

Nota voor burgemeester en wethouders

Team
DEV-BLD

Onderwerp

realisatie openbare laadpalen

1- Notagegevens		2- Bestuursorgaan	
Notanummer	2019-000511	<input checked="" type="checkbox"/> B & W	19-03-2019
Datum	11-03-2019	<input type="checkbox"/> Raad	--
Programma:		<input type="checkbox"/> Burgemeester	--
04 Milieu		College van B & W	
Portefeuillehouder Weth. Verhaar		- Burgemeester	- Weth. Kolkman
		- Weth. Grijzen	- Weth. Rorink
		- Weth. Verhaar	- Weth. Walder

Besluitenlijst	d.d.	d.d.	d.d.
<input type="checkbox"/> Akkoordstukken	--	<input type="checkbox"/> Openbaar	--
		<input type="checkbox"/> Besloten	--

Routing	d.d.	par.	
Nicoliene de Vries	11-03-2019	<input type="checkbox"/> adj.secr.	--
Richard van Hout	12-03-2019	<input checked="" type="checkbox"/> gem.secr.	13-03-2019
Carlo Verhaar	13-03-2019	BIS Openbaar	
		Status	Definitief 2019-03-20

Bijlagen

1. beschrijving van het huidige proces voor de realisatie van laadpalen
2. Betrekken bewoners met een laadpalenkaart

B & W d.d.: 19-03-2019

Besloten wordt:

- 1 In te stemmen met de nieuwe werkwijze voor het plaatsen van een laadpaal/laadplek, waarbij omwonenden vooraf aan de realisatie van een laadpaal/laadplek worden geïnformeerd over de locatie en de gelegenheid krijgen te reageren;
- 2 de raadsmededeling vast te stellen;
- 3 de stukken aan te bieden aan de raad;
- 4 de nota en het besluit openbaar te maken.

Financiële aspecten:

Financiële gevolgen voor de gemeente?	Nee
Begrotingswijziging	Nee

Voorstel openbaarmaking conform Wet Openbaarheid Bestuur (Wob)

- De nota en het besluit openbaar te maken
- De nota en het besluit openbaar te maken vergezeld van bijgaand persbericht
- De nota en het besluit openbaar te maken nadat
- De nota en het besluit openbaar te maken, behalve...
- Het besluit openbaar te maken, maar niet de nota, gelet op artikel:
- De nota en het besluit niet openbaar te maken, gelet op artikel:

Kennisgeving/ Bekendmaking Awb

ADVIESRADEN:

Moet een van de adviesraden gehoord worden of op de hoogte gesteld?

Nee

Toelichting

Inleiding

Vanwege de klimaatproblematiek wordt elektrisch rijden gestimuleerd. De verwachting is dat het volledig elektrisch rijden de komende jaren een vlucht gaat nemen. Dit betekent meer laadpalen in het straatbeeld met bijbehorende laadplek(ken) die met een verkeersbesluit worden aangewezen. Daarnaast is het gewenst om laadpalen sneller te realiseren voor de E-rijders die steeds meer volledig elektrisch rijden en dus geen alternatief hebben.

Deventer participeert met 43 gemeenten in de Overijssels/Gelderse concessie voor laadpalen. In het kader van de besluiten over de concessie is in de aanpak/uitvoering aangekondigd bewoners te betrekken en het proces te versnellen. In eerste instantie is ingezet om dit te doen met het publiceren van een laadpalenkaart met mogelijke toekomstige locaties en het nemen van een verzamelverkeersbesluit voor deze locaties.

Door voortschrijdende inzicht en nadere afweging van argumenten (m.b.t. informatie, locatiekeuze en versnelling) wordt voorgesteld om bewoners per te realiseren locatie te betrekken.

Achtergrondinformatie over het huidige proces voor de realisatie van laadpalen staat in bijlage 1.

Beoogd resultaat

- Betrekken van bewoners bij het realiseren van openbare laadpalen met bijbehorende laadplek(ken).
- Versnellen van het proces voor het realiseren van laadpalen voor de volledig elektrisch autorijders.

Kader

- E-laadstrategie – vastgesteld 1 juli 2015 door de gemeenteraad
- Beleidsregels oplaadpalen Deventer 2018
- Collegebesluit 3 juli 2018 en raadsmededeling over de concessie voor laadpalen in de openbare ruimte

Argumenten voor en tegen

Hieronder staan argumenten voor en tegen het huidige voorstel de bewoners te betrekken per te realiseren laadpaal met laadplek.

Argumenten voor

Informatie

- Omwonenden worden direct geïnformeerd over een binnenkort te realiseren laadpaal in de buurt en kunnen reageren.

Locaties

- Foutieve locatiekeuzes kunnen worden voorkomen (bv. te dicht bij een poort, te krappe plek etc.)
- Meer draagvlak voor locaties bij aanpassing van de locatie op basis van reacties van omwonenden.

Versnelling

- Indien omwonenden niet reageren en geen andere locatie voorstellen dan kan de realisatie sneller. Namelijk door akkoord te gaan met de plaatsing tegelijk met de publicatie van het verkeersbesluit, omdat geen bezwaren worden verwacht. Dit voorkomt wachten op een 6 weken durende bezwaartermijn.

Argumenten tegen

Informatie

- Ten opzichte van het huidige proces extra organisatie van het informeren van bewoners en verwerken van reacties t.o.v. het huidige proces.

Locaties

- Omwonenden per locatie vooraf informeren over de locatie kan mogelijk meer weerstand geven dan nu het geval is.

Versnelling

- Betrekken van bewoners per locatie neemt een paar weken in beslag.

In bijlage 2 wordt nog ingegaan op de argumenten voor en tegen de bewoners te betrekken door de publicatie van een laadpalenkaart met mogelijke toekomstige locaties voor laadpalen. De argumenten tegen zijn doorslaggevend geweest om deze werkwijze niet voor te stellen.

Extern draagvlak (partners)

De realisatie van een laadpaal met laadplek kan op bezwaren stuiten bij niet elektrische autorijders, vooral in buurten met een grote parkeerdruk. Omwonenden zijn nu toe niet actief vooraf geïnformeerd over de plaatsing van een laadpaal. Door de bekendmaking van een verkeersbesluit kunnen bewoners wel hiervan kennis nemen. De kennis over deze bekendmakingen bij bewoners lijkt echter beperkt. Tot op heden zijn er geen bezwaren over de verkeersbesluiten ingediend. Bewoners hebben wel bij een paar van de tot nu toe geplaatste laadpalen na realisatie aangegeven dat ze graag vooraf geïnformeerd waren. Recent is door bewoners gesignaleerd dat één laadpaal foutief is geplaatst. Deze wordt verwijderd omdat deze locatie te krap is voor het nieuwe type laadpaal in de concessie. Over de andere gerealiseerde laadpalen zijn geen reacties van omwonenden bij de gemeente binnengekomen. Deze laadpalen konden blijven staan.

Voor de E-rijders is het van belang dat voor het volledig elektrisch rijden de laadpalen in de openbare ruimte snel na de aanvraag gerealiseerd worden. De volledig elektrische autorijder is namelijk geheel afhankelijk van het elektrisch laden.

Financiële consequenties

Door de concessiehouder worden laadpalen zonder kosten en op eigen risico geplaatst met een bijbehorend verkeersbord. De kosten van het verkeersbord zijn in het kader van de nieuwe concessie voor de gemeente vervallen. Indien in de toekomst de laadpaal veel wordt gebruikt wordt een tweede laadplek per verkeersbesluit aangewezen en gerealiseerd. Het verkeersbord moet dan worden verplaatst en worden voorzien van een onderbord met twee pijlen, die de twee bijbehorende laadplekken aanwijzen. Het betrekken van bewoners per brief en/of infobord is mogelijk uit de kostenbesparing op de aanschaf en plaatsing van verkeersborden per laadplek.

Aanpak/uitvoering

In het voorjaar wordt de nieuwe werkwijze voor de realisatie van laadpalen voorbereid. Door de toename van het aantal aanvragen zal de werkwijze ook geprofessionaliseerd worden in overleg tussen de programma's Milieu en Duurzaamheid en Leefomgeving.

De nieuwe werkwijze betekent dat omwonenden vooraf per brief en/of infobord worden geïnformeerd over de plaatsing van een laadpaal met bijbehorende laadplek en op de locatiekeuze kunnen reageren.

De nieuwe procedure loopt als volgt:

Een nieuwe E-rijder kan een openbare laadpaal via de website van de gemeente bij de concessiehouder aanvragen. De concessiehouder vraagt vervolgens een laadpaal aan bij de gemeente. Na een check op de beleidsregels en plaatsingscriteria en bij een positief gemeentelijk advies (van Straten, Wegen en Pleinen, Verkeer en Groenbeheer) worden de bewoners in de buurt over de locatie geïnformeerd per brief en/of infobord. Bewoners kunnen binnen een paar weken reageren.

Indien bewoners niet reageren wordt na advies van de politie het verkeersbesluit openbaar bekend gemaakt.

Tegelijk wordt een akkoord voor plaatsing gegeven aan de concessiehouder waardoor de plaatsing met 6 weken versneld kan worden.

Indien bewoners wel reageren wordt nagegaan of een locatieaanpassing gewenst en mogelijk is. De bewoners worden daarna opnieuw geïnformeerd. Na advies van de politie wordt het verkeersbesluit openbaar bekendgemaakt. Indien geen bezwaar wordt ingediend wordt het verkeersbesluit na 6 weken (de bezwaartermijn) definitief en wordt akkoord voor plaatsing gegeven aan de concessiehouder.

Na akkoord voor plaatsing zorgt de concessiehouder, binnen de gestelde termijn in de concessie, voor de plaatsing van de laadpaal en het verkeersbord en de exploitatie gedurende de concessie-termijn.

In het kader van duurzame mobiliteit worden bewoners en E-rijders geïnformeerd over de beleidsregels en de realisatie van laadpalen en wordt het elektrisch rijden gestimuleerd samen met marktpartijen.

RAADSMEDEDELING

Onderwerp realisatie openbare laadpalen

Mededelingennr
Team

DEV-BLD

Portef.houder
BenW-besluit d.d.:

Weth. Verhaar
--

1. Inleiding: waarom deze mededeling

Met deze raadsmededeling wordt de raad geïnformeerd over een wijziging in de wijze waarop bewoners worden betrokken bij de realisatie van laadpalen. In de nieuwe werkwijze worden omwonenden per te realiseren laadpaal/laadplek geïnformeerd (per brief en/of infobord) en kunnen zij per locatie reageren.

Dit wijkt af van een eerdere raadsmededeling in juli 2018. Toen was het voornemen om bewoners te betrekken via de publicatie van een laadpalenkaart met daarop mogelijke toekomstige locaties voor laadpalen. Op basis van voortschrijdend inzicht en een nadere afweging van argumenten is besloten omwonenden directer te gaan betrekken per te realiseren locatie voor een laadpaal.

2. Kader

- E-laadstrategie – vastgesteld 1 juli 2015 door de gemeenteraad
- Beleidsregels oplaadpalen Deventer 2018
- Collegebesluit 3 juli 2018 en raadsmededeling over de concessie voor laadpalen in de openbare ruimte

3. Kern van de boodschap

Wijziging van werkwijze bij realisatie van openbare laadpalen/laadplekken voor elektrische auto's.

Bewoners worden betrokken per te realisatie openbare laadpaal/ laadplek.

Omwonenden worden vooraf per brief en/of infobord geïnformeerd en kunnen reageren. Deze nieuwe werkwijze wordt dit voorjaar voorbereid tegelijk met een gewenste professionalisering vanwege een toename van het aantal aanvragen voor laadpalen.

4. Nadere toelichting

De nieuwe procedure loopt als volgt:

Een nieuwe E-rijder kan een openbare laadpaal, via de website van de gemeente, bij de concessiehouder aanvragen. De concessiehouder vraagt vervolgens een laadpaal aan bij de gemeente. Na een check op de beleidsregels en plaatsingscriteria en bij een positief gemeentelijk advies (van Straten, Wegen en Pleinen, Verkeer en Groenbeheer) worden de bewoners in de buurt over de locatie geïnformeerd per brief en/of infobord. Bewoners kunnen binnen een paar weken reageren.

Indien bewoners niet reageren wordt na advies van de politie het verkeersbesluit openbaar bekend gemaakt. Tegelijk wordt een akkoord voor plaatsing gegeven aan de concessiehouder waardoor de plaatsing met 6 weken versneld kan worden.

Indien bewoners wel reageren wordt nagegaan of een locatieaanpassing gewenst en mogelijk is. De bewoners worden daarna opnieuw geïnformeerd. Na advies van de politie wordt het verkeersbesluit openbaar bekendgemaakt. Indien geen bezwaar wordt ingediend wordt het verkeersbesluit na 6 weken (de bezwaartermijn) definitief en wordt akkoord voor plaatsing gegeven aan de concessiehouder. Na akkoord voor plaatsing zorgt de concessiehouder, binnen de gestelde termijn in de concessie, voor de plaatsing van de laadpaal en het verkeersbord en de exploitatie gedurende de concessie-termijn.

In het kader van duurzame mobiliteit worden bewoners en E-rijders geïnformeerd over de beleidsregels en de realisatie van laadpalen en wordt het elektrisch rijden gestimuleerd samen met marktpartijen.

Bijlage 1 bij nota realisatie van openbare laadpalen

Beschrijving van het huidige proces voor de realisatie van laadpalen

Contract met marktpartijen

De laadpalen die in Deventer zijn geplaatst worden geëxploiteerd op kosten en risico van marktpartijen. De gemeente neemt een verkeersbesluit voor een laadplek bij de laadpaal en plaatst het bijbehorend verkeersbord. De eerste laadpalen zijn in 2012 geplaatst vanuit een pilot en contract met stichting E-laad (tegenwoordig EV net). Door marktpartij Allego zijn op basis van een contract laadpalen in gemeentelijke parkeergarages en op de openbare weg geplaatst. Vanaf 1 juli 2018 is een concessie verleend aan marktpartij Ecotap.

Concessie aan een marktpartij

Deventer participeert in een concessie aan marktpartij Ecotap samen met 43 gemeenten in Gelderland en Overijssel. Een laadpaal (incl. bijbehorend verkeersbord) wordt na een aanvraag van een E-rijder in de openbare ruimte geplaatst en geëxploiteerd door de concessiehouder. Er zijn geen kosten voor de gemeente. Ecotap heeft het exclusieve recht voor plaatsing in 3 jaar en een exploitatietermijn gedurende 10 jaar. Verlenging van deze termijnen is in de concessie mogelijk. Nieuw in deze concessie is dat de gemeente geen kosten meer heeft voor 1 bijbehorend verkeersbord bij de eerste laadplek. Ook kunnen op strategische locaties laadpalen aangevraagd kunnen worden. Denk aan locaties waar veel bezoekers worden verwacht. Vanuit deelname aan de concessie is een laadpalenkaart voor Deventer gemaakt met een bijdrage van de provincie. Een adviesbureau heeft vanuit een toekomstige behoeftekaart mogelijke locaties voor laadpalen in kaart gebracht. Deze locaties zijn door de gemeente gecheckt en zo nodig aangepast. Verspreid over de gemeenten staan ongeveer 200 mogelijke locaties op deze kaart. De verwachting in de concessie is dat de komende plaatsingstermijn van 3 jaar ongeveer 100 laadpalen in Deventer nodig zijn.

Beleid

De gemeenteraad heeft op 1 juli 2015 een elektrisch vervoer (EV) strategie vastgesteld. Deventer faciliteert laadpalen en participeert, conform deze EV strategie, in de concessie aan marktpartij Ecotap. Deze concessie is aanbesteed door de provincie en biedt maximale marktwerking, kwalitatieve voorwaarden, zo min mogelijk kosten voor E-rijders en de gemeenten en hulp aan gemeenten bij de locatievoorstellen en het aanvraag- en realisatieproces. Op basis van de EV strategie zijn beleidsregels uitgewerkt "beleidsregels oplaadpalen Deventer 2018, openbaar laden van elektrische voertuigen". Deze zijn op 3 juli 2018 door het college van B&W vastgesteld.

In de beleidsregels is opgenomen onder welke voorwaarden de gemeente medewerking verleent aan oplaadpalen op de openbare weg. Belangrijke voorwaarden zijn o.a.:

- criteria voor de locatiekeuze voor een laadpaal;
- de gebruiker/gebruikers hebben zelf geen mogelijkheid voor parkeren en laden op eigen terrein of semi publiek terrein;
- er is voldoende laadbehoefte gebleken voor een nieuwe oplaadpaal (dit is nader uitgewerkt in de beleidsregels);
 - binnen een afstand van hemelsbreed 300 meter is geen andere oplaadpaal al aanwezig, tenzij aantoonbaar meer laadbehoefte is dan de bestaande oplaadpaal aan kan;
 - in de binnenstad wordt verwezen naar de oplaadpalen in de gemeentelijke parkeergarages en worden geen oplaadpalen op de openbare weg geplaatst. Dit vanwege de grote parkeerdruk en de beperkte parkeerruimte en het beleid voor langer parkeren in de parkeergarages.
 - door middel van een verkeersbesluit wordt eerst 1 parkeerplaats aangewezen voor het elektrisch laden en voorzien van een verkeersbord. Indien 1 laadplek onvoldoende is wordt een tweede laadplek aangewezen via een verkeersbesluit. Het verkeersbord wordt dan verplaatst naar het midden tussen de parkeerplekken (vlak naast de laadpaal) en voorzien van een onderbord met twee pijlen.

Proces van aanvraag t/m realisatie van laadpalen

- Aanvragen worden door (potentiële) E-rijders via een aanvraagportaal met een link op de webpagina van de gemeente www.deventer.nl/oplaadpalen bij de concessiehouder aangevraagd. Op deze webpagina staan ook de locaties van laadpalen.
- De concessiehouder doet een aanvraag met locatievoorstel bij de gemeente. Daarbij wordt betrokken de mogelijke locaties op de beschikbare laadpalenkaart.
- Een locatievoorstel wordt (regelmatig na een voorgestelde wijziging) door de coördinator (sr. milieuadviseur) intern voorgelegd aan adviseurs verkeer, straten, wegen en pleinen en groenbeheer.
- Na positief intern advies wordt een gemeentelijk verkeersbesluit voorbereid voor één laadplek bij de laadpaal en voor advies voorgelegd aan de politie.
- Na positief advies van de politie wordt een verkeersbesluit via een openbare bekendmaking officieel gepubliceerd. Er is geen extra publiciteit.
- Bewoners kunnen gedurende 6 weken bezwaar maken op het bekend gemaakte verkeersbesluit.
- Verkeersbesluit wordt na 6 weken definitief indien geen bezwaar is gemaakt.
- Nadat het verkeersbesluit definitief is wordt akkoord voor plaatsing wordt gegeven aan de concessiehouder.
- De concessiehouder realiseert de plaatsing van een laadpaal met bijbehorende verkeersbord "opladen van elektrische voertuigen" bij de laadplek en de aansluiting op het stroomnet.
- Concessiehouder verzorgt de exploitatie gedurende de exploitatietermijn gedurende 10 jaar.
- De elektrische autorijders kunnen op de aangewezen laadplekken de elektrische auto opladen (met een universele laadpas). Alleen tijdens het laden is het gebruik van de laadplek mogelijk. Niet elektrische autorijders mogen niet op deze plek parkeren. Zo nodig kan een boete worden uitgeschreven.

Ervaringen

Voor 26 locaties is in Deventer inmiddels een aanvraagprocedure doorlopen en is een laadpaal gerealiseerd. (zie het overzicht). Op veel aanvraaglocaties zijn vanuit de gemeentelijk coördinator en adviseur wijzigingsvoorstellen gedaan aan de contractpartij/ concessiehouder. Tot nu toe zijn geen bezwaren gemaakt op de openbaar bekendgemaakte verkeersbesluiten. Opgemerkt kan worden dat veel bewoners deze bekendmakingen ook niet zien.

De ervaring is (ook elders in het land) dat de gehele procedure al gauw minimaal 3 maanden duurt.

In het kader van de concessie wordt gestreefd naar versnelling in maximaal 10 weken.

In 2018 stagneerde de plaatsing van laadpalen geheel door gebrek aan voldoende technisch personeel voor de aansluiting op het elektriciteitsnet.

In januari 2019 zijn inmiddels 7 laadpalen gerealiseerd. 3 laadpalen, die al voor 1 juli 2018 zijn aangevraagd, wachten nog op plaatsing door marktpartij Allego (contractpartij) en 7 laadpalen zijn (begin februari 2019) nog in procedure voor plaatsing door de concessiehouder Ecotap.

Tot nu toe konden de vragen/ opmerkingen over de geplaatste laadpalen toereikend worden beantwoord. Op twee locaties hebben in 2017 bewoners kritiek geuit op de inmiddels geplaatste laadpaal. Eén omwonende omdat deze vooraf geïnformeerd had willen worden en een andere omwonenden omdat deze dacht dat er op die plek geen behoefte zou zijn aan een laadpaal. De gerealiseerde laadpalen zijn blijven staan.

Recent is een laadpaal verkeerd geplaatst midden op de stoep, zodat de doorgang werd belemmerd. Dat is niet de bedoeling. Dit heeft ook in de Stentor gestaan. Deze laadpaal is/wordt z.s.m. verwijderd omdat de stoep daar te krap blijkt te zijn. De nieuwe laadpaal in de concessie blijkt namelijk groter te zijn dan de vorige laadpaal en ongeveer twee maal zoveel ruimte op de stoep in te nemen. Daardoor blijft onvoldoende ruimte over op de stoep (minimaal 90 centimeter).

Het aantal aanvragen en vragen over het beleid en mogelijkheden rond laadpalen neemt de laatste maanden aanzienlijk toe.

Overzicht van laadpalen in Deventer

Aanvragen/realisatie	Locatie
2012 gerealiseerd	Pilot 9 laadpalen: Dorpsstraat Diepenveen Pastoorsdijk Schalkhaar Brink Bathmen Margijnenenk Parkeerterrein Flora Van Twickelostraat (twee laadparkeerplekken) Beestenmarkt Klinkenbeltsweg Maretak
2015 gerealiseerd	7 laadpalen in gemeentelijke parkeergarages - Stadspoortgarage - Brinkgarage - Stationspleingarage
2016 gerealiseerd	Rozenstraat Lange Zandstraat Het Hooiland Vogelslag
2017 gerealiseerd	G Westenbergstraat Florens Radewijnszstraat Diepenveenseweg Kon Wilhelminalaan, Bathmen Albert Hahnweg Leeghwaterlaan 3 Laadpalen in parkeergarage stadhuiskwartier – voor vergunninghouders
2018 gerealiseerd	2 ^e laadplek Florens Radewijnszstraat Verder geen plaatsingen i.v.m. onvoldoende beschikbaar technisch personeel voor de aansluiting op het elektriciteitsnetwerk
2019 gerealiseerd	Mr H.F. de Boerlaan Kon. Julianastraat Deventer Jan Steenstraat Lucas van Leydenweg (stoep blijkt te krap-laadpaal wordt/is verwijderd !!) Johan Wagenaarlaan Bé van den Doolstraat Frits Drijverstraat
Aanvragen nog in procedure in 2019	Sluisstraat (plaatsing door Allego) Melchior van Brielstraat (plaatsing door Allego) Ceintuurbaan (plaatsing door Allego) Kon Wilhelminalaan, Deventer Cornelis Lelylaan (afgefallen i.v.m. te grote afstand tot het stroomnetwerk) Steven Coldeweijpad Mina Krusemanlaan Roerstraat Paalakker Vermeerstraat Aan de Leide, Schalkhaar

Niet gerealiseerde aangevraagde locaties

Papenstraat- in binnenstad - laden in parkeergarages
 Singelstraat - in binnenstad - laden in parkeergarages
 Pikeursbaan – in binnenstad - laden in parkeergarages
 Zaanstraat - aanvraag ingetrokken
 Landstraat- aanvraag ingetrokken – laadpaal in de buurt
 Kamperstraat – laden op eigen terrein mogelijk
 Bernardus van de Bergweg - aanvraag ingetrokken
 Schimmelpenninckhof - laden op eigen terrein mogelijk
 Graaf van Burenstraat – in binnenstad- laden in parkeergarages
 Gibsonstraat – in binnenstad- laden in parkeergarages
 Leonard Springerlaan – binnen hemelsbreed 300 meter is een laadpaal aanwezig
 Smedenstraat – in binnenstad laden in de parkeergarages
 Zutphenseweg – laden op eigen terrein mogelijk

Bijlage 2 Betrekken bewoners met een laadpalenkaart

In deze aanpak wordt een laadpalenkaart gemaakt met mogelijke toekomstige locaties voor laadpalen op basis van een prognose van de behoefte en goed verspreid over de gemeente. B&W stelt deze kaart vast en de kaart wordt gepubliceerd en bewoners worden uitgenodigd te reageren. Dit kan leiden tot reacties en aanpassingen. Op basis van de aangepaste kaart kunnen de laadpleklocaties in een verzamelverkeersbesluit worden aangewezen.

Argumenten voor:

Informatie

- Bewoners worden met de laadpalenkaart vooraf geïnformeerd over mogelijke locaties
- Nieuwe E-rijders kunnen op de laadpalenkaart zien waar een laadpaal kan komen.

Locatiekeuze

- Foutieve locatiekeuzes kunnen worden voorkomen (bv te dicht bij een poort, te krappe plek).
- Meer draagvlak voor locaties bij aanpassingen van locaties op basis van reacties van bewoners.

Versnelling

- Concessiehouder kan sneller een aanvraag doen omdat de toekomstige locaties al op een laadpalenkaart staan.
- Verdere versnelling is mogelijk met een verzamelverkeersbesluit voor alle laadpleklocaties op de kaart. Hiermee wordt een 6 weken durende bezwaartermijn per locatie voorkomen.

Argumenten tegen:

Informatie

- Bewoners worden geïnformeerd met de laadpalenkaart over mogelijke locaties die echter niet allemaal worden gerealiseerd. Ter info: naar verwachting zal de komende jaren ongeveer de helft van de locaties op de laadpalenkaart worden gerealiseerd (op basis van behoefte van E-rijders).
- Bewoners kunnen de informatie over/ publicatie van de laadpalenkaart missen en dan toch onverwacht een laadpaal in de straat krijgen.
- De realisatie van laadpalen kan pas jaren later zijn na de publicatie van de laadpalenkaart.
- Ten opzichte van het huidige proces is extra organisatie nodig m.b.t. publiciteit / informeren over de laadpalenkaart en verwerken van reacties.

Locatiekeuze

- Ten opzichte van het huidige proces kan de informatie over mogelijke locaties op de laadpalenkaart meer weerstand opleveren op de locatiekeuzes.
- Om diverse redenen (bv. ook herinrichting) het gewenst zijn andere locaties dan de locaties op de laadpalenkaart in de toekomst te realiseren.

Versnelling

- Versnelling wordt gerealiseerd door bewoners gemeentebreed te betrekken bij de Laadpalenkaart en een Verzamelverkeersbesluit en niet per locatie. Bewoners kunnen zich zo onvoldoende betrokken voelen bij de geplaatste laadpaal in de straat en alsnog reageren en bezwaar maken.