

# Laadinfrastructuur elektrische voertuigen

*Eindverslag burgerparticipatie Plankaart laden elektrische voertuigen*



Gemeente Katwijk  
29 maart 2022





## **Laadinfrastructuur elektrische voertuigen**

*Eindverslag burgerparticipatie Plankaart laden elektrische voertuigen*

## Inhoud

<b>1</b>	<b>Aanleiding en context</b> .....	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Opzet participatieproces</b> .....	<b>2</b>
2.1	Concept-plankaart .....	2
2.2	Digitale participatie .....	2
<b>3</b>	<b>Uitkomsten participatie</b> .....	<b>4</b>
3.1	Reacties op een voorgestelde locatie .....	5
3.2	Voorstellen voor nieuwe locaties .....	5
3.3	Overige opmerkingen .....	6
<b>4</b>	<b>Vervolg</b> .....	<b>7</b>
4.1	Plankaart en beleidsregels .....	7
4.2	Verkeersbesluit.....	7

# 1

## Aanleiding en context

De gemeente Katwijk wil een bijdrage leveren aan de ontwikkeling van emissievrije mobiliteit, waaronder het elektrisch rijden. Hiervoor zal een voldoende beschikbaarheid van oplaadpunten een stimulans zijn om over te stappen naar een elektrische auto. Om de verwachte vraag naar laadpunten te kunnen bijhouden is proactief beleid vanuit de gemeente noodzakelijk. De gemeenteraad heeft op 2 december 2021 de visie op laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen vastgesteld en zo de beleidskaders voor de aanpak vastgelegd. Onderdeel van deze kaders is dat de toekomstige potentiële locaties van laadpalen worden aangegeven op een plankaart, zodat voor iedereen duidelijk is waar nieuwe palen kunnen worden geplaatst.

De afgelopen jaren zijn in bijna alle woonbuurten laadpalen geplaatst. In de oude werkwijze wordt alleen een laadpaal geplaatst wanneer een inwoner of bedrijf een aanvraag indient. Op die manier zijn er sinds 2015 tientallen laadpalen per jaar bijgekomen.

Omdat de prognose is dat de komende jaren het aandeel elektrische auto's verder zal toenemen en de huidige aanpak dan niet vol te houden is, is in de visie vastgelegd dat laadpalen de komende jaren vooral strategisch worden geplaatst. Hierbij wordt gebruik gemaakt van prognoses die op buurniveau zijn opgesteld. Laadlocaties mogen echter niet als een verrassing komen voor de buurt. Daarom wordt er gewerkt met een plankaart.

De plankaart is een belangrijk onderdeel van het door de raad vastgestelde beleid. Bij plaatsing van straatmeubilair, zoals laadpalen, is het van belang de juiste aandacht te geven aan de omgeving. In de oude werkwijze wordt per laadpaal een verkeersbesluit genomen en op de gebruikelijke wijze gepubliceerd. Naast de reguliere bezwaarmogelijkheid is de locatiekeuze vooraf niet in samenspraak met de omgeving tot stand gekomen. Ook wordt de kans steeds groter dat kort na een besluit in dezelfde buurt weer een nieuw laadpaalbesluit moet worden gepubliceerd. Deze werkwijze is zeer arbeidsintensief en zorgt voor een relatief grote hoeveelheid bezwaren uit de buurt. Door uitgebreide inspraak te doorlopen op alle locaties waar in de komende jaren laadpalen kunnen komen wordt meer duidelijkheid naar de omgeving gecreëerd en wordt de bedrijfsvoering rondom de plaatsing efficiënter.

# 2

## Opzet participatieproces

In de participatie is alle belangstellende gevraagd een reactie te geven op de concept plankaart. Op een digitale kaart konden de exacte voorgestelde locaties nauwkeurig worden bekeken.

### 2.1 Concept-plankaart

De concept-plankaart is zorgvuldig tot stand gekomen. Bij het bepalen van de potentiële locaties is rekening gehouden met een groot aantal variabelen, zoals afstand tot boomwortels en ander straatmeubilair, afstand tot laagspanningskabels, voldoende loopruimte voor voetgangers en bijvoorbeeld locatie ten opzichte van woningen. Zoals in het beleidskader is vermeld is het uitgangspunt dat alle inwoners binnen acceptabele loopafstand toegang hebben tot een laadpaal.

Bij het opstellen is de concept-plankaart intern vanuit een aantal disciplines binnen de gemeentelijke organisatie. Ook is de kaart voorgelegd aan aanbieders van laadpalen. Dit heeft een concept-plankaart opgeleverd met circa 250 potentiële locaties.

Het college heeft de concept-plankaart op 13 december 2021 vrijgegeven voor inspraak.

### 2.2 Digitale participatie

Aangezien er veel locaties op de plankaart worden voorgesteld en de exacte locatie voor veel mensen van belang is, is gekozen voor digitale participatie met een online kaart. Deze kaart was te vinden via een link op [www.katwijk.nl/laadpaal](http://www.katwijk.nl/laadpaal). De online kaart is onder de inwoners en bedrijven verspreid met behulp van meerdere communicatiemiddelen, zoals de digitale nieuwsbrief en sociale media. Deze online kaart gaf de mogelijkheid om te reageren op een voorgestelde locatie of om een alternatieve locatie voor te stellen. De online kaart heeft van 15 december 2021 tot en met 14 januari 2022 open gestaan voor reacties.

Voor mensen die geen beschikking hebben over een computer met internet was het KCC beschikbaar om de opmerkingen te noteren. Ook de wijkregisseurs stonden klaar om tijdens hun inloopspreekuur bewoners te woord te staan.

Hierbij is er geluisterd naar de reacties van de bewoners en bedrijven. Per reactie is afgewogen of de opmerking meegenomen of afgewezen werd. Hetzelfde is gedaan bij de voorstellen voor nieuwe locaties. Dit onderwerp zal in hoofdstuk 3 verder besproken worden.

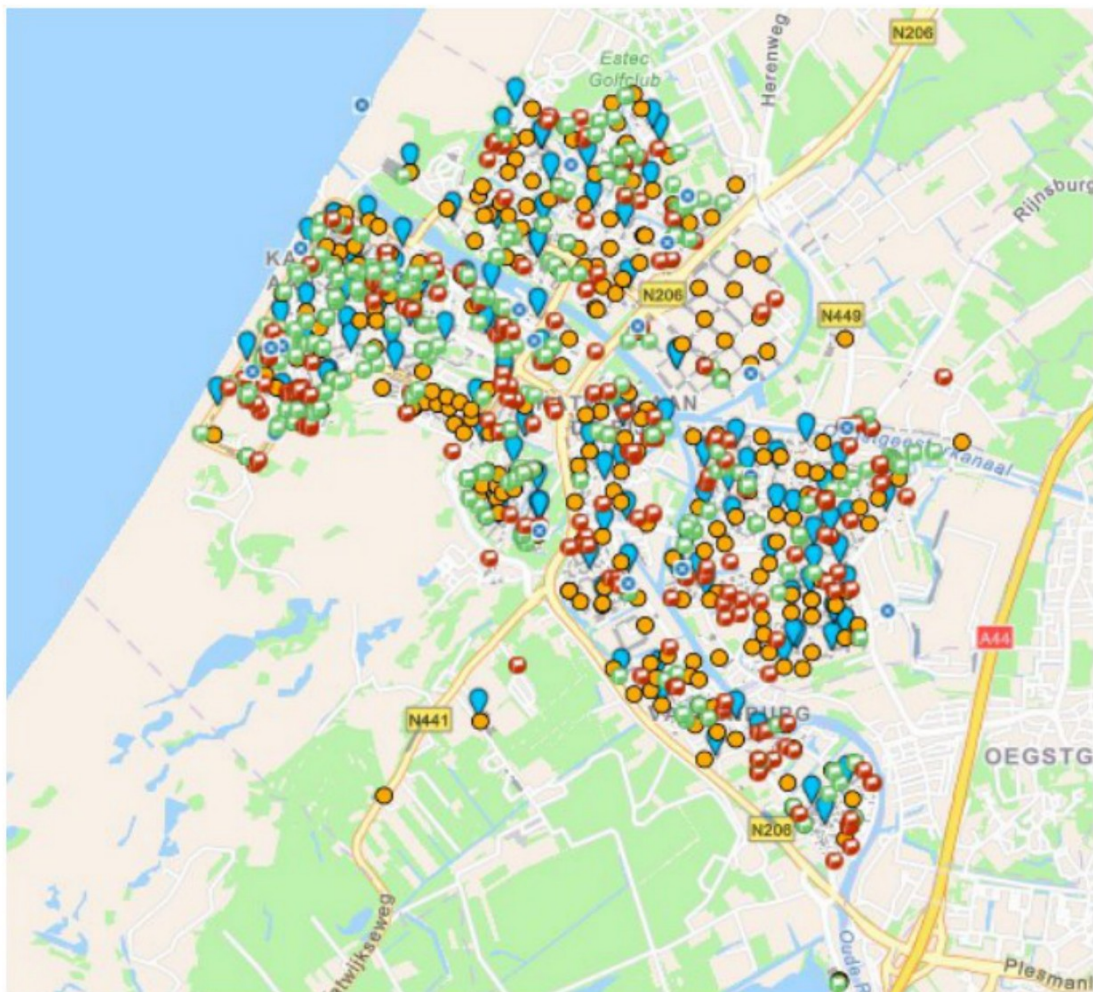
Alle bewoners en bedrijven hebben volledig anoniem gereageerd. Het is daarom lastig om een beeld te geven van het precieze aantal participanten. De meeste reacties waren met name terug te vinden in Katwijk aan Zee, delen van Katwijk aan den Rijn en Rijnsburg. In Katwijk Noord en Valkenburg waren er relatief weinig reacties ten opzichte van het aantal voorgestelde laadpalen.

Hoewel nog enkele tientallen keren bewoners schriftelijk en telefonisch te woord zijn gestaan over de plankaart, is het overgrote deel van de reacties binnengekomen via de online kaart. In totaal zijn er 529 reacties ontvangen.

# 3

## Uitkomsten participatie

Na het openstellen van de kaart stroomden de eerste reacties vrij snel binnen. Het is duidelijk dat dit onderwerp leeft onder de inwoners. In totaal zijn er 529 reacties en/of voorstellen binnengekomen. Dit zijn reacties op voorgestelde locaties of juist een voorstel voor een nieuwe locatie. Alle reacties zijn individueel beoordeeld. In figuur 1 is een overzicht te zien van de bestaande laadpalen (blauw), de voorgestelde locaties (oranje) en de reacties en voorstellen (groen of rood).



Figuur 1: Overzichtskaat participatie voor laadpalen.

### **3.1 Reacties op een voorgestelde locatie**

In totaal zijn er 117 reacties geplaatst op voorgestelde locaties op de concept-plankaart. Hiervan is ruim 65 procent verwerkt in de definitieve plankaart. In veel gevallen leidt lokale kennis van een bepaalde straat tot een voorstel voor een slimmere locatie.

Indien een suggestie niet is overgenomen, dan is in de kaart een schriftelijke toelichting opgenomen. Deze toelichtingen zijn nog terug te vinden via [www.katwijk.nl/laadpaal](http://www.katwijk.nl/laadpaal).

In enkele straten werd relatief vaak aangegeven dat er geen behoefte is aan laadpalen. In zo'n geval is aan de hand van de verbruikscijfers van palen in de omgeving en de buurtprognose een afweging gemaakt. In sommige gevallen zijn daardoor locaties geschrapt of verschoven.

### **3.2 Voorstellen voor nieuwe locaties**

Door bewoners en bedrijven zijn er 415 voorstellen gedaan voor een nieuwe locaties. Hierbij is de helft van de locaties meegenomen; circa 45 procent moest om verschillende redenen worden afgewezen. De overige voorstellen waren niet van toepassing.

Anderzijds waren er ook veel locaties waar bewoners graag (snel) meer laadpalen zien. Er zijn geen of weinig openbare laadpalen in de buurt of deze zijn te weinig beschikbaar. Ook zijn er veel bewoners die aangegeven hebben om op korte termijn elektrisch te willen gaan rijden, maar die nu niet of moeilijk kunnen laden.

Per voorgestelde locatie is er gekeken of deze voldoet aan de gestelde eisen. In het geval van een afwijzing was de voornaamste reden vaak dat er onvoldoende fysieke ruimte is om een laadpaal te plaatsen. Zo moet het trottoir toegankelijk blijven voor voetgangers, wat niet altijd mogelijk was. Afhankelijk van de aanwezigheid van bestaande en potentiële laadpalen is een alternatieve locatie voorgesteld op loopafstand.

Bovenstaande problematiek speelt zich vooral af in een aantal wijken in Katwijk aan Zee, waar de straatprofielen beperkt zijn in breedte en er al half op de stoep geparkeerd wordt. De ruimte voor het plaatsen van een laadpaal ontbreekt simpelweg gewoon. Ook in 't Duyfrak, Valkenburg speelt dit probleem in zekere mate. Er is geprobeerd om meer locaties aan de randen van de wijk voor te stellen, waar meer ruimte is.

Ook moet de laadpaal bij voorkeur een centrale ligging hebben, wat de vindbaarheid en bruikbaarheid vergroot. Wat ook meespeelt is dat er niet overal de juiste elektriciteitsinfrastructuur aanwezig is of dat de grond niet in eigendom is van de gemeente.

### **3.3 Overige opmerkingen**

Naast de reacties op de plankaart zijn er ook vragen binnengekomen over het laadpalenbeleid van de gemeente Katwijk en de vervolgstappen van het proces.

Ook bleek uit de reacties dat er groot aantal Verenigingen van Eigenaren in de knel zitten met het aanbieden van laadinfrastructuur op eigen terrein, met name als het gaat om een parkeergarage. Hier zal op korte termijn vanuit de gemeente een informatiesessie worden georganiseerd om deze problematiek verder te bespreken.

# 4

## Vervolg

Nu de burgerparticipatie is afgerond, is de plankaart klaar voor gebruik.

### 4.1 Plankaart en beleidsregels

De definitieve plankaart zal samen met de bijbehorende beleidsregels worden vastgesteld door het college van B&W. De definitieve plankaart blijft permanent te raadplegen via de gemeentelijke website.

In de beleidsregels is opgenomen dat aanbieders van laadpalen, waarmee de gemeente een samenwerkingsovereenkomst heeft gesloten, ieder jaar locaties voor nieuwe laadpalen mogen voorstellen. Ook kunnen inwoners nog steeds een laadpaal aanvragen, als er geen bij hen in de buurt aanwezig is.

De plankaart is bedoeld voor de periode tot en met 2025. Afhankelijk van de ontwikkelingen van elektrisch rijden zal het college hierop bijsturen als daartoe aanleiding bestaat.

### 4.2 Verkeersbesluit

De plankaart is nog geen formeel verkeersbesluit. Zo'n besluit wordt pas genomen voordat een laadpaal daadwerkelijk wordt geplaatst. In het geval van strategisch plaatsen wordt er een verkeersbesluit voor meerdere locaties tegelijkertijd genomen.

Tegen een verkeersbesluit staat de mogelijkheid open om bezwaar te maken.