



datum	19 mei 2025
portefeuillehouder	Roy Luca
contactpersoon	Marco van Zoest
fractie(s)	Progressief Woerden
onderwerp	Uitgangspunten laadconcessie

Naar aanleiding van de uitgangspunten concessie openbare laadpunten en het definitief besluit niet toestaan verlengde private laadpunten heeft de fractie van Progressief Woerden de volgende vragen gesteld:

Een van de gevraagde besluiten is om verlengde private laadpunten niet toe te staan.

Vraag 1: Is het bekend hoeveel inwoners van Woerden en de kernen nu wel gebruik maken van verlengde private laadpunten?

Antwoord 1: Een exact aantal is niet bekend.

Deze inwoners hebben een investering gedaan in het aanleggen van een laadpunt.

Vraag 2 : Is het juridisch mogelijk om de nu al aanwezige verlengde private laadpunten toestemming te verlenen die op naam is gesteld en waarbij bijvoorbeeld na 5 jaar een nieuwe aanvraag tot toestemming moet worden aangevraagd. Op die wijze vervalt de toestemming na verhuizing en vervalt deze niet automatisch aan de nieuwe bewoner.

Antwoord 2: Het is op dit moment niet toegestaan om gebruik te maken van verlengde private laadpunten. Het is juridisch mogelijk om ontheffingen/ vergunningen aan te vragen, maar deze zullen niet verstrekt worden. De redenen hiervoor zijn beschreven in het raadsvoorstel.

Vraag 3: Is het mogelijk om bij toestemming van dit laadpunt eisen te stellen aan de wijze waarop de laadkabel over de stoep loopt door deze bijvoorbeeld weg te werken in een kabelgoot?

Antwoord 3: Ja, maar het college adviseert de verlengde private laadpunten niet toe te staan.

Vraag 4: Is het juridisch mogelijk om de aansprakelijkheid na bijvoorbeeld een valincident te verleggen naar de eigenaar van de laadkabel en niet de gemeente?

Antwoord 4: In de jurisprudentie is dit nog niet uitgekristalliseerd. Het lijkt erop dat de aansprakelijkheid bij de eigenaar van de kabel ligt. Als gemeente zijn we risico aansprakelijk voor de openbare weg, dit spreekt elkaar dus tegen. Een laadkabel is geen onderdeel van de weg, maar als er een gevaarlijksituatie ontstaat doordat de laadkabel op de weg ligt is het mogelijk dat we als gemeente aansprakelijk zijn op basis van onze zorgplicht.

Vraag 5: Welke mogelijkheden zijn er nu om een laadkabel zodanig (tijdelijk) in de stoep aan te leggen dat de kans op een valincident gering is?

Antwoord 5: Kabelgoten en kabelmatten zijn de meest voorkomende varianten in Nederland. Ook worden kabelarmen (over de stoep heen) soms toegepast. De meeste gemeenten welke vpa's toestaan kiezen voor kabelgoten. Het college adviseert de verlengde private laadpunten echter niet toe te staan.

Onder andere de gemeenten Soest, Leusden en Enschede voeren op het moment van schrijven van deze visie wel experimenten uit met VPA's. De uitkomst van deze pilots houden wij in de gaten.

Vraag 6: Hoe lang lopen deze experimenten al en zijn er al voorzichtige conclusies?

Antwoord 6: De gemeente Enschede voert nog steeds hetzelfde beleid ten aanzien van VPA laden; dit is toegestaan mits kabeltegels worden gebruikt. Voor zover wij nu kunnen nagaan staat Leusden VPA laden niet toe en loopt er geen pilot. De pilot van gemeente Soest (met kabelgoottegels) loopt nog, er zijn nog geen resultaten bekend. Zij stellen onderstaande eisen:



- De dichtstbijzijnde openbare laadpaal is verder dan 300 meter of de bewoner is slecht ter been. Het gaat hierbij om geplaatste laadpalen en nog niet geplaatste laadpalen.
- De parkeerplaats tegenover de voordeur van de bewoner grenst gelijk aan de stoep. Dus niet aan een gras- of groenstrook, weg of fietspad.
- Het oplaadpunt staat op het eigen terrein van de bewoner.
- De parkeerplaats blijft door iedereen te gebruiken. Na gebruik ruimt de bewoner de kabel op, om aan te geven dat de parkeerplaats niet van de bewoner is.
- De naaste burens gaan akkoord met het leggen van de EV-kabelgoottegels.
- De elektrische kabel is in goede staat.
- Bewoners die op eigen terrein/ de eigen oprit kunnen opladen, komen niet in aanmerking.
- De gemeente betaalt de proef, plaatst de tegels en blijft eigenaar.
- De gemeente kan de proef op elk moment beëindigen, om welke reden dan ook en de bewoner kan geen rechten ontlenen aan deelname aan de proef.

In het algemeen kan gesteld worden dat de onderzoeksvraag bij dergelijke pilots ontbreken of niet volledig zijn, waardoor het moeilijk te constateren is wanneer een pilot is geslaagd. Dit argument wordt ook aangehaald in het raadsvoorstel. Op korte termijn hoeft een VPA niet tot conflicten te leiden, echter wordt verwacht dat bij grotere toepassing conflicten ontstaan. Een voorbeeld hiervan is het claimen van parkeervakken en conflicten tussen burens.

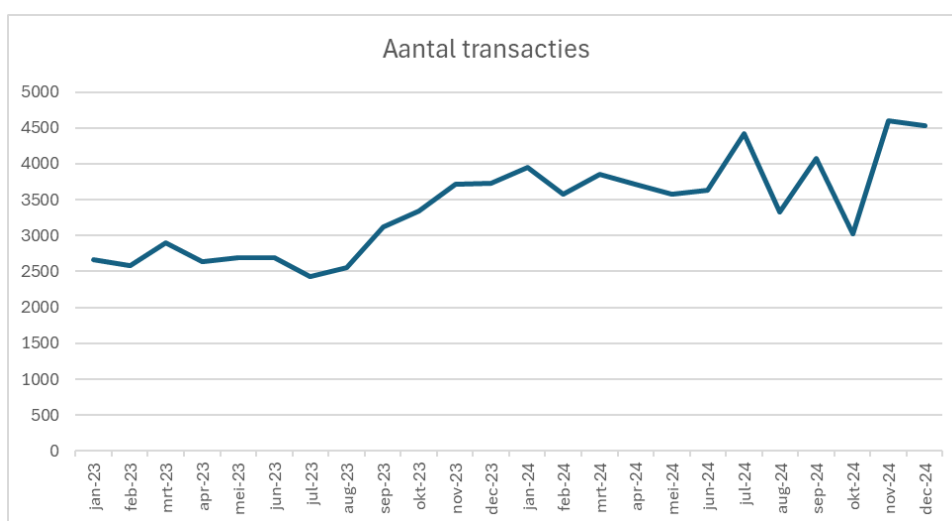
Vraag 7: Kan de gemeente Woerden ook een dergelijk experiment uitvoeren?

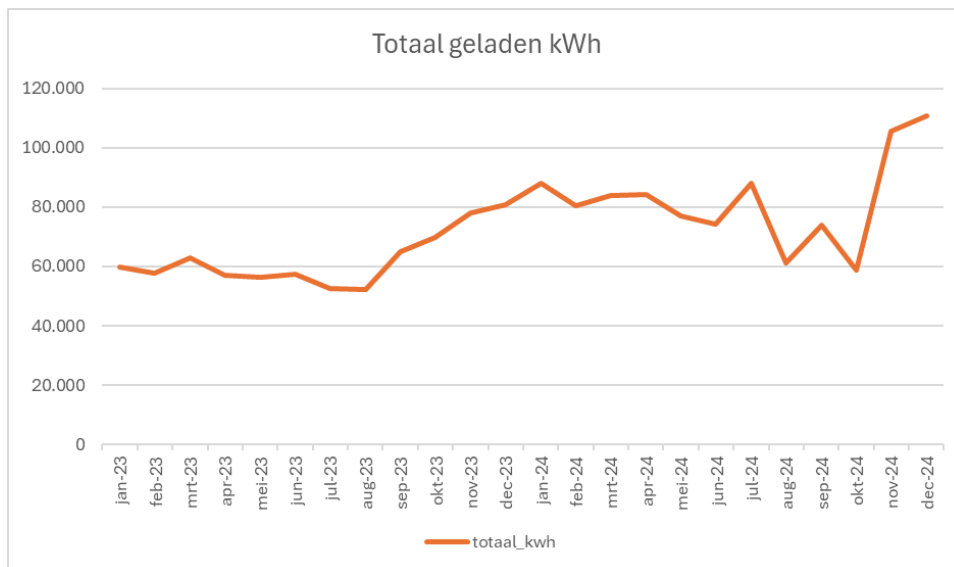
Antwoord 7: Het college ziet op basis van de andere experimenten geen aanleiding om zelf nieuwe proeven uit te voeren met kabelgoten.

Op pagina 11 van de laadvisie gemeente Woerden staan in figuur 5 het aantal transacties bij de laadpalen.

Vraag 8: Het aantal is tot en met 2022. Wat is het aantal transacties in 2023 en 2024?

Antwoord 8: Onderstaand twee figuren van het aantal transacties en geladen kWh in de gemeente Woerden. Dit is alleen data van ParknCharge omdat de data in de laadvisie ook alleen data van ParknCharge betreft. Het aantal transacties en geladen kWh stijgt. In de zomerperiode wordt minder geladen t.o.v. de winter vanwege de langere reikwijdte van batterijen. Tussen januari 2023 en december 2024 zit een verschil van 1857 transacties en 50.982 geladen kWh per maand.





Voor de maximale afstand naar een laadpaal wordt een uitzondering gemaakt voor het centrumgebied in Woerden. De maximale loopafstand wordt verhoogd naar 600 meter. Aan de randen van het centrumgebied zijn de kosten voor parkeren hoger dan in de garages.

Vraag 9: Worden er bij de laadpalen dezelfde of aangepaste parkeertarieven gerekend?

Antwoord 9: Voor het laden bij een openbare laadpaal binnen een gebied waar betaald parkeren geldt, moet ook het parkeertarief worden betaald. Vergunninghouders uiteraard niet.

Vraag 10: Waarom geldt deze uitzondering van een langere afstand van 600 meter alleen voor Woerden? In de kernen is er ook vaak een gebrek aan parkeerplaatsen in de buurt van winkels. Het verhogen van het aantal laadpunten maakt de knelpunten groter.

Antwoord 10: In de binnenstad van Woerden is voor een maximale loopafstand van 600 meter gekozen omdat de binnenstad zoveel mogelijk autoluw moet zijn. Extra laadpalen betekent ook extra (elektrische) auto's. In de binnenstad zijn niet overal parkeerplaatsen beschikbaar (bijvoorbeeld Rijnstraat en Voorstraat), de loopafstand is dus groter.

Een voorbeeld van laadmeubilair (3.4 van de laadvisie) is opladen via een lantaarnpaal. Op 5 november 2020 is de motie 'Aan de slag met laadlantaarnpalen' aangenomen. Toen werd er al bijvoorbeeld in de gemeente Arnhem ervaring opgedaan met de combinatie lantaarnpaal-oplaadpunt.

Vraag 11: Wat zijn ervaringen elders?

Antwoord 11: In de Gemeente Arnhem wordt dit vooralsnog alleen toegepast in nieuw te bouwen wijken. In nieuw te bouwen wijk is het makkelijker om de ondergrond hiervoor voor te bereiden. Vooral in het buitenland wordt deze technologie op grotere schaal uitgerold. In Nederland lopen er inmiddels diverse pilots bij diverse gemeenten op kleinere en grotere schaal. Voorheen was "lantaarnpaalladen" nog niet zo interessant door de zwakke netaansluiting van (bestaande) lantaarnpalen, maar inmiddels wordt een laadvermogen van 5kW geclaimd.

Vraag 12: Indien ervaringen positief zijn: waarom wordt er niet gekozen om van deze mogelijkheid gebruik te maken op die plaatsen waar de ruimte voor een gangbaar laadstation beperkt is?

Antwoord 12: Laadlantaarns bieden geen gemeente brede dekking voor laadinfrastructuur in Woerden. In veel straten staan laadpalen aan de verkeerde kant van de straat of het trottoir voor het opladen van een voertuig. Daarnaast moeten veel lantaarns dan vervangen of verplaatst worden, dit sluit niet aan bij de doelstelling om een betaalbaar laadnetwerk aan te bieden. De kosten hiervoor moeten verwerkt worden in de kWh prijs. Tot slot is het aanbesteding technisch lastig om laadlantaarns in één aanbesteding uit te vragen tegelijkertijd met reguliere openbare laders. De expertise zit vaak niet bij dezelfde partijen als bij de reguliere laders. In argument



1.4 van het raadsvoorstel wordt laadlantaarns als mogelijk experiment genoemd. Dit experiment kan bij nieuwbouw worden toegepast.

Marguerite Boersma, Progressief Woerden