

Beste Raad,

Het op- en vaststellen van het programma is een bevoegdheid van het college.

Met het nu voorliggende stuk vraagt het college of de uitgangspunten die zij op wil nemen in het programma overeenkomstig de wensen zijn van de raad en/of de raad nog aanvullende punten in het programma wil laten opnemen.

Vragen en beantwoording:

Mw. Lamers:

1. Denkt dat er een Programma voorligt. Dit is niet het geval. Het zijn uitgangspunten die het college wil opnemen in het Programma.
2. Mw Lamers stelt dat het optimistische cijfers zijn. Dat het aantal elektrische voertuigen in Heemskerk achterblijft. De cijfers die zij noemt zijn gebaseerd op eigenaarschap van de elektrische auto's. Dit betekent dat als de leasemaatschappij niet in Heemskerk gevestigd is, dat de elektrische auto ook niet in Heemskerk geregistreerd wordt. Er kan dus geen antwoord worden gegeven over hoeveel elektrische auto's er in Heemskerk rijden. Als college kunnen wij niet sturen in het autobezit. Wel in het faciliteren van elektrisch rijden en dat doen we middels dit op te stellen programma.
3. Kader 9: Hoe gaat de participatieronde vormgegeven worden?
Op het programma zal geen verdere participatie plaatsvinden. De participatie heeft op eerder moment plaats gevonden. We gaan dit niet opnieuw doen. Wel zal er participatie plaatsvinden op de potentiële laadlocaties die wij via een laadkaart willen presenteren. De laadkaart heeft tot doel om vooraf potentiële laadpleklocaties aan te wijzen. Dit betekent dus niet dat hier ook automatisch laadpalen worden geplaatst. De potentiële locaties worden vooraf zorgvuldig gekozen. Indien er een verzoek komt voor een laadpaal dan zal deze indien mogelijk geplaatst worden op de potentiële locatie. Dit zorgt voor een versnelling in de aanvraagprocedure.
De laadkaart tot 2026 wordt vastgesteld door een participatieronde. Wij zullen een concept laadkaart ter inzage leggen. Hierop kan ieder (dus ook niet EV-rijders) een zienswijze indienen. Op basis van de zienswijzen wordt daarna de laadkaart door ons vastgesteld. Voor deze laadkaart stellen wij een verkeersbesluit op. Dit verkeersbesluit ligt voor ieder ter inzage. Hierop kan bezwaar (voor een bepaalde locatie) worden aangetekend conform de wettelijke procedure. Afhankelijk van de hoeveelheid bezwaren zullen wij mogelijk potentiële locaties schrappen op de definitieve laadkaart. De locaties waar geen bezwaar op is zullen door ons als definitieve potentiële laadlocaties worden vastgesteld. De plaatsingsprocedure voor laadpalen die op potentiële locaties kunnen worden geplaatst krijgt hiermee een versnelling, omdat een verkeersbesluit niet meer nodig is. In 2026 zullen wij de laadkaart actualiseren.
Indien een aanvraag voor een laadpaal niet op een potentiële locatie kan worden geplaatst, zal een separaat verkeersbesluit worden genomen om een laadpaal te kunnen plaatsen (dit is de huidige werkwijze).
4. Kader 14: waarom zet de gemeente niet actief in op laadpleinen?
Wij zetten niet in op laadpleinen, omdat uit de eerdere participatieronde blijkt dat slechts een minderheid van de inwoners dit wenst. Daarnaast zien wij meer in een laadnetwerk dat verspreid ligt over de gemeente, omdat dat een kleinere ruimtelijke impact vraagt en een kortere loopafstand geeft voor onze inwoners. Laadpleinen zorgen voor verlaging van de parkeerdruk op de ene locatie, maar verhoging van de parkeerdruk op een andere locatie, tenzij we laadpleinen gaan realiseren ten koste van groen. Strategische pleinen op korte loopafstand van woningen zijn er in Heemskerk niet direct voor handen.
Neemt niet weg dat als er veel aanvragen komen voor laadpalen op een bepaalde locatie, dat wij hier op dat moment altijd separate verkeersbesluiten voor kunnen nemen.

5. Waarom niet inzetten op snellaadpleinen.
Het college adviseert dit niet te doen. Snelladen is de duurste laadoptie. De EV-rijder zal deze dus alleen willen gebruiken als hij onderweg extra stroom nodig heeft. Plekken voor snelladen zijn dus in eerste instantie bedacht langs hoofdwegen (rijk en provincie). Wel doet Heemskerk mee aan de MRA-e-concessie om snellaadpalen binnen de gemeente te gaan plaatsen. Op basis van de huidige behoefte kunnen dat 2 of 3 snellaadpalen worden voor 2026 in onze gemeente. Het aanleggen van snellaadpleinen is nu nog een stap te vroeg.
6. Kader 18: Laadpaalkleven is nu geen issue, wij willen hier dus ook niet actief op inzetten. Wij stellen voor om op de laadkaart de laadpalen zoveel mogelijk te spreiden om de EV-rijder zoveel mogelijk te faciliteren: korte loopafstand tussen woning en laadplek. Laadpaal kleven geeft dan inderdaad sneller gebeuren dan laadpaalkleven op laadpleinen, maar zoals hierboven aangegeven kiezen wij liever niet actief voor laadpleinen.
7. Vraagt een verkeersbesluit per laadpaal niet heel veel extra capaciteit?
Dit is de huidige werkwijze. Met het opstellen van een laadkaart willen deze procedure eenvoudiger maken en sneller laten verlopen. Een groot aantal gemeenten in de MRA-e regio zijn ons hierin al voorgegaan.
8. Laden met verlengd private aansluiting (VPA) geeft geen recht tot eigen parkeerplek. Er wordt bij deze woningen door de gemeente een veilige kabelgoot aangebracht in het trottoir. Indien de bewoner hieraan parkeert, kan hij laden met eigen stroom. Het geeft de bewoner een mogelijkheid, echter geen recht. Het hoe hier mee om te gaan zullen bewoners met elkaar moeten afstemmen (maar dit gebeurt nu ook al bij parkeren).
VPA's worden alleen aangelegd als kabelgoten verkeersveilig door verharding en niet door groen hoeven te worden aangelegd.
9. Hoe realistisch is het plaatsen van palen in een woonwijk met overvol stroomnet.
Het Programma kan de realiteit niet wijzigen. De netbeheerder zal op moment van aanvraag van een daadwerkelijke laadpaal gaan onderzoeken of het stroomnetwerk de extra uitbreiding aankan. Tot heden is dit steeds mogelijk geweest, naar verwachting zal dit ook de komende jaren het geval zijn. Maar garantie is hierin niet te geven. De netwerkbeheerder heeft een aansluitverplichting. Kosten voor aansluiten ligt bij de netwerkbeheerder. Het plaatsen van laadpalen wordt gefinancierd vanuit MRA-e. Zolang we blijven binnen de richtlijnen van MRA-e heeft de gemeente geen kosten.
Het plaatsen van extra trafostations t.b.v. 1 laadpaal zal niet nodig zijn, wel zijn er extra trafostations nodig gezien de algehele toename in elektriciteitsbehoefte.

Hr. Van Hout:

10. Oproep richting college signaal afgeven richting Den Haag. Om de elektrische auto te blijven promoten.
De landelijk overheid is hiervan voldoende doordrongen. MRA-e geeft signalen af aan de rijksoverheid. Heemskerk zal dit in het PVVB (provinciaal overleg) aan de orde stellen.

Mw. Van der Kuylen:

11. Graag de NAL-doelen opnemen in het programma.

De NAL- doelen zijn:

Het is de ambitie van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur om ervoor te zorgen dat de laadinfrastructuur geen drempel vormt bij de uitrol van elektrisch vervoer. In de Nationale Agenda Laadinfrastructuur zijn om deze reden activiteiten opgenomen die zullen zorgdragen voor:

- een voldoende dekkende laadinfrastructuur;
- een verkorting van de doorlooptijden en een strategische plaatsing van laadinfrastructuur alvorens de vraag ontstaat;
- toegankelijke informatie zoals de locatie en beschikbaarheid van de laadpunten en de laadtarieven;
- toekomstbestendige laadinfrastructuur gericht op smart charging om capaciteitsbelasting van het elektriciteitsnet zoveel mogelijk te voorkomen.

Wij zullen de NAL-doelen expliciet opnemen in het programma. Op de onder staande wijze geven wij hier uitvoering aan:

Bullit 1 en 2 regelen we door het opstellen van een laadkaart.

Bullit 3 en 4 sluiten we aan op het MRA-e beleid hierover. MRA-e verzorgt dit voor de provincies Noord-Holland, Utrecht en Flevoland. Bestuurlijk opdrachtgever MRA-e is gedeputeerde Olthof.

12. Waarom komt de meerprijs van strategisch palen bij de gemeente te liggen.

Het college wil in principe alleen laadpalen plaatsen nadat een EV-rijder hiertoe heeft verzocht (aanbod volgt vraag) en laadpalen plaatsen bij nieuwbouwlocaties van meer dan 30 woningen. Beide hierboven aangegeven palen worden volledig vergoed vanuit de MRA-e. Alleen als wij als gemeente laadpalen willen plaatsen, zonder dat op de betreffende locatie behoefte is aangetoond is de gemeente kosten voor plaatsing verschuldigd (1000 euro per paal). Wij zullen hier niet op inzetten.

13. Graag ziet D66 dat laden in de voortuin wordt toegestaan.

Het college raadt dit af. In veel bestemmingsplannen is nu vastgesteld dat er nu in de voortuin niet geparkeerd/geladen mag worden. Dit betekent dat bestemmingsplannen moeten worden aangepast op dit punt (dit zal dan de participatie van de bestemmingsplanprocedure moeten volgen).

Laden/parkeren vraagt veelal om verharding van de voortuin. Vanuit stedenbouwkundige overwegingen, klimaat en vergroening zien wij het als niet wenselijk dat voor de hoofdvoorgevel van een woning in de voortuin geladen kan worden. Bijkomend issue is dat de laadlocatie voorzien moet worden van een in-/uitrit. Dit betekent daarmee tegelijkertijd dat er dus voor de woning op de openbare weg niet meer geparkeerd kan worden. Het college wil daarom voor woningen liggend aan de openbare weg de verlengde private aansluiting introduceren.

Hr. Drijfhout:

14. Fietsoplaadpunt wordt deze meegenomen?

Fietsoplaadpunten willen we niet opnemen in het programma. Het oplaadpunt op het Burgemeester Nielenplein wordt nauwelijks gebruikt (weinig behoefte en diefstalrisico). Elektrisch opladen van een fietsaccu kan via het gewone stroomnet. De fietser kan dit heel eenvoudig zelf regelen. Wel willen we de horeca motiveren om de E-biker hierin te faciliteren.

Als het huidige oplaadpunt moet worden voorzien van zonnepanelen dan zullen we dat als apart project gaan oppakken. Onderzoek naar nut en noodzaak zal hierin dan worden meegenomen.

Hr. Borst:

15. kader 15 waar mogelijk eisen stellen aan laadinfrastructuur is onduidelijk.

De notitie kaders laadprogramma is een nadere toelichting op de 20 kaders/denkrichtingen van het college, welke worden opgenomen in het door het college vast te stellen laadprogramma. Het uiteindelijk laadprogramma zal helder zijn in de uitwerking. Indien er aandacht moet worden besteed aan andere kaders dan hier voorgelegd, dan horen wij dat graag van u.

16. Hoe zit het met het verschil in voortuinbezit in de diverse wijken en wat voor gevolg heeft dat?

Ieder die niet kan laden op eigen terrein kan in aanmerking komen voor een laadpaal in de openbare ruimte. Indien we toestaan dat in elke voortuin geladen mag worden, zullen er minder openbare laadpalen nodig zijn in de openbare ruimte. Ook een verlengde private aansluiting (VPA) is een extra oplossing om de hoeveelheid laadpalen aan de openbare weg te verminderen. De keuze tot het al dan niet nemen van een VPA wordt nu neergelegd bij de bewoner en nemen wij niet als gemeente.

Wijken met veel opritten en een lage bebouwingsdichtheid zullen weinig laadpalen in de openbare ruimte krijgen. Wijken met veel appartementen zullen afhankelijk van de bewonersvraag vermoedelijk van meer laadpalen worden voorzien. Op de laadkaart zullen wij potentiële locaties voor laadpalen aangeven. Verschillen in wijken zijn niet te voorkomen. Iedere wijk heeft zijn eigen type bewoning en eigen type laadbehoefte.

17. Welke kansen pakt de gemeente om elektrisch rijden te stimuleren?

Het college wil de EV-rijder waar mogelijk faciliteren met laadinfrastructuur: voldoende oplaadpunten, mogelijk VPA en snellere doorlooptijd. Echter andere belangen willen we niet verwaarlozen, denk hierbij bijvoorbeeld aan: groene gemeente, voldoende parkeergelegenheid voor iedereen en geen extra kosten voor de gemeente voor aanleg laadinfrastructuur.

18. Adviseren elektrische en duurzame mobiliteit.

De gemeente sluit aan bij de samenwerkingsorganisatie MRA-e. MRA-e is de kennishouder voor elektrisch rijden voor geheel Noord-Holland, Flevoland en Utrecht. Op het gebied van duurzaamheid laten wij ons daarnaast graag bijstaan door de ODIJ. Wij vinden de input vanuit de MRA-e en ODIJ voldoende om het elektrisch rijden ook in Heemskerk op de kaart te krijgen. Andere partijen zullen nieuwe kosten met zich meebrengen.

Hr. Schillemans:

19. Uitbreiding laadinfrastructuur kan op gespannen voet staan met groen en biodiversiteit, welke zijn dit?

Dit kan zijn:

Laden in de voortuin geeft mogelijk extra verharding, laadpleinen kunnen ten koste gaan van groen, verlengde private aansluiting kan door plantsoenen worden aangelegd.

20. Inzetten op innovatie en oplaadpunten in lantaarnpalen.

Wij kunnen als Heemskerk niet actief inzetten op innovatie. Onze organisatie is daarvoor te klein en de kennis is te beperkt. Wij zijn hiervoor aangewezen op de know-how van MRA-e. Voor wat betreft opladen op lantaarnpalen. Dit is niet zonder meer mogelijk. Ons elektranet van de lantaarnpalen is daartoe niet voldoende uitgerust, ook stelt dit eisen aan de wijze van betalen voor het stroomgebruik, en het beheer van de lantaarnpalen. Daarnaast staan lantaarnpalen niet altijd op een plek waar je kunt of wilt laden. In het MRA-e-gebied wordt daarom vooralsnog ingezet op openbare laadpalen. Wij willen de MRA-e blijven volgen in hun aanbevelingen.

21. We zouden graag het programma jaarlijks willen herzien.

Het programma is een bevoegdheid van het college. Wij gaan dit niet jaarlijks herzien. Wel willen we de laadkaart in 2026 actualiseren.

Hr. Bakker:

22. Zien we dit als kaders?

Het zijn inderdaad niet allemaal kaders, maar ook denkrichtingen. Als college willen wij graag een reactie van u op deze denkrichtingen. Het zijn onze ideeën, staat de raad hier hetzelfde in of wil zij aanvullingen of aanpassingen hierop, zodat wij deze in het programma kunnen opnemen.

Tot slot:

het definitieve programma wordt door het college vastgesteld en ter informatie aan de raad aangeboden.

Om de raad op de hoogte te houden, zullen wij u jaarlijks informeren over de stand van zaken van het programma.

Indien u in tussenliggende periode andere kaders wilt, kunt u ons hierom vragen.