

Aan
de gemeenteraad

Datum 2 november 2021
Zaaknummer 2021-0149643
Betreft Vaststellen beleidskader Integrale laadvisie Dordrecht

Vergadering van
Portefeuillehouder: Rik van der Linden
Begrotingsprogramma Duurzaam en Innovatief Dordrecht
Pijler Fysieke Leefomgeving
Kernteam/Opgave: Stad - Mobiliteit, Milieu & Economie
Auteur: Karen van den Ouweland-Smeekens
E-mail: k.van.den.ouweland@dordrecht.nl
Verantwoordelijke: Joost Leemans
Openbaar: Ja

Voorgesteld besluit

de Integrale laadvisie gemeente Dordrecht als beleidskader vast te stellen.

Raadsvoorstel

Hoe zijn de bevoegdheden rond dit onderwerp verdeeld?

De gemeenteraad heeft de bevoegdheid om kaders te stellen en financiële middelen beschikbaar te stellen. Dit doet zij door het vaststellen van de visie. Vervolgens heeft het college de bevoegdheid om het zogenaamde plaatsingsbeleid, ofwel beleidsregels, vast te stellen. Deze regels zijn gebaseerd op de kaders die met de visie worden vastgelegd.

Wat is het doel?

Het doel van deze integrale laadvisie is om een strategie te bepalen en uit te voeren waarmee tijdig en passende laadinfrastructuur voor alle elektrische voertuigen wordt gerealiseerd. Dit

is belangrijk om de mobiliteit te verduurzamen en de CO₂-uitstoot, fijnstof en NO_x-uitstoot te verminderen.

Wat zijn per besispunt de argumenten en wat is hierop de toelichting?

We willen met deze laadvisie in de toenemende laadvraag kunnen voorzien en richting geven aan de transitie naar elektrisch vervoer.

Met de laadvisie nemen we regie op het plaatsen en opschalen van de laadoplossingen die nodig zijn. Op die manier zorgen we voor een goede inpassing in de openbare ruimte en het elektriciteitsnet en willen we onze inwoners, bezoekers en bedrijven vertrouwen geven om de stap naar elektrisch vervoer te maken.

Deze visie dient als basis om de plannen rondom de uitvoering en uitrol van laadinfra mee op te kunnen stellen. Een wijziging is nodig omdat we het huidige beleid niet op tijd voldoende laadinfrastructuur beschikbaar hebben. Het proces om te komen tot plaatsing vergt nu veel tijd en is complex. Zo dient er rekening gehouden te worden met een bezwaarprocedure (verkeersbesluit) en netbeheerders hebben een wettelijke termijn van 18 weken om de laadpaal te plaatsen.

Wat zijn kanttekeningen en/of risico's bij dit voorstel?

Deze visie is opgesteld op een moment dat de wereld van laadinfrastructuur en elektrische voertuigen nog volop in ontwikkeling is. Iedere maand is er weer nieuws te melden. Door de visie nu vast te stellen missen we haast zeker enkele ontwikkelingen. Echter heeft wachten niet veel zin, we zouden dan nooit tot vaststelling kunnen komen.

Door al deze veranderingen heeft de rijksoverheid voorgeschreven om iedere 2 jaar de visie te actualiseren. Mochten er in de tussentijd belangrijke ontwikkelingen plaatsvinden, dan kunnen we natuurlijk eerder overgaan tot actualisatie, dan wel aanvulling.

Welk (participatie)proces is doorlopen om tot dit voorstel te komen?

Deze laadvisie is tot stand gekomen met behulp gesprekken met andere gemeenten, energieleveranciers en de provincie, waarbij (on)mogelijkheden en ervaringen zijn uitgewisseld. Daarnaast is informatie ingewonnen bij kennisplatforms en adviesbureaus. Ook is informatie ingewonnen bij interne teams; verkeer, parkeren, milieu en duurzame stad. Er heeft nog geen actieve participatie met bewoners plaatsgevonden. Op basis van kennis en ervaringen in andere steden en hun beleidsplannen zijn de belangen van Dordrecht afgewogen. Bewoners en andere belanghebbenden worden wel betrokken bij acties die hen directer raken. Denk aan de procedure voor het plaatsen van laadpunten in hun wijk.

Wat zijn de belangrijkste gerelateerde besluiten?

Raadsinformatiebrief Regionale Agenda Laadinfrastructuur - Raadsinformatiebrief;

Hoe wordt dit betaald?

Op basis van de huidige markt is de verwachting dat de plaatsing van reguliere laadinfrastructuur kan worden uitgevoerd zonder financiële bijdrage van de gemeente. Voor de plaatsing van strategische laadpunten, snellaadpunten, laadpleinen, innovatieprojecten is mogelijk wel budget nodig. Daarnaast vraagt de uitrol van laadinfrastructuur en de uitvoering van deze laadvisie ambtelijke capaciteit.

Voor reguliere laadpalen die we op aanvraag plaatsen, gaan we uit van een ambtelijke capaciteitsbijdrage van acht uur per laadpaal. Dit is bestemd voor onder meer het nemen van het verkeersbesluit en het proces van afstemming en plaatsing.

Daarnaast is het mogelijk dat voor de plaatsing van strategische laadpalen een gemeentelijke bijdrage nodig is van € 1000,- tot € 1500,-, plus een bijdrage van € 150,- tot € 300,- voor aanvullende werkzaamheden.

Op dit moment is nog niet aan te geven wat de totale omvang in ambtelijke inzet en financiële bijdrage voor onze gemeente de komende jaren zal zijn. De benodigde financiële middelen zullen de komende jaren via de planning- en control cyclus (kadernota, begroting en jaarrekening) worden aangevraagd en verantwoord.

Wat is het vervolg op het raadsbesluit?

Na het raadsbesluit worden verschillende acties uit hoofdstuk 7 van de visie uitgevoerd. Onderdelen hiervan zijn:

- opstellen plaatsingsbeleid
- private en semi publieke palen geschikt maken voor publiek gebruik
- monitoring

Het college van Burgemeester en Wethouders



De raad van de gemeente DORDRECHT;

gezien het voorstel van het college van Burgemeester en Wethouders van 2 november 2021 inzake Vaststellen beleidskader Integrale laadvisie Dordrecht;

gelet op artikel 160, lid 1 onder b van de Gemeentewet; artikel 169, lid 2 van de Gemeentewet;

overwegende dat:

b e s l u i t :

de Integrale laadvisie gemeente Dordrecht als beleidskader vast te stellen.

Aldus besloten in de vergadering van

Bijlagen

1. Integrale laadvisie Dordrecht.pdf