

datum 07-06-2023  
portefeuillehouder Ad de Regt  
contactpersoon Martijn Plukkel

fractie(s) Progressief Woerden  
onderwerp **Laadvisie gemeente Woerden**

Met betrekking tot het raadsvoorstel over de laadvisie heeft Progressief Woerden de volgende vragen aan het college van Woerden:

**Vraag**

1. Naar aanleiding van het bericht in het [AD van 7 juni](#) dat het stroomnet in een deel van de provincie bomvol is en dat er een stop komt op nieuwe huizen, scholen en bedrijven: kunnen we de laadpalen en laadpleinen straks daadwerkelijk aansluiten?

**Antwoord**

De problemen ontstaan met name bij zwaardere aansluitingen zoals laadpunten voor vrachtwagens. Deze maken geen deel uit van de voorliggende visie voor personenauto's.

Het uitbreiden van het laadnetwerk voor personenauto's gebeurt verspreid over de tijd, waardoor er geen vraag is voor een grote hoeveelheid netcapaciteit en plaatsing van palen door kan gaan.

**Vraag**

2. Kan bij de verschillende scenario's aangegeven worden hoeveel het verwachte aantal nieuwe laadplaatsen per jaar wordt en wat (groveweg, met een marge) de verwachte energie-afname zal zijn?

**Antwoord**

De prognose is dat er in 2025 329 publieke laadpunten in Woerden nodig zijn. In 2030 zijn dat er 1147. In de scenario's is er rekening mee gehouden dat er een evenredige groei plaatsvindt gedurende de jaren tot 2030. Bij een ander verloop van de groei blijven de gemiddelde structurele kosten gelijk, maar worden andere verdeeld over de jaren. De raad zal jaarlijks worden geïnformeerd over de voortgang en prognoses omdat de exacte cijfers per jaar sterk afhankelijk zijn van factoren buiten ons invloedsgebied.

Ditzelfde geldt voor de energie-afname. Het verbruik van een laadpaal is met name afhankelijk van het type voertuig en de grootte van de accu, dit is per auto verschillend.

In scenario 1 wordt niet geanticipeerd op de toekomstige vraag (geen strategische of data gestuurde plaatsing).

In dit scenario wordt dus 'achter de vraag aan gelopen' hetgeen een vertragend effect heeft op de groei van het aantal laadpalen. In scenario 2 en 3 is er meer grip op de voortgang, prognoses en actualiteit en worden laadpalen veelal al geplaatst voordat de daadwerkelijke vraag gesteld wordt.

**Vraag**

3. We zien dat er voor scenario 2 lagere kostenposten staan voor het inrichten van laadplaatsen en het beheer en onderhoud, dan voor scenario 1. Hoe komt dat?

**Antwoord**

De kosten voor de inrichting bestaan uit het aanbrengen van de benodigde verkeersborden, het aanbrengen van een wit kruis in het vak en de inzet van technisch/toezichthoudend personeel.

In scenario 2 wordt aangesloten bij een (bestaande) regionale concessie. De MRA-E ligt hierbij het meest voor de hand. In de huidige overeenkomsten met MRA-E is uitgangspunt dat de benodigde bebording door de MRA-E wordt geplaatst. De gemeente brengt vervolgens het kruis in het betreffende vak aan.

In de overige scenario's wordt vooralsnog niet voorzien in aansluiting bij de MRA-E. Er is daarom van uitgegaan dat ook de kosten van de bebording bij de gemeente liggen.

**Vraag**

4. Als kostendekkendheid het uitgangspunt is, en de kosten tot en met 2025 gedekt worden uit de meeropbrengsten vanaf 2026, waarom is er dan structureel extra budget noodzakelijk? Dat geldt niet alleen voor extra personele middelen, maar ook voor beheer en onderhoud en de aanleg van laadpleinen.

**Antwoord**

Voordat opbrengsten gerealiseerd kunnen worden is eerst een investering nodig. Dit geldt ook voor de periode na 2026. Er zijn dus eerst uitgaven nodig. Op langere termijn zijn er meer opbrengsten voorzien dan kosten en kunnen de voorinvesteringen ook worden gedekt uit de opbrengsten van voorgaande jaren. Dit zal naar verwachting in 2029 het geval zijn.

**Vraag**

5. Geldt de kostendekkendheid ook als uitgangspunt voor scenario 1 (of 2), mocht er bij de kadernota mogelijk geen geld beschikbaar komen voor scenario 3? Vloeien er dan ook geen baten (op termijn) terug naar de gemeente?

**Antwoord**

Nee er vloeien dan geen baten terug naar de gemeente. Alleen in scenario 3 wordt uitgegaan van het aangaan van een eigen concessie. Alleen dan heeft de gemeente maximale invloed op de marge van de EMSP partij. In de overige scenario's sluiten we aan bij een regionale concessie en is de invloed, als een van de vele gemeenten, beperkt.

**Vraag**

6. Waarom is er structureel budget voor privaat en semi-publiek laden nodig? Wat wordt hiervoor gedaan? En kan dat ook budget neutraal?

**Antwoord**

Voor het privaat laden bestaan de kosten met name uit ambtelijke capaciteit voor voorlichting, projecten met bv. VVE's en het sterk sturen op normen bij nieuwbouw. Voor de activiteiten ten aanzien van semi-publiek laden verwijzen wij naar keuze 4 uit de laadvisie.

In scenario 3 is kostendekkendheid het uitgangspunt voor alle activiteiten.

**Vraag**

7. In scenario 3 wordt ook Laadvisie deel 2 geschreven. Is dat geen landelijke vereiste?

**Antwoord**

Een van de afspraken in de Nationale Agenda Laadinfrastructuur is dat gemeenten zorgen voor een integrale laadvisie en plaatsingsbeleid. De gemeente Woerden heeft er voor gekozen om de visie op te delen. Voorliggend deel 1 betreft de visie op laadinfrastructuur voor personenauto's. Deel 2 betreft de overige voertuigen. Indien niet voor scenario 3 wordt 'gekozen', zal de laadvisie deel 2 zeer beperkt zijn. Dit kan bijvoorbeeld zijn door dit volledig aan het bedrijfsleven en markt over te laten.

**Vraag**

8. In de visie laadinfrastructuur staat beschreven dat indien het oplaadpunt in een blauwe zone staat, dit ook voor het elektrische voertuig geldt. Is het mogelijk om op die plaatsen, waar geen blauwe zone van toepassing is, maar de parkeermogelijkheden beperkt zijn, een blauwe zone voor de oplaadvakken te maken zodat de oplaadplek na het opladen niet als "gewone" parkeerplek gebruikt kan worden? (als voorbeeld het plein voor de Kloosterhoeve in Harmelen).

**Antwoord**

Er is veel te doen over het fenomeen laadpaalklevers. De laatste stand van zaken is dat in gebieden waar betaald parkeren geldt, laadpaalkleven is toegestaan indien men betaald heeft. In gebieden waar geen sprake

is van parkeerregulering is het niet toegestaan een laadplek bezet te houden indien er niet wordt geladen. Het toepassen van een blauwe zone voor een enkel vak is daarmee overbodig en daarnaast in praktijk lastig.

**Vraag**

9. Verlengde private aansluitingen zijn voorlopig niet toegestaan. Hoe wordt dit gehandhaafd? In de praktijk zie je regelmatig kabels over stoepen in woonwijken liggen.

**Antwoord**

Op dit moment zijn er inderdaad voorbeelden van situaties van verschillende verschijningsvormen van verlengde private aansluitingen. Omdat het aantal laadpunten de komende jaren zal toenemen is het zaak sterker te handhaven op huidige en nieuwe verlengde private aansluitingen.

**Vraag**

10. Tenslotte: “veilig parkeren in parkeergarages is maatwerk” volgens de laadvisie. Is dit maatwerk vooral gericht op het blussen van een brand, of wordt er ook naar veilige vluchtroutes voor bezoekers gekeken?

**Antwoord**

Veilig parkeren in parkeergarages is maatwerk vanwege de inrichting, de omgeving en het gebruik van de garage. Dit gaat niet alleen over de situatie in het geval van calamiteiten maar ook de preventie om calamiteiten te voorkomen of de gevolgen van een calamiteit te beperken. Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan vluchtroutes (laadpalen niet bij een vluchtweg of nooduitgang plaatsen) of branddetectie. Het is van belang dat het plaatsen van laadpunten wordt beschouwd in de context van de garage als geheel.