



T = Technisch (moeten voorafgaand aan de politieke avond worden beantwoord)
I = Informatief (moeten voorafgaand aan de politieke avond worden beantwoord)
P = Politiek (worden tijdens de politieke avond door de portefeuillehouder mondeling beantwoord)

Vragen Politieke avond – 25 november 2025

19.30 - 20.00 - Integrale laadvisie en het uitvoeringsprogramma plaatsing laadpalen

1. Wordt de analyse van de huidige bezetting van de laadpalen als uitgangspunt genomen voor toekomstige uitbreidingen? Ofwel gaan de palen pas geplaatst worden boven een bepaalde bezettingsgraad van de bestaande palen? **T**

Binnen de huidige concessieafspraken wordt 'intensief gebruik' gemeten door het aantal geladen kWh per laadpaal per jaar, meegenomen als uitgangspunt. Dit gebeurt op twee manieren:

- Als een huidige laadpaal intensief gebruikt wordt, wordt in afstemming met de gemeente een nieuwe locatie van de plankaart gekozen voor een nieuwe uitbreiding (een nieuwe laadpaal).
- Als er een nieuwe aanvraag voor een openbare laadpaal binnen komt van iemand die elektrisch rijdt, dan wordt eerst gekeken of er in de omgeving van deze aanvrager al een openbare laadpaal staat. Als deze er niet is, of als er alleen een laadpaal is die al intensief gebruikt wordt, dan is dat aanleiding om de aanvraag toe te kennen en op een locatie van de plankaart in de buurt een nieuwe uitbreiding (nieuwe laadpaal) te realiseren.

2. Is deze bezettingsindicator al bekend of hoe wordt deze vastgesteld? **T**

De bezettingsindicator is het gebruik van de laadpaal, opgeteld voor de twee laadpunten van deze laadpaal gezamenlijk, in aantal kWh per jaar. Binnen de huidige regionale concessie (tot 14 maart 2027) wordt een verbruik boven de 5.000 kWh per jaar als 'intensief gebruik' aangemerkt, wat aanleiding is om een nieuwe laadpaal te plaatsen. Dit was een van de voorwaarden van de concessieverlener (provincie, namens deelnemende gemeenten), aan de concessiehouder. Bij de keuze voor deelname aan een volgende regionale concessie worden dergelijke voorwaarden opnieuw besproken.

3. Of staat aantal te implementeren laadpalen per 2030 al vast in absolute zin obv dit beleid? **T**

Het aantal laadpalen dat geplaatst wordt per 2030 staat niet vast. De nieuwe plankaart bevat nieuwe mogelijke locaties. Daar mogen op basis van de plaatsingsstrategie in de laadvisie en plaatsingscriteria in de plaatsingsleidraad, laadpalen worden gerealiseerd.

Laadpalen worden om drie redenen geplaatst:



- Plaatsing op aanvraag: als er een aanvraag wordt gedaan door een elektrisch rijder, en deze aanvraag voldoet aan de gestelde voorwaarden, dan wordt een locatie van de plankaart gekozen, en wordt deze gerealiseerd. Hier zal realisatie van de eerste aanvragen in de loop van 2026 plaatsvinden. Voor de categorie op aanvraag moeten er eerst aanvragen binnenkomen voordat overgegaan wordt tot realisatie.
- Data-gestuurde plaatsing: als het gebruik van een huidige laadpaal aanleiding geeft om een nieuwe laadpaal te plaatsen wordt een locatie in de buurt, van de plankaart, gekozen en wordt deze gerealiseerd. Voor deze categorie is de inschatting dat er op dit moment 10 tot 15 locaties zijn waar het huidige gebruik van laadpalen aanleiding geeft om te kijken naar uitbreiding door nieuwe locaties in de omgeving.
- Proactieve plaatsing: op basis van afspraken tussen de gemeente, provincie en concessiehouder worden ook proactief laadpalen geplaatst op strategische locaties. Voor de categorie proactief worden er de komende tijd 18 locaties gerealiseerd, dat zal in de loop van 2026, met mogelijk uitloop naar begin 2027, gebeuren.

Daardoor kunnen we wel zeggen dat de aantallen in de 2^e en 3^e categorie waarschijnlijk in 2026 en 2027 geplaatst worden, maar hoeveel aanvragen voor nieuwe laadpalen, er binnenkomen in de toekomst en op welke plekken, is onbekend.

Ook is opgenomen in het beleid dat het beleid en de plankaart tweejaarlijks geëvalueerd en waar nodig aangepast worden. De eerstvolgende evaluatie zou dan over twee jaar plaatsvinden. Op dat moment wordt in de evaluatie duidelijk of er voor de volgende periode weer meer locaties nodig zijn, of dat de huidige plankaart nog voldoende mogelijke locaties bevat om een tijd vooruit te kunnen.

4. Wat is de impact op het beleid en hoe wordt het bijgesteld (en komt dat nog terug naar de raad) wanneer de elektrificeren niet zo'n vaart neemt als voorzien in dit beleid? **P**
5. Wordt in de analyse van de huidige en toekomstige situatie rekening gehouden met de parkeerdruk en het behouden/creëren van voldoende parkeergelegenheid voor niet-elektrische auto's? **P**
6. Hoe voorziet dit beleid in het niet onnodig lang gebruiken van parkeerplaatsen door auto's die aan het laden zijn? **I**

In de plaatsingsleidraad is opgenomen dat er gehandhaafd kan worden:

- *Handhaving. De gemeente ziet toe op het juiste gebruik van de aangewezen parkeerplaats(en) en kan indien nodig handhavend optreden. Het juiste gebruik is: als een elektrisch voertuig met de kabel aangesloten is op het oplaadpunt met als doel de auto op de te laden. De gemeente kan ook optreden tegen laadkleven (ook wel laadpaalkleven): het onnodig lang bezet houden van een publieke laadpaal, ook nadat de elektrische auto volledig is opgeladen. Hierbij is het uitgangspunt dat*



een elektrisch voertuig niet onnodig langer dan 24 uur aangesloten blijft, en dat het laadkleven geen overlast veroorzaakt voor andere gebruikers.

Daarnaast hebben aanbieders ook de mogelijkheid om een hoger tarief te rekenen voor elektrische auto's die nog aangesloten zijn, maar niet meer laden. Dit is een keuze van de aanbieder. Bij een volgende concessie kunnen hier mogelijk opnieuw afspraken over gemaakt worden.

7. De ontwikkeling en infrastructuur wordt aan de markt overlaten lezen we, juist? Wordt de prijs p/kwh meegenomen in het beleid? Bijv. in de huidige situatie vraagt bedrijf x = 0,3745ct (tegen een vast tarief) en bedrijf y = 0,6655ct (met een extra vergoeding per minuut gebruik van de laadpaal). Speelt deze marktwerking voor de inwoners mee in de besluitvorming welke leveranciers de diensten mogen leveren in de toekomst? **I**

De ontwikkeling van de infrastructuur wordt inderdaad aan de markt gelaten, binnen de kaders, criteria en eisen die in beleid worden vastgelegd.

De prijs voor het laden aan openbare laadpalen is meegenomen in de beslissing om mee te doen aan de huidige regionale concessie. In de afspraken van die aanbesteding liggen ook voorwaarden voor de prijzen die de aanbieder mag vragen vast. Een van de voordelen van deelname aan een concessie voor een groter gebied (Gelderland en Overijssel), is dat er schaalvoordelen zijn en daardoor gunstigere prijsafspraken te maken zijn dan voor een afzonderlijke gemeente.

Bij de keuze om deel te nemen aan de volgende regionale concessie, na 14 maart 2027, zal prijs ook een van de factoren zijn die wordt meegenomen. Hier wordt t.z.t. nog over besloten.

8. Wat levert de uitvoer van dit beleid ons als gemeente op? **I**

Met het uitvoeren van het beleid wordt verdere uitbreiding van het netwerk van openbare laadpalen, die voor de toename van elektrische voertuigen nodig zijn, mogelijk gemaakt. Dit draagt bij aan verdere verduurzaming van mobiliteit in de gemeente, en draagt ook bij aan een betere luchtkwaliteit.