

Opvattingen van het college of burgemeester ex. artikel 33 Reglement van Orde. De griffie zorgt voor verspreiding. Beantwoording volgt zo snel mogelijk en in ieder geval binnen 4 weken.

Naam en fractie: Sawan Bruins, D66
Datum indiening: 10 mei 2021
Datum antwoord: 8 juni 2021
Onderwerp: Laadpalenbeleid

Inleiding

Tot onze verbazing lezen we in een raadsmededeling (Beleidsregels openbare oplaadpalen gemeente Gooise Meren 2021) dat er een beleidswijziging is aangekondigd m.b.t. Het plaatsen van oplaadpalen in de openbare ruimte.

D66 heeft eerder aangegeven er een groot voorstander van te zijn dat er meer elektrisch vervoer komt, maar dat er ook slim wordt omgegaan met onze spaarzame parkeerruimte in gebieden met een parkeerregime. Juist daar moeten slimme keuzen gemaakt worden bij de toewijzing van deze plekken. Door een laadpaal op een slimme plek te zetten zal niet alleen het draagvlak vergroot worden, maar de paal ook beter gebruikt worden.

Vraag 1

Waarom heeft het college ervoor gekozen dit beleidsstuk vast te stellen zonder de goedkeuring van de Raad te vragen?

Antwoord

Het beleidsmatige c.q. strategische karakter van de beleidsregels is zeer beperkt. Slechts het niet betrekken van de parkeerdruk bij het bepalen van de locaties voor de oplaadpalen kan als een beleidskeuze worden beschouwd. Deze keuze is op 25 oktober 2016 al gemaakt en aan deze keuze is niets veranderd.

Voor het overige hebben de beleidsregels een sterk operationeel niveau en zijn de kaders (landelijk beleid en de afspraken met de MRA-E) niet gewijzigd. Gegeven het voorgaande is het college bevoegd om de beleidsregels op basis van de opgedane ervaringen tijdens de achterliggende periode aan te passen.

Vraag 2

In het stuk staat dat als iemand kan aantonen dat hij/zij een elektrische auto heeft of gaat krijgen een oplaadpaal geplaatst kan worden indien voldaan wordt aan alle andere voorwaarden.

Is de portefeuillehouder zich ervan bewust dat er altijd twee plekken worden onttrokken aan de openbare ruimte? En, dat een elektrische auto vaak binnen 8 uur volledig opgeladen is en deze plekken dus vaak leeg staan in een gebied met mogelijke hoge parkeerdruk?

Antwoord

Er is geen sprake van het onttrekken van parkeerplaatsen aan de openbare ruimte. Er worden o.b.v. een verkeersbesluit twee parkeerplaatsen in de openbare ruimte voor het opladen gereserveerd.

Aan het aantal van twee (parkeerplaatsen) liggen afspraken ten grondslag die met de MRA-E zijn gemaakt. De reden is dat het aanbieden van oplaadcapaciteit een wervende werking heeft. Ook worden veel oplaadpalen veelvuldig gebruikt en de vraag naar oplaadcapaciteit stijgt.

De parkeerdruk is 's avonds laat en 's nachts het hoogst. Ook dan moet formeel gezien de auto na het opladen worden verplaatst. Dit mag echter niet van de e-rijder worden verwacht en hier wordt ook niet op gehandhaafd. In de praktijk komen lege voor het opladen gereserveerde parkeervakken dan ook minder voor dan gedacht.

Vraag 3

Waarom wordt er bij de aanvraag niet ook gekeken naar de hoeveelheid elektrisch vervoer in de directe buurt, vooral omdat een laadpaal altijd twee parkeerplekken in neemt.

Antwoord

In de met de MRA-E gemaakte afspraken staat dat één verzoek van een (toekomstige) e-rijder voldoende is om het proces te starten, ongeacht het bezit van oplaadbare auto's in een bepaalde buurt.

Vraag 4

Waarom is er in het stuk niet gekozen om, waar mogelijk (op redelijke afstand), de voorkeur uit te spreken om laadpalen te plaatsen buiten de gebieden met een parkeerbeleid?

Antwoord

Als de verzoeker in een vergunninghoudergebied woont en er kan een geschikte locatie worden gevonden op aanvaardbare loopafstand dat buiten het vergunninghoudergebied ligt, dan heeft die locatie de voorkeur boven een locatie die ook geschikt is, maar binnen het vergunninghoudergebied ligt.

De genoemde voorkeur is al enige jaren van kracht en had inderdaad moeten worden opgenomen in paragraaf 5.5 van de geactualiseerde beleidsregels. Dit wordt meegenomen in de eerstvolgende actualisatie van de beleidsregels.