

Laden versus parkeerdruk

Informatiedocument expertisecentrum Ral-Zuid



Datum: 22-03-2022

Auteurs: Jeroen van Gestel
Simon Looijestijn

+31 6 46445595

+31 6 51934067

Noot: Parkeren en Laden in de openbare ruimte is complexe materie, waar veel aandachtspunten, beleid en regelgeving bij komt kijken. Dit informatiedocument heeft niet tot doel om volledig te zijn, maar om gemeenten praktische handvatten te bieden om met dit vraagstuk om gaan. Deze handvatten zijn opgesteld door de provincies Noord-Brabant en Limburg met een doorkijk van twee jaar.

Inleiding

Gemeenten en provincies hebben zich geconformeerd aan de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL). Hierin is o.a. opgenomen dat de uitrol van laadinfrastructuur geen belemmering mag vormen voor de groei van het aantal elektrische auto's en dat gemeenten hierin een sleutelrol vervullen.

Veel gemeenten hebben inmiddels een actieve aanpak t.a.v. laadinfrastructuur en voor de uitrol van publieke laadpalen nemen de meeste Brabantse en Limburgse gemeenten deel aan de collectieve concessie publieke laadinfrastructuur. De uitrol van publieke laadinfrastructuur lijkt in de meeste gebieden goed te gaan. We krijgen bij het Expertisecentrum echter in toenemende mate vragen over het plaatsen van laadpalen in gebieden met een hoge parkeerdruk en we zien dat gemeenten hier zeer verschillend mee omgaan. Met dit document bieden we gemeenten handvatten om hier op praktische wijze mee om te gaan, passend binnen de ambities en doelstellingen van de NAL en met als doel om te komen tot een zo'n uniform mogelijke aanpak.

De uitdaging

Ruimte is schaars, zeker in gebieden waar de parkeerdruk (al) hoog is. In deze gebieden kan het plaatsen van publieke laadpalen dan ook tot dilemma's of discussie leiden. Een veel gehoord argument is dat door het plaatsen van een publieke laadpaal de parkeerdruk nog verder toeneemt. Anderzijds wordt de roep van bewoners met een elektrische auto voor het plaatsen van een laadpaal in deze gebieden steeds krachtiger. Gemeenten staan voor de keuze. Gaan we wel of geen laadpaal in gebieden met een hoge parkeerdruk plaatsen? Plaatsen pro-actief laadpalen in deze gebieden of alleen op basis van een aanvraag? De tegenstellingen en argumenten zijn in de praktijk vaak genuanceerder en worden (te) eenzijdig belicht. De uitdaging voor gemeente is hoe ze hier mee omgaan.

Uitgangspunten en ontwikkelingen

Uitgangspunt in de NAL is dat de laadinfrastructuur geen belemmering mag zijn voor de groei van het elektrisch vervoer. De uitwerking van dit uitgangspunt is voor discussie vatbaar, maar het mag duidelijk zijn dat het gebrek aan laadpunten in de directe omgeving voor bewoners een belemmering kan zijn om de overstap naar elektrisch rijden te maken. Daarom is bijvoorbeeld in de collectieve concessie voor publieke laadpalen uitgegaan van een maximale afstand van 300 meter van aanvrager tot laadpaal.

Daar tegenover staat dat er extra parkeerdruk kan worden ervaren in een gebied waar een laadpaal wordt bijgeplaatst. De vraag of het plaatsen van een laadpaal tot een hogere parkeerdruk leidt is echter voor discussie vatbaar. Het aantal openbare parkeervakken neemt namelijk niet af en ook het aantal

auto's neemt niet toe. Zeker niet wanneer geplaatst wordt op basis van een aanvraag. Wel wordt het parkeervak minder flexibel inzetbaar. Hiermee wordt bedoeld dat een parkeervak niet meer voor iedere auto, maar alleen nog maar door een elektrisch voertuig te gebruiken is. De verhouding openbare parkeerplaatsen in relatie tot het aantal voertuigen of woningen verandert dus niet, maar door de afname van de flexibiliteit kan men wel degelijk meer parkeerdruk ervaren.

Hierbij is het relevant om de ontwikkeling van het aantal elektrische voertuigen in ogenschouw te nemen. Dit aantal neemt de komende jaren fors toe waardoor, de flexibiliteit weer enigszins zal toenemen. Op basis van prognoses worden 1,9 miljoen elektrische personenauto's voorspeld in 2030. Dat komt overeen met 20% van het totaal.

Oplossingsrichtingen

Gelet op de ambities vanuit de NAL, het landelijke Klimaatakkoord en vaak ook lokale energie- en klimaatambities ligt het voor de hand om terughoudend te zijn met het argument van parkeerdruk om het plaatsen van publieke laadpalen te beperken. Tegelijkertijd is het goed bewust te zijn van de gevoeligheden en argumenten voor en tegen het plaatsen van laadinfrastructuur in gebieden met parkeerdruk.

Vanuit RAL-Zuid adviseren we gemeenten om het principe 'Ja tenzij' toe te passen. Wij adviseren dus ook publieke laadpalen te plaatsen in gebieden waar de parkeerdruk hoog is, tenzij dit duidelijk niet realistisch is. Onder parkeerdruk verstaan we nadrukkelijk een parkeerdruk op basis van de gemeentelijke normen en objectieve metingen. Onderstaande oplossingsrichtingen kunnen hierbij helpen om de realisatie mogelijk en eenvoudiger te maken.

1. Zorg voor goede, duidelijke en eerlijke communicatie

Voorkom dat omwonenden verrast of geconfronteerd worden met het ineens plaatsen van een publieke laadpaal. Communiceer aan de voorkant de noodzaak en behoefte van laadinfrastructuur. Dit kan bijvoorbeeld door duidelijk te maken dat:

- Vraag en aanbod van publieke laadpalen in balans moet zijn. Er worden laadpalen geplaatst omdat er echt behoefte is in de buurt, maar er worden niet meer laadpalen geplaatst dan nodig;
- Dat de laadpalen niet voor één of enkele specifieke bewoners geplaatst worden, maar dat deze door iedereen met een elektrische auto te gebruiken is;
- Elektrische auto's zeker ook in drukke gebieden een bijdrage leveren aan de leefbaarheid;
- Het aantal elektrische auto's verder zal toenemen, dus dat de behoefte aan een publieke laadpaal zal toenemen.

2. Laat inwoners meedenken of meepraten over de specifieke locatie van de laadpaal

Steeds vaker worden inwoners (ook als gevolg van de nieuwe Omgevingswet) betrokken bij keuzes die impact hebben op de bewoner. Ook bij de locatiekeuze voor publieke laadpalen worden inwoners steeds vaker betrokken. De eerste ervaringen laten zien dat gemeenten die hun inwoners betrekken bij de keuze voor locaties, tot betere locaties komen en minder bezwaren op verkeersbesluiten ontvangen. Het is dan ook in algemeen zin raadzaam om inwoners (meer) te betrekken bij de locatiekeuzes en dat geldt zeker voor gebieden met een hoge parkeerdruk.

We raden hierbij aan om:

- Vooraf en tijdens het proces te zorgen voor heldere en eerlijke communicatie;
- De discussie toe te spitsen op de locatiekeuze en niet op vragen als 'heeft elektrisch rijden wel de toekomst' of de discussie over wel of niet laadpalen plaatsen te voeren.

3. Zorg voor een goede balans en inpassing van de laadpalen

Het aantal laadpalen en het aantal elektrische auto's moet met elkaar in balans zijn. Zeker in gebieden met een hoge parkeerdruk is het toepassen van deze balans van belang. Een overschot aan laadpalen kan leiden tot 'lege parkeervakken bij de laadpaal', wat het draagvlak, zeker in deze gebieden, niet ten goede komt. We raden ook aan juist in deze gebieden extra zorgvuldig te kijken naar een geschikte locatie. Juist in deze gebieden kan het soms zinvol zijn om niet te kiezen voor de meest zichtbare locaties, maar juist te kiezen voor minder zichtbare locaties.

Wij raden daarom aan om:

- Het gebruik van de laadpalen in deze gebieden goed te monitoren en het plaatsen van nieuwe laadpalen in belangrijke mate afhankelijk te maken van daadwerkelijk gebruik van de laadpalen;
- In deze gebieden wat terughoudender te zijn met het proactief bijplaatsen van publieke laadpalen, maar dit echt te baseren op de eerder genoemde data-analyses van het daadwerkelijk gebruik. Het is ook denkbaar in deze gebieden andere gebruiksnormen te hanteren voor het bijplaatsen van publieke laadpalen.

4. Reserveer één (of geen) parkeervak i.p.v. twee

Een laadpaal heeft (tegenwoordig) twee laadpunten, waardoor twee auto's tegelijk opgeladen kunnen worden. Het collectieve contract met Vattenfall stelt dat gemeenten bij het plaatsen van een laadpaal direct één parkeervak dienen te reserveren. Het tweede parkeervak dient vervolgens bij een bepaald verbruik alsnog gereserveerd te worden. In de praktijk zien we dat vaak direct beide parkeervakken worden gereserveerd voor het opladen van elektrische voertuigen (wat overigens logisch en verklaarbaar is). In gebieden met hoge parkeerdruk raden wij aan om dit niet te doen en te starten met het reserveren van één parkeervak. Dit voorkomt lege vakken. Reserveren van het tweede parkeervak kan vervolgens op basis van het daadwerkelijke gebruik. Hierbij adviseren, ook conform de huidige afspraken met Vattenfall, nadrukkelijk wel om meteen een verkeersbesluit te nemen voor beide parkeervakken, zodat dit later niet nog een keer hoeft.

Ondanks dat vanuit de gestelde ambities en doelstellingen in eerste instantie gezocht moet worden naar mogelijkheden om laadinfrastructuur te realiseren, zijn er situaties denkbaar waarin dit niet redelijk of billijk is. Denk aan situaties met een extreem hoge parkeerdruk, als er helemaal geen draagvlak is of als het mobiliteits- of parkeerbeleid voorziet in de ontwikkeling van autoluwe gebieden. In die gevallen is het mogelijk om ook buiten het betreffende gebied naar oplossingen te zoeken. Hierbij kan gedacht worden aan de volgende oplossingsrichtingen:

5. Vergroot het zoekgebied

In de meeste gevallen hanteren gemeenten nu een straal of reële loopafstand van 250 of 300 meter waarbinnen eenieder moet kunnen laden. Zijn binnen deze straal geen oplossingen mogelijk, dan kan in gebieden met hoge parkeerdruk relatief eenvoudig gekozen worden om het zoekgebied te vergroten door te werken met een grotere straal of loopafstand. In de meeste gevallen zijn de inwoners van deze gebieden al 'gewend' aan het feit dat ze geen zekerheid hebben op parkeren direct bij de woning.

6. Zoek naar mogelijkheden op privaat- of semipubliek terrein

Wanneer er geen mogelijkheden zijn in de openbare ruimte, kan ook gezocht worden naar oplossingen in de private of semipublieke ruimte. Denk hierbij aan parkeergarages, voorzieningen bij bedrijven, winkels, gemeentelijke gebouwen etc. Dit vraagt wel om nadere afstemming en afspraken met de

eigenaren of beheerders van deze locaties. Denk bijvoorbeeld aan afspraken over een gegarandeerd gebruik van de laadpaal en de beschikbaarheid en bereikbaarheid.

7. Zoek naar oplossingen buiten het zoekgebied

Wanneer er in het zoekgebied geen oplossingen te vinden zijn, zoek dan naar oplossingen buiten dit gebied. Dit kunnen solitaire laadpalen zijn aan de randen, maar wellicht ook laadpleinen of snelladers aansluitend op het oorspronkelijke zoekgebied.