaat.

Na akkoord van de raad zal participatie met de inwoners van Heiloo plaatsvinden door de plankaart via een online inspraakplatform open te stellen voor reacties. Als vervolgstap worden alle locaties vastgelegd in één procedure voor het nemen van een verkeersbesluit. Met het aannemen van deze beleidsaanpak zorgt de gemeente Heiloo dat het werkproces is ingericht op een toenemend aantal aanvragen voor openbare laadpalen. Alleen met een planmatige aanpak zal de gemeente in staat zijn om de verwachte vraag in de komende jaren aan te kunnen. Dit levert de gemeente een aanzienlijke tijdsbesparing op en zorgt ervoor dat het proces van aanvraag tot realisatie van een laadpaal aanzienlijk wordt verkort.

Voor toeristen is de beschikbaarheid van laadinfrastructuur een steeds grotere factor in het kiezen van hun bestemming. Deze beleidsaanpak voorziet in mogelijkheden om proactief laadinfrastructuur te plaatsen op locaties waar bezoekers van Heiloo verwacht worden hun voertuig te willen opladen. De beoogde locaties hiervoor zijn al in de plankaart opgenomen.

Met het aannemen van deze beleidsaanpak onderschrijft de gemeente Heiloo de urgentie van het realiseren van laadinfrastructuur. Deze urgentie komt voort vanuit het groeiende aantal elektrische voertuigen, de ambities op het gebied van klimaat en duurzaamheid, en de opdracht die vanuit de Nationale Agenda Laadinfrastructuur bij de gemeente wordt neergelegd.

Tevens spreekt de gemeente Heiloo zich hiermee uit zich in te spannen om daadwerkelijk een dekkend netwerk voor openbare laadinfrastructuur te willen realiseren.

DOOR HET COLLEGE OVERWOGEN ALTERNATIEVEN

Gezien de ontwikkelingen en de taken die we opgelegd krijgen vanuit het rijk is dit het meest logische en efficiëntste scenario.

REGIONALE SAMENWERKING EN COULEUR LOCALE

De aanpak is ambtelijk gezamenlijk door en voor de vier gemeenten van de BUCH opgesteld.

Daarnaast wordt de concessie beheerd door het MRA-e. Zij doen dit voor alle gemeenten in de Provincies Noord-Holland, Flevoland en Utrecht, behalve de gemeente Amsterdam. Op deze manier wordt bovenregionaal overzicht gehouden op de invulling van de concessie.

De 'couleur locale' is terug te vinden in de plankaarten. Die zijn locatie specifiek. Ook het soort toerisme is per gemeente meegenomen in het maken van de plankaarten. In de gemeente Heiloo zijn relatief meer huizen met parkeervoorzieningen op eigen terrein. Hierdoor is er in die buurten minder vraag naar laadpalen in de openbare ruimte dan bij andere gemeenten.

De komende maanden krijgen de andere 3 BUCH gemeenten hetzelfde beleidsstuk voorgelegd om zodoende een eenduidig plaatsingsbeleid na te streven.

RISICO'S

Het risico van het op deze manier doorlopen van het zoals omschreven in hoofdstuk 4 "uitvoering en planning" is dat de raad een andere plaatsingsleidraad ziet, of andere plaatsingscriteria wil laten meenemen. Dat kan dan invloed hebben op de planning en de kosten, omdat de plankaart dan mogelijk moet worden aangepast, wat invloed kan hebben op de planning en eventueel ook op de financiële middelen. Dit kan ertoe leiden dat de planning van vaststellen in Q2 2021 moet worden uitgesteld en er meer financiële middelen nodig zijn voor onder andere het aanpassen van de plankaart.

FINANCIËN

Er is een verschil tussen de volgende manieren van plaatsing

- 1) op aanvraag (door bewoner die elektrische auto heeft aangeschaft)
- 2) op basis van data (door de laadpaalbeheerder waar overmatig gebruik is)
- 3) proactief plaatsen (door gemeente om bewoners op voorhand te voorzien)

Het plaatsen op aanvraag en op basis van data gebeurt momenteel al en kost de gemeente niets.

Het proactief plaatsen kost ongeveer € 500 per laadpaal.

In de Kadernota is voor 2022 incidenteel budget aangevraagd, € 9.000 op grootboeknummer straatmeubilair, ter dekking van het proactief plaatsen van de laadpalen.

Dit is alleen voor 2022 gedaan, omdat daarna de concessie opnieuw aanbesteed wordt. Het is de verwachting dat de prijzen bij de nieuwe concessie behoorlijk verminderen gezien de verschillen bij vorige concessies. Dit wachten we af om daarna financiële middelen voor de jaren daarna aan te vragen en het proactief plaatsen voort te zetten.

Dit is naar verwachting voldoende om aan het in dit beleidsstuk opgenomen ambitieniveau te voldoen. Het is afhankelijk van de snelheid van het aantal aanvragen door bewoners hoeveel laadpalen er proactief worden geplaatst. Bij een sneller dan nu verwachte groei in de aanvraag door bewoners zijn er minder proactief te plaatsen laadpalen benodigd.

DUURZAAMHEID

Stimuleren van elektrisch vervoer draagt bij aan verduurzaming van mobiliteit in Heiloo en daarmee het behalen van de Rijksdoelstellingen met betrekking tot de CO2 reductie uit het Klimaatakkoord.

PARTICIPATIE

Na het vaststellen van het beleidsstuk gaat er een website online met alle voorgestelde laadpaallocaties die tot op individueel parkeerplaatsniveau aangeeft waar volgens de plankaart de beste plaatsen zijn voor laadpalen. Bewoners krijgen de mogelijkheid om daarop te reageren om zo bezwaren te voorkomen in het verdere proces.

UITVOERING, PLANNING EN ORGANISATIE

Uitvoering

Deze aanpak kent een doorlopende uitvoering, aangezien het een werkwijze betreft. Op dit moment worden nieuwe locaties al aangewezen vanaf de opgestelde plankaart. Na het aannemen van deze aanpak zal er een participatietraject plaatsvinden (zie vorige pagina). Na afronding van het participatietraject wordt er een verzamelverkeersbesluit voorbereid voor alle voorgestelde laadlocaties. Deze besluitvorming is nodig voor het verkorten van de doorlooptijd van een aanvraag. Naar verwachting zal dit deel van de aanpak voor de zomer van 2021 uitgevoerd zijn.

Monitoring

Net als bij de reeds geplaatste laadpalen zal ook bij de laadpalen die in de komende jaren geplaatst worden het gebruik actief gemonitord worden. Dit stelt ons in staat om actief te handelen wanneer de bezettingsgraad van een laadpaal te hoog ligt. In dat geval kan bijvoorbeeld een extra parkeervak worden gereserveerd, of een laadpaal worden bijgeplaatst. In het ontwerp van het laadnetwerk in de plankaart is rekening gehouden met de mogelijkheid voor uitbreiding van de gekozen locaties.

De CO2-besparing die wordt gerealiseerd kan worden berekend uit de hoeveelheid geladen kWh. Deze hoeveelheid is inzichtelijk voor de gemeente. De hoeveelheid geladen stroom komt overeen met een hoeveelheid gereden kilometers en kan op die manier worden vergeleken met de uitstoot per kilometer van een auto met diesel of benzinemotor. Dit zullen prestatie-indicatoren zijn die worden meegenomen in de monitoringscyclus van het programma Klimaat.

Evaluatie

De aanpak voor openbare laadinfrastructuur wordt iedere twee jaar geëvalueerd. Dit volgt vanuit de opdracht die de Nationale Agenda Laadinfrastructuur aan gemeenten geeft. Op basis van deze evaluatie kan de aanpak worden aangepast aan ontwikkelingen in techniek en markt, ook kan de plankaart worden bijgewerkt.

BIJLAGEN

Beleidsaanpak openbare laadinfrastructuur.

ACHTERLIGGENDE DOCUMENTEN

NAL nationale agenda laadinfrastructuur.

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van de gemeente Heiloo



Mevrouw F.H.W. de Jong MSc MCD
secretaris



De heer T.J. Romeyn
burgemeester