

Nota voor Burgemeester en Wethouders

Team: Concernstaf

Onderwerp:

Vragenex art 46 RvO GL-Laadpalen in het centrum

Notagegevens

Bestuursorgaan	:	B-en-W 8-02-2022
Notanummer	:	2022-137
Datum	:	8-02-2022
Programma	:	03-Leefomgeving
Portefeuillehouder	:	Wethouder Rorink,Wethouder Verhaar,
Bijlage(n)	:	2022-01-19 Vragen art 46 RvO GL - Laadpalen in het centrum.pdf,Antwoordbrief vragen ex art 46 RvO-GL-Laadpalen.docx

Parafering

03-02-2022: Wethouder03-02-2022: Wethouder03-02-2022: Programmamanager

Agendering

* 03-02-2022: Gemeentesecretaris/algemeen directeur

Definitieve akkoord

8-02-2022

B & W d.d.: 8-02-2022

Besluit

1. De beantwoording van de vragen ex art 46 RvO van de Groen Links-fractie vast te stellen
2. De beantwoording aan te bieden aan de raad

De nota en het besluit openbaar te maken.

Inleiding

Per brief van 18 januari 2022 heeft Tjeerd van der Meulen van de fractie van Groen Links uw college een aantal schriftelijke vragen ex art 46 RvO gesteld over laadpalen in het centrum. Bijgaand treft u de beantwoording aan.

Beoogd maatschappelijk resultaat

Kader

Betrokken partijen en participatie

Argumenten voor en tegen

Financiële consequenties en dekking

Openbaarmaking en communicatie

Aanpak en uitvoering

Gemeente Deventer
t.a.v. College van B&W
Postbus 5000
7400 GC Deventer

Betreft: beschikbaarheid laadpalen in centrum Deventer

Deventer, 18 januari 2022

Geacht college,

In de raadstafel van 12 mei 2021 is gesproken over de startnotitie Laadbeleid 2021-2030 met de volgende ambitie: *"Het realiseren van voldoende laadinfrastructuur binnen de gemeente Deventer onder voorwaarde van een goede inpassing in de openbare ruimte."* In de startnotitie is aangegeven dat steeds meer elektrisch vervoer zal plaatsvinden en dat daarom de gemeente elektrisch duurzaam rijden zal faciliteren. Destijds is aangegeven dat in de tweede helft van 2021 vaststelling van de laadvisie plaatsvindt.

Het nieuwe kabinetsbeleid voorziet in maatregelen om elektrisch autorijden te stimuleren, bijvoorbeeld fiscale voordelen. Elektrisch rijden kan stevig bijdragen aan meerdere gemeentelijke doelstellingen, bijvoorbeeld schonere lucht en de klimaatdoelstellingen. Daarom vinden wij dat Deventer inwoners die elektrische auto willen aanschaffen optimaal moet faciliteren en ontzorgen. Al in 2014 hebben wij een oproep en initiatiefvoorstel met die strekking ingediend met een autoluwe binnenstad als uitgangspunt.

Mede naar aanleiding van de berichtgeving in de Stentor van 30 december 2021 en 14 januari 2022 hebben wij de volgende vragen.

- 1) In de Stentor van 14-1 geeft het college bij monde van zijn woordvoerder aan: *"We willen namelijk zo min mogelijk blik op straat"*. Met dit standpunt zijn wij het van harte eens!! Is het college het op haar beurt met ons eens dat als er al blik op straat staat, dit uit het oogpunt van duurzaamheid, geluidhinder en luchtverontreiniging beter elektrische auto's kunnen zijn dan auto's die aangedreven worden op fossiele brandstoffen? Zonee, waarom niet?
- 2) Het college geeft aan de laadpalen in het straatbeeld van het beschermde stadsgezicht zelf niet hinderlijk te vinden maar wel de verkeersborden die erbij horen. Kunt u dit toelichten?
-Vindt het college "reguliere" verkeersborden ook niet passend bij het beschermde stadsgezicht?
-Is het van rijkswege verplicht om altijd verkeersbord te plaatsen of zijn er ook alternatieven toegestaan, bijvoorbeeld markering op straat of het bevestigen van een markeringsbord op een lantaarnpaal?
- is het college bekend met de proeven in Arnhem en Eindhoven om aansluitpunten in straatlantaarns aan te brengen? (laadlantaarns) Is dit ook bruikbaar in Deventer?
- 3) In het artikel staat dat de gemeente *"nadenkt"* over een nieuw beleid waarin rekening wordt gehouden met de toenemende vraag. Wordt hiermee de in mei 2021 besproken laadvisie bedoeld? Zoja, wanneer wordt deze aan de raad aangeboden? Zonee, welk beleid wordt dan wel bedoeld?
- 4) In de raadstafel is gesproken over de duur van een aanvraag voor een laadpaal en de procedure bleek bijna 6 maanden te duren. Waarom duurt dit zo lang? Is het college bewust dat de lange duur kan betekenen dat potentiële E-rijders afhaken? Is het college bereid om een procedureversnelling te onderzoeken?
- 5) Een mogelijke versnelling zou kunnen door een "Verlengde Private Aansluiting" (VPA) waarbij een aanvrager zelf het initiatief neemt voor de uitvoering van de aansluiting. Het VPA past goed bij het beeld van de faciliterende overheid die burgerinitiatieven stimuleert. Is het college bereid om dit in het nieuwe laadbeleid op te nemen? Zonee, waarom niet?
- 6) Voorziet het bestaande aantal laadplekken in de parkeergarages van de binnenstad anno 2022 voldoende in de behoefte? Welke maximale loopafstanden woning -P worden gehanteerd? Waaruit blijkt dat?
- 7) Uitgaande van (gelukkig) een onvermijdelijke groei van het aantal elektrische auto's: wat gaat het college doen om voldoende plekken (in met name de binnenstad) te realiseren?

Met vriendelijke groet namens de fractie,
Tjeerd van der Meulen

destentor.nl ■ e-mail: deventer@destentor.nl ■ donderdag 30 december 2021



Deventer

► **Geen nieuwe oplaadpunten in centrum? Peter-Jan Dullaert snapt er niks van**

Gebrek aan laadpalen frustrereert hybriderijder

Een laadpaal voor de deur. Zo gepiept zou je zeggen, alleen in de Deventer binnenstad ligt dat anders. Peter-Jan Dullaert wil zijn nieuwe wagen graag opladen bij huis, maar de gemeente wil daar geen palen plaatsen. „Superfrustrerend.“

Castor van Dillen
Deventer

Schaf je een splinternieuwe hybride auto aan; kan je hem vervolgens niet opladen bij jou in de buurt. Voor een laadpaal moet Deventenaar Peter-Jan Dullaert of 400 meter rijden naar een andere straat, of een kaartje kopen voor een parkeergarage. „Maar dat is toch ridicul“, zegt Dullaert gefrustreerd aan de kerktafel. „En de laadpalen die er al zijn, zijn altijd bezet. Dus ik dacht: ik vraag het zelf aan.“

Natuurlijk heeft Dullaert van tevoren gekeken of er laadpalen in de buurt waren. „Alleen ik heb er nooit op geteld of die dingen bezet zijn. Ik had ze niet nodig. Ik lees ook in de krant over duurzaamheid. En dan denk ik: de gemeente gaat wel mee in de ontwikkelingen, het is vast een kwestie van tijd totdat er eenje voor mijn huis staat.“

Achter zijn huis aan de Binnenstege ligt volgens Dullaert de perfecte plek voor een paar laadpalen. Hij doet op de kleine parkeerplaats Het Penk. „Daar staan nauwelijks auto's. Het is toch een ideale plek voor openbare laadpalen? Daar kun je er zo tien kwijt.“

Zonder onderbouwing

Dat het even zou duren voordat de aanvraag goedgekeurd zou worden, had Dullaert wel verwacht. Maar van het antwoord viel hij bijna van de stoel. „Ze zouden we plaatsen niet in de binnenstad. Zonder enige onderbouwing“, zegt hij. „Dat is gewoon superfrustrerend.“

De website van de gemeente De-



▲ Deventenaar Peter-Jan Dullaert wil graag een openbare laadpaal in de Deventer binnenstad, maar dat blijkt niet mogelijk. FOTO: RONALD WISMAN

venter geeft eveneens geen helder antwoord: daar staat dat het in het centrum niet mogelijk is nieuwe laadpalen meer te zetten. Dullaert: „De gemeente heeft gewoon geen zin om haar portemonnee te trekken en de straat open te gooien.“

Hoe het dus zit, is onduidelijk voor Dullaert. Dat terwijl er volgens hem haast geboden is. Zijn buurt krijgt er steeds meer nieuwe bewoners bij en steeds vaker ziet hij een elektrische wagen voor de huizen staan. „Mensen blijven gewoon nieuwe auto's kopen. En dat is tegenswoordig alleen maar elektrisch. Het worden er niet minder, maar juist meer. Als de gemeente het bij

de huidige laadpunten houdt, anticipeer je niet hierop.“

Dullaert wil best geld betalen voor zo'n openbare laadpaal. „Zo'n laadkabel kost ongeveer 1400 euro als je die bij je huis plaatst. Daar ben ik toe bereid.“ Alleen is dat voor zijn huis niet mogelijk. Hij heeft geen oprit. „Maar ook aan een openbare paal wil ik best bijdragen. Het mag wat kosten.“

Deze Deventenaar staat niet alleen in zijn frustratie. Op weinig plekken in Nederland is het aantal laadpalen op orde. Maandenlang duurt het in de provincies Gelderland en Overijssel om een laadpaal geplaatst te krijgen. De provincies

als de gemeenten willen daar wat aan doen. Gezamenlijk brengen ze in kaart waar deze laadpalen moeten komen.

Overigens is het gebrek aan laadpalen in de Deventer binnenstad niet zo groot dat het al op de radar staat bij de Stichting Bewonersbelangen Binnenstad Deventer (SBBD). „Nee, het is bij ons niet bekend. We hebben het er ook niet over gehad“, zegt voorzitter Henk Hengeveld desgevraagd.

Grote tekorten

Neemt niet weg dat het gebrek aan laadpalen in de toekomst wel eens een grote vraag kan zijn voor De-

ventenaren die elektrisch willen én moeten gaan rijden. Dat wordt namelijk steeds meer gestimuleerd. In het Nederlandse Klimaatakkoord staat dat in 2030 alleen nog maar nieuwe elektrische auto's te koop mogen zijn.

Voor Dullaert - nu al hybriderijder - blijft het voorlopig een raadsel waarom hij geen nieuwe laadpaal kan aanvragen in de Deventer binnenstad. Volgens woordvoerder Daphne Nijhof kan de gemeente maandag aangeven hoe het zit. Dullaert kan ondertussen weinig anders dan afwachten, en weer rondjes gaan rijden op zoek naar een vrije plek.

DEVENTER

Nauwelijks nieuwe laadpalen in het centrum, waarom?

Een laadpaal vinden voor je elektrische auto, is in de Deventer binnenstad niet zomaar gepiept. Tot onvrede van inwoners. Liever zien ze veel extra palen verschijnen, maar de gemeente ziet dat niet zitten. „Je kunt terecht bij de parkeergarages.”

Een laadpaal plaatsen. Zo moeilijk kan het toch niet zijn, dacht Peter-Jan Dullaert. De Deventenaar had net een hybrideauto gekocht en moest vaak zoeken naar een oplaadpunt in de binnenstad. Via de gebruikelijke weg (een online aanvraagformulier) vroeg hij een nieuwe paal aan.

Wat blijkt: tot zijn grote frustra-

tie kan hij er geen krijgen bij of rond zijn huis. De gemeente wil geen nieuwe oplaadpunten voor elektrische auto's in de historische binnenstad. Hoe zit dat?

Terughoudend

„We zijn hier heel terughoudend in”, reageert woordvoerder Maarten-Jan Stuurman. „Ons beleid is erop gericht zoveel mogelijk auto's in de parkeergarages te hebben. We willen namelijk zo min mogelijk blik op straat.”

Volgens Stuurman is het geen kostenkwestie. Een commercieel bedrijf plaatst de laadpalen. De gemeente Deventer betaalt niet mee.

Bovendien vindt de gemeente

dat laadpalen niet overal in het straatbeeld passen. Stuurman: „Je wilt de palen niet neerzetten op beeldbepalende plekken. We hebben een beschermd stadsgezicht. De palen zijn nog tot daarantoe. Maar bij die palen komt een groot



Het kan best zijn dat we zelf actief op zoek gaan naar nieuwe mogelijkheden

– Maarten-Jan Stuurman

verkeersboed te staan. Die borden maken het beeld niet fraaier.”

Genoeg mogelijkheden

Neemt niet weg dat in de binnenstad meerdere mogelijkheden zijn om de elektrische auto op te halen. In de Centrumgarage of de Boreelgarage bijvoorbeeld.

„En er zijn er vijf onder het stads-kantoor. Dat lijkt op een parkeergarage, maar het gaat formeel om straatparkeren. Daar kun je altijd in- en uitrijden, maar dan moet je wel een vergunning hebben. En er zijn er een paar in de Van Twickelstraat, aan de rand van het centrum.”

Voorlopig zal aan het aanbod in

de binnenstad weinig veranderen. De gemeente denkt wel na over een nieuw beleid, waarin rekening wordt gehouden met een toenemende vraag. Die gaat er komen. In het Nederlandse Klimaatakkoord is immers opgenomen dat in 2030 alleen maar elektrische auto's te koop mogen zijn.

„Het kan best zijn dat we zelf actief op zoek gaan naar nieuwe mogelijkheden in de binnenstad”, zegt Stuurman. Wat tot die tijd de opties zijn voor bewoners van de binnenstad? „Je kunt terecht bij de parkeergarages. Daarvoor zou je een abonnement kunnen nemen.”

– Castor van Dillen

Grote Kerkhof 1
Postbus 5000
7400 GC Deventer

14 0570
telefoon

0570 - 695181
direct telefoonnummer

gemeente@deventer.nl
e-mail

Aan de fractie van Groen Links
t.a.v.
dhr. T. van der Meulen
Interne Post

2022-137
kenmerk

uw referentie

08-02-2022
datum

M.J.E. van der Meer
contactpersoon

Schriftelijke vragen ex art 46 RvO
onderwerp

Geachte heer Van der Meulen,

In uw brief van 18 januari jl. hebt u ons college schriftelijke vragen ex art 46 RvO gesteld over laadpalen in het centrum. Ons antwoord is als volgt.

Vraag 1

In de Stentor van 14-1 geeft het college bij monde van zijn woordvoerder aan: "*We willen namelijk zo min mogelijk blik op straat*". Met dit standpunt zijn wij het van harte eens!! Is het college het op haar beurt met ons eens dat als er al blik op straat staat, dit uit het oogpunt van duurzaamheid, geluidhinder en luchtverontreiniging beter elektrische auto's kunnen zijn dan auto's die aangedreven worden op fossiele brandstoffen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord

Ja.

Vraag 2

Het college geeft aan de laadpalen in het straatbeeld van het beschermd stadsgezicht zelf niet hinderlijk te vinden maar wel de verkeersborden die erbij horen. Kunt u dit toelichten? -Vindt het college "reguliere" verkeersborden ook niet passend bij het beschermd stadsgezicht? -Is het van rijkswege verplicht om altijd verkeersbord te plaatsen of zijn er ook alternatieven toegestaan, bijvoorbeeld markering op straat of het bevestigen van een markeringsbord op een lantaarnpaal? Is het college bekend met de proeven in Arnhem en Eindhoven om aansluitpunten in straatlantaarns aan te brengen? (laadlantaarns) Is dit ook bruikbaar in Deventer?

Antwoord

Laadpalen kennen verschillende vormen die in meer of mindere mate passen bij de omgeving. Verkeersborden voor laadpalen zijn uniform en landelijk verplicht. Overige verkeersborden in de gemeente en binnenstad in het bijzonder zijn de afgelopen jaren al zoveel mogelijk verwijderd, daar waar het verantwoord was. Vanzelfsprekend kunnen we nagaan of verdere beperking in het centrum mogelijk is.

We zijn op de hoogte van de proeven met laadlantaarns in Arnhem en Eindhoven. Recentelijk hebben we tijdens een provinciaal webinar de pilot resultaten gehoord vanuit Arnhem en Renkum. De situatie in Eindhoven is vergelijkbaar met die in Arnhem. Arnhem heeft een eigen stroomnet voor de verlichting en heeft de exploitatie van de laadvoorzieningen bij derden ondergebracht. In de lichtmast komen daar nu 2 verschillende stroomkabels samen (verlichting en laden).

In Deventer maken we gebruik van het stroomnet van Enexis. We hebben dus geen eigen stroomnet en mag het aansluitprincipe technisch niet op de hiervoor genoemde wijze. Het huidige stroomnet voor onze verlichting levert ook alleen stroom in de avonduren. Renkum voert een kleinschalige pilot uit, samen met zijn netbeheerder Liander. De technische situatie daar is vergelijkbaar met Deventer, maar de pilot staat echt nog in de kinderschoenen. Al met al zijn er nog veel haken en ogen aan beide opties. Ook vraagt het principe van laadlantaarns een andere vorm van beheer. Er zal in de toekomst altijd een combinatie blijven van reguliere laadpalen, eventueel in combinatie met laadlichtmasten. We blijven de ontwikkelingen uiteraard volgen.

Vraag 3

In het artikel staat dat de gemeente "*nadenkt*" over een nieuw beleid waarin rekening wordt gehouden met de toenemende vraag. Wordt hiermee de in mei 2021 besproken laadvisie bedoeld? Zo ja, wanneer wordt deze aan de raad aangeboden? Zo nee, welk beleid wordt dan wel bedoeld?

Antwoord

De laadvisie en plaatsingsregels zijn nog in ontwikkeling. Beide documenten krijgen hun besluitvorming pas eind maart a.s.

Vraag 4

In de raadstafel is gesproken over de duur van een aanvraag voor een laadpaal en de procedure bleek bijna 6 maanden te duren. Waarom duurt dit zo lang? Is het college bewust dat de lange duur kan betekenen dat potentiële E-rijders afhaken? Is het college bereid om een procedureversnelling te onderzoeken?

Antwoord

In de huidige situatie loopt de aanvraag voor een openbare laadpalen via de concessiehouder. Het aanvraagproces kent een aantal stappen:

- Check aanvraag, toets op beleidsregels, locatie advies;
- Informeren en betrekken omwonenden;
- Akkoord locatie;
- Verkeersbesluit met bezwaartermijn.

Na afloop van de bezwaartermijn plant de concessiehouder plaatsing van de laadpaal in, met bijbehorend verkeersbord. In de eerste fase vindt aanwijzing van één laadplek plaats met behulp van een pijl. Bij voldoende verbruik (> dan 5000 kWh) krijgt ook de tweede plek een laadfunctie. Al met al betekent dit een procestermijn van minimaal 4 - 6 maanden.

Met ingang van de nieuwe concessie (1 juli 2022) zal zeer waarschijnlijk versnelling van de procedure plaatsvinden, waarbij onder meer met verzamelverkeersbesluiten meerdere laadlocaties in één keer een status krijgen.

Vraag 5

Een mogelijke versnelling zou kunnen door een "Verlengde Private Aansluiting" (VPA) waarbij een aanvrager zelf het initiatief neemt voor de uitvoering van de aansluiting. Het VPA past goed bij het beeld van de faciliterende overheid die burgerinitiatieven stimuleert. Is het college bereid om dit in het nieuwe laadbeleid op te nemen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord

In de concept-plaatsingsregels is het voornemen opgenomen om geen medewerking te verlenen aan de realisatie van een privaat verlengde aansluiting door middel van een kabel in de openbare grond, een kabel over het trottoir (ook met mat) of een kabel boven het trottoir (door middel van een chargearm). De veiligheid van de openbare ruimte staat hierbij voorop, conform de APV. Ook vraagt een VPA een parkeerplek nabij het kastje op de gevel. De kabel heeft immers maar een beperkt bereik. De parkeerplaatsen op straat zijn daarentegen niet persoonsgebonden maar voor een ieder te gebruiken. In straten met een hoge parkeerdruk komt bij deze aansluiting al snel het verzoek om de parkeerplaats te reserveren voor een voertuig. Dan blijft te weinig parkeercapaciteit over in met name de binnenstad.

Vraag 6

Voorziet het bestaande aantal laadplekken in de parkeergarages van de binnenstad anno 2022 voldoende in de behoefte? Welke maximale loopafstanden woning -P worden gehanteerd? Waaruit blijkt dat?

Antwoord

Het aantal laadplekken in de parkeergarages is niet meer voldoende. Daarom investeren we in uitbreiding van het aantal plekken. Dit kan niet altijd binnen de capaciteit van de bestaande aansluiting. Het vergroten van de capaciteit kost tijd. De netbeheerder bepaalt wanneer zij deze realiseert. Voor de Stadspoortgarage en de Brinkgarage zijn deze extra plekken aangevraagd. In onder meer het parkeerbeleidsplan zijn loopafstanden opgenomen. Voor de binnenstad is de acceptabele loopafstand van de woning naar een parkeerplaats vastgesteld op 600 meter. Met de verdeling van de huidige oplaadpunten in de (binnen)stad en de parkeergarages is deze loopafstand nagenoeg voor iedere woning in de binnenstad behaald.

Vraag 7

Uitgaande van (gelukkig) een onvermijdelijke groei van het aantal elektrische auto's: wat gaat het college doen om voldoende plekken (in met name de binnenstad) te realiseren?

Antwoord

In de binnenstad staat de verblijfskwaliteit voorop. Vanuit dit gegeven streven we naar een zo klein mogelijk impact op de openbare ruimte door zowel auto's als laadinfrastructuur. Echter, de capaciteit van laden in parkeergarages is helaas beperkt vanwege de grenzen in de netwerkaansluiting. Laden in de openbare ruimte blijft dan ook nodig en mogelijk. Dit gebeurt in afstemming met de ruimtelijke kwaliteit van de historische binnenstad en op plaatsen met een beperkte impact op het autoluwe karakter.

Burgemeester en wethouders van de gemeente Deventer,
de secretaris, de burgemeester,

M.A. Kossen

R.C. König