



Zaaknummer: 2023-108606

Antwoord van burgemeester en wethouders op schriftelijke vragen als bedoeld in artikel 42 eerste lid, van het Reglement van Orde voor de vergaderingen van de raad der gemeente Leeuwarden, ingediend op 7 mei 2023. De vragen zijn afkomstig van de fractie van Lijst058 naar aanleiding van een artikel in de Leeuwarder Courant op 7 mei 2023 over openbare laadpalen in de gemeente Leeuwarden.

Vragen

1. In het artikel kunnen we lezen dat de gemeente de helft van alle aanvragen van autobezitters zonder eigen oprit voor openbaar laadpalen afwijst. Kan het college de redenen voor afwijzing aangeven?

Antwoorden

Circa 50% van alle aanvragen voor een openbare laadpaal wordt afgewezen. Dit betreft onder meer de aanvragen van EV-rijders die beschikken over een parkeerplaats op eigen terrein, bijvoorbeeld een eigen oprit, een parkeermogelijkheid op het terrein van een VVE of bij het werk. Dit is één van de mogelijke redenen om een aanvraag af te wijzen. Andere mogelijke redenen voor een afwijzing van aanvragen zijn:

- de aanvrager woont niet of werkt niet (of minder dan 18 uur) aantoonbaar in de gemeente Leeuwarden;
- de aanvrager beschikt niet aantoonbaar over een elektrische auto;
- er is reeds een openbare laadpaal in de nabije omgeving aanwezig, waarvan het gebruik nog beperkt is;
- de plaatsing van een laadpaal in de nabije omgeving is in voorbereiding.

Deze criteria volgen uit de afspraken die zijn gemaakt met de huidige concessiehouder die verantwoordelijk is voor de plaatsing van openbare laadpalen in de gemeente Leeuwarden.

Het aantal (goedgekeurde) aanvragen is overigens in lijn met de verwachtingen op basis van ervaringen elders in het land, waar ook wordt gewerkt met een zogeheten concessie-model voor openbare laadinfrastructuur.

2. Heeft de gemeente geprobeerd om met de aanvragers in gesprek te gaan om na te gaan of aanleg (bijv. door aanpassing van de aanvraag) toch mogelijk te maken? Zo nee, waarom niet?

Nee, wij doen geen aanpassingsvoorstellen richting aanvrager. Aanvragen worden beoordeeld aan de hand van de geldende criteria. Als hier niet aan wordt voldaan, wordt de aanvrager hiervan op de hoogte gesteld, inclusief de reden voor de afwijzing.

3. In het artikel wordt gesteld dat enkele aanvragen zijn afgewezen omdat er in de buurt al een openbare laadpaal is. Hiervoor wordt een straal gebruikt van 250 meter. Waarom is tot deze keuze van deze straal gekomen?

Wel wordt in gebieden waar veel aanvragen zijn, het verbruik van eventuele reeds aanwezige openbare laadpalen in beeld gebracht en worden (indien inpasbaar) laadpalen in de nabijheid bijgeplaatst als het daadwerkelijk verbruik (de laaddruk) van bestaande laadpalen hoog is. Op deze wijze sluit het aanbod zoveel mogelijk aan bij de daadwerkelijke laadbehoefte.

De criteria die worden gehanteerd bij de beoordeling van aanvragen hebben invloed op de dekking, de toegankelijkheid, de betaalbaarheid en het tempo van de uitrol van openbare laadinfrastructuur. Deze criteria zijn gekozen om tot een optimale mix van deze uitgangspunten te komen. Ervaringen elders in het land laten zien dat het gebruik van een straal tussen 250 en 350 meter het snelste leidt tot een dekkend en betaalbaar laadnetwerk met voldoende mogelijkheden voor EV-rijders om te laden. Bovendien is 250 meter een acceptabele loopafstand tussen een laadpaal en de bestemming van een EV-rijder.

Het hanteren van een kleinere straal heeft invloed op het gebruik van een laadpaal (deze zal over het algemeen lager liggen) en heeft hiermee een nadelig effect op de exploitatie. Dit zet hiermee de betaalbaarheid en de snelheid van de uitrol van laadinfrastructuur onder druk.

Een kleinere afstand tussen laadpalen kan tevens tot een onevenredige toename van de parkeerdruk leiden, met name in gebieden waar de parkeerdruk al hoog is. Laadpalen zijn immers alleen voor elektrische auto's beschikbaar en dan uitsluitend ten behoeve van laden. Een kleinere straal kan er tevens toe leiden dat dergelijke openbare parkeerplaatsen als privé-parkeerplaatsen beschouwd worden. Geregeld resulteert dit er in dat EV-rijders er ook gaan staan als er niet geladen hoeft te worden.

4. Leidt de keuze voor deze straal er juist niet toe dat inwoners minder of niet overgaan tot aanschaf van een Elektrisch Voertuig als er onvoldoende gelegenheid is tot opladen?

Nee, die verwachting hebben wij niet. Bij het formuleren van criteria is een optimale balans gezocht tussen spreiding en de tempo van de uitrol van infrastructuur enerzijds en de toegankelijkheid en betaalbaarheid

anderzijds. De gekozen straal is gebaseerd op een acceptabele loopafstand.

Het verbruik van bestaande laadpalen wordt bijgehouden en er worden laadpalen in de nabijheid bijgeplaatst als het daadwerkelijk verbruik van bestaande laadpalen hoog is. Op deze wijze sluit het aanbod aan bij de daadwerkelijke laadbehoefte.

5. In de Beleidsuitwerking Duurzame Mobiliteit heeft de gemeente voor de elektrische laadinfrastructuur vijf uitgangspunten geformuleerd. Het moet dekkend, toegankelijk, betaalbaar, betrouwbaar en veilig zijn. In hoeverre stroken deze uitgangspunten met de afwijzing van de aanvragen?

De gehanteerde criteria voor aanvragen sluiten aan bij de uitgangspunten om tot een dekkend, toegankelijk en betaalbaar netwerk van openbare laadinfrastructuur te komen die aansluit bij de daadwerkelijke laadbehoefte en tegelijkertijd niet leidt tot een onevenredige hoge druk in de openbare ruimte. Deze criteria zijn gekozen om tot een optimale mix van deze uitgangspunten te komen.

De overige uitgangspunten hebben betrekking op (technische) eisen die worden gesteld aan laadinfrastructuur en staan los van de criteria die worden gehanteerd bij de beoordeling van aanvragen.

Leeuwarden, 12 juni 2023

burgemeester en wethouders van Leeuwarden,

burgemeester.

secretaris.