



Schriftelijke vragen

Reg. Nr. 2024-01

Datum:	12-01-2024	<i>[in te vullen door de griffie]</i>
Van:	VVD	<i>[in te vullen door de aanvrager]</i>
Aan:	College via gemeentesecretaris	
Onderwerp:	Kabelgoten voor laden auto's	<i>[in te vullen door de aanvrager]</i>
Datum beantwoording:	13-02-2024	<i>[in te vullen door de organisatie]</i>
Behandeld in college van:	06-02-2024	<i>[in te vullen door de organisatie]</i>

Toelichting

De energietransitie is belangrijk. Dat vinden we allemaal. Nu is het zo dat niet iedereen een eigen oprit of terrein heeft om een eigen laadpaal te plaatsen. Als overheid/ Gemeente Heerde moeten we wat ons betreft waar dit ook maar even kan proberen om duurzame mobiliteit te faciliteren, ook voor die eerdergenoemde groep mensen die nu in de kou staat.

We hebben dit onderwerp al eens eerder bij de kop gehad; mevrouw Duinkerken sprak hierover op 15 Mei vorig jaar al in. Toen was er vanuit het college niet de bereidheid om hierop actie te ondernemen. We zien nu dat inmiddels meerdere gemeenten, van groot tot klein, met kabelgoottegels aan het werk zijn en deze doelgroep wel degelijk zo veel mogelijk faciliteren, al is het bij wijze van proef. Ter illustratie zijn een tweetal links bijgevoegd.

<https://www.enschede.nl/proef-kabelgoottegels-elektrische-auto>

<https://www.rtvoost.nl/nieuws/2294918/dalfsen-gaat-proefdraaien-met-kabelgoottegels-voor-opladen-van-elektrische-autos>

Graag de volgende vraag/vragen schriftelijk beantwoorden:

- 1 Is het college van Heerde bereid om ook een proef te houden met kabelgoottegels om ook de praktijk in onze gemeente te verkennen?
- 2 Als het antwoord op de vraag bij de eerste bullet "nee" is, kunt u onderbouwen waarom niet?
- 3 Wat zijn de eerste ervaringen bij de gemeenten Dalfsen en Enschede met kabelgoottegels?

Met vriendelijk groet,

Namens de VVD-fractie
Peter Oosterhof

Antwoord

1. Op dit moment niet.
2. De gemeente Heerde gaat in 2024 een start maken met een laadvisie. Hierin worden de laatste inzichten over openbaar laden verwerkt. Ook wordt dan uitgebreider onderzocht of een pilot in de gemeente Heerde wenselijk is en in welke vorm deze plaats kan vinden, en wat hiervan de (aanleg-, verwijder- en ambtelijke) kosten zijn. Daarvoor zullen tevens de bevindingen van andere gemeenten nauwlettend gevolgd worden.

De reden dat de gemeente Heerde op dit moment nog geen pilot wil starten voor kabelgoottegels in de openbare ruimte is vanwege het volgende:

- Openbare parkeerplaatsen zijn, zoals de naam het al aangeeft openbaar. Door het toestaan van kabelgoten in de openbare ruimte kunnen parkeerplaatsen onterecht geclaimd gaan worden door bewoners. Zeker richting de toekomstige situatie waarbij elektrische voertuigen het straatbeeld zullen gaan domineren kan dit in veel straten tot problemen leiden.
- De laadpalen die worden gebruikt door de Concessiehouder (Vattenfall) zijn aangepast op de drukte op het laagspanningsnetwerk van Liander. ('slimme laadpalen') Wanneer er veel stroomvraag in de omgeving is, zal de laadpaal minder stroom aan de op te laden voertuigen geven. Dit is bij particuliere laadpalen niet het geval, waardoor er eerder een tekort ontstaat op het laagspanningsnetwerk. In deze tijd van netcongestie is het wenselijk zo efficiënt mogelijk met het stroomnet om te gaan. Het werken met een Concessiehouder helpt met het zo efficiënt mogelijk benutten van het laagspanningsnetwerk.
- De gemeente Heerde doet mee met de concessie van de Regionale Aanpak Laadinfrastructuur Gelderland Overijssel (GO-RAL). Hierbij worden er in de gemeente Heerde voor bewoners die geen eigen parkeerplaats hebben op openbare parkeerplaatsen laadpalen geplaatst. De bedoeling is dat dit een dekkend netwerk binnen de gemeente wordt die steeds fijnmaziger meegroeit met het aantal elektrische voertuigen in de gemeente. Door het toestaan van verlengd private aansluitingen (VPA's) wordt dit netwerk minder snel uitgebreid, wat nadelig is voor het algemeen belang. Daarnaast wordt het businessmodel van de concessiehouder anders, wat kan leiden tot hogere laadprijzen.
- De komende jaren worden door de concessiehouder nog veel laadpalen geplaatst. Iedereen binnen de gemeente Heerde heeft dan binnen acceptabele loopafstand dan een openbare laadpaal.
- Het bemoeilijkt herinrichtingen, wanneer bewoners rechten willen gaan ontlenen aan de parkeerplaatsen met een kabelgoottegels. De hoeveelheid parkeerplaatsen zijn nu al vaak onderwerp van gesprek bij herinrichtingen. Discussie over de exacte locatie van de vakken gaat een ongewenste extra dimensie aan die gesprekken toevoegen.
- Het is de vraag als er wat gebeurt hoe de aansprakelijkheid is geregeld. Als gemeente kan je waarschijnlijk toch aansprakelijk gesteld worden voor ongevallen, ondanks dat de kabel niet vanuit de gemeente gelegd is.
- Niet elk trottoir bestaat uit standaard 30-30 tegels, maar ook uit gebakken klinkers (steeds meer) en andere materialen. Het is niet wenselijk qua beeld hier grijze kabelgoottegels doorheen te laten lopen.
- Een kabelgoot is redelijk glad en minder toegankelijk dan gewone tegels. Kabelgoten zorgen ervoor dat de toegankelijkheid voor mensen met kinderwagens of in een rolstoel verslechterd. Dit terwijl de gemeente Heerde juist bezig is de toegankelijkheid van de voetpaden te verbeteren.

Wij begrijpen dat het inderdaad erg vervelend is voor bewoners dat zij hun eigen opgewekte stroom niet kunnen gebruiken voor het opladen van hun voertuig. Het wel toepassen van kabelgoten creëert ook weer een nieuwe ongelijkheid. Bewoners die toevallig een trottoir en parkeervak voor hun huis hebben wel een VPA kunnen krijgen, maar hun burens die een groenstrook of fietspad voor hun woning hebben niet.

3. In Dalfsen loopt er op dit moment nog geen proef. Wel is er in december 2023 een motie aangenomen in de Raad. Dalfsen heeft op dit moment nog geen resultaten te delen. Uiterlijk eind vierde kwartaal 2024 wordt de raad geïnformeerd over de voortgang en de opgedane ervaringen.

In Enschede hebben ze naar aanleiding van een pilot besloten om VPA's wel toe te staan. Zij gaan over op een permanent vergunningensysteem, waarbij ze aangeven de risico's aanvaardbaar te vinden, om zo het elektrisch rijden aantrekkelijker te maken.