



## Raadsvoorstel Besluitvormend

### Concept-beleid laadinfrastructuur gemeente Lisse

---

aan: de raad van de gemeente Lisse

zaaknummer: Z-21-166888  
datum voorstel: 6 april 2021  
datum collegevergadering: 13 april 2021  
datum raadsvergadering: 27 mei 2021  
agendapunt: 5  
portefeuillehouder: Kees van der Zwet  
behandelend ambtenaar: Wim Vermeulen  
e-mailadres: w.vermeulen@htlsamen.nl

---

### Wij stellen voor:

1. Op grond van de Inspraakverordening gedurende zes weken inspraak te verlenen op het concept-beleid Laadinfrastructuur gemeente Lisse.
2. Kennis te nemen van de concept-beleidsregels Laadinfrastructuur gemeente Lisse.

---

### Inleiding

In het Regeerakkoord 2017 'vertrouwen in de toekomst' is opgenomen dat uiterlijk in 2030 alle nieuwe auto's emissieloos zijn. Om deze opgave te verwezenlijken is de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) als bijlage bij het Klimaatakkoord toegevoegd. Een groot deel van de afspraken uit de NAL moeten op regionaal en gemeentelijk niveau worden uitgevoerd. Een integrale, gemeentelijke visie op laadinfrastructuur is een verplichting voortvloeiend uit het Klimaatakkoord en de Nationale Agenda Laadinfrastructuur. Door het faciliteren van voldoende nieuwe laadlocaties wordt een belangrijke bijdrage geleverd aan de doelstellingen voor duurzame mobiliteit. Tegelijk met dit concept-beleidsdocument worden de concept-beleidsregels aangeboden die aangeven welke eisen en voorwaarden er gelden bij de realisatie van laadinfrastructuur in de gemeente Lisse. Vanuit haar kaderstellende rol stelt de raad het beleidskader vast.

### Bestaand kader en context

Regionale context:

De Regionale Aanpak Laadinfrastructuur Zuidwest (RAL ZW) is met input van regio's, gemeenten en netbeheerders tot stand gekomen. In de RALZW staat hoe in landsdeel Zuidwest invulling wordt gegeven aan de regionale samenwerking en aan de afspraken met het Rijk. Het dient als werkplan voor de betrokken partijen.

De Regionale Energiestrategie (RES): door provincies, gemeenten en netbeheerders wordt de verbinding gelegd tussen de RAL Zuidwest en de Regionale Energiestrategie (RES). Er is een relatie met bovenstaande beleidskaders en ook met de vast te stellen Omgevingsvisie Lisse en het op te stellen Mobiliteitsplan Lisse. De Omgevingsvisie en het Mobiliteitsplan zijn van een hoger abstractieniveau waarin doelstellingen worden geformuleerd zoals: een prettige en kwalitatief hoogwaardige woon- en leefomgeving en een goede bereikbaarheid en parkeersituatie. Het laadpalenbeleid is een doorvertaling

vanuit de bovenstaande beleidskaders. Het laadpalenbeleid heeft bovendien een samenhang met het beleid voor de openbare ruimte. Deze samenhang is aan de orde op het moment dat er concrete locaties voor laadinfrastructuur worden bepaald. Dan wordt er gekeken naar exacte situering, spreiding van laadplekken, rekening houdend met het vigerende beleid voor de inrichting openbare ruimte en ruimtelijke (kwaliteits-)aspecten zoals groen, aanzien, toegankelijkheid en veiligheid. Deze implementatie van het laadpalenbeleid volgt op de fase van vaststelling van het beleidsdocument en de beleidsregels.

### **Beoogd effect**

Elektrisch rijden draagt bij aan een schonere en stillere mobiliteit in onze gemeente en zorgt voor minder uitstoot van broeikasgassen. Ten behoeve van de overgang naar duurzame mobiliteit willen wij elektrisch rijden zo goed mogelijk faciliteren en stimuleren en mogelijkheden bieden voor adequate laadvoorzieningen in de openbare ruimte. Daarnaast willen we duidelijkheid scheppen voor belanghebbenden (gebruikers en exploitanten) over de criteria en voorwaarden waaronder de gemeente medewerking verleent aan het realiseren van laadinfrastructuur op of langs de openbare weg.

Het nieuwe beleid wat nu voorgesteld wordt ligt in de lijn van het beleid dat al in 2019 is vastgesteld in Lisse, het onderscheid zich doordat het beleid nu regionaal is geharmoniseerd binnen de samenwerking Holland Rijnland en het breder is ingestoken dan alleen het opladen van elektrische auto's. Daarnaast wordt nu ingezet op ook het meer strategisch plaatsen van laadpalen in plaats van tot op heden op aanvraag plaatsen. Met dit beleid willen wij ook de implementatie bespoedigen en inzetten op een efficiënt realisatieproces. De ambitie zoals ook in het beleid van 2019 is geformuleerd blijft ongewijzigd, namelijk voorzien in de behoefte aan en het faciliteren van de groei van laadinfrastructuur.

### **Argumenten**

*1.1 Het coalitieakkoord 2018-2022 onderschrijft het belang van de energietransitie om van fossiele brandstoffen naar volledig duurzame energiebronnen, zoals zonne- en windenergie, over te gaan.*

De gemeente schaarst zich achter het Energieakkoord van Holland Rijnland (september 2017) waarin is afgesproken om als regio in 2050 energieneutraal te zijn. Lisse heeft de ambitie om dit in 2040 te bereiken. Onderdeel van deze ambitie is het faciliteren van de realisatie van voldoende laadinfrastructuur om elektrisch rijden te stimuleren. Hiertoe stelt de gemeente naast het concept-beleid tevens nieuwe concept-beleidsregels en een prognosekaart vast.

*2.1 Het vaststellen van de concept-beleidsregels en de prognosekaart is een bevoegdheid van het college.*

De raad hoeft niet over de concept-beleidsregels te besluiten, wij sturen u deze in concept ter kennisname toe bij dit raadsvoorstel. Wij zullen de concept-beleidsregels vaststellen nadat de raad het concept-beleid heeft vastgesteld. Ook zullen wij de raad in kennis stellen van de later dit jaar vast te stellen prognosekaart voor laadinfrastructuur in de gemeente.

### **Kanttekeningen**

Niet van toepassing.

### **Financiële consequenties**

Er zijn geen financiële gevolgen verbonden aan dit voorstel.

In de concept-beleidsregels is aangegeven welke kosten voor rekening komen van de gemeente en welke voor de exploitant. De kosten voor de gemeente betreffen:

Artikel 2.3 onder 5

De kosten voor het nemen van een verkeersbesluit en de kosten voor het plaatsen van een verkeersbord, tegel en/of markering op de aangewezen parkeerplaats(en) zijn voor rekening van de gemeente.

Artikel 3.14 onder 2:

Alle kosten in verband met het einde van de exploitatie komen voor rekening van exploitant. Onder de in de vorige zin bedoelde kosten worden ook de kosten voor herstel

van de openbare ruimte begrepen, zoals herstel van straatwerk. De kosten voor het herstel van de openbare ruimte zijn voor rekening van de gemeente Lisse, wanneer de wegconstructie plaatsvindt binnen 5 jaar na het vestigen van een recht van opstal dan wel het aangaan van een overeenkomst waarin de toestemming voor het gebruik van de locatie geregeld is.

Deze kosten komen ten laste van de reguliere wegbeheer en -onderhoudsbudgetten.

### **Aanpak, uitvoering en participatie**

Het beleidsdocument en beleidsregels vormen de basis voor de verdere implementatie van laadinfrastructuur in Lisse. Na de zomer 2021 volgt een voorstel voor de vaststelling van de prognose-/plankaarten voor laadinfrastructuur. Deze kaarten geven de aan te wijzen locaties voor elektrisch laden aan op basis van de behoefte tot 2025. De locaties worden aangewezen door het nemen van (overkoepelende) verkeersbesluiten per deelgebied, waartoe het college bevoegd is vast te stellen.

Hiermee wijzigt ook de procedure voor zienswijzen en bezwaar. In de huidige situatie kunnen deze worden ingediend bij het nemen van een specifiek verkeersbesluit gericht op het realiseren van één laadpaal. In de toekomstige situatie kan dit in het voortraject bij het vaststellen van het laadpalenplan, waar de mogelijke laadlocaties worden getoond. Dit geeft versnelling in de implementatie van laadinfrastructuur in vergelijking tot individuele verkeersbesluiten voor individuele laadplaatsen.

Bij het uitwerken van de plankaart wordt een goede afweging gemaakt tussen de inrichting en de algehele parkeersituatie. Dan wordt er gekeken naar exacte situering, spreiding van laadplekken, rekening houdend met het vigerende beleid voor de inrichting openbare ruimte en ruimtelijke (kwaliteits-)aspecten zoals groen, aanzien, toegankelijkheid en veiligheid.

Als realisatiemodel voor laadinfrastructuur paste de gemeente Lisse de afgelopen jaren al het openmarkt-model toe en voorgesteld wordt om dit te continueren op grond van de voor- en nadelen zoals aangegeven in bijlage 1 van het beleid: het openmarkt-model is minder omslachtig voor de gemeente (geen aanbestedingsprocedure), kent een flexibelere contractvorming (looptijd), er is geen bijdragen van de gemeente nodig en het maakt een snellere realisatie mogelijk. Deze keuze voor het openmarkt-model wordt door bijna alle gemeenten in Holland-Rijnland omarmd. Op basis van het openmarkt-model kan de samenwerkingsovereenkomst met huidige aanbieders worden voortgezet.

Voordat het beleidsdocument door de raad wordt vastgesteld, wordt een zienswijzeprocedure doorlopen. Conform de Inspraakverordening is het uitgangspunt een inspraaktermijn van zes weken. Over het doorlopen van de zienswijzeprocedure wordt via de gebruikelijke kanalen gecommuniceerd.

Na verwerking van de zienswijzen bieden wij u het beleid Laadinfrastructuur ter vaststelling aan.

Het vaststellen van de beleidsregels en de prognosekaart is een bevoegdheid van het college. De raad hoeft niet over de beleidsregels te besluiten. De concept-beleidsregels dienen eveneens een zienswijzeprocedure te doorlopen. Zij worden door het college vastgesteld nadat de raad het beleid laadinfrastructuur heeft vastgesteld.

Over de communicatie en participatie bij het nemen van deze verkeersbesluiten zullen nog nadere voorstellen worden gedaan.

### **Duurzaamheid**

Het voorzien in laadinfrastructuur op de openbare weg draagt bij aan de bevordering van duurzame mobiliteit.

### **Hillegom-Lisse-Teylingen (HLT)**

Dit voorstel heeft betrekking op de gemeente Lisse. Ook in Hillegom en Teylingen wordt dit voorstel aangeboden.

**Urgentie**

Een integrale, gemeentelijke visie op laadinfrastructuur is een verplichting voortvloeiend uit het Klimaatakkoord en de Nationale Agenda Laadinfrastructuur. Dit betekent dus ook een opgave voor Lisse.

Nieuwe concept-beleidsregels zijn nodig om als basis te kunnen dienen voor het afsluiten van nieuwe contracten met exploitanten van laadinfrastructuur.

**Evaluatie**

Het concept-beleid en de concept-beleidsregels worden eens in de vier jaar geëvalueerd en waar nodig tussentijds geactualiseerd, aan de hand van nieuwe ontwikkelingen in het elektrisch laden en de praktische uitvoerbaarheid.

**Bijlagen en achtergrondinformatie**

1. Concept-beleidsdocument laadinfrastructuur gemeente Lisse
2. Concept-beleidsregels laadinfrastructuur gemeente Lisse

namens het college van burgemeester en wethouders,

Dhr. B. Marinussen  
secretaris

Mevrouw A.W.M. Spruit  
burgemeester

## Raadsbesluit

---

De raad van de gemeente Lisse,

gelezen het voorstel van het college van 13 april 2021 met als onderwerp Concept-beleidsdocument laadinfrastructuur gemeente Lisse

gelet op de behandeling in de raadscommissie- en raadsvergadering,

gelet op artikel 108 van de Gemeentewet,

**besluit:**

1. Op grond van de Inspraakverordening gedurende zes weken inspraak te verlenen op de concept-beleidsdocument Laadinfrastructuur gemeente Lisse.
2. Kennis te nemen van de concept-beleidsregels Laadinfrastructuur gemeente Lisse.

Aldus besloten in de raadsvergadering van 17 juni 2021,

Mevrouw drs. M.G.J. Veeger  
griffier

Mevrouw A.W.M. Spruit  
voorzitter