

Technische vragen bij Raadsvoorstel oplaadpuntenbeleid

| Nr. | Vraag | Partij | Antwoord |
|-----|---|--------|---|
| 1 | Om welke redenen wordt er in dit oplaadbeleid geen beleid gevoerd rondom thuisladen, zoals speciale stoeptegels, kabelgoten en kabels die over de straat lopen, die het faciliteren van elektrisch rijden ook zouden kunnen bemoedigen? | D66 | <p>Verlengd private aansluitingen (vpa's), met een oplaadpunt op eigen terrein (bijvoorbeeld aan de woning) en parkeren op de openbare weg (met bijvoorbeeld een kabel over de weg of in een kabelgoot), hebben veel nadelige effecten zoals veiligheid (struikelgevaar), aansprakelijkheid, claimgedrag van openbare parkeerplaatsen, handhaving en juridische aspecten die veel tijd vergen. Bij een groot en compact netwerk van openbare oplaadpunten blijkt dat de nadelen van vpa's overheersen en wordt het toestaan hiervan sterk afgeraden.</p> <p>Het toepassen van vpa's wordt ook afgeraden door de Ral-regio. Ook zijn er diverse gemeenten die hierin een pilot hebben gedaan en na afloop terug zijn gekomen op dit initiatief. Zie hieronder.</p> <p>Met het nu voorliggende beleid en plankaart wordt voldoende ruimte geboden om voertuigen op te kunnen laden. Tevens hebben we op dit moment contact met meerdere exploitanten en geeft deze concurrentie wellicht een lagere prijs. Hiermee is nu geen aanleiding om aanvullend beleid op te stellen voor vpa's.</p> <p>Conclusie van de RAL-regio: <i>"... Wanneer de maatregelen en de restricties niet opwegen tegen de voordelen van VPA's, dan kunnen gemeenten VPA's het beste geheel verbieden. Veel gemeenten in Nederland kiezen voor deze lijn. De G4-gemeenten bijvoorbeeld staan geen VPA's toe. Zij ervaren dat bij het grootschalig toepassen van VPA's, de voordelen niet opwegen tegen de nadelen. Ook de RAL-regio Zuid adviseert de gemeenten geen VPA's toe te staan. ..."</i></p> |
| 2 | Wat wordt de laadprijs per kWh? Is dit afhankelijk per aanbieder? Welke kaders worden hierin meegegeven? Hebben wij hier als gemeente invloed op in de afspraken met de aanbieder partijen? | D66 | De laadprijs is niet op voorhand bekend. Dit is afhankelijk van de aanbieder. De exploitant bepaalt zelf de prijs die nodig is voor de exploitatie. Doordat alle exploitanten mee mogen doen (open-marktmodel) wordt de laadprijs mede bepaald door de onderlinge concurrentie. De gemeente heeft hier geen invloed op en er zijn hier geen afspraken over gemaakt. De gemeente verleent alleen toestemming om oplaadpunten te mogen plaatsen en exploiteren. De exploitatie ligt bij de exploitant. |
| 3 | Wanneer worden de overeenkomsten met de aanbieders gesloten en wanneer zal er daaropvolgend gestart gaan worden met het | D66 | Op dit moment zijn we al bezig met het verzamelen van alle benodigde gegevens en het ondertekenen van de overeenkomsten met alle potentiële exploitanten. We verwachten de overeenkomsten in de aankomende maand (februari) afgesloten te hebben. |

| | | | |
|---|--|-----|--|
| | plaatsen van nieuw (reeds) aangevraagde laadpalen? | | Zodra dat gereed is, volgt de aanvraagperiode en worden de locaties verdeeld en toegewezen. Daarna kunnen de exploitanten hun oplaadpunten realiseren. De verwachting is dat dit in het tweede kwartaal wordt gerealiseerd. In de overeenkomst staat dat de exploitant de laadpaal binnen maximaal zes maanden moet hebben gerealiseerd. |
| 4 | Wordt er bij de oplevering van nieuwbouwprojecten ook rekening gehouden met de mogelijkheid tot plaatsen van laadpalen? | D66 | De meeste nieuwbouwlocaties, zoals Kloos en het Zuidelijk Havengebied, hebben parkeergelegenheid op eigen terrein waarbij de bewoners (of de Vereniging van eigenaren) zelf kunnen zorgen voor oplaadpunten op hun eigen terrein. Voor de ontwikkeling Polderstraat is een globale locatie op de plankaart opgenomen. Bij de verdere planvorming wordt een exactere locatie bepaald. Uiteraard kan deze pas aangevraagd worden als de ontwikkeling gereed is. Voor de overige ontwikkelingen geldt dat in de buurt al aangewezen locaties op de plankaart staan. |
| 5 | “Daarnaast kan de gemeente hierop inspelen door vaker of juist minder vaak een aanvraagperiode te starten.” (pg.5; kanttekeningen). Kan de gemeente zelf ook aanvragen van oplaadpunten doen? Graag toelichting over deze zin. | D66 | Bij een open-marktmodel zijn alle exploitanten gelijk en is het niet de bedoeling dat de gemeente een keuze maakt in een exploitant. Daarmee is het niet mogelijk om aan één specifieke exploitant te vragen om ergens een oplaadpunt te plaatsen. Wel kan de gemeente bepalen wanneer zij een aanvraagperiode starten en 'alle' exploitanten uitdagen om aanvragen in te dienen. De keuze van de exploitant wordt dan bepaald door een vastgestelde verdeelmethode. |