Vught

Aan de leden van de raad

Uw kenmerk		**Datum**	9 juni 2021
Ons kenmerk	DV/Z21 - 238744/UIT/21 - 432237	**Verzonden**	
Behandeld door	M.J. Cruijssen/ 073 65 80 749		
Onderwerp	Beantwoording schriftelijke vragen ex art. 42 RvO van de fractie Gemeentebelangen d.d. 28 mei 2021 inzake plaatsen laadpalen		

Geachte heer, mevrouw,

Door de fractie Gemeentebelangen zijn op 28 mei 2021 vragen gesteld met betrekking tot plaatsen laadpalen. Met deze brief beantwoorden wij deze vragen.

Aan het college van B&W
van de gemeente Vught

Betreft: Schriftelijke vragen plaatsen laadpalen

Gemeentebelangen is inmiddels door bewoners van diverse straten benaderd over het beleid van de gemeente Vught voor het plaatsen van laadpalen.
Nadat enkele bewoners van de Kampdijklaan, de Victorialaan en Willem de Rijkelaan zich in dat kader tot ons hebben gewend, hebben wij nu eveneens kennis genomen van een bezwaar van bewoners aan de Johan Frisolaan met betrekking tot het plaatsen van laadpalen op een plaats in hun straat, die daarvoor niet geschikt blijkt.

Vught

Reeds eerder verscheen het artikel "**Wel of geen laadpaal voor de deur, daar hebben Vughtenaren niks over te zeggen"** in het Brabants Dagblad (22 april jl.) met betrekking tot dezelfde bezwaren van bewoners. Bewoners zijn niet tégen het plaatsen van laadpalen, maar zouden graag mee willen praten over de locatie ervan in hun woonwijk. Daarvan is nu geen sprake.
Locatiebepaling van laadpalen door derden (Vattenfall) is op zijn minst niet wenselijk en leidt tot onvrede onder bewoners.

Voor de fractie van Gemeentebelangen is dit reden navolgende schriftelijke vragen aan het college te stellen:

1. *Kunnen bewoners, geheel in lijn met het bestuursakkoord waarbij benadrukt wordt de burger meer centraal te stellen, meer betrokken worden bij de plaatsbepaling van laadpalen? Immers, bewoners van een wijk/straat, die begrip hebben voor het plaatsen van laadpalen, zijn veel beter in staat te bepalen waar een laadpaal geplaatst kan worden dan een medewerker van Vattenfall die dit vanachter een computer invult, klaarblijkelijk zonder rekening te houden met de nabijheid van scholen e.d.*
2. *Herhaaldelijk is gebleken dat bewoners de behoefte voelen inspraak te hebben, maar het gevoel hebben niet gehoord te worden waarna zij zich noodgedwongen tot de bezwarencommissie moeten wenden om een besluit aan te vechten. Bent u het met de fractie van Gemeentebelangen eens dat dit geen wenselijke situatie is en derhalve aangepast dient te worden?*
3. *Een enkele kennisgeving in het Klaverblad wordt door bewoners als onvoldoende geacht.*
    a. *Liever zouden wij zien dat een straat/buurt middels een brief met motivatie waarom beoogde locatie wenselijk geacht wordt, welke belemmeringen, beperkingen of andere zwaarwegende redenen meespelen en welke alternatieven er gekozen kunnen worden. Kan het college zich hierin vinden en daaraan gevolg geven? En zo ja, op welke termijn?*
4. *De plankaart, waaruit de toekomstige behoefte aan laadpalen voor Vught blijkt, is niet vindbaar. Is het mogelijk deze kaart zo spoedig mogelijk te plaatsen op de website van de gemeente Vught, zodat inwoners beter geïnformeerd zijn? En zo ja, kunt u eveneens aangeven per wanneer dat het geval is?*
5. *Vorig jaar, 16 juni 2020, heeft een digitale inspraakavond plaatsgevonden waarbij inwoners konden meedenken over de plaatsing van nieuwe laadpalen in Vught, Cromvoirt en Helvoirt zodat de gemeente wist waarop te letten bij het plaatsen van deze palen in de openbare ruimte. Vanzelfsprekend verliep deze inspraakavond digitaal vanwege de Coronamaatregelen. Om inzicht te verkrijgen in de huidige handelswijze van het college ontvangen wij eveneens graag antwoorden op navolgende vragen:*
    a) Is er voldoende rekening gehouden met het geringe aantal inschrijvers voor deze avond, juist vanwege de heersende Coronamaatregelen?
    b) Welke tips en ervaringen van inwoners heeft de gemeente ontvangen van deelnemende personen tijdens deze online inspraakavond?

Met vriendelijke groet,

Bregje Peijnenburg – van Gemert
Namens fractie Gemeentebelangen

1. Duurzaamheid is een belangrijk actiepunt met een breed draagvlak binnen de gemeente.

   Al meerdere jaren kent het college een groot belang toe aan duurzaamheid. Met onder andere de realisatie van een uitgebreid netwerk van openbare laadvoorzieningen geven we als gemeente invulling gegeven aan het aspect duurzaamheid.

   Bij de uitvoering van het coalitieakkoord is bestuurlijk bepaald dat in het proces rondom de realisatie van laadpalen aan het algemeen belang een zwaarder gewicht wordt gehangen ten opzichte van het persoonlijke belang van een of meerdere bewoners. Graag lichten we dit inhoudelijk toe.

   Bewoners zijn in veel gevallen goed op de hoogte van hun directe omgeving en kunnen in de basis prima een locatie voor een laadpaal aandragen. Bij de beoordeling van een locatie van een laadpaal worden echter een aantal specifieke en technische aspecten beoordeeld die minder of niet door bewoners te beoordelen zijn. Daarbij valt te denken aan de technische inpasbaarheid, de parkeerdruk, maar ook de ondergrondse infrastructuur. Dit zijn aspecten die voor bewoners beperkt of niet (objectief) te beoordelen zijn, of waarvoor (technische) kennis of data ontbreekt.

   Dergelijke kennis en data is bij Vattenfall en de gemeente wel aanwezig. Dat Vattenfall die beoordeling vanachter een computer doet, dat is juist. Echter de beoordeling vanuit de gemeente vindt in alle gevallen plaats door op locatie de aangevraagde locatie te beoordelen, daarbij gebruik makend van de lokale kennis, data en overige informatie van de betreffende locatie. De gemeente wordt daarbij ook niet gehinderd door persoonlijke belangen of beleving.

2. Het plaatsen van een laadpaal vindt plaats via een verkeersbesluit. Het nemen van verkeersbesluiten is een formele, juridische aangelegenheid. De gemeente Vught werkt al jarenlang volgens het principe dat alle verkeersbesluiten, zonder voorafgaande afstemming met bewoners en/of belanghebbenden worden genomen en gepubliceerd. Het voeren van (informeel) vooroverleg maakt daarbij dus geen onderdeel uit van deze werkwijze. Dit vloeit onder andere voort uit hetgeen onder punt 1 reeds is benoemd, namelijk de afweging vanuit het algemeen belang.

   Ter beeldvorming: In de periode 2014 tot nu toe is er voor bijna 90 locaties een laadpaal aangevraagd. Een groot deel daarvan staat reeds in de openbare ruimte, voor een ander deel van deze locaties loopt momenteel de procedure van het verkeersbesluit. In totaal is gedurende deze periode slechts voor 9 locaties een bezwaar ontvangen. Het overgrote deel van de locaties voor laadpalen is zonder juridische bezwaren gerealiseerd. Voor het college is dit een bevestiging dat laadpalen in de openbare ruimte door de overgrote meerderheid van de bevolking als een positieve ontwikkeling worden gezien. Het feit dat bewoners zich herhaaldelijk niet gekend voelen, wordt voor het proces rondom de laadpalen niet door het college herkend.

   Graag voegen wij daar het volgende aan toe: Het vooraf bieden van inspraak leidt niet (altijd) tot een breed/volledig draagvlak, maar vraagt wel een forse investering in tijd en

(administratieve) capaciteit. Dat betekent dus dat er ondanks inspraak of participatie vooraf er in de daarop volgende juridische procedure alsnog bezwaren volgen. Het proces van realisatie van de laadpalen neemt daarmee dus veel langer in beslag. Dit leidt tot langere wachttijden voor elektrische rijders alvorens zij kunnen beschikken over een openbare laadpaal. Tevens leidt het tot het niet na kunnen komen van contractuele verplichtingen vanuit de provinciale aanbesteding. Voor een toelichting daarop zie het antwoord onder punt 3.

3. Bij vraag 2 is de huidige werkwijze rondom participatie van verkeersbesluiten omschreven. Aanvullend lichten we daarbij graag het proces van de realisatie van laadpalen toe.

   De gemeente werkt voor de plaatsing van laadpalen in de openbare ruimte sinds medio 2020 samen met de provincie Noord Brabant en Vattenfall. In 2020 heeft hiervoor een provinciale aanbesteding plaatsgevonden. Bij die aanbesteding is een contract opgesteld. In dat contract zijn ook afspraken gemaakt over doorlooptijden rondom de aanvraag en plaatsing van laadpalen. Het proces rondom aanvragen en laadpalen is visueel weergegeven in de bijlage bij deze brief.

   Te zien is dat de doorlooptijd van het proces rondom het verkeersbesluit voor de gemeente maximaal 15 dagen in beslag mag nemen. Te stellen is dat binnen dat tijdsbestek het niet mogelijk is om (informele) bewonersparticipatie plaats te laten vinden. Dit samengenomen met hetgeen benoemd onder punt 1 (algemeen belang versus persoonlijk belang) maakt dat wij de huidige werkwijze aanhouden.

4. In de huidige vorm is de plankaart digitaal niet openbaar toegankelijk voor bewoners. De plankaart is (vooralsnog) een intern instrument dat door Vattenfall en gemeente wordt gehanteerd bij de beoordeling van aanvragen en bij de proactieve uitrol (fase 1) van strategische laadvoorzieningen.

   De wijze waarop de plankaart (digitaal) beschikbaar te stellen is, die wordt beantwoord in het proces rondom de actualisatie van de nota laadpalen. De verwachting is dat de vaststelling van deze nieuwe nota uiterlijk voor het zomerreces plaatsvindt.

5. 5a): De Coronamaatregelen zijn aanleiding geweest om de avond digitaal te organiseren om zo iedereen een veilige gelegenheid te bieden mee te denken. Het is voor een ieder mogelijk geweest om aan te sluiten bij de digitale inspraakavond. De avond is meermaals aangekondigd via de gebruikelijke (digitale) kanalen.

   Er zijn geen berichten ontvangen dat men de avond niet heeft bijgewoond vanwege de digitale insteek. De aanwezigen hebben zich echter wel positief uitgesproken dat de avond digitaal was.

   Aan de voorkant is zeker een scenario besproken dat er weinig geïnteresseerden zouden kunnen zijn. Het onderwerp beleid spreekt wellicht ook minder aan omdat er niet gesproken wordt over laadpalen in relatie tot specifieke straten of locaties.

   5b): Tijdens de avond zijn ervaringen en aandachtspunten meegegeven zoals
   - veiligheid rondom de laadpalen (zichtbare en verlichte locatie)

- beschikbaarheid van een laadpaal is belangrijker dan de loopafstand tot een laadpaal
- ga terughoudend om met laadpalen in oudere wijken
- voldoende laadpalen betekent ook gastvrijheid (bijvoorbeeld in centrum en bij Prins Hendrik)
- zorg voor voldoende laadvoorzieningen voor bezoekers
- communicatie tussen laders zelf over de beschikbaarheid van de laadpaal is wenselijk maar ontstaat vanzelf. Hier heeft gemeente geen rol te vervullen.

Vught

Bijlage 2



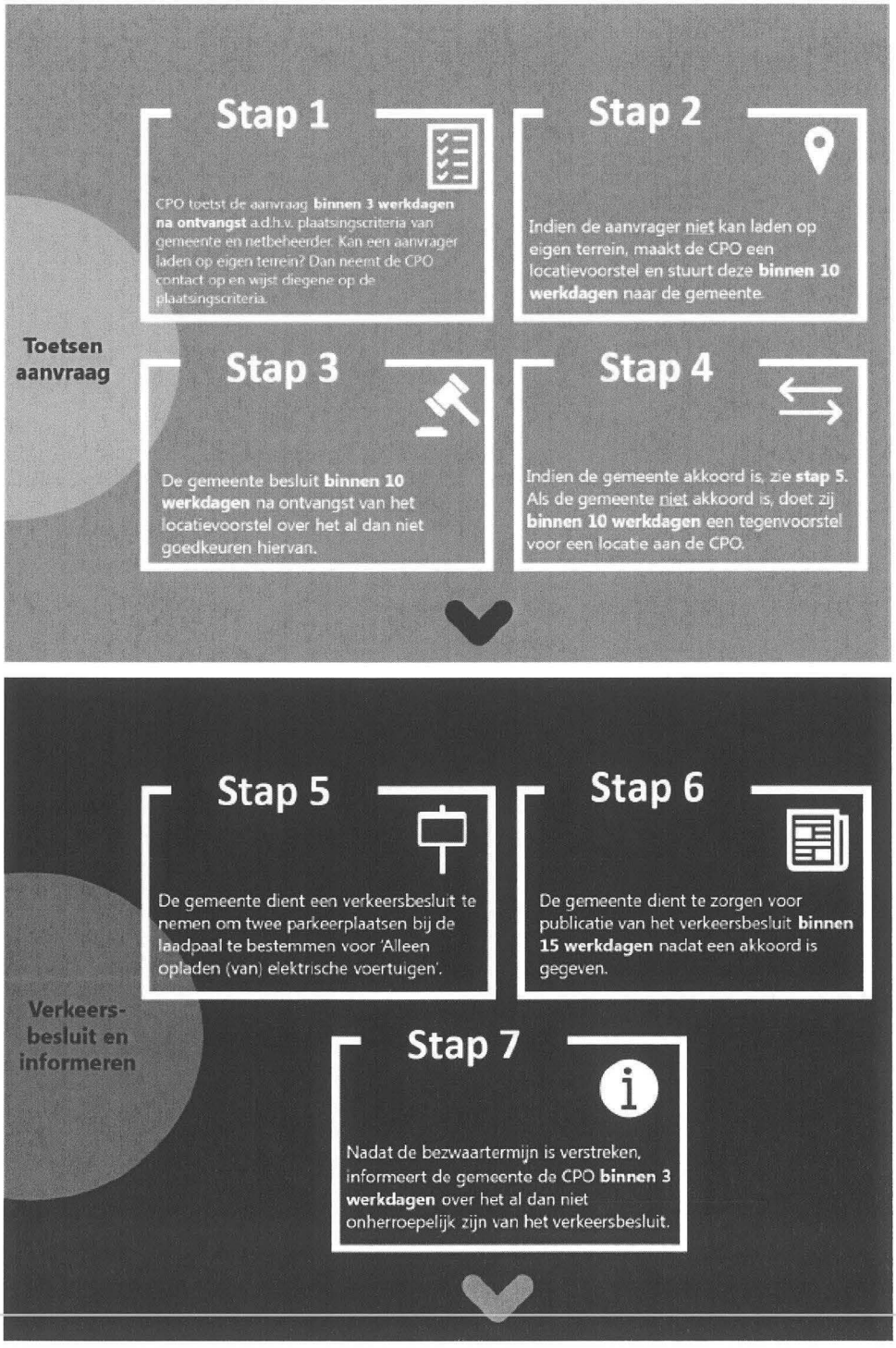
STAPPENPLAN PAAL VOLGT AUTO

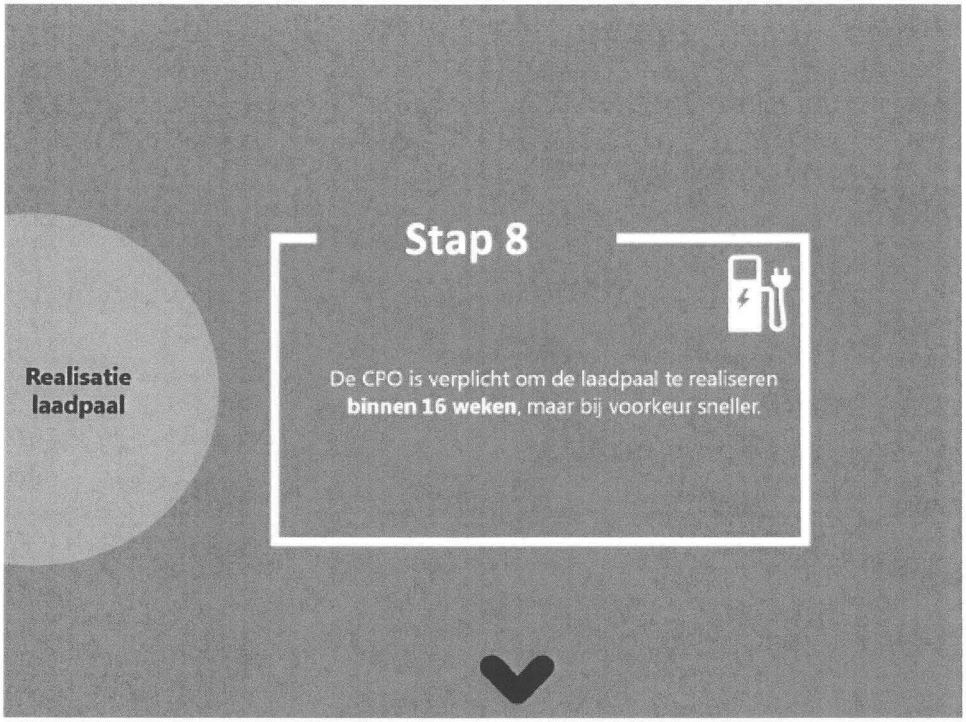
Inrichten kanalen en aanvraag

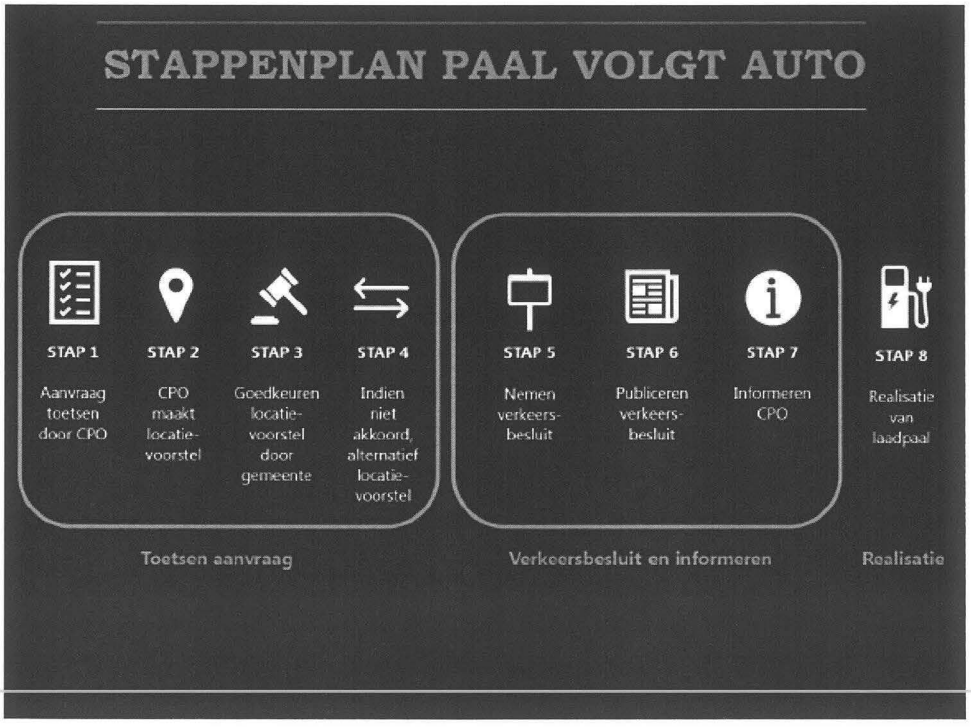
Stap 0

De gemeente zorgt dat zij een verwijzing heeft op haar website naar de digitale **inschrijfportal** van de CPO waar elektrische rijders een laadpaal kunnen aanvragen.

De elektrische rijder doet een aanvraag via de digitale **inschrijfportal**.


Toetsen aanvraag
Stap 1
CPO toetst de aanvraag **binnen 3 werkdagen na ontvangst** a.d.h.v. plaatsingscriteria van gemeente en netbeheerder. Kan een aanvrager laden op eigen terrein? Dan neemt de CPO contact op en wijst diegene op de plaatsingscriteria.
Stap 2
Indien de aanvrager niet kan laden op eigen terrein, maakt de CPO een locatievoorstel en stuurt deze **binnen 10 werkdagen** naar de gemeente.
Stap 3
De gemeente besluit **binnen 10 werkdagen** na ontvangst van het locatievoorstel over het al dan niet goedkeuren hiervan.
Stap 4
Indien de gemeente akkoord is, zie **stap 5**. Als de gemeente niet akkoord is, doet zij **binnen 10 werkdagen** een tegenvoorstel voor een locatie aan de CPO.
Verkeers-besluit en informeren
Stap 5
De gemeente dient een verkeersbesluit te nemen om twee parkeerplaatsen bij de laadpaal te bestemmen voor 'Alleen opladen (van) elektrische voertuigen'.
Stap 6
De gemeente dient te zorgen voor publicatie van het verkeersbesluit **binnen 15 werkdagen** nadat een akkoord is gegeven.
Stap 7
Nadat de bezwaartermijn is verstreken, informeert de gemeente de CPO **binnen 3 werkdagen** over het al dan niet onherroepelijk zijn van het verkeersbesluit.


Realisatie laadpaal
Stap 8
De CPO is verplicht om de laadpaal te realiseren **binnen 16 weken**, maar bij voorkeur sneller.


STAPPENPLAN PAAL VOLGT AUTO
STAP 1
Aanvraag toetsen door CPO
STAP 2
CPO maakt locatie-voorstel
STAP 3
Goedkeuren locatie-voorstel door gemeente
STAP 4
Indien niet akkoord, alternatief locatie-voorstel
STAP 5
Nemen verkeers-besluit
STAP 6
Publiceren verkeers-besluit
STAP 7
Informeren CPO
STAP 8
Realisatie van laadpaal
Toetsen aanvraag
Verkeersbesluit en informeren
Realisatie

Vught

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Vught,

de secretaris,

drs. H.C. de Visch Eybergen

de burgemeester,

BA

R.J. van de Mortel