

Individuele vragen

Moerdijk Lokaal
De heer D.W. van Dongen

Kenmerk	01098 IR
Datum	3 april 2025
Onderwerp	EV-laadpalen

Geachte heer van Dongen,

U heeft de volgende vragen op 26 maart 2025 met betrekking tot laadpalen voor elektrische voertuigen aan het college van burgemeester en wethouders gesteld:

Het antwoord op boven gestelde vraag c.q. vragen luidt:

1. In de participatieportal wordt een kaart weergegeven van de huidige en de toekomstige laadpalen. Is deze kaart actueel? Zo nee, wat is de datum van de laatste revisie?

Antwoord:

Naar ons weten zou de kaart actueel moeten zijn, maar we hebben meerdere signalen gekregen dat er enkele palen missen. Dit aantal is beperkt.

2. Per paal kon in de participatieportal een duimpje naar boven of naar beneden worden geplaatst in de participatieportal. Dit kon per EV-paal worden aangevuld met een toelichting. Wij zien in de portal geen mogelijkheid voor de bewoners om aan te geven wat een mooie locatie zou kunnen zijn, welke nog niet op de participatieportal was aangegeven. Zo kunnen bewoners bijvoorbeeld aangeven dat een toekomstige laadpaal niet gewenst wordt op de locatie als aangegeven in de portal, maar zij wel een alternatieve locatie voorstellen. Er is tevens geen mogelijkheid om een e-mailadres achter te laten voor een terugkoppeling, er wordt alleen verwezen naar de gemeentelijke website in een later stadium. Is deze conclusie juist? Zo ja, is dit een volledige, wederzijdse, vorm van participatie omtrent de laadpalen, graag dit toe te lichten.

Antwoord:

Het klopt dat er geen mogelijkheid is om nieuwe locaties voor te stellen voor laadpalen in de tool. De locaties die worden voorgesteld zijn al uitgedacht en gevalideerd door de gemeente aan de hand van de criteria die worden gesteld. Zo moet er rekening gehouden worden met de ligging van het laagspanningsnet, moet de stoep bereikbaar blijven, en mag de laadpaal niet recht in het zicht van een woning komen. Door deze vele eisen werd het niet als gewenst gezien om burgers nieuwe locaties voor te stellen, omdat zij niet bekend zijn met alle eisen en het daarom veel werk zou opleveren om alle nieuw voorgestelde locaties te beoordelen. Wanneer er in de opmerkingen nieuwe locaties worden voorgesteld, dan bekijken wij deze wanneer de oorspronkelijke locatie inderdaad geen doorgang kan vinden. Er wordt inderdaad geen terugkoppeling gegeven omdat dit per opmerking ook voor veel werk zou zorgen.

Deze tool kan worden gezien als een manier van het indienen van een zienswijze. Hier wordt zo veel mogelijk rekening mee gehouden, maar dit betekent niet dat we alle locaties kunnen verplaatsen of laten vervallen. Later worden er definitieve verkeersbesluiten gepubliceerd met de locaties waar laadpalen ook daadwerkelijk komen. Daar kan iedereen op de normale wijze bezwaar op maken. Wij vinden dit in dit geval de beste manier van participatie omdat het gaat om bulkwerk voor de gehele gemeente, en is daarom niet haalbaar is om per locatie een uitgebreide participatieprocedure te starten.

3. Er worden geen toekomstige laadpalen gesitueerd op gemeentelijke carpoolplaatsen. Wordt er geen behoefte aan laadpalen verwacht op carpoolplaatsen?

Antwoord:

De focus van het plaatsen van laadpalen ligt voor nu op het dekkend maken van het netwerk voor alle inwoners en zorgen dat er genoeg laadpalen in de kernen zijn. Wij hebben geen specifieke signalen ontvangen waaruit blijkt dat er vraag is naar laadpalen op carpoolplaatsen.

4. Er wordt onder de beleidsregels vernoemd dat een laadpaal beschikt over twee laadpunten, waarbij twee parkeervakken worden gereserveerd voor het laden van elektrische auto 's (regel 3). In regel 19 wordt vernoemd dat de gemeente Moerdijk kan besluiten om 1 van de 2 plekken te reserveren voor expliciet het laden van EV-auto 's. Er zijn nu vele laadpalen zonder bebording. Zijn dit de locaties waar tevens brandstofauto 's mogen parkeren? Zo ja, valt dit binnen de schriftelijke overeenkomst & voorwaarden, die met Vattenfall zijn overeengekomen en behoudt de Gemeente Moerdijk het recht om parkeervakken wel of niet expliciet toe te wijzen voor het laden van EV 's?

Antwoord:

Het klopt dat wanneer er geen bebording is aangebracht bij een laadpaal, ook brandstofauto's hier mogen parkeren. Gemeentelijk laadbeleid vigeert boven de overeenkomst met Vattenfall, en het staat de gemeente daarom vrij om slechts één plaats te reserveren voor enkel elektrische auto's.

5. Op de website van de Gemeente Moerdijk wordt vernoemd dat Vattenfall het eerste aanspreekpunt is. Dit is tevens vernoemd in het RV. In hoeverre is de Gemeente Moerdijk betrokken bij het functioneren van de laadpalen en de communicatie tussen Vattenfall en de bewoner(s)? Hierbij te denken aan de mogelijkheid om storingen en beschadigingen te melden via de BuitenBeter app en het oplossen van mogelijke geschillen tussen Vattenfall en de bewoners.

Antwoord:

Vattenfall is de eigenaar van de laadpalen die vanaf de huidige concessie worden geplaatst, en beheert deze ook. Laadpalen die voor 2025 al in de gemeente stonden, zijn van andere aanbieders. In alle gevallen is het zo dat defecten/geschillen moeten worden opgelost door de betreffende beheerder. Als er meldingen binnenkomen over laadpalen via gemeentelijke kanalen zoals BuitenBeter, dan worden deze doorgezet naar de betreffende beheerder. Dit wordt dan ook teruggekoppeld naar de melder. De gemeente is hierin verder geen partij.

6. In de verdere uitleg op de website van de Gemeente Moerdijk wordt benadrukt dat Vattenfall InCharge de enige leverancier van de elektriciteit is. Voldoet dit aan de ACM beleidsregels?

Antwoord:

Ja, dit is toegestaan volgens de beleidsregels van de ACM.

7. Heeft de Gemeente Moerdijk, dan wel de provincies Noord-Brabant en Limburg, inspraak op de tarieven, welke Vattenfall hanteert?

Antwoord:

De gemeente of de provincies hebben geen directe invloed op de prijzen die Vattenfall hanteert, omdat zij een marktpartij is. Wel is de prijs meegenomen als een van de criteria in de aanbesteding, waardoor er een indirecte invloed is.

8. Een actueel probleem is dat het elektriciteit netwerk is overbelast, dan wel de belasting van het netwerk onregelmatig is in vraag en aanbod. Zijn de laadpalen voorzien van de nodige koppelingen met netwerken, zodat deze bijdragen aan een stabiel netwerk? (beperkte vermogens bij regionale piekuren).

Antwoord:

Vattenfall is bezig met een pilot om netbewust laden toe te passen. De eerste resultaten van deze pilot zijn hoopvol. Dit houdt in dat op piekmomenten de vermogens van de laadpalen worden aangepast. Voor meer informatie, zie:

<https://www.brabant.nl/actueel/nieuws/netbewust-laden-maakt-verschuiving-laadpiek-mogelijk/> (artikel van 17 maart 2025)

9. Behoudt de Gemeente Moerdijk het recht om uit eigen beweging laadpalen te plaatsen, bijvoorbeeld tegen of nabij gemeentelijke gebouwen, zodat het mogelijk is om opgewekte energie d.m.v. zonnepanelen op het dak van het gebouw te gebruiken voor het openbaar opladen van auto 's?

Antwoord:

De concessie geldt voor alle openbare laadpalen op gemeentegrond. Hieronder vallen ook parkeerterreinen nabij gemeentelijke gebouwen. Het is voor de gemeente alleen mogelijk om zelf laadpalen te plaatsen vanuit eigen energievoorziening op afgesloten parkeerterreinen zoals de parkeergarage onder het gemeentehuis. De bestaande laadpaal op het parkeerterrein voor het gemeentehuis is bijvoorbeeld ook van Allego.

10. Zover we hebben begrepen worden er tevens parkeerkosten berekend op EV oplaad parkeervakken. Tevens hebben we begrepen dat er gebruikerskosten worden berekend voor het gebruik van de paal (buiten de energiekosten) Is dit juist? Zo ja,
- Waarom wordt dit berekend, terwijl de Gemeente Moerdijk geen parkeerverordening heeft?
 - Hoe wordt dit parkeergeld berekend?
 - Aan wie komt dit parkeergeld ten goede?
 - Hoe worden de gebruikerskosten van de EV laadpunten berekend?

Antwoord:

Bij de Vattenfall InCharge laadpalen betaal je alleen een tarief per kWh stroom die je laadt. In dat tarief zit de stroom, de belasting, de installatie van de laadpaal en de kosten voor het oplaadnetwerk. Er wordt verder geen extra parkeergeld of gebruikerskosten berekend. De vervolgvragen a t/m d zijn daarmee niet van toepassing.

11. Er wordt voor gekozen om minder tot geen EV laadpunten te plaatsen in wijken waar de bewoners beschikken over een oprit op eigen erf. Wat is de reden?

Hierbij te denken aan:

- a. Bewoners die niet beschikken over een laadpunt op eigen terrein
- b. Werkgevers verstrekken over het algemeen alleen passen, welke gebruikt kunnen worden voor openbare laadpunten
- c. Bezoekers van bewoners die graag hun auto laden etc.

Antwoord:

Het klopt dat er in wijken waar meer huizen met een eigen oprit zijn, minder laadpalen worden geplaatst. De behoefte is daar minder groot, omdat bewoners vaak laadpalen op hun eigen terrein hebben. Dat betekent niet dat er helemaal geen laadpalen worden geplaatst in deze wijken, door de al aangehaalde redenen. Er wordt altijd gekeken naar de behoefte.

Met vriendelijke groet,



S. Elseman
Gemeentesecretaris