

Besluit van college B&W van Huizen

Zaaknummer / Documentnummer	Z.389499 / D.1823449
Datum document	16 januari 2025
Onderwerp	Besluit Snelladers
Opsteller	Dorman, Boris
Afdeling	team Beheer Openbare Ruimte en Gebouwen
Portefeuillehouder	F. van der Kleij
Vergadering van	-Niet van toepassing
Vertrouwelijkheid	Openbaar
Geheimhouding	Nee
Embargo t/m	
Besluit	Akkoord (Ongewijzigd besloten)
Datum besluit	3 juni 2025

Toelichting besluit

Advies	1. In te stemmen met het beschikbaar stellen van vier locaties voor het plaatsen van een snellader 2. In te stemmen met een exploitatietermijn van 14 jaar (tot 2037) en dit middels een ondertekende brief te bevestigen aan de MRAe
Gewijzigd besloten	
Aanleiding	In 2021 stelde de gemeenteraad de 'strategienota publieke laadinfrastructuur en elektrisch vervoer 2021-2025 vast'. Hierin is gekozen voor een faciliterende rol in het (doen laten) realiseren van publieke laadpunten. Deze publieke laadpunten bevatten een mix van gewone laadpalen en snelladers om zo verschillende doelgroepen te faciliteren. In de praktijk betekent dit dat in de publieke ruimte laadpalen worden geplaatst die worden

geëxploiteerd door commerciële partijen. Om dit mogelijk te maken heeft de gemeente een samenwerkingsovereenkomst met MRAe. Op dit moment heeft MRAe concrete voornemens om in onze gemeente snellaadpunten te realiseren.

Kaders

Wegenverkeerswet 1994 (WVV 1994)

Algemene wet bestuursrecht (Awb)

Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (RVV 1990)

Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW)

Doel/beoogd effect

Stimuleren van duurzame vervoermiddelen en toewerken naar Huizen Klimaatneutraal in 2050.

Argumenten

1.1 De gemeente wil duurzame mobiliteit stimuleren.

De gemeente stimuleert elektrisch autorijden door het plaatsen van laadpalen in de openbare ruimte. In de Strategienota publieke laadinfrastructuur is naast reguliere laadpalen ook de noodzaak voor snelladers aangegeven op strategische locaties in het dorp, zoals locaties nabij winkelveorzieningen en sportverenigingen. Snelladers zijn laadpalen met een vermogen van tenminste 50 kW in tegenstelling tot de 8 tot 22 kW van reguliere laadpalen. In aanvulling op het thuisladen of het netwerk van laadpalen in de wijken, voorziet snelladen bij uitstap in de behoefte om de auto op te laden op de plaats van bestemming. Hiermee is het realiseren van snellaadpunten een aanvulling op het bestaande aanbod. In het Integraal Duurzaamheidsprogramma Huizen is deze noodzaak vervolgens vertaald in de doelstelling voor duurzame mobiliteit om voor 2030 vier snelladers te realiseren.

1.2 Snelladers voorzien een ander type vraag naar openbare laadinfrastructuur

Snelladers hebben een andere doelgroep dan reguliere laadpalen. Met een snellader kan een EV-bezitter kort bezoek aan belangrijke voorzieningen in de gemeente zijn/haar auto opladen. Snelladers zijn daarmee complementair aan reguliere laadpalen. In de strategienota publieke laadinfrastructuur wordt daarom ook gesproken van de noodzaak om op strategische locaties snelladers te realiseren om zo een goede mix tussen gewone en snelle laadpalen te hebben en de transitie naar duurzame mobiliteit te maken. De technische ontwikkelingen in zowel de voertuigen als de oplaadmogelijkheden maken dat steeds meer gebruikers van een elektrische auto er voor kiezen om niet op de thuislocatie maar op de plek van bestemming het voertuig op te laden. Dit betekent dat er ook steeds meer vraag is naar (snelle) oplaadmogelijkheden op

locaties waar mensen graag komen: winkelcentra, bedrijventerreinen, stations, bouwmarkten etc.

1.3 Voor snelladers gelden aanvullende locatie-eisen

In afwijking van de reguliere laadpalen gelden er voor snelladers aanvullende locatie-eisen van de commerciële exploitant. Daar waar reguliere laadpalen op aanvraag worden geplaatst komen snelladers op locaties te staan die gemakkelijk vindbaar zijn en waar zowel (veel) bezoekers als passanten komen. De technische installatie vraagt om een grotere behuizing, de ondergrond (aanwezigheid kabels en leidingen) moet geschikt zijn en er geldt een afstandscriterium (15 meter) ten opzichte van omliggende bebouwing. Verder moet de locatie geschikt zijn voor een vlotte doorstroom van auto's die in een korte tijd opgeladen worden; de exploitant rekent met zo'n 15-20 laadsessies per plaats per etmaal. De investering voor de exploitant bedraagt circa € 250.000 per locatie. Dit alles maakt dat de aanbieder een locatie verwacht waarop de investering rendabel kan worden.

1.4 De voorgestelde locaties zijn strategische bestemmingslocaties en geschikt voor een snellader

De vier voorgestelde locaties liggen op loopafstand van winkelvoorzieningen (Naarderstraat 2, parkeerterrein de Meent, parkeerterrein Oostermeent) of sportverenigingen (Ijsselmeerstraat 3a). Hiermee zijn de locaties voorbeelden van strategische locaties zoals vastgelegd in de strategienota publieke laadinfrastructuur. Op al deze locaties is voldoende ruimte aanwezig om snelladers te plaatsen, waarbij voldaan wordt aan de technische plaatsingseisen van zowel het plaatsingsbeleid van de gemeente als de plaatsingseisen van de MRAe. De voorgestelde locaties zijn:

1. Naarderstraat 2
2. Parkeerterrein De Meent
3. Ijsselmeerstraat 3a
4. Parkeerterrein Oostermeent

Voor twee andere locaties die werden overwogen bleek (nog) geen interesse te zijn: Holleblok is markttechnisch niet interessant en Stad en Lande is -vanwege de aanstaande herinrichting- niet binnen de termijn van de concessie realiseerbaar.

1.5 Realiseren snelladers past binnen collegeprogramma en programma Duurzaamheid

In het collegeprogramma 2022-2026 is als ambitie opgenomen (3.6.2): 'Onderzocht wordt of er geschikte locaties beschikbaar kunnen worden gesteld voor het inrichten van een snellaadstation voor elektrische personenvoertuigen'.

Op 7 november 2023 stelde het college de rapportage 'Integraal Duurzaamheidsprogramma Huizen' van bureau Over Morgen vast als basis voor een door de raad vast te stellen Integraal Programma Duurzaamheid vanaf 2026. In het hoofdstuk 'duurzame mobiliteit' is als doelstelling het realiseren van vier snellaadpunten in 2030 opgenomen.

1.6 Snelladers kunnen vergunningsvrij worden geplaatst

Binnen de vergunningsvrije regels is het mogelijk om een bouwwerk t.b.v. de nutsvoorziening op te richten. Deze mag niet hoger zijn dan 3 meter en de oppervlakte niet meer van 15m². Dit is geregeld in artikel 2.29, onder p, sub 1 van het Bbl (Besluit bouwwerken leefomgeving).

2.1 De einddatum in de ondertekende voorwaarden verschilt van de exploitatietermijn in andere documentatie

In de ondertekende voorwaarden van de concessie is de einddatum van de concessie vastgesteld op 31 december 2030. Dit verschilt met de exploitatietermijn van 14 jaar zoals genoemd in de inschrijvingsleidraad tussen de MRAe en exploitanten. De MRAe is van mening dat deze informatie duidelijk is gecommuniceerd met de gemeente middels informatiesessies voorafgaand aan de ondertekening van het contract.

2.2 Exploitanten hebben langere exploitatietermijn nodig om de investering terug te verdienen

Exploitanten hebben zich ingeschreven bij de MRAe met het idee om de laadpalen tot 2037 te kunnen exploiteren. Het is onwaarschijnlijk dat de investering over een drastisch kortere exploitatietermijn terug te verdienen zijn. De kans is reëel dat de voorgedragen locaties dan niet meer gerealiseerd gaan worden.

2.3 Langere exploitatietermijn biedt zekerheid voor exploitant en gemeente

Een langere exploitatietermijn biedt zowel de exploitant als de gemeente zekerheid dat de snelladers voor langere tijd geëxploiteerd kunnen worden. Gelet op de hoge investering die van de exploitanten gevraagd wordt vinden wij een looptijd van veertien jaar ook een realistische periode. Bij het aflopen van de exploitatietermijn is de gemeente te zijner tijd vrij om te besluiten wat zij met de snelladers wil doen. Op dat moment kan -mede in het licht van de stand van de techniek op dat moment- bezien worden of er nog steeds behoefte bestaat aan snelladers.

2.4 Akkoord via ondertekende brief voorkomt onduidelijkheid in de toekomst

De bevestiging van het college om in te stemmen met de langere exploitatietermijn middels een brief aan de MRAe maakt de afgesproken voorwaarden eenduidig. Deze brief is als bijlage aan dit voorstel toegevoegd.

Kantttekeningen

1.1 De locaties Naarderstraat 2 en parkeerterrein de Meent gaan ten koste van openbaar groen

Bij de locaties Naarderstraat 2 en het parkeerterrein de Meent is het enkel mogelijk om de snelladers te realiseren in het openbare groen. Het uitgangspunt is om op deze locaties een vergelijkbare hoeveelheid groen te compenseren, bijvoorbeeld in combinatie met 'tegeltwippen'. Hoe dit precies in eruit zal zien, moet nog uitgewerkt/bepaald worden.

1.2 De exacte locatie van de snellader parkeerterrein Oostermeent wordt later vastgesteld vanwege het project Oost-Westas

De werkzaamheden op het parkeerterrein van de Oostermeent zijn recent afgerond en het parkeerterrein is in gebruik genomen. Omdat het project echter nog niet is opgeleverd kunnen er nog geen werkzaamheden door derden worden uitgevoerd binnen het projectgebied. De huidige planning is dat het parkeerterrein eind 2025 wordt opgeleverd, waarna ook hier een snellader kan worden geplaatst. Bij de oplevering is definitieve bovengrondse- en ondergrondse inrichting bekend, op basis waarvan de locatie voor de snellader definitief kan worden bepaald.

1.3 Contractafspraken met MRAe worden verschillend gelezen

Bij de ondertekening van de concessie laadpalen op 7 september 2023 is aanvullend ingeschreven op de concessie snelladen. Deze concessie is gemandateerd ondertekend door het afdelingshoofd Openbare Werken. De concessie is namelijk een uitvoering van het beleid vastgesteld in de Strategienota publieke laadinfrastructuur en het collegeprogramma. De aanvullende concessie snelladen is onderdeel van hetzelfde contract als de reguliere laadpalen. In het contract is opgenomen dat partijen nadere afspraken maken over vervangende voorwaarden wanneer nieuwe snellaadpalen gerealiseerd kunnen/moeten worden. De gemeente bezit geen documenten waaruit blijkt dat vervangende voorwaarden zijn besproken en/of vastgelegd. Deze documenten konden ook niet door de MRAe geproduceerd worden. Derhalve zien wij in dit contract geen juridische verplichting om snelladers te realiseren. De MRAe wijst op het feit dat de Gemeente Huizen zoekgebieden heeft aangedragen en aangeven in het MRAe portaal. Deze gebieden zijn vervolgens verdeeld tussen geïnteresseerde exploitanten in

een verdeelsessie. De MRAe is het daarom niet eens met de lezing dat er geen realisatieverplichting is.

1.4 Meerdere snellaadlocaties in plaats van één snellaadstation

In het collegeprogramma wordt gesproken over het 'beschikbaar stellen van locaties voor het inrichten van een snellaadstation' (3.6.2). Hoewel de voorgestelde aanpak met vier snelladers niet de letterlijke uitwerking van de collegedoelstelling is, is het op dit moment wel de meest realistische. Het uitgangspunt is immers dat gebruikers van een elektrische auto snel kunnen laden op de plaats van bestemming. Dit in tegenstelling tot een snellaadstation, waar automobilisten een aparte stop (met bijbehorende wachttijd) moeten maken om de auto op te laden. Een mix van meerdere snellaadlocaties faciliteert zowel de bezoeker die kort op een locatie verblijft alsook de bewoner die nog even snel de auto wil opladen. Wanneer het college wenst vast te houden aan een snellaadstation, dan vergt dit een andere aanpak waarbij zowel een geschikte locatie als een exploitant gevonden moeten worden.

1.5 Kosten bij verplaatsing of verwijdering van de snelladers

De gemeente is gedurende de exploitatietermijn gebonden aan de voorwaarden van het contract. In het contract is opgenomen dat het verwijderen of verplaatsen van de laadpaal voorafgaand aan deze datum kan enkel met toestemming van de MRA-E en de concessiehouder en gebeurt volledig op kosten van de gemeente. De laadpaal is na levering door natrekking eigendom van de gemeente. Na afloop van het contract kan de gemeente zelf besluiten wat er met de laadpalen gebeurt zonder toestemming van exploitanten, maar wel op eigen kosten.

1.6 Impact op netcongestie

De snelladers binnen deze concessie zijn aangesloten op het laagspanningsnet, net als de reguliere laadpalen. In tegenstelling tot reguliere laadpalen is slimladen uitgesloten. Bij slimladen wordt het vermogen op piekmomenten beperkt om de impact op het net te beperken en duurt het laden langer. Snelladers zijn bedoeld om kortstondig te kunnen laden op bestemmingslocaties. Het bewust terugschroeven van het vermogen past niet bij deze functie. Er is geen garantie dat snelladers geen hinder zullen ondervinden van drukte en overbelasting op het elektriciteitsnet. Voor de realisatie is een netaansluiting vereist, wat soms in een buurt is waar netuitbreiding of -verzwaring nodig is. Bovendien kan de aanvraag voor een netaansluiting zelf de behoefte aan extra netcapaciteit vergroten. Dit kan leiden tot vertragingen in de realisatie, omdat gewacht moet worden op de benodigde netaanpassingen. Desalniettemin blijft de impact vanwege het type aansluiting beperkt. De laadpalen worden namelijk alleen aangesloten op een kleinverbruik-aansluiting (3x80A), waarmee ze een vermogen van 50 kW kunnen leveren (of 25 kW per auto als er twee voertuigen laden). Dit is meer dan de standaard laadpalen van 22 kW, waar

met een vermogen van 8 tot 11 kW wordt geladen, waarvan er inmiddels 135 in de gemeente zijn geplaatst. Echter op Parkeerterrein De Meent en Parkeerterrein Oostermeent worden er accu-gebufferde laders geplaatst die tot 300 kW kunnen leveren. Deze snelladers hebben een accu, zodat bij congestie de laadpalen vanuit de accu kunnen opladen, wat de impact op het net beperkt.

2.1 Locaties langere tijd gereserveerd

Een exploitatietermijn van 14 jaar tot 2037 in plaats van 31 december 2030 betekent dat de gemeente voor langere tijd gebonden is aan kosten bij verplaatsing en verwijdering zoals beschreven in kanttekening 1.5.

Alternatieven

1.1 Geen snelladers plaatsen

Er is een mogelijkheid om (voorlopig) geen snelladers te plaatsen. Alhoewel in de concessie geen realisatieverplichting is vastgelegd, is de MRAe van mening dat deze verplichting toch bestaat. Echter, het belangrijkste is dat uitstel van de realisatie van snelladers de groei van duurzame vervoermiddelen vertraagt en ook niet past binnen de door de raad vastgestelde strategienota, het collegeprogramma en het Integraal Duurzaamheidsprogramma. Hiermee wordt het moeilijker om de gemeentelijke duurzaamheidsdoelstelling te behalen.

1.2 Andere locaties zoeken

Een tweede alternatief is om binnen de zoekgebieden andere locaties te zoeken, die wenselijker worden geacht. Bij de locaties Naarderstraat 2 en parkeerterrein de Meent is er intensief met de MRAe en de exploitanten gezocht naar alternatieve locaties. Opnieuw om tafel zitten zal naar alle waarschijnlijkheid niet tot andere locaties leiden. De locaties parkeerterrein Oostermeent en IJsselmeerstraat 3a voldoen aan de eisen. Alhoewel alternatieve locaties hier mogelijk zijn, is er hier niet direct een reden voor. Alternatieve locaties realiseren buiten de voorgedragen zoekgebieden is binnen de huidige concessie niet mogelijk. De concessiehouders hebben zich ingeschreven op de huidige zoekgebieden en zijn niet geïnteresseerd om de voorgestelde snelladers naar plekken buiten deze gebieden te verplaatsen; een belangrijk criterium is immers dat de snelladers geplaatst worden op locaties waar veel bezoekers komen. Daarnaast kan de gemeente geen contract afsluiten met andere exploitanten zonder toestemming van de MRAe en concessiehouders.

2.1 Vasthouden aan een exploitatietermijn tot 31 december 2030

De gemeente kan vasthouden aan de einddatum van 31 december 2030 zoals vastgesteld in de ondertekende voorwaarden. Dit is een kortere duur dan tussen de MRAe en de exploitanten is

gecommuniceerd en waarop zij zich hebben ingeschreven. De exploitanten hebben deze tijd nodig om de investering terug te verdienen en zullen daarom niet akkoord gaan met een kortere exploitatietermijn. Dit zal daarom leiden tot een juridisch conflict. In dit conflict is het onduidelijk of de gemeente gelijk krijgt, omdat in andere documentatie, zoals de inschrijvingsleidraad tussen exploitanten en MRAe, deze langere exploitatietermijn genoemd is. Alhoewel deze documenten geen onderdeel zijn van het contract, zullen de MRAe en exploitanten aangeven deze informatie wel medegedeeld te hebben.

Financiën

De realisatie van de snelladers is geregeld binnen de concessie met de MRAe. De kosten voor de aanleg, beheer en onderhoud van de laadpalen komt volledig op rekening van de concessiehouder. De gebruikskosten worden betaald door de gebruiker.

Participatie

De vier verschillende locaties worden individueel vastgesteld via een verkeersbesluit (mandaat afdelingshoofd Openbare Werken). Deze verkeersbesluiten liggen vervolgens 6 weken ter inzage. In deze periode kunnen belanghebbenden bezwaar maken tegen dit besluit. Na definitieve vaststellingen van het desbetreffende besluit zal de exploitant de realisatie kunnen inplannen.

Communicatie

De vier verschillende besluiten worden gepubliceerd via officiële bekendmakingen.nl. Bewoners krijgen automatisch melding als er een besluit wordt gepubliceerd, welke betrekking heeft op hun directe omgeving. Hiernaast worden de besluiten gepubliceerd in de Omrooper in de week van publicatie van het besluit.

MRAe wordt geïnformeerd over uw besluit door het verzenden van de bijgaande brief.

Uitvoering en evaluatie

Na instemming met deze locaties, zullen de locaties Naarderstraat 2, parkeerterrein De Meent en IJsselmeerstraat 3a worden gepubliceerd in drie losstaande verkeersbesluiten. Na vaststelling van de besluiten zal de concessiehouder de realisatie inplannen. De procedure voor de locatie parkeerterrein Oostermeent zal na afronding van de werkzaamheden worden doorlopen.

Geheimhouding

Niet van toepassing

Mede geadviseerd door

BAJZ, Rene de Quay

Bijlagen

- Brief contractduur MRA-E