



gemeente
Barneveld

Raadhuisplein 2
Postbus 63
3770 AB Barneveld

Telefoon 14 0342
Internet www.barneveld.nl
Whatsapp 0342495902

Fractie van de VVD
t.a.v. de heer Evers

Datum:
19 mei 2026

Beste heer Evers,

Ons kenmerk:

U hebt schriftelijke vragen gesteld, op grond van artikel 41 van de Organisatieverordening van de gemeenteraad, over het B&W besluit B&W betreft elektrisch rijden en laden.

Uw bericht van:
23 april 2026

Organisatieonderdeel:
Team Beleid Leefomgeving

Behandeld door:
E. Elgersma

Telefoonnummer:
0342495996

Onderwerp:
**Beantwoording schriftelijke
vragen elektrisch rijden en
laden**

Vraag 1: Heeft het college kennisgenomen van het bericht dat de vraag naar elektrische en hybride auto's in de gemeente Barneveld toeneemt, mede door stijgende brandstofprijzen en deelt het college de opvatting dat deze ontwikkeling de komende jaren zal doorzetten? Zo ja, hoe vertaalt zich dit in de prognoses voor de benodigde laadinfrastructuur en de gekozen plaatsingsstrategie?

Antwoord: Ja, wij hebben kennisgenomen van dit bericht. In de Laadvisie 2025 is in de prognoses rekening gehouden met een groei van het aantal elektrische voertuigen in de gemeente Barneveld. Ook is daarin beschreven dat laadpalen proactief op centrale locaties worden geplaatst. Daarnaast worden laadpalen datagedreven bijgeplaatst bij veelvuldig gebruik en op verzoek van bewoners. Verder worden rond juni nieuwe prognoses verwacht vanuit de Nationale Agenda Laadinfrastructuur. De gemeente Barneveld probeert hier, waar mogelijk, zo goed mogelijk op aan te sluiten.

Vraag 2: De Barneveldse VVD hecht aan prioritering van laadpalen op basis van daadwerkelijke behoefte. Hoe wordt voorkomen dat laadpalen langdurig ongebruikt blijven, terwijl (1) de parkeerdruk in woonwijken toeneemt en (2) op andere plekken mogelijk een tekort ontstaat aan laadplekken?

Antwoord: (1) Hoewel voor het plaatsen van een laadpaal twee parkeerplaatsen worden gereserveerd, leidt dit in de praktijk niet direct tot parkeerproblemen. Een elektrisch voertuig dat bij een laadpaal geparkeerd staat, zorgt er immers voor dat op andere parkeerplaatsen in de wijk ruimte ontstaat voor brandstofvoertuigen. Daarnaast wordt op de drukste momenten, bijvoorbeeld 's nachts wanneer de meeste bewoners thuis zijn, geaccepteerd dat elektrische voertuigen bij een laadpaal blijven staan. Op die manier wordt de maximale parkeercapaciteit zo goed mogelijk benut. Er zijn bovendien geen signalen bekend van laadpalen die langdurig ongebruikt blijven. De meeste laadpalen worden goed gebruikt, al kan dit per moment en locatie verschillen, bijvoorbeeld door een verhuizing van een bewoner met een elektrisch voertuig. Door de groei van het aantal elektrische voertuigen komen er vaak na verloop van tijd weer nieuwe bewoners met een elektrisch voertuig, waardoor de laadpaal alsnog wordt gebruikt.

(2) De gemeente Barneveld beschikt daarnaast over een dekkend netwerk van laadpalen. Dat betekent dat binnen de bebouwde kom overal binnen een acceptabele loopafstand een laadpaal beschikbaar is. Op locaties waar laadpalen veelvuldig worden gebruikt, kunnen extra laadpalen worden bijgeplaatst, mits dit mogelijk is binnen de beschikbare netcapaciteit (zie ook het antwoord op vraag 3).

Vraag 3: Welke maatregelen neemt het college om te voorkomen dat netcongestie de uitrol van laadpalen vertraagt en daarmee de overstap naar elektrisch rijden belemmert?

Antwoord: De Autoriteit Consument & Markt (ACM) heeft eind vorig jaar een nieuw prioriteringskader vastgesteld. Dat was nodig, omdat door de toenemende druk op het elektriciteitsnet afspraken moesten worden gemaakt over de verdeling van nieuwe stroomaansluitingen. De aanleg van laadinfrastructuur heeft daarin geen aparte plek gekregen. Per 1 juli 2026 worden nieuwe aanvragen voor een laadpaal daarom op een wachtlijst geplaatst. Netbeheerder Liander kent vanaf die datum alleen capaciteit toe aan openbare laadpalen als er netcapaciteit beschikbaar is. Dat is pas aan de orde nadat aanvragen zijn toegekend voor functies in de categorieën grootschalige batterijopslag, veiligheid en basisbehoeften, waaronder woningen en scholen. Wij hebben ons daarom zoveel mogelijk ingezet om laadpalen op verzoek van bewoners en op basis van gebruiksdata vóór 1 juli 2026 te realiseren. Daarnaast werkt de gemeente Barneveld aan een werkwijze om een pilot met Verlengd Private Aansluitingen binnen de gemeente mogelijk te maken. Daarmee zijn bezitters van een elektrisch voertuig minder afhankelijk van de aanwezigheid van openbare laadpalen. De verwachting is dat eind 2026 een uitgewerkt plan voor deze pilot beschikbaar is. De resultaten van de pilot worden gemonitord, zodat deze kunnen worden meegenomen bij het opstellen van toekomstig beleid. Tot slot onderzoeken de NAL-regio Oost en de netbeheerders hoe blijvend kan worden voorzien in voldoende laadinfrastructuur. Wij blijven deze ontwikkelingen volgen en spelen waar nodig in op nieuwe omstandigheden om verdere vertraging van de uitrol van laadpalen zoveel mogelijk te voorkomen.

Vraag 4: In hoeverre wordt ingezet op slimme laadpalen die gestuurd kunnen laden (bijvoorbeeld buiten piekuren), zodat efficiënter gebruik wordt gemaakt van de beschikbare netcapaciteit en er (indien er vraag naar is) meer palen geplaatst kunnen worden? Kan het college aangeven wat de huidige stand van zaken is en welke ambities er zijn?

Antwoord: Afgesproken is dat vanaf 1 oktober alle aanbieders van publieke laadpalen klaar zijn voor dynamisch netbewust laden. Daarbij wordt het laadvermogen op piekmomenten teruggeschroefd op plaatsen en tijdstippen waarop de netbelasting hoog is. Dit leidt niet direct tot het plaatsen van extra laadpalen, maar zorgt er wel voor dat bestaande laadpalen het net niet onnodig belasten. Daardoor ontstaat tijdens piekmomenten meer ruimte voor andere energievragers. Daarnaast onderzoekt de NAL-regio Oost op welke andere manieren toch laadpalen kunnen worden geplaatst binnen de prioriteringskaders die gelden vanaf 1 juli 2026.

Vraag 5: Wat is de huidige status van de pilot 'verlengd privaat laden'? Wanneer worden de resultaten verwacht en hoe worden deze betrokken bij toekomstig beleid?

Antwoord: Zie het antwoord op vraag 3.

Vraag 6: Hoe wordt bij de inrichting van laadplekken rekening gehouden met de parkeerdruk, met name in bestaande woonwijken?

Antwoord: In de meeste woonwijken is de parkeerdruk het hoogst in de avond en nacht. Op die momenten kunnen elektrische voertuigen bij een laadpaal geparkeerd blijven staan tot de volgende ochtend. Daardoor hebben laadpalen in de praktijk geen onevenredig negatief effect op de parkeerdruk.

Vraag 7: Welke mogelijkheden ziet het college om bij meer plaatsen van laadpalen dubbel gebruik (zowel voor elektrische als benzine-, dieselauto's) toe te staan, bijvoorbeeld door tijdsgebonden gebruik (tijdstippen waarop elektriciteitsgebruik laag is en er ruimte op het net is) van de gedeelte parkeerplek?

Antwoord: Uitgangspunt is dat wij met de plaatsing van laadpalen en daarmee laadplekken duurzame mobiliteit stimuleren en mede mogelijk maken. De mogelijkheden voor dubbelgebruik van parkeerplaatsen door zowel elektrische als brandstofvoertuigen zijn op dit moment nog beperkt. Dit hangt samen met afspraken met exploitanten van laadpalen over de beschikbaarheid van laadplekken voor elektrische voertuigen. Binnen de NAL-regio Oost loopt momenteel tot 1 januari 2027 een pilot waarbij dubbelgebruik van laadplekken door brandstof- en elektrische voertuigen wordt toegestaan. De resultaten van deze pilot worden meegenomen bij de start van een nieuwe concessie, die beoogd is vanaf 2027.

Er bestaat momenteel nog veel onduidelijkheid over deze concessie, mede door de onzekerheid rond het prioriteringskader van de ACM. Zolang de resultaten van bovengenoemde pilot nog niet bekend zijn, worden gereserveerde parkeerplaatsen voor elektrische voertuigen niet beschikbaar gesteld voor brandstofvoertuigen. We willen hiermee voorkomen dat eigenaren van elektrische voertuigen onvoldoende in de gelegenheid worden gesteld om hun voertuig op te kunnen laden waarmee op diverse manieren ongemak kan ontstaan. Dit willen wij voorkomen. Vooralsnog geldt daarom dat laadpalen gereserveerd zijn voor het opladen van elektrische voertuigen en zien wij geen ruimte om het anders te doen vanwege de nadelen die zwaarder wegen.

Pagina 3 van 3

Met vriendelijke groet,
Burgemeester en wethouders,

W. Wieringa
secretaris

J. van der Tak
burgemeester