Indienen en beantwoording raadsvragen

Gemeente Druten

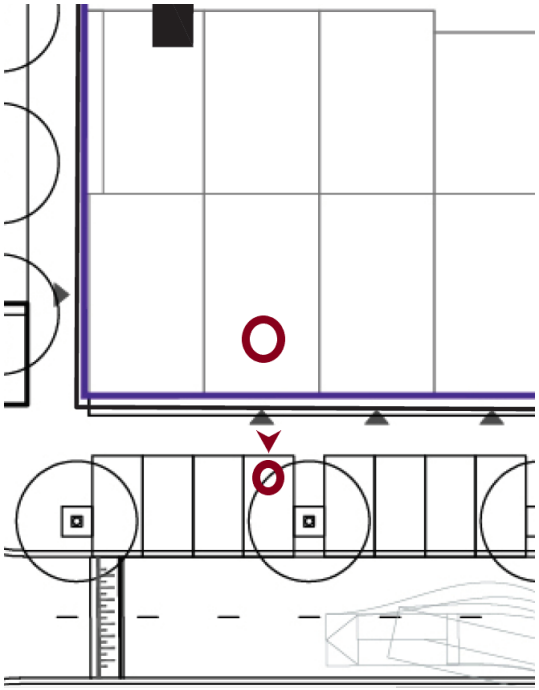
5. Strategie elektrisch rijden

1. Pagina 16 rapport Loendersloot: Laadpalen worden niet geplaatst op kort parkeerplaatsen (blauwe zone). Hoe denkt de wethouder dit voor het centrum van Druten te regelen?

2. Op pagina 5 wordt in tabel 1 wordt de behoefte aangegeven die verwacht wordt. Het gaat over de gehele gemeente Druten over 56 laadpalen nog te plaatsen. Hoe is dit getal tot stand gekomen? Dit lijkt erg weinig. Indien we het vergelijk maken met tanken op benzine en diesel dan is het zo dat reguliere tankstations momenteel zeer frequent door vele auto's worden bezocht. De duur van een tankstation is een fractie van het gebruik van een laadstation. Indien we derhalve de huidige frequentie van reguliere tankstations vermenigvuldigen met de oplaadtijd van een elektrische auto verwachten wij dat het aantal laadpalen die geplaatst gaan worden veel te weinig is. Graag vernemen wij een nadere onderbouwing van het gekozen standpunt.

3. Onder hoofdstuk 4: "Wanneer mogelijk moeten bewoners op eigen terrein zelf een laadpaal realiseren. Als dit niet mogelijk is, zijn de inwoners aangewezen op openbare landpalen die door de gemeente worden gerealiseerd op strategische locaties". Dit is een sterke dichotomie; of er is sprake van openbaar gebied of van eigen terrein.

    - Er kunnen zich echter situaties voordoen dat sprake is van een situatie dat door bewoners geparkeerd wordt op het openbaar gebied zeer nabij de woning, omdat dit op eigen terrein niet mogelijk is. Voorbeeld hierbij is onderstaande situatie:



- Het rijtjeshuis met het rondje heeft de gewoonte te parkeren op de parkeerplaats van het rondje. Het huis met het rondje heeft geen eigen parkeerplaats. Een snoer over de stoep wordt niet wenselijk geacht. De parkeerplaats bevindt zich zeer nabij de voordeur van de woning van de woning die de gewoonte heeft hier te parkeren. Een oplossing voor deze situatie zou zijn dat de betreffende bewoner voor eigen rekening en risico een streetplug (https://www.streetplug.nl/nl/laadpaal-gemeente.html) aanbrengt.



- Deze wordt aangesloten op de meterkast van de betreffende woning. Dit leidt er vanzelfsprekend niet toe dat de betreffende parkeerplaats kan worden toegeëigend door de gebruiker, maar leidt er wel toe dat in voorkomend geval de gebruiker die hier veelvuldig parkeert zijn auto kan opladen zonder dat een snoer over het trottoir loopt.

- Natuurlijk dient aan de gebruiker het juiste juridisch gebruiksrecht worden verstrekt waarbij het mogelijk is dat de gemeente het gebruik eenzijdig kan opzeggen.

- Daarnaast dient een dergelijke streetplug niet tot extra kosten mogelijk leiden en zeer nabij de voordeur van de gebruiker te worden geplaatst.

- Wij zijn benieuwd hoe het college tegen een dergelijke oplossing.

3. maximale loopafstand bij het plaatsen en inrichten van laadpalen: 250meter. Hoe is dit bepaald? Wat zijn de consequenties als deze afstand wordt verkort tot 100m?

4. Hoe wordt gegarandeerd dat er een laadpaal beschikbaar is? Dit voorkomt dat men op zoek moet naar een vrije laadpaal (met een lege accu). Hoe wordt burgers duidelijk gemaakt waar een laadpaal vrij is?

Antwoord vraag 1:
In het centrum worden de laadpalen buiten de blauwe zone geplaatst. Er zijn voldoende lang parkeerplaatsen aanwezig mocht er een verzoek voor een laadpaal gedaan worden.

Antwoord vraag 2:
Het gaat om de periode tot 2025, waarvoor we gebruik hebben gemaakt van de prognoses van kennisinstituut Elaad. Dit is een veelgebruikte bron, ook op nationaal niveau in de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL).
Natuurlijk gaat het om een prognose. We kunnen nu eenmaal niet voorspellen hoe snel de behoefte aan laadpalen in de openbare ruimte zich zal ontwikkelen. Daarom houden we de ontwikkeling goed in de gaten zodat we eerder kunnen opschalen als dat nodig is. Of dat de groei langzamer gaat dan verwacht zodat we daarop kunnen anticiperen.
We hebben er ook rekening mee gehouden dat niet alle auto's die nu tanken bij het tankstation, straks in de openbare ruimte hun auto moeten opladen. Iedereen met een eigen oprit kan/moet dit immers op eigen terrein doen. Het gaat slechts om de inwoners die geen ruimte hebben om op eigen terrein te parkeren.

Antwoord vraag 3a:
De streetplug kan een mooie kans zijn, bijvoorbeeld op een plein met historische bebouwing zodat de paal niet in het zicht staat. Maar op dit moment zien wij te veel risico's om aan dit initiatief voor particuliere inwoners medewerking te verlenen.
We moeten bijvoorbeeld rekening houden met boomwortels, andere kabels en leidingen in de grond, leges- en/of precariorechten, wie is er verantwoordelijk en hoe zit het met de verzekering, wat als de buurman er parkeert waardoor de inwoner niet op ieder gewenst moment kan laden.
Het beleid is ook zo dat een laadpaal niet voor de deur van de aanvrager geplaatst wordt. Dit om 'çlaimgedrag' te voorkomen.
Bij het gegeven voorbeeld is ook maar 1 oplaadmogelijkheid. Hierdoor kan de dekking in gevaar komen. Een oplaadpaal heeft namelijk 2 oplaadmogelijkheden, die ook altijd openbaar zijn.

Antwoord vraag 3b:
250 meter wordt gezien als een redelijke loopafstand. Daarnaast is deze afstand ook haalbaar voor dekking in de komende jaren.
Als we de afstand op dit moment zouden verkorten tot 100 meter verwachten we geen dekking te kunnen realiseren tot 2025.

Antwoord vraag 4:
Hiervoor zijn verschillende apps beschikbaar. Daarop kan men niet alleen vinden waar alle laadpunten zich bevinden, maar ook het laadpunt beschikbaar is of niet.