voorstel

Zwolle

Raadsbrief

Datum 6 maart 2025

Onderwerp	Uitwerking Motie veilig straatladen
Versienummer	1
Portefeuillehouder	Arjan Spaans

Samenvatting
Het elektrisch opladen van een auto met private stroom is op dit moment niet toegestaan, als de auto niet op eigen terrein kan parkeren. Gelet op artikel 2.10, eerste lid van de Algemene Plaatselijke Verordening Zwolle 2024 (hierna: APV) mag er namelijk geen kabel op, door of over de openbare ruimte worden geplaatst. Op 21 mei 2024 heeft de raad unaniem de motie ‘Veilig straatladen’ aangenomen. Hierin wordt het college verzocht op een veilige en toegankelijke manier laden met eigen stroom mogelijk te maken voor inwoners zonder eigen oprit waarbij die parkeerplaats nadrukkelijk een openbare parkeerplaats blijft. In de geest van de ingediende motie stelt het college voor het gevraagde beleid in de vorm van een experiment vorm te geven.

Bijlagen
• 14a-1 Motie PvdA - Veilig straatladen

Openbaarheid
☒ Openbaar
☐ Geheim

Wij stellen u voor kennis te nemen van:
De voorgestelde wijze van afdoening van motie 14a-1 Veilig straatladen (ID 1382) door middel van een Besluit experiment tijdelijk toestaan kabelgoottegels ten behoeve van laden met private stroom in de openbare ruimte.

Datum 6 maart 2025

Inleiding
Op 21 mei 2024 heeft uw raad raadsbreed de motie ‘Veilig straatladen’ aangenomen. Hierin wordt het college verzocht op een veilige en toegankelijke manier laden met eigen stroom mogelijk te maken voor inwoners zonder eigen oprit waarbij die parkeerplaats nadrukkelijk een openbare parkeerplaats blijft.

Hoewel het aandeel elektrische personenauto’s medio 2024 nog ‘slechts’ 5,5% was, is dat aandeel in de afgelopen 5 jaar wel verzesvoudigd. Daarbij was van het aantal nieuw verkochte personenauto’s in 2024 ruim 30% volledig elektrisch en met de plug-in hybride versies erbij zelfs bijna 50%. Dit aantal neemt de komende jaren naar alle waarschijnlijkheid steeds verder toe en vanaf 2035 mag er in Europa helemaal geen auto met een verbrandingsmotor meer verkocht worden.

De afgelopen maanden is gewerkt aan een aanpak hoe we de motie tot uitvoering kunnen brengen. Hierbij bleek dat het niet eenvoudig was om een passende, praktische en juridisch geborgde uitvoering te geven aan de motie. In de zoektocht hebben we getracht te zoeken naar een oplossing, waarbij enerzijds de behoefte van de elektrische autobezitter zonder eigen parkeerplaats wordt gediend en anderzijds het belang van onder andere inwoners met een visuele of lichamelijke handicap niet in het geding komt. Ook moest er nog een aantal zaken geregeld en uitgezocht worden om de motie tot uitvoering te brengen. Tot slot hebben we ook gezocht naar een oplossing, waarbij we na afloop van de evaluatie nog ruimte hebben om zaken waar nodig bij te sturen.

Met deze raadsbrief informeren we u over de wijze waarop wij, in de geest van de door u ingediende motie, uitvoering willen geven aan de motie en over de daaraan gekoppelde financiële consequenties. Dit doen we doormiddel van een tijdelijke regeling met een experimenteel karakter, vanuit de context dat het aantal aanvragen nu mogelijk nog zeer beperkt is, maar in de komende jaren aanzienlijk zou kunnen toenemen.

Kader
• Algemene plaatselijke verordening (APV)
• Prognose ontwikkeling elektrische personenauto’s
• 14a-1 Motie PvdA - Veilig straatladen

Kernboodschap
Het dictum van de motie roept op tot het volgende:

a) *“Op een veilige en toegankelijke manier laden met eigen stroom mogelijk te maken voor inwoners zonder eigen oprit waarbij die parkeerplaats nadrukkelijk een openbare parkeerplaats blijft;*
b) *Dit te doen met bijvoorbeeld een kabelgoot of gelijkwaardige constructie/innovatie;*
c) *Eventuele aanpassingen in de openbare ruimte door een door de gemeente erkende aannemer te laten uitvoeren en een manier van verrekenen uit te werken, waarbij de initiatiefnemer alle kosten draagt;*
d) *Dit mogelijk te maken in buurten waar directe buren geen bezwaar hebben of bij parkeerplaatsen op kenteken;*

e) *Na 1 jaar te evalueren, door een enquête te houden onder participanten en hun buren naar hun ervaringen m.b.t. de constructie en het claimen van parkeerruimte en op basis daarvan het beleid bij te sturen;*
f) *Dit beleid operationeel te laten zijn op 1 januari 2025;*
g) *Incidentele gelden voor capaciteit vrij te maken uit algemene middelen en bij de begroting met een voorstel te komen voor financiering daarna"*

Doormiddel van een tijdelijke regeling met een experimenteel karakter willen wij concreet uitvoering geven aan bovengenoemde wens van uw raad, waarbij we ook het publieke belang van de toegankelijkheid van de openbare ruimte waarborgen. Hiermee willen we enerzijds de balans tussen een toegankelijke, veilige en aantrekkelijke openbare ruimte, een duurzame samenleving en regie over de aanwezige kabels en leidingen in de (onder)grond waarborgen. Anderzijds willen we daarmee ook richting de toekomst slagvaardig blijven, mochten er gedurende het proces toch onverwachte neveneffecten geconstateerd worden. Na afloop van deze tijdelijke regeling gaan we een evaluatie uitvoeren, op basis waarvan het college een besluit neemt om hier in het vervolg wel of geen permanente invulling aan te geven.

Toelichting

1. *Met een tijdelijke regeling met een experimenteel karakter geven we enerzijds invulling aan de oproep van de raad, maar leggen we ons nog niet definitief vast richting de toekomst*
   Het college wil met de tijdelijke regeling invulling geven aan de uitvoering van de ingediende motie. Er is bewust gekozen voor een tijdelijke regeling met het doel om een adaptieve maatregel te nemen, die waar nodig na een jaar kan worden bijgesteld. Dit doen we mede vanuit de context dat het aantal aanvragen nu mogelijk nog zeer beperkt is, maar in de komende jaren aanzienlijk zou kunnen toenemen.

   We kiezen bewust voor tijdelijkheid en het experimenteel karakter. Want hoewel het aandeel volledig elektrische personenauto's (kortweg: BEV) medio 2024 nog 'slechts' 5,5% was, was het aandeel nieuw verkochte volledig elektrische personenauto's in 2024 al ruim 30% en als daar ook de plug-in hybride versies bij worden genomen was het aandeel zelfs bijna 50%.

   De stichting Elaad (het kennis- en innovatiecentrum dat zich bezig houdt met het slim en duurzaam opladen van elektrische voertuigen) verwacht dat er eind dit jaar circa 4.000 volledig elektrische auto's (BEV's) in Zwolle zijn in het lage scenario[1]. Over 10 jaar, dus in 2035 zouden dit er volgens ditzelfde scenario ruim 20.000 zijn (circa 30% van het wagenpark). In het hoge scenario zelfs ruim 36.000 (ruim 50%), oplopend tot ruim 60.000 (bijna 90%) in 2040.

   Wanneer er meteen definitief beleid wordt gemaakt voor het toestaan van nu mogelijk een enkele kabelgoottegel, moet ook meegewogen worden dat dit beleid in de toekomst niet of zeer moeilijk weer ongedaan gemaakt kan worden.

[1] Outlook dashboard

2. *We maken gebruik van artikel 1:9 Experimenteerartikel uit de Algemeen Plaatselijke Verordening*
In de Algemene Plaatselijke Verordening Zwolle 2024 (hierna APV) is in artikel 1:9 het Experimenteerartikel opgenomen. In dit artikel wordt het volgende verstaan onder experiment:
   - Het tijdelijk afwijken van een of meer bepalingen in deze verordening met het oog op het verzamelen van gegevens om te beoordelen of de afwijking permanent of algemeen kan worden gemaakt.

   Om er zeker van te zijn dat er een juridische grondslag is voor het gebruikmaken van dit artikel is hier onafhankelijk extern juridisch advies over gevraagd. Pels Rijcken heeft hierover het volgende gezegd:
   - Artikel 1:9 van de APV van Zwolle is bij uitstek een geschikt artikel om te experimenteren met het toestaan van de kabelgoottegels in de openbare weg/openbare ruimte. De bepalingen waar het college van wil afwijken zijn te vinden in artikel 2:10 van de APV (het plaatsen van voorwerpen in de openbare ruimte in strijd met de publieke functie ervan). In artikel 1:9, lid 3, van de APV wordt dit artikel, deze Afdeling, niet uitgesloten. Aangezien het hier een collegebevoegdheid betreft, kan het college op grond van artikel 1:9, lid 2, van de APV hiervan afwijken. Het gebruik van dit artikel is ook in lijn met het doel van de experimenteerbepaling. Zo staat in artikel 1:9, lid 1, van de APV dat het experiment onder meer ziet op het verzamelen van gegevens om te beoordelen of de afwijking permanent kan worden gemaakt. De toelichting bij artikel 1:9 van de APV onderstreept het voorgaande ook.

3. *We doen de proef gemeentebreed*
De motie roept op om het veilig straatladen mogelijk te maken in buurten waar directe buren geen bezwaar hebben, of bij parkeerplaatsen op kenteken. Er is niet bekend in welke buurten directe buren geen bezwaar hebben. Om die reden stellen wij voor om de beleidsregel gemeentebreed uit te voeren. Daarbij is elke buurt of wijk qua opbouw, parkeerdruk, of woningtype weer anders. Dus als een maatregel in één buurt of wijk wel werkt, betekent dit niet automatisch dat het in andere buurten of wijken ook werkt. Ook zou een beperkte selectie van buurten of wijken bij geïnteresseerden andere buurten of wijken kunnen leiden tot gevoel van ongelijkheid. We vragen daarnaast aanvragers om aan te geven dat de directe buren geen bezwaar hebben. Er vanuit gaande dat er dus gesproken is met directe buren over de voorgenomen aanvraag waarbij zij “geen bezwaar” hebben aangegeven.

4. *Alleen mensen die géén privéparkeergelegenheid op eigen terrein (waarop geladen kan worden) hebben, komen in aanmerking voor deelname*
Eigenaren van elektrische voertuigen die de beschikking hebben over een privéparkeergelegenheid op eigen terrein (denk aan een garage of oprit) kunnen hun auto daar opladen met hun eigen stroom via bijvoorbeeld een zogenaamde wallbox (een oplaadpunt aan de gevel van de woning). Dit betekent dan ook dat zij niet in aanmerking komen. Voor de definitie van een privéparkeergelegenheid sluiten we aan bij artikel 1 lid 4 uit de Regeling parkeervergunningen 2024[2]

[2] Gemeenteblad 2024, 285939 | Overheid.nl > Officiële bekendmakingen

5. *Door alleen zogenaamde kabelgoottegels toe te staan, geven we invulling aan de motie in zowel ruimtelijke als financiële zin*
   We geven invulling aan de motie in zowel ruimtelijke als financiële zin, door in het verlengde van de motie te kiezen voor de kabelgoot als enige toegestane oplossingsrichting. Daarbij moeten de aanpassingen in de openbare ruimte door een door de gemeente erkende en aangestuurde aannemer worden uitgevoerd, waarbij de initiatiefnemer alle kosten draagt.

   De kabelgoottegel wordt door meerdere gemeenten toegepast en is een relatief kostenvriendelijke oplossing, waarmee de financiële drempel voor geïnteresseerde deelnemers om deel te nemen aan het experiment zo laag mogelijk wordt gehouden. Door te kiezen voor één soort oplossing voorkomen we zoveel als mogelijk een willekeur aan oplossingsrichtingen en verrommeling van het straatbeeld. Ook is de kabelgoottegel een relatief veilige oplossing voor mensen met een visuele of lichamelijke handicap. De kans dat mensen struikelen of anderszins last hebben van losse kabels op of boven de weg wordt hiermee tot een minimum beperkt.

   Daarbij kan deze oplossingsrichting relatief eenvoudig door een door de gemeente geselecteerde aannemer worden uitgevoerd. Ook kan deze kabelgoottegel desgewenst in het midden van twee aangrenzende woningen gelegd worden, waarmee zowel de kosten voor de deelnemers als het aantal kabelgoten in de openbare ruimte beperkt kan worden.

6. *De gemeente verzorgt de aanleg van de kabelgoottegels*
   In het verlengde van de motie, waarin opgeroepen wordt om aanpassingen in de openbare ruimte door een door de gemeente erkende aannemer te laten uitvoeren kiezen we ervoor om hier als gemeente ook regie op te voeren. Als wegbeheerder zijn wij ook aansprakelijk in geval van bijvoorbeeld ongevallen. Mede gelet hierop is het onwenselijk als inwoners zelf in de openbare ruimte gaan klussen. Dat houdt concreet in dat, net als bijvoorbeeld bij de openbare laadpalen, de gemeente opdracht geeft voor het vakkundig aanleggen en het in stand houden van de kabelgoottegels via erkende en door de gemeente ingehuurde aannemer. Via deze constructie houden wij als gemeente regie en zicht op het aantal, de locatie en de deugdelijkheid van de gerealiseerde kabelgoten.

7. *De initiatiefnemer draagt alle kosten*
   De opdracht vanuit uw raad is dat de initiatiefnemer alle kosten draagt. We hebben dit geïnterpreteerd als de kosten in relatie tot de aanleg van de voorziening. Op dit moment schatten we in dat de kosten circa € 510,-/ aansluiting zijn. Dit is onderverdeeld in:
   - € 65,- per tegel (incl. btw) voor aanschaf en aanleg (**gemiddeld** 6 stuks (30cm) * € 65,- (incl. btw) = € 390,-)
   - Administratiekosten: € 120,- (beoordeling aanvraag, versturen facturen en opstellen brief met toestemming richting bewoners (als bewijs) etc).

   Om de tijdelijke regeling met een experimenteel karakter zo toegankelijk mogelijk te houden, stellen we voor om, wanneer we besluiten om het experiment geen vervolg te geven (zie ook onder ‘Vervolg’), de deelnemers te compenseren voor de bovengenoemde aanlegkosten en ook het verwijderen van de kabelgoten voor rekening van de gemeente Zwolle te laten komen.

8. *Met externe communicatie dragen we bij aan de bekendheid van de tijdelijke regeling met een experimenteel karakter en informeren we inwoners over de mogelijkheid om hieraan mee te doen*
   De mogelijkheid die met het aannemen van deze motie aan inwoners wordt geboden is nieuw. Om inwoners te attenderen op deze nieuwe mogelijkheid willen we via algemene communicatiemiddelen inwoners hierop attenderen. Ondanks de relatief beperkte communicatie-inzet verwachten we hier toch € 5.000,- voor nodig te hebben. Evenals voor de reeds gemaakte kosten, geldt ook hiervoor dat we deze kosten niet willen verhalen op de deelnemers aan het experiment.

9. *Het toetsen van draagvlak met een evaluatie*
   De motie roept op om na 1 jaar te evalueren, door een enquête te houden onder participanten en hun buren naar hun ervaringen m.b.t. de constructie en het claimen van parkeerruimte en op basis daarvan het beleid bij te sturen. Deze door uw raad gevraagde tijdsperiode sluit niet aan bij de tijdsduur van het experimenteerartikel 1:9 in de APV (zie argument 1.2). Het experiment mag in beginsel immers maximaal 1 jaar duren waarbij de evaluatie ook in deze periode valt.
   Concreet stellen we voor om gedurende een periode van 2 maanden alle aanvragen in behandeling te nemen en wanneer ze goedgekeurd worden ook te realiseren. De werkelijke start van experiment is na de aanvraagperiode van 2 maanden. 10 maanden na de start van het experiment laten we een evaluatie uitvoeren, waarbij dus alle gerealiseerde kabelgoten meerdere maanden in gebruik zijn,

   We verwachten dat we voor het uitvoeren van een evaluatie na afloop van het experiment in 2026 circa € 10.000,- nodig te hebben. Evenals voor de reeds gemaakte kosten geldt ook hiervoor dat we deze kosten niet willen verhalen op de deelnemers aan het experiment.

10. *Het voorbereiden van de tijdelijke regeling met een experimenteel karakter heeft in 2024 al een beperkte investering gevraagd, die we niet op de deelnemers willen verhalen*
    De uitwerking van de motie heeft tot nu toe beperkte investeringen gevraagd die niet was voorzien binnen de reguliere begroting. Zo moest de website en het zogenaamde medewerkerportaal aangepast worden om aanvragen digitaal te kunnen indienen en beoordelen. Daarnaast heeft er externe juridische toetsing plaatsgevonden of de beoogde regeling ook juridisch houdbaar is. Deze kosten (circa € 15.000,-) zijn in 2024 gemaakt en reeds ten laste gebracht van het budget van doel 6.3.1. Toekomstbestendige infrastructuur 2024. Voor de volledigheid zijn deze kosten hierbij wel inzichtelijk gemaakt, maar deze maken geen onderdeel uit van de totale benodigde kredietaanvraag. We willen deze kosten ook niet verhalen op de deelnemers aan het experiment. Daar komt bij dat als we dit wel zouden willen, we een inschatting zouden moeten maken van het aantal deelnemers om de juiste verdeelsleutel toe te passen. Op dit moment hebben we geen indicatie om hoeveel deelnemers het gaat.

11. *Toezicht en handhaving van de nieuwe tijdelijke regeling met een experimenteel karakter voor uitvoering van de motie past niet binnen de bestaande handhavingscapaciteit en beschikbare handhavingsbudgetten*
    Het veilig straatladen waar de motie toe oproept is nieuw beleid. De handhaving hierop is ook niet in het handhavingsprogramma (kortweg: HUP) is opgenomen. Opname hiervan in het HUP (en actieve handhavingsinzet) zou veel extra kosten betekenen. We weten echter nog onvoldoende over de werkelijke handhavingsbehoefte. Het college kiest daarom tijdens het experiment voor alleen passief handhaven (alleen handhaven op basis van klachten of observatie). Dit houdt in dat de inzet bij eventuele handhaving wordt afgewogen tegen alle (andere) handhavingsverzoeken.

Maatschappelijk draagvlak & participatie
De tijdelijke regeling met een experimenteel karakter biedt de mogelijkheid om het draagvlak te meten. Onderdeel van de aanpak is een evaluatie van draagvlak en gebruik. Gedurende deze periode willen we ervaren of op deze wijze wordt voorzien in een behoefte en of deze voorzieningen geen (on)voorziene problemen of bezwaren geven in de openbare ruimte, zoals claimgedrag van parkeerplaatsen, toegankelijkheidsvraagstukken, of verrommeling. Daarom kiezen we ervoor om een tijdelijke regeling te treffen.

Communicatie
Het besluit wordt gepubliceerd in het digitale gemeenteblad via www.officielebekendmakingen.nl
Inwoners die mee willen doen met het experiment kunnen via www.zwolle.nl/laadpaal een verzoek tot deelname aan het experiment doen.

We informeren inwoners actief over de mogelijkheden en voorwaarden om mee te doen met het experiment, bijvoorbeeld door middel van een persbericht, nieuwsbericht op onze website en een campagne op social media.

Financiën
Ondanks de oproep van de raad om de initiatiefnemer alle kosten te laten dragen is er een financiële claim voor de communicatie (€ 10.000,-) en evaluatiekosten (€ 5.000,-).
Ook moeten er door diverse afdelingen van de gemeente werkzaamheden gedaan worden om dit experiment uit te voeren. Deze werkzaamheden en voorgaande claims worden meegenomen in de reguliere werkzaamheden en lopende begroting binnen de betrokken afdelingen. Mochten de benodigde werkzaamheden binnen de afdelingen ten behoeve van het experiment dusdanig groot zijn dat er extra inzet en daarmee extra financiën nodig zijn, dan wordt dit in het reguliere begrotingsproces meegenomen of verantwoord.

Risico's
Door de realisatie van de kabelgoot in gemeentelijk beheer te doen, wordt het risico op eventuele schadeclaims als gevolg van ongelukken door het struikelen over een kabel of de kabelgoottegel in de openbare ruimte als zeer beperkt gezien. De gemeente is daarnaast ook niet aansprakelijk voor schade aan de kabelgoottegels of eventuele andere schade als gevolg van het gebruik van de kabelgoot.

Door te kiezen voor een beleidsregel met een tijdelijk karakter voor de duur van in eerste instantie een jaar weten inwoners die een kabelgoottegel aanvragen op voorhand niet of die tegel na afloop van de tijdelijke regeling weer weg moet of kan blijven. Deze onzekerheid in combinatie met de kosten die ze betalen kan een drempel zijn voor inwoners om een kabelgoot aan te vragen.

Vervolg
De verwachting is dat de provincie Overijssel eind maart 2025 met een Handreiking of Klantreis voor zogenaamde Verlengd Private Aansluitingen komt. Op dit moment heeft het college echter geen reden om aan te nemen dat dit daadwerkelijk andere inhoudelijke inzichten geeft. Gelet op daarop heeft het college ervoor gekozen om met ons eigen proces door te gaan om daarmee nog verdere vertraging te voorkomen.

De beleidsregel wordt in de vorm van een tijdelijke regeling vormgeven waarbij voor een periode van een jaar, toestemming aan deelnemende inwoners wordt verleend. Als het experiment succesvol is kan een blijvende regeling worden uitgewerkt.

Het experiment start 2 maanden na bekendmaking (naar verwachting 1 juni 2025) in het digitale gemeenteblad via www.officielebekendmakingen.nl. 10 maanden na het bekendmaken gaan we het experiment evalueren. Hierbij wordt onder andere een enquête gehouden onder participanten en hun buren en gevraagd naar hun ervaringen, waarbij ook de ervaringen met het experiment binnen de gemeente Zwolle worden bekeken. Tevens worden eventuele nieuwe inzichten uit de eerder genoemde Handreiking of Klantreis van de provincie ook ter overweging meegenomen bij de evaluatie.

Na afloop van de evaluatie kan het college besluiten om:

1. géén vervolg aan het experiment te geven. Dit kan betekenen dat alle gerealiseerde kabelgoten weer via een afhandelingsprocedure moeten worden verwijderd. We stellen voor de kosten voor het verwijderen van de kabelgoten niet door te belasten aan de deelnemers. Ook stellen we voor de deelnemers te compenseren voor de gemaakte aanlegkosten van de kabelgoten. Omdat we op dit moment niet weten hoeveel inwoners deel willen nemen aan het experiment en wat er uit de evaluatie komt kan er nu geen inschatting worden gemaakt van deze kosten. Daarom stellen wij voor om deze kosten te verantwoorden bij de reguliere beleidscyclus in het voorjaars- of najaarsmoment.
2. het experiment om te zetten in definitief beleid. Dit houdt in dat de gerealiseerde kabelgoten kunnen blijven liggen, wel moet dan de APV worden aangepast en bezien worden hoe we dan omgaan met handhaving.

In beide gevallen worden na afloop van het experiment de deelnemers via een brief en/of email op de hoogte gesteld van de uitkomst van de evaluatie en de besluitvorming hierover van het college.

Voor deze evaluatie en besluitvorming gaan we uit van een doorlooptijd van circa 2 maanden. Samen met de 10 maanden van het experiment zelf komt daarmee de duur uit op 1 jaar.

Datum 6 maart 2025

Openbaarheid
Deze nota is openbaar

Burgemeester en wethouders van Zwolle,

burgemeester, Peter Snijders

secretaris, Dick Emmer