

Raadsvoorstel: Laadvisie Cranendonck

CDA Cranendonck

Waarom wordt een specifiek straatje genoemd in de visie? In hoeverre heeft dit te maken met de vergunningsaanvraag voor een overkapping voor snellaadpalen aan de Dalen in mei 2024 en een verlenging hiervan in juli 2024?

Antwoord: De keuze om een specifieke locaties te noemen bij beide afritten is om het aantal zoeklocaties zo klein mogelijk te maken. Zo voorkomen we wildgroei van aanvragen voor laadpleinen binnen de gemeente. De aanwijzing van het zoekgebied rond de afrit staat los van eerdere of lopende aanvragen, maar de door u genoemde locatie kan wat ons betreft geschikt zijn voor de realisatie van laadpleinen, hoewel nader onderzoek noodzakelijk is.

Van omwonenden horen we dat er van participatie van burgers/omwonenden/dorpsraad amper of geen sprake is geweest. Dit terwijl burgerparticipatie breder uitgedragen zou moeten worden. In hoeverre heeft het college/medewerkers omwonenden hierbij betrokken?

Antwoord: Bij de ontwikkeling van deze laadvisie is ervoor gekozen om burgerparticipatie vooral te richten op de realisatie van laadpleinen. Dit betekent dat we de betrokkenheid van omwonenden, ondernemers en andere relevante belanghebbenden rondom de plaatsing laadpleinen. Zo hebben we omwonende rondom De Dalen tijdig geïnformeerd, bij de andere afslag zijn geen omwonende.

Met het oog op plannen voor een mobiliteitshub bij het station Maarheeze: waarom wordt deze locatie niet (verder) genoemd of onderzocht?

Antwoord: Deze valt onder het zoekgebied afslag 37 van de A2/nabij NS-station

De beleidsvisie voor laadpalen zou voor de inwoners van onze gemeente zijn. Wanneer gekozen wordt voor locaties, die vooral gunstig zijn voor het A2-verkeer, omdat afritten 36 en 37 worden genoemd, voor wie is deze locatie dan gunstig? Hoe wordt deze plek als een mogelijkheid gezien terwijl de verkeersdrukte al zo groot is met ook veel schoolgaande kinderen die hier langskomen en oversteken?

Antwoord: Rondom de afritten zijn de laadpleinen merendeel voor de gebruikers van de A2. Om wildgroei aan aanvragen in de gemeente te voorkomen is een klein zoekgebied aangewezen voor initiatiefnemers. Daarbij blijven dit *mogelijke* locaties waar eerst nog onderzoek moet worden gedaan. Tijdens deze onderzoeken zal gekeken worden naar haalbaarheid maar zal ook getoetst worden aan ons beleid en dus ook naar de verkeersveiligheid.

Een helder overzicht van criteria, waaraan de locatie zou moeten voldoen ontbreekt. Wat zijn de kaders/criteria voor de te kiezen locatie?

Antwoord: Een initiatiefnemer kan zich bij de gemeente melden en zal worden getoetst aan de criteria uit 2.4 en hoofdstuk 5. Daarnaast zijn er nu twee mogelijke plekken aangewezen waar onderzocht kan worden of het mogelijk is. In Q3/4 zal er een kansenkaart worden opgesteld binnen Cranendonck op basis van de volgende criteria

- Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL): bevat prognoses en richtlijnen voor de uitrol van laadpunten
- Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO): geeft aan hoeveel geregistreerde elektrische voertuigen er zijn per gemeente.
- ElaadNL: geeft inzicht in laadgedrag en capaciteit
- Enexis voor netwerkcapaciteit en mogelijkheden voor aansluitingen op het elektriciteitsnet.
- Prognoses van het Planbureau voor de Leefomgeving voor toekomstige scenario's over elektrisch rijden en laadinfrastructuur
- Aanvragen van inwoners/bedrijven: deze directe input van onze gemeenschap stelt ons in staat om vraag gestuurd te werken en de juiste locaties te kiezen.

Het lijkt erop dat deze visie naar een aangevraagde vergunning van Fastned is toegeschreven. Wat klopt hiervan?

Antwoord: Het is niet zo dat deze laadvisie is toegeschreven naar een specifieke vergunningsaanvraag, maar de visie biedt juist kaders voor toekomstige aanvragen met betrekking tot de plaatsing van laadpunten en

laadpleinen binnen onze gemeente. Dit betekent dat de visie een breder beleidskader biedt dat richting geeft aan de manier waarop wij de laadinfrastructuur willen ontwikkelen en organiseren.

Cranendonck Actief!

1: Op pagina 3 (samenvatting laadvisie) van de laadvisie staat dat een pilot wordt uitgevoerd voor kabelgoottegels om laadkabels over de stoep te laten leiden. Waarom een pilot, want dit wordt toch ook in andere gemeenten getest? Waarom zelf het wiel uitvinden in plaats van vragen naar resultaten in andere gemeenten? Wat kost deze pilot naar schatting (in geld en tijd?)

Antwoord: Een aantal andere gemeenten, zoals Best, Soest, Heusden, Tilburg, Valkenswaard en Loon op Zand, passen de kabelgoottegels momenteel al toe. De ervaringen in deze gemeenten zijn overwegend positief. Toch willen wij zelf starten met een pilot om te onderzoeken hoe we hiermee omgaan. Dit geeft ons de mogelijkheid om te kijken hoe we mogelijk claimedrag voor parkeerplaatsen kunnen voorkomen en hoe we hier het beste mee om kunnen gaan.

Voor de aanleg van de kabelgoot worden kosten gemaakt (arbeid, tegels, speciale gootegel,). De kosten per kabelgoot zullen ongeveer €200 zijn.

2: Pagina 4 van de laadvisie: Een nieuwe openbare laadplek is geen parkeerplaats, wordt aangegeven. De ruimte die nodig is, is wel vergelijkbaar. Hoeveel extra laadplekken zijn er nodig en hoeveel parkeerplaatsen worden hierbij opgeofferd? Is daar al een inschatting van, aangezien u naar 518 (semi)publieke laadpunten wil?

Antwoord: Het is niet zo dat er zomaar parkeerplaatsen zullen verdwijnen. In de komende jaren wordt verwacht dat er ongeveer 309 nieuwe laadpunten nodig zullen zijn. Dit kan gerealiseerd worden op verschillende manieren, zoals in nieuwbouwwijken, laadpleinen, aanvragen van inwoners of door proactieve plaatsing door de gemeente.

Met de groei van elektrisch rijden neemt de behoefte aan laadmogelijkheden toe. Niet iedereen heeft de mogelijkheid om thuis te laden, waardoor parkeerplaatsen steeds vaker getransformeerd zullen worden in laadpunten. Deze zullen op aanvraag van inwoners getransformeerd worden. Dit biedt een duurzame oplossing voor het faciliteren van elektrische mobiliteit binnen de gemeente, zodat iedereen toegang heeft tot voldoende laadmogelijkheden.

3; Pagina 5 laadvisie: herijking iedere 3 jaar. Raadsvoorstel: 2 jaar. Welke termijn wordt het?

Antwoord: Iedere 2 jaar zal worden beoordeeld of de laadvisie moet worden herzien.

4: Pagina 20 laadvisie: In het kader van de mobiliteitstransitie wil u mensen uit de auto krijgen en gebruik laten maken van andere vervoersopties. Bijv. voor woon-werkverkeer, maar ook toerisme. Hoe vindt u dit rijmen met 'opladmogelijkheden voor fietsen en e-scooters niet actief ondersteunen, enkel in uitzonderingsgevallen'?

En wat zijn die uitzonderingsgevallen?

Antwoord: De gemeente zal geen actieve rol spelen in het faciliteren van oplaadpunten voor e-bikes op privaatterrein, omdat bijna iedereen de mogelijkheid heeft om zelf een oplaadpunt te realiseren. Dit maakt het voor zowel bewoners als ondernemers eenvoudig om thuis of op hun eigen terrein een oplaadpunt te plaatsen, zonder dat er veel extra infrastructuur of vergunningen nodig zijn.

Uitzonderingsgevallen kunnen zich voordoen wanneer het oplaadpunt onderdeel kan zijn van een bredere mobiliteitsinfrastructuur waar de gemeenschap van kan profiteren. In dergelijke gevallen kan de gemeente overwegen om een rol te spelen, maar dit zal alleen gebeuren als er een duidelijk algemeen belang is.

ELAN

Op welke wijze zijn de inwoners betrokken bij het opstellen van de Laadvisie?

Antwoord: Het CDA heeft een vergelijkbare vraag gesteld over de betrokkenheid van inwoners. Zoals eerder aangegeven, ligt de focus van de burgerparticipatie op het betrekken van belanghebbenden bij de praktische invulling en locatiekeuze van laadpleinen en laadpunten.

Pro6

- Biedt de visie voldoende (concrete) aanknopingspunten om te voorkomen dat snelladen / snellaadpleinen overlast veroorzaken voor omwonende? Zoals het aan-en afrijden van auto's dan wel door de technische installatie voor het snelladen (denk aan: zoemen, risico/gevaar van de installatie)?

Antwoord:

- Locatiekeuze: Voor het plaatsen van laadpleinen worden specifieke locaties aangewezen, zoals de afritten rondom de A2. Dit zorgt voor een zorgvuldige inpassing en minimalisering van mogelijke overlast voor omwonenden.
- Akoestische maatregelen: waar nodig kunnen aanvullende geluidbeperkende maatregelen worden genomen. Dit kan in combinatie met groen zoals het aanplanten van hagen of bomen die een geluiddempende werking hebben.
- Veiligheid: een van de uitgangspunten van deze visie is "Iedereen moet zijn of haar elektrische voertuig veilig kunnen laden en gebruiken. Dit betreft zowel fysieke veiligheid wat betreft het voertuig en de laadvoorziening, als digitale veiligheid oftewel cyber security. We volgen hiervoor de landelijke regels." Daarnaast is een van de voorwaarden dat de geldende veiligheidsnormen vanuit Nederland en de EU van toepassing zijn voor ieder laadplein in Cranendonck.
- Verkeer: afwegingen rondom verkeersveiligheid zijn uitgewerkt in hoofdstuk 2.4 en aangevuld met zwaarwegende criteria in hoofdstuk 5 waaronder de eis dat laadpleinen voldoen aan het huidige parkeerbeleid. Deze maatregelen zijn bedoeld om een veilige verkeerssituatie te waarborgen in de directe omgeving van laadpleinen.

Wanneer blijkt dat er toch nog geluidsoverlast is, is het mogelijk om te werken met toegangstijden voor de laadpleinen.

- Hoe actueel zijn de prognose cijfers voor de vraag naar (semi)publieke laadpunten, zeker gelet op de inperking vanuit Rijksoverheid van de gunstige behandeling van elektrische auto's (bijv. afschaffen gunstige bijtelling en BPM op gewicht)?

Is een mogelijke matiging naar aanleiding van die maatregelen in de prognose meegenomen?

Antwoord:

Op het moment van schrijven waren de cijfers van Q1 2024 de meest actuele cijfers, en deze blijven voorlopig de meest recente. Het is belangrijk te benadrukken dat deze laadvisie geen kortetermijnvisie is, zoals voor bijvoorbeeld twee jaar. Dit stelt ons in staat om sneller in te spelen op de actualiteit door, indien nodig, een nieuw stuk te schrijven dat aansluit bij de meest recente ontwikkelingen en gegevens.

Zo treedt in 2027 de ETS-2 in werking, het nieuwe Europese emissiehandelssysteem voor de gebouwde omgeving en transport. Dit systeem zorgt ervoor dat brandstofleveranciers CO₂-rechten moeten kopen, wat naar verwachting leidt tot een prijsstijging van brandstof aan de pomp van 11 tot 13 cent. Deze stijging kan de vraag naar elektrische auto's verhogen.

- Laadpalen op basis van strategie en pro-activiteit? H5 zegt weinig over het 'waar'? Op basis van welke data bronnen? Hoe wordt beoordeeld waar de laadpalen komt?

Antwoord:

De voorwaarde van hoofdstuk 5 geeft aan waaraan een laadplein moet voldoen en geldt zowel voor initiatieven die vanuit de gemeente komen als vanuit ondernemers voor laadpleinen. Door zelf strategisch laadpleinen te realiseren naast de locaties rondom de A2 voorkomen we een ongecontroleerde wildgroei aan laadpleinen en kunnen we gericht inspelen op de behoefte binnen de gemeente. Voor deze proactieve plaatsingen maken we gebruik van diverse databronnen om een weloverwogen keuze te maken:

- Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL): bevat prognoses en richtlijnen voor de uitrol van laadpunten
- Rijkdienst voor Ondernemend Nederland (RVO): geeft aan hoeveel geregistreerde elektrische voertuigen er zijn per gemeente.

- ElaadNL: geeft inzicht in laadgedrag en capaciteit
- Enexis voor netwerkcapaciteit en mogelijkheden voor aansluitingen op het elektriciteitsnet.
- Prognoses van het Planbureau voor de Leefomgeving voor toekomstige scenario's over elektrisch rijden en laadinfrastructuur
- Aanvragen van inwoners/bedrijven: deze directe input van onze gemeenschap stelt ons in staat om vraag gestuurd te werken en de juiste locaties te kiezen.

- Leidt dit uiteindelijk tot een kaart waarop duidelijk wordt waar laadpalen geplaatst gaan worden? Op pag.17 lezen we dat er een plankaart gemaakt zal worden.

Wanneer zal die gemaakt worden?

Antwoord:

Op basis van de eerder benoemde criteria kan een prognose worden gemaakt om te bepalen waar de grootste behoefte is aan laadpunten en laadpleinen binnen Cranendonck. Met de verzamelde data zullen wij een nauwkeurige analyse maken om de gebieden met de grootste behoefte aan laadpunten te identificeren. Op basis van deze analyse zal in Q3/4 van 2025 een plankaart worden opgesteld, die de voorgestelde locaties voor laadpunten en laadpleinen in Cranendonck weergeeft. Deze kaart zal dienen als strategisch hulpmiddel om laadvoorzieningen op de meest geschikte en efficiënte plekken te realiseren.

Met deze aanpak streven we ernaar om zowel de huidige als de toekomstige laadbehoeften van onze inwoners en ondernemers optimaal te bedienen, terwijl we wildgroei en inefficiënt gebruik voorkomen.

VVD Cranendonck

- Klopt het dat de gemeente kiest voor het “open-markt-model” voor de installatie van publieke laadpalen? Waarom is hiervoor gekozen? Gemeente Eindhoven is juist overgestapt naar het concessiemodel en ook bijv. de Gemeente Heeze-Leende en Gemeente Valkenswaard kiezen voor het concessiemodel.

Antwoord: Ja, hiervoor is gekozen om meer vrijheid te hebben in de bepaling waar laadpunten kunnen worden gerealiseerd. Door deze keuze hebben we de flexibiliteit om in te spelen op de lokale behoeften en prioriteiten, en kunnen we ervoor zorgen dat laadpunten op de meest geschikte locaties worden geplaatst. Dit zorgt ervoor dat de laadinfrastructuur efficiënt wordt geïntegreerd, met aandacht voor zowel bereikbaarheid als gebruiksgemak voor inwoners en bezoekers.

Daarnaast creëert deze aanpak meer vrijheid in de keuze van partijen die betrokken zijn bij de realisatie en exploitatie van de laadpunten. Door niet gebonden te zijn aan één specifieke partij, maakt het mogelijk om verschillende innovatieve oplossingen en samenwerkingen te verkennen, wat bijdraagt aan een flexibele en toekomstbestendige aanpak voor de uitbreiding van laadinfrastructuur in de gemeente.

- Aan welke “gemeentelijke eisen” zoals genoemd in ‘4.3 Uitvoeringsmodel’ moet een CPO voldoen om laders te mogen plaatsen binnen de gemeente?

Antwoord: Aan de voorwaarde van het “model samenwerkingsovereenkomst open vergunningenmodel” van het NKL https://nklnederland.nl/wp-content/uploads/2022/04/Model-samenwerkingsovereenkomst-Gemeente-en-CPO.docx&ved=2ahUKEwiahN3p7fKKAxWy2wIHHfMEBIEQFnoECB0QAQ&usg=AOvVaw01aOepZqO9pd_LldPNDmJ1

- Waarom kiest de gemeente ervoor zelf geen laders met een hoger vermogen dan 22kW te realiseren op locaties nabij openbare voorzieningen waarbij relatief korte bezoeken plaatsvinden, zoals bijvoorbeeld het gemeentehuis, medisch centrum of winkelcentrum?

Antwoord: Er is ervoor gekozen om geen snelladers bij openbare voorzieningen te plaatsen. Dit omdat elektrische voertuigen uitsluitend snel laden op gelijkstroom (DC). In de wijken ligt echter het wisselstroomnetwerk (AC). Hierdoor is er geen ruimte voor de benodigde grote transformatoren of een apart gelijkstroomnetwerk. Tevens, zijn snelladers aanzienlijk duurder in aanschaf en onderhoud dan reguliere laadpalen.

- In de laadvisie staat dat de gemeente in 2025 start met een pilot rondom de Verlengde Private Aansluiting (VPA) middels kabelgoten. Meerdere gemeenten hebben reeds dergelijke pilots gedaan waarover online diverse rapporten te vinden zijn. Ook de NAL en RAL Zuid, waaraan Cranendonck

deelneemt, hebben al adviezen over de VPA online staan. Waarom kiest de gemeente dan toch voor het investeren in een eigen pilot, in plaats van baseren op de adviezen uit de RAL samenwerking?

Antwoord: Een aantal andere gemeenten, zoals Best, Soest, Heusden, Tilburg, Valkenswaard en Loon op Zand, passen de kabelgoottegels momenteel al toe. De ervaringen in deze gemeenten zijn overwegend positief. Toch willen wij zelf starten met een pilot om te onderzoeken hoe we hiermee omgaan. Dit geeft ons de mogelijkheid om te kijken hoe we mogelijk claimedrag voor parkeerplaatsen kunnen voorkomen en hoe we hier het beste mee om kunnen gaan.

- De laadvisie stelt dat parkeren op een laadplek juridisch niet is toegestaan, waarbij dit ook geldt voor elektrische auto's die niet meer aan het laden zijn. Hoe gaat de gemeente hierop handhaven?

Antwoord: De gemeente erkent het belang van handhaving om de laadplekken optimaal beschikbaar te houden. Dit kan worden gerealiseerd door middel van duidelijke bebording en communicatie om gebruikers goed te informeren over de regels, waar nodig handhavend optreden door BOA's, en het gebruik van slimme laadpunten die kunnen detecteren of een voertuig nog daadwerkelijk aan het laden is. Door een combinatie van preventieve en corrigerende maatregelen wordt gezorgd voor een efficiënte en eerlijke benutting van de laadinfrastructuur.

- Waarom worden er in de laadvisie al specifieke locaties aangewezen voor (snel)laadpleinen?

Antwoord: Dit zijn locaties waar een initiatiefnemer kan onderzoeken of het haalbaar is om een laadplein te realiseren. Daarnaast zal de gemeente een plankaart opstellen, die de voorgestelde locaties voor laadpunten en laadpleinen in Cranendonck weergeeft. Deze kaart zal dienen als strategisch hulpmiddel om laadvoorzieningen op de meest geschikte en efficiënte plekken te realiseren. Deze zal worden opgesteld op basis van de volgende criteria:

- Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL): bevat prognoses en richtlijnen voor de uitrol van laadpunten
- Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO): geeft aan hoeveel geregistreerde elektrische voertuigen er zijn per gemeente.
- ElaadNL: geeft inzicht in laadgedrag en capaciteit
- Enexis voor netwerkcapaciteit en mogelijkheden voor aansluitingen op het elektriciteitsnet.
- Prognoses van het Planbureau voor de Leefomgeving voor toekomstige scenario's over elektrisch rijden en laadinfrastructuur
- Aanvragen van inwoners/bedrijven: deze directe input van onze gemeenschap stelt ons in staat om vraag gestuurd te werken en de juiste locaties te kiezen.

- Zijn de (snel)laadpleinen alleen bedoeld voor het laden van personenvoertuigen of mogen hier ook laadpunten gerealiseerd worden voor zware voertuigen, zoals vrachtwagens?

Antwoord: De (snel)laadpleinen zijn specifiek bedoeld voor personenvoertuigen, omdat de huidige laadvisie zich niet richt op zwaar transport. Dit komt voort uit de verwachting dat de verduurzaming van zwaar transport pas rond 2030 echt op gang zal komen.

- Wanneer een laadplein ook gebruikt kan worden door zware voertuigen, mag deze locatie dan ook gebruikt worden als rust- en overnachtingslocatie?

Antwoord: Of een laadplein voor zware voertuigen als rust- en overnachtingslocatie mag worden gebruikt, wordt bepaald tijdens de vergunningsaanvraag.

- Wanneer komt de gemeenteraad aan zet bij de ontwikkeling van een laadplein?

Antwoord: Bij de plaatsing van laadpleinen wanneer er sprake is van beleidskeuzes, bestemmingsplanwijzigingen, financiële besluiten, burgerparticipatie of bezwaarprocedures.

- Hoe worden omwonenden proactief en tijdig betrokken bij de ontwikkeling van een laadplein?

Antwoord: De initiatiefnemer van het laadplein zal dit moeten doen doormiddel van omgevingsdialoog.

- Hoe wordt een laadplein in de toekomst gedefinieerd? Als een tankstation of als een parkeerplaats? Welke implicaties heeft de keuze voor één van beide definities?

Antwoord: Voor nu is een laadplein gedefinieerd als volgt: 'Een laadplein bestaat uit meer dan twee laadpunten voor elektrische voertuigen die een gedeelde netaansluiting hebben (bij publieke laadpalen) of die op een gedeelde groep achter de meter zitten.'

Hoewel een laadplein gelijkenissen vertoont met een tankstation (omdat het voertuigen van energie voorziet), valt het in de meeste gevallen onder een parkeerplaats. Dit komt doordat voertuigen op een

laadplein meestal langer geparkeerd staan om op te laden, wat overeenkomt met de functie van een parkeerplaats. De classificatie kan echter variëren, afhankelijk van hoelang voertuigen er staan: als het oplaadproces snel verloopt, kan het meer lijken op een tankstation; als het langer duurt, is het eerder een parkeerplaats.

- In hoeverre moet het bestemmingsplan gewijzigd worden voor realisatie van een laadplein aan de Dalen?

Antwoord: Hiervoor zal een vergunning moeten worden aangevraagd en zal er een bestemmingswijziging nodig zijn.