

VRAGEN VAN RAADSLEDEN – TECHNISCHE VRAGEN

Artikel 19 verordening voor de Rondetafelgesprekken

Onderwerp: Laadvisie		
Indiener: Anita Dingemans Fractie: PRO Druten		
Waarom worden deze vragen gesteld (artikel 19, lid 3 RTG)? Hier volgen enkele opties: ○ Het voorstel is niet duidelijk en daarom vraag 1.... ○ De bijlagen ontbreken..... ○ X De vraag is essentieel voor ons standpunt over dit voorstel ○ Anders..... ○		
NR	FORMULERING VRAAG <i>Datum ingekomen:</i>	ANTWOORD VRAAG <i>Datum antwoord: 22 september 2026</i>
1.	Hoeveel van deze laadpunten worden naar verwachting gerealiseerd in de kern Druten en hoeveel in de overige dorpen?	De prognose van 495 openbare laadpalen in 2035 is opgesteld voor de gemeente Druten als geheel. Er is geen vaste verdeling gemaakt tussen de kern Druten en de overige dorpen. Het gaat om een prognose van de verwachte laadbehoefte en niet om een vooraf vastgesteld plaatsingsprogramma. Waar laadpalen daadwerkelijk worden geplaatst, hangt onder andere af van de ontwikkeling van het aantal elektrische voertuigen, aanvragen van inwoners, het gebruik van bestaande laadpunten, de verwachte toekomstige laadbehoefte, de aanwezigheid van laadmogelijkheden op eigen terrein en de technische mogelijkheden op een locatie. Hierdoor groeit het netwerk mee met de daadwerkelijke behoefte. Logischerwijs zal een relatief groot deel van de laadpunten in de kern Druten worden gerealiseerd, omdat daar de meeste inwoners wonen en inwoners ook minder vaak een eigen oprit hebben, maar we hebben hiervoor geen vooraf vastgestelde aantallen per dorp.

VRAGEN VAN RAADSLEDEN – TECHNISCHE VRAGEN

2.	<i>In verband met de proef:</i> a. Wanneer beschouwt de gemeente een laadpaal als "goed gebruikt" zodat een extra laadpaal wordt bijgeplaatst? b. Hoe wordt het effect van de proef met niet-gereserveerde laadplaatsen gemeten? c. Welke succescriteria zijn vooraf vastgesteld voor deze proef? d. Wat gebeurt er als elektrische rijders door niet-gereserveerde plekken moeilijker kunnen laden? e. Hoe wordt voorkomen dat een parkeerplaats feitelijk wordt geclaimd door één bewoner	a. We kijken niet alleen naar het aantal keren dat een laadpaal wordt gebruikt, maar vooral naar het maandelijkse energieverbruik. Een verbruik van meer dan 450 kWh per laadpaal per maand geldt als intensief gebruik. Dit kan aanleiding zijn om extra laadcapaciteit te realiseren, in overleg met de laadpaalaanbieder. b. Het effect van de proef wordt zowel kwantitatief als kwalitatief onderzocht. We kijken naar hoe vaak en hoe lang de laadpalen worden gebruikt en naar de ervaringen van omwonenden en elektrische rijders. Hiervoor voert de provincie onder andere een enquête uit. In de parkeervakken zit een sensor die meet of een parkeervak gebruikt wordt. Samen met de data van de laadpaal, kunnen we beoordelen hoe vaak de parkeerplaats wordt gebruikt zonder dat er opgeladen wordt. c. De provincie is verantwoordelijk voor de uitvoering en evaluatie van deze proef, die ook plaatsvindt in Deventer, Lingewaard, Nijmegen, Wijchen en Zwolle. Als onderdeel daarvan voert de provincie ook een enquête uit onder gebruikers en omwonenden. Vooraf zijn geen harde kwantitatieve grenswaarden vastgesteld die bepalen wanneer de proef succesvol is. Bij de evaluatie wordt gekeken naar verschillende aspecten, waaronder het gebruik van de laadpalen, de beschikbaarheid van de laadplaatsen voor elektrische rijders en de ervaringen van gebruikers en omwonenden. Voor laadpalen geldt doorgaans dat een maandelijks gebruik van 450 kWh per maand als intensief wordt gezien. Het ligt voor de hand om te concluderen dat de proef succesvol is wanneer de laadpalen dit verbruik overstijgen. In 2027 bespreken we de resultaten samen met de provincie en deelnemende gemeenten en bepalen we of laadpalen zonder gereserveerde parkeerplaatsen ook structureel kunnen worden toegepast. De eerste resultaten zijn veelbelovend. De laadpalen die meedoen aan de proef vertonen intensief gebruik (zowel in Druten als Wijchen).
----	--	--

VRAGEN VAN RAADSLEDEN – TECHNISCHE VRAGEN

		Van de andere deelnemende gemeenten kunnen we de resultaten nog niet inzien). Op basis van de resultaten van de proef en de evaluatie door de provincie beoordelen we vervolgens of deze werkwijze ook in Druten breder kan worden toegepast en, zo ja, onder welke voorwaarden. d. Wij geloven dat mensen met een brandstofauto, als ze de keuze hebben, bij een reguliere parkeerplaats gaan staan. Bijkomend voordeel van de beoogde werkwijze is dat het eenvoudiger wordt om meer laadpalen te plaatsen, omdat er geen formeel verkeersbesluit nodig is. Nu ontvangen we vaak bezwaren op laadpalen vanwege een hoge parkeerdruk. Deze bezwaren vertragen het plaatsingsproces enorm. Met de nieuwe werkwijze kunnen we er dus voor zorgen dat er in een gemiddelde straat meer dan twee laadplekken zijn, en dan is het ook niet zo erg als er een keer eentje bezet is door een benzineauto. Daarnaast zorgen we er met deze werkwijze voor dat we slim en efficiënt omgaan met de beschikbare ruimte (die in sommige woonwijken erg beperkt is), en hebben mensen met een brandstofauto geen last van de snelle uitbreiding van het laadpaalnetwerk. Als zij na een werkdag laat thuiskomen en er alleen een parkeerplaats beschikbaar is bij een laadpaal (die waarschijnlijk dan de rest van avond en nacht niet gebruikt zou worden), dan vinden wij het heel logisch dat zij die gewoon mogen gebruiken. e. Dat staat los van de proef met het niet-reserveren van parkeerplaatsen bij laadpalen. Voor iedere openbare parkeerplaats geldt dat deze niet kan worden geclaimd door één persoon. In de communicatie rond de proef met kabelgoten vermelden we dit ook expliciet. Als het in de praktijk toch blijkt te gebeuren, dan kunnen we een bewoner daarop aanspreken. Zie ook: Proef laadpalen Gemeente Druten Kabelgoot Gemeente Druten
--	--	--

VRAGEN VAN RAADSLEDEN – TECHNISCHE VRAGEN

3.	Wie is verantwoordelijk voor onderhoud, aansprakelijkheid en vervanging van kabelgoten?	De gemeente is verantwoordelijk voor de staat van de openbare ruimte en ziet toe op het veilig aanleggen van de kabelgoottegels. Wanneer er door de gebruiker struikelgevaar ontstaat, is de gemeente niet aansprakelijk. Als de kabelgoot met de rubberen strip zodanig in kwaliteit achteruit gaat, dat er alsnog struikelgevaar ontstaat, is de gebruiker verplicht dit aan de gemeente te melden. Vanaf dat moment ligt de verantwoordelijkheid bij de gemeente. Daarvoor ligt de verantwoordelijkheid bij de gebruiker. Het vervangen van kabelgoten is voor kosten van de gebruiker.
4.	Wordt bij nieuwe woonwijken rekening gehouden met de toekomstige groei van elektrisch vervoer na oplevering van de wijk	Ja. Bij nieuwbouw wordt rekening gehouden met de toekomstige laadbehoefte. Parkeervoorzieningen worden waar mogelijk zo ingericht dat later laadpunten kunnen worden toegevoegd. Daarbij kan bijvoorbeeld voldoende fysieke ruimte voor laadpalen worden gereserveerd. Daarnaast gelden voor nieuwbouw landelijke eisen voor laadinfrastructuur en de voorbereiding daarvan (Besluit Bouwwerken Leefomgeving, paragraaf 3.4.2.). Bij de ontwikkeling van nieuwe woonwijken kijken we daarom niet alleen naar de laadbehoefte bij oplevering, maar ook naar de verwachte ontwikkeling van elektrisch vervoer daarna.
5.	De laadvisie gaat uit van een groei van 85 openbare laadpalen naar 495 laadpalen in 2035, terwijl tegelijkertijd sprake is van netcongestie, beperkte openbare ruimte en toenemende parkeerdruk. Kan het college aangeven welke van deze drie factoren volgens haar het grootste risico vormt voor het behalen van de doelstellingen uit de laadvisie?	De drie genoemde factoren kunnen alle drie invloed hebben op de realisatie van voldoende laadinfrastructuur. Op de korte termijn vormt netcongestie de grootste bedreiging, maar zoals hoofdstuk 5.4 van de laadvisie beschrijft, zijn er alternatieven voor het realiseren van voldoende laadpunten in tijden van netcongestie. Parkeerdruk leidt op dit moment nog tot spanning tussen de behoefte aan laadplaatsen en de behoefte aan 'reguliere' parkeerplaatsen. De verwachting is dat dit vanaf 1 juli 2028 geen probleem meer vormt (en mogelijk eerder). Vanaf die datum loopt de huidige concessieovereenkomst voor elektrische voertuigen af, en in de regio en provincie is al veel draagvlak om

VRAGEN VAN RAADSLEDEN – TECHNISCHE VRAGEN

		parkeerplaatsen bij laadpalen daarna niet meer te reserveren. Beperkte openbare ruimte kan het op bepaalde locaties moeilijk maken een technisch en ruimtelijk geschikte plek voor een laadpaal te vinden, maar over het algemeen is een laadpaal goed inpasbaar binnen de bestaande inrichting. De prognose van 495 openbare laadpalen in 2035 moet daarbij niet worden gezien als een harde plaatsingsdoelstelling. Het is een prognose van de laadbehoefte. De daadwerkelijke ontwikkeling wordt gemonitord en de uitvoering wordt aangepast aan de ontwikkeling van de laadbehoefte en de technische en ruimtelijke mogelijkheden.

Afspraken

Technische vragen	Indienen - ingevulde format mailen naar griffie@druten.nl - uiterlijk dinsdag 09.00 uur in de week RTG voor voorstellen op de agenda RTG. Overige technische vragen: geen termijn.
Technische vragen	Afdoening - door organisatie (i.o.m. portefeuillehouder) - zo spoedig mogelijk - 5.bij vragen RTG in principe woensdagmiddag 16.00 uur. Bij uitzondering donderdagmiddag 14.00 uur.