Gemeente Druten

Openbaar Zaaknummer: Z/26/369767

Beslisnota voor de Gemeenteraad

Onderwerp: Vaststellen laadvisie

Collegedatum: 1 september 2026

Voorgesteld besluit
de Gemeenteraad besluit:
1. De bijgevoegde laadvisie vast te stellen;
2. De 'Beleidsstrategie elektrisch rijden (2021)' in te trekken.

Aanleiding
Het aantal elektrische auto's in onze gemeente blijft groeien, en deze groei versnelt. Eerder is de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) opgesteld, een uitwerking van het nationale Klimaatakkoord, om deze transitie in goede banen te leiden. Eén van de afspraken uit de NAL is dat gemeenten een 'Laadvisie' vaststellen, en deze tweejaarlijks vernieuwen op basis van nieuwe ontwikkelingen en inzichten. Het herzien van de laadvisie is daarnaast één van de acties uit het eerder vastgestelde Meerjaren Uitvoeringsprogramma (MUP) van Druten.

Onze laatste visie op elektrisch rijden stamt uit 2021 ('Beleidsstrategie elektrisch rijden'). In een snel veranderende wereld als die van elektrisch vervoer is dat inmiddels een flinke tijd geleden. Uit nieuwe prognoses blijkt dat de laadopgave inmiddels (veel) groter is dan we destijds verwachtten. Ook veranderen de vraagstukken waar we als gemeente mee te maken krijgen. Het beleid in 2021 was vooral gericht op regulier laden voor personenvervoer, maar er ontstaan nu ook opgaven rondom snelladen, logistiek vervoer, laden op bedrijventerreinen, zero-emissiezones en netcongestie. En ondertussen zien we dat de verduurzaming van de mobiliteitssector achterblijft op andere sectoren.

Eerdere besluiten

Datum	**Korte omschrijving eerder genomen besluit (vermeld zo mogelijk het zaaknummer/documentnummer)**
28-01-2021	Z/20/054441: MobiliteitsVisie Druten-Wijchen
28-01-2021	Beleidsstrategie elektrisch rijden (Z/20/061735)
30-09-2021	Z/21/061892: Mobiliteitsplan Druten 2021
27-01-2022	Meerjaren uitvoeringsprogramma 'Duurzaam Onderweg tussen Maas en Waal' (Z/21/068537)

Gewenst resultaat
Het doel van de nieuwe laadvisie is om een netwerk van laadinfrastructuur te realiseren waarmee alle (potentiële) gebruikers van elektrische voertuigen op een passende laadoplossing kunnen rekenen. Met de geformuleerde strategie en bijbehorende acties zorgen we ervoor dat onze inwoners, bezoekers en ondernemers met vertrouwen kunnen overstappen op elektrische vervoersmiddelen en we deze overstap stimuleren.

De laadvisie bepaalt onze strategie in het realiseren van een dekkend laadnetwerk, en het biedt heldere kaders voor de verdere uitwerking hiervan in het plaatsingsbeleid. Ook helpt de nieuwe visie om onze doorlooptijden te verkorten en ervoor te zorgen dat het aanbod van laadpalen gelijk blijft lopen met de toenemende vraag.

Argumenten

1.1 De laadvisie past goed bij onze doelstellingen uit de mobiliteitsvisie

In onze mobiliteitsvisie hebben we de ambitie opgenomen dat in 2030 voor al onze inwoners, bezoekers en werknemers een duurzame vervoerswijze beschikbaar is, zodat het aandeel duurzame verplaatsingen groeit[1]. Deze doelstelling hebben we verder uitgewerkt in het mobiliteitsplan, het meerjaren uitvoeringsprogramma (MUP) en het gemeentelijke parkeerbeleid. Het actualiseren van onze 'Beleidsstrategie Elektrisch Rijden' uit 2021 is één van de acties uit het MUP.

Het faciliteren van de overstap op elektrisch vervoer is belangrijk, omdat onze gemeente nog veel gebieden kent waar inwoners op de auto zijn aangewezen. Het is belangrijk dat hiervoor voldoende oplaadpunten zijn, zodat mensen met vertrouwen kunnen overstappen op elektrische vervoersmiddelen.

1.2 We verwachten een sterke groei in de vraag naar passende laadinfrastructuur.

Ontwikkelingen in de markt, technologie en beleid zorgen ervoor dat elektrische voertuigen steeds vaker een realistischer alternatief vormen voor voertuigen met een verbrandingsmotor. Elektrische voertuigen worden in hoog tempo beter en goedkoper, en de overstap op deze voertuigen wordt door Europees, landelijk, regionaal en lokaal beleid verder gestimuleerd.

De prognoses voor elektrisch rijden laten zien dat het aantal elektrische auto's naar verwachting snel toeneemt, ook in Druten, en dat deze groei versnelt:

- Tot 2030 verwachten we ieder jaar een groei van ongeveer 375 elektrische auto's. In de periode 2031-2035 verwachten we een groei van gemiddeld 635 elektrische auto's per jaar.
- Dat betekent dat er in Druten tot 2030 ongeveer 140 extra openbare laadpalen nodig zijn (ca. 30 per jaar). En in de periode 2031-2035 nog eens 270 laadpalen (ca. 55 per jaar).

De omvang van de opgave vraagt ons om onze strategie aan te passen. Door waar mogelijk vaker proactief en datagestuurd te plaatsen, verkorten we de doorlooptijd en zorgen we ervoor dat het aantal laadpalen mee blijft groeien met de daadwerkelijke vraag. En door het potentieel op semipubliek en privaat terrein actiever te benutten, zijn er uiteindelijk in totaal minder openbare laadpalen nodig.

1.3 Er komen nieuwe opgaven op ons af waar we nog geen beleid voor hebben

Met deze nieuwe laadvisie bepalen we een strategie op onderwerpen waarvoor de huidige laadvisie nog onvoldoende houvast geeft. De visie bevat maatregelen en acties op het gebied van netcongestie, snelladen, laden op bedrijventerreinen en het benutten van semipubliek en privaat potentieel. In de laadvisie komen ook nieuwe gebruikersgroepen aan bod, waarmee we bijvoorbeeld ook ondernemers een beter perspectief bieden.

[1] Onder duurzame verplaatsingen verstaan we bewegingen die te voet, met de fiets, in het OV, met deelvoertuigen of met een elektrisch voertuig gebeuren.

1.4 De huidige beleidsstrategie bemoeilijkt het plaatsen van nieuwe laadpalen.
De huidige strategie elektrisch rijden benoemt in de plaatsingsvoorkeuren dat *"straten met een hoge parkeerdruk bij voorkeur worden ontzien"*. Dat was aan het begin van de mobiliteitstransitie een goede en logische overweging, maar ondertussen maakt deze voorkeur het te lastig om nieuwe laadpalen te plaatsen. De opgave voor een dekkend en passend laadnetwerk vraagt ons namelijk om ook laadpalen te plaatsen in straten en woonwijken waar het wat drukker is.

Het is daarom belangrijk om een nieuwe laadvisie vast te stellen waarin parkeerdruk geen argument meer vormt in de locatiekeuze. De invloed hiervan op de totale parkeerdruk in een wijk is klein, omdat een laadplek 's nachts (als de parkeerdruk in woonstraten het hoogst is) als normale parkeerplek fungeert. Om de impact op straten met een hoge parkeerdruk verder te beperken, nemen we de volgende maatregelen:

- We doen in 2026 mee aan een proef waarbij we parkeerplaatsen bij laadpalen niet reserveren voor elektrische voertuigen. Iedereen mag hier dus gewoon parkeren en er verandert niets aan de hoeveelheid beschikbare parkeerplaatsen. Bij een succesvolle proef breiden we deze werkwijze uit.
- Begin 2025 zijn we een proef gestart met kabelgoten. Met deze proef stellen we mensen zonder eigen oprit in staat om vanaf een oplaadpunt op eigen terrein een elektrisch voertuig op te laden. Hierdoor zijn er minder publieke laadpalen nodig. De ervaringen met deze proef waren erg positief, en daarom nemen we de mogelijkheid voor kabelgoten op in het plaatsingsbeleid, dat we na vaststelling van deze visie uitwerken.
- We gaan actief in gesprek met aanbieders van laadpalen om vrij parkeren op gereserveerde parkeerplaatsen in de nacht mogelijk te maken.

2.1 De laadvisie vervangt de huidige 'Beleidsstrategie elektrisch rijden'.
De nieuwe laadvisie is een bijgewerkte versie van de 'Beleidsstrategie elektrisch rijden' uit 2021. Daarmee is dat document overbodig geworden.

Tegenargumenten en risico's
1.1 De transitie naar elektrische voertuigen kent veel onzekerheden.
De ontwikkelingen in de transitie naar elektrische voertuigen kunnen snel gaan. Dat geldt voor maatschappelijk opgaven zoals netcongestie, maar bijvoorbeeld ook voor de technologische ontwikkeling van elektrische voertuigen. De groei van elektrische voertuigen vertoont daarom perioden van pieken en dalen. Onze laadopgave verandert daardoor continu, en een visie raakt al snel verouderd.

Daarom kiezen we ervoor om het gebruik van laadpalen te monitoren en nieuwe laadpalen datagestuurd te plaatsen. Zo zorgen we ervoor dat het aantal laadpalen meegroeit met de daadwerkelijke behoefte, en voorkomen we dat we overbodige laadpalen plaatsen. Ook herzien we de laadvisie iedere 2 jaar, en passen we deze aan of nemen we aanvullende maatregelen als nieuwe ontwikkelingen daarom vragen.

Financiële gevolgen
Het vaststellen van deze visie heeft geen financiële gevolgen. Voor de realisatie van openbare laadpalen werken we al sinds het begin van de regionale concessie (medio 2022) samen met Vattenfall. Het plaatsen, beheren en onderhouden van openbare laadpalen en bijbehorende borden gebeurt op kosten van Vattenfall. In sommige specifieke gevallen zijn er wél incidentele kosten voor de gemeente, bijvoorbeeld voor het verlengen van een elektriciteitskabel om een nieuwe laadpaal aan te sluiten. Die incidentele kosten worden tot nu toe altijd gedekt vanuit reguliere verkeersbudgetten. We verwachten dat dat de komende jaren ook voldoende zal zijn. Ook beschikken we over voldoende ambtelijke capaciteit om de werkzaamheden op te pakken.

Communicatie
Bij het plaatsen van nieuwe laadpalen informeren we omwonenden over de locatie. We nemen een verkeersbesluit voor het reserveren van twee parkeerplaatsen bij de laadpaal. In het plaatsingsbeleid, dat we na vaststelling van deze laadvisie opstellen, werken we de precieze werkwijze rondom het plaatsen van laadpalen verder uit. Daarnaast blijven we continu met bedrijven, ondernemers, VVE's en verhuurders in gesprek over de mogelijkheden om laadoplossingen op eigen terrein te realiseren en bijbehorende subsidies aan te vragen. Ook helpen we bedrijven bij het realiseren van private initiatieven zoals het combineren van laadoplossingen met lokale opwek en opslag, en over de mogelijkheden om gecontracteerd vermogen te delen.

Ook hebben we periodiek contact met verschillende relevante instanties, zoals onze NAL-regio, de provincie, de netbeheerder, de mobiliteitsmakelaar van de Groene Metropoolregio en Vattenfall. Dit helpt ons om onze strategie waar nodig aan te passen op toekomstige ontwikkelingen en uitdagingen.

Vervolgstappen
Na vaststelling van de laadvisie werken we in het bijbehorende plaatsingsbeleid uit:
- Welke voorwaarden we hanteren bij vraaggestuurde, proactieve, datagestuurde en strategische plaatsing;
- Hoe we de laadpotentie op privaat en semipubliek terrein benutten;
- Welke vervolgstappen we nemen in het kader van het convenant SEB;
- Waar de locatie van een publieke laadpaal aan moet voldoen;
- Welke aanvullende eisen we stellen voor:
    - Snelladers;
    - Laadpunten in parkeergarages;
    - Nieuwbouwontwikkelingen en andere (her)ontwikkelingen;
    - Kabelgoten.
- Hoe we het proces rond het plaatsen van de laadpaal inrichten.

Geheimhouding:
Niet van toepassing.

Advies
Gebiedsinrichting
Juridische Zaken
Energietransitie
Financieel adviseur
Wonen
Welzijn, Onderwijs en Sport
Wmo

Bijlage
- Laadvisie