Gemeente Druten

GEMEENTEBLAD

Officiële uitgave van de gemeente Druten

Nr. 524245

11 november

2026

Plaatsingsbeleid laadpalen gemeente Druten 2026

1. Inleiding

1.1 Aanleiding: nieuwe laadvisie

Op 8 oktober 2026 is de nieuwe laadvisie vastgesteld door de gemeenteraad. In dat document staat onze strategie. Daarmee willen we zorgen voor voldoende en passende laadpunten voor alle (toekomstige) gebruikers van elektrische voertuigen. Ook willen we hiermee de overstap naar elektrisch rijden stimuleren. De belangrijkste reden om de visie te vernieuwen zijn nieuwe prognoses over elektrisch rijden. Deze laten zien dat er veel meer laadpunten nodig zijn dan eerder gedacht. Ook ontstaan er nieuwe vragen. Denk aan snelladen, elektrisch vervoer voor logistiek, laden op bedrijventerreinen, zero-emissiezones en drukte op het elektriciteitsnet. Tegelijk zien we dat de uitstoot van CO_2 in de mobiliteitssector minder snel daalt dan in andere sectoren. Om onze doelen te halen, is de overstap naar elektrisch vervoer daarom belangrijk.

Na het vaststellen van de nieuwe laadvisie moet ook ons plaatsingsbeleid worden aangepast. Het huidige beleid (‘Beleidsregels plaatsing laadinfrastructuur gemeente Druten 2024’) past niet meer goed bij de uitdagingen waar we als gemeente voor staan. Het nieuwe document ‘Plaatsingsbeleid laadpalen 2026’ vervangt daarom de beleidsregels uit 2024. Het nieuwe beleid gaat in op de dag na bekendmaking.

In dit document werken we de keuzes uit de laadvisie verder uit. We vertalen deze keuzes naar duidelijke regels voor het plaatsen van laadpalen en naar een werkproces dat daarbij hoort. Zo kunnen we de groei van laadinfrastructuur goed sturen, de impact op de openbare ruimte beperken en verschillende doelgroepen helpen bij het realiseren van passende laadpunten.

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 met gemiddeld 375 per jaar. In de periode 2031-2035 met gemiddeld 635 per jaar.
- Dat betekent dat er tot 2030 ongeveer 140 extra publieke laadpalen bij moeten komen (ca. 30 per jaar). En in de periode 2031-2035 nog eens 270 laadpalen (ca. 55 per jaar).
- 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.
- Voor bedrijven groeit de laadbehoefte naar 13 MW in 2030 en 36 MW in 2035.

Het plaatsen van deze aantallen laadpalen is geen doel op zich, maar wel wat we verwachten dat nodig is om onze inwoners, bezoekers en ondernemers een passende laadoplossing te bieden. De echte laadbehoefte blijven we monitoren, en voorspellingen stellen we waar nodig bij.

Tabel 2: Overzicht laadopgave gemeente Druten. Bron: dashboard interactieve Outlook ElaadNL.

Laadopgave	**Al gerealiseerd (2025)**	**Benodigd (2030)**	**Benodigd (2035)**
Publieke reguliere laadpunten voor personenauto’s	170	370	790
Extra publieke laadpunten voor 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 (schatting)	950*	1.940	2.790
Private laadbehoefte bedrijven (in MW)	1 MW	13 MW	36 MW

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

1.2 Doel

Het doel van dit ‘Plaatsingsbeleid’ is om:

1. De gewenste groei aan laadinfrastructuur gericht te sturen naar geschikte locaties en de impact op de openbare ruimte te optimaliseren.
2. Alle doelgroepen voor elektrisch rijden op de juiste manier ondersteuning te bieden bij het realiseren van passende laadinfrastructuur.

In dit plaatsingsbeleid geven we invulling aan de keuzes die in de laadvisie zijn gemaakt. Het plaatsingsbeleid richt zich op de uitrol van laadinfrastructuur voor de gebruikersgroepen personenvervoer (bewoners, bezoekers, forenzen, doelgroepenvervoer, taxidiensten, deelauto's), bestelbussen, vrachtvoertuigen en mobiele werktuigen, en helpt ons in de verdere uitrol. Omdat de ontwikkelingen op het gebied van elektrisch vervoer en laadinfrastructuur snel gaan, actualiseren we het plaatsingsbeleid iedere twee jaar (net als de visie).

Specifiek komt in dit plaatsingsbeleid aan bod:
- Welke voorwaarden we hanteren bij vraaggestuurde, proactieve, datagestuurde en strategische plaatsing;
- Hoe we de laadpotentie op privaat en semipubliek terrein benutten;
- Hoe we de ontwikkeling van het laadnetwerk en de laadbehoefte monitoren en beoordelen;
- Waar de locatie van een openbare laadpaal aan moet voldoen;
- Welke aanvullende eisen we stellen voor:
  - Snelladers;
  - Laadpunten in parkeergarages;
  - Nieuwbouwontwikkelingen en andere (her)ontwikkelingen;
  - Kabelgoten en platte laadkabels.

- Hoe we het proces rond het plaatsen van de laadpaal inrichten.

1.3 Belangrijkste wijzigingen
Belangrijke wijzigingen ten opzichte van het vorige plaatsingsbeleid zijn:
- Het aspect parkeerdruk vormt geen argument meer om wel of niet voor een locatie te kiezen;
- We hebben aanvullende en/of nieuwe eisen gesteld aan het realiseren van:
  - Snelladers;
  - Laadpunten in parkeergarages;
  - Laadpunten bij nieuwbouw en herontwikkeling;
  - Laadpunten voor deelauto's.

- Na de succesvolle proef met kabelgoten van het afgelopen jaar, is besloten om het toepassen van kabelgoten breder toe te staan en op te nemen in dit beleidsstuk;
- Ook gaan we het gebruik van een platte laadkabel toestaan (onder bepaalde voorwaarden);
- We zijn gestart met 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. In het eerste kwartaal van 2027 analyseren we de resultaten van deze proef en informeren we de gemeenteraad hierover;
- We gaan jaarlijks de ontwikkeling van het laadnetwerk en de daadwerkelijke laadbehoefte monitoren, waarmee we beoordelen of het laadnetwerk past bij de vraag.

2. Uitwerking beleidskeuzes

Zoals in de laadvisie benoemd organiseren we laadvoorzieningen in de publieke ruimte voor EV-rijders die niet op privaat terrein kunnen opladen. Het realiseren van private laadinfrastructuur is in eerste instantie een verantwoordelijkheid van de eigenaar, maar we kunnen hier wel in ondersteunen. Bijvoorbeeld door, waar mogelijk, vraag en aanbod dichter bij elkaar te brengen, obstakels weg te nemen, alternatieve oplossingen aan te dragen of mitigerende maatregelen mogelijk te maken. We willen voorkomen dat private partijen vastlopen in de realisatie van laadinfrastructuur op eigen terrein. Zo beperken we de druk op de openbare ruimte.

2.1 Uitbreiding laadnetwerk
Om aan de laadbehoefte te voldoen, realiseren we nieuwe laadpunten vraaggestuurd, proactief, datagestuurd en strategisch. Waar mogelijk nemen we deel aan regionale concessies en gezamenlijke aanbestedingen voor openbare laadinfrastructuur, zoals we nu al deelnemen aan de regionale concessie (t/m 1 juli 2027).

Regionale concessies

We kiezen om deel te nemen aan concessies, omdat onze bewoners, bezoekers en ondernemers hierdoor dankzij schaalvoordelen gebruik kunnen maken van een gunstiger tarief. Ook kunnen we hierdoor met beperkte financiële risico's en ambtelijke capaciteit relatief veel laadpalen plaatsen. In samenwerking met onze NAL-regio kunnen we ons via dit soort overeenkomsten bovendien hard maken voor aanvullende voorwaarden die we als losse gemeente niet met een aanbieder kunnen sluiten. We zetten ons bijvoorbeeld in voor transparantie van laadtarieven en het gebruiken van 100% groene stroom.

In aanloop naar de nieuwe concessie nemen we de resultaten mee van het onderzoek naar vrij parkeren bij laadpalen. Bij een succesvolle proef breiden we deze werkwijze verder uit, zodat de groei van het aantal laadpalen meer in harmonie gebeurt met de hoge parkeerdruk. Ook staan we open voor andere regionale concessies, bijvoorbeeld voor snelladers.

Vraaggestuurd
Het blijft mogelijk voor bewoners om een laadpaal aan te vragen. Sinds de start van de regionale concessie (medio 2022) werken we al samen met marktpartijen die op basis van aanvragen investeren in nieuwe laadinfrastructuur. Deze vraaggestuurde plaatsing zetten we voort. Als de aanvraag van een bewoners, forens of deelautobedrijf voldoet aan de voorwaarden uit de concessie en dit plaatsingsbeleid, zoeken we een geschikte locatie. Vervolgens realiseert de concessiehouder een nieuwe laadpaal. Dit kost de gemeente niets.

Inwoners en forenzen die elektrisch rijden, of van plan zijn dat te gaan doen, kunnen een laadpaal aanvragen wanneer zij:
- Wonen en/of werken in de gemeente Druten;
- Beschikken over een kentekenbewijs van een elektrisch voertuig of een (voorlopige) koop- of leaseovereenkomst;
- Niet beschikken over een parkeermogelijkheid op eigen terrein (oprit, garage, garagebox).

Aanvragen komen binnen bij de concessiehouder. De concessiehouder weet, net als de gemeente, waar er op dat moment al openbare laadpalen staan, hoeveel ze gebruikt worden en op welke andere locaties er mogelijk nieuwe laadpalen geplaatst kunnen worden. Als er geen of onvoldoende laadpalen beschikbaar zijn binnen 250 meter loopafstand van het woon- of werkadres van de aanvrager, plaatst de concessiehouder een nieuwe publieke laadpaal. Ook aanbieders van deelauto's kunnen een laadpaal aanvragen. Het beoordelen van deze aanvragen gebeurt op dezelfde manier als bij inwoners of forenzen.

Proactief
Aanvullend op vraaggestuurde plaatsing ontstaat steeds vaker de noodzaak om laadpalen te plaatsen voordat de vraag daadwerkelijk ontstaat. Met een proactieve werkwijze nemen we barrières weg voor mensen die een overstap op elektrische voertuigen overwegen. Hiermee moedigen we onze bewoners, bezoekers, forenzen en ondernemers zoveel mogelijk aan om over te stappen op elektrisch vervoer. Ook kunnen we met een proactieve werkwijze de doorlooptijd voor het plaatsen van een laadpaal verkorten en onze slagkracht vergroten. Gezien de snel groeiende laadbehoefte wordt dat ieder jaar belangrijker zodat we alle doelgroepen tijdig van voldoende laadpunten kunnen voorzien.

Ieder jaar plaatst de concessiehouder (kosteloos) een vast aantal proactieve laadpalen. Over het precieze aantal maken we ieder jaar afspraken met de concessiehouder. Tot 1 juli 2027 gaat het om 12 laadpalen per jaar. Daarnaast plaatst de concessiehouder:
- **Datagestuurd** – Als een laadpaal in een jaar meer dan 4.500 kWh wordt gebruikt, of 450 kWh per maand in drie opeenvolgende maanden, kan de concessiehouder ervoor kiezen om kosteloos een extra laadpaal te plaatsen binnen 250 meter van de bestaande laadpaal. Hiermee zorgen we ervoor dat nieuwe laadpalen op plekken komen waar er al veel vraag naar is.
- **Strategisch** – Het plaatsen van extra laadpalen op strategische locaties is mogelijk. Dat komt bijvoorbeeld van pas wanneer er op specifieke locaties of onder specifieke gebruikersgroepen plotseling een extra laadbehoefte ontstaat. Denk bijvoorbeeld aan nieuw te ontwikkelen gebieden of nabij bouwplaatsen. Ook het plaatsen van een strategische laadpaal verloopt via de concessie. De kosten die verbonden zijn aan het plaatsen van een extra strategische laadpaal komen voor rekening van de gemeente.

Proef: Niet-gereserveerde laadplaats
In 2026 starten we in samenwerking met de provincie een proef waarbij we twee laadpalen plaatsen, maar deze parkeerplaatsen niet reserveren voor het opladen van elektrische voertuigen. Dat betekent dat ook mensen zonder elektrische auto op deze parkeerplaatsen mogen blijven parkeren. Op deze manier zijn laadpalen beter inpasbaar in woonwijken met een hoge parkeerdruk, want er verandert niets aan de hoeveelheid beschikbare parkeerplaatsen. Deze werkwijze kan een goed antwoord zijn op de verwachte snelle benodigde groei van laadpalen. Het is hierdoor mogelijk om het aantal laadpalen snel op te schalen als dat nodig blijkt en het vraagt veel minder ambtelijke inzet.

In het kader van deze proef versturen we brieven naar omwonenden om ze hierover te informeren. Ook is er een webpagina ingericht met informatie over deze proef (Proef laadpalen | Gemeente Druten). Daarnaast houdt de provincie enquêtes onder omwonenden en gebruikers van de laadpalen. Daarbij vragen we hoe bewoners het ervaren en wat elektrische rijders ervan vinden. Ook kijken we naar de gebruiksdata van de laadpaal, en zit er een sensor in de grond waarmee we de bezetting van de parkeerplaats meten.

In het eerste kwartaal van 2027 analyseren we de resultaten van deze proef, samen met de laadpaalaanbieder en de provincie. Daarbij kijken we onder andere naar de bevindingen uit de enquêtes en het gebruik van de laadpalen en de parkeerplaatsen. Vervolgens verkennen we de mogelijkheden om het niet langer reserveren van parkeerplaatsen bij laadpalen als standaard werkwijze op te nemen in de nieuwe concessie voor openbare laadpalen (vanaf 1 juli 2027). We informeren de gemeenteraad over de resultaten van de proef en het vervolg.

2.2 Privaat en semipubliek laden stimuleren

Ons uitgangspunt is dat elektrische voertuigen zoveel mogelijk op privaat en semipubliek terrein laden. Daarmee beperken we de druk op de schaarse openbare ruimte. Om het gebruik van laadpalen op privaat en semipubliek terrein maximaal te benutten zet de gemeente in op de volgende maatregelen:

- We maken het gebruik van verlengd-private aansluitingen (kabelgoten) mogelijk. We geven daarmee een vervolg aan de proef van afgelopen jaar, die succesvol is verlopen. Voor kabelgoten gelden aanvullende eisen, die zijn opgenomen in H3.3. We kiezen voor het toestaan van kabelgoten, omdat:
  - Hierdoor minder openbare laadpalen nodig zijn, wat de druk op de openbare ruimte vermindert;
  - We hiermee meer mensen in staat stellen om vanuit huis op goedkopere (vaak zelf-opgewekte) stroom op te laden, waarmee we de overstap op elektrische voertuigen voor meer mensen haalbaar en betaalbaar maken;
  - Uit gemeentelijk onderzoek, in samenwerking en overleg met de werkgroep Bereikbaarheid, Toegankelijkheid en Bruikbaarheid van Wijchen, blijkt dat er bij goed aangelegde kabelgoten geen sprake is van struikelgevaar;
  - We geen meldingen ontvangen van informeel ‘claimgedrag’ van parkeerplaatsen.
  - Het toestaan van kabelgoten past binnen het uitgangspunt van de ‘ladder van laden’: het opladen van elektrische voertuigen gebeurt zoveel mogelijk op eigen terrein.
- Naast kabelgoten staan we voortaan ook het gebruik van een platte laadkabel toe. We hebben hier in onze gemeente geen proef mee gedaan, maar volgen de goede ervaringen die regiogemeenten de afgelopen tijd hebben verzameld. Ook voor het gebruik van een platte laadkabel gelden aanvullende eisen, die zijn opgenomen in H3.3.
- We richten een website in om bedrijven en ondernemers te informeren over de mogelijkheden voor het realiseren van laadinfrastructuur op eigen terrein en beschikbare subsidies hiervoor.
- We identificeren bedrijven(terreinen) met een hoge laadbehoefte en benaderen bedrijven actief om de realisatie van laadinfrastructuur op eigen terrein te stimuleren. Ook ondersteunen we bij het realisatieproces waar mogelijk, bijvoorbeeld door bedrijven op weg te helpen met kennis, contactpersonen in de regio, goede voorbeelden en door de juiste bedrijven en personen met elkaar in contact te brengen.
- We ondersteunen bedrijven en ondernemers bij het kiezen en realiseren van de juiste laadoplossing en het onderzoeken van de mogelijkheden voor energyhubs.
- Op dezelfde manier als bij bedrijven en ondernemers, nemen we een actieve rol richting verhuurders, VVE’s en woningcorporaties om deze partijen te informeren over de mogelijkheden voor het realiseren van laadinfrastructuur op eigen terrein en de beschikbare subsidies om dit te realiseren. We benaderen partijen direct en richten ook voor deze doelgroep een website in.
- We maken het realiseren van laadpunten in (publieke en private) parkeergarages mogelijk. Om de (brand)veiligheid te waarborgen moeten deze wel aan aanvullende voorwaarden voldoen (zie H3.3). We communiceren over de mogelijkheid om laadpunten in parkeergarages te realiseren met relevante partijen, zoals VvE’s, en helpen deze partijen met vragen en andere informatie.

2.3 Monitoring en bijsturing

De ontwikkelingen rond elektrisch vervoer en laadinfrastructuur gaan snel. Prognoses voor elektrisch rijden, technologische ontwikkelingen en ontwikkelingen op het elektriciteitsnet kunnen ertoe leiden dat de laadbehoefte anders uitpakt dan verwacht. Daarom monitoren we jaarlijks de ontwikkeling van het laadnetwerk en de daadwerkelijke laadbehoefte, en beoordelen we of het laadnetwerk past bij de vraag.

Op basis van deze monitoring kunnen we besluiten om het plaatsingsbeleid, de uitvoeringsstrategie of de programmering van nieuwe laadpunten aan te passen. De resultaten van de monitoring worden meegenomen bij de tweejaarlijkse actualisatie van de laadvisie en het plaatsingsbeleid.

Indicatoren
Ontwikkeling elektrisch vervoer
Om te beoordelen of de laadprognoses realistisch zijn, kijken we naar de volgende indicatoren:
- Aantal elektrische personenauto's in de gemeente;
- Aantal elektrische bestelvoertuigen en vrachtwagens;
- Verhouding elektrische voertuigen en publieke laadpunten;
- Groei ten opzichte van eerdere prognoses.

Publieke laadinfrastructuur
Ook kijken we of het laadnetwerk voldoende meegroeit met de vraag, aan de hand van:
- Het aantal publieke laadpalen;
- De geografische spreiding van laadpunten;
- Het aantal nieuwe laadpalen per jaar.

Gebruik van laadpalen
Om te bepalen waar nieuwe laadpalen nodig zijn, kijken we naar:
- De bezettingsgraad van laadpalen;
- Het totale jaarlijkse gebruik (in kWh);
- Laadpalen die boven de uitbreidingsdrempel komen (meer dan 4.500 kWh per jaar).

Private en semipublieke laadinfrastructuur
Als laatste monitoren we of het aantal private en semipublieke laadinfrastructuur voldoende meegroeit door te kijken naar:
- Het (geschatte) aantal private laadpunten;
- De signalen die we ontvangen van bedrijven, VvE's en woningbouwcorporaties over de (on)mogelijkheden om laadinfrastructuur te realiseren.

3. Plaatsingsleidraad

De gemeente wijst de locaties aan waar publieke laadinfrastructuur wordt geplaatst. Om geschikte plekken voor openbare laadpalen te kunnen aanwijzen, moet duidelijk zijn welke regels en afwegingen daarvoor gelden. Die staan in deze plaatsingsleidraad.

In uitzonderlijke gevallen kan het voorkomen dat er in een gebied wel behoefte is aan (extra) openbare laadpalen, maar dat er geen geschikte locatie is die aan alle eisen voldoet. In dat geval kan de gemeente gemotiveerd van de leidraad afwijken. Dat gebeurt altijd via een collegebesluit.

Toelichting gebruik leidraad
De plaatsingsleidraad is een richtlijn en bestaat uit eisen en voorkeuren. De gemeente gebruikt de eisen uit de leidraad om te beoordelen of een plek geschikt is voor een laadpaal. Een laadpaal wordt alleen geplaatst als aan alle eisen wordt voldaan (of wanneer via een collegebesluit gemotiveerd wordt afgeweken van de leidraad). Indien er in het beoogde gebied meerdere locaties voldoen aan de plaatsingseisen, dan kiezen we voor de locatie die aan de meeste plaatsingsvoorkeuren voldoet.

3.1 Plaatsingseisen
Bij de realisatie van openbare laadinfrastructuur gelden de volgende eisen:
- **Beschikbaarheid**: De locatie ligt op grond in eigendom van de gemeente Druten en is 24 uur per dag, 7 dagen per week toegankelijk;
- **Veiligheid**: Laadpalen worden zodanig geplaatst dat de verkeersveiligheid en toegankelijkheid gewaarborgd zijn. De laadpaal mag het zicht van verkeersdeelnemers niet ontnemen en het verkeer niet hinderen;
- **Toegankelijkheid**: De laadkabel mag niet over het trottoir liggen. Het gebruik van kabelgoten en platte laadkabels is toegestaan als wordt voldaan aan de aanvullende voorwaarden onder 3.3. De minimale doorgang van het trottoir moet na plaatsing van laadpunt en bebording minimaal 120 cm bedragen. Vernauwing tot 0,9 meter (exclusief trottoirband) over een lengte van 0,5 meter is toegestaan. Ook plaatsen we geen laadpaal op de smalle uitstapstrook tussen parkeerplaats en fietspad;
- **Bestaand parkeervak**: Laadpalen worden gerealiseerd bij bestaande parkeerplaatsen. Er worden geen nieuwe parkeerplaatsen aangelegd;

- **Aanrijdbeveiliging**: Bij parkeervakken zonder trottoirband of andere vormen van aanrijdgevaar dienen de laadpalen beschermd te worden met aanrijdbeveiliging. Dit om de kans op beschadigingen door aanrijdingen te minimaliseren;
- **Brandkranen**: Laadpalen worden niet binnen 3 meter van brandkranen geplaatst;
- **Groene openbare ruimte**: Het realiseren van een laadpaal mag nooit ten koste gaan van een boom. Ook plaatsen we geen laadpaal onder een boomkroon.

3.2 Plaatsingsvoorkeuren

Daarnaast willen we bij plaatsing, waar mogelijk, voldoen aan de volgende voorkeuren:

- **Elektriciteitsnet**: Laadpalen worden binnen 25 meter van het elektriciteitsnet (laagspanningsnet) gerealiseerd. Dit in verband met de meerkosten voor kabels die langer dan 25 meter zijn. Daarnaast wordt er rekening gehouden met voldoende ruimte voor de realisatie van ondersteunende hardware bij grotere aansluitingen zoals de trafo en omvormers;
- **Monumenten**: Plaatsing voor monumenten wordt vermeden, maar kan mogelijk worden gemaakt met maatwerk. Inpassing in straatmeubilair en ondergrondse laadpunten heeft op deze locaties de voorkeur;
- **Vrij uitzicht**: Laadpalen worden waar mogelijk niet gerealiseerd direct voor het raam van een woning;
- **Parkeersituatie**:
  - Nieuwe laadpalen plaatsen we waar mogelijk op parkeerterreinen;
  - Als een parkeerterrein niet mogelijk is, dan geven we de voorkeur aan haakse parkeervakken boven langsparkeervakken;
  - Bij het kiezen van de exacte locatie geven we de voorkeur aan de eerste of laatste twee parkeerplaatsen in een rij.

- **Vindbaarheid**: Bij voorkeur plaatsen we de laadpaal op de hoek van de straat en/of langs een aanrijroute, omdat deze dan beter vindbaar en zichtbaar is.
- **Niet voor de deur van de aanvrager**: Bij voorkeur wordt een laadpaal niet op het parkeervak voor de deur van de aanvrager geplaatst, om te voorkomen dat aanvrager de laadpaal ervaart als 'eigen';
- **Sociale veiligheid**: Laadpalen zijn bij voorkeur gesitueerd op goed verlichte locaties.
- **Ondergrond**: Bij voorkeur staat de laadpaal op een verharde ondergrond, en niet in een groenvoorziening.

3.3 Aanvullende eisen

In sommige specifieke gevallen stellen we aanvullende eisen of voorkeuren aan een laadpunt.

Snelladers

Bij een snellader wordt de accu van een elektrisch voertuig met een hoog vermogen (vanaf 50 kWh) opgeladen. Hierdoor is de gebruiks- en verblijfsduur bij een snellader korter (gemiddeld 15 tot 60 minuten) dan bij een reguliere laadpaal. We laten het plaatsen van snelladers over aan de markt, maar staan open voor een regionale concessie.

Snelladers hebben een verkeersaantrekkende werking, zijn een stuk groter dan reguliere laadpalen, maken meestal meer geluid en het toepassen van snelladers bij commerciële en maatschappelijke voorzieningen stimuleert het autogebruik richting deze voorzieningen. Voor de locatiebepaling van snelladers hanteren we daarom een aantal aanvullende eisen:

- Snelladers worden gerealiseerd op locaties met veel autobezoekers die kort verblijven, zoals op parkeerterreinen bij commerciële en maatschappelijke voorzieningen. Ook locaties die al over zware aansluitingen beschikken zijn geschikt, zoals parkeerterreinen bij bedrijven of tankstations;
- De snellader wordt niet direct voor de ingang van de voorzieningen geplaatst;
- We volgen het advies van het Nationale Kennisplatform Laadinfrastructuur (NKL) om snelladers niet te dicht bij woningen te realiseren. Omdat hier nog geen concrete landelijke richtlijnen voor zijn, vertalen we dit naar een minimumafstand van tenminste 50 meter tot de gevel van woningen. Hiermee blijft de geluidsbelasting altijd onder de 40 dB, zoals vastgesteld in onze APV. Zodra er wél landelijke richtlijnen zijn, dan volgen we die;
- Het plaatsen van snelladers binnen 50 meter van woningen is mogelijk indien wordt voldaan aan volgende aanvullende eisen:
  - Akoestisch onderzoek toont aan dat de geluidsbelasting onder de 40 dB blijft;
  - Er vindt overleg plaats met omwonenden om tot een geschikte locatie te komen;
  - Verkeersonderzoek toont aan dat de omliggende infrastructuur het extra verkeer veilig kan verwerken.

Laadpunten in parkeergarages

Het realiseren van laadpunten in parkeergarages is mogelijk, mits wordt voldaan aan de volgende eisen:
- Alle laadpunten moeten in de parkeergarage tegelijkertijd centraal kunnen worden uitgeschakeld;
- Bij de ingang van de garage en bij de meterkast moet worden aangegeven waar de laadpunten zich in de parkeerplaats bevinden en hoe deze centraal kunnen worden uitgeschakeld;
- De laadpunten beschikken over aanrijbeveiliging, om te voorkomen dat de laadpunten beschadigd raken door een aanrijding;
- De laadpunten zijn gesitueerd bij de parkeerplaatsen die zich het dichtst bij de in-/uitgang van de parkeergarage bevinden.

Nieuwbouw
Ook bij nieuwbouwprojecten moet voldoende laadinfrastructuur worden gerealiseerd om aan de stijgende laadbehoefte te voldoen. De Europese eisen hiervoor zijn aangescherpt in de Energy Performance of Buildings Directive IV (EPBD IV). Deze eisen zijn inmiddels opgenomen in het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl) en zijn op 29 mei 2026 in werking getreden. Sinds die datum gelden de volgende eisen voor laadinfrastructuur bij nieuwbouw en ingrijpende renovaties:
- **Nieuwbouw van woongebouwen**: Bij meer dan drie parkeervakken moet minimaal één laadpunt worden gerealiseerd. Daarnaast moet ten minste 50% van de parkeervakken worden voorzien van voorbekabeling en moeten voor de overige parkeervakken leidingdoorvoeren worden aangelegd.
- **Ingrijpende renovatie van woongebouwen**: Bij meer dan drie parkeervakken geldt dezelfde verplichting voor voorbekabeling en leidingdoorvoeren, maar hoeft geen laadpunt te worden gerealiseerd.
- **Nieuwbouw en ingrijpende renovatie van niet-woongebouwen**: Bij meer dan vijf parkeervakken moet minimaal één laadpunt per vijf parkeervakken worden gerealiseerd. Voor kantoorgebouwen geldt een strengere eis van minimaal één laadpunt per twee parkeervakken. Daarnaast moet ten minste 50% van de parkeervakken worden voorzien van voorbekabeling. Parkeervakken met een laadpunt tellen hierbij mee. Voor de overige parkeervakken moeten leidingdoorvoeren worden aangelegd, zodat later eenvoudig extra laadpunten kunnen worden gerealiseerd.

De verplichtingen gelden voor parkeergelegenheden in het gebouw of buiten het gebouw op hetzelfde bouwwerkperceel. De verplichte laadpunten moeten geschikt zijn voor slim laden.

Vanaf 1 januari 2027 worden ook de eisen voor bestaande niet-woongebouwen met meer dan twintig parkeervakken aangescherpt. Daar moet dan minimaal één laadpunt per tien parkeervakken aanwezig zijn, óf moeten voor minimaal 50% van de parkeervakken leidingdoorvoeren aanwezig zijn.

We volgen altijd de nieuwste eisen uit het Bbl. Daarnaast volgen we de meest recente richtlijnen van het CROW (op dit moment publicatie 744) en de adviezen die vanuit onze NAL-samenwerkingsregio worden ontwikkeld. Bij nieuwbouw- en herontwikkelingsprojecten vragen we ontwikkelaars om vroegtijdig inzicht te geven in de laadoplossing voor bewoners, bezoekers en werknemers.

Laadpunten voor deelauto's
In Druten zijn nog geen deelauto's. We verwachten dat deze er in de toekomst wel gaan komen. Ons vastgestelde parkeerbeleid staat namelijk een reductie op de parkeernorm toe bij het aanbieden van deelauto's, waardoor deelauto's vaker een rol krijgen bij ontwikkelingen. Aanbieders van deelauto's breiden hun vloot steeds vaker uit in dorpen. Deze deelauto's zijn in toenemende mate elektrisch. Deelauto's kunnen beschikken over een gereserveerde parkeerplaats. In overleg met de aanbieder kunnen we ervoor kiezen om hier een laadpaal te plaatsen. Dit kan kosteloos binnen de lopende concessie. Wanneer deelauto's bij nieuwbouwontwikkelingen worden toegepast, kijken we samen met de ontwikkelaar naar een passende laadoplossing. We hanteren hierbij het uitgangspunt dat eventuele kosten voor het realiseren van een laadoplossing bij de ontwikkelaar komen te liggen.

Laadpleinen
We onderzoeken de mogelijkheden voor een laadplein op bedrijventerrein Westerhout-Zuid en langs de Maas en Waalweg. Hiermee voorzien we in de groeiende laadbehoefte van bedrijven. Onder een laadplein verstaan we een verzameling van (snel)laadpalen en voorzieningen zoals een comfortabele wachtplek, toilet- en douchevoorzieningen, koffiepunt en kleinschalige horeca.

Laden over de stoep
Het is in sommige gevallen mogelijk om een platte laadkabel of kabelgoot toe te passen:
- Een **platte laadkabel** lijkt op een normale oplaadkabel, maar heeft een plat middenstuk dat maximaal 5 millimeter hoog is. Hierdoor blijft het trottoir toegankelijk, ook voor mensen die slechter ter been zijn. Bewoners hoeven geen aanvraag in te dienen om een platte laadkabel toe te passen, maar moeten wel voldoen aan de hieronder beschreven voorwaarden. Zij betalen de aanschafkosten voor een platte laadkabel zelf (ca. €349,-).

- Met een **kabelgoot** ligt de laadkabel van een elektrisch voertuig niet op het trottoir, maar in de tegel. Hierdoor kan een voertuig in de openbare ruimte veilig vanaf een oplaadpunt op eigen terrein worden opgeladen. Bewoners moeten hiervoor een aanvraag indienen. Aan de aanleg van een kabelgoot zijn kosten verbonden. Aanvragers betalen de daadwerkelijk gemaakte kosten voor de aanleg van een kabelgoot aan de aannemer. Bij een lengte van 1,80 meter gaat het om ongeveer €700,-.

Platte laadkabel
Het toepassen van een platte laadkabel is toegestaan onder de volgende voorwaarden:
- De gebruiker heeft een woning zonder oprit, garage of carport;
- De woning bevindt zich op de begane grond (geen appartement of bovenwoning);
- Per adres wordt maximaal één platte laadkabel gebruikt;
- De platte laadkabel gaat direct van een woning naar een parkeermogelijkheid;
- De parkeermogelijkheid grenst gelijk aan het trottoir, dus de kabel mag niet het openbaar groen, een weg of een fietspad kruisen;
- De parkeermogelijkheid is nog niet gereserveerd voor iemand anders (openbare laadpaal, gehandicaptenparkeerplaats, etc.);
- De platte laadkabel ligt zoveel mogelijk haaks op de looprichting, in één rechte lijn;
- De platte laadkabel mag plat neergelegd een hoogte hebben van maximaal vijf millimeter.

Bij het gebruik gelden de volgende eisen:
- De parkeermogelijkheid is voor iedereen te gebruiken om te parkeren;
- De gebruiker gebruikt een goedgekeurde platte laadkabel, die bedoeld is voor elektrische (plug-in) auto's. De kabel moet in goede staat zijn;
- De platte laadkabel moet zodanig zijn geplaatst dat deze altijd vlak op de grond ligt en niet kan kantelen, opkrullen, verschuiven of verwaaien;
- De platte laadkabel mag niet aan gemeentelijke eigendommen zijn vastgemaakt (bijvoorbeeld met behulp van lijm of schroeven);
- Het gebruik van de platte laadkabel mag geen gevaar opleveren voor de bruikbaarheid van het trottoir, een openbare plaats of constructies van derden (bijvoorbeeld een tuinhekje) en geen belemmering vormen voor het doelmatig en veilig gebruik daarvan. De kabel ligt zoveel mogelijk op eigen terrein of onder het voertuig;
- Na opladen ruimt de gebruiker de kabel op.

De rol van de gemeente:
- De gemeente ziet toe op juist gebruik van platte laadkabels aan de hand van deze voorwaarden en treedt handhavend op indien niet aan deze voorwaarden wordt voldaan;
- Wanneer er door de gebruiker struikelgevaar ontstaat, is de gemeente niet aansprakelijk;
- De gebruiker is verantwoordelijk voor het gebruik van een platte laadkabel. De gemeente is niet aansprakelijk voor schade door een gebruiker of anderen als gevolg van het gebruik van de platte laadkabel in de openbare ruimte.

Kabelgoten
De aanvraag voor een kabelgoot moet voldoen aan de volgende eisen:
- De aanvrager heeft een woning zonder oprit, garage of carport. Bij een huurwoning is toestemming van de verhuurder nodig;
- De woning bevindt zich op de begane grond (geen appartement of bovenwoning);
- Per adres wordt maximaal één kabelgoot aangelegd;
- De kabelgoot gaat direct van een woning naar een parkeervak of parkeerstrook;
- Het parkeervak of de parkeerstrook grenst gelijk aan het trottoir, dus de stroomkabel mag niet het openbaar groen, een weg of een fietspad kruisen;
- Het parkeervak is nog niet gereserveerd voor iemand anders (openbare laadpaal, gehandicaptenparkeerplaats, etc.);
- De kabelgoot komt haaks op de looprichting, in één rechte lijn.

Bij het gebruik gelden de volgende eisen:
- De parkeerplaats is voor iedereen te gebruiken om te parkeren;
- De aanvrager is verantwoordelijk voor het schoon- en obstakelvrij houden van de goot;
- De oplaadkabel ligt in de goot. De kabel die overblijft ligt op eigen terrein of onder het voertuig;
- Na opladen ruimt de gebruiker de kabel op;
- De gebruiker gebruikt een goedgekeurde oplaadkabel, die bedoeld is voor elektrische (plug-in) auto's. De kabel moet in goede staat zijn;
- Als de kabelgoot met de rubberen strip zodanig in kwaliteit achteruit gaat, dat er alsnog struikelgevaar ontstaat, is de aanvrager verplicht dit aan de gemeente te melden. Vanaf dat moment ligt de verantwoordelijkheid bij de gemeente. Daarvoor ligt de verantwoordelijkheid bij de aanvrager.

De rol van de gemeente:
- De gemeente beoordeelt aanvragen aan de hand van deze voorwaarden;
- De kabelgoottegels blijven eigendom van de gemeente;
- De gemeente is verantwoordelijk voor de kabelgoottegels en het veilig aanleggen ervan;
- Wanneer er door de gebruiker struikelgevaar ontstaat, is de gemeente niet aansprakelijk;
- De bedoeling is om de kabelgoot te laten liggen, maar de gemeente kan er altijd voor kiezen om de kabelgoottegel te verwijderen. De kosten hiervan zijn voor de gemeente.

4. Plaatsingsproces

Participatie
We vinden het belangrijk dat inwoners goed geïnformeerd zijn over ontwikkelingen in hun omgeving. Eind 2024 hebben we inwoners gevraagd om ons te adviseren over de laadlocaties op een plankaart. Dit proces heeft veel waardevolle inbreng opgeleverd. We hebben de plankaart op basis van de ontvangen reacties en adviezen waar mogelijk aangepast, en geschikte laadlocaties aangewezen. Deze locaties gebruiken we nog steeds bij het plaatsen van nieuwe laadpalen.

Vanwege de groei aan laadpalen zijn meer locaties nodig. Door netcongestie wordt het moeilijker om nieuwe laadpalen aan te sluiten. Sinds 1 juli 2026 komen aanvragen voor nieuwe aansluitingen voor laadpalen op een wachtlijst. We houden rekening met een wachttijd van 8 jaar. Om hierop vooruit te lopen, heeft de provincie vlak voor 1 juli 2026 ongeveer 45 aansluitingen voor nieuwe laadpalen in onze gemeente aangevraagd.

Dit zijn locaties die voldoen aan ons plaatsingsbeleid, maar waar geen participatie over heeft plaatsgevonden. De aangevraagde aansluitingen horen volgens netbeheerder Liander bij een vaste locatie. Het is niet mogelijk om deze locaties aan te passen. Hierdoor kunnen inwoners bij deze laadpalen niet meer meedenken over de locatie. Het gaat om laadpalen die vanaf 2028 worden geplaatst. We verwachten dat parkeerplaatsen bij nieuwe laadpalen dan niet meer worden gereserveerd voor elektrische auto's. Hierdoor heeft de plaatsing van een laadpaal minder gevolgen voor het gebruik van de parkeerplaats en minder impact op de parkeersituatie.

Een gekozen laadlocatie kan altijd leiden tot bezwaar. Uiteindelijk is het aan de gemeente om een goed onderbouwde keuze te maken welke plaatsen geschikt zijn en welke niet. Daar dient de in dit document beschreven plaatsingsleidraad voor.

Aanvraag
Via de website van de gemeente kan een openbare laadpaal aangevraagd worden. Hier staan ook de belangrijkste eisen benoemd waaraan voldaan moet worden. Een aanvraag voor een laadpaal wordt eerst getoetst aan de hand van de in dit document genoemde plaatsingseisen en plaatsingsvoorkeuren. We kiezen in eerste instantie voor locaties die in onze plankaart zijn opgenomen en locaties waar een aansluiting voor is aangevraagd. Als er geen geschikte locaties (meer) zijn, dan kiezen we een nieuwe locatie aan de hand van de beschreven plaatsingsleidraad.

Verkeersbesluit
Na goedkeuring van de aanvraag neemt het college een verkeersbesluit om twee parkeerplaatsen te reserveren. We informeren omwonenden hierover via het Gemeenteblad (via www.overheid.nl) en het gratis huis-aan-huisblad ‘De Maas en Waler’. Het verkeersbesluit geeft het parkeervak de bestemming ‘opladen van elektrische voertuigen’. In dit vak mag alleen worden geparkeerd door elektrische auto’s die laden. Dat wil zeggen dat de stekker in de laadpaal moet zitten. Omwonenden kunnen bezwaar maken tegen het verkeersbesluit.

Plaatsing
Nadat het verkeersbesluit onherroepelijk is, bereiden de netbeheerder, laadpaalexploitant en aannemer de installatie voor. De gemeente controleert of de werkzaamheden volgens afspraak zijn uitgevoerd en of de openbare ruimte in goede staat is opgeleverd. De laadpaalexploitant plaatst de benodigde bebording E8c (parkeergelegenheid alleen bestemd voor het opladen van elektrische voertuigen) van bijlage I van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (RVV 1990), met onderbord OB504 (twee parkeervakken) van bijlage I van het RVV 1990 bij de laadplaatsen. We passen geen markering toe.

5. Hardheidsclausule

Het college van burgemeester en wethouders kan van deze beleidsregels afwijken, indien toepassing hiervan naar maatstaven van redelijkheid en billijkheid onaanvaardbaar is.

6. Slotbepalingen

6.1 De ‘Beleidsregels plaatsing laadinfrastructuur gemeente Druten 2024’, vastgesteld op 17 december 2024 en de ‘Beleidsregels kabelgoten voor elektrische voertuigen gemeente Druten 2026’, vastgesteld op 17 april 2026, worden ingetrokken.
6.2 Het ‘Plaatsingsbeleid laadpalen gemeente Druten 2026’ treedt in werking op de dag na bekendmaking.
6.3 Deze beleidsregel wordt aangehaald als: Plaatsingsbeleid laadpalen gemeente Druten 2026.

Vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders van Druten op 3 november 2026

Burgemeester
S.W.P.J. Sengers

Secretaris
B.P.P. Janssen