

# Duidelijk communiceren over EV

Steeds meer e-rijders kloppen bij de gemeente aan voor een **OPLAADPUNT**. Gemeenten doen er goed aan een **STANDPUNT** te bepalen over hoe ze omgaan met elektrisch vervoer. Willen ze reactief zijn en oplaadpunten op aanvraag **FACILITEREN** of proactief elektrisch vervoer **STIMULEREN**? Belangrijk volgens Harm-Jan Idema en Mark van Kerkhof van APPM is in ieder geval dat een gemeente duidelijk is over wat e-rijders kunnen verwachten.



Idema en Van Kerkhof zien in de praktijk dat met name kleinere gemeenten nog zoekende zijn wanneer een e-rijder bij hen aanklopt voor een oplaadpunt. “E-rijders die niet op eigen terrein kunnen parkeren en laden zijn aangewezen op een laadvoorziening in de openbare ruimte. Die e-rijders kom je in elke gemeente tegen. Vaak zijn dat er meer dan de e-rijders die zich bij de gemeente melden. Als gemeente moet je hoe dan ook met oplaadpunten aan de slag omdat je verantwoordelijk bent voor de openbare ruimte. Het helpt om eerst je rol als gemeente te bepalen: wil je EV stimuleren en het gebruik aanjagen door laadvoorzieningen te realiseren of stel je je terughoudend op en doe je niets? Een tussenvorm is om als gemeente niet actief te stimuleren, maar door samen te werken met initiatieven zoals Stichting e-laad om laadpalen te faciliteren.”

Idema en van Kerkhof benadrukken dat van belang is om stil te staan bij de effecten van het beleid. “Niets doen of een beleid dat de e-rijder op hoge kosten jaagt betekent dat de e-rijder een eigen oplossing kiest. Vaak is dat door te laden met een kabel over de weg. Als gemeente is het van belang om te bepalen of je dat wel of niet wilt.”

Naast de rol van de gemeente zijn praktische zaken van belang. Bijvoorbeeld de locaties van laadpunten voor inwoners en bezoekers. De praktijk wijst uit dat laadpalen die meer dan 300 meter van een woonadres of bezoekadres zijn geplaatst, niet worden gebruikt. Uitgangspunt moet wel altijd zijn, aldus Idema en Van Kerkhof, dat de paal de auto volgt. “Realiseer pas een paal voor een bewoner als er concrete vraag naar is. Voor laadpalen voor bezoekers kan je als gemeente goed samenwerken met lokale ondernemers.”

Ook moet er gekeken worden naar de inrichting van parkeervakken en de parkeerdruk. Idema en Van Kerkhof wijzen erop dat de parkeerdruk bij nieuwe laadpunten niet direct toeneemt. “De elektrische auto vervangt vaak een andere auto. We adviseren daarom om met één parkeervak te beginnen en als er een tweede auto komt pas het tweede parkeervak te reserveren.” Een aandachtspunt daarbij is de bebording. “Er moet een E4 of E8 bord worden geplaatst met als onderschrift ‘opladen van elektrische voertuigen’. Alleen daarmee is het mogelijk om te handhaven. Dan wordt een e-rijder namelijk echt geholpen.”

## Do's

- Zorg voor eenduidig beleid en communiceer daarover.
- Houd bij de ontwikkeling van het beleid rekening met de effecten.
- Reserveer parkeerplekken bij de laadpunten voor ‘het opladen van elektrische voertuigen’.

## Don'ts

- Beleid opstellen dat alle kosten bij de e-rijders legt.
- Gebieden met hoge parkeerdruk direct uitsluiten van oplaadpunten.