

Reactienota

Op zienswijzen op het ontwerp verkeersbesluit tot het reserveren van openbare parkeerplaatsen voor het uitsluitend opladen van elektrische auto's op 105 locaties.

Datum: 12 juli 2021

Inhoud

In deze nota wordt allereerst ingegaan op het ontwerp verkeersbesluit voor het reserveren van 2 parkeerplaatsen bij iedere laadpaal van de 105 locaties op de plankaart en de gevolgde inspraakprocedure.

Daarna worden de zienswijzen behandeld. Daarbij wordt aangegeven of, en waar dit heeft geleid tot een wijziging in het betreffende verkeersbesluit.

Het ontwerp verkeersbesluit en de gevolgde inspraakprocedure.

In februari 2021 hebben belangstellenden zich door middel van het invullen van een online enquête kunnen uitspreken over de nieuwe voorgestelde locaties voor publieke laadpalen. Naar aanleiding van de reacties hierop is een aantal locaties heroverwogen en zijn een aantal nieuwe locaties toegevoegd. Hiervan is een plankaart gemaakt. Voor het reserveren van twee openbare parkeerplaatsen per locatie voor het uitsluitend opladen van elektrische auto's is een ontwerp verkeersbesluit genomen. Deze is op 27 mei 2021 gepubliceerd in de Omrooper en op de gemeentelijke website. Daarnaast is hier aandacht aan besteed via nieuwsberichten op de gemeentelijke website, via social media en in de Omrooper.

De ingediende zienswijzen

Het ontwerp verkeersbesluit heeft zes weken ter inzage gelegen van 27 mei tot en met 8 juli 2021. Er zijn twee zienswijzen ingediend. Deze waren binnen de termijn en voorzien van alle gevraagde gegevens en zijn daarom ontvankelijk.

De zienswijzen zijn hierna samengevat weergegeven en voorzien van beantwoording.

Reclamant 1

Samengevatte zienswijze

Reclamant geeft aan niet overtuigd te zijn van het feit dat elektrisch rijden een belangrijke bijdrage levert aan de afname van de CO2 uitstoot en daarmee aan de doelstelling van het Klimaatakkoord dat in 2030 49% minder broeikasgassen uitgestoten worden dan in 1990.

Reclamant vraagt:

- 1 een onderbouwing van deze stelling;
- 2 wat de aannames zijn in welk tempo de elektriciteitssector verduurzaamd en op welk moment in de tijd er volgens deze aanname het kantelpunt is bereikt;
- 3 wanneer het punt bereikt is dat de elektrische auto 20% minder CO2 uitstoot;
- 4 om aan de hand daarvan te onderbouwen dat het nu investeren in het laadpalenplan en in de laadpalen (tijd, publieke ruimte, geld) gerechtvaardigd is in het licht van de bereikte CO2 reductie.

Beantwoording

Het Klimaatakkoord is een door het Rijk opgesteld beleid waarin maatregelen opgenomen zijn om de klimaatdoelen en de normen voor de luchtkwaliteit te halen. Om de doelstelling uit het klimaatakkoord te bereiken moet de gehele keten verduurzaamd worden. Dat betekent niet dat we kunnen wachten totdat alle energie in Nederland door windmolens en zonnepanelen wordt opgewekt. We moeten ook nu al aan de slag met het elektrificeren van het eindgebruik. Wanneer energiebronnen duurzaam zijn en het eindgebruik hierop is aangepast, kan elektrische mobiliteit volledig klimaatneutraal worden en de doelstelling voor 2030 worden bereikt.

Gemeente Huizen conformeert zich aan het Klimaatakkoord en wil in 2050 klimaat neutraal zijn.

De Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) is een integraal onderdeel van het klimaatakkoord en omvat een breed gedragen meerjarige beleidsagenda met de ambities en acties voor laadinfrastructuur in Nederland. Voor het realiseren van de laadinfrastructuur is in het kader van de NAL een regionale aanpak overeengekomen. Gemeente Huizen valt hiervoor binnen de regio MRA-e. Via de NAL en de regio komt het rijksbeleid bij de gemeente terecht als uitvoerder. Gemeente Huizen conformeert zich aan de afspraken binnen de MRA-e om tot een dekkend, toegankelijk en aantrekkelijk laadnetwerk te komen.

Om tegemoet te komen aan de steeds groeiende vraag naar publieke laadmogelijkheden voor elektrische auto's en de tijd tussen aanvraag en plaatsing te verkorten, is de plankaart met 105 nieuwe locaties opgesteld en is het verkeersbesluit voor de bijbehorende parkeervakken opgesteld. Op basis van aanvraag en/of bezettingsgraad worden van deze plankaart locaties gekozen om laadpalen te plaatsen. Hiermee volgen wij aan de vraag en is de doorlooptijd tussen aanvraag en plaatsing van de publieke laadpaal korter.

Gemeente Huizen voert het door het Rijk opgestelde beleid uit en kan en hoeft om deze reden verder niet in te gaan op de door reclamant gestelde vragen.

Conclusie

De zienswijze van reclamant 1 geeft geen aanleiding tot het wijzigen van het verkeersbesluit.

Reclamant 2

Samengevatte zienswijze

Reclamant geeft aan in plaats van de nieuwe locatie Rijnland 44 liever een laadpaal te zien aan het begin van de Delfland, naast de woning Rijnland 19. Reclamant vindt dat de laadpaal Rijnland 44 te dichtbij de bestaande laadpaal Rijnland 24 ligt en noemt de locatie aan de Delfland rustiger en met minder overlast qua uitzicht voor omwonenden.

Beantwoording

De locatie van de laadpaal Rijnland 44 is gekozen ter uitbreiding van de druk bezette laadpaal aan de Rijnland 24. Bij een uitbreiding van een bestaande paal is gezocht naar een locatie zo dicht mogelijk bij de bestaande laadpaal die past binnen de beleidsregels voor het plaatsen van een laadpaal. Op deze manier proberen we zo min mogelijk zoekverkeer naar vrije laadpalen in de buurt te hebben. De locatie Rijnland 44 staat niet voor ramen of deuren van particulieren en de benodigde elektriciteitskabel ligt op korte afstand. Hierdoor zijn weinig graafwerkzaamheden nodig. De locatie aan de Delfland houden wij als goede optie voor de volgende plankaart. Daarnaast blijven we de bezetting van de laadpalen continu monitoren.

Reclamant heeft al een aanvraag voor een nieuwe laadpaal ingediend. Met het nemen van het definitieve verkeersbesluit kan de laadpaal aan Rijnland 44 snel geplaatst worden.

Conclusie

De zienswijze van reclamant 2 geeft geen aanleiding tot het wijzigen van het verkeersbesluit.