

Technische vragen

Moerdijk Lokaal
De heer M.M.J. Willegers

Kenmerk 01193 TV
Vergadering Commissievergadering
Datum 14 januari 2025

Onderwerp RV laadvisie en plaatsingsbeleid

Geachte heer Willegers,

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Moerdijk biedt u hierbij de beantwoording van de volgende technische vragen aan.

1. Gaat u de bebording zo toepassen dat bij alle parkeerplaatsen waar elektrisch geladen kan worden in de gemeente Moerdijk een eenduidig beeld en verwachting gecreëerd wordt bij inwoners hoe we in Moerdijk omgaan met parkeren waar tevens geladen kan worden?
 - 1.1 Zo nee, waarom niet?
 - 1.2 Zo ja, Waarom heeft de wijze van bebording geen plaats in het visie document?
 - 1.3 Zo ja, Kunt u daar nader duiding aan geven?

Antwoord:

De bebording wordt al eenduidig toegepast. Alleen op sommige locaties zijn meteen 2 plaatsen gereserveerd waarbij op andere locaties één plek is gereserveerd om te zorgen dat er ergens voldoende plek blijft voor brandstofvoertuigen. De locatie van het bord (middenin een vak of tussen twee vakken in) of een onderbord met pijl (als we op zeer korte termijn uitbreiding verwachten of plaatsing in het midden van een vak niet mogelijk was) geeft altijd duidelijk aan welk vak er is gereserveerd.

2. Welke innovatieve manieren welke nu bekend zijn om openbaar laden mogelijk te maken gaat u toestaan of juist niet? Denk hierbij o.a. aan kabelgoten waar meerdere gemeenten proeven mee doen of deze toepassen.
 - 2.1 Waarom hebben innovatieve laadoplossingen en hoe de gemeente daarmee omgaat geen plek gekregen in deze visie?
 - 2.2 Bent u van mening dat dit alsnog een plek zou kunnen/moeten krijgen in de visie?

Antwoord:

De gemeente Moerdijk is om een aantal redenen aangesloten bij een regionale (provincie Brabant + Limburg) concessie. De belangrijkste reden is een significante kostenreductie voor de gebruiker. Eventuele innovaties op het gebied van openbare laadpalen zullen met de concessiehouder moeten worden besproken, daar zij in de lead zijn hiervan.

Overige toepassingen zoals kabelgootjes horen niet thuis in dit stuk, omdat dit stuk zich enkel richt op openbare particuliere laadvoorzieningen.

In vrijwel alle gemeenten zijn kabelgootjes nog een pilot. Op veel plekken is dit dan ook nog niet opgenomen in beleid. Daar zijn diverse redenen voor. Denk daarbij aan beheersvraagstukken, overeenkomsten met aanvragers en kosten, aansprakelijkheden bij ongevallen, handhaafbaarheid (als iemand een kabelgoot niet goed dichtmaakt ná gebruik) en claimedrag van parkeerplaatsen door inwoners die een goot hebben laten aanleggen.

Voor verdere maatregelen wordt gekeken naar de uitkomsten van pilots uit andere gemeenten en kunnen mogelijk worden opgenomen in andere c.q. vervolg visies of beleid die een bredere scope hebben dan voorliggende visie. Voorliggende visie richt zich enkel laadpalen in de openbare ruimte.

3. Is er een maximale doorlooptijd van aanvraag tot besluit?
 - 3.1 Zo ja, wat is deze?
 - 3.2 Zo nee, waarom is deze er niet en kunnen andere gemeentes dit wel? (Bijv. Gemeente Rotterdam, welke samenwerken met laadpaalnodig.nl)
 - 3.3 Zo nee, kunt u wel communiceren met inwoners over indicatieve doorlooptijd?

Antwoord:

Als gemeente hebben we zelf de aanvraagprocedure niet in de hand omdat we meedoen met een regionale concessie. Inwoners doen geen persoonlijke aanvraag meer, maar dienen een locatieverzoek in. Plaatsing van palen en het proces daaromheen, (zoals het opstellen van een verkeersbesluit) zal gegroepeerd plaatsvinden vanwege efficiëntie. Dit is beleid vanuit de concessie en daar hebben wij als gemeente verder geen invloed op.

4. Hoe gaat u de inwoners op de hoogte houden van een ingediende aanvraag?
 - 4.1 Welke (digitale)middelen zet u daarvoor in?
 - 4.2 Hoe betreft u de overige inwoners welke de laadvoorziening niet hebben aangevraagd bij een aanvraag?

Antwoord:

Bewoners doen geen concrete aanvragen meer maar verzoeken voor locaties waar zij in de toekomst graag een laadpaal willen zien. Dit kan via een digitaal portaal, waarover nog gecommuniceerd zal worden. Het is de bedoeling dat er met actievere plaatsingsmethoden vaker en meer (potentiële) palen in omgevingen worden gezet, óók als daar (nog) niet direct aanvragen voor zijn gedaan. Er worden dus géén individuele aanvragen meer gedaan. Het doel is om de komende 5 jaar ongeveer 300 nieuwe laadlocaties te realiseren. Dit doel is gesteld n.a.v. nationale laad-doelstellingen en ambities.

5. Hoe gaat u ervoor zorgen dat er genoeg ruimte blijft bestaan voor het parkeren van voertuigen met verbrandingsmotor?

Antwoord:

Op locaties met een te hoge parkeerdruk worden geen laadpalen geplaatst. Alleen locaties waar de parkeerdruk dit toelaat komt goedkeuring, en dus blijft er automatisch voldoende ruimte voor voertuigen met een verbrandingsmotor.

Op locaties waar de parkeerdruk aan de hoge kant is, hebben wij de mogelijkheid om in plaats van twee parkeerplaatsen één parkeerplaats te reserveren. Ook daarmee wordt de parkeerdruk en parkeermogelijkheden voor brandstofvoertuigen gewaarborgd.

6. Welke impact heeft netcongestie op deze visie? Is de elektrificatie zoals geschetst in de visie realistisch kijkend naar de capaciteit van het net in gemeente Moerdijk de komende jaren?

Antwoord:

Hier houdt de concessiehouder in samenwerking met Enexis etc. rekening mee. Netcongestie zou voor de reguliere (niet snelladen) laadpalen weinig effect moeten hebben, omdat dit relatief lage spanning is. Daarnaast wordt technisch gekeken naar 'slim laden', waarbij voertuigen tijdens piekmomenten minder snel laden dan tijdens dalmomenten.

7. Hoe wordt het naleven van de regelgeving "alleen parkeren tijdens laden" gehandhaafd?

Antwoord:

Er kan gehandhaafd worden door gemeentelijke handhavers op het kleven aan laadpalen of het parkeren door benzinevoertuigen. Inzet van handhavers en prioritering van acties worden bepaald door team VTH.

Met vriendelijke groet,



S. Elseman
Gemeentesecretaris