Inleiding
Steeds meer mensen rijden elektrisch. Daarom komen er ook meer laadpalen in de buurt. De gemeente plaatst openbare laadpalen in woonwijken. Dit is bijvoorbeeld belangrijk voor mensen die geen eigen oprit hebben.

Wij begrijpen dat dit vragen of zorgen kan oproepen. In deze uitleg leest u:

- waarom openbare laadpalen nodig zijn,
- hoe de locaties zijn gekozen,
- hoe daarbij rekening is gehouden met bewoners.

Waarom plaatst de gemeente openbare laadpalen?
Nederland wil minder uitstoot van verkeer. Elektrisch rijden helpt daarbij. De gemeente moet daarom zorgen voor voldoende openbare laadpunten.

Niet iedereen kan thuis opladen, zoals:

- bewoners zonder eigen oprit,
- mensen die in een appartement wonen,
- bezoekers van de wijk,
- mensen die in de wijk werken, zoals zorgverleners.

Daarom zijn er meer openbare laadpalen nodig. Zo zorgen we dat iedereen elektrisch kan rijden.

Hoe zijn locaties voor laadpalen gekozen?
De locaties zijn niet zomaar gekozen. De gemeente heeft dit stap voor stap gedaan.

1. Regels en uitgangspunten
Er zijn landelijke regels, maar die bepalen niet precies waar laadpalen moeten komen. Daarom heeft de gemeente een eigen Plaatsingsbeleid. Hierin staat waar een laadpaal aan moet voldoen, zoals:

- verkeersveiligheid,
- bereikbaarheid,
- een redelijke loopafstand,
- zo min mogelijk verlies van groen,
- een prettige woonomgeving.

2. Samenwerking, maar met gemeentelijke regie
De provincies Limburg en Noord-Brabant werken samen met gemeenten aan openbare laadpalen. Zo zijn er afspraken gemaakt over het plaatsen en beheren van openbare laadpalen.

Belangrijk om te weten: de gemeente beslist altijd zelf waar openbare laadpalen worden geplaatst.

3. Eerste selectie van mogelijke plekken
Met hulp van deskundigen van EVTools is gekeken naar mogelijke locaties. Daarbij is gekeken naar:

- de verwachte vraag naar laadpalen, nu en in de toekomst,
- de opbouw van wijken,
- technische mogelijkheden, zoals het elektriciteitsnet.

Dit leverde mogelijke locaties op, nog geen besluiten.

4. Beoordeling met lokale kennis
Daarna hebben gemeentelijke medewerkers en verkeersdeskundigen deze locaties bekeken. Zij hebben gelet op:

- verkeersveiligheid,
- zicht en overzicht,
- parkeerdruk,
- signalen en meldingen uit de wijk (gegevens uit gemeentelijke systemen).

Signalen/meldingen/klachten over verkeerssituaties komen binnen bij onze verkeersdeskundigen en worden, waar nodig, ter plaatse beoordeeld. Zij zijn goed op de hoogte van wat er afspeelt in de wijken.

5. Inbreng van bewoners
Bewoners konden reageren via een plankaart, online en tijdens bijeenkomsten in Sittard, Geleen en Born.

Alle reacties zijn bekeken. Waar mogelijk zijn locaties aangepast of verbeterd. Soms kon een voorstel niet worden overgenomen, bijvoorbeeld vanwege veiligheid, techniek of regelgeving. Dan is gekeken naar alternatieven.

6. Voorstel van de partij die laadpalen plaatst
De partij die de laadpalen plaatst en beheert, heeft op basis van alle input een voorstel gedaan.

In het voorstel is gekeken naar:

- een goede spreiding van openbare laadpalen,
- plekken waar nog geen laadpaal is,
- drukte bij bestaande palen,
- locatie suggesties van de gemeente,
- aanvragen van bewoners.

Dit voorstel is nog geen besluit. Het is een advies aan de gemeente.

7. Beoordeling door gemeente
De gemeente heeft vervolgens alle locaties opnieuw gekeken. Daarbij is gecontroleerd op:

- het gebruik en de bezetting van bestaande laadpalen in de omgeving;
- mogelijke betere of alternatieve locaties,
- een goede spreiding van laadpalen,
- aansluiting op het gemeentelijk beleid,
- nieuwe plaatselijke verkeersinformatie.

Waar nodig zijn locaties afgevallen, aangepast (alternatieven) of aangescherpt.

8. Controle door verschillende deskundigen
De beoogde locaties zijn vervolgens beoordeeld en besproken met verschillende deskundigen, waaronder verkeersdeskundigen, handhaving, een jurist en de politie. Zij bekeken of de plannen verkeersveilig zijn, geen onevenredige overlast veroorzaken en uitvoerbaar zijn.

Bij deze beoordeling is ook gekeken naar parkeren. Als er duidelijke signalen zijn dat het erg druk is met parkeren, kan de gemeente dit verder onderzoeken. Bijvoorbeeld met een parkeerdrukmeting. Dit wordt alleen gedaan wanneer er geen recente metingen gedaan zijn en als er geen geschikte alternatieve locaties mogelijk zijn.

9. Het besluit
Na deze voorbereiding heeft het college een voornemen en definitief verkeersbesluit genomen. Dit voornemen is officieel bekendgemaakt. Daarnaast zijn omwonenden per brief geïnformeerd.

Belanghebbenden die het niet eens zijn met het voornemen of het definitief besluit, kunnen een zienswijze indienen of later bezwaar maken. Informatie hierover staat in de bekendmaking.

Hoe zijn belangen afgewogen?
Bij het kiezen van locaties voor laadpalen heeft de gemeente verschillende belangen zorgvuldig tegen elkaar afgewogen. Wij begrijpen dat het reserveren van parkeerplaatsen voor elektrisch laden kan betekenen dat:

- er minder parkeerplaatsen beschikbaar zijn,
- u iets verder moet lopen.

Deze nadelen zijn per locatie bekeken en beoordeeld. Tegelijk is het belangrijk dat er voldoende laadpalen zijn. Niet alleen nu, maar ook in de toekomst. Daarom weegt het belang voor een goed laadnetwerk zwaarder. Andere belangen zijn ook meegenomen, maar wogen minder zwaar.

<u>Veel gestelde vragen/opmerkingen:</u>

Er is geen behoefte aan een laadpaal in deze straat/niemand in deze straat of wijk rijdt elektrisch.
Ook als er nu weinig elektrische auto's zijn, kan dat snel veranderen. Een laadpaal in de buurt maakt elektrisch rijden makkelijker.

Nederland wil in 2030 vooral nieuwe auto's zonder uitstoot gebruiken. Daarom moeten er op tijd extra laadpalen geplaatst worden.

De parkeerdruk is te hoog.
Een laadpaal kan invloed hebben op parkeren. Dat is meegenomen in de afweging.

Elektrische voertuigen die hier opladen, parkeren daardoor niet op andere plekken in de wijk. Zo blijft het effect vaak beperkt.

De gemeente vindt het belangrijk dat elektrisch rijden mogelijk is. Dit is voor ons een zwaarwegend belang.

De laadpaal kan beter ergens anders worden geplaatst, dan hebben minder mensen er last van, er zijn andere locaties waar een laadpaal beter kan worden geplaatst.
Niet iedere parkeerplaats is geschikt voor plaatsing van een laadpaal. Bij de keuze is onder andere gekeken naar:

- technische haalbaarheid,
- verkeersveiligheid,
- de inrichting van de straat,
- zichtlijnen en looproutes,
- behoud van groen,
- Geschikte aansluiting op het elektriciteitsnetwerk.

Daarom is niet elke locatie mogelijk.

Samenvatting:
De gemeente plaatst openbare laadpalen om elektrisch rijden voor iedereen mogelijk te maken. Dit is nodig voor mensen zonder eigen oprit, voor bezoekers en voor mensen die hier werken, zoals zorgverleners. Het aantal elektrische auto's neemt toe, daarom is het belangrijk dat er op tijd voldoende laadpunten zijn.

De locaties voor laadpalen zijn niet zomaar gekozen. De gemeente heeft dit stap voor stap gedaan. Daarbij is gekeken naar regels en beleid, gegevens over laadbehoefte, de situatie in de straat en reacties van bewoners. Ook zijn verkeersdeskundigen (lokale kennis), handhaving en de politie betrokken.

Bewoners konden via een plankaart reageren op voorlopige locaties. Deze reacties zijn per plek bekeken en waar mogelijk verwerkt. Soms kon een suggestie niet worden overgenomen, bijvoorbeeld vanwege verkeersveiligheid of technische redenen.

Bij de keuze van locaties heeft de gemeente verschillende belangen afgewogen. Het klopt dat laadpalen soms invloed hebben op parkeren of loopafstand. Deze gevolgen zijn meegewogen. Tegelijk is het belangrijk dat er een goed toegankelijk en betrouwbaar netwerk van laadpalen komt, nu en in de toekomst. Daarom is dit belang zwaarder meegewogen.