Laadvisie 2026



Gemeente Druten

Gemeente Druten

Inhoud

0. Samenvatting 3

1. Inleiding 6
   - 1.1 Aanleiding: Klimaatakkoord en snelle groei EV's 6
   - 1.2 Doel: Passend laadnetwerk 8
   - 1.3 Op welke doelgroepen richten we ons? 8
   - 1.4 Leeswijzer 9

2. Waar staan we nu? 10
   - 2.1 Verschillende soorten laadinfrastructuur 10
   - 2.2 Huidige situatie elektrisch vervoer 11
   - 2.3 Hoe is het laadnetwerk tot stand gekomen? 12

3. De Drutense laadopgave in 2035 13
   - 3.1 Overzicht laadopgave 13
   - 3.2 Markt- en beleidsontwikkelingen 14
   - 3.3 Publieke laadbehoefte 16
   - 3.4 Private laadbehoefte 17
   - 3.5 Mobiele werktuigen ..... Error! Bookmark not defined.

4. Uitgangspunten 18
   - 4.1 Onze rol 18
   - 4.2 Principes voor de uitrol 19

5. Uitvoering 20
   - 5.1 Publieke laadpunten 20
   - 5.2 Private laadpunten 21
   - 5.3 Omgang met parkeerdruk 22
   - 5.4 Omgang met netcongestie 23
   - 5.5 Gemeentelijke organisatie 24
   - 5.6 Financiële kaders 24
   - 5.7 Vervolg 24

0. Samenvatting

Deze laadvisie bepaalt onze strategie om passende laadinfrastructuur voor alle (potentiële) gebruikers van elektrische voertuigen te realiseren en de overstap op elektrische voertuigen te stimuleren. Het opstellen van deze visie is één van de afspraken uit het Klimaatakkoord.

Waarom een nieuwe visie? Sinds de vorige visie (2021) is veel veranderd. Er zijn betere voorspellingen beschikbaar waaruit blijkt dat de laadopgave (veel) groter is. Ook zien we nieuwe vraagstukken ontstaan rondom snelladen, logistiek vervoer, laden op bedrijventerreinen, zero-emissiezones, schoon- en emissieloos bouwen (SEB) en netcongestie. Ondertussen zien we dat de mobiliteitssector de klimaatdoelen mis dreigt te lopen.

Gebruikersgroepen. De laadvisie richt zich op de gebruikersgroepen personenververvoer, doelgroepenvervoer, bestelbussen, zware vrachtvoertuigen en mobiele werktuigen.

Laadopgave. Op dit moment zijn er 860 elektrische personenauto's en 170 publieke laadpunten in onze gemeente. De komende jaren verwachten we een snelle groei van de laadbehoefte, en daarmee het benodigde laadnetwerk:

- Tot 2030 groeit het aantal elektrische auto's in Druten met gemiddeld 375 per jaar. In de periode 2031-2035 met gemiddeld 635 per jaar.
- Dat betekent dat er in Druten tot 2030 ongeveer 140 extra publieke laadpalen nodig zijn (ca. 30 per jaar). En in de periode 2031-2035 nog eens 270 laadpalen (ca. 55 per jaar).
- Het is geen doel op zich om deze aantallen laadpalen te plaatsen, maar wel wat we verwachten dat nodig is om onze inwoners, bezoekers en ondernemers een passende laadoplossing te bieden. De daadwerkelijke laadbehoefte blijven we monitoren, en de voorspellingen stellen we bij als dat nodig blijkt.
- Voor snelladen is behoefte aan 7 publieke snellaadpunten in 2030 en 11 in 2035.
- Het grootste deel van de laadbehoefte wordt op eigen terrein (op woon- en werklocaties) opgelost.
- De private laadbehoefte van bedrijven groeit naar 13 MW in 2030 en 36 MW in 2035.

Uitgangspunten laadvisie. Om de druk op de openbare ruimte te beperken, hanteren we de 'Ladder van Laden': EV-rijders laden zoveel mogelijk op eigen terrein. We nemen een actieve rol in het realiseren van passende publieke laadinfra voor alle potentiële gebruikers van elektrische voertuigen. Ook stimuleren we het realiseren van private laadpunten en het toegankelijk maken van semipublieke laadpunten. Snelladers en laders onderweg coördineren we regionaal.

Strategische keuzes uitvoering en plaatsing. Voor onze reguliere publieke laadpunten geven we de voorkeur aan een voortzetting van de huidige concessie. In de uitrol kiezen we voor een combinatie van aanvraaggestuurde, proactieve, datagedreven en strategische plaatsing. We laten de realisatie van snelladers en laadpunten onderweg aan de markt, maar stellen zelf heldere kaders op waar dit wel en niet past.

Strategische keuzes ondersteuning. Op bedrijventerreinen ondersteunen we ondernemers bij het realiseren van passende laadinfrastructuur op eigen terrein, het delen van laadinfrastructuur en capaciteit tussen bedrijven, het aanvragen van subsidies en het verkennen van gezamenlijke initiatieven zoals energyhubs. Ook ondersteunen we verhuurders, VVE's en woningcorporaties in het realiseren van laadinfra op eigen terrein, en stimuleren we het openstellen van private laadinfra voor publiek gebruik, bijvoorbeeld bij kantoren en supermarkten.

Parkeerdruk. Het aspect parkeerdruk is geen argument meer om wel of niet voor een locatie te kiezen. Een laadplek fungeert ’s nachts (als de parkeerdruk in woonstraten het hoogst is) namelijk ook als parkeerplek en is daarom niet van invloed op de totale parkeerdruk in een buurt. 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 blijven 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 hierop volgende plaatsingsbeleid.
- We gaan actief in gesprek met aanbieders van laadpalen om vrij parkeren op gereserveerde parkeerplaatsen in de nacht mogelijk te maken.

Andere relevante beleidswijzigingen. Andere belangrijke wijzigingen ten opzichte van de vorige laadvisie zijn:

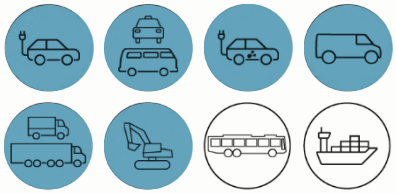
- Het bijplaatsen van laadpalen gaan we ook op basis van gebruiksdata doen. Daarmee verkorten we de doorlooptijden én zorgen we ervoor dat de ontwikkeling van het aantal laadpalen meeloopt met de daadwerkelijke vraag;
- Als de proef met het niet reserveren van parkeerplaatsen bij laadpalen positief uitpakt, gaan we vaker proactief plaatsen om doorlooptijden verder te verkorten;
- Bij de locatiekeuze richten we ons in eerste instantie op het realiseren van een dekkend netwerk. Zodra dat het geval is, richten we ons op verdichting van het netwerk;
- De netcongestie vraagt ons om de beschikbare energie efficiënt te gebruiken. Daarom passen we waar mogelijk netbewust laden toe. Ook kunnen we ervoor kiezen om meerdere laadpalen op één netaansluiting aan te sluiten. Daarnaast kijken we naar het benutten van specifieke koppelkansen, zoals het combineren van laadinfrastructuur met batterij-opslag en het delen van aansluitingen en vermogen.

LAADVISIE



Gemeente Druten

ONZE GEBRUIKERSGROEP(EN)



Laadopgave 2035

Elektrische personenauto's: 5.910
Elektrische bestelauto's: 960
Elektrische vrachtwagens: 150

Publieke laadpunten: 990
Publieke snellaadpunten: 11

UITGANGSPUNTEN

- *Met de ladder van laden beperken we de druk op de openbare ruimte.*
- *De gemeente neemt een actieve rol in het realiseren van een dekkend publiek laadnetwerk.*
- *We stimuleren het realiseren van private laadpunten en het toegankelijk maken van semipublieke laadpunten.*
- *Het initiatief voor snelladen en onderweg laden laten we aan de markt en coördineren we regionaal. Wel stellen we eisen*

BELEID

- *We plaatsen proactief en datagestuurd.*
- *Parkeerdruk is geen argument meer in de locatiekeuze.*
- *We richten ons op het realiseren van een dekkend netwerk. Daarna verdichten we het netwerk;*
- *We passen netbewust laden toe op alle openbare laadpalen;*
- *We starten een proef met het niet langer reserveren van*

BEBOUWDE KOM
PUBLIEK LADEN | PRIVAAT LADEN

In de periode tot 2030 zijn ongeveer 240 nieuwe laadpunten (= 120 laadpalen) nodig. Dat komt neer op ongeveer 25 laadpalen per jaar. Om in die laadbehoefte te voorzien plaatsen we proactief en datagestuurd en zetten we de huidige concessie voort.

Door privaat- en semipubliek laden te stimuleren, zorgen we ervoor dat er minder openbare laadpalen nodig zijn.

BEDRIJVENTERREIN

We kiezen voor een actieve regierol bij de realisatie van laadinfra op bedrijventerreinen omdat:

- *We veel waarde hechten aan een aantrekkelijk, toekomstbestendig vestigingsklimaat*
- *Er vanwege netcongestie aanzienlijke obstakels zijn voor de elektrificering.*
- *We lokale ondernemers willen helpen voorbereiden op ZE-zones in Arnhem en Nijmegen.*

ONDERWEG
PERSONENAUTO'S | BESTEL-BUSSEN | ZWAAR VERVOER

Het initiatief voor het realiseren van snelladers en laders onderweg laten we vooralsnog over aan de markt en coördineren we regionaal. We verwachten dat de behoefte aan snelladers, die veel kleiner is, op die manier kan worden ingevuld. Wel faciliteren we marktpartijen die snelladers willen realiseren in Druten door een afwegingskader op te stellen, als onderdeel van ons plaatsingsbeleid.

BOUWPLAATS

Op de bouwplaats hangt de behoefte af van het project, de vermogensvraag, de typen elektrische voertuigen én of er al geschikte laadvoorzieningen aanwezig zijn.

We blijven de laadbehoefte van deze groep monitoren en volgen de wettelijke kaders. Met het ondertekenen van het convenant SEB stimuleren we deze transitie.

1. Inleiding

1.1 Aanleiding: Klimaatakkoord en snelle groei EV's

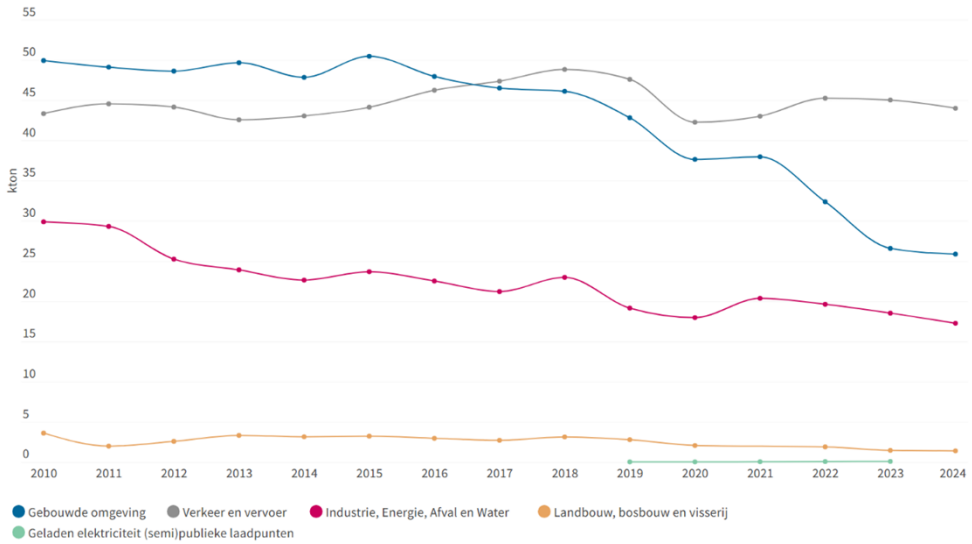
Het nationale Klimaatakkoord bevat doelen om de CO_2-uitstoot en de uitstoot van schadelijke stoffen zoals stikstof en fijnstof te verminderen. De gemeente Druten volgt de landelijke doelstelling van 55% CO_2-reductie in 2030 ten opzichte van 1990. Dit is opgenomen in onze omgevingsvisie en Lokale Energiestrategie (LES). Als we kijken naar de ontwikkeling van de CO_2-uitstoot van de Drutense mobiliteitssector, dan zien we dat deze transitie minder snel verloopt. Er is nauwelijks sprake van een daling, vergeleken met 1990 (zie tabel 1 en figuur 1). Dit komt doordat het aantal voertuigen sinds 1990 is toegenomen en we ook meer zijn gaan rijden. Om onze doelstellingen te bereiken, is een transitie naar elektrische vervoer belangrijk.

Naar verwachting groeit het aantal elektrische personenvoertuigen in Nederland in de komende jaren naar meer dan 4,5 miljoen in 2035. Deze groei wordt gedreven door technologische vooruitgang, verbeterde betaalbaarheid én nationale en Europese beleidskaders en afspraken. Recente gebeurtenissen, zoals onvoorspelbare geopolitieke ontwikkelingen, vergroten de wens voor onafhankelijkheid van fossiele grondstoffen of energie van buiten de regio. Het stimuleren van elektrisch rijden met gebruik van lokaal opgewekte energie past hier goed bij. De Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) is opgesteld om deze transitie in goede banen te leiden, als onderdeel van het nationale Klimaatakkoord. Eén van de afspraken uit de NAL is dat gemeenten een 'Laadvisie' en 'Plaatsingsbeleid' vaststellen, en deze tweejaarlijks vernieuwen op basis van nieuwe ontwikkelingen en inzichten.

In dit document, de laadvisie, kijken we naar de totale opgave voor onze gemeente en bepalen we een strategie om tot een dekkend, veilig, toegankelijk en betaalbaar laadnetwerk voor alle gebruikers te komen. Deze laadvisie herziet en vervangt de eerder vastgestelde 'Beleidsstrategie Elektrisch Rijden' uit 2021.

Tabel 1: Ontwikkeling CO_2-uitstoot mobiliteitssector Druten (bron: Klimaatmonitor Rijksoverheid).

CO_2-uitstoot mobiliteitssector Druten	
1990	44,3 (kton)
2024	44,0 (kton)
Afname (kton)	**0,3 kton**
Afname (%)	**0,6%**



Figuur 1: Ontwikkeling van CO_2-uitstoot van verschillende sectoren in Druten (bron: Klimaatmonitor Rijksoverheid).

Ontwikkelingen sinds vorige laadvisie

De gemeente Druten heeft in 2021 een visie op elektrisch rijden vastgesteld. In een snel veranderende wereld als die van elektrisch vervoer is dat inmiddels een flinke tijd geleden. Ondertussen zijn er veel uitgebreidere voorspellingen beschikbaar van de benodigde publieke laadinfrastructuur, waaruit blijkt dat de laadopgave (veel) groter is. Tegelijkertijd veranderen de vraagstukken waar we als gemeente mee te maken krijgen. Waar het beleid in 2021 vooral gericht was op regulier laden voor personenvervoer, zien we nu ook opgaven ontstaan rondom snelladen, logistiek vervoer, laden op bedrijventerreinen, zero-emissiezones, schoon- en emissieloos bouwen (SEB) en netcongestie.

> 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.

Als gemeente hebben we een belangrijke rol in de elektrificatie van de mobiliteitssector, zowel als regisseur op de laadinfrastructuur als in het faciliteren van schone mobiliteitskeuzes voor inwoners en bedrijven. Naarmate de uitdagingen veranderen, verandert ook onze rol.

Samenhangend gemeentebeleid

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

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

mobiliteitsplan, het meerjaren uitvoeringsprogramma (MUP) en het gemeentelijke parkeerbeleid. Het actualiseren van onze 'Strategie 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. Tegelijkertijd zijn de elektrische fiets en speedpedelec door het grotere gemak en toegenomen snelheid steeds vaker een realistisch alternatief voor autoverplaatsingen, zowel voor recreatief verkeer als woon-werkverkeer. Het is belangrijk dat voor al deze vervoerswijzen voldoende oplaadpunten zijn, zowel thuis als onderweg, zodat mensen met vertrouwen kunnen overstappen op elektrische vervoersmiddelen.

1.2 Doel: Passend laadnetwerk

Met deze vernieuwde visie nemen we regie op het realiseren van passende laadoplossingen. Dit houdt in dat we op tijd bijsturen bij nieuwe ontwikkelingen, kansen voor innovatieve oplossingen zoals smart energy hubs benutten, rekening houden met netcapaciteit én dat we bij de ruimtelijke inpassing de impact op de openbare ruimte optimaliseren. Zo zorgen we ervoor dat onze inwoners en bezoekers kunnen rekenen op toegankelijke, toekomstbestendige laadinfrastructuur die meegroeit met de vraag, en zij zonder belemmeringen kunnen overstappen op elektrisch rijden. Tegelijkertijd bieden we ondernemers en logistieke partijen inzicht en handelingsperspectief voor het verduurzamen van hun wagenpark.

De opgestelde visie biedt daarmee de handvatten om de mobiliteitstransitie te versnellen, maar het uiteindelijke doel wordt gerealiseerd door inwoners, ondernemers en bezoekers die daadwerkelijk overstappen op schoner vervoer. Met deze visie stellen we de kaders vast voor de verdere uitwerking. De visie heeft een zichttermijn van tien jaar. We herijken onze visie elke twee jaar, zodat we nieuwe inzichten en ontwikkelingen tijdig kunnen meenemen en om op elk moment een passende laadinfrastructuur te hebben.

1.3 Op welke doelgroepen richten we ons?

Het tempo waarin de overstap naar elektrisch rijden verloopt varieert voor de gebruikersgroepen en typen voertuigen. Voor personenvervoer is de overstap al volop gaande en hebben we zicht op wat nodig is. Voor bestel- en vrachtvervoer komt de transitie op gang en groeit de laadbehoefte, mede onder invloed van de ZE-zones voor stadslogistiek in Nijmegen en Arnhem. Dankzij duurzaamheidsdoelstellingen en stikstofeisen zijn ook mobiele werktuigen steeds meer in beeld als gebruikersgroep.

Daarom richt deze laadvisie zich op de volgende gebruikersgroepen:

- Personenauto's van inwoners, forenzen, bezoekers, doelgroepenvervoer en taxidiensten. Hieronder vallen ook deelauto's;
- Bestelbussen (lichte logistieke voertuigen), gebruikt voor bedrijfsmatige werkzaamheden in verschillende sectoren waaronder de logistiek;
- Vrachtvoertuigen (lichte en zware vrachtwagens), gebruikt voor transport in verschillende sectoren waaronder de bouw;
- Mobiele werktuigen.

We richten ons voorlopig niet op de volgende gebruikersgroepen, omdat deze (nog) geen significante laadbehoefte hebben in onze gemeente of omdat hiervoor voor onze gemeente geen actieve rol is weggelegd:

- *Elektrische fietsen* – Door het relatieve gemak van laden op eigen terrein (zowel voor inwoners thuis als bij ondernemers), zien we geen gemeentelijke rol voor het publiek laden van elektrische fietsen. Het rijbereik is meestal groot genoeg voor de dagelijkse behoefte zonder tussentijds te moeten laden.

- *OV-bussen* – Alle OV-bussen in onze regio zijn zero-emissie vanaf 12 december 2026. Deze bussen laden op de remise en hebben dus geen laadbehoefte binnen onze gemeente. Deze gebruikersgroep behandelen we daarom verder niet in deze visie.
- *Commercieel busvervoer* – We verwachten dat dit vervoer in de komende jaren stapsgewijs gaat elektrificeren, maar dat partijen dit zelf op eigen terrein kunnen regelen. We blijven alert op vragen uit de sector, maar ontwikkelen hier nu geen beleid voor.
- *Vaartuigen* – We volgen marktontwikkelingen en gezien de lage vraag en urgentie verwachten we dit met maatwerk op te kunnen lossen.
- *Waterstof of andere alternatieve brandstoffen* – De visie richt zich uitsluitend op laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen. We gaan niet in op waterstof of andere alternatieve brandstoffen zoals biobrandstoffen, CNG en LNG. Voor bijna alle voertuigen wordt namelijk verwacht dat elektrische voertuigen dominant worden en blijven. Wel blijven we de ontwikkelingen van deze brandstoffen op de voet volgen.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 beschrijven we eerst de huidige stand van zaken in onze gemeente op het gebied van laadinfrastructuur en elektrische voertuigen. Hoofdstuk 3 beschrijft de Drutense laadopgave in 2035. In hoofdstuk 4 bepalen we de belangrijkste uitgangspunten om die laadbehoefte te beantwoorden. Hoofdstuk 5 vertaalt die uitgangspunten naar een concrete strategie waarmee we alle gebruikersgroepen een passende laadoplossing bieden.

2. Waar staan we nu?

Dit hoofdstuk beschrijft de huidige stand van zaken op het gebied van ons laadnetwerk.

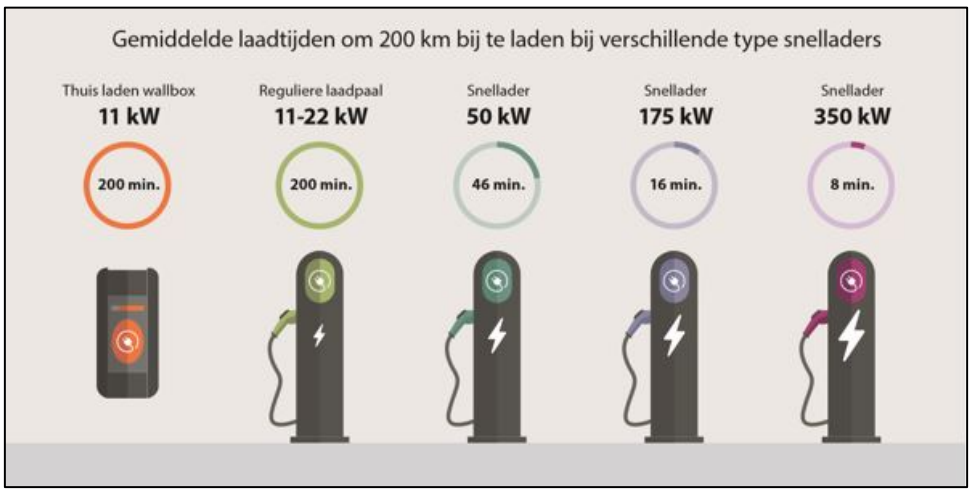
2.1 Verschillende soorten laadinfrastructuur

Laadinfrastructuur is er – anders dan tankinfrastructuur – in verschillende variaties en op verschillende locaties. Om spraakverwarring te voorkomen, worden hieronder de verschillende typen laadinfrastructuur beschreven. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen de locatie van laadpunten, de toegankelijkheid van de laadpunten en het vermogen van de laadpunten, wat de maximale laadsnelheid bepaalt.

Soorten laadpunten

Allereerst is het belangrijk om te vermelden dat de begrippen 'laadpalen' en 'laadpunten' vaak door elkaar worden gebruikt. Een laadpaal is een fysiek object met één of meerdere laadpunten. Reguliere, publieke laadpalen beschikken meestal over twee laadpunten. We onderscheiden de volgende laadmogelijkheden (zie ook figuur 1):

- **Reguliere of snellaadpunten** – Dit gaat over het laadvermogen:
  - **Regulier laden** biedt een vermogen tot 22 kilowatt (kW). Het opladen tot de maximale batterijcapaciteit duurt meerdere uren en is dus voornamelijk geschikt om te gebruiken tijdens een langer verblijf thuis of op werklocaties.
  - **Snelladen** geeft vermogens vanaf 50 kW, waarbij de laadduur kan passen bij kort verblijf (50-125 kW; laadduur van 30-60 minuten) of onderweg bijladen (125-350 kW; laadduur 10-30 minuten). Voor zwaardere voertuigen worden nog hogere vermogens ontwikkeld (350 kW–1 MW) om snel bij te laden.
- **Publieke of private laadpunten** – Dit gaat over de toegankelijkheid:
  - Een **publiek laadpunt** is 24/7 openbaar toegankelijk en bevindt zich in de openbare ruimte. Met publiek bedoelen we 'publiek toegankelijk'. Als laadpunten op private grond worden gerealiseerd en opengesteld (bijvoorbeeld de parkeerplaats bij een supermarkt), beschouwen we dit ook als publiek laadpunt.
  - Een **privaat laadpunt** staat op eigen terrein bij een huis of bedrijf, en is niet voor iedereen toegankelijk.
- **Losse laadpunten of een laadplein** – Dit gaat over de mate van clustering.
  - Het publiek- of semipubliek laadnetwerk kan bestaan uit een gespreid, dekkend netwerk van **losse laadpunten**. Het spreiden van laadpunten verkleint de (loop)afstand voor gebruikers, waardoor sneller een dekkend netwerk ontstaat.
  - Laadpunten kunnen ook **geclusterd** worden. Ze zijn dan eenvoudiger vindbaar en efficiënter in ruimte- en vermogensgebruik.



Figuur 2: Verschillende soorten laadpalen en indicatieve laadtijd om 200 km bij te laden.

2.2 Huidige situatie elektrisch vervoer

De afgelopen jaren hebben we gewerkt aan het realiseren van een dekkend laadnetwerk met focus op personenauto's. Met name via de regionale concessie zijn veel laadpalen geplaatst in de publieke ruimte. Het aantal publieke laadpunten is daardoor gegroeid van 45 naar 170 (zie ook tabel 1). In dezelfde periode is het aantal elektrische voertuigen gestegen van 175 naar 860.

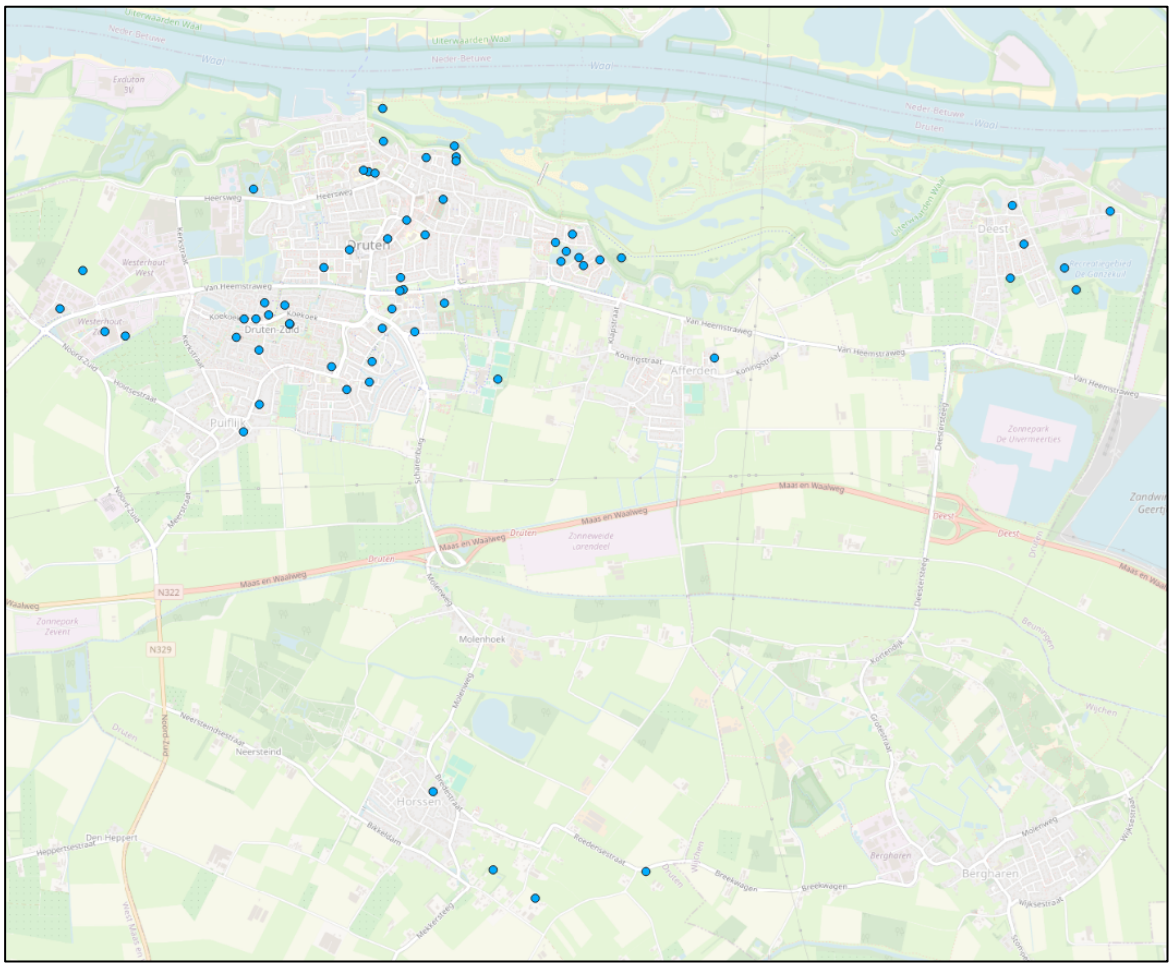
In de gemeente Druten zijn op dit moment[2]:

- 170 publiek toegankelijke, reguliere laadpunten (mei 2026);
- Geen publieke snellaadpunten (mei 2026);
- 860 elektrische personenauto's (december 2025);
- 600 hybride personenauto's (december 2025).

De meeste publieke laadpalen bevinden zich in de kern Druten. Naast de al gerealiseerde palen zijn er nog zo'n 15 in voorbereiding. Figuur 2 geeft een overzicht van het publieke laadnetwerk.

Tabel 2: Ontwikkeling laadpunten en elektrische voertuigen

	December 2021	Nu
Publieke laadpunten	45	170
Publieke snellaadpunten	0	0
Elektrische voertuigen	175	860
Hybride voertuigen	150	600



Figuur 2: Een overzicht van publieke laadpalen in de gemeente Druten.

[2] Data vanuit Regionale Klimaatmonitor (DASHBOARD - Elektrisch vervoer - Druten)

2.3 Hoe is het laadnetwerk tot stand gekomen?

Tot nu toe hebben we ons gericht op de uitrol van laadinfrastructuur voor personenvoertuigen, omdat deze het snelst in opkomst waren. Door de snelle groei van het aantal elektrische personenvoertuigen ontstond voor personenvoertuigen als eerste een laadbehoefte in de openbare ruimte. De laadbehoefte van andere gebruikersgroepen komt pas recenter in beeld.

Ladder van Laden

Het laadnetwerk in Druten voor individuele personenvoertuigen is de afgelopen jaren uitgebreid volgens de 'Ladder van Laden'. De ladder werkt als volgt:

1. Om de druk op de openbare ruimte beperkt te houden, wordt een elektrische rijder in eerste instantie geacht op eigen terrein te laden. Laden op eigen terrein is meestal goedkoper dan bij een publieke laadpaal. Bewoners en bedrijven zijn zelf verantwoordelijk voor het realiseren van deze laadpunten;
2. EV-rijders die geen toegang hebben tot een privaat laadpunt wijken uit naar semipublieke laadpunten, bijvoorbeeld op een nabijgelegen parkeervoorziening;
3. Pas wanneer deze opties onvoldoende toereikend zijn, wordt de mogelijkheid geboden om in de openbare ruimte te laden. De gemeente neemt de verantwoordelijkheid om te zorgen voor een dekkend netwerk van publieke laadpunten.

Regionale samenwerking

Op het gebied van laadinfrastructuur en elektrisch vervoer werken we nauw samen met de NAL-samenwerkingsregio Oost. Dit is een samenwerkingsverband tussen de provincies Gelderland en Overijssel, de gemeenten in deze provincies en de netbeheerders in onze regio. De samenwerkingsregio ondersteunt gemeenten, onder andere door het delen van kennis en het organiseren van regionale aanbestedingen voor laadpunten in de publieke ruimte.

Concessie

De uitrol van publieke laadinfrastructuur in Druten gebeurt via een regionaal georganiseerde concessie. We hebben een overeenkomst met Vattenfall (looptijd juli 2022 – juli 2027). Zij zorgen voor plaatsing van laadpalen en dragen hierbij alle kosten en risico's. Dankzij de concessie kunnen we met beperkte financiële risico's en ambtelijke capaciteit relatief veel laadpalen plaatsen. En dankzij het schaalvoordeel blijft het laadtarief zo gunstig mogelijk voor gebruikers.

Plaatsingsstrategie

De gerealiseerde laadpalen zijn meestal geplaatst na een aanvraag van een inwoner. De laatste tijd plaatsen we steeds vaker laadpalen op locaties waar we in de nabije toekomst een grotere laadbehoefte verwachten of waar bestaande palen goed gebruikt worden.

Kabelgoten

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. Door het gebruik van een kabelgoot ligt de laadkabel in de tegel. Hierdoor ontstaat er geen struikelgevaar. Ook kunnen meer eigenaren van elektrische voertuigen op eigen terrein laden en zijn er minder publieke laadpalen nodig. Daardoor vermindert de druk op de openbare ruimte. Daar staat het risico van informeel 'claimgedrag' van de parkeerplaats tegenover.

3. De Drutense laadopgave in 2035

In dit hoofdstuk beschrijven we de laadopgave. We kijken eerst naar de laadopgave als geheel, en splitsen deze daarna op naar de publieke en private laadopgave. We baseren de laadopgave op de meest recente voorspellingen van ElaadNL[3]. ElaadNL gebruikt voor de voorspellingen verschillende openbare databestanden, zoals gegevens over kavels (eigen oprit) en demografische- en welvaartsgegevens (waar komen als eerste elektrische auto's?).

3.1 Overzicht laadopgave

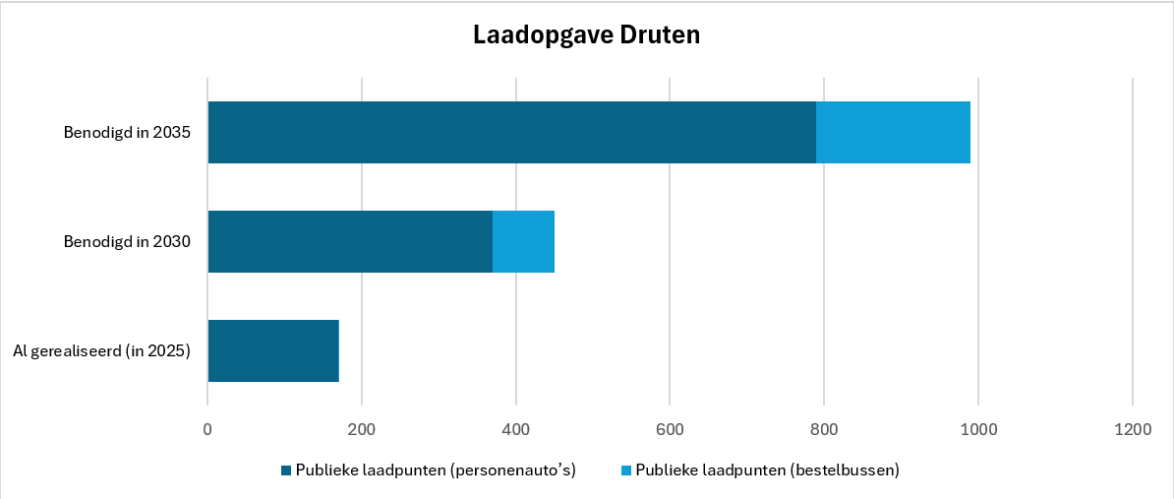
Het benodigd aantal laadpunten stijgt snel. Dat komt doordat het aantal elektrische auto's in onze gemeente ook snel stijgt. Waar we op dit moment 170 publieke laadpunten hebben, verwachten we een benodigde groei naar 450 laadpunten in 2030 en 990 in 2035. Het grootste deel van de laadbehoefte wordt op eigen terrein opgelost; bij mensen thuis of op privaat terrein van bedrijven. Ook op de bouwplaats ontstaat steeds vaker een laadbehoefte, onder andere voor mobiele werktuigen.

Uit de voorspellingen blijkt dat we voor een grote laadopgave staan. Omgerekend naar het aantal verwachte benodigde publieke laadpalen gaat het om een groei van 85 (nu) naar 225 (in 2030) en 495 (in 2035). Dat betekent dat er de komende 5 jaar ongeveer 140 laadpalen nodig zijn (ca. 30 per jaar). En in de 5 jaar daarna nog eens 270 laadpalen (ca. 55 per jaar). Het is geen doel op zich om deze aantallen laadpalen te plaatsen, maar wel wat we verwachten dat nodig is om onze inwoners, bezoekers en ondernemers een passende laadoplossing te bieden. De daadwerkelijke laadbehoefte blijven we monitoren, en de voorspellingen stellen we bij als dat nodig blijkt.

***Tabel 3: Overzicht laadopgave gemeente Druten. Bron:** dashboard interactieve Outlook ElaadNL.*

Laadopgave	Al gerealiseerd (2025)	Benodigd (2030)	Benodigd (2035)
Publieke laadpunten (personenauto's)	170	370	790
Publieke laadpunten (bestelbussen)	n.v.t.	80	200
Totaal publieke laadpunten	170	450	990
Totaal publieke laadpalen	**85**	**225**	**495**
Publieke snellaadpunten	0	7	11
Private laadpunten	950*	1.940	2.790
Private laadbehoefte bedrijven (in MW), inclusief mobiele werktuigen en laadbehoefte bouwplaats	1 MW	13 MW	36 MW

*Bron: DASHBOARD - Laadpunten - Druten. Schatting uit 2024.



***Figuur 3: Groei benodigd aantal laadpunten in Druten. Bron:** dashboard interactieve Outlook ElaadNL.*

[3] ElaadNL Outlooks • Projecten • ElaadNL

3.2 Markt- en beleidsontwikkelingen

De toekomstige laadopgave is zo omvangrijk doordat de markt voor elektrische voertuigen zich steeds verder ontwikkelt en overheden op verschillende niveaus deze ontwikkelingen stimuleren.

Personenauto's

Voor personenauto's, waaronder ook taxi's en deelauto's, spelen de volgende ontwikkelingen:

- Door Europese regelgeving worden vanaf 2035 alleen nog nieuwe personenauto's zonder uitlaatemissies verkocht. Hierdoor stijgt het aandeel elektrische auto's in Druten naar 24% in 2030, 53% in 2035 en uiteindelijk 100% in 2050.
- De accucapaciteit wordt steeds groter waardoor de actieradius toeneemt. Ook het snellaadvermogen wordt steeds groter, waardoor elektrische personenauto's steeds makkelijker snel kunnen bijladen.
- Er ontstaat langzamerhand een markt voor tweedehands elektrische auto's. Dit maakt elektrisch rijden bereikbaarder voor particulieren.
- Voor personenbusjes zoals gebruikt voor taxi- en doelgroepenvervoer ontwikkelt zich ook een volwassen aanbod aan elektrische alternatieven. Tegelijkertijd wordt van taxi- en doelgroepenvervoer steeds vaker verlangd dat deze elektrisch gaan rijden.

Bestel- en vrachtvoertuigen

Voor bestel- en vrachtvoertuigen komen steeds meer elektrische voertuigen op de markt. Het marktaandeel is nu nog klein, maar neemt snel toe. De belangrijkste ontwikkelingen zijn:

- Vanaf 2025 voeren 29 Nederlandse gemeenten ZE-zones voor stadslogistiek in. In onze regio gaat het om Nijmegen (sinds 1 januari 2025) en Arnhem (sinds 1 januari 2026). Dit houdt in dat bestel- en vrachtauto's in deze zone uitstootvrij moeten zijn. In Druten zijn nog geen plannen voor ZE-zones. Toch verwachten we een effect, omdat een deel van de bestel- en vrachtvoertuigen die actief zijn in de ZE-zones van Nijmegen en Arnhem laadt in onze gemeente. Bijvoorbeeld omdat de bestuurders hier wonen of het bedrijf hier is gevestigd.
- De aanschafprijs van elektrische bestel- en vrachtvoertuigen ligt nu nog een stuk hoger, onder andere door de prijs van de grote accupakketten voor zware voertuigen. Door subsidies en het goedkopere gebruik komen de totale gebruikskosten steeds dichterbij dieselmodellen. Voor sommige modellen zijn de kosten over de gehele gebruiksduur van het voertuig (de total cost of ownership of TCO) zelfs al lager dan bij diesel.
- Voor bedrijven is de combinatie met eigen opgewekte energie belangrijk om de gebruikskosten van elektrische voertuigen verder te verlagen. Dit geeft een sterke prikkel om op eigen terrein te laden.
- Voor het laden van vrachtvoertuigen zijn hogere vermogens nodig: 350 kW om onderweg en bij kortverblijf (pauzes, laden/lossen) snel bij te laden, en 50 kW om 's nachts bij te laden. Op termijn zullen voertuigen en laadpunten nog hogere vermogens aan kunnen.

Mobiele werktuigen

Met mobiele werktuigen bedoelen we werktuigen die verrijdbaar zijn (bv. graafmachines, hijskranen, shovels en dumpers), maar in principe geen gebruik maken van de openbare weg. Deze werktuigen worden ingezet bij bouw- en infrastructuurprojecten en voor grond-, weg- en waterbouw (GWW-)werkzaamheden. Onder mobiele werktuigen was het aandeel elektrisch tot nu toe heel klein, maar voor de komende jaren verwachten we een toenemende laadbehoefte:

- Als onderdeel van het convenant Schoon- en Emissieloos Bouwen (SEB), eisen of belonen grote publieke opdrachtgevers (Rijkswaterstaat, provincies, waterschappen) en een toenemend aantal gemeenten de inzet van uitstootvrije werktuigen.

- De mobiele werktuigen variëren van klein met een laag vermogen (kleine graafmachines) tot zeer groot (heimachines, hijskranen, shovels, dumpers en bulldozers), waardoor de energiebehoefte en benodigde laadvermogens ook sterk uiteenlopen.
- Werktuigen met lage vermogens zullen de komende jaren als eerste elektrificeren. Grotere werktuigen volgen naar verwachting vanaf 2030. Hiervoor zijn binnen het convenant SEB verschillende transitiepaden en ambitieniveaus opgesteld, maar gemeenten kunnen als opdrachtgever ook kiezen voor eigen deadlines en eisen.
- De gemeente Druten heeft dit convenant op 19 augustus 2025 ondertekend.

Energietransitie en netcongestie

De laadopgave is niet alleen complex vanwege de omvang, maar ook doordat netcongestie beperkende barrières opwerpt. Door de groeiende vraag naar zwaardere aansluitingen en doordat meer verbruik tegelijk plaatsvindt, ontstaan pieken op het stroomnet die het net niet aankan. Elektrische auto's versterken dit (veel laadvermogen gevraagd rond bijvoorbeeld 18:00 uur), maar juist door slimmer en op andere momenten te laden, kan elektrisch laden ook helpen om deze pieken af te vlakken en het net te ontlasten.

Momenteel heeft onze gemeente te maken met netcongestie op zowel het landelijke als het regionale energienet, die naar verwachting niet voor 2033 wordt verholpen. Dit betekent dat alle aanvragen voor een grootverbruikaansluiting op een wachtlijst komen, tot de congestie verholpen is. Daardoor kunnen doorlooptijden voor het krijgen van een nieuwe of verzwaarde netaansluiting lang oplopen.

Individuele laadpalen passen op een kleinverbruikaansluiting en werden tot 1 juli 2026 nog gewoon aangesloten. Sinds 1 juli 2026 hanteert de Autoriteit Consument & Markt (ACM) een nieuw prioriteringskader voor de verdeling van restcapaciteit op het elektriciteitsnet. Vanaf die datum wordt ook voor kleinverbruikaansluitingen geprioriteerd, waardoor nieuwe laadpalen niet meer zomaar worden aangesloten. Maatschappelijke voorzieningen zoals woningen, scholen en ziekenhuizen krijgen binnen het prioriteringskader voorrang.

Het nieuwe prioriteringskader kan voor aanzienlijke vertraging van de verduurzaming van de mobiliteitssector zorgen. Zeker op bouwplaatsen en bij bedrijven met een hoge vermogensvraag kan het lastig worden om een laadoplossing voor elektrische voertuigen te realiseren. Deze dreigende vertraging vraagt om een passende strategie waarmee we de beschikbare energie efficiënt gebruiken en koppelkansen benutten. In hoofdstuk 5.4 leggen we uit hoe we dit doen.

Kortom, de netcongestie maakt de elektrificering van mobiliteit moeilijker, waardoor de transitie op elektrische voertuigen mogelijk vertraging oploopt. Maar het verandert niets aan de omvang van onze opgave. En we kunnen het ons niet veroorloven om te wachten tot de uitdagingen op het energienet zijn opgelost.

3.3 Publieke laadbehoefte

De publieke laadbehoefte bestaat uit elektrische personenauto's en bestelbussen die in de openbare ruimte opladen. Deze laadbehoefte concentreert zich in woonwijken en op parkeerterreinen nabij commerciële- en maatschappelijke voorzieningen.

Personenauto's

Op dit moment (december 2025) zijn er 860 elektrische personenauto's in de gemeente Druten. Afgaande op de voorspellingen verwachten we een groei naar:

- 2.725 elektrische personenauto's in 2030;
- 5.910 elektrische personenauto's in 2035;
- Ter vergelijking: Op dit moment zijn er in totaal 11.180 personenauto's in onze gemeente (elektrisch en niet-elektrisch samen);
- Dat betekent een gemiddelde groei van:
    - 375 elektrische auto's per jaar tot 2030;
    - 635 elektrische auto's per jaar in de periode 2031-2035.

Vertaald naar het benodigd aantal laadpunten voor personenauto's in de openbare ruimte betekent dat in Druten een benodigde groei van 170 laadpunten nu naar:

- 370 publieke laadpunten en 7 snellaadpunten in 2030;
- 790 publieke laadpunten en 11 snellaadpunten in 2035.

Naast een netwerk van publieke, reguliere laadpunten, gaat het dus ook om snelladers, meestal in de vorm van kortparkeerladers. Dit zijn publiek toegankelijke snelladers met een hoger vermogen (50-125kW) die bezoekers de mogelijkheid bieden om bijladen te combineren met een kort verblijf (30-60 minuten). Naast het voorzien in deze specifieke laadbehoefte, bieden de kortparkeerladers ook achtervang voor de sterk groeiende bezetting van reguliere publieke laadpunten in de gemeente, en bieden ze een extra mogelijkheid voor onder andere taxi's, doelgroepenvervoer en bestelbussen om relatief snel bij te laden tijdens of nabij een stop.

Dit netwerk aan publieke laadpunten biedt ook een laadoplossing voor:

- **Bezoekers en forenzen** – Deze gebruikersgroepen hebben doorgaans een laadbehoefte op momenten dat bewoners die niet hebben. Andersom geldt hetzelfde. Hierdoor is dubbelgebruik van de laadpalen goed mogelijk en is er geen extra laadinfrastructuur benodigd om deze groepen te bedienen.
- **Taxi's en doelgroepenvervoer** – Deze laden meestal op de remise, maar soms ontstaat een publieke laadbehoefte wanneer de chauffeur het voertuig mee naar huis neemt. Tijdens diensten kan een snellaadbehoefte ontstaan. In beide gevallen kunnen de chauffeurs gebruikmaken van het publieke laadnetwerk.

Bestelbussen in woonwijken

Landelijk onderzoek laat zien dat grofweg de helft van de bestelbussen van ondernemers en werknemers aan het eind van de werkdag mee naar huis gaat. Deze worden dan opgeladen op de oprit, of bij publieke laadpalen in de woonwijk. Op basis van de voorspellingen verwachten we in de gemeente Druten:

- 370 elektrische bestelauto's in 2030;
- 960 elektrische bestelauto's in 2035.

Het gaat dus om respectievelijk ca. 185 (in 2030) en 480 elektrische bestelauto's (in 2035) die mee worden genomen naar huis. Dit zorgt voor een extra publieke laadbehoefte van:

- 80 publieke laadpunten in 2030;
- 200 publieke laadpunten in 2035.

3.4 Private laadbehoefte

Het grootste gedeelte van de laadbehoefte wordt privaat opgelost. Het gaat hierbij om personenauto's op woon- en werklocaties en bestel- en vrachtvoertuigen op werklocaties (zoals bedrijventerreinen) en op bouwplaatsen.

Personenauto's op woon- en werklocaties

Veel bewoners kunnen op eigen terrein of op werk parkeren en opladen. We verwachten de komende jaren een groei van 950 private laadpunten nu naar:

- 1.940 private laadpunten in 2030;
- 2.790 private laadpunten in 2035.

Bestel- en vrachtvoertuigen op werklocaties en de bouwplaats

De laadvraag van de logistieke sector concentreert zich op de bedrijventerreinen. Hier laden alle elektrische vrachtvoertuigen en daarnaast de andere helft van de elektrische bestelbussen (die niet in woonwijken parkeert). Op basis van de voorspellingen verwachten we:

- 185 elektrische bestelauto's en 53 elektrische vrachtwagens in 2030;
- 480 elektrische bestelauto's en 150 elektrische vrachtwagens in 2035.

Voor het laden van bouwlogistieke bestel- en vrachtvoertuigen en mobiele werktuigen kan laadbehoefte op de bouwplaats ontstaan. Deze kunnen op verschillende manieren laden:

- Op de bouwplaats via laadvoorzieningen op een tijdelijke bouwaansluiting, al dan niet ondersteund met (mobiele) batterij-oplossingen.
- Op eigen depot, waarna het voertuig zelf of een verwisselbare accu wordt vervoerd naar de werkplaats.
- Bestaande laadpunten op privaat terrein nabij de bouwplaats.
- Bestaande publieke laadpunten, mits de vermogens toereikend zijn (voor de lichtere vermogenscategorieën werktuigen).

De laadinfrastructuur op privaat terrein bestaat uit een mix van reguliere en snellaadpunten, passend bij de behoefte en bedrijfsvoering van de ondernemers. De precieze oplossing is erg afhankelijk van de beschikbare netcapaciteit, fysieke ruimte en financiële middelen. De laadopgave van mobiele werktuigen is vanwege het projectmatige karakter van bouwprojecten niet structureel te vertalen naar locaties en vermogens. De vermogensvraag kan per project tijdig in kaart worden gebracht, in combinatie met die voor de mobiele werktuigen. Ook moet hierbij worden gekeken naar de status rond netcongestie en de mogelijkheden om het benodigde vermogen ter plaatse te krijgen voor de duur van het project.

Het is daarom zinvoller om de behoefte aan laadvermogen op piekmomenten te bepalen, in plaats van het aantal laadpunten. De voorspellingen laten zien dat de private laadbehoefte van bedrijven oploopt naar 13 MW in 2030 en 36 MW in 2035.

4. Uitgangspunten

In dit hoofdstuk bepalen we onze rol in het oplossen van de opgave. Vervolgens formuleren we een aantal strategische uitgangspunten waarmee we met een efficiënte werkwijze tot een dekkend laadnetwerk komen.

4.1 Onze rol

De rol die we als gemeente innemen verschilt per type laadinfrastructuur.

Publieke laadinfrastructuur

Als gemeente hebben we voornamelijk een verantwoordelijkheid voor het publieke laadnetwerk. Dit laadnetwerk kan gebruikt worden door bewoners, bezoekers en forenzen met een elektrische (deel)auto, maar ook door lichte bestelvoertuigen, doelgroepenvervoer en taxi's. De omvang van de laadopgave vraagt om een actieve en stimulerende rol van de gemeente. Om de uitrol van laadpunten in de openbare ruimte in goede banen te leiden, nemen we waar nodig regulerende maatregelen. Hierbij hoort dat we voor alle laadinfrastructuur op openbare grond een overeenkomst hebben over de randvoorwaarden van plaatsing, beheer, onderhoud en exploitatie.

Private laadinfrastructuur

Het realiseren van voldoende private laadinfrastructuur is in eerste instantie een verantwoordelijkheid van de eigenaar (ondernemer, bewoner of andere partij). Toch hebben we hierin ook een rol, omdat we deze partijen als gemeente kunnen ondersteunen. Het realiseren van voldoende private laadinfrastructuur zorgt er bovendien voor dat de opgave voor publieke laadinfrastructuur, en daarmee de druk op de openbare ruimte, wordt verkleind. Daarom brengen we, waar mogelijk, vraag en aanbod dichter bij elkaar, nemen we obstakels weg, dragen we alternatieve oplossingen aan of maken we mitigerende maatregelen mogelijk. We willen voorkomen dat private partijen vastlopen in de realisatie van laadinfrastructuur op eigen terrein.

Snelladers

Het initiatief voor het realiseren van snelladers laten we vooralsnog over aan de markt. We verwachten dat de behoefte aan snelladers, die veel kleiner is, op die manier kan worden ingevuld. Bij de volgende herziening van deze laadvisie beoordelen we of er voldoende geografische spreiding is en of verdere stimulering vanuit de gemeente nodig is. Wel faciliteren we marktpartijen die snelladers willen realiseren in Druten en stellen we een afwegingskader op met heldere kaders waar dit soort laders wel en niet passen. Dit afwegingskader gebruiken we om verzoeken vanuit commerciële partijen en landelijke initiatieven te beoordelen en om publieke grond beschikbaar te stellen voor het realiseren van snelladers. We onderzoeken de mogelijkheid om, net als bij reguliere laadpalen, de aanbesteding van een regionale concessie te organiseren. We trekken daarvoor samen op met de gemeenten in onze NAL-regio.

Laadinfrastructuur onderweg

Onderweg laden is bij uitstek een opgave om in regionale en nationale context op te pakken. Bovendien bevinden logische locaties zich voornamelijk op private grond of andere locaties waar we geen directe invloed op hebben. Denk bijvoorbeeld aan bestaande tankstations en truckparkings langs of nabij doorgaande wegen. Daarom nemen we hier geen actieve rol in. Wel staan we open voor samenwerking met initiatieven voor een publiek toegankelijk snellaadnetwerk. Dit doen we via onze NAL-regio.

4.2 Principes voor de uitrol

De uitrol van laadinfrastructuur gebeurt volgens een aantal strategische uitgangspunten.

Gebruikersgroepen

We richten ons op het realiseren van een dekkend netwerk van publieke laadpunten voor:

- Personenauto's van inwoners, forenzen, bezoekers, doelgroepenvervoer en taxidiensten;
- Bestelbussen (lichte logistieke voertuigen);
- Vrachtvoertuigen (lichte en zware vrachtwagens);
- Mobiele werktuigen.

Ladder van Laden

Om zo efficiënt mogelijk om te gaan met de beschikbare openbare ruimte, blijft ons uitgangspunt dat elektrische voertuigen zoveel mogelijk op privaat terrein laden (bijvoorbeeld op de eigen oprit). Vervolgens proberen we de semipublieke potentie zoveel mogelijk te benutten, bijvoorbeeld op private parkeerterreinen die wel openbaar toegankelijke zijn (zoals de parkeerterreinen van supermarkten). EV-rijders die geen toegang hebben tot een privaat of semipubliek laadpunt, moeten kunnen uitwijken naar publiek toegankelijke laadpunten.

Nieuwbouw

Waar we nieuwe gebieden ontwikkelen, nemen we de voorbereiding en aanleg van laadinfrastructuur mee. We zorgen dat nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen (waaronder uitbreidingen en herontwikkelingen) bij oplevering voorbereid zijn op de groei van elektrisch vervoer. We volgen hierbij in ieder geval het Besluit Bouwwerken Leefomgeving (BBL) en de nieuwste CROW-richtlijnen. In het plaatsingsbeleid werken we dit verder uit.

Dekking en verdichten netwerk

We richten ons in eerste instantie op het realiseren van een dekkend basisnetwerk. Dat is het geval zodra bewoners en bezoekers altijd binnen 250 meter loopafstand van woning of werkadres een laadpaal kunnen vinden. Zodra dit het geval is, richten we ons op verdichting van het netwerk. Dat houdt in dat we laadpalen, waar mogelijk, realiseren naast bestaande en goed gebruikte laadpalen. Dit vergroot de vindbaarheid en vermindert de druk op de openbare ruimte.

Zorgvuldige inpassing openbare ruimte

We vinden het belangrijk om de impact van de laadinfrastructuur op de openbare ruimte te beperken en verrommeling tegen te gaan. Daarom realiseren we laadpunten en benodigde infrastructuur (zoals transformatorhuisjes en verdeelkasten) volgens de richtlijnen van het gemeentelijke Handboek Inrichting Openbare Ruimte (HIOR) en het plaatsingsbeleid.

5. Uitvoering

In dit hoofdstuk concretiseren we onze rol in het realiseren van publieke-, private en snellaadinfrastructuur, en laten we zien hoe deze taken binnen de gemeentelijke organisatie belegd zijn.

5.1 Publieke laadpunten

Als gemeente zijn we verantwoordelijk voor het publieke laadnetwerk. Uit de laadopgave blijkt dat het laadnetwerk in de periode tot en met 2030 dient te groeien van 170 naar 450 laadpunten (van 85 naar 225 laadpalen). Dat komt neer op een groei van 30 laadpalen per jaar.

Plaatsingsstrategie

Gezien de omvang van de laadopgave is het niet langer voldoende om uitsluitend vraaggestuurd te plaatsen. De doorlooptijden worden dan te lang en het laadnetwerk groeit niet snel genoeg. De noodzaak om proactief uit te rollen – en daarmee voor de vraag uit te plaatsen – groeit. Om aan de laadbehoefte te voldoen, realiseren we nieuwe laadpunten op de volgende manieren:

- **Vraaggestuurde plaatsing** – Het blijft mogelijk om een laadpaal aan te vragen. Na een aanvraag van een bewoner, forens of deelautobedrijf toetsen we deze samen met de concessiehouder. Indien de aanvraag voldoet aan alle voorwaarden uit de concessie en het gemeentelijke plaatsingsbeleid, realiseert de concessiehouder een nieuwe laadpaal.
- **Proactieve plaatsing** – Ieder jaar plaatsen we een vast aantal laadpalen bij op basis van verwachte (toekomstige) behoefte. Hierover maken we afspraken met de concessiehouder. We benutten hierbij de gebruiksgegevens van bestaande laadpalen om te beoordelen of de laadinfrastructuur efficiënt wordt gebruikt, en waar en wanneer verdere opschaling nodig is. Na de huidige concessie zijn we voornemens om alleen vaker proactief te plaatsen als dat kan zonder de parkeerplaatsen bij de laadpaal te reserveren.
- **Datagestuurde plaatsing** – We monitoren de gebruiksdata van bestaande laadpalen en plaatsen een paal bij als de bestaande paal goed gebruikt wordt. Met de concessiehouder spreken we af in welke gevallen we op basis van gebruiksdata een laadpaal bijplaatsen.
- **Strategische plaatsing** – Als laatste kunnen we ervoor kiezen om extra laadpalen te realiseren op strategische locaties, zoals op een parkeerterrein nabij commerciële of maatschappelijke voorzieningen, of in nieuw te ontwikkelen te gebieden. Deze strategische plaatsingen kunnen ook gericht zijn op het faciliteren van specifieke gebruikersgroepen, zoals:
    - Deelauto's met een vaste parkeerplaats;
    - Mobiele werktuigen bij bouwplaatsen;
    - Taxi's en doelgroepenvervoer.

Uitvoeringsmodel

Voor de uitrol van publieke laadinfrastructuur nemen we waar mogelijk deel aan concessies en gezamenlijke aanbesteding voor publieke laadinfrastructuur, zoals we nu al deelnemen aan de regionale concessie (t/m 1 juli 2027). Dit doen we al sinds de start van deze concessie (in 2022). Bij dit model krijgen een of meerdere aanbieders het exclusieve plaatsingsrecht voor publieke laadpunten. We kiezen voor deze collectieve aanpak omdat het relatief weinig ambtelijke capaciteit vraagt en de laadtarieven voor gebruikers zo laag mogelijk blijven.

Het is ook van belang dat we eigenaar zijn van de gebruiksdata van de publieke laadpunten. Deze gebruiksdata levert waardevolle inzichten op over onder meer de groei van elektrisch vervoer in onze gemeente, het gebruik van specifieke laadpunten en de laadinfrastructuur als geheel én de belasting van het energienetwerk. De data benutten we om de ontwikkeling van elektrisch vervoer en het laadnetwerk te volgen en, indien nodig, tijdig bij te sturen.

5.2 Private laadpunten

Waar mogelijk moeten elektrische voertuigen op eigen terrein opgeladen worden. Dit is ook voor de gebruiker vaak de handigste en goedkoopste optie. Privaat laden kan bij bewoners op de oprit zijn, of op grotere parkeerterreinen en garages bij appartementen, bezoeklocaties en kantoren. Bij publiek toegankelijke locaties, kan het openstellen van deze laadinfra als semipubliek een alternatief bieden voor het publieke laadnetwerk en commercieel interessant zijn voor de uitbater (bijvoorbeeld op het parkeerterrein van een supermarkt).

Semipubliek potentieel benutten

Omdat de realisatie van private laadpunten niet overal even makkelijk is en we het semipubliek potentieel van private laadpunten zoveel mogelijk willen benutten, stimuleren we de realisatie en openstelling van private laadinfra op de volgende manieren:

- We kijken naar mogelijkheden om de proef met kabelgoten een vervolg te geven en uit te breiden. Het college neemt hier een besluit over.
- We nemen een actieve rol richting bedrijven, ondernemers, verhuurders, VVE's, woningcorporaties om ze te informeren over het realiseren van laadinfrastructuur op eigen terrein en beschikbare subsidies.
- We stimuleren het openstellen van private laadinfra voor publiek gebruik. Denk hierbij aan laadinfra op grond van verhuurders in woonwijken, of private laadinfra van kantoren en supermarkten in of aan de rand van woonwijken.
- We stimuleren de realisatie van laadpunten in (publieke en private) parkeergarages. Om de (brand)veiligheid te waarborgen, stellen we in het plaatsingsbeleid aanvullende plaatsingscriteria op.

Laadinfrastructuur op bedrijfslocaties

Elektrische voertuigen zullen voor een groot deel bij bedrijfslocaties gaan laden op eigen terrein van ondernemers. Deze vloot bestaat uit bestel- en vrachtvoertuigen, maar ook uit personenvoertuigen (bij kantoren) en mobiele werktuigen. De ondernemer zal zijn keuzes over hoeveelheden en type laadpunten afstemmen op de bedrijfsvoering, beschikbare ruimte, benodigd vermogen en eigen draagkracht.

Om de overgang op elektrische voertuigen ook op bedrijfslocaties zoveel mogelijk te stimuleren, richten we ons op de volgende acties:

- We ondersteunen bedrijven bij het kiezen en realiseren van passende laadinfrastructuur en het delen van laadinfrastructuur en capaciteit tussen bedrijven;
- We helpen ondernemers om gezamenlijke initiatieven als energyhubs te verkennen;
- We informeren en ondersteunen ondernemers bij het aanvragen van beschikbare subsidies;
- We benutten de beschikbare regionale kennis en ondersteuning, zoals de partijen binnen de NAL-regio Oost en de mobiliteitsmakelaar van de GMR.

We kiezen voor een actieve regierol bij de realisatie van voldoende laadinfrastructuur op bedrijventerreinen omdat we veel waarde hechten aan een aantrekkelijk, toekomstbestendig vestigingsklimaat en er vanwege netcongestie aanzienlijke obstakels zijn voor de elektrificering. Ook willen we lokale ondernemers helpen voorbereiden op ZE-zones in Arnhem en Nijmegen.

Collectieve laadpleinen
Collectieve laadpleinen kunnen een rol spelen op bedrijventerreinen wanneer het voor ondernemers niet mogelijk is om (op korte termijn) in hun eigen laadinfra te voorzien. Door de laadbehoefte te bundelen, kunnen (semi-)publieke collectieve laadpleinen met ondersteuning van de gemeente helpen om toch in de laadbehoefte te voorzien. Op dit moment onderzoeken we de mogelijkheden voor een laadplein op bedrijventerrein Westerhout-Zuid om te voorzien in de groeiende laadbehoefte van deze bedrijven.

Laden op de bouwplaats
Ook op de bouwplaats is behoefte aan laadvoorzieningen, maar de precieze behoefte verschilt enorm per bouwproject. Het hangt namelijk af van de omvang van het project, de vermogensvraag, de typen elektrische voertuigen en bijbehorende laadoplossing én in hoeverre er al geschikte laadvoorzieningen aanwezig zijn. We blijven de laadbehoefte van deze gebruikersgroep monitoren. In augustus 2025 hebben we het convenant SEB ondertekend, met als doel de transitie naar ZE-bouw te versnellen. We houden actief contact over deze opgave met onze NAL-regio.

5.3 Omgang met parkeerdruk
Omdat een laadplek in de nachtelijke uren (als de parkeerdruk het hoogst is in woonstraten) ook als parkeerplek fungeert, heeft een laadplek nauwelijks invloed op de totale parkeerdruk in een buurt. Bij het beoordelen van mogelijke laadlocaties speelt het aspect parkeerdruk geen rol meer. Om de impact op straten met een hoge parkeerdruk verder te beperken, nemen we onderstaande aanvullende maatregelen.

Uitbreiden proef kabelgoten
De ervaringen met deze proef waren erg positief. In Wijchen is het mogelijke struikelgevaar beoordeeld samen met de werkgroep Bereikbaarheid, Toegankelijkheid en Bruikbaarheid van Wijchen. Hieruit bleek dat de kabelgoten geen problemen veroorzaken met de toegankelijkheid. Ook ontvangen we geen meldingen over informeel ‘claimgedrag’ van parkeerplaatsen en past het realiseren van kabelgoten binnen het uitgangspunt van de ‘ladder van laden’. Vanwege de positieve ervaringen nemen we de mogelijkheid voor kabelgoten definitief op in ons plaatsingsbeleid. Hiermee bieden we ook mensen zonder eigen oprit de mogelijkheid om vanuit huis op te laden (en bijvoorbeeld de opgewekte stroom van zonnepanelen te benutten). Hierdoor zijn er minder publieke laadpalen nodig.

Proef: Niet gereserveerde oplaadplaatsen
In 2026 zijn we een proef gestart waarbij we vier laadpalen plaatsen, maar deze parkeerplaatsen niet reserveren voor het opladen van elektrische voertuigen. Dat betekent dat mensen zonder elektrische auto gewoon op deze parkeerplaatsen mogen blijven parkeren, ook na plaatsing van de laadpaal. Op deze manier zijn laadpalen beter inpasbaar in wijken met een hoge parkeerdruk, want er verandert niets aan de hoeveelheid beschikbare parkeerplaatsen. Ook vraagt het proces op deze manier veel minder ambtelijke capaciteit en verkort het de doorlooptijd, waardoor in kortere tijd veel meer laadpalen te plaatsen zijn. Als de proef succesvol is, onderzoeken we of we deze werkwijze breder kunnen toepassen, bijvoorbeeld bij alle proactieve laadpalen.

Vrij parkeren
We gaan actief in gesprek met aanbieders van laadpalen om toe te staan dat parkeerplaatsen bij laadpalen in de nacht door iedereen gebruikt mogen worden, zodat de beschikbare parkeercapaciteit in woonwijken op de drukste momenten maximaal benut kan worden.

5.4 Omgang met netcongestie

De netcongestie en het nieuwe ACM-prioriteringskader vragen ons de beschikbare energie efficiënt te gebruiken en eventuele koppelkansen te benutten. Dat doen we op de volgende manieren:

- **Netbewust laden** – Er worden landelijke afspraken gemaakt om laadinfrastructuur slim aan te sturen, zodat de netbelasting op piektijden omlaag kan. Daarmee kunnen netbeheerders laadpunten ook in de komende jaren blijven aansluiten. In afstemming met de netbeheerder en onze NAL-regio, passen we vanaf eind 2025 standaard netbewust laden toe op onze reguliere publieke laadpunten.
- **Meerdere laadpalen op één aansluiting** – Door het nieuwe prioriteringskader wordt het lastiger om voor elke laadpaal een aparte aansluiting te realiseren. Een goed alternatief is om meerdere laadpalen op één aansluiting aan te sluiten. De beschikbare stroom wordt dan verdeeld over meerdere laadpunten, waardoor de laadsnelheid afneemt. In de praktijk vormt dat echter zelden een probleem: uit onderzoek blijkt dat circa 90% van de elektrische auto's de hele nacht aan de lader staat en 's ochtends alsnog volledig is opgeladen.
- **Combinatie (snel)laadinfrastructuur, batterij-opslag en lokaal gebruik** – Een belangrijk onderdeel van de energietransitie is dat de energievoorziening verschuift naar lokale opwek, opslag en gebruik. We verwachten dat de komende jaren vaker kansen ontstaan om (snel)laadinfrastructuur met batterij-opslag en eventueel lokale opwek van energie te combineren (smart-energy hubs). Met dit soort slimme combinaties zijn bedrijven minder afhankelijk van zwaardere energieaansluitingen en ontlasten we het net. Vanuit het Rijk zijn subsidies beschikbaar voor dit soort oplossingen. Als gemeente ondersteunen we bedrijven in dit proces.
- **Delen van aansluitingen en vermogen** – De gecontracteerde vermogens van bestaande grootverbruikaansluitingen zijn vaak afgestemd op een piekverbruik, terwijl die maar zelden benut wordt. Dit biedt kansen om een aansluiting te delen voor (snel)laadpunten. In de komende jaren gaan netbeheerders hiervoor nieuwe aansluitcontracten aanbieden. Als gemeente ondersteunen we bedrijven hierin waar mogelijk. Dat gebeurt nu bijvoorbeeld al op Westerhout-Zuid, waar meerdere bedrijven één fysieke netaansluiting delen en gezamenlijk de beschikbare capaciteit benutten (cable pooling).
- **Contact met netbeheerder en provincie** – Tegelijkertijd nemen we een actieve rol in richting onze netbeheerder en de provincie. We leveren hen tijdig input over de verwachte laadbehoefte, met bijzondere aandacht voor locaties waar hoge vermogens nodig zijn, zoals bij snellaadpunten en logistieke laadvoorzieningen. Daarbij voorzien we de netbeheerder van concrete gegevens over de verwachte laadlocaties en bijbehorende vermogens, zodat het elektriciteitsnet zo doelmatig mogelijk kan worden ingericht.

Het nieuwe prioriteringskader is pas recent ingevoerd, waardoor de gevolgen voor de mobiliteitssector nog niet volledig duidelijk zijn. De impact kan de komende tijd bovendien verder veranderen. We volgen deze ontwikkelingen nauwlettend en blijven in gesprek met onze NAL-regio om mogelijke oplossingsrichtingen te verkennen. Ondertussen kunnen we nog publieke laadpunten blijven realiseren, omdat er al wat meer netaansluitingen voor laadpalen zijn aangevraagd dan dat er nu gebruikt worden.

5.5 Gemeentelijke organisatie

Het begeleiden van het plaatsingsproces van laadpalen kost de organisatie ambtelijke capaciteit. Vanzelfsprekend neemt de druk op de ambtelijke organisatie toe naarmate de vraag naar laadpalen stijgt. Zo wordt voor het beoordelen van laadlocaties inzet gevraagd, net als voor het opstellen van verkeersbesluiten en het betrekken van inwoners. Steeds vaker wordt tegen nieuwe laadpalen bezwaar gemaakt, waardoor het bijbehorende juridische proces ook in toenemende mate om ambtelijke capaciteit vraagt. Om het proces ook in de toekomst werkbaar te houden en de druk op de organisatie te verminderen, kijken we naar mogelijkheden om de werkdruk van dit proces te verminderen. De proef voor het niet langer reserveren van parkeerplaatsen voor elektrische voertuigen is hier een goed voorbeeld van.

De opschaling van laadinfrastructuur en de uitbreiding van de scope vragen om verdere professionalisering van het werkproces, die in het plaatsingsbeleid verder wordt uitgewerkt. Ook is het belangrijk dat het onderwerp structureel aandacht krijgt bij meerdere afdelingen, die op de hoogte zijn van elkaars werk en visie, zoals mobiliteit, energie, wonen, economische zaken, recreatie en toerisme, ruimtelijke ordening, juridische zaken en WMO.

De wethouder Mobiliteit is bestuurlijk opdrachtgever voor het onderwerp laadinfrastructuur. De beschreven werkzaamheden en vervolgstappen vallen onder de taken van team gebiedsinrichting, specifiek het subteam verkeer, in nauwe samenwerking met het team energietransitie. De werkzaamheden kunnen worden opgepakt binnen de bestaande ambtelijke capaciteit.

5.6 Financiële kaders

We laten de realisatie van een dekkend laadnetwerk aan de markt. Hierdoor hoeven we niet te investeren in laadinfrastructuur, maar alleen in de organisatie en begeleiding hiervan. Bijna altijd gaat dit om een tijdsinvestering. Wanneer er in de toekomst behoefte ontstaat aan bijvoorbeeld extra strategische (snel)laadpunten of haalbaarheidsstudies naar smart-energy hubs, dan kan dat wél vragen om een gemeentelijke investering. Op dit moment zien we die behoefte nog niet ontstaan.

5.7 Vervolg

Nu we onze rol en strategie hebben geactualiseerd, gaan we aan de slag met het actualiseren van het plaatsingsbeleid. In dat document geven we invulling aan de keuzes die in deze visie zijn gemaakt, wat ons helpt in de verdere uitrol. Specifiek werken we in het 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.