Participatie verslag – openbare laadinfrastructuur 2025

Introductie

Het beleid voor openbare laadinfrastructuur is van belang voor (toekomstige) EV-rijders in Westervoort, en voor andere inwoners en belanghebbenden in de omgeving van laadpalen. Daarom is net als bij het opstellen van de voorgaande versies van het laadpalenbeleid en de plankaart (een kaart met locaties waar laadpalen geplaatst kunnen worden) aandacht besteedt aan zorgvuldige communicatie en participatie. Door de toename in de vraag naar laadpalen is het nodig om nieuwe locaties te selecteren. Daarom is dit jaar opnieuw een proces georganiseerd om te komen tot een nieuwe plankaart met locaties voor de komende jaren.

Wat wilden we bereiken?

Doel participatieproces: De gemeente wilde graag gebruikers en de omgeving betrekken bij de locatiekeuze voor openbare laadpalen die de komende jaren geplaatst kunnen worden. Door participatie wordt duidelijk wat gebruikers en de omgeving belangrijk vinden. Lokale kennis is ook waardevol in het proces om tot een nieuwe selectie van locaties te komen.
Mate van invloed: Participatie heeft conform de aanpak met de participatiescan op het niveau raadplegen en adviseren plaatsgevonden, en was erop gericht om mensen te betrekken bij het opstellen van nieuw plaatsingsbeleid; de plaatsingsleidraad en de bijbehorende plankaart met locaties voor nieuwe laadpalen. Raadplegen en adviseren houdt in dat we enerzijds een voorstel hebben uitgewerkt met mogelijke locaties voor nieuwe laadpalen waar we in het participatietraject om een reactie hebben gevraagd, en anderzijds dat we ook de mogelijkheid gegeven hebben om nieuwe locaties aan te dragen.
Doelgroep: Huidige en toekomstige gebruikers van openbare laadpalen voor elektrische voertuigen, en de omgeving van beoogde locaties voor openbare laadpalen binnen de gemeente. Specifiek is ook de voormalige gehandicaptenraad betrokken.
Participatievraag: in dit participatietraject werd een voorstel (een set mogelijke locaties voor toekomstige laadpalen) voorgelegd. Daar kon op gereageerd worden, en daarnaast konden ook alternatieve locaties aangedragen worden. Reacties op het voorstel, en nieuwe suggesties, zijn beide meegenomen om te komen tot een definitieve set locaties op de plankaart.

Wat hebben we georganiseerd?

Voor een breed bereik is zowel via de verschillende mediakanalen (online social media en de lokale krant), via de website, en zichtbaar in de openbare ruimte gecommuniceerd over de participatiemogelijkheid in september. Door de mogelijke locaties voor laadpalen met krijtverf te markeren konden omwonenden dit op tijd signaleren. De online communicatie is nog eens herhaald tijdens de participatie periode om mensen die de eerste oproep gemist hadden nog eens te attenderen op de mogelijkheid om mee te doen.

Reacties konden via de Samen1nergie website online (van 1 tot 21 september) en op de inloopavond (11 september) ingebracht worden. Voor nieuwe locaties, die op basis van inbreng van het participatietraject geselecteerd zijn, en dus eerder nog niet zichtbaar waren in de openbare ruimte, is in oktober nog een extra ronde georganiseerd. Op die manier waren omwonenden van die locaties ook op de hoogte en in staat om nog een reactie mee te geven.

Hoe is het proces verlopen en hoe kijken we hierop terug?
Er zijn veel reacties binnengekomen, zowel via mail, het online platform en de inloopavond. Ook bij de tweede ronde voor nieuwe locaties zijn weer reacties binnengekomen. Dit was een bevestiging van het beeld dat (toekomstige) gebruikers en de omgeving graag meedenken over de locaties van openbare laadpalen.

Het is een uitdaging bij dergelijke processen om zowel gebruikers, toekomstige gebruikers (die weten nog niet altijd dat ze elektrisch gaan rijden) en de omgeving te betrekken. Het was daarom positief dat er veel reacties zijn binnengekomen vanuit verschillende doelgroepen.

De aanpak is achteraf geëvalueerd in de projectgroep. De ervaring leert dat er veel tijd nodig is om alle reacties zorgvuldig te bekijken en mee te nemen. Dat is deze keer goed gelukt; er zijn veel nieuwe locaties geselecteerd en we hebben goed in beeld wat de omgeving van de locaties vindt.

Wat is tijdens het proces opgehaald?
Er zijn in Westervoort veel reacties (135) en suggesties (40) voor nieuwe locaties binnengekomen, er waren 40 bezoekers op de inloopavond, en er zijn ook nog reacties per mail binnengekomen.

Vanuit (toekomstige) gebruikers van openbare laadpalen kwamen reacties binnen gericht op geschikte locaties. Op die manier hebben we een beeld gekregen van verschillende soorten gebruiker (woon-werk verkeer, bezoekers, taxi, etc.) en waar die graag zouden willen laden.

Vanuit de omgeving kregen we veel reacties over de mogelijke locaties en suggesties voor alternatieve locaties. Hierbij kunnen we onderscheid maken tussen reacties met een onderbouwing waarom een locatie minder geschikt zou zijn (bijvoorbeeld: in het zicht, smalle stoep, weinig ruimte om te parkeren, etc.) en onderbouwing van andere locaties die meer geschikt zouden zij (bijvoorbeeld: ~~dichterbij~~dichter bij de gebruikers, beter te bereiken, op een groter parkeerterrein). Daarnaast kwamen er ook vragen binnen over het proces en de criteria voor een locatie, en reacties om vooral te uitten dat men voor of tegen laadpalen op een specifieke locatie is.

Waar veel reacties tegen een locatie zijn, of juist voor een nieuwe locatie, is het makkelijker hier rekening mee te houden. Lastiger is het als er zowel reacties voor en tegen dezelfde locatie binnenkomen. Het kan zijn dat een gebruiker behoefte heeft aan een laadpaal, terwijl de omgeving die liever niet ziet. Het is in de openbare ruimte niet altijd mogelijk om een locatie te vinden die aan alle wensen en criteria voldoet.

Alle binnengekomen reacties en adviezen zijn beoordeeld en waar mogelijk meegenomen in de nieuwe plankaart met 121 nieuwe locaties.

Welke afspraken zijn over de inbreng met de participanten gemaakt?

- Alle reacties op mogelijke locaties, en suggesties voor nieuwe / alternatieve locaties zijn zorgvuldig bekeken en meegenomen in de selectie van de locaties op de nieuwe plankaart.
- Deelnemers konden aangeven of zij terugkoppeling wilden krijgen over de uitkomsten van het participatietraject en de verwerking van hun inbreng. In oktober is er algemene terugkoppeling geweest naar deelnemers van het

participatietraject over de uitkomsten van de participatieronde. Na de besluitvorming in college en raad (november en december) volgt specifieke terugkoppeling naar deelnemers over hoe de resultaten verwerkt zijn.
- De plankaart met locaties is na besluitvorming ook online te vinden.

Vooruitblik
Na besluitvorming treedt de nieuwe laadvisie, de plaatsingsleidraad en de plankaart in werking. De locaties op de plankaart worden niet direct gerealiseerd. Er zijn verschillende redenen voor het plaatsen van een laadpaal: op aanvraag van iemand die elektrisch rijdt, als uitbreiding op een laadpaal die veel gebruikt wordt, of proactief – op strategische locaties. Op die manier komen er geleidelijk meer locaties bij. Per locatie is eerst een verkeersbesluit nodig voordat ze gerealiseerd worden. Het beleid en de plankaart worden tweejaarlijks geëvalueerd en waar nodig herzien. In dat laatste geval vindt opnieuw participatie plaats.