

## Raadsvoorstel

**Onderwerp:** Strategienota publieke laadinfrastructuur en elektrisch vervoer

---

Raadsvergadering	<b>28 oktober 2021, agendapunt 6.2</b> - zie apart besluitblad -
Datum raadsvoorstel	20 september 2021
Bijlage(n)	1
Zaaknummer	Z.178125/D.1222113
Behandeld in commissie	Fysiek Domein d.d. 13 oktober 2021, agendapunt 7.4
Portefeuillehouder	wethouder G. Rebel
Informatie bij	
E-mail / telefoonnummer	r.castelein@huizen.nl

---

### Voorstel

Instemmen met:

1. De Strategienota publieke laadinfrastructuur en elektrisch vervoer 2021-2025 vaststellen en daarmee het ambitieniveau “faciliteren” handhaven.
2. Instemmen met het beschikbaar stellen van een incidenteel bedrag van €200.000 voor de benodigde capaciteit om dit ambitieniveau voor de periode van 2021-2025 te kunnen uitvoeren, welk bedrag gedekt kan worden uit de binnen de egalisatiereserve geormerkte middelen voor uitvoering collegeprogramma.

### Toelichting op het te nemen besluit

#### Aanleiding

Een eerste versie van de strategienota is in de commissie van 28 juni jl. voor wensen en bedenkingen behandeld. De geuite wensen en bedenkingen, zoals bijvoorbeeld de brandveiligheid in parkeergarages en het elektrificeren van het eigen wagenpark, zijn verwerkt in de definitieve versie van de strategienota. Om het geheel leesbaar te houden zijn de aangepaste delen in kleur **gearceerd**. U wordt gevraagd een besluit te nemen over (1) de in de strategienota voorgestelde strategie en (2) de daaruit volgende benodigde (tijdelijke) capaciteitsuitbreiding.

## Argumentatie

### Algemeen

In de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) is de afspraak opgenomen dat iedere gemeente een integrale visie op openbaar laden moet hebben vastgesteld voor 1 augustus 2021. In het mobiliteitsplan (2020) hebben wij reeds afgesproken hier als gemeente in te voorzien. De gestelde datum is geen harde deadline, maar een afspraak uit de NAL met als doel om gemeenten na te laten denken over hun aanpak voor de toenemende vraag naar laadinfrastructuur. Een mogelijkheid daarbij was ook om de algemene regionale visie op laadinfrastructuur van de MRA-elektrisch te onderschrijven. In Huizen hebben we daar niet voor gekozen.

Wij vinden het namelijk van belang om de vertaalslag te maken naar de lokale opgave op het gebied van elektrisch laden. Ook hebben wij ervoor gekozen om breder te kijken dan alleen naar de laadinfrastructuur, namelijk naar elektrisch vervoer in bredere zin. We stellen een strategie voor om uitvoering te geven aan de lokale opgave voor de transitie naar elektrisch vervoer. Daarmee is de integrale visie in Huizen een strategienota geworden. Hiermee kunnen we de komende jaren voortbouwen op de reeds ingeslagen weg; actief betrokken zijn bij de energietransitie binnen mobiliteit en het faciliteren van de steeds toenemende vraag naar laadinfrastructuur. Als we om ons heen kijken in het MRA-E gebied is de keuze voor een eigen strategienota een vooruitstrevende stap voor een middelgrote gemeente.

### Beslispunt 1. Strategienota

Ontwikkelingen op het gebied van elektrisch vervoer gaan erg snel. Binnen de energie transitie nemen deze ontwikkelingen een belangrijke plaats in. Een succesvolle transitie naar elektrisch vervoer is één van de voorwaarden om de doelstelling uit het Klimaatakkoord te halen; in 2030 49% minder uitstoot van broeikasgassen dan in 1990. Wij dragen hier nu als gemeente voornamelijk aan bij door het plaatsen van **publieke** laadpalen. Op het moment van schrijven staan er 75 laadpalen in de gemeente. Dat zijn 150 laadpunten. De prognose in de NAL is dat dit aantal groeit naar 271 laadpunten in 2025 en 942 laadpunten in 2030. Dat betekent dat er de komende 4 jaar ieder jaar circa 30 laadpunten bij moeten komen en in de 5 jaar daarna ieder jaar 134 laadpunten. In de praktijk zien we echter dat de vraag naar laadpunten nu al harder stijgt dan de prognose. Zo zijn er het afgelopen jaar 56 laadpunten bijgekomen. De groei van het elektrisch vervoer in Huizen sneller gaat dus harder dan gedacht. Het is aan ons als gemeente om deze groei te faciliteren. Dat betekent dat we in ieder geval moeten zorgen voor voldoende laadinfrastructuur en dat op zich is al een flinke opgave.

Om aan deze opgave uitvoering te geven is het afgelopen jaar gewerkt aan een nieuw beleidskader. Dit beleidskader bestaat uit drie onderdelen. Twee daarvan zijn reeds vastgesteld door het college:

1. In maart van dit jaar is een geactualiseerd **plaatsingsbeleid** vastgesteld. Dit vormt de een beoordelingskader voor plaatsingsverzoeken en de locatiekeuze voor nieuwe laadpalen.
2. In augustus is een **plankaart** met 105 nieuwe locaties voor laadpalen vastgesteld en één verzamel verkeersbesluit genomen voor de bijhorende parkeervakken. Voor een nieuwe aanvraag kan nu direct een locatie van deze kaart gekozen worden. Ook wanneer bestaande laadpalen drukbezet zijn, kan vanaf de plankaart een laadpaal gekozen worden om bijgeplaatst te worden.

Met de vaststelling van deze twee beleidsstukken is het beleidskader gereed op operationeel en tactisch niveau, maar het is ook nodig om vooruit te kijken naar de opgave en een strategie te

bepalen hoe wij in Huizen de komende jaren invulling gaan geven aan de transitie naar elektrisch vervoer. Elektrisch vervoer (EV) is een verbindende schakel tussen drie thema's in de energietransitie: mobiliteit, gebouwde omgeving en elektriciteit. Daarmee is de strategie op het gebied van elektrisch vervoer onderdeel van een bredere strategie voor de energietransitie.

Er zijn veel mogelijkheden om op verschillende gebieden impulsen te geven aan het EV door bedrijven en bewoners te **stimuleren** en actief te informeren. Dit ambitieniveau past echter (nog) niet bij de doelstellingen van het coalitieakkoord. Daarom kiezen we nu voor een **faciliterende** strategie.

### Beslispunt 2. Capaciteitsuitbreiding

De huidige formatie is niet berekend op de werkzaamheden die voortvloeien uit het klimaatakkoord. Recentelijk (januari 2021) heeft de Raad voor het Openbaar Bestuur een inschatting gemaakt wat de uitvoeringskosten van het Klimaatakkoord zijn voor gemeenten. Voor het onderdeel mobiliteit in een middelgrote gemeente zoals Huizen liggen de kosten afhankelijk van het ambitieniveau tussen de € 100.000 en €150.000 per jaar. De faciliterende strategie vraagt voornamelijk inzet op het gebied van laadinfrastructuur en dat betreft ongeveer 50% van het onderdeel mobiliteit. In fte's uitgedrukt, komt dit voor Huizen ongeveer neer op 0,5 fte op het niveau beleidsmedewerker. Zelfs wanneer we terugvallen in een regulerende rol is nog circa 0,2 fte nodig. Dit kan niet binnen de bestaande formatie gevonden worden en hiervoor zijn ook geen middelen opgenomen in de begroting. Het feit dat deze opgave niet binnen de huidige formatie kan worden uitgevoerd, betekent dat we zonder uitbreiding van de formatie niet kunnen voldoen aan de in het coalitieakkoord gestelde doelstelling om de groei van het elektrisch rijden te blijven faciliteren. Daarnaast moet de morele verplichting om bij te dragen aan het behalen van de doelen van het Klimaatakkoord ook worden meegewogen.

### **Geheimhouding**

Niet van toepassing.

### **Alternatieven**

1. Zonder capaciteitsuitbreiding vallen we terug in een **regulerende** rol, waarbij het uitvoerende werk uit handen gegeven wordt, er geen interactie meer is met bewoners, bedrijven en andere overheden en ook niet tussen de verschillende gemeentelijke afdelingen onderling; kortom een sterke achteruitgang binnen de gemeentelijke energietransitie. Verder is ook in deze rol nog 0,2 fte nodig om uitvoering te kunnen geven aan de administratieve en operationele taken.
2. De keuze kan ook worden gemaakt voor een **stimulerende** strategie waarbij we actief impuls geven aan en actief informeren over de ontwikkeling van het elektrisch vervoer in Huizen. Daarmee zouden we echter verder gaan dan de doelstellingen uit het coalitieakkoord. Ook zou dit betekenen dat er aanvullende capaciteitsuitbreiding nodig is om uitvoering te geven aan deze strategie, namelijk 0,5 fte meer dan het voorgestelde, in totaal 1 fte voor de periode 2021-2025.

### **Uitvoering inspraak en participatieverordering**

Participatie begint bij informatie. Door de snelle ontwikkeling van het elektrisch rijden, blijken veel bewoners en toekomstig elektrische rijders niet of onvoldoende geïnformeerd te zijn. In februari 2021 is een (digitale) enquête gehouden naar het gebruik van publieke laadpalen en elektrisch vervoer. Rond deze enquête hebben we zowel op de website als via persberichten aandacht besteed aan het onderwerp.

Er is goed gereageerd op de enquête, we hebben in totaal 434 reacties ontvangen. Veel respondenten die nu al elektrisch rijden, zijn blij met de aandacht die ervoor is en zien het belang van duurzame energie. Wel wordt de toenemende druk op de publieke laadpalen genoemd. Men

vindt niet altijd meer een vrije laadpaal. Dit is ook terug te vinden in de gebruikscijfers van de laadpalen.

Daarnaast werd vaak de toename van de parkeerdruk genoemd en gevraagd hiermee rekening te houden bij het bepalen van locaties voor de laadpalen. Dit geeft in één keer de spagaat aan waar we als gemeente in zitten als het gaat om het faciliteren van voorzieningen voor elektrische auto's.

### **Beslistermijn**

Niet van toepassing.

### **Financiële paragraaf**

Concreet vraagt de faciliterende strategie volgens de doorrekening van het Klimaatakkoord door de Raad voor het Openbaar Bestuur ca. 0,5 fte op niveau beleidsmedewerker. Deze inzet kan niet worden opgevangen binnen de bestaande werkzaamheden en vertaalt zich bij efficiënt en doelmatige inzet in een bedrag van € 50.000 per jaar. Totaal voor de voorgestelde periode van een incidenteel bedrag van € 200.000.

De incidentele lasten gemoeid met de beleidsmatige inzet kunnen gedekt worden uit de binnen de egaliseringsreserve geormerkte middelen voor de uitvoering van het collegeprogramma.

Indien vanuit het rijk in de toekomst middelen beschikbaar worden gesteld ten behoeve van de uitvoering van dit beleid, dan zullen deze verrekend worden met de middelen dit voorstel beschikbaar gestelde middelen.

## **Overige Raadsinformatie**

### **Bevoegdheid**

Artikel 147 van de Gemeentewet.

### **Collegeprogramma**

Coalitieakkoord 2018-2022, onderdeel 1.7 Duurzaamheid.

### **Begroting**

Programmabegroting beheer en inrichting Openbare Ruimte 2021, onderdeel 2.e.

### **Eerdere besluiten**

De conceptversie van de Strategienota is behandeld voor wensen en bedenkingen in de Commissie Fysiek Domein van 28 juni 2021. Naar aanleiding hiervan is de strategienota op een aantal punten aangepast en/of uitgebreid.

### **Voorgeschreven procedure**

Niet van toepassing.

### **Kader- en beleidsnota's**

Coalitieakkoord 2018-2022

Mobiliteitsplan Huizen (2020)

Notitie Smart Mobility in Huizen (2020)

Milieuprogramma 2021-2025

**Evaluatie**

Vanwege de snelle ontwikkelingen in de transitie naar elektrisch vervoer, is het nodig om de strategienota iedere 2 jaar te actualiseren. Evaluatie van de gekozen strategie ten opzichte van de (lokale) ontwikkelingen vormt de basis voor de actualisatie.

**Bijlagen**

Strategienota Elektrisch vervoer en laadinfrastructuur 2021-2025.

Burgemeester en wethouders,

De secretaris

De burgemeester

---

**Advies raadscommissie**

Dit voorstel is behandeld in de vergadering van de commissie Fysiek Domein van 13 oktober 2021. De commissie adviseert u in uw vergadering van 28 oktober a.s. bij het agendapunt "Hamerstukken" zonder verdere beraadslagingen in te stemmen met het voorstel.