

Raadsvoorstel



Onderwerp Visie Openbare laadinfrastructuur Groningen 2025

Steller/telnr. Eric van Huissteden/ 0622446158 Bijlagen 2

Classificatie

	<input type="checkbox"/> Vertrouwelijk		
Portefeuillehouder	Philip Broeksma	Raadsc commissie	Beheer en Verkeer
Langetermijn agenda (LTA) Raad	LTA ja: <input type="checkbox"/> Maand Jaar LTA nee: x Niet op LTA		

Voorgesteld raadsbesluit

De raad besluit

- I. de Visie Openbare Laadinfrastructuur Groningen 2025 vast te stellen;
- II. de Verordening Openbare Laadinfrastructuur 2020 vast te stellen en inwerking te laten treden op de dag na die van bekendmaking;
- III. de Verordening Openbare laadinfrastructuur 2020 bekend te maken via overheid.nl.

Samenvatting

Bijgevoegde visie schetst de ontwikkelingen op het gebied van elektrisch rijden en laadinfrastructuur, de opgave die op ons afkomt en de strategie die wij de komende periode moeten hanteren om deze opgave efficiënt aan te pakken. Wij willen voorkomen dat bewoners in afwegingen rond de aanschaf van een auto kiezen voor een brandstofauto omdat de openbare laadinfrastructuur achterblijft. Daarom zetten wij in op voldoende gelegenheid om op te laden in openbaar gebied. Met het vaststellen van deze visie stelt uw raad de kaders vast voor de wijze waarop de gemeente omgaat met het plaatsen van openbare laadpalen.

In de concessieovereenkomst is vastgelegd onder welke voorwaarden laadpalen geplaatst mogen worden door de concessiehouder. Met het vaststellen van de Verordening Openbare Laadinfrastructuur 2020 hoeft de concessiehouder geen aparte vergunningen meer aan te vragen voor het plaatsen van laadpalen omdat ze in opdracht van de gemeente worden geplaatst.

B&W-besluit d.d.: 26-11-2019

Afgehandeld en naar archief

Paraaf

Datum

Aanleiding en doel

Duurzame mobiliteit

Met onder andere het vaststellen van de Routekaart Groningen CO₂-neutraal zetten wij in op een CO₂ neutrale gemeente in 2035. Mobiliteit neemt 23% van de CO₂ uitstoot binnen onze gemeente voor haar rekening. Daarom is ons er alles aan gelegen de transitie naar emissievrij vervoer te bespoedigen. Wij volgen daarbij 3 sporen:

1. Verminderen vervoersvolume – door slimme keuze in de ruimtelijke ontwikkeling van onze gemeente zoals de compacte stad en stedelijke verdichting rond stations;
2. Verandering vervoerswijze – door het bieden van uitstekende fietsvoorzieningen en openbaar vervoer en het ontmoedigen van autogebruik door bijvoorbeeld parkeerbeleid;
3. Verduurzamen voertuigen – door in te zetten op en het stimuleren van emissievrije voertuigen.

Deze nota past in het laatste spoor. Alle analyses over de toekomst van mobiliteit wijzen erop dat voertuigen met brandstofmotoren uiteindelijk verdwijnen en vooral worden vervangen door elektrische voertuigen. De stijging in de verkoop van elektrische **auto's** is al spectaculair en zet de komende jaren stevig door. Voor bijzondere categorieën zoals veelrijders en zware voertuigen zijn voertuigen op waterstof het voornaamste alternatief. Ook het klimaatakkoord geeft met diverse (fiscale) maatregelen straks een impuls aan de transitie naar een emissievrij Nederlands wagenpark.

Wij zetten in op de transitie naar emissievrij vervoer door in 2025 de binnenstad alleen toegankelijk te laten zijn voor emissievrije logistiek, door ons eigen wagenpark te transformeren naar batterij- en waterstofelektrische voertuigen en in december 2019 wordt 90% van de bussen CO₂ neutraal. Het faciliteren van onze bewoners om te kiezen voor elektrische voertuigen is de volgende stap in het bereiken van emissievrij vervoer.

Rol gemeente openbare laadinfrastructuur

Opladen van elektrische **auto's** kan met een gewone lader of een snellader. Het overgrote deel van het gemiddelde autogebruik bestaat uit korte ritten. Gedurende de dag tussendoor opladen is daarom voor de meeste e-rijders niet nodig. Voor velen is zelfs elke dag opladen niet nodig. Gewoon laden wanneer een auto toch stilstaat bij huis, werk of langdurige bezoek is dan het beste. Zo kan er zonder tijdverlies door tussentijds opladen worden gereisd. Bovendien is gewoon laden het beste voor de levensduur van de accu. Snelladen is weliswaar veel sneller dan gewoon laden maar in vergelijking met het tanken van fossiele brandstof langzaam. Ook is snelladen aanzienlijk duurder dan gewoon laden. Snelladen vervult daarom vooral een functie bij het rijden van lange afstanden. **Een goede mix in het aanbod van 'gewoon' en 'snel' laden is dus nodig.**

Onze rol is het creëren van de juiste condities zodat de transitie naar emissievrije voertuigen binnen Groningen voortvarend verloopt. Het vlot plaatsen van openbare laadinfrastructuur is daarbij één van de belangrijkste condities. Circa 2/3^{de} van onze inwoners kan niet parkeren op eigen terrein. Zij kunnen dus geen eigen oplaadvoorziening realiseren. Wij willen voorkomen dat bewoners in afwegingen rond de aanschaf van een auto kiezen voor een brandstofauto omdat de openbare laadinfrastructuur achterblijft. Daarom zetten wij in op voldoende gelegenheid om op te laden in openbaar gebied. Op dit moment staan wij als vijfde gemeente van Nederland op de 119^{de} plek in de ratio laadpaal per inwoner. Een actievere inzet op plaatsing is nodig. Naast deze proactieve rol in het plaatsen van openbare laadinfrastructuur hebben wij een regierol in het vinden van de balans tussen de groeiende behoefte aan laadinfrastructuur en andere belangen in de openbare ruimte zoals ruimtelijk kwaliteit, parkeren, groen, toegankelijkheid etc.

De ambitie uit de parkeervisie 'Ruimte voor de straat' naar straten met ruimte voor groen, spelen, verblijven etc. is leidend. Wanneer binnen een ontwerpproces het herwinnen van openbare ruimte aan de orde is, **waardoor er minder ruimte is voor auto's en dus parkeerplaatsen moeten verdwijnen, dan heeft een laadparkeerplek ook geen aparte status.**

Bijgevoegde laadvisie geeft daarom vorm aan ons beleid op het 'gewone' laden in de openbare ruimte.

Visie Openbare laadinfrastructuur Groningen 2025

Wij hebben het gespecialiseerde adviesbureau Over Morgen gevraagd voor ons een visie op openbare laadinfrastructuur te maken. De visie schetst de ontwikkelingen op gebied van elektrisch rijden en laadinfrastructuur, de opgave die op ons afkomt en de strategie die wij de komende periode moeten hanteren om de opgave efficiënt aan te pakken. Met het vaststellen van deze visie stelt uw raad de kaders vast hoe de gemeente (gedurende de concessieduur) omgaat met het plaatsen van laadpalen in openbaar gebied.

Stroomlijning plaatsingsproces

Tot juli 2019 kon elke exploitant openbare laadpalen plaatsen als de eigenaar van een elektrische auto daarom vroeg. Op die manier zijn er in de afgelopen 10 jaar circa 100 openbare laadpalen geplaatst. In de praktijk zijn er binnen Groningen twee leveranciers actief geweest. Echter: dit model sloot niet uit dat bij een sterk groeiende markt er toch meer partijen openbare laadpalen in Groningen konden exploiteren. Teveel aanbieders bemoeilijken een gecontroleerde en afgestemde groei van de laadinfrastructuur en is te belastend om onze rol als regisseur van de openbare ruimte adequaat in te vullen.

Bovendien is het proces voor het afstemmen, toetsen, nemen van verkeersbesluiten nog ingericht alsof het plaatsen van laadpaal een incidenteel fenomeen is. Met de almaar toenemende behoefte aan openbare laadcapaciteit is het huidige proces niet vol te houden. Er is behoefte aan een gestructureerde en proactieve aanpak. Daarom gaan we werken met een concessie en een plankaart met bijbehorende verzamelverkeersbesluiten.

Concessie

Omdat wij naar één vaste partner voor het plaatsen en exploiteren van openbare laadpalen wilden is sinds **juli 2019 de concessie 'Openbaar toegankelijke elektrische laadinfrastructuur Groningen Drenthe' ingegaan**. Laadpalenexploitant Allego is daarbij concessiehouder geworden. Daarmee heeft Allego het recht verkregen om openbare laadpalen te plaatsen in de periode 2019 – 2022. De concessie behelst 1.000 laadpalen. Daarvan komen er naar verwachting 400 binnen de gemeente Groningen te staan. De rest wordt verdeeld over de overige gemeenten in Groningen en Drenthe.

Plankaart en verzamelverkeersbesluiten

Op basis van prognoses van adviesbureau Over Morgen is de laadbehoefte in 2025 bepaald. Rekening houdend met locaties waar bewoners afhankelijk zijn van parkeren in de openbare ruimte, een inschatting van plekken die geschikt zijn voor meerdere gebruikers en diverse ruimtelijke randvoorwaarden (de paal dient de groei van bomen niet te belemmeren, voldoende ruimte op de stoep voor rolstoelgebruikers e.d.) zijn vervolgens laadpaallocaties bepaald. De locaties worden ambtelijk (globaal) getoetst. Dit levert een plankaart op met circa 1.500 potentiële locaties. Daar zit een overschot in aan locaties ten opzichte van de verwachte behoefte de komende drie jaar. Zo kunnen wij flexibel anticiperen op de werkelijke vraagontwikkeling naar laadinfrastructuur in een gebied. Door het strategisch plaatsen van laadpalen op basis van de plankaart groeien wij op termijn toe naar een dekkend netwerk voor de hele gemeente.

De plankaart en bijbehorende (verzamel)verkeersbesluiten stelt ons college in 2020 vast. Die verzamelverkeersbesluiten anticiperen op de potentiële komst van laadpalen en hebben een geldigheidsduur van 5 jaar. Afhankelijk van de wijze waarop de laadbehoefte zich in een gebied werkelijk ontwikkelt wordt een locatie al dan niet binnen 5 jaar geactiveerd. Nu neemt ons college nog per te plaatsen laadpaal een verkeersbesluit op basis van een aanvraag. Vanaf 2020 is het verkeersbesluit voor een te plaatsen laadpaal dus al op voorhand beschikbaar.

Met de plankaart en genomen verkeersbesluiten in de hand kunnen de concessiehouder en de ambtelijke organisatie snel en efficiënt anticiperen op aanvragen. Met deze werkwijze voorkomen we dat we honderden losse verkeersbesluiten moeten nemen elk met een processtijd van circa 14 weken (exclusief eventueel extra tijd door beroep- en bezwaarprocedures).

Op dit moment moet voor elke laadpaal een aparte vergunning worden verleend. Dit is een tijdrovende procedure voor de gemeente en creëert extra kosten voor de concessiehouder vanwege de leges die betaald moeten worden. In de concessieovereenkomst zijn plaatsingsafspraken opgenomen waardoor de gemeente kan controleren of de laadpalen op de gewenste locaties worden geplaatst. Een vergunning is daardoor een extra en onnodig controlemiddel geworden. Met het

vaststellen van de Verordening Openbare Laadinfrastructuur 2020 vervalt de vergunningplicht voor de concessiehouder maar blijft deze bestaan voor derden zodat ongewenste plaatsing voorkomen kan worden.

Kader

In het coalitieakkoord Gezond, Groen, Gelukkig Groningen, het Energieprogramma Groningen Geeft Energie en het programma Verkeer en Vervoer zetten wij in op de transitie naar emissievrije mobiliteit. Ook in het landelijke Klimaatakkoord en daarbinnen de Nationale Agenda Laadinfrastructuur commiteren diverse partijen, waaronder gemeenten, zich eraan om spoedig de transitie naar een emissievrij wagenpark te bewerkstelligen. Binnen de parkeervisie Ruimte voor de straat uit 2018 anticipeerden we al op de komst van meer laadplekken in wijken. De parkeervisie stelt dat in keuzes rond parkeren **elektrische auto's** voorrang hebben boven fossiele voertuigen. Wanneer het gaat om herwinnen van openbare ruimte waarvoor parkeerplaatsen verdwijnen dan heeft een laadparkeerplek geen aparte status. De ambitie om ruimte te herwinnen is altijd leidend. In bijgevoegde visie op de openbare laadinfrastructuur is dit ook als uitgangspunt gehanteerd.

Argumenten en afwegingen

Met de transitie van ons eigen wagenpark en busvervoer lopen wij voorop maar als het gaat om openbare laadinfrastructuur lopen we achter op andere grote gemeenten in Nederland. Wij merken dagelijks dat het proces voor het plaatsen van laadpalen en aanwijzen van laadplekken niet meer aansluit op de realiteit van een forse toename van aanvragen. Ook bij behandeling van zaken rond laadpalen bij de commissie beroep en bezwaar zien wij regelmatig dat het gemeentelijk beleid onvoldoende duidelijk is. Om voortvarend de openbare laadinfrastructuur uit te breiden, met goede waarborgen voor andere belangen, is een beleidskader nodig. Met het vaststellen van deze Visie Openbare Laadinfrastructuur Groningen 2025 ontstaat dit kader en kunnen wij met een uitwerking in een strategische plankaart met bijbehorende verkeersbesluiten de volgende stap richting emissievrij vervoer zetten.

Maatschappelijk draagvlak en participatie

We informeren de buurt nu niet actief. Dat kan beter. Op de uitwerking van de Visie Openbare Laadinfrastructuur Groningen 2025 met een plankaart en verzamelverkeersbesluiten organiseren wij een breed opgezette participatieronde. Zo kan de hele buurt reageren op de plekken waar we in de toekomst mogelijk laadpalen plaatsen. Dat is een verbetering ten opzichte van het huidige proces: alle verkeersbesluiten (ook die voor het bestemmen van een laadplek) publiceren we nu alleen algemeen.

Doel

De locatievoorstellen op de plankaart zoals die voortvloeien uit de kaders van de Visie Openbare laadinfrastructuur Groningen 2025 leggen we voor aan inwoners, ondernemers en andere belanghebbenden.

Actieve communicatie met de bewoners vormt een belangrijk onderdeel voor een succesvolle implementatie van het beleid. Daaraan besteden we dan ook veel aandacht.

Doel: transparantie, kennis ophalen bij bewoners over goede locaties of plekken die we juist moeten vermijden, context geven over elektrisch rijden en opladen in relatie tot duurzaamheid, enthousiasmeren voor elektrisch rijden

Via: informeren en participeren/meedenken.

In het communicatieproces staan centraal:

1. De omgeving/bewoners: een eenmalig en zorgvuldig communicatie-/participatietraject over de plankaart en bijbehorende verzamelverkeersbesluiten, met als doel het bieden van transparantie en de mogelijkheid reactie te geven op de planning van de openbare laadpalen (in hun straat/omgeving) gedurende de komende jaren
2. De (toekomstige) e-rijders: communicatie over het beleid, de voorwaarden en het proces van aanvragen van een openbare laadpaal. Dit proces vindt continu plaats, met telkens nieuwe e-rijders.

Daarmee is er een basis voor de belofte die we hebben gedaan: de plaatsing van 400 laadpalen waarmee we uiteindelijk een dekkend net van laadinfrastructuur ontwikkelen.

Achtergrond

Zowel (toekomstige) eigenaren van elektrische voertuigen als omwonenden van een laadpaal, hebben behoefte aan een duidelijk beeld van wat zij op het gebied van laadinfrastructuur in hun gemeente kunnen verwachten. In het verleden zijn er klachten binnengekomen van bewoners die niet op de hoogte waren van de plaatsing van een laadpaal in hun straat. Veelal was de plaatsing zelf hierbij niet het probleem alswel het gebrek aan communicatie hierover. Daarnaast spelen gevoeligheden rond het omvormen van parkeerplaatsen in de straat **'voor iedereen' tot oplaadplaatsen voor een 'kleine groep'** elektrische rijders (waarvan in de praktijk nu nog soms één elektrische auto). Daarom willen we vóór plaatsing van de laadpalen duidelijkheid bieden én inwoners/stakeholders de kans geven te reageren op voorgenomen locaties van de laadpalen. Dit om kennis en eventuele verbeteringsuggesties op te halen, inzicht krijgen in eventuele bezwaren en te voldoen aan de informatiebehoefte over aankomende besluiten.

Boodschap

Het is van belang dat onze inwoners, ondernemers en andere belanghebbenden weten:

- Wat de visie van de gemeente Groningen is op een toekomstige emissievrije gemeente.
- Wat het parkeerbeleid is rondom elektrisch laden. Waarom er meer laadinfrastructuur in de openbare ruimte nodig is (toekomst elektrisch rijden, huidige en verwachte stijging aantal elektrische auto's in de gemeente en provincie). Dat ons parkeerbeleid gericht is op het verminderen van de dominantie van (geparkeerde) auto's in de openbare ruimte, en dit onverkort ook geldt voor elektrische auto's.
- Waarom er voor deze locaties voor de laadpalen (in hun wijk/gebied) is gekozen (voorwaarden, eisen, wensen waarmee rekening wordt gehouden).
- Dat de gemeente het belangrijk vindt om vooraf in gesprek te gaan en opmerkingen en suggesties mee te nemen bij de definitieve bepaling van de locaties. Daarbij moeten suggesties voor een andere locatie voldoen aan de voorwaarden en spelregels. Bewoners, ondernemers etc moeten weten hoe ze suggesties kunnen aanleveren voor een andere locatie en bezwaar kunnen maken op voorgestelde potentiële locaties.

Communicatiemiddelen

Participatietraject strategische plankaart en verkeersbesluiten

- Consultatieronde via online inspraakplatform. Op dit platform is voor iedereen te zien waar de beoogde locaties voor laadplekken zijn. Iedereen kan hier zijn/haar reactie via een interactieve online kaart aangeven.
- Informatiebijeenkomsten per gebied. Voor 7 gebieden (Haren, Ten Boer en de 5 stadsdelen van Groningen) wordt een bijeenkomst georganiseerd in samenwerking met de gebiedsteams en wijkraden. Tijdens deze bijeenkomst krijgen belangstellenden informatie over elektrisch rijden, het beleid en de verwachtingen met betrekking tot elektrisch rijden en daarmee de plaatsing/ potentiële locaties van laadpalen in hun gebied (o.b.v. plankaart). Bewoners en ondernemers kunnen vragen stellen en input geven op de locaties. Op deze manier dragen we onze visie en aanpak uit en verfijnen we de plankaart in samenwerking met de wijk/het gebied.
- Uitnodigingen voor bijeenkomsten en communicatie over de bijeenkomsten o.a. via de gemeentepagina Gezinsbode, Noorderkrant, Harener Weekblad, Facebook (op postcode), wijkwebsites, website gemeente, stadsdeelnieuwsbrieven, bewonersorganisaties en wijkkranten.
- Nieuws over de plankaart, stadsbreed via de lokale/regionale media middels persbericht. Nieuws per gebied via de hiervoor genoemde middelen.

Informatie plaatsing laadpaal

- Vooraf aan de daadwerkelijke plaatsing van een openbare laadpaal wordt de straat/omgeving geïnformeerd door middel van de digitale wijknieuwsbrieven.

Doorlopende communicatie

- In andere uitingen over duurzame ontwikkelingen, CO₂-neutrale gemeente etc. worden de laadpalen ook meegenomen. Eén op één communicatie: online en telefonische beantwoording van vragen. Daarbij is het belangrijk te beschikken over alle data: hoe vaak zijn laadpalen in gebruik, hoeveel zijn er

binnen een wijk, zijn er stringen, staan er nieuwe laadpalen op de planning, etc. Informatie op de gemeentelijke website voor elektrische rijders over het aanvraagproces van een laadpaal.

Financiële consequenties

De Visie Openbare Laadinfrastructuur Groningen 2025 geeft aan hoe wij de komende jaren omgaan met het plaatsen van laadpalen in de openbare ruimte. Het plaatsen van de laadpalen gebeurt door laadpaalexploitant Allego binnen de concessie. Hieraan zijn geen kosten voor de gemeente verbonden. De kosten voor het plaatsen van de bebording om een parkeerplaats aan te wijzen als oplaadplek is voor rekening van de gemeente Groningen. Daar waar dit voorheen ging om enkele laadplekken per jaar neemt dit de komende periode flink toe. Immers: we plaatsen 400 palen in 3 jaar. Daarmee is het een groeiende kostenpost voor de verkeersbordenploeg van Stadsbeheer. Voor de eerste 3 jaar en eerste 400 laadpalen dekken we dit vanuit de Intensiveringsmiddelen binnen het programma Verkeer en nemen we dit op in het meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer.

De Visie Openbare Laadinfrastructuur Groningen 2025 en de uitwerking in de plankaart en vooruitgenomen verkeersbesluiten is een veel efficiëntere dan de werkwijze die we tot nu toe hanteerden. Dat laat onverlet dat de belasting voor de ambtelijke organisatie op het vlak van afstemmen, beheren, oplossen van vraagstukken rond laadinfrastructuur is toegenomen. Van een incidenteel vraagstuk verwordt laadinfrastructuur tot een structurele taak van de ambtelijke organisatie. Tot nu toe lossen we dit op binnen de bestaande capaciteit en huren in op specifieke opgaven. Op lange termijn moet bezien worden of dit vol te houden is.

Overige consequenties

Na het vaststellen van de Verordening Openbare Laadinfrastructuur 2020 wordt APVG Artikel 2.6 Openbare Laadinfrastructuur ingetrokken.

Vervolg

-

Lange Termijn Agenda

-

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester,

de secretaris,

Koen Schuiling

Diana Starmans

Dit raadsvoorstel is elektronisch aangemaakt en daarom niet ondertekend.