

VOORSTEL AAN HET COLLEGE VAN DE GEMEENTE ROERMOND

Onderwerp: Uitvoeringsbeleid laadinfrastructuur elektrische voertuigen

Zaaknummer: 20376-2022

Datum: 3 oktober 2022

Inleiding

In het Klimaatakkoord (2019) is afgesproken dat in 2035 alle nieuw verkochte auto's emissievrij moeten zijn. Voor een belangrijk deel zullen dat batterij-elektrische auto's zijn. Volgens prognoses uit het Klimaatakkoord en de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) zijn in 2030 landelijk naar schatting 1,8 miljoen laadpunten nodig voor personenauto's. In het licht van het nationaal Klimaatakkoord roept Samenwerkingsregio RAL-Zuid daarom de gemeente Roermond op om op korte termijn uitvoeringsbeleid voor laadinfrastructuur vast te stellen.

Begin 2022 is gestart met het opstellen van uitvoeringsbeleid voor toekomstige plaatsing van laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen in de openbare ruimte. Dit helpt de gemeente bij de verdere uitrol van laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen.

Vervolg op Parkeerbeleidsplan

In oktober 2021 is het nieuwe parkeerbeleid door de gemeenteraad vastgesteld. Hierin is reeds een hoofdstuk opgenomen over laadinfra om daarmee al een voorschot te nemen op volwaardig uitvoeringsbeleid ten aanzien van laadinfrastructuur. Dit uitvoeringsbeleid is een verdere uitwerking daarop.

Voorgesteld besluit

Uw College wordt voorgesteld het 'Uitvoeringsbeleid laadinfrastructuur elektrische voertuigen' vast te stellen voor de periode 2022-2024.

Argumenten

Toenemende laadbehoefte

De behoefte aan laadpalen zal de komende jaren fors toenemen. Daarvoor is het nodig om ruimtelijke en organisatorische kaders te bepalen om de groei van laadpalen de komende jaren in goede banen te leiden. Het uitvoeringsbeleid gaat in op de keuzes die de gemeente Roermond maakt om de uitrol van laadinfrastructuur in de openbare ruimte gecontroleerd te laten verlopen.

Essentie van het uitvoeringsbeleid

- Om te zorgen dat laadinfrastructuur geen belemmering vormt voor de groei van elektrisch vervoer werken we aan een dekkend, toegankelijk, betaalbaar en veilig netwerk van laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen:
 - o Dekkend: we willen dat berijders van elektrische voertuigen nooit lang hoeven te zoeken naar een laadpaal. In iedere kern en wijk minimaal 1 laadpaal, dus ook in kleine kernen als Asselt, Asenray en Boukoul.
 - o Toegankelijk: laadpunten moeten voor iedereen eenvoudig te gebruiken zijn. Daarom streven we ernaar dat de werkwijze en het gebruik van de laadinfrastructuur zoveel mogelijk is gestandaardiseerd.
 - o Betaalbaar: we spannen ons maximaal in om laadsessies betaalbaar te houden.

- Veilig: iedereen moet zijn of haar elektrische voertuig veilig kunnen laden en gebruiken. Dit betreft zowel fysieke veiligheid als digitale veiligheid.
- Bij de uitrol van laadinfrastructuur wordt de Ladder van Laden aangehouden:
 1. Allereerst wordt waar mogelijk laadinfrastructuur gerealiseerd op privaat terrein. Hierin hebben we als overheid geen actieve rol.
 2. Als dit niet mogelijk is wordt gezocht naar locaties op privaat terrein dat publiek toegankelijk is (semipubliek). Als overheid pakken we hierin een stimulerende rol zonder hieraan actief bij te dragen.
 3. De laatste optie is het realiseren van laadinfrastructuur in de openbare ruimte (publiek). Daarin is voor de overheid een actieve rol weggelegd en gelden de volgende uitgangspunten:
 - Openbare laadpalen worden geplaatst op basis van laadbehoefte / wijkprognoses.
 - Rekening houdend met de parkeerdruk: geen plaatsing in straten met een gemiddelde parkeerdruk hoger dan 85%.
 - Geografische spreiding: maximaal 300m loopafstand tot een laadpaal, in de binnenstad 400m. Minimaal 1 openbare laadpaal in kleine kernen.
 - Rekening houdend met omgevingskwaliteit (beschermde stads- en dorpsgezichten).
 - Geschikt voor verschillende type berijders en voertuigen.
 - Bij voorkeur eerst bij bestaande parkeerclusters (bijv. pleinen, reeks parkeerhavens, etc.) en bij gemeentelijk voorzieningen, waarbij zoveel mogelijk de combinatie wordt gezocht met forenzen en bezoekers/toerisme (gedeeld gebruik).
 - In gemeentelijke parkeergarages streeft de gemeente naar 5% aan elektrische laadplekken in 2025 en 10% in 2030.
 - Niet rechtstreeks voor de deur ter voorkoming van claimedrag.
 - Zogenaamde Verlengde Private Aansluitingen (vanuit een woning naar een openbare parkeerplaats met een kabel over of onder de stoep) zijn niet toegestaan.
 - Betrokkenheid van belanghebbenden bij het bepalen van (semi-)publieke laadpunten is belangrijk.

Europese verplichting

Sinds maart 2020 geldt de Europese Richtlijn Energieprestatie van Gebouwen (EPBD III) waarin een aantal verplichtingen voor het aanleggen van laadinfrastructuur bij woningbouw en utiliteitsbouw is opgenomen. Deze verplichting is nu reeds opgenomen in het Bouwbesluit, maar wordt in het kader van de Omgevingswet onderdeel van het Besluit bouwwerken leefomgeving. Concreet:

- bij woongebouwen met meer dan tien parkeervakken op hetzelfde terrein moet voor elk parkeervak leidinginfrastructuur (loze leidingen) worden aangelegd voor de aanleg van laadpunten. Dit geldt voor nieuwe woongebouwen en voor bestaande woongebouwen die ingrijpend worden gerenoveerd.
- bij utiliteitsgebouwen met meer dan tien parkeervakken op hetzelfde terrein moet minimaal één laadpunt voor de hele parkeergelegenheid worden aangelegd. Ook moet er leidinginfrastructuur (loze leidingen) worden aangelegd voor één op de vijf parkeervakken. Dit geldt voor nieuwe utiliteitsgebouwen en voor bestaande utiliteitsgebouwen die ingrijpend worden gerenoveerd.
- bij bestaande utiliteitsgebouwen met meer dan twintig parkeervakken op hetzelfde terrein moet vanaf 2025 minimaal één laadpunt zijn aangelegd. De gebouweigenaar kan, naar gelang de lokale behoefte en lokale markt, zelf bepalen hoeveel oplaadpunten hij in totaal realiseert.

Deze verplichtingen zijn bij het opstellen van de prestatieafspraken met de woningbouwcorporaties aan de orde gekomen, maar omdat het een wettelijke verplichting betreft hoeven deze Europese verplichtingen niet terug te komen in deze prestatieafspraken. Wel zal de gemeente Roermond zich maximaal inspannen om deze verplichting met de betreffende partijen te communiceren.

Concessie

Roermond doet mee aan de concessie vanuit de provincies Limburg en Noord-Brabant die loopt tot en met 2024. Binnen deze concessie heeft Vattenfall het alleenrecht op het plaatsen van laadpalen in de openbare ruimte. Uitrol van openbare laadpalen binnen deze concessie loopt gefaseerd: fase 1 is medio 2022 afgerond (circa 35 laadpalen) en voor fase 2 zijn de voorbereidingen medio 2022 afgerond (circa 90 laadpalen). Hoewel nog niet formeel vastgesteld hebben de in het uitvoeringsbeleid genoemde criteria wel een rol gespeeld bij de beoordeling van de locaties.

Op dit moment is nog niet zeker of na 2024 een nieuwe concessie wordt uitgeschreven. Vandaar dat vooralsnog 2024 als planhorizon van dit uitvoeringsbeleid wordt aangehouden. Afhankelijk van besluitvorming over een mogelijke nieuwe concessie na 2024 kan tegen die tijd heroverweging of verlenging van het uitvoeringsbeleid plaatsvinden met de dan geldende financiële kaders.

Voor het volledig uitvoeringsbeleid verwijzen we kortheidshalve naar het document dat als bijlage 1 bij dit voorstel is gevoegd.

Kanttelingen en risico's

N.v.t.

Financiële gevolgen

Met het vaststellen van dit uitvoeringsbeleid zijn geen kosten gemoeid. Wel zijn kosten gemoeid met het plaatsen van laadpalen in de openbare ruimte. Deze kosten worden momenteel volledig gedekt vanuit de concessie Slim laden Brabant/Limburg (getrokken door de provincies Noord-Brabant en Limburg) waaraan de gemeente Roermond deelneemt. Binnen deze concessie heeft Vattenfall het alleenrecht op het gefaseerd plaatsen van openbare laadpalen. Deze concessie loopt eind 2024 af.

Omdat we meedoen aan de genoemde concessie zijn in de begroting geen middelen opgenomen voor het plaatsen van laadpalen in de openbare ruimte. Dat is ook nog niet nodig, omdat meedoen aan een concessie voor gemeenten een voordelige en snelle manier is om invulling te kunnen geven aan de laadbehoefte. Laadpalen die binnen de concessie geplaatst worden zijn gratis voor deelnemende partijen.

Op dit moment is nog niet bekend of na 2024 een nieuwe concessie van kracht wordt, maar omdat de laadbehoefte tegen die tijd nog niet volledig ingevuld zal zijn mag verwacht worden dat een nieuwe concessie zal worden opgestart waar de gemeente Roermond met een beperkte financiële bijdrage aan deel kan nemen. Mocht er na 2024 geen nieuwe concessie komen of mochten we als Roermond niet meedoen aan een nieuwe concessie zullen we dus iedere openbare laadpaal zelf moeten betalen. Hiervoor zijn geen middelen in de begroting opgenomen. Daarom wordt voorgesteld om vooralsnog 2024 als horizon van dit uitvoeringsbeleid aan te houden. Afhankelijk van besluitvorming over een mogelijke nieuwe concessie na 2024 kan tegen die tijd heroverweging of verlenging van het uitvoeringsbeleid plaatsvinden met de dan geldende financiële kaders.

Plaatsing van laadpalen op particulier terrein is altijd op initiatief en kosten van de betreffende aanvrager. Daar heeft de gemeente geen rol in.

Communicatie en participatie

Dit uitvoeringsbeleid is tot stand gekomen met behulp van input vanuit diverse disciplines (intern) en stakeholders (extern). Intern zijn de disciplines mobiliteit, parkeren, erfgoed, economie, duurzaamheid en beheer betrokken alsmede enkele projectleiders. Extern is e.e.a toegelicht en opgehaald op de volgende momenten:

- 19 mei 2022: digitale bijeenkomst met stakeholders zoals corporaties, ontwikkelaars, BIZ-zen, Citymanagement, Parkmanagement en wijk- en dorpsraden.
- Op 16 juni 2022 is dit nog een keer 'live' toegelicht ten overstaan van de Mobiliteitsraad.

Opgemerkt wordt dat dit los staat van het participatietraject dat is doorlopen in het kader van fase 2 voor het plaatsen van laadpalen vanuit de concessie Slim laden Brabant/Limburg. Voor deze specifieke uitrol hebben inwoners digitaal kunnen reageren op locatievoorstellen voor openbare laadpalen.

Uitvoering en evaluatie

Reeds in het in 2021 door de Raad vastgestelde parkeerbeleidsplan is een aanzet voor laadinfrabeleid gegeven. Dit uitvoeringsbeleid borduurt daar op voort en biedt praktische kaders voor de uitvoeringspraktijk.

Een particuliere aanvraag voor een laadpaal in de openbare ruimte is binnen de huidige concessie mogelijk voor inwoners en ondernemers via Vattenfall ('laadpaal volgt auto') via <https://incharge.vattenfall.nl/openbare-laadpalen>. De gemeente toetst vervolgens de locatie en koppelt terug aan Vattenfall die uiteindelijk de plaatsing verzorgt.

Advies bedrijfsvoering (Communicatie, Financiën, HR, I&S, Juridisch)

Akkoord. Opmerkingen van Financiën en Juridische Zaken zijn verwerkt in het voorstel.

Publicatiedatum voorstel

Regulier