



Onderwerp: Schriftelijke vragen inzake laadpalen

Op grond van artikel 40 van het Reglement van Orde.

Ingediend op 23 juni 2024 door Koen Dieker, DorpEnPlattelandbeweging.

In de laadvisie staat dat de locaties voor laadpunten door de gemeente worden geselecteerd op basis van plankaarten die door een externe partij worden opgesteld. Er staat ook dat duidelijk moet worden of een bepaalde locatie geschikt is en dat de plankaarten via de vijftien dorpsraden/belangenverenigingen van gemeente Oude IJsselstreek worden getoetst. De dorpsraden en belangenverenigingen krijgen de mogelijkheid om voor hun dorp inzichten te delen over de opgestelde plankaart. De feedback wordt verwerkt en daarna worden de plankaarten definitief.

Onze partij krijgt signalen van dorpsraden/belangenverenigingen dat er met hun helemaal geen contact is opgenomen over beoogde laadpaalplekken. Er worden laadpalen gepland en geplaatst op plekken die niet logisch zijn. Ook bezit men in de directe omgeving van die plekken veelal helemaal geen elektrische auto en als dat wel zo is dan wordt deze auto op eigen terrein opgeladen.

Twee voorbeelden in Etten, waar ik woon:

- Op 17 april j.l. werd er een verkeersbesluit geplubliceerd voor het plaatsen van laadpalen aan de Oude Kerkstraat. Deze laadpaalplekken zouden normale parkeerplekken vervangen terwijl er daar al een krapte is aan parkeerplekken. Op een steenworp afstand ligt het kerkplein waar plek genoeg is en laadpaalplekken veel logischer zijn. Na bezwaren van omwonenden is besloten om de laadpalen te verplaatsen naar het kerkplein. Als er vooraf overleg had plaatsgevonden met Dorpsbelangen dan had dat veel moeite en kosten bespaard.
- Aan de Alexanderhof zijn 5 invalideparkeerplaatsen weggehaald, op die plekken zijn er meerdere laadpaalplekken gerealiseerd. Dit terwijl in de directe omgeving veel bejaardenwoningen zijn en er niet of nauwelijks elektrische auto's aanwezig zijn. Deze laadpalen worden nauwelijks benut maar gaan wel ten koste van reguliere parkeerplekken nabij de woningen die intensief werden gebruikt door bewoners en bezoekers, veelal oudere mensen. Waarom er parkeerverbod is ingesteld voor alle 5 plekken is me een raadsel. Zie foto's

De vragen:

- 1) Hoe en met welke criteria worden de laadpaalplekken geselecteerd?
- 2) Waarom wordt er niet of nauwelijks gecommuniceerd met de wijkraden/belangenverenigingen?
- 3) Waarom worden in onze gemeente -die inclusie hoog in het vaandel heeft staan- invalideparkeerplaatsen opgeofferd voor laadpaalplekken?
- 4) Wordt het aantal beoogde laadplekken nog naar beneden bijgesteld gezien de dalende interesse in elektrische auto's vanwege de hoge kosten ervan?

Oude situatie:



Nieuwe situatie foto 1:

(met verbodsbord om daar te parkeren)



Nieuwe situatie foto2 :

(Bewoners, veelal ouderen, parkeren er hun niet-electrische auto om niet ver te hoeven lopen)

