RAADSVOORSTEL

zaaknummer:	1356987
afdelingsnaam:	Leefomgeving
steller:	Marije Drost
telefoonnummer	035 629 2067
onderwerp:	Wijziging APV en Legesverordening voor deelvoertuigen en kabelgoottegels

Voorstel

1. De Algemene Plaatselijke Verordening Hilversum 2010 te wijzigen conform bijgaand raadsbesluit
2. De Legesverordening 2024 (1e wijziging) te wijzigen conform bijgaand raadsbesluit

Planning

Titel	Toelichting	BEELDVORMING	OORDEELSVORMING	BESLUITVORMING
Wijziging APV en Legesverordening voor deelvoer-tuigen en kabelgoot-tegels	Betreft actualisering van de APV om het zonder vergunning bedrijfsmatig aanbieden van deelvoertuigen (exclusief deelauto's) in de openbare ruimte te verbieden en kabelgoottegels onder voorwaarden mogelijk te maken	Commissie Duurzaamheid en Bereikbaarheid d.d. 29 november 2023	Commissie Duurzaamheid en Bereikbaarheid d.d. 29 november 2023	Gemeenteraad d.d. 6 december 2023

Samenvatting

Uw raad wordt voorgesteld de Algemene Plaatselijke Verordening Hilversum 2010 (APV) op twee aspecten te wijzigingen. De eerste wijziging heeft betrekking op het verbieden van het zonder vergunning bedrijfsmatig in de openbare ruimte aanbieden van deelvoertuigen, zoals scooters en (bak)fietsen. Hiervoor wordt ook de Legesverordening gewijzigd. De tweede wijziging heeft betrekking op het toestaan van kabelgoottegels. Het leggen van een kabel over de stoep is op dit moment nog verboden. Door aanpassing van de APV wordt deze belemmering weggenomen. Dit raadsvoorstel dient er louter toe om het college van B&W de mogelijkheid te geven op beide onderwerpen nadere regels vast te stellen. Het opstellen van nadere regels is een bevoegdheid van het college. Met nadere regels voor deelvervoer kan de gemeente enerzijds toewerken naar deelvervoer als volwaardig onderdeel van het mobiliteitssysteem. Anderzijds wordt door regulering de leefomgeving beheersbaar en leefbaar gehouden. Met nadere regels voor kabelgoottegels kan de gemeente inwoners zonder oprit die hun elektrische auto willen laden faciliteren en blijft tegelijkertijd de veiligheid en toegankelijkheid van stoepen gegarandeerd.

Inleiding

Deelvoertuigen

In het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2040 is opgenomen dat reguleringsmogelijkheden worden ontwikkeld voor deelvervoer, zoals deelscooters en deelfietsen (niet voor deelauto's). Uw raad wordt voorgesteld de APV te wijzigen om dit mogelijk te maken en de kosten voor het verlenen van de vergunning voor het exploiteren van deelvoertuigen in de openbare ruimte op te nemen in de legesverordening. Daarna kan het college met inachtneming van nadere regels vergunningen uitgeven en daarmee enerzijds toewerken naar een dekkend netwerk en anderzijds de wildgroei van deelvoertuigen

beperken en zo de leefomgeving beheersbaar en leefbaar te houden. De vergunningplicht gaat in eerste instantie alleen gelden voor deelscooters die permanent worden aangeboden in de openbare ruimte. Dus (voorlopig) niet voor deelfietsen en deelbakfietsen en ook niet voor deelvoertuigen die vanuit een pand of private stalling worden uitgegeven, zoals de OV-fiets van de Nederlandse Spoorwegen (NS).

Kabelgoottegels
In het Klimaatakkoord is afgesproken dat alle vervoer in 2050 emissieloos (in de praktijk elektrisch) is. Hiervoor is een dekkend laadnetwerk nodig. We werken, zoals opgenomen in het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit, aan de verdere uitbreiding van het aantal laadpalen in de openbare ruimte. Dit is ook aangegeven in de gezamenlijke commissie van 3 november 2022, naar aanleiding van vragen hierover vanuit de raad. Inwoners die beschikken over een oprit kunnen hun auto ook opladen via een eigen oplaadpunt. Voor inwoners zonder oprit is die mogelijkheid er nog niet. Het leggen van een kabel of snoer over de stoep is namelijk verboden op basis van de APV. Door aanpassing van de APV wordt deze belemmering weggenomen, door het toestaan van kabels en snoeren in kabelgoottegels. Met deze wijziging krijgt het college de bevoegdheid om nadere regels vast te stellen. Door het vaststellen van deze nadere regels faciliteert de gemeente inwoners zonder oprit die hun elektrische auto willen laden en blijft tegelijkertijd de veiligheid en toegankelijkheid van stoepen gegarandeerd.

Doel
Door het aanpassen van de Algemene Plaatselijke Verordening Hilversum 2010 kan deelvervoer (niet zijnde deelauto's) worden gereguleerd en kunnen kabelgoottegels onder voorwaarden mogelijk worden gemaakt. Op beide onderwerpen stelt het college nadere regels vast.

Argumenten deelvoertuigen
1.1 Het stimuleren van deelvervoer sluit aan op het uitvoeringsprogramma Mobiliteit, deelproject 5: realisatie van deelvervoer, onder meer bij de OV-knooppunten
Het delen van voertuigen groeit in populariteit. In steeds meer Nederlandse steden maken deelfietsen, deelscooters en deelbakfietsen onderdeel uit van het straatbeeld. Als deze op de openbare weg worden toegelaten, komen daar in de toekomst mogelijk nog deelsteps (waar men zelf niet hoeft te steppen) bij. Deelvoertuigen bieden kansen om binnen de ketenreis een alternatief te bieden voor reizigers, dat gemakkelijk gereserveerd, gebruikt en betaald kan worden. Met de inzet van deelmobiliteit komen maatschappelijke doelen als bereikbaarheid, leefbaarheid, gezondheid, CO2-reductie en maatschappelijke participatie dichterbij. De deelscooters in Hilversum worden goed benut, vooral voor ritten van en naar het centrum. Het streven is dat deelvervoer op termijn een volwaardig onderdeel is van het mobiliteitssysteem in Hilversum.

1.2 Met de invoer van een vergunningenstelsel kan de gemeente samen met aanbieders toewerken naar een passend aanbod van deelvervoer en tegelijkertijd sturen op de kwaliteit van leefomgeving
De aanwezigheid van deelvoertuigen in de openbare ruimte kan nadelige effecten hebben op de leefomgeving. Afgelopen jaar ontving de deelscooteraanbieder gemiddeld 19 klachten per maand, dat is 0,25% van alle ritten. De klachten gingen vooral over de parkeersituatie van een scooter. Door de snelle reactie en oplossingstijd worden gemiddeld 85% van de klachten als 'goed, ik ben tevreden' beoordeeld. Met de introductie van een vergunningstelsel kan het aanbieden van deelvoertuigen (niet auto's) via nadere regels onder voorwaarden worden toegestaan. Geïnteresseerde aanbieders moeten bij hun vergunningaanvraag aangeven hoe zij de impact op de leefomgeving beperken en bijdragen aan de beleidsdoelstellingen van de gemeente. Gestreefd wordt naar een *back to many* systeem. Op dit moment hanteert de huidige deelscooteraanbieder nog een *free floating* systeem. Bij *free floating* mogen de deelvoertuigen in principe overal achtergelaten worden. Bij een *back to many* systeem worden vaste uitgiftelocaties bepaald. De loopafstanden zijn hiermee langer, maar doorslaggevend is dat de potentiële overlast bij dit systeem minder is.

1.3 Een verbod in de APV is nodig, voordat het aanbieden van deelvoertuigen via vergunning en met inachtneming van nadere regels kan worden toegestaan

Zonder publiekrechtelijk kader heeft de gemeente geen grond om initiatiefnemers te weigeren. Het klinkt tegenstrijdig, maar de gemeente dient eerst een verbod in de APV op te nemen voordat zij via nadere regels het aanbieden van deelvoertuigen onder voorwaarden kan toestaan. Het instellen van een vergunningstelsel creëert een eerlijk en overzichtelijk speelveld voor aanbieders.
Aan de APV wordt artikel 5.1.13 toegevoegd waarmee een vergunningenstelsel voor deelvoertuigen zoals deelscooters, deelfietsen en deelbakfietsen wordt geïntroduceerd. Het gaat om deelvoertuigen die permanent in de openbare ruimte worden aangeboden en dus niet over deelfietsen die vanuit een pand of private stalling worden uitgegeven, zoals de OV-fiets van de Nederlandse Spoorwegen (NS).

1.4 Het reguleren van deelauto's maakt geen deel uit van dit voorstel

Bij de gemeentelijke regelgeving wordt onderscheid gemaakt tussen deelauto's en andere (licht elektrische) deelvoertuigen. Regulering van deelauto's loopt via de parkeerverordening, terwijl dit voor de lichte deelvoertuigen, zoals deelfietsen, deelbakfietsen en deelscooters, via de APV loopt.

1.5 De nadere regels deelscooters worden naar verwachting in november/december vastgesteld

Het vaststellen van de nadere regels deelscooters staat gepland voor november/december 2024. Uitgaande van dit tijdpad kan het vergunningstelsel per april 2024 effectief zijn. De nadere regels zijn nu nog niet opgesteld, omdat gewacht wordt op het landelijke handelingskader voor deelscooters. Aan dit handelingskader wordt momenteel binnen het landelijke samenwerkingsprogramma *Natuurlijk! Deelmobiliteit* gewerkt. De inzichten hieruit worden, onder voorwaarde dat dit handelingskader op tijd beschikbaar is, meegenomen bij het opstellen van de nadere regels.

Kanttekeningen deelvoertuigen

1.1 Het stimuleren van actieve vormen van deelmobiliteit vraagt meer dan reguleren

Op dit moment zijn er in Hilversum alleen deelscooters aanwezig en reguleren we daarom alleen deelscooters. Een deelsysteem voor (elektrische) fietsen en (elektrische) bakfietsen ontbreekt, op de OV-fietsen na. OV-fietsen worden goed gebruikt, maar moeten terugbracht worden naar de locatie waar deze ook zijn opgehaald. Dit systeem is daarmee vooral geschikt bij voor- en na- transport nabij stations en minder flexibel dan andere deelsystemen. In regionaal verband onderzoekt de gemeente momenteel de kansen en mogelijkheden van een deelsysteem voor deze vorm van actieve mobiliteit. Aangezien aanbieders van deelfietsen en -bakfietsen zich tot nu toe niet zelf melden, vraagt dit (indien kansrijk) mogelijk een actievere rol van de gemeenten.

1.2 Een vergunningstelsel beperkt marktwerking

Een vrije markt bevordert vaak diversiteit van aanbod waardoor inwoners daardoor meer keuzemogelijkheden krijgen. Het kan echter ook een wildgroei aan aanbieders van deelvoertuigen betekenen. Zonder publiekrechtelijk kader heeft de gemeente namelijk geen grond om initiatiefnemers te weigeren. Dit betekent dat met elke aanbieder van deelvervoer afzonderlijk afspraken moeten worden gemaakt over de exploitatie van deelvoertuigen in de gemeente om de leefomgeving beheersbaar en leefbaar te houden. Dat is niet werkbaar.

1.3 Een vergunningstelsel in de APV beperkt prijsconcurrentie

Het college wil voor deelscooters een maximumaantal vergunningen (2 stuks) en voertuigen instellen. Het aantal is gebaseerd op de opgedane ervaring in Hilversum en ervaringen in vergelijkbare steden en kan indien gewenst na verloop van tijd worden bijgesteld. Het aanbod wordt met dit maximumstelsel beperkt, waardoor inwoners in mindere mate profijt hebben van prijsconcurrentie. Het vrijgeven van het aantal deelvoertuigen per vergunning leidt echter tot negatieve effecten op de leefomgeving. Dat laatste argument weegt het zwaarste.

Argumenten kabelgoottegels

1.1 In Hilversum is behoefte aan laden vanaf eigen terrein, ook voor inwoners zonder oprit

Bij de gemeente komen met enige regelmaat vragen binnen over de aanleg verlengde private aansluitingen. Uit een inventarisatie van Hilversum100 blijkt ook dat er onder inwoners vraag is naar deze wijze van laden. Uit het Nationaal Laadonderzoek 2023 volgt dat het kunnen laden op of vanaf eigen terrein met name belangrijk is voor mensen die recent elektrisch zijn gaan rijden. Het college is van plan (binnen bestaande middelen) financieel bij te dragen aan de kosten van de aanleg om zo elektrisch vervoer onder deze groep inwoners te stimuleren.

1.2 Laden via een verlengde private aansluiting kan voordelen hebben te opzichte van laden via een publieke laadpaal.

Laden via een verlengde private aansluiting kan voor inwoners goedkoper zijn, dan laden aan een publieke laadpaal, zeker wanneer men over zonnepalen beschikt. Ook kan voor mensen die slecht ter been zijn een publieke laadpaal (te) ver weg zijn. Op dit moment is de gemiddelde afstand tot een publieke laadpaal in Hilversum 300 meter. Bedoeling is wel dat dit door toevoeging van publieke laadpalen in 2035 tot 100 meter is teruggebracht. Met een verlengde private aansluiting kan daarnaast de druk op publieke laadpalen worden verlicht. Het kan op termijn, als bi-directioneel laden gemeengoed wordt, ook helpen het elektriciteitsnetwerk te ontlasten. Bij bi-directioneel laden is het mogelijk om elektriciteit (bijvoorbeeld van eigen zonnepanelen) in auto's op te slaan en op een ander moment te gebruiken of te verkopen aan het stroomnet. Zo kunnen fluctuaties op het net door zonne- of windenergie worden opgevangen. Verder kan de mogelijkheid van een verlengde private aansluiting inwoners stimuleren om zonnepanelen aan te schaffen.

1.3 Met nadere regels garanderen we de veiligheid en toegankelijkheid van de openbare ruimte en voorkomen we verrommeling van deze openbare ruimte

Losse kabels leveren struikelgevaar op voor voetgangers. Door de aanleg van kabelgoottegels kan de veiligheid en toegankelijkheid worden gegarandeerd. Dat is reden dat alleen onder deze en andere voorwaarden een verlengde private aansluiting wordt toegestaan. Aan de APV wordt artikel 2.1.4.1 lid 4 sub j. toegevoegd dat kabels of snoeren ten behoeve van het opladen van elektrische voertuigen, uitsluitend worden toegestaan voor zover deze zijn geplaatst in door de gemeente aangelegde kabelgoottegels. Het college stelt nadere regels vast over de aanleg en ingebruikname van de kabelgoottegels.

1.4 Het voorstel is afgestemd met Hilversum100 en het Platform Gehandicapten en Chronisch Zieken

Het voorstel is besproken met een vertegenwoordiging van bewoners via Hilversum100 en met een vertegenwoordiging van het Platform Gehandicapten en Chronisch Zieken. De opmerkingen en suggesties zijn verwerkt in de nadere regels. Beide organisaties zijn positief over het voorstel.

1.5 De nadere regels liggen reeds klaar

Het college van B&W heeft op 17 oktober 2023 nadere regels vastgesteld onder voorbehoud van het vaststellen van voorliggend raadsvoorstel. Op deze manier kunnen de voorbereidingen direct na het raadsbesluit worden opgestart, zodat begin 2024 de eerste kabelgoottegels kunnen worden aangelegd.

Kanttekeningen kabelgoottegels

1.1 Het biedt niet voor iedereen een oplossing en er kan discussie ontstaan over de openbaarheid van een parkeerplaats

Als voor de deur geen parkeerplaats aanwezig is, dan is een verlengde private aansluiting niet mogelijk. Dat geldt bijvoorbeeld ook wanneer tussen huis en parkeerplaats een weg ligt. Daarnaast kunnen de inwoner/ondernemer zelf en omwonenden het beeld hebben dat de parkeerplaats waarop de aansluiting wordt gerealiseerd exclusief bedoeld is voor de inwoner/ondernemer. Dat is niet het geval. De parkeerplaats blijft voor iedereen beschikbaar. Het is niet de bedoeling dat de inwoner/ondernemer zich de parkeerplaats toe-eigent. Er wordt ook geen bord geplaatst, zoals bij publieke laadpunten het geval is. Op termijn, als bi-directioneel (twee kanten op) laden gemeengoed wordt, kan de parkeerplaats wel langer bezet blijven.

1.2 De gemeente kan aansprakelijk worden gesteld bij eventuele ongelukken
De gemeente is eigenaar van de openbare ruimte en heeft daarmee een risicoaansprakelijkheid. Bij ongelukken, veroorzaakt door de kabelgoottegels, kan de gemeente verantwoordelijk worden gesteld voor eventuele schade. Het risico wordt beperkt door de keuze van veilige kabelgoottegels en de voorwaarden ten aanzien van gebruik die in de nadere regels worden opgenomen. De gebruiker is verantwoordelijk voor het goed aanbrengen van de kabel en het schoonhouden van de kabelgoottegels. Hier volgt ook mogelijk aansprakelijkheid uit voor de gebruiker bij ongelukken.

1.3 Het is mogelijk slechts een oplossing voor een aantal jaren
Het laadnetwerk wordt komende jaren fors uitgebreid. Steeds meer inwoners zullen in hun directe omgeving een publieke laadpaal krijgen. De noodzaak voor het faciliteren van verlengde private aansluitingen neemt dan, vanuit het perspectief van beschikbaarheid, af. Vanuit het perspectief van het benutten van opgewekte stroom via zonnepanelen, zal de behoefte echter blijven. De ontwikkeling van snelladen kan de behoefte aan dit soort aansluitingen ook doen afnemen. Tot slot zullen naar verwachting nieuwe innovaties de markt gaan betreden. Zo kan gedacht worden aan draadloos laden (via inductie). Daarbij vindt energieoverdracht plaats via een magnetisch veld. De gemeente kan, wanneer de behoefte en noodzaak afnemen, de huidige regeling heroverwegen en indien gewenst afschaffen. Voor de bestaande aansluiting geldt dan een uitsterfconstructie.

1.4 Vanuit de Metropoolregio Amsterdam (MRA) worden gemeenten geadviseerd verlengde private aansluitingen niet toe te staan
In de regionale visie laadinfrastructuur van de MRA uit 2021 wordt gemeenten geadviseerd dit type aansluitingen niet toe te staan. De voorwaarden voor deelname aan de inkoop van publieke laadpalen sluiten dit echter niet uit, aangezien de aansluiting op particuliere grond ligt. Dit negatieve advies is mede gebaseerd op basis van een afwegingskader van het Nationaal Kennisplatform Laadinfrastructuur. De argumentatie voor het negatieve advies zit in veiligheidsrisico's (losse kabels, slecht onderhoud, doorkruisen kabels en leiding) met bijbehorende aansprakelijkheid, in het extra werk (contractbeheer, handhaving) en de mogelijke informele toe-eigening van een parkeerplaats door de eigenaar van de aansluiting. De gemeente ziet, gelet op de eerder genoemde argumenten, voldoende reden om het wel mogelijk te maken. Met de nadere regels worden genoemde risico's beperkt.

1.5 De nadere regels liggen voorafgaand aan het raadsbesluit reeds klaar
Het college van B&W stelt de nadere regels naar verwachting nog voor de raadsvergadering van 6 december 2023 vast. Dit besluit wordt dan genomen onder voorbehoud van het vaststellen van voorliggend raadsvoorstel. Op deze manier kunnen de voorbereidingen direct na het raadsbesluit worden opgestart, zodat de vergunningprocedure begin 2024 kan worden opgestart.

Financiën, middelen & capaciteit
De wijziging van de APV vraagt geen extra middelen en kan binnen de bestaande capaciteit worden uitgevoerd. Voor een vergunning tot het aanbieden van deelvoertuigen in de openbare ruimte brengt de gemeente leges in rekening. De hoogte van de leges worden bepaald aan de hand van de ambtelijke inzet. Uitgangspunt is een inzet van 16 uur tegen een uurprijs van € 129,-. Dat betekent per vergunning € 2.064,- aan leges. Dit is inclusief een Bibob-toetsing. Dit bedrag is in lijn met de leges in steden als Den Haag, Amersfoort, Gouda. Uitgaande van maximaal 2 vergunningen voor deelscooters is de opbrengst € 4.128,-. Mocht slechts één vergunning worden verstrekt, dan bedragen de leges € 2.064,-. Voor een eventuele verlenging zijn de leges € 645,- per vergunning, uitgaande van een inzet van 5 uur tegen het eerdergenoemde tarief. De financiële bijdrage van de gemeente aan de aanleg van de kabelgoottegels wordt gedekt binnen bestaande middelen van de programma's Mobiliteit en Energietransitie. De voor realisatie van de kabelgoottegels benodigde capaciteit kan worden gedekt binnen reguliere capaciteit.

Uitvoering

Na vaststelling door de raad zullen de wijzigingsverordeningen gepubliceerd worden in de Gooi- en Eembode en conform artikel 139 lid 2 gemeentewet elektronisch worden gepubliceerd. Het besluit tot wijziging van de APV treedt op de dag na bekendmaking in werking. Het besluit tot wijziging van de Legesverordening treedt op 1 januari 2024 in werking. Daarnaast zullen de politie, brandweer en het Openbaar Ministerie geïnformeerd worden over de wijzigingen. Zij vervullen, net als de BOA's, een rol in de handhaving van een deel van de bepalingen.

In de gemeenteraad van december 2023 worden naar verwachting twee voorstellen voor wijziging van de APV ter besluitvorming voorgelegd. Naast voorliggend voorstel gaat het om een voorstel gericht op het doorvoeren van technische wijzigingen in het kader van de Omgevingswet. Wanneer de raad over beide voorstellen positief besluit, dan wordt de geconsolideerde versie, waarin de twee raadsbesluiten zijn verwerkt, gepubliceerd.

De nadere regels voor kabelgoottegels zijn op 17 oktober 2023 reeds vastgesteld onder voorbehoud van van voorliggend raadsbesluit. Het is de intentie van het college van B&W om in november/december op dezelfde wijze nadere regels voor deelvervoer vast te stellen. Bij de bekendmaking van de nadere regels deelvervoer maakt de gemeente kenbaar wanneer de aanvragen voor een vergunning kunnen worden ingediend. Dat is naar verwachting per 1 april 2024. Over de nadere regels kabelgoottegels worden bewoners via de gebruikelijke kanalen geïnformeerd. Daarbij wordt ook aangegeven dat een vraag voor aanleg van kabelgoottegels via de website van de gemeente kan worden gedaan. Deze kunnen naar verwachting per 1 januari 2024 worden ingediend.

Burgemeester en wethouders van Hilversum,

de gemeentesecretaris,	de burgemeester,
mr. C.P. Torres Barrera	dr. ir. G.M. van den Top

Bijlagen

1. Raadsbesluit Wijziging APV en Legesverordening voor deelvoertuigen en kabelgoottegels
2. Was-wordt-tabel Wijziging APV en Legesverordening voor deelvoertuigen en kabelgoottegels