Technische vragen bij raadsvoorstel

In te vullen door de raadsgriffie	
Vragensteller(s):	E.C. (Lies) ter Haar
Datum van indienen:	19 februari 2025
Behandelend raadsvoorstel:	Vaststellen herziening integrale Laadvisie

De technische vragen:

1. Er wordt geconcludeerd dat er een stijgende lijn is te zien in het aantal elektrische rijders.

Vraag: Is rekening gehouden met het feit dat er nu een stagnatie is doordat het financieel gezien onaantrekkelijker wordt (geen subsidies op aankoop, meer motorrijtuigenbelasting en omdat E-auto's veel zwaarder zijn, betekent dat aanzienlijk hogere kosten.

Antwoord: Neen, daar is geen rekening mee gehouden. We verwachten dat deze stijgende lijn zich doorzet. Echter we houden wel de vinger aan de pols.

2. pagina 5: Opmerking: Stimuleren we de overstap naar zero-emissie zones voor logistiek, wat van belang is gezien de opkomende zero-emissie zones in grote(re) omliggende gemeente vraag: Wat wordt daar concreet mee bedoelt?

Antwoord: In onze gemeente zijn geen plannen om zero-emissiezones in te stellen. Door het aantal laadplekken in Losser uit te breiden stellen we onze inwoners en bedrijven beter in de gelegenheid om zich te verplaatsen naar en binnen gemeenten waar wel Zero-emissiezones gelden.

3. Pagina 5 Inhoud: Verduurzamingsambities voor bouwlogistiek en mobiele werktuig. Vraag: Gaat dit voor elk bouwplan dan gelden? Wat voor consequenties kan dat hebben, ook financieel gezien voor onze bouwambities?

Antwoord: Met de raadsinformatiebrief 'Convenant Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB)' is de raad geïnformeerd over de ondertekening van dit convenant en de voordelen en gevolgen die dit met zich meebrengt. Kortheidshalve verwijs ik naar deze raadsinformatiebrief. Het convenant over de projecten waar de gemeente Losser opdrachtgever voor is. De raadsinformatiebrief en convenant is bijgevoegd.

Technische vragen bij raadsvoorstel

4. Pagina 10 Inhoud: Deze informatie wordt ook meegenomen in de Regionale Energiestrategie (RES) en de netimpactberekening die in dat kader periodiek wordt uitgevoerd. In de RES staan de regionale keuzes voor de opwekking van duurzame elektriciteit, de warmtetransitie in de gebouwde omgeving en de daarvoor benodigde opslag- en energie-infrastructuur. Vraag: De Ressen worden afgeschaft, wordt hier rekening mee gehouden? En in welke mate wordt hier rekening mee gehouden, kortom wat is de concrete vertaling? Waar gaat Losser van uit?

Antwoord: Netcongestieproblematiek is niet exclusief voorbehouden aan de RES. Dit wordt in een veel breder spectrum behandeld. Landelijk, provinciaal en regionaal. In Losser gaan we er dan ook vanuit dat de aanpak van netcongestie (eventueel zonder RES) een belangrijk item blijft in de samenwerking met landelijke, provinciale en lokale overheden en tussen opwekkers, verbruikers en netbeheerders.

5. Pagina 10 inhoud: het is daarom de verantwoordelijkheid van de gemeente om tijdig, op basis van prognoses, aan te geven welke laadinfrastructuur gewenst is voor de komende jaren. De netbeheerder kan vervolgens inzicht geven over de haalbaarheid en eventueel maatregelen treffen om te zorgen dat er voldoende ruimte op het net is. Vraag: graag ontvangen de meest recente reactie van de netbeheerder over de haalbaarheid van het plaatsen van laadpalen in onze gemeente?

Antwoord: Op basis van de concessieovereenkomst is Vattenfall verantwoordelijk voor het aanvragen van (net)aansluitingen en/of het hierover communiceren met de netbeheerder.

6. Vraag: graag ontvangen we een meest recent overzicht van de eventuele ruimte die er nog op: Het voedingsgebied LS Losser en Het voedingsgebied ODZ Oldenzaal

Antwoord: Op de website van Enexis kan op postcode 6 niveau de meest recente informatie met betrekking tot netcapaciteit gevonden worden. www.enexis.nl/zakelijk/netcapaciteit/transportcapaciteit/afname

7. En hoe het capaciteitsvraagstuk zich verhoudt tot andere opgaven zoals de woningbouwopgave, verduurzaming/uitbreiding bedrijven(terreinen) en het tweede zonnepark in Overdinkel?

Antwoord op 3 bovenstaande vragen: De haalbaarheid van te plaatsen laadpalen, woningbouwopgave, uitbreiding van bedrijventerreinen en opwek van duurzame energie is, in relatie tot de huidige netcongestie situatie, maatwerk. Elk project, zal door de netbeheerder afzonderlijk en op volgorde van binnenkomst beoordeeld en behandeld worden.

Technische vragen bij raadsvoorstel

8. Inhoud pagina 10/11: Losser heeft de ambitie om in de toekomst het centrum autoluw te maken. Dit zal ertoe leiden dat er minder parkeerplaatsen in het centrum gebruikt zullen worden, en meer aan de rand/erbuiten. Vraag: wanneer is door de gemeenteraad deze ambitie uitgesproken en/of op een andere manier bekrachtigd?

Antwoord: Bij het proces rondom het parapluplan en centrumplan heeft de Raad het college meegegeven de mogelijkheden te onderzoeken op termijn eventueel een autoluw centrum te realiseren. Dergelijke besluiten zullen echter te allen tijde worden voorgelegd aan uw Raad. Tijdens de herijking van het parapluplan zal deze keuze dan ook (opnieuw) ter besluitvorming aan u worden voorgelegd.

9. pagina 12 Inhoud: globale lijnen hoe Noord Oost Twente (NOT) van het aardgas af wil voor 2050. De wijkuitvoeringsplannen gaan daar dieper op in en schetsen een stappenplan hoe een specifieke wijk van het aardgas afgaat. Vraag: waarom wordt dit aangehaald. Er is toch al duidelijk afgesproken dat WUP's losgelaten worden omdat het niet haalbaar bleek?

Antwoord: Een terechte vraag met een juiste vooronderstelling. De WUP's Losser-west en Beuningen hebben we losgelaten. Maar we hebben een wettelijke plicht om zaken vast te leggen. Voor het eind van 2026 moet elke gemeente een warmteprogramma opleveren. Dit is een beleidsplan waarin gemeenten vastleggen wanneer, welke wijken/buurten overgaan van aardgas op duurzamere warmtebronnen, en hoe. Er wordt als het ware een handelingsperspectief voor alle wijken/buurten in de gemeente Losser gegeven.

10. Vraag: Datzelfde geldt voor MAaS. Ook dit is eerder al weer losgelaten omdat deelvervoer simpelweg niet werkt in een gemeente zoals Losser. Waarom blijft dit er steeds in staan? Ook is MaaS uit de Omgevingsvisie gehaald, graag uitleg over waarom MaaS terugkomt in de laadpalenvisie?

Antwoord: MaaS is een middel om multimodaal (deel)vervoer te kunnen plannen, boeken en betalen en betreft niet per definitie enkel deelvervoer. Het klopt dat de pilot meet deelfietsen in Losser niet succesvol was. Maar verdere pilots in dit kader zijn in onze gemeente niet uitgevoerd. Het inzetten op deelvervoer staat in het coalitieakkoord vermeld. MaaS is en blijft een Smart-mobility oplossing die - op termijn- inwoners en bezoekers kan helpen bij het boeken, plannen en betalen van hun reis en/of invulling geven aan beleidsmatige mobiliteitskeuze's.

Technische vragen bij raadsvoorstel

11. pagina 13 Er zal dus geen groen opgeofferd worden voor parkeerplaatsen. Vraag: Wij gaan er van uit dat dit gaat over groen in zijn algemeenheid en niet specifiek gericht op elke plek. Want er is veel groen bij gekomen, dus. In het groenbeleidsplan staat dat ons groenareaal niet minder mag worden, maar waar staat in het groenbeleidsplan dat geen groen opgeofferd mag op een bepaalde plek voor een bepaalde situatie? En klopt het dat op een bepaalde plek groen opofferen en op een andere plek groen toevoegen conform het groenbeleidsplan is?

Antwoord: Het klopt dat er compensatie mogelijk is, echter in de praktijk blijkt dat de openbare ruimte dermate 'efficiënt' is ingevuld dat compensatie in de directe omgeving doorgaans onmogelijk is. Dat komt door alle opgaven in de openbare ruimte; inbreiding, met bijbehorende infrastructuren zowel boven- als ondergronds, transformatorhuisjes etc. Ook hebben we in het groenbeleidsplan gesteld dat bestaande, waardevolle en vitale groenelementen behouden moeten blijven, dus daar is opoffering ten bate van parkeerplaatsen al sowieso niet gewenst.

12. Inhoud pagina 15: Daarnaast zijn er op bedrijventerreinen geen/nauwelijks openbare parkeervakken. Het is daarom onverstandig om een claim te doen op deze schaarse openbare ruimte. Wel kan de gemeente helpen bij het zoeken naar gezamenlijke oplossingen (bijvoorbeeld het opzetten van een smart energy hub). Vraag: graag verduidelijking m.b.t "onverstandig om een claim te doen op deze schaarse openbare ruimte"

Antwoord: Wanneer een deel van de toch al beperkte openbare parkeerruimte op bedrijventerreinen voorzien wordt van een laadpaal, zal deze niet meer beschikbaar zijn voor niet-elektrische voertuigen, terwijl uit onderzoek is gebleken dat de reis van logistieke voertuigen vaak begint en eindigt op (semi)privaat terrein en het logisch is dat voertuigen daar ook laden.

13. Vraag: is er al verkennend gesproken met de ondernemers en de netbeheerder over een mogelijke realisatie van een smart energy hub?

Antwoord: Ja. Er is hierover met ondernemers verkennend gesproken.

14. Vraag: onderzoek wijst uit dat het kansrijk is om op ca 50 plekken een smart energy hub te ontwikkelen in Oost Nederland; valt de gemeente Losser daar ook onder?

Antwoord: Deze vraag kunnen wij op dit moment niet beantwoorden

Technische vragen bij raadsvoorstel

15. Inhoud pagina 18: De gemeente wil geen rol spelen in laadpunten voor fietsers. De verwachting is dat er voldoende mogelijkheden zijn voor fietsers om te laden op privaat of semipubliek terrein. Vraag: is dat onderzocht?

Antwoord: Nee, dat is een verwachting. Het laden van een fietsaccu behoeft geen specifieke laadaansluiting, maar kan in ieder stopcontact. Er zijn geen aanwijzingen dat er behoefte is laadmogelijkheden voor fietsers, waarbij de gemeente een rol zou moeten spelen. We krijgen bijvoorbeeld niet tot nauwelijks verzoeken binnen van belanghebbenden om te voorzien in dergelijke behoeften.

16. pagina 3 STOMP principe. De gemeente kiest hiervoor. Vraag: Dit STOMP principe komt overal terug, maar waarin is vastgelegd dat de raad dit als uitgangspunt wil aanhouden?

Antwoord: STOMP is geen vastgesteld uitgangspunt, maar een nationaal gehanteerde mobiliteitssystematiek die de mens centraal zet. Vandaar dat deze ook in dit stuk is opgenomen.

17. pagina 6 Inhoud: Bij locaties waar een hoge parkeerdruk heerst wordt er gekeken of er binnen een straal van 200 meter een geschikte locatie is om een laadpaal te plaatsen. Is dit niet het geval, dan wordt kan worden besloten toch een laadpaal te plaatsen. Vraag: Hoe is gekomen tot die 200 meter?

Antwoord: 200 meter is -in de regel- een afstand die men als acceptabele loopafstand tussen auto en (woon)bestemming ziet, waardoor we een netwerk aanbieden, waarbinnen eenieder op acceptabele loopafstand een laadvoorziening zou moeten kunnen bereiken.

18. pagina 7 Inhoud: Het is niet toegestaan om te parkeren met een conventionele auto bij de parkeervakken die uitsluitend zijn aangewezen voor het opladen van elektrische auto's. Voorwaarde is dat de elektrische auto middels een oplaadkabel met de oplaadpaal verbonden is. Het juiste gebruik is als een elektrisch voertuig met de kabel aangesloten is op het oplaadpunt en ook daadwerkelijk aan het laden is. Als een EV onder andere omstandigheden dan hierboven genoemd staat de parkeerplaats bezet houdt, kan er gehandhaafd worden. Vraag: Is er genoeg BOA capaciteit om dit te handhaven, want we zien toch nog vaak plekken bezet houden zonder dat er geladen wordt?

Antwoord: Er is geen onderzoek naar gedaan.

19. Vraag: graag ontvangen wij de toetsingscriteria voor de pilot van de VPA

Antwoord: zie antwoord op de volgende vraag.

Technische vragen bij raadsvoorstel

20. pagina 8 De eigenaar voor een kabelgoot moet eigen zonnepanelen hebben. Vraag: Waarom? Daarmee sluit je heel veel mensen uit.

Antwoord: De insteek van deze voorwaarde is dat daarmee het laden doormiddel van duurzaam opgewekte energie aanvullend wordt gestimuleerd. Met name duurzaam opgewekte energie geproduceerd op het moment dat er sprake is van een overschot en prijzen voor geproduceerde energie laag en misschien zelfs negatief zijn. Op deze wijze draagt deze voorwaarde bij aan de beperking van netcongestie.
Aan de hand van deze vraag realiseren wij ons dat ook inwoners met bijvoorbeeld een dynamisch contract met groene stroom, zonder eigen zonnepalen, eenzelfde bijdragen kunnen leveren.
Derhalve zal het hebben van zonnepanelen niet tot de toetsingscriteria behoren. We zullen het uitvoeringdocument met daarin opgenomen de toetsingscriteria VPA aanpassen. Als de pilot is uitgewerkt zal de raad geïnformeerd worden over de aangepaste toetsingscriteria.

21. pagina 8 De eigenaar voor een kabelgoot moet eigen zonnepanelen hebben. Vraag: Waarom? Daarmee sluit je heel veel mensen uit.

Antwoord: De insteek van deze voorwaarde is dat daarmee het laden doormiddel van duurzaam opgewekte energie aanvullend wordt gestimuleerd. Met name duurzaam opgewekte energie geproduceerd op het moment dat er sprake is van een overschot en prijzen voor geproduceerde energie laag en misschien zelfs negatief zijn. Op deze wijze draagt deze voorwaarde bij aan de beperking van netcongestie.
Aan de hand van deze vraag realiseren wij ons dat ook inwoners met bijvoorbeeld een dynamisch contract met groene stroom, zonder eigen zonnepalen, eenzelfde bijdragen kunnen leveren.
Derhalve zal het hebben van zonnepanelen niet tot de toetsingscriteria behoren. We zullen het uitvoeringdocument met daarin opgenomen de toetsingscriteria VPA aanpassen. Als de pilot is uitgewerkt zal de raad geïnformeerd worden over de aangepaste toetsingscriteria.

22. pagina 8 Opmerking: Vallen dan heel veel punten al niet af??De kabelgoten mogen groenvakken niet kruizen. Vraag: Houd je dan wel voldoende mogelijkheden over?

Antwoord: Zoals hiervoor aangegeven zullen voordat de pilot start de toetsingscriteria bekeken en waar nodig nog aangepast. De raad zal hierover worden geïnformeerd.