# Memorie van toelichting raadsvoorstel kadernotitie GVVP, integrale laadvisie en plaatsingsbeleid

*0098554530*

| | |
|---|---|
| Aan: | de gemeenteraad |
| Van: | college van B&W |
| Afdeling: | Beleid |
| Datum: | 10-10-2023 |
| Onderwerp: | Memorie van toelichting bij integrale laadvisie en plaatsingsbeleid laadinfrastructuur Weststellingwerf |
| N.a.v. commissie d.d.: | 02-10-2023 |
| T.b.v. raadsvergadering d.d: | 16-10-2023 |

Beste raadsleden,

Tijdens de algemene raadscommissie van 2 oktober 2023 zijn door u diverse vragen gesteld over de integrale laadvisie en plaatsingsbeleid. Door wethouder Hartog is toegezegd dat u een memorie van toelichting ontvangt waarin deze vragen worden beantwoordt. Hieronder wordt achtereenvolgens ingegaan op kabelgoten, laadpalen en risico's voor de gemeente en laadpaalkleven.

**Kabelgoten**
De kabelgoot is een manier om het particulier laden in de openbare ruimte te faciliteren. Dit biedt particulieren de mogelijkheid om vanaf een laadpaal op particulier terrein een verbinding te maken met de openbare parkeerplaats. Een kabelgoot zorgt ervoor dat kabels niet los over het trottoir worden neergelegd.

Het aanleggen van kabelgoten heeft wel verschillende kanttekeningen:

- Gebruikers van kabelgoten gaan mogelijk openbare parkeerplaatsen claimen, doordat maar één parkeerplaats via de kabelgoot bereikbaar is. Als er een ander voertuig op de bestemde parkeerplaats geparkeerd staat, dan kan namelijk het elektrische voertuig niet worden opgeladen;
- Ondanks dat kabels in een gootje worden weggestopt, zorgt dit er voor dat openbare ruimte rommelig wordt. Helemaal wanneer het aantal kabelgoten in een straat toeneemt. Het blijft daarbij mogelijk dat er kabels over het trottoir uitsteken of dat mensen in de kabelgoot blijven haken. Het heeft daarom een negatief effect op de veiligheid op het trottoir;
- Ondanks dat er goedkeuring vanuit de gemeente nodig is, blijft de aansprakelijkheid bij ongevallen onduidelijk. Het is daarom belangrijk dat er een strikt beleid gemaakt wordt die dit uitsluit.

Om deze redenen is het advies om daarom in eerste instantie actief in te zetten op het faciliteren van openbare laadpalen door in de nabije omgeving (binnen 250 meter) voldoende openbare laadpalen te plaatsen. Daarin kan ook een keuze gemaakt worden om wat flexibeler om te gaan met de loopafstand naar de laadpaal, waardoor de dichtheid toeneemt.

Wanneer in de omgeving geen mogelijkheden zijn om openbare laadpalen te plaatsen of als de al aanwezige laadpalen constant gebruikt worden, dan biedt een kabelgoot als laatste redmiddel een uitkomst om het stimuleren van het gebruik van elektrisch rijden te kunnen blijven faciliteren.

*Financiering en plaatsen*
In algemene zin is het particulier laden vanwege lagere stroomkosten voordeliger. Het is daarom als particulier aantrekkelijk om vanaf particulier terrein te laden. Vanwege deze reden is het ook redelijk om de kosten voor de kabelgoot (ongeveer €450,-) door de aanvrager te laten betalen. De plaatsing kan dan door de gemeente gefaciliteerd worden, zodat de kwaliteit van het straatwerk gewaarborgd blijft.

**Aantal laadpalen en risico's**

In de samenvatting (pagina 2) van de laadvisie wordt benoemd dat er in 2025 naar verwachting ongeveer 1500 laadpunten nodig zijn in de gemeente Weststellingwerf om in de laadbehoefte van elektrische personenauto's te voorzien. Dit is een globale voorspelling vanuit de prognose data van de provincie (Bron: ecomovement).

Deze 1500 laadpunten zijn als volgt onderverdeeld:

- 1140 laadpunten op particulier terrein (thuis);
- 125 laadpunten op particulier terrein (werk);
- 60 publieke laadpunten (openbaar);
- 6 bestemmingslaadpunten;
- 68 laadpunten op laadpleinen;
- 8 snellaadpunten.

In totaal zijn er in 2025 dus **60** publieke laadpunten nodig. Op dit moment (medio 2022) zijn er 15 publieke laadpalen (dit zijn dus 30 laadpunten omdat elke paal twee laadpunten heeft) in de gemeente. Dat betekent dat het doel is om er tot 2025 nog 15 palen bij te plaatsen. Dit zijn zowel strategische palen als nieuwe aangevraagde palen.
Voor de strategische palen geldt dat er een klein risico ontstaat als er te weinig stroomafname is. Indien er in het tweede jaar na plaatsing van het laadobject minder dan 2000 kWh wordt afgenomen, is de laadpaal niet rendabel in gebruik. De éénmalige kosten voor de gemeente bedragen in dat geval € 1.000,-. Gemiddeld verbruikt een elektrisch voertuig ongeveer 65 kWh per volledige laadsessie. Dat betekent er jaarlijks ruim 30 volledige laadsessies nodig zijn om als laadpaal rendabel te zijn.
Voor een niet rendabel laadplein met 2 of 3 laadpalen bedragen de kosten respectievelijk €2.000 en €3000,-.

**Laadpaalklevers**
In principe mag een elektrisch voertuig alleen op een gereserveerde parkeerplaats bij een laadpaal staan wanneer deze wordt opgeladen. Toch komt het in de praktijk voor dat voertuigen, ook wanneer deze volledig zijn opgeladen, niet worden weggehaald maar geparkeerd blijven staan bij de laadpaal. Dit zogenoemde 'laadpaalkleven' is een fenomeen dat heel moeilijk is tegen te gaan. Er is namelijk geen duidelijke grens te trekken wanneer het voertuig, nadat deze vol is, moet worden weggehaald. Daarnaast zou dit betekenen dat de eigenaar van de elektrische auto ook 's nachts wanneer het voertuig volledig is opgeladen deze zou moeten verplaatsen. Dit is niet realistisch en ook niet handhaafbaar.
Op dit moment kunnen we hier nog niks tegen doen. We kunnen de bewoners in de omgeving van een laadpaal er alleen op wijzen dat het van belang is om onderling goed in de gaten te houden wanneer een auto volledig is opgeladen, zodat er voldoende afwisseling bij een laadpaal mogelijk is en het laadpaalkleven zoveel mogelijk kan worden tegengegaan.