

Raadscommissie Stadsontwikkeling en Beheer

Portefeuillehouder: Petra Bais

Van team: Team Omgeving

Adviseur: Sonam Plomp

E-mail: s.plomp@denhelder.nl

Classificatie: **Openbaar**

Kenmerk: **2023-012211**

Begrotingswijziging: **Ja**

Onderwerp: Voorstel tot het vaststellen van de Laadvisie elektrische voertuigen

Publiekssamenvatting:

In de snelle transitie naar elektrische mobiliteit heeft de gemeente Den Helder een verantwoordelijkheid in het realiseren van publieke laadinfrastructuur. Onze strategie om tijdig toegankelijke, betaalbare, betrouwbare en veilige laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen te realiseren, leggen we vast in de Laadvisie. Speerpunt is de ontwikkeling van een dekkend netwerk van reguliere publieke laadpalen (tot 22 kW), aangevuld met snelladers (tot 350 kW) op strategische locaties. We leggen alle toekomstige ontwikkellocaties voor laadpalen vooraf vast in een plankaart, waarop uitgebreide participatie zal plaatsvinden. Vervolgens worden laadlocaties gerealiseerd, zodra er lokaal een laadvraag ontstaat. Voor de realisatie werken we via een regionale concessie samen met marktpartijen. Verlengde privé-aansluitingen (met kabels over de stoep of via een kabelgoot) worden alleen bij uitzondering toegestaan.

Geadviseerd besluit

1. De Laadvisie elektrische voertuigen vast te stellen.
 2. De jaarlijkse kosten ad € 12.000 voor de jaren 2023 en 2024 ten laste te brengen van de algemene middelen. Daarnaast de volgende kosten op te nemen in de kadernota 2024 als autonome ontwikkeling: (a) jaarlijkse kosten ad € 12.000 voor het jaar 2025, vanaf 2026 te verhogen naar € 18.000 en (b) eenmalige onderzoekskosten voor het jaar 2025 ad € 20.000.
- De begrotingswijziging middels de eerstvolgende Turap administratief te laten verwerken.

Raadsvoorstel:

Aanleiding en context

De transitie richting duurzame, elektrische mobiliteit neemt momenteel een vlucht. Gemeenten hebben een belangrijke verantwoordelijkheid in het faciliteren van deze transitie door het realiseren van laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen. De Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL), een bijlage van het nationale Klimaatakkoord, bepaalt dat iedere Nederlandse gemeente een beleidsvisie moet vaststellen op de ontwikkeling van die laadinfrastructuur. De gemeente Den Helder doet dit met de 'Laadvisie elektrische voertuigen' (hierna te noemen: 'Laadvisie'). Zo ontstaat er een strategisch kader waarmee we als gemeente tot 2030 richting kunnen geven aan de transitie naar elektrische mobiliteit in Den Helder.

Doelen en resultaten

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. Een heldere, integrale strategie is nodig om aan de snel groeiende vraag naar laadinfrastructuur te kunnen beantwoorden, maar gelijktijdig ook regie te houden op een evenwichtige ruimtelijke inpassing. Om de druk op de openbare ruimte beperkt te houden, is het eerste uitgangspunt van de Laadvisie dat onze inwoners, bezoekers en ondernemers zoveel mogelijk laden op privaat terrein. Elektrische rijders die geen toegang hebben tot een privaat laadpunt moeten kunnen uitwijken naar publieke laadpunten. De ontwikkeling van deze publieke laadpunten is de verantwoordelijkheid van de gemeente. Verlengde privé-aansluitingen (o.a. door middel van kabelgoten) worden alleen bij uitzondering toegestaan.

De Laadvisie stelt zich in eerste instantie ten doel een dekkend netwerk te ontwikkelen van reguliere publieke laadpalen (tot 22 kW) op loopafstand (300 meter) in de bebouwde kom. Hiermee bedienen we primair onze inwoners. Dit netwerk vullen we op strategische plekken aan met snelladers (100-350 kW). Hiermee bedienen we bezoekers, personen op doorreis, lichte logistiek en taxi's. Naar verwachting zijn er in 2030 344 reguliere laadpalen en 93 snelladers nodig (zie *Kaders en omstandigheden*).

Als gemeente houden we regie door alle ontwikkellocaties voor laadpalen van tevoren vast te leggen in een plankaart, die na de visie als beleidsuitwerking door het college wordt vastgesteld. Pas als er lokaal een concrete laadvraag ontstaat, wordt de dichtstbijzijnde laadlocatie op de plankaart ontwikkeld. Dit principe noemen we *vraaggestuurde plaatsing*. Daarnaast plaatsen we actief laadpalen bij, als uit gebruiksdata blijkt dat een bestaande laadpaal een zeer hoge bezettingsgraad heeft (*datagestuurde plaatsing*).

De bouw en exploitatie van publieke laadinfrastructuur vereist samenwerking met een marktpartij. Op dit moment neemt Den Helder deel aan een regionale concessie voor reguliere laadpalen via Metropoolregio Amsterdam (MRA-e). De concessiehouder draagt de kosten voor de realisatie van laadpalen en ontvangt in ruil daarvoor de inkomsten uit de exploitatie. Dit uitvoeringsmodel verschaft ons de beste onderhandelingspositie ten opzichte van marktpartijen, ontzorgt en biedt zekerheid. Daarom blijven we het concessiemodel richting de toekomst hanteren, ook voor de ontwikkeling van snelladers.

Inwoners krijgen een raadplegende rol in de participatie op de plankaart. Daarnaast vinden we het belangrijk dat inwoners goed op de hoogte zijn over ontwikkelingen in hun omgeving. Inwoners worden daarom via het gemeenteblad geïnformeerd over de realisatie van publieke laadpunten in hun omgeving.

Kaders en omstandigheden

Het nationaal Klimaatakkoord bepaalt dat vanaf 2030 alle nieuw verkochte personenauto's elektrisch moeten zijn. Ondertussen komen er steeds meer betaalbare modellen op de markt en neemt het tweedehands aanbod van elektrische auto's toe. Zodoende verwachten we dat het aantal elektrische auto's de komende jaren nog sneller zal gaan groeien. Dit heeft ook zijn weerslag op het aantal benodigde laadpalen: bij het verschijnen van deze Laadvisie zijn er 70 reguliere publieke laadpalen en 1 snellaadpaal in de gemeente Den Helder. De prognose van Overmorgen/Districtcon (2022) voorspelt

een behoefte aan 187 reguliere- en 47 snellaadpalen in 2025, en 344 reguliere- en 93 snellaadpalen in 2030. Dit vraagt om een voortvarende aanpak van de gemeente in de realisatie. De Laadvisie raakt verschillende gemeentelijke beleidsthema's waarmee in de uitwerking rekening gehouden moet worden. De uitrol van laadinfra heeft een duidelijke impact op het beheer en de inrichting van de openbare ruimte. Daarom wordt inpassing van laadpalen in nieuwe wijken als criterium in de Leidraad Inrichting Openbare Ruimte (LIOR) vastgelegd. Zo voorkomen we dat de weg kort na oplevering alweer moet worden opgebroken.

Verlengde privé-aansluitingen (waarbij via een kabel over de stoep wordt geladen) leiden bij wijdverspreid gebruik tot veiligheidsrisico's en verrommeling van de openbare ruimte. Daarom staan we ze alleen bij uitzondering toe. Bijvoorbeeld om tijdelijk laden mogelijk te maken totdat er een publieke laadpaal op loopafstand beschikbaar komt. Of als maatwerkoplossing voor mensen met een mobiliteitsbeperking. Het beleid hiervoor wordt naderhand in een beleidsregel verder uitgewerkt. De uitrol van laadinfrastructuur zorgt voor extra belasting van het elektriciteitsnet. Tegelijkertijd leggen ook andere duurzame ontwikkelingen, zoals het aardgasvrij maken van woningen, beslag op de beschikbare netcapaciteit. Daarom gaan we de impact op het net samen met de netbeheerder en de Taskforce Energie-infrastructuur NH in kaart brengen en waar nodig ontwikkelingen op elkaar afstemmen.

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 bi-directioneel laden (waarbij de auto terug kan leveren aan het net) en integratie van laadpalen in lichtmasten, zullen zich op termijn aandienen. Aanvullingen en koerswijzigingen zullen daarom nodig zijn om ons beleid te laten meegroeien met richting die de transitie inslaat. Daarom kiezen we ervoor het beleid regelmatig te herijken.

Argumenten en alternatieven

Gegeven de snelle ontwikkeling van de laadbehoefte is de behoefte aan een overkoepelend laadbeleid groot. Het vaststellen van een Laadvisie is om verschillende redenen belangrijk:

1. Laadvisie biedt integrale strategie om groeiende laadvraag aan te kunnen

De Laadvisie bepaalt voor de periode tot 2030 de strategie van gemeente Den Helder om tijdig een toegankelijke, betaalbare, betrouwbare en veilige laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen te realiseren. Door heldere beleidskaders vast te stellen, kunnen we regie nemen op de ontwikkeling en opschaling van een dekkend laadnetwerk dat actief meegroeit met de laadvraag – een vraag die de komende jaren naar verwachting drastisch gaat toenemen. Hiermee helpen we mobiliteit te verduurzamen en CO₂-uitstoot te verminderen.

2. Laadvisie borgt evenwichtige ruimtelijke inpassing van laadinfrastructuur

De ontwikkeling van een laadnetwerk voor elektrische voertuigen heeft een significante impact op het gebruik van onze openbare ruimte, ons parkeerareaal en ons elektriciteitsnetwerk. Afstemming in de ontwikkeling is daarom van groot belang. De Laadvisie voorziet in kaders voor een gereguleerde en duurzame inpassing van laadinfrastructuur, in harmonie met andere ruimtelijke belangen.

3. Laadvisie schept duidelijkheid richting inwoners en belanghebbenden

Nu laadpalen zich steeds nadrukkelijker in onze leefomgeving manifesteren, is formalisering van beleidskaders gewenst om de informatie- en rechtspositie van inwoners c.q. belanghebbenden te borgen. Door beleid vast te leggen in de Laadvisie, scheppen we transparantie en duidelijkheid richting inwoners en belanghebbenden over ons afwegingskader bij realisatie van laadinfrastructuur en wat dit betekent voor hun leefomgeving.

4. Laadvisie biedt raamwerk voor effectieve uitvoeringsstrategie

De grootschalige uitrol van laadinfrastructuur vereist in de komende jaren een doordachte, effectieve uitvoeringsstrategie, die voorziet in samenwerking met marktpartijen, efficiënte inzet van ambtelijke capaciteit en middelen en heldere communicatie. De Laadvisie biedt hiervoor het noodzakelijke raamwerk.

5. Iedere gemeente moet een laadbeleid vaststellen

In de NAL bepaalt het Rijk dat iedere Nederlandse gemeente een laadbeleid moet opstellen. Met het vaststellen van de Laadvisie elektrische voertuigen voldoet de gemeente Den Helder aan deze bestuurlijke afspraak.

Alternatief: geen laadbeleid vaststellen

Tot op heden heeft de gemeente Den Helder succesvol publieke laadinfrastructuur kunnen realiseren zonder te beschikken over een vastgesteld beleidskader. Daarbij werd een groot deel van de in deze Laadvisie vastgelegde beleidskaders 'onder de motorkap' al toegepast. Voordeel van deze werkwijze is de flexibiliteit, doordat ad hoc kan worden meebewogen met de snel veranderende context van de transitie naar elektrische mobiliteit. Echter, om bovengenoemde vijf redenen is in de huidige situatie formalisering van het beleid noodzakelijk. Door het beleid regelmatig te herijken zorgen we dat we voldoende flexibel blijven om in te kunnen spelen op nieuwe ontwikkelingen.

Bestuurlijke vernieuwing

Ervaringen uit andere gemeenten leren ons dat participatie op de aanwijzing van concrete laadlocaties veel effectiever is dan participatie op het overkoepelende beleid. Er is daarom bewust voor gekozen participatie te concentreren op de plankaart, die na de Laadvisie als beleidsuitwerking zal worden vastgesteld. Via een uitgebreide inspraakronde op de plankaart kunnen bewoners en inwoners meedenken over de locaties waar we in de toekomst laadpalen gaan ontwikkelen. Deze inspraakronde brengen we breed onder de aandacht via onze eigen kanalen, lokale media en schilderingen bij iedere geplande 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. Op grond van de Referendumverordening Den Helder 2012 kan het voorgenomen besluit onderdeel zijn van een referendum.

Duurzaamheid

Ontwikkeling van laadinfrastructuur draagt direct bij aan de transitie naar duurzame mobiliteit, waarmee we beantwoorden aan de doelstellingen van onze eigen duurzaamheidsagenda (Den Helder energieneutraal in 2040) en het nationale Klimaatakkoord. De Laadvisie als beleidskader stelt ons bovendien in staat regie te voeren op een duurzame, toekomstbestendige inpassing van laadpalen in de openbare ruimte en ons elektriciteitsnet (zie *kaders en omstandigheden*).

Financiële consequenties

De kosten voor de bouw van zowel reguliere publieke laadpalen als snelladers worden gedragen door de concessiehouder. Toch komen incidentele kosten voor de gemeente voor. Deze hebben betrekking op (a) meerkosten door werkzaamheden die buiten de contractuele verplichtingen van de concessiehouder vallen en (b) kosten voor belijning en aanduiding van de laadplek. Hoewel we deze kosten tot een minimum trachten te beperken, kunnen ze niet volledig worden voorkomen.

Voor deze kosten is daarom structureel budget nodig. De raming van het benodigde budget is gebaseerd op de inschatting van een bedrag per paal en de prognose van het aantal te installeren laadpalen. Voor de jaren 2023 t/m 2025 wordt dit bedrag ingeschat op € 12.000 per jaar. Vanaf 2026 neemt het aantal te installeren palen toe en wordt het benodigde jaarbedrag € 18.000.

Daarnaast moet de plankaart laadpalen in 2025 herijkt worden. Dit vereist de inzet van een externe partij. De kosten hiervan worden geschat op eenmalig € 20.000. Deze uitgaven komen op bij de budgetten voor Energiebesparende/duurzame maatregelen. Aangezien er binnen deze budgetten geen ruimte is gevonden wordt voorgesteld om:

- voor het jaar 2023 deze kosten ten laste te brengen van het jaarrekeningresultaat (algemene middelen)
- voor het jaar 2024 dit als nagekomen post mee te nemen bij de begrotingsbehandeling in november aanstaande
- en dit voor de latere jaren op te nemen als autonome ontwikkeling in de kadernota 2024.

Uitvoering en planning

Het raadsvoorstel ter vaststelling van de Laadvisie wordt aan de raad aangeboden voor besluitvorming. Behandeling door de raad staat op dit gepland voor mei 2023. Uitvoering van het beleid start direct na vaststelling.

Zo snel mogelijk na vaststelling van de Laadvisie volgt de beleidsuitwerking in de vorm van een plankaart. Inspraak op deze plankaart vindt naar verwachting plaats in het najaar van 2023, waarna de plankaart ter vaststelling aan het college wordt aangeboden.

Na vaststelling van de Laadvisie zullen praktische zaken omtrent de plaatsing van laadpalen nader worden uitgewerkt in een beknopt plaatsingsbeleid. Tevens zal de omgang met verlengde privé-aansluitingen c.q. laadkabels in de openbare ruimte nader worden uitgewerkt in een beleidsregel. Indien de toekomstige praktijk uitwijst dat op andere vlakken nog beleidsuitwerking nodig is, dan zal hierop actie worden ondernomen.

Na circa twee jaar wordt het beleid geëvalueerd en waar nodig aangevuld. Tevens herijken we dan de plankaart, zodat het aantal ontwikkellocaties op de kaart meegroeit met de actuele vraag naar laadinfrastructuur.

Communicatie

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 zal gelijktijdig met de vaststelling van de Laadvisie worden aangepast om het nieuwe beleid te reflecteren.

Den Helder, 4 april 2023

Burgemeester en Wethouders van Den Helder,

burgemeester
J.A. (Jan) de Boer MSc.



secretaris
K. (Koen) van Veen



Raadsvergadering d.d.	
Besluit nummer	2023-012211
Onderwerp	Voorstel tot het vaststellen van de Laadvisie elektrische voertuigen

De raad van de gemeente Den Helder;

gelezen het raadsvoorstel van het college van burgemeester en wethouders van Den Helder van 4 april 2023,

besluit:

1. De Laadvisie elektrische voertuigen vast te stellen.
2. De jaarlijkse kosten ad € 12.000 voor de jaren 2023 en 2024 ten laste te brengen van de algemene middelen. Daarnaast de volgende kosten op te nemen in de kadernota 2024 als autonome ontwikkeling: (a) jaarlijkse kosten ad € 12.000 voor het jaar 2025, vanaf 2026 te verhogen naar € 18.000 en (b) eenmalige onderzoekskosten voor het jaar 2025 ad € 20.000.
De begrotingswijziging middels de eerstvolgende Turap administratief te laten verwerken.

Aldus besloten in de raadsvergadering van