

Datum vergadering: 6 februari 2024
Datum B&W: 19 december 2023

Portefeuillehouder: Marten Japenga
Auteur: Pieter van der Hoek

Onderwerp:
Oplaadpuntenbeleid

Voorgesteld besluit:

1. de nieuwe plankaart voor openbare oplaadpunten vast te stellen
2. De bevoegdheid tot het wijzigen van de plankaart behorend bij het GVVP te delegeren aan het college
3. een budget van € 50.000 beschikbaar te stellen ten behoeve van de verkeersborden bij de oplaadpunten en dit ten laste te brengen van de algemene reserve
4. de bijgevoegde begrotingswijziging vast te stellen

Inleiding

Op dit moment geldt voor oplaadpunten het beleid zoals vastgesteld in 2016 en in gelijke strekking is opgenomen in het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) Alblasserdam. Hieronder behoort ook een kaart met aangewezen locaties waar oplaadpunten zijn toegestaan. Op deze kaart is in elke woonbuurt een locatie aangewezen. Inmiddels zijn op bijna alle aangewezen locaties laadpalen geplaatst en is vanuit de samenleving behoefte aan verdere uitbreiding.

Ontwikkelingen vanuit de regio's

Daarnaast zijn er ontwikkelingen in het kader van de Regionale Agenda Laadinfra (RAL), waarbij wij vallen onder de RAL-regio Zuidwest bestaande uit Zuid-Holland en Zeeland. De RAL-regio volgt alle ontwikkelingen omtrent het elektrisch rijden op de voet en informeert en ondersteunt ons, samen met de regio Drechtsteden, om hier het juiste beleid op te kunnen nemen. Vanuit de RAL-regio is een prognose van verwachte groei beschikbaar en zijn er nieuwe basisdocumenten waarbij beter wordt ingegaan op de belangrijke punten voor in de beleidsregels en de samenwerkingsovereenkomsten met het exploitanten. Ook vanuit deze optiek is het zinvol om de beleidsdocumenten te vernieuwen.

Bevoegdheden raad en college

Het nieuwe beleid betreft vooral een nieuwe plankaart met meer aangewezen locaties. Deze nieuwe plankaart komt ter vervanging van de kaart uit het GVVP. Voor vaststelling van deze nieuwe plankaart is besluitvorming van de raad nodig.

Verder is het nieuwe beleid in de lijn van de uitgangspunten uit het GVVP en liggen de bevoegdheden voor het vaststellen van de nieuwe beleidsregels en het aangaan van samenwerkingsovereenkomsten met exploitanten bij het college.

Beoogd effect

Meegroeien met de ontwikkeling van het elektrisch rijden en daarmee verduurzaming van de mobiliteit.

Argumenten

Voor uitbreiding van oplaadpunten is een nieuwe plankaart nodig

Voor het toestaan van oplaadpunten moeten locaties worden aangewezen die daarvoor geschikt en wenselijk zijn. Hiermee houdt de gemeente regie over de locaties en kunnen ongewenste locaties afgewezen worden. Met de plankaart wordt tevens uniformiteit gecreëerd. De locaties zijn zorgvuldig uitgekozen aan de hand van diverse criteria zoals centrale ligging, aanwezigheid van elektriciteit, op voldoende afstand van bomen, rekening houdend met parkeerdruk en uitbreidingsmogelijkheden naar meer laadpalen per locaties.

De plankaart biedt ruimte voor de behoefte 2025 én voor verdere groei naar de toekomst

Met de nu voorliggende plankaart zijn 94 locaties aangewezen en worden op elke locaties twee oplaadpunten met in totaal vier aansluitingen toegestaan. Hiermee biedt de plankaart ruimte voor in totaal 376 oplaadmogelijkheden. Ter vergelijking in het huidige beleid waren 28 locaties aangewezen en werd uitgegaan van een oplaadpunt met twee aansluitingen per locatie; in totaal 56 oplaadmogelijkheden. De nu voorliggende plankaart voorziet daarmee in de behoefte voor uitbreiding, met een veelvoud van meer dan zes keer zoveel oplaadmogelijkheden.

Voor de prognose 2025 zou op elke locatie een enkele oplaadpunt met twee aansluitingen voldoende zijn. Door het toestaan van twee oplaadpunten per locatie wordt voorgesorteerd op verdere groei na 2025. Tevens is de plankaart zodanig opgesteld dat in de toekomst ook op bijna alle locaties drie oplaadpunten met in totaal zes aansluitingen kunnen worden toegestaan.

Voor een goede balans van de parkeerdruk worden per locaties slechts twee parkeerplaatsen gereserveerd voor het opladen. Dit komt overeen met de prognose. De parkeerplaatsen bij een eventuele tweede oplaadpunt blijven vrij beschikbaar. Deze kunnen gebruikt worden voor het opladen, maar mogen ook gebruikt worden als parkeergelegenheid zonder dat er opgeladen wordt. Hiermee wordt de parkeerdruk voor overige voertuigen niet onnodig belast en wordt toch voorzien in voldoende capaciteit voor het kunnen opladen.

Middels participatie is optimaal draagvlak gecreëerd

De plankaart is in conceptversie voorgelegd voor participatie. Hierop zijn 167 ideeën en meningen ontvangen. Alle reacties zijn uitvoerig bekeken en beoordeeld. In veel gevallen zijn wijzigingen doorgevoerd en is zoveel mogelijk tegemoet gekomen aan de wensen vanuit de samenleving. Dit is echter niet bij alle opmerkingen mogelijk, vanwege bijvoorbeeld technische en/of ruimtelijke beperkingen of door tegenstrijdige belangen.

Beleidsregels zijn nodig om aanvragen op gestructureerde en uniforme wijze te kunnen toestaan of afwijzen

Op grond van artikel 2.10 van de Algemene Plaatselijke Verordening Alblasterdam is het verboden om zonder vergunning een voorwerp te plaatsen op de weg. Het plaatsen van een oplaadpunt voor elektrische voertuigen is daarmee een vergunningplichtig object. De vergunning kan worden geweigerd indien het object een gevaar oplevert voor de bruikbaarheid van de weg of voor het doelmatig beheer en onderhoud van de weg. Het is niet wenselijk om willekeurig over te gaan tot het verlenen van vergunningen voor deze objecten. Het is daarom wenselijk en noodzakelijk om beleidsregels, inclusief plankaart, vast te stellen. Naast vergunning is ook een privaatrechtelijke toestemming nodig.

In de beleidsregels wordt vastgesteld dat we alleen oplaadpunten toestaan aan partijen waar we een samenwerkingsovereenkomst mee hebben afgesloten

Met de samenwerkingsovereenkomst worden afspraken over de samenwerking tussen de deelnemende partij en de gemeente vastgelegd. Het gaat hierbij onder andere over het kunnen doen van aanvragen, de afhandeling daarvan, het plaatsen van laadpalen, het exploiteren en het beëindigen en eventueel wijzigen er van.

In beginsel kan elke partij een samenwerkingsovereenkomst met de gemeente afsluiten. Hierbij worden geen bedrijven uitgesloten. De bedrijven dienen zich wel te conformeren aan de afspraken van de overeenkomst. De overeenkomsten zijn voor alle partijen gelijk.

Met de nieuwe beleidsregels wordt aangestuurd op aanvragen vooruitlopend op de vraag

Met de nieuwe beleidsregels stuurt de gemeente erop aan dat exploitanten hun aanvragen indienen op basis van hun eigen verwachtingen vooruitlopend op de vraag. Het is hierbij niet nodig om eerst te wachten op een aanvraag van een bewoner, wat tot nu toe vaak gebeurde. Bewoners blijven wel de mogelijkheid hebben om een exploitant te benaderen als ze ergens een oplaadpunt willen.

Het belangrijkste verschil is dat we nu gaan werken met een aanvraagperiode waarbij alle deelnemende partijen in dezelfde periode hun aanvragen moeten indienen. Hiermee worden de exploitanten uitgedaagd om vooraf te bepalen hoeveel en waar zij gebruik verwachten. Wanneer ze weinig aanvragen dan lopen ze het risico dat de andere exploitanten de betere plekken krijgen, wanneer ze veel aanvragen dan zullen ze daar ook op moeten investeren. Na de aanvraagperiode worden alle aangevraagde locaties via een vaste verdeelmethode onder de partijen verdeeld en aan de partijen toegewezen. De exploitanten zijn verplicht om zich maximaal in te spannen om de betreffende toegewezen oplaadpunten ook daadwerkelijk te plaatsen en te exploiteren.

De professionele kennis vanuit de RAL-regio is als basis gebruikt voor de documenten

Voor de beleidsregels en de samenwerkingsovereenkomst zijn de regionale formats als basis gebruikt. Deze formats zijn opgesteld door vakspecialisten op het gebied van laadinfrastructuur. De documenten zijn daarmee vollediger, beter en actueler dan de documenten uit 2016. Tevens worden deze formats door veel gemeenten gebruikt en ontstaat hiermee uniformiteit met andere gemeenten. Op lokale onderdelen, zoals onder andere de bovengenoemde punten, zijn de documenten aangepast. Hiermee is een goede balans gemaakt van goede documenten, uniformiteit met andere gemeente en lokale belangen.

Op advies van de RAL-regio is het beleid alleen gericht op de standaardladers zoals we die nu in openbaar gebied kennen. Over de mogelijkheid en de wenselijkheid van snelladers wordt in de regio nog onderzoek gedaan. Indien nodig wordt hier apart advies voor opgesteld. De optie voor verlengd private aansluitingen (vpa), met een oplaadpunt op eigen terrein en een kabel over de openbare weg naar het voertuig, wordt vanuit de RAL-regio afgeraden, onder andere vanwege de consequenties in aansprakelijkheid die de gemeente hierin krijgt. Bovendien wordt met het nu voorliggende beleid voldoende gelegenheid geboden om op korte loopafstanden van de woningen te kunnen opladen, en is het toestaan van vpa niet nodig.

Op dit moment hebben zes exploitanten zich gemeld die in Alblisserdam oplaadpunten willen plaatsen en exploiteren

In de afgelopen jaren waren in Alblisserdam twee exploitanten actief, waarvan een exploitant nu alleen nog bestaande oplaadpunten exploiteert en geen nieuwe oplaadpunten meer plaatst. De andere exploitant is nog actief en wil de samenwerking voortzetten. Daarnaast hebben zich nog vijf nieuwe exploitanten zich gemeld, waarmee de teller uitkomt op zes potentiële exploitanten. Met deze zes exploitanten zijn gesprekken gevoerd; zij zijn in grote lijnen bekend met bovengenoemde onderwerpen.

Na (positieve) besluitvorming van het college wordt aan de exploitanten gevraagd om de bijgevoegde samenwerkingsovereenkomst te ondertekenen. Daarna wordt een aanvraagperiode gestart. Na besluitvorming van de gemeenteraad inzake de plankaart kunnen de aangevraagde locaties worden verdeeld en worden toegewezen.

Afhankelijk van toekomstige ontwikkelingen kunnen wijzigingen aan de plankaart nodig zijn

De nu voorliggende plankaart is met de grootste zorg opgesteld. Desondanks kan het zijn dat door ontwikkelingen wijzigingen nodig zijn, denk bijvoorbeeld aan nieuwe ruimtelijke plannen, wijzigingen van de weginrichting of ontwikkelingen omtrent het elektrisch rijden in het algemeen. Om hier snel op te kunnen anticiperen is het praktischer om de bevoegdheid voor vaststelling van de plankaart over te dragen aan het college (beslispunt 2).

Integrale afstemming

De inhoud van dit beleid is intern afgestemd met onder andere de vakdisciplines juridische zaken, duurzaamheid, verkeer, wegbeheer, en communicatie.

Met dit beleid ontstaat een optimale balans in relatie tot de parkeerdruk

Voor een goede balans in relatie tot de parkeerdruk worden per locaties slechts twee parkeerplaatsen gereserveerd voor het opladen. Dit komt overeen met de prognose. De parkeerplaatsen bij een eventuele tweede oplaadpunt blijven vrij beschikbaar. Deze kunnen gebruikt worden voor het opladen, maar mogen ook gebruikt worden als parkeergelegenheid zonder dat er opgeladen wordt. Hiermee wordt de parkeerdruk voor overige voertuigen niet onnodig belast en wordt toch voorzien in voldoende capaciteit voor het kunnen opladen.

De twee gereserveerde parkeerplaatsen voor het opladen zorgen echter wel voor vermindering van de parkeergelegenheid voor benzine en diesellootvoertuigen, maar daar tegenover staat dat met het stijgende aantal elektrische voertuigen het aantal benzine en diesellootvoertuigen afneemt. Per saldo zal hierdoor de algehele parkeerdruk in zijn totaal niet veel veranderen.

Met dit beleid is bewust gekozen voor spreiding over het dorp in plaats van centrale plekken

Op de plankaart is gekozen voor spreiding over het hele dorp waarmee de mogelijkheid voor een oplaadpunt op korte loopafstand van de woning wordt gecreëerd. Daarnaast is door het aanwijzen van meer locaties de impact per locatie kleiner.

Wanneer gekozen zou worden voor een beperkt aantal centrale plekken in de gemeente dan is de impact per locatie groter. In dat geval komen een groot aantal oplaadpunten bij elkaar te staan en wordt op die locatie een groot aantal parkeerplaatsen voor overige weggebruikers ontnomen. Voor omwonenden van dergelijke centrale locaties is dat ongunstig. Daarnaast krijgen elektrische rijders te maken met grotere loopafstanden naar die beperkte aantal centrale plekken.

De locaties van de plankaart zijn zoveel mogelijk afgestemd op maatschappelijke voorzieningen

Voor zover mogelijk zijn de locaties op de plankaart afgestemd op maatschappelijke locaties. Hierbij zijn oplaadlocaties aangewezen bij winkelcentra zoals het Scheldeplein, Touwbaan en diverse locaties in het centrumgebied, bij sportgelegenheden zoals Blokweer, Molenzicht en Souburgh en bij andere maatschappelijke voorzieningen zoals bij het MFC Maasplein, Dok11 en de carpoolterrein. Voor de bedrijventerreinen is het uitgangspunt gehanteerd dat bedrijven kunnen zorgen voor eigen oplaadpunten op eigen terrein.

Dit beleid biedt een positief effect op de duurzaamheid

Dit beleid faciliteert in de groei van elektrisch rijden en oplaadmogelijkheden. Het beoogt effect van dit beleid is het meegroeien met de ontwikkeling van et elektrisch rijden en daarmee verduurzaming van de mobiliteit.

Het voorzien van stroomaansluiting is een verantwoordelijkheid van de exploitant

Met dit beleid is de exploitant verantwoordelijk voor het krijgen van een stroomaansluiting. Hierin heeft de gemeente geen rol.

Afwegingen van dit beleid

In dit beleid is een optimale afweging gemaakt tussen enerzijds het bieden van voldoende ruimte voor oplaadmogelijkheden waarbij wordt gefaciliteerd in de behoefte conform de prognose, maar ook in de groei (door direct al het toestaan van een tweede oplaadpaal per locatie) en de verdere groei op langere termijn (waarbij op de meeste locaties in de toekomst ook een derde oplaadpaal mogelijk is). En anderzijds is rekening gehouden met de parkeergelegenheid voor overige (benzine en diesel) voertuigen en de technische mogelijkheden in de openbare ruimte. Tevens is op basis van de participatie een afweging gemaakt in de belangen en wensen van de bewoners en gebruikers waarbij de plankaart voor zover mogelijk is aangepast om aan deze belangen en wensen gehoor te geven. Bij de samenwerkingsovereenkomst zijn afwegingen gemaakt in de juridische en financiële consequenties voor enerzijds de exploitanten en anderzijds de gemeente.

Kanttekeningen

De plankaart geeft geen garantie dat de oplaadpunten daadwerkelijk er komen

Met de plankaart geeft de gemeente alleen aan waar oplaadpunten mogen komen; dat wil niet zeggen dat er ook daadwerkelijk een oplaadpunt komt. Het is aan de exploitanten om te bepalen hoeveel en waar ze oplaadpunten willen gaan plaatsen en exploiteren.

Hierbij kan het zijn dat op een locatie geen oplaadpunt komt, terwijl hier wel behoefte aan is. Of andersom: dat er een oplaadpunt komt, terwijl daar geen behoefte aan is. In hoeverre de realisatie van oplaadpunten overeenkomt met de behoefte is afhankelijk van de inschatting van de exploitanten. Hierbij moeten we erop vertrouwen dat exploitanten hier zelf een goede inschatting voor maken. Omdat er meerdere exploitanten zijn, is de kans groot dat door minimaal een of meerdere exploitanten wel een goede inschatting wordt gedaan. Daarnaast kan de gemeente hierop inspelen door vaker of juist minder vaak een aanvraagperiode te starten.

Zowel (te) weinig als (te) veel aanvragen / oplaadpunten hebben positieve en negatieve consequenties

Indien exploitanten weinig locaties aanvragen dan komen er weinig extra oplaadpunten bij en groeit de dichtheid van de oplaadpunten minder snel. Dit heeft invloed op de (loop)afstanden tot een oplaadpunt en op de kans dat een vrije oplaadpunt beschikbaar is. Het gebruik per oplaadpunt is dan wel hoog en de kans dat oplaadpunten en bijbehorende parkeerplaatsen ongebruikt blijven is klein. Indien het aantal aanvragen ondermaats is dan heeft de gemeente de mogelijkheid om op korte termijn een nieuwe aanvraagperiode te starten.

Indien exploitanten veel locaties aanvragen of in het uiterste geval wanneer bij de eerste aanvraagperiode meteen alle locaties worden aangevraagd, dan bestaat de kans dat er (wellicht tijdelijk) een overmaat aan oplaadpunten komt en dat oplaadpunten ongebruikt blijven. Hierdoor kunnen de gereserveerde parkeerplaatsen onnodig leeg blijven terwijl voor benzine en diesel voertuigen geen parkeerplaats is. Dit wordt enerzijds beperkt door per locatie maar twee van de vier parkeerplaatsen te reserveren. De andere twee mogen ook door benzine en dieselveertuigen worden gebruikt. Tegelijkertijd is dit ook een voordeel voor snelle uitbreiding waarbij we al snel vooruitlopen op de verdere groei. De verwachting is dat het aantal elektrische voertuigen zal toenemen waardoor het aantal op termijn alsnog in de pas loopt met de behoefte. Tevens kan een (tijdelijke) overmaat aan oplaadpunten ook een stimulerende werking hebben om een elektrische voertuig aan te schaffen.

De mate van te weinig of te veel aanvragen is afhankelijk van het aantal exploitanten. Meer deelnemende exploitanten vergroot de kans op meer aanvragen en uiteindelijk meer laadpalen. Daarnaast speelt concurrentie een rol want wanneer een exploitant weinig aanvraagt dan verliest hij

marktaandeel ten opzichte van zijn concurrenten. Hierdoor zullen exploitanten wellicht eerder meer locaties aanvragen dan minder.

Financiële informatie

De kosten voor plaatsing en exploitatie liggen volledig bij de exploitant.

De kosten voor de gemeente zijn beperkt tot het plaatsen van verkeersborden; deze bedragen € 50.000. Hiervoor is geen budget beschikbaar. Voorgesteld wordt deze kosten eenmalig ten laste te brengen van de algemene reserve.

Uitvoering

Na (positieve) besluitvorming van het college wordt aan de exploitanten gevraagd om de bijgevoegde samenwerkingsovereenkomst te ondertekenen. Daarna wordt een aanvraagperiode gestart. Na besluitvorming van de gemeenteraad inzake de plankaart kunnen de aangevraagde locaties worden verdeeld en worden toegewezen.

Communicatie

Tijdens het opstellen van dit beleid is een participatietraject gevoerd inzake de plankaart. Hier zijn 167 reacties op gekomen. In veel gevallen zijn wijzigingen doorgevoerd en is zoveel mogelijk tegemoet gekomen aan de wensen vanuit de samenleving.

Separaat aan dit advies is een persbericht uitgegaan over dit beleid en de uiteindelijke plankaart. Tevens zijn de respondenten uit het participatietraject geïnformeerd over het eindresultaat.

Na (positieve) besluitvorming van het college en de raad worden de vastgestelde beleidsregels, inclusief de plankaart, gepubliceerd en openbaar bekendgemaakt.

Bijlagen

1. 20231128 Plankaart aangewezen locaties oplaadpunten.docx
2. 2024-02 Raadsformulier oplaadpunten.pdf

CONCEPT RAADSBESLUIT

De raad van de gemeente Alblaserdam;

gelet op:

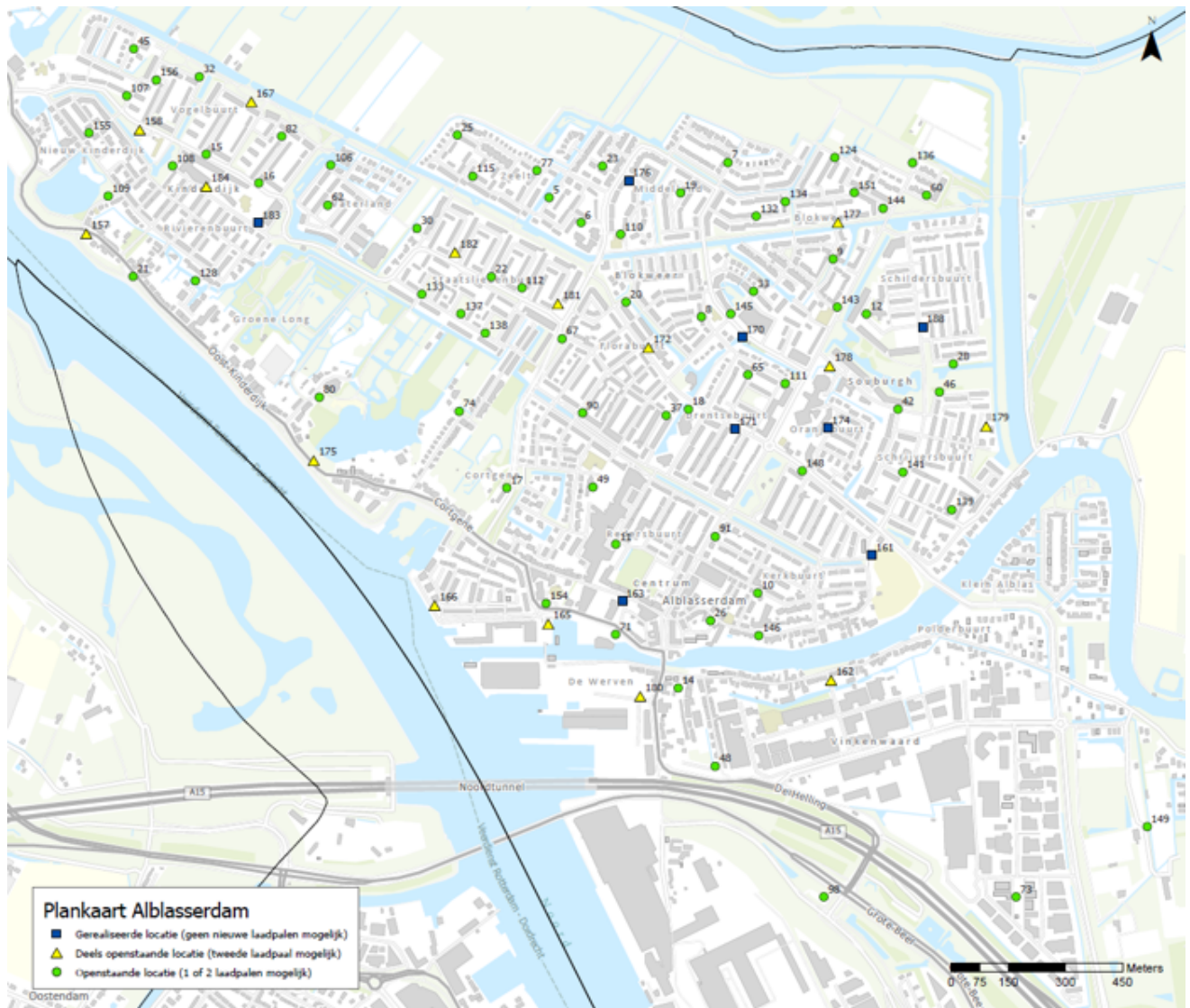
artikel 160, lid 1 onder b van de Gemeentewet

artikel 160, lid 1 onder a van de Gemeentewet

B E S L U I T:

1. de nieuwe plankaart voor openbare oplaadpunten vast te stellen
2. De bevoegdheid tot het wijzigen van de plankaart behorend bij het GVVP te delegeren aan het college
3. een budget van € 50.000 beschikbaar te stellen ten behoeve van de verkeersborden bij de oplaadpunten en dit ten laste te brengen van de algemene reserve
4. de bijgevoegde begrotingswijziging vast te stellen

Plankaart aangewezen locaties oplaadpunten



Gemeente Alblaserdam

Besluit tot wijziging van de begroting dienstjaar 2024

Wijzigingsnummer: 2024/02
Aantal exemplaren: 2
Aantal bijlagen: 1
Korte inhoud: Met deze begrotingswijziging wordt het budget oplaadpuntenbeleid vastgesteld

Ter informatie gezonden aan Gedeputeerde Staten op:

Aldus besloten in de openbare vergadering van de gemeenteraad van: 13 februari 2024

Griffier,

Voorzitter,

Raadsvergadering:

dinsdag 13 februari 2024

Behoort bij advies van: Pieter van der Hoek
 dd.: 12 december 2023
 afdeling: Buitenruimte Binnen
 Budgethouder: Herman Schnitker
 Onderwerp: Oplaadpuntenbeleid

LASTEN

Programma	Omschrijving	2024	2025	2026	2027
		€	€	€	€
Een duurzaam bereikbaar dorp	Beschikbaarstelling budget oplaadpuntenbeleid	50.000			
	Totaal lasten	50.000	-	-	-

DEKKING

Programma	Omschrijving	2024	2025	2026	2027
		€	€	€	€
Een duurzaam bereikbaar dorp	Onttrekking algemene reserve	50.000			
	Totaal baten	50.000	-	-	-

Saldo	-	-	-	-
-------	---	---	---	---

Ambtenaar:

A. Zwijnenburg

Datum

30 november 2023

TOELICHTING

Met deze begrotingswijziging wordt het budget oplaadpuntenbeleid vastgesteld

