

Onderwerp	Vragen raadsinformatiebrief stand van zaken laadvisie 2030
Datum	21-10-2025
Toelichting	
Door	Fractie Progressief Oudewater

2030 en de bijbehorende hoofduitgangspunten voor de concessie. Deze uitgangspunten roepen vragen op over de uitvoerbaarheid en de gevolgen voor inwoners. Om ons een beter beeld te vormen, hebben wij hierover de volgende vragen:

1. De gemeente gaat samenwerken met verschillende CPO's en gebruikt hierbij flextarieven in plaats van kleeftarieven. Dit helpt netcongestie te voorkomen. Wat zijn de risico's voor de betaalbaarheid? Is het denkbaar dat laden bij een paal in straat X duurder wordt dan in straat Y?

De gemeente gaat niet samenwerken met verschillende CPO's. Op korte termijn is het goed mogelijk dat er verschillen in prijs ontstaan bij verschillende laadpalen doordat de bestaande CPO de huidige laadpalen in openbare ruimte nog voor een bepaalde tijd mag exploiteren. Op lange termijn worden de bestaande laadpalen overgenomen door de nieuwe concessiehouder. De prijsverschillen worden dus langzaam minder.

2. Wordt bij de plaatsing van laadpalen rekening gehouden met mensen met een beperking, kinderwagens of ouderen die afhankelijk zijn van veilige stoepen? Dit wordt extra relevant nu de gemeente VPA's gaat toestaan, waarbij kabels van huizen naar auto's over trottoirs lopen. Hoe garandeert u dat de openbare ruimte toegankelijk blijft voor alle inwoners?

Ja, bij de plaatsing van laadpalen wordt rekening gehouden met een minimale vrije doorlooppromt op het trottoir. Voor verlengde private aansluitingen is de toegankelijkheid net zo relevant. Het college komt voor het eind van het jaar met beleidsregels voor verlengde private aansluitingen.

3. De gemeente wil het aantal laadplekken uitbreiden tot ongeveer 228, wat ten koste gaat van bestaande parkeerplaatsen. Hoe voorkomt de gemeente dat mensen na het laden blijven staan, wat parkeeroverlast kan veroorzaken en het daadwerkelijke gebruik van de laadpalen verstoort?

Met laadpaalkleven wordt een periode langer dan 24 uur bedoeld. In de praktijk blijkt dat laadpaalkleven geen probleem is. De beschikbare data over de bezettingsgraad per dagdeel van de openbare laadpalen laat zien dat laadpaalklevens niet tot nauwelijks voorkomen in de gemeente, maar ook landelijk. We zien in de avond- en nachturen en hogere bezettingsgraad dan in de ochtend- en middaguren. Dat betekent dat e-rijders over het algemeen in de avond de laadactie beginnen en in de ochtend de laadactie beëindigen.

4. Geldt hetzelfde beleid ook voor de kleinere kernen buiten Oudewater, of gelden daar andere afspraken?

Binnen de hele gemeente gelden dezelfde afspraken.

5. Wanneer een laadpaal kapot is, hoe lang mag een reparatie duren voordat er maatregelen worden genomen? En wat gebeurt er met het parkeervak: blijft dat afgesloten of kan het tijdelijk weer open voor regulier parkeren?

Dit wordt momenteel uitgewerkt in het programma van eisen. Voor een vastzittende stekker geldt dat de storing binnen 2 uur dient te zijn verholpen. Bij defecte laadpaal en/of onveilige situaties dient de storing gemiddeld in 2 uur opgelost te zijn, met een maximale oplosttijd van 4 uur.

Storingen die in de nacht zijn ontstaan mogen de volgende dag opgelost worden. Alle overige storingen dienen binnen 2 werkdagen te zijn opgelost. Verontreiniging van de laadpaal dient binnen 10 dagen na constatering/melding te zijn verwijderd.

6. Uit de uitgangspunten blijkt dat flextarieven een maatregel tegen netcongestie zijn, en dat marktpartijen gevraagd worden zelf met aanvullende maatregelen te komen. Daarnaast blijkt uit de beantwoording van de CUSGP-vragen dat aanvragen voor grootverbruikersaansluitingen op een wachtrij terechtkomen, terwijl de gemeente veel laadpalen snel wil realiseren. Heeft de wethouder, naast het neerleggen van deze vraag bij marktpartijen, zelf ideeën om netcongestie te voorkomen en tegelijkertijd de snelle uitrol van het laadinfrastructuurnetwerk mogelijk te maken?

In het programma van eisen worden basiseisen gesteld om netcongestie tegen te gaan. Dit zijn in ieder geval de flextarieven, slimladen en netbewust laden. De aanvullende maatregelen van de marktpartijen zijn onderdeel van de beoordeling van de inschrijvingen.

Openbare laadpunten zijn aangesloten op het laagspanningsnet. Op dit moment kunnen hier nog netaansluitingen voor worden aangevraagd. Netaansluitingen kunnen aangevraagd worden wanneer een laadpaal een onderliggend verkeersbesluit heeft. Het college is van plan via een verzamelverkeersbesluit alle locaties voor openbare laadpunten vast te leggen. Het is dan ook mogelijk om op voorhand alle netaansluitingen aan te vragen. Dit moet worden besproken met de toekomstige marktpartij.

7. Is de wethouder bekend met burgerinitiatieven, zoals appgroepen of lokale platformen, die zich bezighouden met het gebruik en beheer van laadpalen? Zo ja, hoe worden deze initiatieven betrokken bij het verder ontwikkelen en beheren van de laadinfrastructuur in Oudewater?

Het college is niet bekend met lokale appgroepen en/of platformen die zich bezighouden met beheren en gebruiken van laadpalen. Het college is wel op de hoogte van het bestaan van appgroepen over gebruik van laadpalen in het land, maar dit gaat niet over het beheer.

8. Wordt bij het plaatsen en het gebruik van laadpalen rekening gehouden met seizoensgebonden toerisme, bijvoorbeeld in toeristische maanden of gebieden?

Op basis van een landelijk opgestelde prognose is het aantal toekomstige laadpunten bepaald. Deze prognose houdt rekening met bewoners en bezoekers. Functies welke meer bezoekers trekken zijn dus meegenomen in de prognose van het aantal openbare laadpunten.