

Aan

De gemeenteraad van Zoetermeer

Zaakid

0637742190

Van

Het college/ Wethouder Paalvast

Datum

30 september 2021

Onderwerp

Beantwoording van de schriftelijke vragen van de VVD-fractie d.d.
29 augustus over 'laadkabels over de stoep'

Bijlagen

-

Vraag 1

In het memo en in de laadvisie ontbreekt een probleemstelling, kan het college toelichten waarom het noodzakelijk is een einde te maken aan de ontheffingen voor laadkabels over de stoep? Hoeveel klachten heeft de gemeente gedurende de afgelopen jaren ontvangen met betrekking tot laadkabels over de stoep? Hoeveel incidenten met (letsel)schade als gevolg hebben zich de afgelopen jaren voorgedaan? En vinden deze incidenten gelijk verspreid over de hele stad plaats of zijn er 'hotspots'?

Antwoord 1

Het uitgangspunt van de laadvisie is dat er voldoende dekking behoort te zijn van laadpalen in de openbare ruimte. Inmiddels is deze dekking voldoende, waarbij binnen 300 meter een laadpaal aanwezig moet zijn. In de afgelopen jaren was de capaciteit van de laadinfrastructuur onvoldoende en hebben bewoners tijdelijke ontheffingen gekregen om telkens voor de duur van één jaar via stroomkabels vanuit de eigen woning de auto op te laden op openbaar terrein. Deze tijdelijke situatie zetten wij nu stop omdat er voldoende alternatief is voor bewoners.

De prognoses voorspellen een forse groei van de laadinfrastructuur, waardoor het voor de gemeente noodzakelijk is dit uit te besteden. Het beheren van eigen laadpalen, het regelen van ontheffingen en het toezien op het juiste gebruik van de openbare ruimte is met de huidige bezetting onmogelijk. Het college kiest daarom voor uitbesteden, waardoor het beheer en onderhoud van een groeiende laadinfrastructuur in de toekomst beheersbaar blijft.

In de afgelopen twee jaar zijn er maximaal tien meldingen binnengekomen over overlast door laadkabels op de stoep. Het is bij de gemeente niet bekend of er incidenten zijn geweest met letselschade als gevolg. Hotspots zijn, gelet op het beperkt aantal meldingen, niet aan te wijzen.

Vraag 2

Waarom kiest het college voor een algemene maatregel in plaats van maatwerk daar waar overlast is of incidenten plaatsvinden?

Antwoord 2

Het college kiest voor eenduidigheid om het beheer van de openbare ruimte beheersbaar te houden. Daarbij handelt het college conform artikel 2.5, lid 2 van de APV. Hierin staat verwoord dat het verboden is de publieke ruimte anders te gebruiken dan overeenkomstig de publieke functie ervan. Particuliere eigendommen zoals laadkabels dragen niet bij en zijn geen onderdeel van de publieke functie. Verder laat de concessie, waar Zoetermeer in collectief met andere gemeenten zich bij heeft aangesloten, geen laadmogelijkheden toe voor inwoners die geen mogelijkheid hebben om op eigen terrein op te laden.

Vraag 3

Hoeveel ontheffingen voor laadkabels over de stoep zijn er op dit moment afgegeven? En heeft het college zicht op het aantal inwoners dat zonder ontheffing een kabel over de stoep heeft liggen?

Antwoord 3

Op dit moment zijn er 29 ontheffingen afgegeven. Het college heeft geen zicht op het aantal inwoners dat zonder ontheffing de kabels in de openbare ruimte heeft liggen.

Vraag 4

Op welke wijze heeft participatie over de totstandkoming van de laadvisie en het stoppen met de ontheffingen plaatsgevonden? Wat is daarvan de uitkomst?

Antwoord 4

De laadvisie heeft geen participatietraject. Het betreft hier een verdere uitrol van de laadmogelijkheden die al, nu nog in beperkte mate, een plaats hebben in de openbare ruimte. Voor het plaatsen van laadpalen geldt (en blijft gelden) dat de participatie plaatsvindt op het operationele niveau van het plaatsen van laadpalen (verkeersbesluiten) en het aanwijzen van de locaties ervan. De vergunninghouders zijn schriftelijk geïnformeerd over het aflopen van de vergunning per 31 december 2021.

Vraag 5

Is het college het met de VVD eens dat elektrische rijden gestimuleerd moet worden, dat een stimulans een goedkopere prijs per gereden kilometer is, en dat een extra stimulans is dat je niet meer hoeft te 'tanken' en je auto altijd vol voor de deur staat?

Antwoord 5

Het college is het met de VVD eens dat het elektrisch rijden gestimuleerd moet worden, dat dit tegen aanvaardbare kosten moet plaatsvinden, waarbij opladen van de auto's als equivalent voor het 'tanken' altijd zal plaats moeten vinden, maar dat de auto daarbij niet per definitie voor de deur hoeft te staan.

Vraag 6

Hoe verhouden de kosten voor het opladen van een doorsnee elektrische auto zich aan huis (met zonnepanelen) tot de kosten bij een (semi-)openbare laadpaal?

Antwoord 6

De kosten voor een inwoner voor het gebruik van een openbare laadpaal zijn 26 cent per kWh exclusief BTW. In deze kosten zitten de investeringen voor de aanschaf en aanleg van de laadpaal. Bij het opladen door particulieren via zonnepanelen dient de investering in zonnepanelen te worden verdisconteerd in de prijs die een inwoner per kWh betaalt. Inzicht in de investering in zonnepanelen van individuele particulieren heeft de gemeente niet.

Vraag 7

De afgelopen jaren is het elektrisch rijden flink gestimuleerd vanuit de landelijke overheid en veel inwoners hebben daarom gekozen om milieubewuster te rijden. Dat gaat gepaard met aanzienlijke investeringen in de vorm van een oplader aan de gevel en vaak zonnepanelen op het dak om de auto goedkoop en groen op te laden. Hoe worden inwoners gecompenseerd voor deze investeringen waar zij straks geen (volledig) gebruik meer van kunnen maken?

Antwoord 7

Investeringen die bewoners hebben gedaan, worden niet gecompenseerd. De ontheffing die inwoners hebben gekregen op basis van artikel 2.5 van de APV is van tijdelijke aard (vijf ontheffingen zijn destijds afgegeven voor onbepaalde tijd). Deze worden omgezet naar tijdelijk. Het is een verantwoordelijkheid van de inwoners om de eigen investering af te wegen tegenover de tijdelijkheid van de ontheffing.

Vraag 8

In de nota parkeernormen uit 2019 wordt onderscheidt gemaakt tussen verschillende gebieden in de stad met betrekking tot de acceptabele loopafstand voor een parkeerplaats, in de laadvisie wordt slechts over één acceptabele afstand gesproken. Waarom heeft het college de differentiatie tussen gebieden niet in de laadvisie toegepast? Is zij bereid dit alsnog te doen?

Antwoord 8

De nota parkeernormen bepaalt gebiedsafhankelijk het aantal parkeerplaatsen. Dit is afhankelijk van het aantal auto's in betreffend gebied. Het bepalen van het aantal laadpalen is van een andere orde. Laadpalen zijn voorzieningen binnen het aantal beschikbare parkeerplaatsen, waarbij leidend is dat er voldoende dekking is over een gebied gerelateerd aan de vraag of aanwezigheid van elektrische auto's. De parkeernormen worden dus gerelateerd aan het totale autopark. De laadpalen zijn gebaseerd op een klein deel daarvan (de elektrische auto's), waardoor de normen niet per definitie gelijk gesteld kunnen worden.

Vraag 9

Hoe gaat het college om met het laden van elektrische voertuigen op gehandicaptenparkeerplaatsen zonder laadpaal, kunnen zij wel een ontheffing krijgen?

Antwoord 9

Nee. Bij een aanvraag van een laadpaal door een invalide die tevens over een invalideparkeerplaats beschikt, wordt de norm als bedoeld in de Regeling gehandicaptenparkeerkaart als uitgangspunt om een laadpaal binnen deze afstand te plaatsen. Dit betekent dat het laadvak niet gekoppeld wordt aan de invalideparkeerplaats.

Vraag 10

In de visie wordt geschetst dat bij een gebrek aan beschikbare laadpalen binnen de gestelde afstand aanvullende palen geplaatst zullen worden. Welke bezettingsgraad hanteert het college om te bepalen dat een laadpaal 'vol' is?

Antwoord 10

Door de concessiehouder wordt data-gestuurd gewerkt. Concreet betekent dit dat als een laadpaal meer dan 4.000 kWh per jaar levert, er palen worden bijgeplaatst. Ook worden extra palen geplaatst op aanvraag van inwoners via een digitaal aanvraagportal.

Vraag 11

Beschikt het college over een actuele kaart met de bezettingsgraad per laadpaal? Zo ja dan ontvangen wij deze graag.

Antwoord 11

Het college beschikt niet over een kaart met de bezettingsgraad per laadpaal.

Vraag 12

Hoe snel is de gemeente op de hoogte van een 'volle' paal? Wat vindt het college een acceptabele doorlooptijd van 'vol' naar een nieuwe laadpaal?

Antwoord 12

We kunnen de levering van het aantal kWh van de laadpaal raadplegen via de concessiehouder tot aan 4.000 kWh (zie ook het antwoord op vraag 10).

De streeftermijn van aanvraag tot plaatsing en gebruik is contractueel gesteld op 13 weken. Hierbij wordt er geanticipeerd op basis van de verzamelde data (levering kWh per laadpaal) en de prognoses van de groei van het aantal elektrische auto's.

Vraag 13

In het realisatieproces staat niet omschreven wanneer de participatie plaatsvindt, op welk moment vindt dit plaats? Welk effect heeft dit op de doorlooptijd?

Antwoord 13

Zie het antwoord op vraag 4.

Vraag 14

Wordt in gebieden waar laadpalen 'vol' zijn er gedurende deze periode alsnog ontheffingen gegeven voor een laadkabel over de stoep?

Antwoord 14

Er worden geen ontheffingen meer afgegeven voor het laden over de stoep.

Vraag 15

Bij verschillende netbeheerders is door de energietransitie niet genoeg personeel en capaciteit om nieuwe projecten op te pakken. Wat is het effect hiervan (in de toekomst) op de doorlooptijd van het plaatsen van aanvullende laadpalen?

Antwoord 15

De energietransitie vergt veel van organisaties die daarvoor aan de lat staan. Hierbij bestaat het risico aan gebrek van personeel. Dit betekent zeker ook een risico voor het langer worden van de doorlooptijd. In de toekomst kijken is moeilijk. Innovaties zorgen ervoor dat de doorlooptijd weer gunstig beïnvloed wordt. Minder palen zijn nodig bij nieuwe auto's die meer laadcapaciteit hebben (grotere actieradius).

Vraag 16

Op welke wijze gaat het college handhaven dat de kabels niet meer op de stoep liggen? Wie krijgt de boete, de hoofdbewoner van de woning, of de eigenaar van het voertuig? En wordt er eerst een waarschuwing gegeven?

Antwoord 16

Handhaving van de regels gesteld in de APV wordt uitgevoerd door de BOA's van de gemeente. De gebruiker van de auto krijgt de boete. De boete is conform artikel 6.1, lid 1 van de APV. De verantwoordelijkheid voor het geven van eerst een waarschuwing of directe boete ligt primair bij betreffende BOA. Handhaving vindt plaats nadat een melding is binnengekomen via de MijnGemeente app of het online formulier.

Vraag 17

De gemeente stelt de ontheffing voor een laadkabel over de stoep te verlenen aan de hand van APV artikel 2:5 lid 1. Graag ontvangen wij een toelichting op welke grond de vergunning/ontheffing voor het neerleggen van een laadkabel in de toekomst wordt geweigerd.

Antwoord 17

In artikel 2.5, lid 1a staat het volgende verbod genoemd:

Het is verboden zonder of in afwijking van een vergunning een weg of een weggedeelte anders te gebruiken dan overeenkomstig de publieke functie daarvan, als etc.

In artikel 2.5, lid 2a staat de volgende grond waarop de vergunning voor laden met een laadkabel in de openbare ruimte geweigerd kan worden:

Het beoogde gebruik schade toebrengt aan de weg, gevaar oplevert voor de bruikbaarheid van de weg of voor het doelmatig en veilig gebruik daarvan, dan wel een belemmering kan vormen voor het doelmatig beheer en onderhoud van de weg.

In de laadvisie weegt het college mee dat plaatsing van voorwerpen op of aan de weg gevaar of hinder op kan leveren voor weggebruikers, de doorgang kan belemmeren of het openbaar groen kan aantasten. De laadvisie voorkomt ook het claimen van parkeerplaatsen voor de deur door inwoners.

Voor technische vragen kunt u zich wenden tot:

Naam : Rolf Schuurman

Telefoonnummer : 079 – 346.95.65

E-mailadres : r.schuurman@zoetermeer.nl