



Aan de gemeenteraad

Op welke gronden deze brief?/Waarom nu voorgelegd?

Met deze brief informeren wij over de door het college vastgestelde laadstrategie en het plaatsingsbeleid Stroomversnelling, met daarin ook opgenomen de beleidsregel plaatsing laadpunten in de openbare ruimte (bijlage 1).

Relatie met het coalitieakkoord:

Deze laadstrategie en plaatsingsbeleid is een uitwerking van de gemaakte afspraak uit het coalitieakkoord 2022-2026 om te komen met een visie en aanpak op laadinfrastructuur voor de komende 10 jaar.

Toelichting:

Het doel van deze strategie

In het coalitieakkoord 2022-2026 is afgesproken dat we een nieuwe strategie voor tien jaar opstellen. Hierbij houden we rekening met:

- De beperkte capaciteit van het elektriciteitsnet;
- Het zoveel mogelijk combineren van verschillende laadbehoeften.

Dit sluit aan bij de afspraken die Rotterdam samen met de andere grote steden (G4) heeft gemaakt met het Rijk in de NAL. In de NAL werken het Rijk, gemeenten, netbeheerders en marktpartijen samen aan een dekkend netwerk van laadpunten voor alle soorten elektrische voertuigen, bouwmachines en vaartuigen.

Deze laadstrategie kijkt waar we nu staan en bepaalt de koers voor verdere uitbreiding van het laadnetwerk. Elektrisch rijden en vervoeren is namelijk een belangrijke oplossing voor onder andere klimaatverandering, luchtkwaliteit en stikstofproblematiek.

Het draagt bij aan ons doel om in 2040 een uitstootvrij mobiliteitssysteem te hebben in de stad. Door elektrificatie mogelijk te maken, wordt Rotterdam aantrekkelijker om te wonen en voor bedrijven om zich te vestigen.



Waar richt deze strategie zich op?

Met deze strategie werken we toe naar voldoende laadmogelijkheden voor alle soorten voer-, vaar- en werktuigen in de komende tien jaar. Dit geldt voor zowel private als publieke locaties.

De komende jaren voorzien we een verdubbeling (2030) en verviervoudiging (2035) van het aantal publieke laadpunten. Daarnaast gaan bestel- en vrachtvoertuigen en mobiele werktuigen grootschalig elektrificeren, met een grote private en publieke laadbehoefte. Netcongestie is een belangrijke beperkende factor voor de locaties en vermogens die we voor laadinfrastructuur kunnen benutten. Daarnaast moeten we efficiënt omgaan met (openbare) ruimte en uitvoeringscapaciteit om de opgave te kunnen realiseren.

We streven naar:

- Maximale laadzekerheid;
- Gebruiksvriendelijke laadpunten;
- Een hogere snelheid van uitbreiding waarmee we de groei van de vraag en gebruik bijhouden
- Zo min mogelijk extra belasting van het elektriciteitsnet.

Voor de Rotterdammer, m.u.v. speciale doelgroepen zoals gehandicapten en deelauto's, is het niet meer mogelijk een laadpaal aan te vragen. We zullen daarentegen op basis van plankaarten, gebruik bestaande laadpalen en prognoses gaan uitbreiden. Hiermee zijn we de vraag voor en zal de versnelling van uitbreiding die nodig is mogelijk worden. In gemeentelijke parkeervoorzieningen heeft de afdeling parkeervoorzieningen van Stadsbeheer de ambitie om 10% van de parkeerplekken van een oplaadpunt te voorzien.

Er is ruim aandacht voor laden op privaat terrein bij bedrijven en VVE's. Vanwege de huidige wet- en regelgeving is het voor de gemeente niet mogelijk om harde sturing te geven op de realisatie van voldoende laadpunten op private grond. De activiteiten zullen zich daarom richten op het adviseren van bedrijven en VVE's en waar mogelijk het wegnemen van belemmeringen. Bedrijven en bewoners van VVE's zijn zelf aan zet om tot realisatie over te gaan. We houden zoveel als mogelijk de voortgang in de gaten door contacten met bedrijven en VVE's.

Netcongestie

Hoewel netcongestie de uitrol van zwaardere laadinfrastructuur vertraagt, heeft het voorsnog weinig effect op reguliere laadpunten. Deze lichtere aansluitingen kunnen vaak zonder grote netverzwaring worden gerealiseerd, waardoor de groei van publieke en semipublieke laadmogelijkheden doorgaat. Voor snelladers of hoog vermogen laders, die hogere vermogens vragen, kan netcongestie wél een beperkende factor zijn. Slimme laadhubs – aangesloten op bestaande aansluitingen zoals die van de metro of gemeentelijke voorzieningen – en technieken als netbewust en slim laden helpen om de netbelasting te spreiden. Zo blijft de ontwikkeling van laadinfrastructuur ondanks uitdagingen positief voortgaan.

Plaatsingsbeleid

In het plaatsingsbeleid werken we onze keuzes uit tot een concreet beleid. Dit gebruiken we voor plaatsing van laadinfrastructuur in de openbare ruimte, die plaatsvindt op gemeentelijke parkeervakken. Hier zijn verschillende soorten laadpunten mogelijk, met een belangrijk verschil tussen regulier- en snelladen. Het plaatsingsbeleid zal tevens bij eventuele bezwaren als toetsingskader dienen.



Participatie

Het betrekken van de Rotterdammer en de wijk is een onderdeel van de uitvoering van de laadstrategie en zal voornamelijk bij de totstandkoming van de plankaarten plaatsvinden. Hierin kunnen Rotterdammers direct reageren op de voorgenomen locaties voor laadpunten in hun straat en wijk en suggesties voor verbetering aandragen.

Financiële aspecten:

Voor de lopende activiteiten en organisatie is structurele dekking.

Voor de middellange en lange termijn wordt de strategie verder uitgewerkt in uitvoeringsplannen. Deze plannen geven invulling aan de gemeentelijke rol en vormen de basis voor de toekomstige begroting.

Beheer en onderhoud aan de laadinfra is geregeld via de concessie voor (snel)laadpunten en is een investering voor de concessiehouders.

Juridische aspecten:

Met deze laadstrategie gaan we geen juridisch verplichtingen aan. Voor het plaatsen van laadpalen en specifiek voor het plaatsen van het verkeersbord is een verkeersbesluit nodig waartegen belanghebbenden bezwaar kunnen indienen en vervolgens beroep kunnen instellen.

Burgemeester en wethouders van Rotterdam,

De secretaris,

G.J.D. Wigmans

De burgemeester,

C.J. Schouten