

□ Artikel 33 vraag

Door	J. van Gerwen (CDA) / L. van Voorst (Hart)	Portefeuillehouder H. van Rooijen
Kopie aan	Raad (via griffie)	
Volgnummer	3321-005	
Zaaknummer	1948367041	
Datum	Datum antwoord	Bijlage(n)
02-02-2021	16-02-2021	
Onderwerp:	Laadpalen	

Geachte heren Van Gerwen en Van Voorst,

Naar aanleiding van uw onderstaande vragen van 1 februari 2021 antwoorden wij u als volgt.

Het aantal elektrische auto's neemt steeds meer toe. Gelukkig zouden we willen zeggen, want dit is beter voor het milieu en reduceert de stikstof uitstoot. Echter is het zo dat deze auto's niet even getankt kunnen worden bij een tankstation maar opgeladen dienen te worden aan laadpalen en dat duurt langer dan 5 minuten.

Dit kan bij mensen aan huis op eigen grond of dient op gemeentegrond plaats te vinden daar waar mensen niet beschikken over de mogelijkheid aan huis.

De gemeente heeft het beleid dat wanneer iemand geen mogelijkheid heeft dit bij de gemeente kan worden aangevraagd en dat deze dan door de gemeente geplaatst wordt op een door de gemeente geschikte plek. Perfect zou je zeggen.

De uitwerking van dit beleid kan echter vervelend uitwerken.

Doordat deze palen meestal geplaatst dienen te worden op een centrale plek is het meestal zo dat deze niet bij de aanvrager voor de deur wordt geplaatst maar bij iemand zonder elektrische auto. Ondanks dat dit waarschijnlijk wel gepubliceerd wordt zijn mensen toch verrast. Zij zijn niet op de hoogte van de plaatsing.

Vragen:

1. Is het beleid hierboven geschetst een juist weergave?

Het beleid dat hierboven wordt geschetst is deels de juiste weergave. In de gemeente Meierijstad hebben we twee beleidslijnen voor het plaatsen van laadpalen.

Paal volgt auto

Een inwoner van de gemeente Meierijstad met een elektrische auto (hierna e-rijder) kan een laadpaal aanvragen als deze niet beschikt over de mogelijkheid op eigenterrein te laden. Deze aanvraag wordt niet ingediend bij de gemeente Meierijstad. In 2016 is namelijk door de gemeente Schijndel, Sint Oedenrode en Veghel besloten deel te nemen aan een provinciale aanbesteding voor het plaatsen van laadpalen. De uitvoerende partij voor het plaatsen van deze laadpalen was voorheen Nuon en nu Vattenfall.

Procedure aanvraag laadpaal

Een e-rijder die niet kan laden op eigenterrein dient een aanvraag voor een laadpaal bij Vattenfall. Vervolgens wordt door Vattenfall op basis van o.a. het woonadres van de aanvrager, het laagspanningsnetwerk in de grond en de impact voor de openbare ruimte (groenvoorzieningen, toegankelijkheid enz.) een locatie voorgesteld aan de gemeente. Deze locatie wordt door het cluster verkeer beoordeeld en bij akkoord wordt een verkeersbesluit voor het reserveren van 2 parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische auto's gepubliceerd in de Staatscourant. Dit verkeersbesluit ligt 6 weken ter inzage in het gemeentehuis en in deze periode kunnen belanghebbenden een bezwaarschrift indienen. Als er geen bezwaarschrift wordt ingediend wordt de laadpaal en de bijbehorende verkeersborden door Vattenfall geplaatst.

Proactief plaatsen laadpalen

In 2020 heeft de gemeente Meierijstad besloten deel te nemen aan een aanbesteding voor het proactief plaatsen van laadpalen. Deze provinciale ambitie komt voort uit de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) en is onderdeel van het Klimaatakkoord. Hierin staat dat in 2030 alle nieuwe auto's emissieloos moeten zijn. Dit betekent dat er 1,9 miljoen elektrische personenauto's op de weg komen. Om deze te kunnen laden, zijn naar schatting 1,7 miljoen laadpunten nodig. Daarnaast wordt een sterke groei verwacht van elektrisch transportvervoer. De afspraken die zijn vastgelegd in de NAL, moeten ervoor zorgen dat aan de laadbehoefte van al die voertuigen kan worden voldaan.

Om te zorgen dat aan de laadbehoefte kan worden voorzien, hebben de samenwerkingsregio's in de Regionale Aanpak Laadinfrastructuur (RAL) afgesproken kennis te delen en problemen gemeenschappelijk op te pakken. Dit betekent dat iedere regio een Regionale Aanpak Laadinfrastructuur opstelt. In dit plan van aanpak komt o.a. te staan hoeveel extra laadpunten in de regio nodig zijn en hoe het plaatsingsbeleid eruit gaat zien. Ook wordt visie en beleid uitgewerkt.

Voor de gemeente Meierijstad betekent dit dat we komende 2 jaar naast de laadpalen voor e-rijders (paal volgt auto) op 46 locaties in de gemeente proactief laadpalen gaan plaatsen.

Procedure proactief plaatsen laadpalen

Eind januari 2021 is door de Vattenfall een kaart (EV Maps) online gezet met locaties waar de komende 2 jaar proactief laadpalen worden geplaatst. De locaties voor deze laadpalen zijn bepaald op basis van een algoritme waarmee de behoefte voor een laadpaal in beeld is gebracht. Uitgangspunt hierbij is dat per hexagoon van 300 meter 1 laadpaal wordt geplaatst.

In de eerste week van februari 2021 zijn de voorgestelde locaties beoordeeld door het cluster verkeer. Hierbij is gekeken naar de (nachtelijke)parkeerdruk, impact voor de openbare ruimte (groenvoorzieningen, toegankelijkheid enz.). In totaal zijn er 40 locaties goedgekeurd en 6 locaties afgekeurd.

Binnenkort wordt een verzamelverkeersbesluit gepubliceerd in de Staatscourant voor alle laadpalen. Ook dit verkeersbesluit ligt 6 weken ter inzage in het gemeentehuis en in deze periode kunnen belanghebbenden een bezwaarschrift indienen. Na deze procedure worden de komende 2 jaar de laadpalen gefaseerd geplaatst.

2. Is het college bekend met deze problemen?

Ja, het college is ermee bekend dat ondanks de publicatie in de Staatscourant omwonenden soms zijn verrast als er een laadpaal wordt geplaatst voor hun woning. Ook is het college ermee bekend dat het plaatsen van een laadpaal soms zorgt voor weerstand bij omwonenden. Vandaar dat onlangs is besloten de procedure te wijzigen. Dit betekent dat er in eerste instantie 1 parkeerplaats wordt gereserveerd en bij een stroomverbruik van 3.500 kWh per jaar en/of 5 verschillende ladende auto's per maand een 2^e parkeerplaats wordt gereserveerd. Daarnaast onderzoeken we momenteel de mogelijkheden om omwonenden beter te informeren over de komst van een laadpaal. U kan hierbij denken aan een tijdelijk bord waarop staat dat er binnenkort een laadpaal wordt geplaatst, met een verwijzing naar de gemeentelijke website. Bij een reactie vanuit de omgeving gaan we in gesprek over de locatiekeuze en kijken we eventueel naar alternatieve locaties voor de laadpaal. Daarnaast verwachten wij ook dat de aanvrager zelf ook zijn directe omgeving op de hoogte stelt van zijn aanvraag, waardoor zij niet verrast worden door het plaatsen van de laadpaal.

3. Deze plaatsing kan eventueel leiden tot onenigheid in de buurt terwijl de aanvrager hier niets aan kan doen. Onderkent het college dit?

Zie antwoord bij punt 2.

4. Welke vrijheid en beperkingen heeft het bedrijf Vattenfall, verantwoordelijk voor de plaatsing, bij het kiezen van locaties?

In het contract met Vattenfall staat dat zij verplicht zijn om iedere locatie ter goedkeuring voor te leggen aan de gemeente. Hierdoor wordt een laadpaal alleen geplaatst na goedkeuring door het cluster verkeer.

Daarnaast worden veel van deze plekken toegewezen in wijken uit de jaren 60 en 70. Wijken waar de parkeernorm destijds 1 was. Op dit moment is deze norm 1.8 en worden initiatieven afgewezen als deze norm niet wordt gehaald. Door het plaatsen van deze laadplekken (niet zijnde een parkeerplek) wordt de bestaande parkeernorm van 1 verder naar beneden gebracht. Dit terwijl het aantal auto's per huishouden stijgt.

5. Hoe denkt het college te kunnen blijven voorzien in voldoende parkeergelegenheid?

Op dit moment wordt er na een aanvraag voor een laadpaal 1 parkeerplaats gereserveerd. Doordat deze e-rijder nu ook de auto parkeert in de openbare ruimte heeft het reserveren van 1 parkeerplaats geen negatieve invloed op de parkeerdruk.

Bij de controle van locaties voor het proactief plaatsen van laadpalen hebben wij voor iedere locatie een parkeeronderzoek uitgevoerd. Dit betekent dat in de nacht¹ de bezettingsgraad op een loopafstand van 100 meter² is gemeten. Locaties met een bezettingsgraad van >85%³ zijn hierbij afgekeurd. Vandaar dat er de komende 2 jaar alleen proactief laadpalen worden geplaatst op locaties met voldoende beschikbare parkeerplaatsen voor bewoners. Om de gevolgen voor bewoners zoveel als mogelijk te beperken, wordt ook bij deze laadpalen in eerste instantie 1 parkeerplaats gereserveerd.

6. Is het college voornemens op korte termijn dit beleid te herzien?

Nee, onze huidige werkwijze komt voort uit de Nationale Agenda Laadinfrastructuur en is onderdeel van het Klimaatakkoord. Dit proactieve beleid is noodzakelijk om te zorgen voor voldoende laadpunten voor de 1,9 miljoen elektrische auto's in 2030.

Hoogachtend,

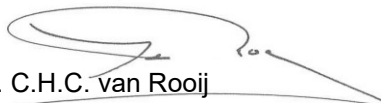
Burgemeester en wethouders van de gemeente Meierijstad

De secretaris,

De burgemeester,



drs. M.G.C. Wilms-Wils RA



ir. C.H.C. van Rooij

¹ CROW: aanwezigheidspercentage bewoners 100%.

² Parkeerbeleid gemeente Meierijstad: maximale loopafstand bewoners naar parkeerplaats.

³ CROW: bij een bezettingsgraad van 85% ervaren automobilisten een parkeerterrein als vol en ontstaat er zoekverkeer. Dit kan ten koste gaan van de verkeersveiligheid.