

## Gemeenteraad Papendrecht

Voorstel

Openbaar

Vergadering van 24 februari 2022

Zaaknummer: 2022-0003472

### Integrale laadvisie gemeente Papendrecht

**Bevoegde portefeuillehouder:** Arno Janssen

**Betrokken portefeuillehouder(s):** Kees de Ruijter;

#### Fatale termijn:

Via de Regionale Aanpak Laadinfrastructuur (RAL) is afgesproken dat er begin 2022 een besluit rondom een integrale laadvisie wordt genomen. Eerder namen we de raad mee middels een RIB met kenmerk: 2021-0035361. Hierin gaven we aan dat we streven naar besluitvorming in september 2021. Door (regionale) vertraging schoven we dit door naar Q1-2022 en stelden hiervan de raad via de Griffie op de hoogte.

#### Gevraagd besluit

1. De integrale laadvisie gemeente Papendrecht als beleidskader vast te stellen.

## Inhoud

### Inleiding

Het aantal elektrische voertuigen neemt sterk toe, zo ook in Papendrecht. Dat is ook noodzakelijk om de klimaatdoelen te halen. In gemeente Papendrecht stimuleren en faciliteren we elektrisch vervoer als onderdeel van een breder pakket maatregelen om mobiliteit te verduurzamen.

Vanaf 2030 is het doel dat alle nieuwe auto's emissieloos in gebruik zijn, voor een belangrijk deel zullen dat batterij- elektrische auto's (BEV) zijn. Die kunnen alleen optimaal ingezet worden als de laadinfrastructuur op orde is. Om te zorgen dat er tijdig voldoende laadpunten zijn, is de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) opgesteld, een bijlage van het nationale Klimaatakkoord.

Eén van de afspraken is dat gemeenten zorgen voor een integrale laadvisie en plaatsingsbeleid. Voor gemeente Papendrecht geeft deze integrale laadvisie de komende jaren richting aan de ontwikkeling van een dekkend, toegankelijk, betaalbaar en veilig netwerk van laadinfrastructuur voor verscheidene elektrische voertuigen. Hiermee sluiten we overigens aan bij aan de diverse onderwerpen zoals de Regionale Energiestrategie (RES), de Omgevingsvisie en het Schone Lucht Akkoord (SLA). Deze integrale laadvisie dient daarmee als basis om de plannen rondom de uitvoering en uitrol van laadinfra op te kunnen stellen. Een wijziging is nodig omdat we met het huidige beleid niet op tijd voldoende laadinfrastructuur beschikbaar hebben.

### Beoogd effect

Het doel van deze integrale laadvisie is om een strategie te bepalen en uit te voeren waarmee tijdig en passende laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen wordt gerealiseerd. Dit is belangrijk om de mobiliteit te verduurzamen en de CO<sub>2</sub>-uitstoot, fijnstof en NO<sub>x</sub> te verminderen. We willen met deze laadvisie (met een zichttermijn van 10 tot 15 jaar) in de toenemende laadvraag kunnen voorzien en richting geven aan de transitie naar elektrisch vervoer.

### Argumenten

#### 1.1 Aansluiten op ambities

Met deze integrale laadvisie Papendrecht dragen we bij aan de duurzaamheidsambities die we hebben als gemeente rondom het verduurzamen via Mobiliteit. Hierbij kijken we primair naar vervoer over de weg, echter we hebben en houden ook aandacht voor andere modaliteiten waaronder scheepvaart.

## *1.2 Regie nemen*

We nemen met deze integrale laadvisie Papendrecht het voortouw om te komen tot een dekkend regulier laadnetwerk binnen onze gemeente als onderdeel van een breder geheel op het niveau van de Drechtsteden, Provincie Zuid-Holland en landelijk.

## *1.3 Versnelling is noodzakelijk*

De uitrol moet en kan sneller door beter aan te sluiten op de behoefte en de vraag vanuit de elektrische rijder. Enerzijds door het verkorten van doorlooptijden van het verwerken van een aanvraag en anderzijds door een dekkend netwerk uit te rollen voorafgaand aan het ontstaan van de werkelijke vraag.

## *1.4 Ladder van laden omdraaien*

In de huidige aanpak volgt de laadpaal de aanvrager. Dit is niet meer actueel en zelfs ingehaald door de "nieuwe" werkelijkheid. We draaien deze om zodat we beter in staat zijn te komen tot het doel via een dekkend netwerk. Dit betekent dat we primair uitgaan van datagedreven plaatsing waarbij we met voorkeur kijken naar tactische en strategische locaties. Dit completeren we met de vraaggestuurde aanpak voor het geval dat dit noodzakelijk blijkt.

## *1.5 Parkeren is laden*

Op deze manier maken we effectief gebruik van de parkeertijd op de (tussen)bestemming door het voertuig (telkens) te laden. Hierdoor maken we zo maximaal mogelijk gebruik van de laadinfrastructuur en spreiden we het gebruik ervan (dubbelgebruik).

## *1.6 Regulier laden is toekomstbestendig*

De ontwikkeling rondom laden gaat snel. Dit geldt voor zowel de laadinfra als de accupakketten in voertuigen. Het regulier laden met een snelheid van 11 kW of 22 kW is echter voor de komende jaren meer dan voldoende voor de betreffende doelgroep. De doelgroep, veelal bewoners, werkers en in mindere mate ook bezoekers, verblijft voor een lange(re) periode binnen onze gemeente waardoor er voldoende bijgeladen kan worden. In bijlage 2 namen we een aantal praktische voorbeelden op.

## *1.7 Centralisatie in de vorm van laadpleinen*

Dit stelt ons in staat om de ladder van laden op een juiste, passende en adequate manier toe te passen via een datagedreven aanpak. Daarnaast levert dit minder verrommeling van de openbare ruimte op alsmede weerstand vanuit de buurt.

## *1.8 Plaatsingsbeleid volgt de integrale visie*

Om hetgeen verwoord in de visie praktisch tot uitvoering te brengen is beleid nodig. De basis van het plaatsingsbeleid vinden we in de hoofdlijn van de integrale laadvisie Papendrecht.

## **Kanttekeningen**

### *1.1 De ontwikkelingen staan niet stil*

De visie zorgt voor een duidelijke lijn voor de komende 10-15 jaar. Door een update één keer per twee jaar zorgen we ervoor dat deze zo veel als mogelijk blijft aansluiten op de behoefte en (technologische) ontwikkelingen van zowel de laadinfra en de auto's. Hierbij opgemerkt dat we ook tussen de update onszelf blijven informeren over ontwikkelingen.

### *1.2 Laadpleinen zijn misschien niet overal en altijd mogelijk*

Hiervoor nemen we als sluitstuk nog altijd de vraaggestuurde aanpak op. Uitzonderingen bevestigen de regel en op deze manier kunnen we maatwerk leveren.

### *1.3 Snelladen is in ontwikkeling*

Snelladen is nog niet breed en onvoldoende inzetbaar. De vraag die hierbij gesteld kan en moet worden is of snelladen toekomst heeft in de woonwijken en of we hierop moeten investeren. Snelladen sluit onvoldoende aan bij de behoefte van de lader (bewoners, werknemers en in mindere mate bezoekers). Zij hebben binnen de woonwijk doorgaans helemaal geen behoefte om (ultra)snel te laden, want parkeren is laden. Daarnaast lijken voertuigen de komende 10 jaar er technisch gezien

nog niet klaar voor om altijd te kunnen snelladen. Dit heeft namelijk een negatief effect op de functionaliteit en levensduur van het accupakket. We volgen deze (markt)ontwikkelingen echter op de voet!

### **Financiën**

Voor zover we nu kunnen inschatten leidt deze aanpak niet direct tot een financiële bijdrage vanuit de gemeente. De markt is turbulent en mocht later toch anders blijken dan blijven we een vraaggerichte aanpak hanteren. Dit perkt een eventueel financieel risico grotendeels in.

Dit betekent overigens niet dat er voor de gemeente geen financieel risico bestaat. Als wij wensen qua oplaadvoorzieningen en locaties hebben die commercieel voor de markt niet interessant zijn dan bestaat een gerede kans dat we hieraan een bijdrage moeten leveren. Hierbij gaan we uit van een gemeentelijke bijdrage van €1.000 tot €1.500 per reguliere laadpaal. Daarnaast calculeren we een extra bijdrage in van €150 tot €300 voor aanvullende werkzaamheden.

Voor het plaatsen van een laadpaal op aanvraag, zoals we dit nu doen, rekenen we met een ambtelijke inzet van ongeveer 8 uur per laadpaal. Deze uren gebruiken we voor de afstemming van de locatie, het nemen van het verkeersbesluit en toezicht op het plaatsen van de laadpaal. Door toekomstig te gaan werken met laadpleinen kan de ureninzet mogelijk beperkt worden door de vergroting van de schaal waarop we gaan plaatsen per locatie.

Op dit moment kunnen we nog niet aan geven wat de totale omvang in ambtelijke inzet en financiële bijdrage is voor onze gemeente de komende jaren. De benodigde financiële middelen vragen we en verantwoorden we de komende jaren via de P&C-cyclus.

### **Uitvoering**

De daadwerkelijke "uitvoering" of beter gezegd de uitrol van de integrale laadvisie Papendrecht loopt via het plaatsingsbeleid.

### **Communicatie & participatie**

Participatie en communicatie richting bewoners en gebruikers heeft tot op heden nog niet plaatsgevonden en dit is een bewuste keuze. Op basis van kennis en ervaringen binnen andere steden en de Regio wogen we onze belangen als Papendrecht af. Dit betekent niet dat we bewoners en andere belanghebbenden niet aanhaken. Zij worden (formeel) betrokken bij acties die hen direct(er) raken. Denk hierbij bijvoorbeeld aan de procedure voor het plaatsen van laadpalen in hun leefomgeving.

### **Duurzaamheid & ecologie**

Het elektrificeren van Mobiliteit draagt bij aan onze duurzaamheidsambities door het verminderen van de uitstoot (aan de uitlaat).

### **ICT**

Niet van toepassing.

Alle relevante stukken zijn voor u ter inzage gelegd.



secretaris



burgemeester

## **Bijlagen**

1. 20220224 RB Integrale laadvisie gemeente Papendrecht.pdf
2. Bijlage 1: Integrale visie laadinfra Papendrecht-0.pdf

3. Bijlage 2: Praktische voorbeelden laden-0.docx

## CONCEPT RAADSBESLUIT

Datum: donderdag 24 februari 2022

De raad van de gemeente Papendrecht,  
gelezen het voorstel van het college van 18 januari 2022,

**besluit:**

1. De integrale laadvisie gemeente Papendrecht als beleidskader vast te stellen.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van donderdag 24 februari 2022,