



Aan: College van B&W Barneveld

Betreft: infrastructuur elektrisch rijden
Barneveld, 18 november 2024

Geacht college,

Op grond van artikel 42 van de Organisatieverordening van de gemeenteraad wil onze fractie vragen stellen over de infrastructuur voor elektrisch rijden in Barneveld.

Barneveld heeft een groot en groeiend aantal elektrische en hybride auto's. Eind 2023 waren er 548 (semi)publieke laadpunten in de gemeente Barneveld. De gemeente heeft nog 115 plekken op het oog. Het doel is om in 2030 1.200 en in 2035 2.400 laadpunten operationeel te hebben. Elektrisch rijden leidt tot minder emissies, wat een goede zaak is. Indien slim toegepast kan elektrische mobiliteit ook bijdragen aan het verminderen van de snel oplopende netcongestieproblemen.

Tegelijkertijd zijn er knelpunten.

Laadplekken voor elektrische auto's zijn niet beschikbaar voor andere automobilisten, hierdoor kan de parkeerdruk hoger worden. De laadpunten worden geëxploiteerd door verschillende aanbieders die verschillende prijzen hanteren. Hierdoor kan het gebeuren dat laadpalen met een hoog tarief weinig tot niet worden gebruikt. Het zoeken naar een laadpunt met een lage prijs leidt bovendien tot extra autoverkeer. Een mogelijke oplossing is het reguleren van de tarieven van laadpalen. Nu is in de concessie geregeld dat als uit gebruiksdata blijkt dat deze intensief worden gebruikt er door de concessiehouder een laadpunt wordt bijgeplaatst. Andersom zou bij weinig intensief gebruik wellicht een lager tarief moeten worden gehanteerd.

Een tweede knelpunt is dat niet iedereen een elektrische auto kan betalen. Automobilititeit wordt in het algemeen duurder en een eigen auto wordt hierdoor minder bereikbaar. Een deel van de oplossing hiervoor is het inzetten op elektrische deelmobilititeit. Deelmobilititeit wordt ook steeds vaker genoemd wordt als een van de oplossingen voor de beperkte beschikbaarheid van parkeerruimte. Momenteel zijn er vier (niet-elektrische) deelauto's in de gemeente Barneveld. Het stimuleren en uitbouwen van deelmobilititeit vraagt om een goede strategie die past bij onze gemeente.

Daarom heeft onze fractie de volgende vragen:

1. Is het mogelijk om de tarieven van laadpalen te reguleren, zodat de laadpalen beter worden benut?
2. Welke andere mogelijkheden zijn er om de laadinfrastructuur optimaal te benutten en te voorkomen dat laadplekken weinig worden gebruikt?
3. Welke visie heeft het college op deelmobilititeit in het algemeen en elektrische deelmobilititeit in het bijzonder?
4. In hoeverre is het wenselijk om bij nieuwbouwwijken standaard een of meer parkeerplekken te realiseren voor een (elektrische) deelauto?
5. Houdt het huidige gemeentelijke mobiliteitsbeleid voldoende rekening met bovenstaande en andere nieuwe ontwikkelingen? En wanneer verwacht het college de



raad een actualisatie van het gemeentelijk mobiliteitsbeleid (momenteel GVVP) voor te leggen en in welke vorm?

Met vriendelijke groet,

Laurens Wijmenga
Raadslid ChristenUnie