Gemeente Huizen

Voorstel aan college B&W van Huizen

Zaaknummer: 162823 / 1137328

	B&W procedure	AdjS	S	B	W	W	W	W
	Conform							
Onderwerp: Plaatsingsbeleid publieke laadpalen	Behandelen							

Advies
Het vaststellen van de bijgevoegde beleidsregels publieke laadpalen.

Beslissingsdatum: Klik hier 02 MAART 2021

Openbaar: Ja- passief			**RIS**: Ja	**Fk**: Sylvia Pijnappel, Jan Luizink, Marcel Vriezekolk, Dennis Ripken, Eelco Weyland, Erik Teurlings, Michel van den Bergh.	
Auteur	:	R. Castelein	**Port. Houder** Rebel	**Commissiebehandeling**	**Raadsbehandeling**
Datum	:	12 februari 2021			
Afdeling	:	ROW/OW	**Behandelaar**		
Geheime bijlagen aanwezig: Nee			**Vert:**		

Akkoord team(project)leider:	**Akkoord afdelingshoofd**		**Mede geadviseerd door:**			
		Paraaf af	**COM**	Klik hier	Klik hier	Klik hier

Toelichting:

Aanleiding
Gemeente Huizen zet in op stimulering van duurzame vervoermiddelen. Daarom wil de gemeente elektrisch autorijden stimuleren door het plaatsen van laadpalen in de openbare ruimte. Voor het realiseren van publieke laadpalen is gemeente Huizen in 2013 de samenwerking aangegaan met MRA Elektrisch (MRA-E). MRA-E organiseert namens de aangesloten gemeenten aanbestedingen voor aanschaf, plaatsing, onderhoud en beheer van laadpalen voor gemeenten in de provincies Noord-Holland, Utrecht en Flevoland. De gemeente is verantwoordelijk voor het opstellen van plaatsingsbeleid.

Kaders
- Plaatsingsbeleid laadpalen 2016 (Z.005917)
- Coalitieakkoord 2018-2022, onderdeel 1.7 Duurzaamheid

Argumentatie
In 2016 is het plaatsingsbeleid voor publieke laadpalen vastgesteld. In de praktijk blijkt nu na een aantal jaren behoefte aan aanpassing van deze beleidsregels, voor een betere en heldere communicatie naar bewoners en een efficiënter werkproces.

Wij stellen voor om de in bijlage 1 opgenomen beleidsregels vast te stellen voor plaatsing van publieke oplaadpunten in Huizen. Het betreft in grote lijnen een verdere uitwerking van de eerder door het college vastgestelde plaatsingscriteria.

De belangrijkste wijzigingen ten aanzien van de beleidsregels uit 2016 zijn:

1. Het toetsingscriterium of de aanvrager beschikt over parkeren op eigen terrein is veranderd:
    a. het bestemmingsplan is niet langer bepalend of een aanvrager beschikt over parkeren op eigen terrein. Het is namelijk niet redelijk om op basis van het bestemmingsplan te stellen dat iemand zijn tuin aan moet passen om een elektrische auto te kunnen laden. Om te voorkomen dat bestemd parkeren bij de tuin wordt getrokken (kort) vooraf aan een plaatsingsverzoek, is de voorwaarde opgenomen dat de aanvrager de afgelopen 2 jaar niet heeft beschikt over parkeren op eigen terrein.
    b. een garage bij een particuliere woning wordt niet gezien als volwaardige parkeergelegenheid. In het plaatsingsbeleid uit 2016 is hier geen bepaling over opgenomen.
2. Bij de toetsingscriteria gaan we niet meer uit van een straal van 300 meter tussen publieke laadpaal en het adres van de aanvrager, maar van de daadwerkelijke *loopafstand* van maximaal 200 meter. De afgelopen jaren werd vanwege de sterke groei van het aantal elektrische auto's in de praktijk al gewerkt met een loopafstand van 150 tot 200 meter, maar dit is nooit officieel vastgesteld. Hieruit bleek dat de 200 meter loopafstand goed past bij de huidige ontwikkeling van het elektrisch rijden. Tevens is dit in lijn met de landelijk gehanteerde toetsingscriteria en komt het overeen met de loopafstand die meerdere de regiogemeenten (gaan) hanteren.
3. In het Oude Dorp geldt een maximale loopafstand van 300 meter, omdat hier door technisch/ruimtelijke redenen minder geschikte locaties zijn om publieke laadpalen te plaatsen.
4. In aanvulling op het hierboven genoemde toetsingscriterium van loopafstand houden we bij een aanvraag rekening met het huidige gebruik en de bezetting van de laadpalen in de directe omgeving. Wanneer het gebruik en/of de bezetting hoog zijn, wordt de aanvraag wel in behandeling genomen en wordt een extra laadpaal in de omgeving bijgeplaatst. Via een online portal van de MRA-E is het gebruik (kWh) en de bezetting (%) van de laadpalen in Huizen in te zien.

5. In het nieuwe beleid is een bepaling opgenomen die een verlengde private aansluiting in de openbare ruimte niet toestaat. Dit betreft het opladen van een elektrische auto in de openbare ruimte met een kabel die is aangesloten op een private (huis)aansluiting. Voor het niet toestaan van een verlengde private aansluiting zijn de volgende redenen:
    a. vanuit het oogpunt van toegankelijkheid is het niet wenselijk dat er kabels door de openbare ruimte worden getrokken. Met name in het donker kan dit leiden tot valpartijen;
    b. het toestaan van verlengde private aansluitingen betekent ook dat de gemeente (gedeeltelijk) aansprakelijk kan worden gehouden voor schade veroorzaakt door kabels in de openbare ruimte;
    c. bezitters van een elektrische auto zonder eigen oprit kunnen een openbare parkeerplaats gelegen voor hun woning als een soort privé-parkeerplaats gaan beschouwen, omdat ze anders hun elektrische auto niet kunnen laden.

Alternatieven
Niet van toepassing

Financiën
Omdat Huizen in de provincie Noord Holland en de MRA ligt, is het plaatsen van laadpalen met een aantoonbare laadbehoefte (zoals omschreven in het beleid) voor de gemeente kosteloos. Het beheer en onderhoud van de laadpalen valt binnen de concessie van de MRA-E en brengt in die hoedanigheid geen kosten met zich mee.

Communicatie
De aangepaste beleidsregels worden verwerkt op de gemeentelijke website met informatie over het aanvragen van een publieke laadpaal.
Daarnaast wordt een breder communicatietraject over publieke laadpalen en elektrisch vervoer voorbereid dat in februari/maart van start gaat.

Uitvoering en evaluatie
Om het proces van aanvraag tot plaatsing verder te versnellen, wordt ook een plankaart met toekomstige locaties opgesteld. Inwoners krijgen de gelegenheid om een reactie te geven op deze plankaart. Op basis van de definitieve plankaart zal een zgn. verzamelbesluit genomen worden voor alle toekomstige locaties. Voor nieuwe aanvragen is dan geen apart verkeersbesluit meer nodig, waardoor de doorlooptijd van aanvraag tot plaatsing korter zal worden. Zolang het verzamelbesluit nog niet genomen is, wordt voor iedere locatie nog een apart verkeersbesluit genomen.
Het nemen van verkeersbesluiten is gemandateerd aan het hoofd van de afdeling Openbare Werken.

Bijlagen
1. Plaatsingsbeleid publieke laadpalen Huizen 2021

Openbare werken,

R. Castelein