

Informatienota voor de raad

Datum 14 juli 2022

Onderwerp	Toezegging n.a.v. aangehouden motie 'Thuis de auto laden, ook voor mensen zonder oprit'.
Versienummer	V1.5

Portefeuillehouder Arjan Spaans

Informant J. van Doorne/ M. Corée
Afdeling Ruimte en Economie/ Leefomgeving en Mobiliteit
Telefoon 038 498 3248
Email J.van.Doorne@zwolle.nl/ M.Coree@zwolle.nl
Bijlagen 2

1. Overzichtskaart met dekking gebied bestaande openbare laadpalen
2. Uitkomsten uitgevoerde juridische onderzoek

Wij stellen u voor kennis te nemen van:

De inhoudelijke beantwoording van de toezegging (ID 682) van de wethouder om uit te zoeken en in kaart te brengen wat de juridische context is van hetgeen in de motie 'Thuis de auto laden, ook voor mensen zonder oprit' (M28-10) wordt gevraagd.

Datum

14 juli 2022

Inleiding

In de voorbereiding op de raadsvergadering van 7 maart 2022 hebben de fracties van D66, PvdA en CDA een motie opgesteld met als titel Thuis de auto laden, ook voor mensen zonder oprit. In de motie wordt het college verzocht om:

1. Het mogelijk te maken om mensen met een thuislaadinstallatie hun auto te laten laden zonder daarbij autobezitters formeel in overtreding te laten zijn;
2. Daarbij actief te zoeken naar oplossingen – zoals een kabelgoottegel – die het gebruik van de openbare ruimte niet belemmeren maar wel thuisladen zonder eigen oprit mogelijk maken; met name daar waar het lastig blijkt voldoende laadpalen te realiseren.

Ter vergadering is de motie aangehouden na de toezegging van de wethouder dat het college de juridische context van het in de motie gevraagde, in kaart zal brengen en de uitkomsten van dit onderzoek nog voor het zomerreces aan de raad zal presenteren. Door middel van deze informatienota geeft het college invulling en onderbouwing ten aanzien van de betreffende toezegging.

Kernboodschap

Steeds meer Zwollenaren rijden elektrisch. Maar niet iedereen heeft een eigen oprit waar een laadpaal kan staan. Daarom plaatsen we zowel proactief, op aanvraag, op basis van gebruikscijfers als strategisch openbare laadpalen, die iedereen kan gebruiken. We letten erop dat de laadpalen goed verspreid zijn over de stad. Zo kan iedereen met een elektrische auto in de stad opladen. Als gemeente juichen wij innovaties op het gebied van het openbaar opladen van voertuigen en initiatieven om te verduurzamen toe. Daarom blijven we de lopende pilots met private (laad)installaties in de openbare ruimte die op dit moment elders in het land uitgevoerd worden volgen. Aan de hand van die resultaten en evaluaties gaan we kijken wat voor mogelijkheden er zijn welke in Zwolle toegepast kunnen worden. Het college zal de raad hierover uiterlijk in het eerste kwartaal van 2023 informeren.

Gelet op onze huidige aanpak met de nieuwe concessiehouder, de uitkomsten van het uitgevoerde juridische onderzoek en mogelijke precedentwerking dat hier vanuit kan gaan zijn wij echter geen voorstander van het toestaan van private (laad)installaties in de openbare ruimte, daarom ontraadt het college van burgemeester en wethouders de motie. Zwolle heeft nu immers al een bijna volledig dekkend netwerk dat we de komende jaren blijven uitbreiden en verdichten. We stellen hierbij het algemene publieke belang boven het 'ervaren' individuele voordeel via een private oplossing.

Ter motivering en duiding hieronder nog een aantal inhoudelijke overwegingen:

Huidige situatie

Zwolle heeft, met uitzondering van de bedrijventerreinen als Voorst, Marslanden en Oosterenk, op basis van de *bestaande* laadpalen (met een straal van 250 meter) nu al een bijna volledig dekkend netwerk. In bijlage 1 zijn alle reeds aanwezige openbare laadpalen in Zwolle weergegeven met daaromheen een hemelsbrede loopafstand van circa 250 meter. Aangenomen is dat deze loopafstand tussen de laadpaal en een woning nog acceptabel is, waarbij wordt opgemerkt dat deze afstand ook in andere gemeenten wordt gehanteerd. Concreet zij er dit moment (eind juni 2022) 276 openbare laadpalen die allemaal 2 laadpunten hebben, dus in totaal hebben we 550 openbare laadpunten in Zwolle. Daarnaast hebben we voor de rest van 2022 nog de ambitie om circa 90 openbare laadpalen, of 180 openbare laadpunten te realiseren.

Datum 14 juli 2022

Nieuwe concessie

Op 1 juli 2022 start de nieuwe concessie voor de plaatsing, het beheer, onderhoud en exploitatie van publieke laadinfrastructuur, waar de gemeente Zwolle aan deelneemt. De plaatsingstermijn van de concessie is drie jaar met een mogelijke verlenging van twee keer één jaar. De focus van deze concessie ligt op de versnelling van de uitrol van publieke laadpalen om zo te komen tot een dekkend netwerk en te anticiperen op de sterke toename van het aantal elektrische auto's. Deze versnelling willen wij bereiken door de plaatsing van laadpalen in vier categorieën:

1. Proactieve laadpalen
 - Een deel van de laadpalen wordt voor de vraag uit (proactief) geplaatst.
2. 'Paal-volgt-auto' laadpalen
 - Laadpalen die op basis van een Aanvraag van de E-rijder worden geplaatst.
3. Laadpalen op basis van gebruikscijfers
 - Als het verwachte of daadwerkelijke verbruik hoger is dan 5.000 kWh per laadpaal over een periode van één jaar wordt door de Concessiehouder een laadpaal bijgeplaatst.
4. Laadpalen op aanvraag van gemeente
 - In aanvulling op bovenstaande categorieën kan de gemeente een laadpaal aanvragen. Hiervoor betaalt de gemeente per laadpaal een eenmalige bijdrage aan de concessiehouder.

In categorie 1 'Proactief' gaan we jaarlijks minimaal 40 laadpalen (80 laadpunten) realiseren. Voor de komende drie jaar (de minimale looptijd) betekent dit tenminste 120 laadpalen (240 laadpunten) die we proactief gaan plaatsen. Daarnaast gaan we in de categorieën 2 tot en met 4 plaatsen op basis van vraag of behoefte. De 40 laadpalen is, op basis van de afgelopen twee jaar, ongeveer 50% van de toen gerealiseerde aantallen per jaar.

Gebruiks- en investeringskosten

Wanneer deze openbare laadpalen zijn gerealiseerd kunnen deze door iedereen gebruikt worden en zijn niet gereserveerd voor enkel privé gebruik. Bij de laadpalen, die binnen de huidige concessie (realisatie sinds 1 juli 2022) geplaatst worden, kan geladen worden tegen een tarief van circa €0,30/kWh (prijsspeil 2022). Dit is weliswaar hoger dan het tarief voor consumenten die nog een lopend energiecontract hebben (ca € 0,24), maar aanzienlijk lager dan het gemiddelde uurtarief dat naar voren kwam uit een peiling van de Consumentenbond in maart 2022 (ca € 0,67) ([Wat kost een kilowattuur \(kWh\) elektriciteit? | Consumentenbond](#)). Daarnaast moeten er door particulieren hoogstwaarschijnlijk kosten gemaakt worden voor het aanleggen van een thuislaadinstallatie en noodzakelijke "veilige" inrichting van de openbare ruimte waarbij een eventueel financieel voordeel waarschijnlijk teniet gedaan wordt.

Duurzaamheid

Wij begrijpen dat het opladen van een elektrische auto met private en duurzaam opgewekte stroom van bijvoorbeeld zonnepanelen (financieel) interessant is vanwege het huidige salderingssysteem, maar het feit is ook dat het opladen van elektrische auto's bij het woonhuis voornamelijk 's avonds plaatsvindt. De daadwerkelijke duurzaamheidsbijdrage is daarmee minder groot dan soms gesuggereerd wordt.

Datum 14 juli 2022

Veiligheid openbare ruimte

Als gemeente juichen wij innovaties op het gebied van het openbaar opladen van voertuigen toe en kijken wij daar zelf ook nadrukkelijk naar. Wij zijn echter geen voorstander van private (laad)installaties in de openbare ruimte omdat deze, zeker in een stedelijke omgeving, tot ongewenste situaties (kunnen) leiden. De veiligheid van een (goedgekeurd) product, zoals een kabelgootegel of 'streetplug' is uiteraard beter dan laadkabels over de weg. Desondanks neemt de onveiligheid toe als dergelijke producten zonder toezicht, regie of registratie in en onder de openbare ruimte worden gemonteerd, zeker als dit er vanwege de populariteit van elektrisch rijden richting de toekomst mogelijk meer worden.

Precedentwerking

Los van veiligheidsissues kijken we hierbij ook naar het algemeen belang en mogelijke consequenties van dergelijke verzoeken. Het toestaan van een dergelijk verzoek kan leiden tot bijvoorbeeld:

- Claimgedrag van parkeerplekken ter plaatse van de kabelgoot, of streetplug
- Ongelijkheid tussen situaties waarin het wel en niet kan of mag
- Conflicten met (de kabels van) nutsbedrijven
- Extra administratieve last
- Extra maatschappelijke kosten (zoals bijvoorbeeld regie, uitvoering, materialen, toezicht en handhaving) voor een individuele oplossing zonder maatschappelijk voordeel
- Verrommeling van de openbare ruimte doordat:
 - o de standaard tegel kan afwijken van de gebruikte trottoirtegels in de wijk
 - o er veelvuldig kleinschalige graafwerkzaamheden moeten gepleegd, wat leidt tot oneffenheden in bijvoorbeeld het trottoir.

Juridische context en aansprakelijkheid

Naar aanleiding van de toezegging van de wethouder tijdens de raadvergadering van maandag 7 maart 2022 is door de afdeling Juridische Zaken uitgezocht hoe we de private (laad)objecten (laadkabels, laadarmen, kabelgoottegels etc) kunnen faciliteren en juridisch kunnen borgen qua aansprakelijkheid. Voor de conclusie wordt verwezen naar bijlage 2

Conclusie

De conclusie is dat er onzekerheid blijft bestaan over eventuele aansprakelijkheid wanneer er een ongeval gebeurt of schade ontstaat als gevolg van een verlengd private aansluiting. Gegeven de inmiddels ruim aanwezige en toekomstige openbare laadinfrastructuur, welke onder de (nieuwe) concessie gerealiseerd gaat worden kunnen we hiermee laadinfrastructuur aanbieden aan onze inwoners waarmee tegen een marktconform tarief kan worden opgeladen. Het 'ervaren' individuele voordeel, bij het toestaan, weegt niet op tegen alle eerder genoemde overwegingen.

Financiën

N.v.t.

Communicatie

N.v.t.

Datum 14 juli 2022

Vervolg

N.t.b.

Openbaarheid

Deze informatienota is openbaar.

Burgemeester en Wethouders van Zwolle,

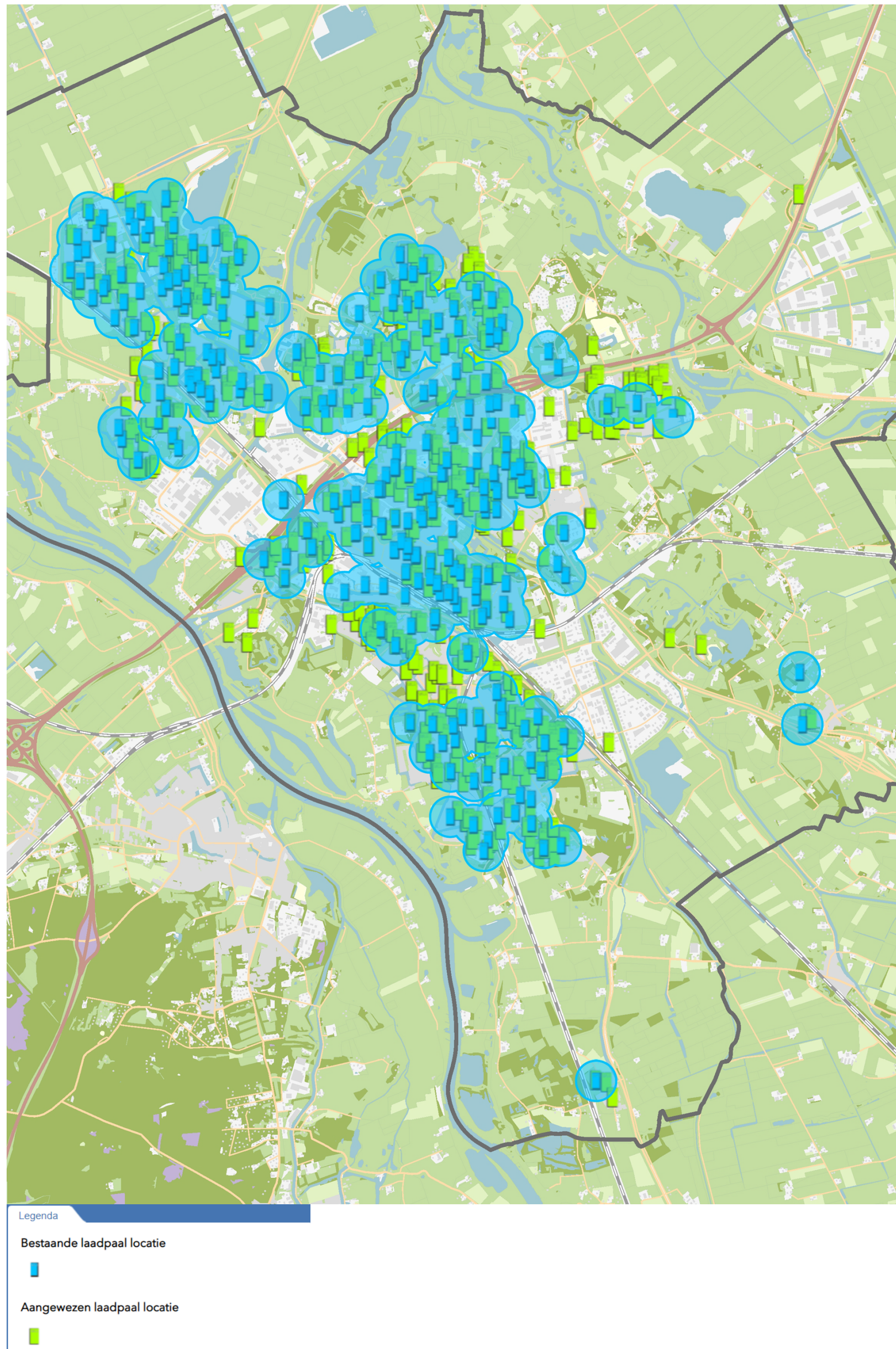
voorzitter, Peter Snijders

secretaris, Dick Emmer

Informatienota voor de raad

Datum 14 juli 2022

Bijlage 1 Overzichtskaart met dekking gebied bestaande openbare laadpalen (medio juni 2022)



Informatienota voor de raad

Datum 14 juli 2022

Bijlage 2 Uitkomsten uitgevoerde juridische onderzoek

“De gemeente is beheerder van de weg. Met betrekking tot de aansprakelijkheid van de wegbeheerder is het arrest van de Hoge Raad van 7 oktober 2016 van belang. De gemeente heeft, als wegbeheerder, de plicht om ervoor zorg te dragen dat de toestand van de weg de veiligheid van de personen niet in gevaar brengt. Als de weg gebrekkig is waardoor een derde schade lijdt dan kan de gemeente als wegbeheerder daarvoor aansprakelijk zijn op grond van 6:174 BW.

Omdat kabels niet vast zijn verbonden met de weg maken kabels in beginsel geen onderdeel uit van de openbare weg. Wanneer iemand struikelt over kabels of andere voorwerpen op de weg (die niet vast met de weg verbonden zijn) dan zal de gemeente in beginsel niet aansprakelijk gesteld kunnen worden op grond van 6:174 BW omdat niet geoordeeld kan worden dat de weg daardoor gebrekkig is.

Aansprakelijkheid wegens het schenden van de zorgplicht

Als de gemeente als wegbeheerder niet op grond van 6:174 BW aansprakelijk is, wil dat niet zeggen dat de gemeente helemaal niet aansprakelijk kan zijn voor schade die een derde lijdt als gevolg van een ongeval door de aanwezigheid van een voorwerp op de weg. Op grond van 6:162 BW bestaat de mogelijkheid dat de gemeente aansprakelijk is wanneer zich een ongeval voordoet als gevolg van een voorwerp op de weg. Aansprakelijkheid op grond van 6:162 BW kan aan de orde zijn wanneer vast zou komen te staan dat de gemeente de zorgplicht heeft geschonden. Bijvoorbeeld omdat de gemeente bekend was met een gevaarlijk voorwerp op de weg maar de gevaarlijke situatie in stand heeft gelaten.

Bij de beoordeling van de vraag of de gemeente de zorgplicht heeft geschonden, moeten de volgende criteria worden toegepast.

- 1) Hoe waarschijnlijk kan de niet-inachtneming van de vereiste oplettendheid en voorzichtigheid (van anderen) worden geacht?*
- 2) Hoe groot is de kans dat door deze niet-inachtneming ongevallen staan?*
- 3) Hoe ernstig kunnen de gevolgen zijn?*
- 4) Hoe bezwaarlijk zijn de te nemen veiligheidsmaatregelen?*

Bij het toestaan van laadkabels over de stoep zal in ieder geval bedacht moeten worden in welke mate hiervan gebruik gemaakt zal worden en hoe waarschijnlijk het is dat anderen die gebruik maken van de stoep hierover zouden struikelen door onoplettendheid. Verder zal moeten worden bedacht hoe groot de gevolgen dan zijn en of er eenvoudige veiligheidsmaatregelen te nemen zijn om gevaarlijke situaties te voorkomen. Dit om het risico voor de gemeente voor aansprakelijkheid wegens bijvoorbeeld schending van de zorgplicht te voorkomen.”