

Beantwoording Technische Vragen van de VVD- Laadpaal infra

Raadscommissievergadering van: **06-05-2025**

Vraag	Antwoord
In het beleidskader staat dat op bepaalde locaties in de toekomst laadpleinen kunnen ontstaan. Wordt hierbij technisch al ruimte gereserveerd in het net (bijv. voor grotere aansluitcapaciteit), of gebeurt dit pas bij daadwerkelijke plaatsing van meerdere palen?	Het beleidskader geeft geen invulling aan de technische kant van de plaatsing. Wij willen enkel vastleggen dat er de mogelijkheid is om laadpleinen te realiseren indien dit in de toekomst passend blijkt. Vooralsnog gaan wij er vanuit dat er voldoende capaciteit is voor kleinverbruik-aansluitingen (waar laadpalen ook onder vallen). Ook zorgt de plaatsing van enkel slimme palen ervoor dat laden tijdens piekbelasting waar nodig kan worden voorkomen.
Het raadsvoorstel benoemt het risico dat een verzamelverkeersbesluit bij één gegrond bezwaar volledig ingetrokken moet worden. Wordt er technisch al gewerkt met gescheiden besluitvorming per locatie om dit risico te beperken, en hoe ziet die indeling er dan uit?	Na vaststelling van het beleidsstuk zullen deze verzamelbesluiten zo worden ingericht dat er in praktijk per locatie een los besluit wordt gepubliceerd, zodat inwoners ook per locatie bezwaar kunnen maken. Verder dient het de laadkaart ervoor om al op voorhand reacties van inwoners op te halen en de besluitvorming daarop af te stemmen. Op die manier kunnen bezwaren na een genomen besluit zo veel mogelijk worden voorkomen.
Alle nieuwe laadpalen moeten geschikt zijn voor slim laden. Wordt er bij de plaatsing ook geëist dat deze functionaliteit actief wordt toegepast door de CPO (zoals load balancing of variabele tarieven), of is dit enkel voorbereid als 'toekomstmogelijkheid'?	Dit is vooralsnog voorbereid als 'toekomstmogelijkheid'. Wel wordt verwacht van CPO's dat zij medewerking geven aan toekomstige ontwikkelingen zoals load balancing als de gemeente hier noodzaak in ziet. Hierover wordt ook op regionale en landelijke schaal gesproken tussen netbeheerders en CPO's.
De locatierichtlijn stelt voorwaarden voor afstand tot het laagspanningsnet en verkeersveiligheid. Welke technische of maatschappelijke afwegingscriteria gelden bij het bewust afwijken van deze richtlijnen? Wordt dit vooraf afgestemd met netbeheerder Stedin of gebeurt dit ad hoc?	De netbeheerder heeft hier niet veel invloed op. De gemeente en CPO's bepalen zelf de locaties door toetsing aan de locatierichtlijnen. Pas na vaststelling van het verkeersbesluit wordt de opdracht ingediend bij de netbeheerder, die dan de paal na plaatsing aansluit. Er wordt in principe niet van deze richtlijnen afgeweken. Als een locatie bijvoorbeeld niet wenselijk blijkt uit de voorafgaande participatie wordt er een alternatieve locatie aangewezen die ook past binnen de vastgestelde locatierichtlijnen.
In het beleidskader wordt gesteld dat de prognose voor laadbehoefte per buurt iedere twee jaar wordt geactualiseerd. Is er al een eerste cyclus gepland voor deze herziening en hoe worden nieuwe inzichten tussentijds meegenomen in het plaatsingsbeleid, bijvoorbeeld bij een plotselinge stijging in EV-	Er is nog geen eerste cyclus gepland. Hier zal na vaststelling van het beleidskader nadere invulling aan worden gegeven. Wij verwachten dat wij door proactieve plaatsing de stijging in het EV-gebruik kunnen bijbenen, ook als deze 'plots' sneller zou stijgen dan verwacht. Door het gebruik van alle publieke laadpunten actief te monitoren hebben we een duidelijk beeld van knelpunten en eventuele uitbreidingsmogelijkheden.

Vraag	Antwoord
gebruik?	