

Beantwoording Art.50 Vragen LLB 30 mei 2023

Datum 4 juli 2023
Fractie LLB
Onderwerp Beleid laadpalen in West Betuwe

Vraag 1

Heeft West Betuwe een laadpalen beleid, en zo ja waar kunnen we deze terug vinden?

Antwoord

Het plaatsingsbeleid laadpalen West Betuwe is op 12 juli 2022 door het college vastgesteld. Dit beleid zal als bijlage worden toegevoegd aan deze beantwoording.

Vraag 2

Welke keuzes heeft West Betuwe gemaakt t.a.v de verschillende laadpaal aanbieders in de gemeente? Soms heeft een kern wel 3 verschillende aanbieders. Welke regels zitten hier aan verbonden als het gaat om storingsen, defecten etc?

Antwoord

In 2012 hebben de voormalige gemeenten Lingewaal, Geldermalsen en Neerijnen meegedaan met de mogelijkheid van gratis plaatsing van publieke laadpalen door de Stichting ElaadNL. In 2017 hebben de 3 voormalige gemeenten meegedaan aan de door de Provincies Gelderland en Overijssel uitgeschreven concessie voor de gratis plaatsing van publieke laadpalen. Deze concessie is toen gewonnen door Allego. Deze concessie liep voor de zomer van 2022 af. In 2022 heeft de gemeente West Betuwe meegedaan aan de door dezelfde provincies uitgeschreven nieuwe concessie. Deze concessie is gewonnen door Vattenfall. Vandaar dat er in de kernen 3 uiterlijk verschillende laadpalen kunnen staan.

Vraag 3

Binnen welk termijn moet een laadpaal gerepareerd worden?

Antwoord

Deze vraag staat uit bij Vattenfall en zal later worden beantwoord.

Vraag 4

De kern Herwijnen telt 4 (dubbele) laadpalen in het dorp, waarvan de helft niet werkt, de dubbele paal t.h.v het dorps huis is al sinds 2021 niet in werking is, er schijnt geen stroom op te staan, inwoners worden van het kastje naar de muur gestuurd en ook Ecotap verwijst de klachten door naar de gemeente. Is de gemeente hiervan op de hoogte, waarom werkt deze laadpaal niet, en wanneer gaat deze aangesloten worden?

Antwoord

Ja, de gemeente weet van het probleem bij de laadpaal bij het Dorpshuis. Deze is regelmatig defect, is daarop meerdere malen gerepareerd, maar is vrij kort na de reparatie weer defect. Omdat deze problemen niet op te lossen zijn, zal deze paal worden geamoveerd.

Vraag 5

De laadpaal aan de Zworrelstraat 81 Herwijnen die tevens niet aan de stroom staat aangesloten is inmiddels omringd door een groene heg, gaat dit nog aangepakt worden?

Antwoord

Dit is dezelfde laadpaal als die bij vraag 4 wordt bedoeld en die dus wordt geamoveerd. Het snoeien van de heg wordt meegenomen in het reguliere snoeibestek.

Vraag 6

De laadpaal op het Dorpsplein aan de achterweg is prompt geplaatst op het terrein waar ook de feesttent jaarlijks staat, en heeft door klachten van omwonenden een nieuwe locatie gekregen aan de Achterweg 28. Ook deze dubbele laadpaal geeft sinds maart 2023 wekelijks storingen. Storingen worden continue aangemeld maar ook op deze locatie blijven er problemen optreden. Wanneer kunnen de inwoners hier gebruik van gaan maken?

Antwoord

De laadpaal is inmiddels verplaatst. Van de storingen is ons als gemeente niets bekend. Op de laadpaal staat een storingsnummer dat door de lader gebeld moet worden als er een storing is. Soms wordt de storing ter plekke (op afstand) opgelost. Is dat niet mogelijk, dan wordt er door Vattenfall een monteur langs gestuurd.

Vraag 7

De laadpaal aan de Meerenburg in Herwijnen betreft ook een dubbele laadpaal, hier staat echter maar 1 pijl op het bord voor het gebruik van de rechterzijde. Is dit een bewuste keuze gezien de andere 2 dubbele laadpalen in de kern van Herwijnen buiten gebruik staan?

Antwoord

In het verkeersbesluit worden beide parkeerplaatsen gereserveerd voor elektrisch laden. We hebben de keuze gemaakt om eerst 1 parkeerplaats aan te wijzen, zodat de andere parkeerplaats ook kan worden gebruikt voor 'gewoon' parkeren. Mocht blijken dat er meer behoefte is aan laadruimte (en die behoefte kan kenbaar gemaakt worden door elektrische rijders die gebruik maken van die laadpaal, of op basis van de hoeveelheid geladen kWh's), wordt ook de tweede pijl aangebracht.

Vraag 8

Op de plankaart West Betuwe Laadinfrastructuur staan de toekomstige publieke laadpalen vermeld. Hoe gaat de gemeente voorkomen dat deze toekomstige palen op verkeerde plaatsen worden geïnstalleerd zoals in Herwijnen? En hoe wordt de omgeving hierbij betrokken in een vroeg stadium?

Antwoord

Deze palen op de plankaart worden pas geplaatst op het moment dat een elektrische rijder zo'n paal aanvraagt. Bij die aanvraag wordt er nog eens kritisch gekeken naar de exacte locatie van de paal, in overleg met collega's van andere afdelingen. Vervolgens wordt er een verkeersbesluit genomen. Dat verkeersbesluit is het moment dat de omgeving kan reageren.

Vraag 9

De plankaart heeft in de kern Haaften ook de gemoederen bezig gehouden, de inwoners konden via een oproep van de Dorpstafel in januari 2022 (op verzoek van de gemeente) aangeven op welke toekomstige locaties de inwoners graag een laadpaal zouden willen zien, hier zijn een aantal locaties voor aangewezen, vervolgens is zonder overleg 11 maanden later een laadpaal geplaatst aan de Bernhardstraat. Hoe hoort dit proces normaliter te verlopen? En waarom wordt hier niet over gecommuniceerd?

Antwoord

In januari 2022 heeft er een communicatiecampagne plaatsgevonden voor de pro-actieve laadpalen. Wij nemen aan dat u hier op doelt. Dit zijn gratis palen waar wij als gemeente (jaarlijks) recht op hebben. In Haaften staat deze gepland bij de Brucht van Haaften aan het Vredeplein. Daarnaast worden er ook laadpalen geplaatst op verzoek van rijders van elektrische auto's die geen mogelijkheid hebben om op eigen terrein te laden. Deze worden via een verkeersbesluit kenbaar gemaakt. Op zo'n verkeersbesluit kan eenieder bezwaar maken.

Vraag 10

De betreffende laadpaal die in november 2022 is geplaatst aan de Bernhardstraat in Haaften is een half jaar later nog steeds niet operationeel. Ook staan er nog geen pijlen onder het laadpaal bord weergegeven. Wanneer is deze laadpaal operationeel en gaat ook het bord aangepast worden?

Antwoord

Ook deze vraag staat uit bij Vattenfall en zal later worden beantwoord. Het bord zal in ieder geval op korte termijn worden aangepast aan de wettelijke regels.

Bijlage 1: Op het voorblad staat geschreven, plaatsingsbeleid Gemeente West Betuwe

PLAATSINGSBELEID



GEMEENTE WEST BETUWE

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Om onze klimaatdoelen te halen is het nodig dat ook ons vervoer verduurzaamt. Elektrisch vervoer draagt hieraan bij. In het regeerakkoord en het Klimaatakkoord staat dat uiterlijk in 2030 alle nieuw verkochte auto's emissievrij moeten zijn. Voor een belangrijk deel zullen dat batterij-elektrische auto's zijn. Volgens prognoses uit het Klimaatakkoord en de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) zijn in 2030 landelijk naar schatting 1,7 miljoen laadpunten nodig voor personenvervoer. Voor West Betuwe is de prognose 499 laadpunten in 2025, 886 laadpunten in 2030, en 1875 laadpunten in 2035, ten opzichte van 72 laadpunten nu. De opgave is echter breder dan personenvervoer. We verwachten ook een toename van het aantal elektrische bussen, doelgroepenvervoer, bestelwagens, trucks en mobiele werktuigen. Dat vraagt om een forse uitbreiding van het aantal laadpunten en een slim, dekkend, toegankelijk en betaalbaar laadnetwerk. Een grote opgave die impact heeft op de openbare ruimte en op het elektriciteitsnet. Hoe onze strategie voor laadinfrastructuur eruitziet, hebben we vastgelegd in de Integrale laadvisie en Mobiliteitsvisie

We zetten in op publieke laadpalen, proactieve uitrol en een actieve benadering van onze inwoners.

1.2 Doel en scope document

Het plaatsingsbeleid geeft invulling aan de keuzes die in de Mobiliteitsvisie en Integrale laadvisie van gemeente West Betuwe zijn gemaakt. Het plaatsingsbeleid richt zich op de uitrol van laadinfrastructuur voor de gebruikersgroepen personenvervoer (bewoners en bezoekers) en helpt de gemeente bij de uitvoering.

Voor personenvervoer is op dit moment op veel plaatsen al een grote behoefte aan laadpunten en verwachten we een sterke toename. Voor andere gebruikersgroepen volgen we de ontwikkelingen en als nodig passen we onze visie en plaatsingsbeleid hierop aan. Omdat de ontwikkelingen op het gebied van elektrisch vervoer en laadinfrastructuur snel gaan, actualiseren we de visie en het plaatsingsbeleid in ieder geval elke twee jaar.

1.2 Opgave

Met ongeveer 72 publieke en naar schatting 111 private laadpunten in de gemeente West Betuwe zijn de eerste stappen gezet. Maar we staan pas aan het begin van de transitie naar elektrisch vervoer. De verwachting is dat het aantal elektrische voertuigen op de weg de komende jaren fors gaat groeien, mede doordat er steeds meer betaalbare modellen beschikbaar zijn. Dit geldt voor personenauto's én voor commerciële voertuigen, zoals bestelwagens.

De groei in het aantal laadpunten heeft een grote impact op het elektriciteitsnet en het beslag op de openbare ruimte. Belangrijk is dat de laadpunten zorgvuldig en tijdig worden ingepast. Ook moeten we keuzes maken in het type laadpunten dat we gaan plaatsen. Er zijn namelijk verschillende manieren om de laadbehoefte van EV-rijders op te lossen: bijvoorbeeld door reguliere laadpalen te plaatsen, door laadpleinen te realiseren of door snelladers een plek te geven. Deze laadoplossingen krijgen voor een deel een plek in de publieke ruimte,

bijvoorbeeld voor inwoners die geen eigen oprit hebben of voor bezoekers aan onze gemeente. Een ander deel van de laadpunten krijgt plek in de private ruimte, bijvoorbeeld op bedrijventerreinen.

Naast reguliere laadpalen willen we ook op innovatieve manieren laadpunten inpassen, door bijvoorbeeld laadpunten te combineren met lichtmasten/walstroom/straatmeubilair en ondergrondse laadpunten te installeren.

2 Uitwerking beleidskeuzes

2.1 Private, semipublieke, publieke laadpunten

We hanteren het uitgangspunt dat EV-rijders zoveel mogelijk laden op privaat terrein. Alleen voor EV-rijders die daar geen mogelijkheid voor hebben, organiseert de gemeente laadvoorzieningen in de publieke ruimte.

Om het gebruik van laadpalen op privaat en semipubliek terrein maximaal te benutten en daarmee de druk op de openbare ruimte zoveel mogelijk te ontzien, zet de gemeente in op de volgende maatregelen. We brengen samen met onze inwoners de strategische voorkeurslocaties in kaart voor semipubliek en privaat laden.

2.2 Locaties

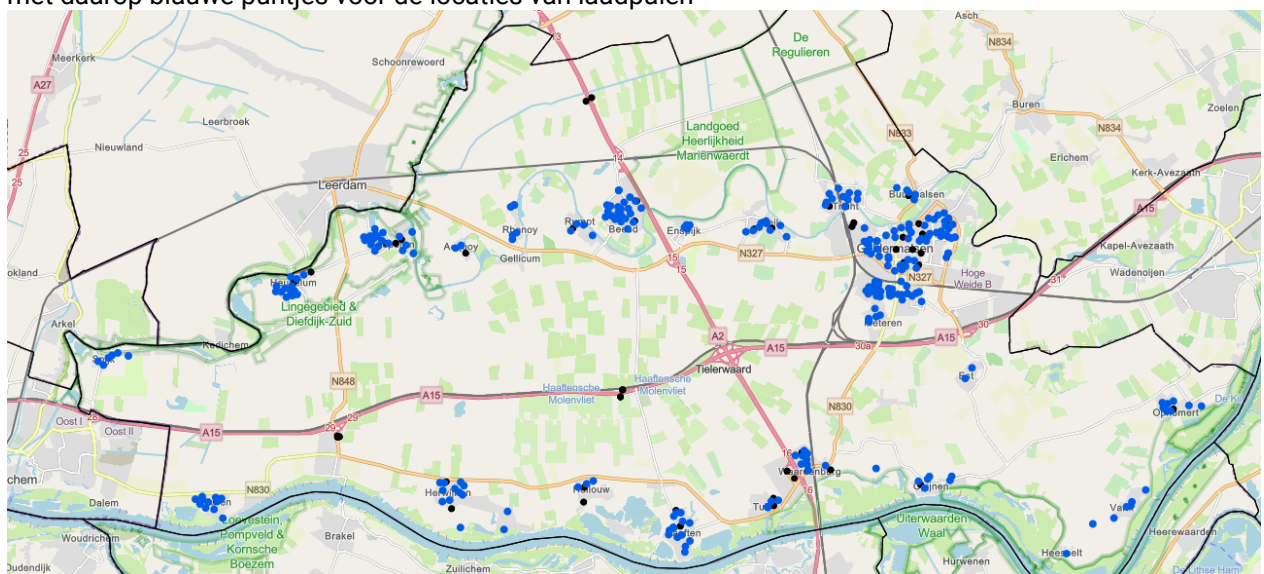
De gemeente wijst de locaties aan waar publieke laadinfrastructuur wordt geplaatst. De locaties worden op de volgende manier bepaald:

Op basis van een plankaart.

We stellen een plankaart op met de locaties voor de bij te plaatsten laadinfrastructuur. Deze plankaart gebruiken we om, als een verzoek is goedgekeurd, te bepalen op welke locatie deze wordt geplaatst.

De plankaart is te vinden op de website van de gemeente West Betuwe: www.westbetuwe.nl/elektrisch-rijden.

Onderstaande afbeelding geeft een fragment weer van een landkaart waarop de regio West Betuwe is te zien, met daarop blauwe puntjes voor de locaties van laadpalen



Bij het aanwijzen van locaties voor laadpalen houden we rekening met:

- Dekkend netwerk. We willen een dekkend netwerk van laadpalen creëren in West Betuwe. Hier houden we rekening mee tijdens de plaatsing van (strategische) laadpalen.
- Claimgedrag. We willen voorkomen dat inwoners een parkeerplaats met een laadpaal ervaren als hun eigen parkeerplaats. Om dat te voorkomen plaatsen we een laadpaal bij voorkeur niet voor het huis van de aanvrager.
- Laden met eigen stroom op een openbare parkeerplaats staan we alleen toe als er geen kabels over, onder, door of op openbare grond gaan of liggen. Ook hier gaan we claimgedrag tegen.
- Parkeerplaatsen met dubbele functies worden niet gebruikt om te laden.

Nieuwbouwlocaties.

Voor nieuwbouwlocaties zorgen we ervoor dat 1 op de 10 parkeerplaatsen geschikt zijn om een elektrisch voertuig op te laden. Dit betekent dus één paal (met 2 aansluitingen) per 20 parkeervakken. In elke parkeerkoffer, parkeerhofje of parkeerplein wordt ruimte gemaakt voor een laadpaal. Onze voorkeur gaat uit naar parkeerkoffers, daarna haaksparkeren en daarna paralelparkeren.

2.3 Soorten laadinfrastructuur

We maken onderscheid tussen reguliere laadpunten en snellaadpunten.

Reguliere laadpunten

De gemeente heeft een verantwoordelijkheid in de uitrol van reguliere publieke laadpunten. Deze laadpunten, met een vermogen tot 22 kW, plaatsen we als losse palen.

2.4 Plaatsingsstrategie

Om publieke laadinfrastructuur te plaatsen kiezen we voor de volgende procedures.

Vraaggestuurd

We kiezen voor vraaggestuurde plaatsing, waarbij bewoners en forenzen een aanvraag kunnen indienen voor een publiek laadpunt. Daarna zoeken we een geschikte locatie. We werken samen met marktpartijen die bereid zijn om op basis van aanvragen te investeren in laadinfrastructuur. Daarbij accepteren we dat de doorlooptijden langer zijn dan bij data gedreven plaatsing. We verwachten dat in sommige delen van de gemeente nog geen aanvragen voor laadpunten binnenkomen en monitoren of dit problemen oplevert voor bezoekers.

Als de doorlooptijden te hoog oplopen doordat de aanvragen snel toenemen, gaan we over op plaatsing op basis van gebruiksdata/voorspellende data. Dit is ook aan de concessiehouder om op toegenomen vraag in te spelen.

Strategisch

Naast de vraaggestuurde plaatsing/plaatsing op basis van data willen we ook laadpunten kunnen realiseren op plekken waar bewoners of forenzen geen aanvraag kunnen doen, zoals in elke kern één laadpunt. Daarmee faciliteren we bezoekers van onze gemeente. We verwachten dat voor deze strategische plaatsing een (beperkte) financiële bijdrage van de gemeente nodig is. Nadat elke kern tenminste 1 laadpaal heeft bekijken we elk jaar welke gebieden een extra impuls nodig hebben.

2.5 Realisatiecriteria

Bij de realisatie van laadinfrastructuur gelden de volgende criteria:

- **Veiligheid:** de laadkabel mag niet over het trottoir liggen; Het leggen van een 'eigen' kabel op openbaar terrein is niet toegestaan.
- **Elektriciteitsnet:** laadpalen worden waar mogelijk binnen 25 meter van het elektriciteitsnet (laagspanningsnet) gerealiseerd. Dit in verband met de meerkosten voor kabels die langer dan 25 meter zijn. Daarnaast wordt er rekening gehouden met voldoende ruimte voor de realisatie van ondersteunende hardware bij grotere aansluitingen zoals de trafo en omvormers;
- **Bestaand parkeervak:** laadpalen worden waar mogelijk gerealiseerd bij bestaande parkeerplaatsen;

- **Beide parkeervakken zijn openbaar toegankelijk:** een laadpaal wordt niet geplaatst bij gereserveerde parkeervakken. Deze parkeervakken voor het opladen van een elektrische auto zijn niet voor een ander doel gereserveerd.
- **Laden met eigen stroom is toegestaan:** mits er geen kabels op, over, onder, of door gemeentegrond gaan.

3 Participatie

Gemeente West Betuwe vindt het belangrijk dat inwoners goed geïnformeerd zijn over ontwikkelingen in hun omgeving. Inwoners adviserende/coproducerende/meebeslissende rol bij de realisatie van publieke laadpunten in en nabij woonwijken.

We willen onze inwoners een actieve rol aanbieden bij het opstellen van een plankaart. De wens is uitgesproken om in elke kern tenminste een (1) openbare laadpaal te hebben. Een deel van deze 21 palen wordt strategisch geplaatst, omdat in de kleinere kernen nog geen aanvraag loopt voor een laadvoorziening.

Het doel van het participatieproces is bewustwording en het verbeteren van de kwaliteit (van de uitrol van het netwerk, het proces, en van de locaties van de laadpalen).

We willen onze inwoners ervan bewust maken dat elektrisch rijden een steeds groter aandeel gaat (en moet) hebben in ons vervoer. Dit is van belang omdat we in 2050 co2 neutraal willen zijn. Elektrisch vervoer is daarbij een belangrijk onderdeel. Onze inwoners zijn hierbij ook aan zet, onder andere door elektrisch te gaan rijden.

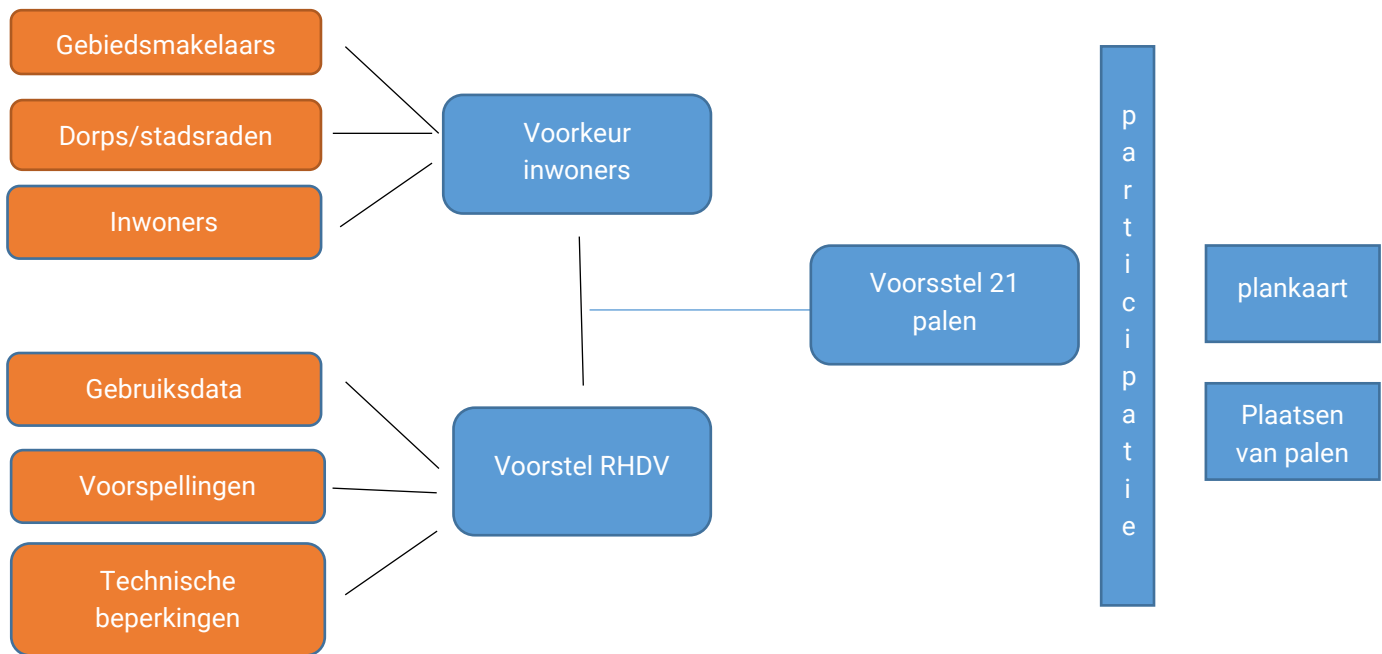
Daarnaast weten onze inwoners vaak het beste welke plekken eventueel geschikt zijn voor laadvoorzieningen. Daarmee geven we de plankaarten een extra kwaliteitsimpuls.

Onze doelgroep zijn inwoners die belanghebbende bij publieke laadvoorziening. Dit kunnen mensen zijn die al een elektrische auto hebben of er een aan gaan schaffen. Of inwoners met een relatie met de plek waar een laadvoorziening gerealiseerd gaat worden.

Doormiddel van markeringen in de openbare ruimte willen we inwoners informeren over de mogelijkheden om een laadpaal aan te vragen en hun reacties op te halen over de plankaart. Dit doen we, bijvoorbeeld, door het met (niet permanente) verf aanbrengen van het elektrisch laden logo met de tekst: Hier straks ook laden? Met een verwijzing naar de website. De 21 locaties van de tekeningen zijn onze voorstellen voor 21 strategische palen (voor de vraag uit).

Op de website informeren we onze inwoners over het huidige aanbod, de manier waarop zij een laadpaal kunnen aanvragen en worden hun reacties gevraagd op de plankaarten. Twee weken kunnen inwoners reageren op onze locatievoorstellen. Deze worden meegenomen in het uiteindelijke besluit.

Onderstaande afbeelding geeft een stroomschema weer van betrokken partijen, en het proces dat wordt doorlopen om te komen tot een voorstel van een specifiek aantal laadpalen.



4 Verkeersbesluit

Het verkeersbesluit geeft het parkeervak de doelbestemming 'opladen van elektrische voertuigen'. In dit vak mag alleen worden geparkeerd door elektrische auto's die laden. Dat wil zeggen dat de stekker in de laadpaal moet zitten.

Verkeersgeluid

We nemen een individueel verkeersbesluit voor elke individuele locatie en duiden het parkeervak aan als bestemd voor het opladen van elektrische voertuigen zodra de laadvoorziening is geplaatst.