

Vragen en antwoorden ontwerpverkeersbesluit openbare laadplaatsen

1) *Mag je op de aangewezen laadplaatsen niet meer parkeren?*

Zolang er nog geen laadpaal is, mag hier geparkeerd worden met zowel brandstofauto's als elektrische auto's. Zodra er een laadpaal geplaatst wordt, komt er een verkeersbord bij de parkeerplaats waarop staat dat alleen geparkeerd mag worden voor het opladen van elektrische voertuigen.

2) *Wanneer worden de laadpalen op de aangewezen laadplaatsen geplaatst?*

Dit gaat geleidelijk tot en met 2025. De laadpalen worden op verzoek geplaatst. Bewoners en werknemers in de gemeente met een elektrische auto kunnen een aanvraag doen voor een openbare laadpaal als ze niet beschikken over een privéparkeerplaats waar een laadpunt gemaakt kan worden.

3) *Worden bij een laadpaal 1 of 2 parkeerplaatsen in gebruik genomen voor opladen?*

Een laadpaal heeft 2 aansluitingen. Nadat een laadpaal geplaatst is, wordt in de meeste gevallen eerst 1 laadplaats ingericht voor opladen. Op de andere plaats mogen ook andere auto's parkeren. Opladen is natuurlijk wel mogelijk als de plek vrij is. Het inrichten van de tweede laadplaats gebeurt op verzoek van gebruikers als er meer auto's opladen aan de laadpaal.

4) *Waarom staan er op sommige locaties meer laadpalen bij elkaar?*

Deze locaties kunnen doorgroeien naar een laadplein. Een laadplein bestaat uit twee of meer laadpalen naast elkaar op een parkeergelegenheid. Uitgangspunt is dat we een dekkend netwerk hebben van openbare laadpalen waarbij binnen 200 m loopafstand van een woning een laadpaal beschikbaar is. Het kan zijn dat een laadpaal in een buurt zo vaak gebruikt wordt dat een extra paal nodig is. Daarom plaatsen we op sommige locaties een laadpaal naast een bestaande paal in plaats van nog een losse paal in de wijk. Het voordeel is dat op een laadplein de beschikbaarheid van laadpunten groter is, dus een grotere kans op een vrije laadplaats. Een laadplein is dan een alternatief voor een bezette laadpaal in de buurt. De loopafstand naar een laadplein mag daarom ook groter zijn (500 m).

5) *Moeten er niet veel meer laadplaatsen komen?*

Het voorspellen van de laadbehoefte voor elektrische auto's blijft lastig. De gemeente heeft dit laten onderzoeken door een gespecialiseerd bureau. Op grond van het klimaatakkoord is de landelijke verwachting dat er in 2030 bijna 2 miljoen elektrische auto's in Nederland rijden. Zover kijken we nog niet vooruit. In 2025 verwachten we zo'n 4.700 elektrische auto's van bewoners, forenzen en bezoekers in de gemeente. Daarvoor hebben we ongeveer 700 openbare laadplaatsen. Dat lijkt weinig, maar veel auto's kunnen laden op eigen terrein of terrein van de werkgever. Bovendien hoeft een auto niet continu opgeladen te worden, zodat meerdere auto's gebruik kunnen maken van een laadpunt. Ook neemt het bereik (actieradius) in de toekomst toe, zodat opladen misschien maar één of enkele keren per week nodig is.

6) *Wordt de parkeerdruk niet te hoog door de laadplaatsen?*

Ook laadplaatsen zijn parkeerplaatsen. Hier mogen echter alleen elektrische auto's opladen. Maar die auto's zouden anders ook in de straat parkeren. De laadpalen worden op aanvraag geplaatst. Dat geeft meer zekerheid dat de laadplaatsen ook gebruikt worden. Naarmate er

meer elektrische auto's komen, neemt het gebruik verder toe. Het is wel de bedoeling dat als de auto opgeladen is, deze plaats maakt voor andere auto's die opgeladen moeten worden. In de praktijk zien we dat elektrische rijders dat vaak onderling met elkaar afspreken. Op dit moment is ongeveer 0,5% van alle parkeerplaats een oplaadplaats, op grond van het verkeersbesluit kan dit in 2025 maximaal 3% zijn. In verhouding dus maar heel weinig.

7) *Hoe zijn de locaties gekozen?*

Eerst is gekeken hoeveel laadvoorzieningen er per wijkdeel nodig zijn op grond van verwachtingen. Vervolgens is gekeken naar een dekkend netwerk van laadpalen verspreid over de wijken waarbij loopafstanden beperkt kunnen worden tot 200 m. De locaties moeten in de buurt liggen van een elektriciteitskabel. Verder is voorkeur gegeven aan een parkeercoffer met meerdere parkeerplaatsen. Er is gekeken of er voldoende loopruimte is bij trottoirs en of er geen bomen of andere objecten in de weg staan. De plaatsen zijn zoveel mogelijk neutraal gekozen. We hebben geen rekening gehouden met persoonlijke voorkeuren van elektrische rijders of niet-elektrische rijders. Uitgangspunt is dat openbare parkeerplaatsen geen privéplaatsen zijn.

8) *Ik wil een andere locatie voorstellen. Kan dat?*

In principe liggen de aangewezen locaties vast. Deze zijn zorgvuldig gekozen in de openbare ruimte. We houden geen rekening met persoonlijke voorkeuren. Uitgangspunt is dat openbare parkeerplaatsen geen privéparkeerplaatsen zijn waaraan bewoners of bedrijven rechten kunnen ontlenen. Natuurlijk kunnen we iets belangrijks over het hoofd gezien hebben waardoor het plaatsen van een laadpaal niet mogelijk is. Daar kijken we dan wel naar.

9) *Ik wil een extra locatie voorstellen. Kan dat?*

Op grond van prognoses hebben we voldoende laadlocaties op de plankaart. Binnen 200 m loopafstand zouden de meeste bewoners en bedrijven zonder eigen parkeergelegenheid een laadplaats moeten kunnen vinden. Voor veel gebruikte laadpalen voorziet de plankaart in locaties voor laadpleinen met 2 of meer laadpalen binnen 500 m loopafstand. Toch kunnen er nog lege plekken op de kaart zijn omdat de prognose daarin geen behoefte laat zien. U kunt dat doorgeven, dan beoordelen we of een extra locatie nodig is.

10) *Waarom zoveel laadpalen in de woonwijk en geen snelladers bij een tankstation?*

Aan snelladen zitten belangrijke nadelen. Snelladen kost veel energie waarvoor een zware elektriciteitsvoorziening nodig is. Het net is daarvoor niet overal geschikt en er is niet overal ruimte. Bovendien gaan accu's minder lang mee als ze snel opgeladen worden. Snelladen is daarom meer geschikt om incidenteel onderweg bij te laden. Volledig opladen kan alleen bij normaal laden en dat is ook beter voor de accu's. Verder is snelladen een relatief begrip. Een snellaadbeurt kan 15 tot 30 minuten duren. Vergelijk dit maar eens met een tankbeurt op een druk benzinetankstation. De wachttijd zou al snel te groot worden als iedereen zou gaan snelladen. De gemeente richt zich op normaal (langzaam) laden bij openbare laadpalen.

11) *Is de stroom uit een laadpaal duurzaam?*

Voor de exploitatie van laadpalen stelt de gemeente als voorwaarde dat de exploitant de laaddiensten aanbiedt met 100% gecertificeerde groene stroom uit hernieuwbare Nederlandse energiebronnen zoals zon, wind en waterkracht.

12) *Kan ik al een laadpaal aanvragen?*

Woont of werkt u in Pijnacker-Nootdorp en bent u in het bezit van een volledig elektrisch of een plug-in hybride auto? Is er bij u in de buurt geen openbaar oplaadpunt en heeft u niet de mogelijkheid om uw auto op eigen terrein op te laden? Dan kunt u een openbare laadpaal aanvragen. Dit kan nog niet voor de nieuwe locaties in het ontwerpverkeersbesluit. Die zijn pas

beschikbaar vanaf 2021 als het definitieve verkeersbesluit genomen is. Wel zijn er nog locaties beschikbaar op de oude plankaart tot en met 2020. Meer informatie over de aanvraag en de huidige beschikbare laadlocaties vindt u op www.pijnacker-nootdorp.nl/direct-regelen/verkeer-vervoer-parkeren/elektrische-laadpalen/476