

Raadsfractie ChristenUnie
T.a.v. dhr. F. Visser

Ons kenmerk BBOR/2023/1914035
Datum 21 november 2023
Afdeling Beheer en Beleid Openbare Ruimte
Contact J. Geurts
Telefoon 023-5115010
E-mail jgeurts@haarlem.nl

Onderwerp: beantwoording college initiatiefvoorstel ChristenUnie Laden met de eigen kabel

Geachte heer Visser,

Op 20 juli 2023 heeft u tijdens de raadvergadering een initiatiefvoorstel ingediend met als titel *Laden met de eigen kabel*. Daarin geeft u aan meer mogelijkheden voor de Haarlemse burgers te willen faciliteren om hun elektrische auto op te laden door middel van het gebruik van verlengde private aansluitingen (VPA's). Dit doet u door voor te stellen het gebruik van kabelgoten en kabelarmen binnen nog vast te stellen regels toe te staan.

Met deze brief reageren wij op uw voorstel.

Laten we allereerst vooropstellen dat we uw inzet op dit onderwerp waarderen omdat u, vooruitlopend op het in 2025 geprogrammeerde laadinfrabeleid, meedenkt over de gewenste mobiliteitstransitie richting emissievrij autogebruik. Wij hebben een aantal kanttekeningen en overwegingen bij het ingediende initiatiefvoorstel.

Herschikking prioritering

Laadinfrabeleid staat in de planning van de met de raad afgestemde prioritering voor 2025 opgenomen. Wanneer (een deel) van dit project (het initiatiefvoorstel) naar voren wordt gehaald dan dient de prioritering te worden herschikt en een ander project met hoge prioriteit naar latere datum te worden geschoven. Daarnaast is de huidige denklijn, gebaseerd op het vastgestelde mobiliteitsbeleid, om VPA's niet te faciliteren. Dit is conform het landelijk advies van het Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) waar de MRA-E, dat de publieke laadpalen in Haarlem beheert, onder valt.

'Reserveren' van parkeer capaciteit

Bewoners die geïnvesteerd hebben in een VPA claimen de parkeerplaats voor hun deur. Zij vragen/eisen dan van hun burens en bezoekers hun plek vrij te houden. Dit is in de praktijk al regelmatig te zien, doordat bewoners zelf illegaal borden ophangen. Hoewel in het voorstel van de ChristenUnie wordt aangegeven dat aanvragers hier expliciet op worden gewezen, is dit al de dagelijkse praktijk. Duidelijk moet zijn dat de gemeente niet zal bemiddelen in de conflicten die

hieruit ontstaan, omdat parkeren voor de deur geen recht is. Ook bij herinrichtings- of vergroeningsprojecten kunnen deze parkeerplaatsen niet per definitie worden behouden, terwijl de gemeente inzet op het verminderen van het aantal parkeerplaatsen op straat om zo ruimte te creëren voor alternatieve vormen van mobiliteit, verbetering van leefbaarheid, kwaliteit van de openbare ruimte en de stad toekomstbestendig en klimaat-adaptief te maken gaat (een deel van de) parkeerruimte verloren. VPA's passen dus niet bij de toekomstige wijze van parkeren, waarbij de vanzelfsprekendheid van parkeren direct voor de eigen woning steeds vaker komt te vervallen.

Noodzaak onvoldoende aangetoond

Uit cijfers van de MRA-E blijkt de realisatie van nieuwe laadpalen de vraag naar laadvoorzieningen bij te kunnen houden. In juli 2023 was er een groei van 13,3% te zien in het aantal laadpunten ten opzichte van juli 2022. Tegelijkertijd was er een groei te zien van 12,3% in het aantal unieke gebruikers. Dit betekent dat de cijfers de eventuele noodzaak voor alternatieve laadvoorzieningen op dit moment nog niet aantonen.

Invoeringsdatum

Voor het invoeren van dit nieuwe type vergunning dient de APV te worden gewijzigd. Het vaststellen hiervan vereist een zienswijzeprocedure met een minimale wettelijke reactietermijn van 6 weken. De in het voorstel opgenomen nadere regels zijn feitelijk de vergunningsvoorwaarden. Dit is mogelijk al een 80% versie, maar het inrichten en organiseren van de nieuwe vergunning vereist desondanks ongeveer 6 maanden doorlooptijd vanaf het moment dat de benodigde capaciteit is vrijgemaakt. De eerst mogelijke invoeringsdatum is daarom september 2024.

Vergunningverlening en leges

U stelt voor om middels een vergunningssysteem het aanlegproces te laten plaatsvinden door de gemeente. Het behandelproces van het nieuwe vergunningstype, waarbij de gemeente ook verantwoordelijk wordt voor de aanleg, de registratie en het beheer van de kabelgoten, vraagt ambtelijke capaciteit (2 FTE).

Extra belasting van stroomnet

Het gebruik van VPA's heeft een beperkt effect om de belasting van het stroomnet te verlichten doordat auto's opgeladen kunnen worden met de overtollige stroom van private zonnepanelen. Maar zonnepanelen werken vooral overdag met mooi weer, terwijl de meeste auto's juist in de avond en nacht bij huis staan te laden. Dit kan ervoor zorgen dat het stroomnet op die momenten juist wél extra wordt belast. Publieke laadpalen laden in tegenstelling tot de meeste particuliere laadfaciliteiten slim: op momenten dat de stroomvraag hoog is, wordt er langzamer geladen.

Impact op ruimtelijke kwaliteit

De kabelarmen worden vanuit esthetisch oogpunt ontraden. Kabelarmen verhouden zich in het bijzonder slecht in beschermd stadsgezicht en zullen daarom nooit in beschermd stadsgezicht en centrum worden toegestaan.



Nadere regels voor kabelmatten en - bruggen

Het alternatief (ook genoemd in het initiatiefvoorstel) is met nadere regels voor kabelmatten (en - bruggen) bewoners de mogelijkheid te bieden particulier te laden. Dit alternatief is makkelijker en sneller te realiseren dan het voorstel voor kabelgoten (en -armen). Het opstellen van nadere regels kan door het college worden vastgesteld. Dit zou kunnen voldoen om de periode tot de vaststelling van het laadinfrabeleid te overbruggen. De vraag is wel of een dergelijk (gedoog)beleid terug te draaien is tegen de tijd dat er een laadinfrabeleid komt, waarbij mogelijk helemaal geen VPA's toegestaan worden. Bewoners hebben dan al kosten gemaakt voor de vergunningaanvraag en aanlegkosten van de VPA. Ook kunnen kabelmatten voor bepaalde groepen hinder veroorzaken. Dit kan gevolgen hebben voor de toegankelijkheid van de trottoirs. De toegankelijkheid van de trottoirs is juist een van de belangrijkste uitgangspunten van het college.

Advies

Hoewel het college zich kan vinden in de beweegredenen voor het initiatiefvoorstel wordt het toch ontraden. Wanneer de lijn van het mobiliteitsbeleid wordt aangehouden biedt het initiatiefvoorstel mogelijk slechts een tijdelijke oplossing voor situaties waarin de uitrol van publieke laadpalen het tempo van bezit van elektrische voertuigen niet kan bijhouden. Hierbij zal voorkomen moeten worden dat de gemeente gaat stimuleren om VPA's aan te leggen. Door in te zetten op het tegengaan van laadpaalkleven en het versnellen van de uitrol van publieke (snel)laadpalen kan de capaciteit van de publieke laadinfrastructuur worden vergroot. Op dit moment wordt ook gewerkt aan het realiseren van een snellaadstation. Het op deze wijze (tijdelijk) toestaan van particulier laden geeft een grote ambtelijke werkbelasting en geeft mogelijk moeilijkheden wanneer dit in de toekomst weer verboden wordt.

Hoogachtend,

Het college van burgemeester en wethouders,

de secretaris,

de burgemeester,

mr. C.M. Lenstra

drs. J. Wienen