Technische vragen

Van : Bram Talman – D66 Gouda
Datum vraag : 14 januari 2026
Onderwerp : Regionale laadvisie Midden Holland
Commissiegriffier : Erwin Bok
Datum antwoord :

Vragen:

1. Welke beleidsruimte hebben wij als gemeente om eigen keuzes te maken en waar zijn wij gebonden aan afspraken?
2. Op welke wijze wordt de raad betrokken bij lokale keuzes zoals plaatsingsbeleid, uitroltempo en prioritering?
3. Hoe wordt de raad geïnformeerd over de voortgang, knelpunten en effecten van de uitvoering?
4. Hoe verhoudt deze visie zich tot de (zeer) beperkte netcapaciteit van zowel de regionale als bovenregionale netbeheerder? Met andere woorden: hoe kunnen wij als regio en als gemeente zorgen voor laadinfra die aansluit op de laadbehoefte?
5. Raadsvoorstel p.2, 1.5: wat is het verband tussen laadinfra in wijken en hoge parkeerdruk?
6. Bijlage 1, p.13 en p.19: De fractie van D66 heeft eerder aandacht gevraagd voor het mogelijk maken van walstroom voor (cruise)schepen die nu dieselaggregaten gebruiken aan onder andere de Veerstal. Biedt deze visie meer mogelijkheden om ook de scheepvaart van elektrische stroom te voorzien?
7. Bijlage 1, p.24: bij de behandeling van het Masterplan WG-IV is een motie aangenomen om alternatieve vormen van laden te verkennen. In de visie staan specifiek laadpalen benoemd. Worden hiermee niet andere laadmogelijkheden uitgesloten? Denk aan draadloos opladen of een bovenlader?

Antwoorden:

1. Welke beleidsruimte heeft Gouda en waar is zij gebonden?

De gemeente Gouda heeft binnen de regionale Integrale Laadvisie Midden-Holland beleidsruimte om eigen accenten te leggen in de lokale uitwerking, zoals prioritering van wijken met hoge parkeerdruk, koppeling met de Zero-Emissiezone, afspraken voor taxi's, deelmobiliteit en doelgroepenvervoer, eisen aan beeldkwaliteit in de historische binnenstad en de inrichting van participatie met bewoners en ondernemers. Tegelijkertijd is Gouda gebonden aan landelijke en Europese kaders (zoals de Nationale Agenda Laadinfrastructuur(NAL), Europese Alternative Fuel Infrastructure Regulation (AFIR) en Energy Performance of Buildings Directive (EPBD), aan het provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie en Klimaat (pMIEK), de Regionale Energiestrategie (RES) en aan de regionale afspraken binnen Regio Midden-Holland over gezamenlijke datamonitoring, standaardisering en afstemming met netbeheerders. De laadvisie vormt daarmee een

gezamenlijk beleidskader: de regio borgt samenhang, data en afstemming, terwijl de gemeenteraad via vaststelling van dit kader en via lokale beleidsdocumenten bepaalt hoe deze lijn in Gouda concreet wordt ingevuld.

2. Hoe wordt de raad betrokken bij plaatsingsbeleid, uitroltempo en prioritering?

De gemeenteraad wordt betrokken bij plaatsingsbeleid, uitroltempo en prioritering via zijn kaderstellende rol bij de vaststelling van de Integrale Laadvisie en de doorwerking daarvan in het omgevingsplan, mobiliteits- en parkeerbeleid. Met deze visie stelt de raad een publiek gestuurd kader vast voor regie op de schaarse openbare ruimte, het elektriciteitsnet en de bereikbaarheid van de stad in een periode van snelle elektrificatie. De raad wordt daarnaast tweejaarlijks betrokken bij de regionale actualisatie op basis van monitoring en prognoses en kan zo bijsturen op tempo en effecten, terwijl de lokale uitwerking via het uitvoeringsprogramma laadinfrastructuur ruimte biedt om keuzes concreet en zorgvuldig vorm te geven.

3. Hoe wordt de raad geïnformeerd over voortgang en knelpunten?

De raad wordt geïnformeerd via de structurele monitoring en rapportage die onderdeel is van de laadvisie, waarin realisatie, gebruik, netbelasting en ontwikkelingen in vraag en aanbod worden gevolgd. Deze informatie vormt de basis voor de tweejaarlijkse actualisatie en de lokale uitwerking daarvan, die aan de raad wordt voorgelegd, zodat inzicht ontstaat in resultaten, knelpunten en de noodzaak tot bijsturing.

4. Hoe sluit de visie aan op de beperkte netcapaciteit?

De laadvisie gaat expliciet uit van netcongestie en het feit dat uitbreiding van netcapaciteit pas op termijn beschikbaar komt. Daarom wordt gestuurd op netbewuste inpassing via slim laden, vermogenssturing, batterijopslag en het delen van aansluitingen, en door de laadbehoefte zoveel mogelijk op privaat terrein en in collectieve oplossingen op bedrijventerreinen en mobiliteitshubs te organiseren. Door structurele afstemming met netbeheerders en inbedding in het provinciale energieprogramma kan de uitrol van laadinfra meegroeien met wat het net aankan, terwijl monitoring en herijking zorgen dat de visie steeds aansluit op de feitelijke netruimte en laadvraag.

5. Wat is het verband tussen laadinfra en hoge parkeerdruk?

In wijken met veel openbare parkeerplaatsen en weinig private opritten is de afhankelijkheid van publieke laadpunten het grootst. Daardoor valt de groei van laadinfra samen met bestaande hoge parkeerdruk. De laadvisie speelt hierop in door de uitrol datagestuurd en zorgvuldig te laten plaatsvinden, zodat laadpunten vooral daar komen waar bewoners geen alternatieven hebben en het gebruik het hoogst is, zonder de schaarse parkeerruimte onevenredig aan te tasten.

6. Biedt de visie ruimte voor walstroom voor scheepvaart?

De laadvisie erkent dat ook vaartuigen, waaronder binnenvaart en passagiersvaart, steeds meer behoefte krijgen aan elektrische stroom, in eerste instantie vooral via walstroom voor aangemeerde schepen die nu dieselaggregaten gebruiken. Omdat de exacte vermogensvraag en regelgeving nog in ontwikkeling zijn, worden nog geen vaste locaties of aantallen vastgelegd. De visie kiest daarom voor actieve monitoring in samenhang met de Nationale Agenda Laadinfrastructuur, zodat bij periodieke actualisaties en gebiedsontwikkelingen, zoals rond de Veerstal, walstroomvoorzieningen planmatig kunnen worden ingepast zodra de landelijke kaders duidelijk zijn.

7. Sluit de visie alternatieve laadvormen uit?

Nee. Hoewel in de visie vaak wordt gesproken over laadpunten en laadpalen, is het kader technologie-neutraal en adaptief. Door te werken met een meerjarig ontwikkelpad, monitoring en tweejaarlijkse actualisatie blijft er ruimte om nieuwe laadvormen, zoals draadloos laden of bovenladers, op te nemen zodra deze technisch, ruimtelijk en economisch toepasbaar zijn en bijdragen aan efficiënter ruimtegebruik en minder netbelasting. Daarmee sluit de visie juist aan bij de motie om alternatieve laadvormen te verkennen.