

VRAGEN VAN RAADSLEDEN – SCHRIFTELIJKE VRAGEN

Artikel 37 Reglement van orde voor de vergaderingen en andere werkzaamheden van de raad

Onderwerp: Laadvisie Druten RTG 24 September 2026		
Indiener: Mustafa Enkür Fractie: Dorpslijst Puiflijk Druten-Zuid		
Inleiding De beantwoording van deze vragen is noodzakelijk voor instemming en besluitvorming op de laadvisie.		
NR	FORMULERING VRAAG <i>Datum ingekomen: 21 september 2026</i>	ANTWOORD VRAAG <i>Datum antwoord: 22 september 2026</i>
1	1. Openbare laadplaatsen in de avond/nacht In de Laadvisie wordt aangegeven dat openbare laadplaatsen gedurende een deel van de avond/nacht worden vrijgegeven voor alle voertuigen. - Tussen welke exacte tijdstippen geldt deze openstelling voor alle voertuigen? - Geldt dit voor alle openbare laadplaatsen in de gemeente Druten of alleen voor specifieke locaties? - Hoe wordt dit voor automobilisten duidelijk aangegeven, bijvoorbeeld via bebording of een ander verkeersbesluit?	Hier zit allereerst een misverstand in de vraagstelling: De laadvisie zegt niet dat laadplaatsen al gedurende bepaalde uren worden vrijgegeven. Er staan twee verschillende maatregelen in die in de vraagstelling door elkaar worden gehaald: - Druten doet mee aan een proef waarbij bij twee laadpalen de parkeerplaatsen helemaal niet zijn gereserveerd voor elektrische voertuigen (zie ook: Proef laadpalen Gemeente Druten). Die parkeerplaatsen zijn dus 24 uur per dag voor iedereen beschikbaar. Bij de parkeerplaatsen van deze laadpalen staat geen bord, zodat parkeren hier voor iedereen toegestaan is. Het gaat om: Korte Akker 103 en Bieskamp 102 (beide in Druten). De proef wordt ook uitgevoerd in Deventer, Lingewaard, Nijmegen, Wijchen en Zwolle. - Daarnaast wil de gemeente in gesprek met aanbieders om te onderzoeken of bestaande

VRAGEN VAN RAADSLEDEN – SCHRIFTELIJKE VRAGEN

		gereserveerde laadplaatsen 's nachts ook voor andere voertuigen kunnen worden opengesteld. Daarover zijn nog geen afspraken gemaakt.
2	2. Pilot slimladen provincie Gelderland De provincie Gelderland en samenwerkingspartners zijn gestart met een grootschalige pilot om het laden van elektrische auto's beter over de dag te spreiden en daarmee de druk op het elektriciteitsnet tijdens de avondpiek te verminderen. a. Doet de gemeente Druten mee aan deze pilot? Zo ja, welke laadpunten in Druten vallen onder de pilot en vanaf welke datum? b. Welke rol heeft de gemeente Druten bij deze pilot en welke rol hebben de provincie, netbeheerder en laadpaalexploitanten? c. Op welke wijze en wanneer gaat de gemeente inwoners en andere gebruikers van openbare laadpunten hierover informeren? d. Worden de resultaten van de pilot gebruikt bij de verdere uitvoering en actualisatie van de Laadvisie Druten?	a. De gemeente Druten is niet zelf opdrachtgever van deze pilot. De pilot wordt uitgevoerd door Liander in samenwerking met marktpartijen, waaronder Vattenfall en Allego. Omdat de pilot betrekking heeft op deelnemende publieke laadpunten van deze exploitanten in Gelderland, gaat het ook om laadpunten in Druten. Voor gebruikers is in de deelnemende laadapps zichtbaar welke specifieke laadpunten hiervoor geschikt zijn. De pilot is in de zomer van 2026 gestart en loopt tot en met januari 2027. b. Liander is als netbeheerder initiatiefnemer en onderzoekt hoeveel flexibiliteit slim laden voor het elektriciteitsnet oplevert. Vattenfall en Allego beheren de deelnemende laadpunten. Deftpower verzorgt de technische koppeling tussen laadinfra en laaddiensten. ANWB en Athlon bieden gebruikers via hun laadapps de mogelijkheid om deel te nemen. De gebruiker geeft daarbij zelf aan wanneer de auto weer nodig is; het systeem verschuift het laden zoveel mogelijk naar momenten waarop het stroomnet minder belast wordt. Deelname is vrijwillig en de gebruiker kan kiezen voor direct laden. De gemeente heeft bij deze pilot geen uitvoerende rol, maar faciliteert via de bestaande concessie de publieke laadinfrastructuur waarop dergelijke toepassingen mogelijk zijn. c. De deelnemende partijen informeren gebruikers via de deelnemende laadapps. Daarin is zichtbaar welke laadpunten

VRAGEN VAN RAADSLEDEN – SCHRIFTELIJKE VRAGEN

		deelnemen, kan de gebruiker kiezen voor slim laden en wordt de eventuele vergoeding verwerkt. d. De gemeente volgt de ontwikkelingen rond slim en netbewust laden actief. De resultaten van deze en andere pilots worden betrokken bij de verdere uitvoering van de laadvisie, bij toekomstige actualisaties en bij toekomstige concessie-afspraken. Dit sluit aan bij de laadvisie, waarin netbewust laden expliciet als maatregel wordt genoemd om de beschikbare netcapaciteit efficiënter te benutten.
3	3. Kabelgoten De gemeente heeft in 2025 een proef uitgevoerd met kabelgoten. Uit de evaluatie blijkt dat goed aangelegde kabelgoten geen struikelgevaar opleveren en dat geen meldingen zijn ontvangen over het claimen van parkeerplaatsen. Inmiddels zijn hiervoor in april 2026 definitieve beleidsregels vastgesteld. a. Hoeveel kabelgoten zijn tijdens de proef daadwerkelijk gerealiseerd en hoeveel aanvragen zijn afgewezen? b. Zijn er na de proef meldingen of klachten ontvangen over toegankelijkheid, veiligheid, schade of het feitelijk claimen van parkeerplaatsen? c. Hoeveel aanvragen voor kabelgoten verwacht de gemeente jaarlijks en welke kosten brengt de uitvoering en het beheer hiervan voor de gemeente met zich mee? d. Wordt de werking van het definitieve beleid gemonitord en wanneer wordt de raad hierover geïnformeerd?	a. Tijdens de proef zijn er 4 aanvragen goedgekeurd en 4 aanvragen afgewezen. b. Na de proef hebben we geen meldingen of klachten ontvangen over de toegankelijkheid, veiligheid, schade of het claimen van parkeerplaatsen (ook niet in Wijchen). c. Tot nu toe zijn er (na de proef) 3 aanvragen gedaan, waarvan er 1 is goedgekeurd. We verwachten dat het aantal aanvragen de komende jaren wat stijgt, omdat het aantal elektrische auto's toeneemt. Het beoordelen van een aanvraag duurt maximaal 15 minuten. De uitvoeringskosten zijn voor de aanvrager, net als de verantwoordelijkheid voor het goed onderhouden ervan. d. De werking van het beleid voor kabelgoten wordt in de praktijk gevolgd aan de hand van het aantal aanvragen, eventuele afwijzingen en meldingen over veiligheid en gebruik. In de beleidsregels is geen afzonderlijk formeel evaluatiemoment of rapportagemoment aan de raad opgenomen. Relevante ervaringen kunnen worden betrokken bij de

VRAGEN VAN RAADSLEDEN – SCHRIFTELIJKE VRAGEN

		periodieke actualisatie van het laadbeleid
4	4. Laadtarieven en keuze van laadpaalexploitanten Inwoners signaleren dat de tarieven bij openbare laadpunten aanzienlijk kunnen verschillen. Als voorbeeld worden laadpunten van Allegro en Vattenfall genoemd. - Heeft de gemeente inzicht in de actuele verschillen in laadkosten bij de verschillende exploitanten van openbare laadpunten in Druten? - In hoeverre kan de gemeente bij toekomstige aanbestedingen of concessies sturen op betaalbaarheid van het laden voor inwoners en andere gebruikers? - Welke criteria worden bij de keuze van laadpaalexploitanten gehanteerd en welk gewicht heeft de prijs voor de gebruiker daarbij? - Kan het college bij toekomstige aanbestedingen/concessies expliciet rekening houden met zowel de totale kosten voor de gebruiker als de kwaliteit, betrouwbaarheid en beschikbaarheid van de laadvoorziening?	a. De laadtarieven zijn voor iedereen inzichtelijk via verschillende laadapps. Het klopt dat er verschillen zijn tussen de verschillende aanbieders. Het tarief is afhankelijk van onder meer de laadpaalexploitant, het type laadpunt en de gebruikte laadpas of laadapp. Voor de publieke Vattenfall-laadpunten binnen de regionale concessie Gelderland-Overijssel bedraagt het huidige exploitantentarief €0,3624 per kWh inclusief btw. Bij andere exploitanten kunnen andere tarieven gelden. Die tarieven zijn doorgaans hoger. Dankzij de schaalvoordelen van de concessie (waaraan bijna alle gemeenten in de provincies Gelderland en Overijssel meedoen) kunnen de tarieven erg laag worden gehouden (en zijn de tarieven bij alle openbare laadpalen van Vattenfall in de provincies Gelderland en Overijssel hetzelfde). b. Bij een toekomstige concessie kan betaalbaarheid expliciet worden meegenomen in de aanbestedingsvoorwaarden en gunningscriteria, net als dat in de huidige concessie is gebeurd. De huidige concessie is regionaal georganiseerd, waardoor gemeenten gezamenlijk schaalvoordeel creëren en voorwaarden kunnen stellen aan onder andere tarieven, kwaliteit en dienstverlening. De laadvisie benoemt dit schaalvoordeel ook als reden waarom het laadtarief voor gebruikers gunstig kan blijven. c. De criteria en de onderlinge weging voor een nieuwe concessie na 2027 zijn nog niet vastgesteld. Deze worden in het regionale aanbestedingsproces bepaald. De gemeente vindt het belangrijk dat daarbij niet alleen naar het exploitatietarief wordt gekeken,

VRAGEN VAN RAADSLEDEN – SCHRIFTELIJKE VRAGEN

		maar ook naar aspecten als betrouwbaarheid, beschikbaarheid, snelheid van realisatie, dienstverlening, duurzaamheid en mogelijkheden voor slim en netbewust laden. d. Bij een toekomstige aanbesteding kan worden gestuurd op een combinatie van betaalbaarheid en kwaliteit. Daarbij kan naast het laadtarief aandacht worden besteed aan bijvoorbeeld transparantie van tarieven, eventuele aanvullende kosten, betrouwbaarheid en beschikbaarheid van laadpunten, storingsafhandeling, gebruiksgemak en mogelijkheden voor slim en netbewust laden. Welke criteria uiteindelijk worden toegepast en hoe zwaar deze wegen, wordt bepaald bij de voorbereiding van de nieuwe regionale concessie.
5	Netcapaciteit en uitbreiding laadnetwerk De Laadvisie voorziet in verdere uitbreiding van de laadinfrastructuur, terwijl tegelijkertijd sprake is van toenemende druk op het elektriciteitsnet. ▪ Hoe wordt bij de geplande uitbreiding van het aantal openbare laadpunten rekening gehouden met de beschikbare netcapaciteit en de toekomstige ontwikkeling daarvan, en kan het college aangeven of de netcapaciteit in Druten de geplande groei van het aantal laadpunten kan faciliteren?	De beschikbare netcapaciteit is een belangrijke randvoorwaarde voor de uitbreiding van het laadnetwerk. In Druten is momenteel sprake van netcongestie. Sinds 1 juli 2026 geldt bovendien een nieuw prioriteringskader voor kleinverbruikaansluitingen, waardoor ook de realisatie van reguliere publieke laadpalen vertraging kan oplopen. We kunnen daarom niet garanderen dat alle in de laadvisie geraamde laadpunten op ieder gewenst moment en iedere gewenste locatie direct kunnen worden aangesloten. De aantallen in de laadvisie zijn daarom ook geen plaatsingsdoelstelling, maar een prognose van de verwachte laadbehoefte. De daadwerkelijke behoefte en realisatiemogelijkheden worden voortdurend gemonitord en de prognoses worden waar nodig bijgesteld.

VRAGEN VAN RAADSLEDEN – SCHRIFTELIJKE VRAGEN

		Om binnen de beschikbare netcapaciteit toch zoveel mogelijk laadbehoefte te faciliteren, zetten we in op verschillende maatregelen. We zetten in op het toepassen van netbewust laden, waarbij het laadvermogen op drukke momenten wordt beperkt of het laden naar rustigere momenten wordt verschoven. Ook kunnen meerdere laadpalen op één netaansluiting worden aangesloten en onderzoeken we koppelkansen met bijvoorbeeld batterijopslag en het delen van aansluitingen en vermogen. Daarnaast werken we binnen NAL-regio Oost samen met de provincies, andere gemeenten en netbeheerders. Daardoor kunnen de ontwikkeling van de laadbehoefte en de mogelijkheden van het elektriciteitsnet zoveel mogelijk op elkaar worden afgestemd. De huidige pilot Actief Slim Laden in Gelderland is een voorbeeld van een maatregel waarmee bestaande netcapaciteit efficiënter kan worden benut.
--	--	---

Afspraken

Schriftelijke vragen	Indienen - ingevulde format mailen naar griffie@druten.nl
Schriftelijke vragen	Afdoening - door college of burgemeester - zo spoedig mogelijk (uiterlijk 30 dagen)