



Plaatsingsbeleid publieke laadpalen personenvervoer 2026

vastgesteld door college van B&W op 17 februari 2026



1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Om onze klimaatdoelen te halen is het nodig dat ook ons vervoer verduurzaamt. Elektrisch vervoer (hierna: EV), draagt hieraan bij. In het Klimaatakkoord staat dat uiterlijk in 2030 alle nieuw verkochte auto's emissievrij moeten zijn. Voor een belangrijk deel zullen dat batterij-elektrische auto's zijn. Volgens prognoses uit het Klimaatakkoord en de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) zijn in 2030 landelijk naar schatting 1,7 miljoen laadpunten nodig voor personenvervoer. Voor de gemeente Almelo is de prognose 530 (semi)publieke laadpunten in 2025, 942 laadpunten in 2030, en 1678 laadpunten in 2035, ten opzichte van 192 laadpunten nu.

NB. Er is onderscheid in de termen laadpaal en laadpunt. Eén laadpaal heeft één of meerdere laadpunten. In Almelo worden overwegend palen geplaatst met twee laadpunten.

De opgave is echter breder dan personenvervoer. We verwachten ook een toename van het aantal elektrische bussen, doelgroepenvervoer, bestelwagens, trucks en mobiele werktuigen. Dat vraagt om een forse uitbreiding van het aantal laadpunten en een slim, dekkend, toegankelijk en betaalbaar laadnetwerk. Een grote opgave die impact heeft op de openbare ruimte en op het elektriciteitsnet. Het is belangrijk te bepalen hoe onze strategie voor laadinfrastructuur er uit ziet. Dit heeft invloed op de fysieke omgeving in de stad, zeker ook de binnenstad als meest compacte deel van Almelo met veel dubbelfuncties in de ruimte. Dit moet in samenhang worden bekeken met de ontwikkeling van de binnenstad. Feitelijk betekent het ook een uitwerking van duurzame mobiliteit in Almelo, waar het elektrisch vervoer onderdeel van uit maakt. Zo een integrale visie op de laadinfrastructuur wordt nog opgesteld. Tot die tijd werken we aan het plaatsen van publieke laadpalen voor personenvervoer op basis van dit concrete plaatsingsbeleid.

1.2 Doel en scope document

Doel van dit document is inzicht te geven in de strategie en wijze van uitvoering rond de plaatsing van publieke laadpalen. Het document is gebaseerd op een format dat wordt gehanteerd binnen de provincies Overijssel en Gelderland, het samenwerkingsverband Gelderland Overijssel- Regionale Aanpak Laadinfrastructuur (GO-RAL).

Het plaatsingsbeleid richt zich op de uitrol van laadinfrastructuur voor de gebruikersgroep **personenvervoer** (bewoners en bezoekers). Op dit moment beperken we ons tot deze gebruikersgroep. In de nog op te stellen laadpalenvisie kijken we breder naar andere gebruikersgroepen, bijvoorbeeld vrachtwagens.

Voor personenvervoer is op dit moment op veel plaatsen al een toenemende behoefte aan laadpunten en verwachten we een verdere toename. Omdat de ontwikkelingen op het gebied van elektrisch vervoer en laadinfrastructuur snel gaan, actualiseren we het plaatsingsbeleid in ieder geval elke twee jaar.

2 Uitwerking beleidskeuzes

2.1 Private, semipublieke en publieke laadpunten

We hanteren het uitgangspunt dat EV-rijders zoveel mogelijk laden op privaat terrein. Alleen voor EV-rijders die daar geen mogelijkheid voor hebben, organiseert de gemeente laadvoorzieningen in de publieke ruimte. Dit wordt bij de concrete aanvraag beoordeeld

Om het gebruik van laadpalen op privaat en semipubliek terrein maximaal te benutten en daarmee de druk op de openbare ruimte zoveel mogelijk te ontzien, zet de gemeente in op de volgende maatregelen:

- We onderzoeken welke drempels om private en semipublieke laadpunten te realiseren er zijn en welke stimuleringsmaatregelen we kunnen nemen om deze drempels weg te nemen.
- We onderzoeken of samenwerking wenselijk is met aanbieders van semipublieke laadpunten. Denk bijvoorbeeld aan openstelling van deze punten buiten kantoortijden of bij sportscholen.

2.2 Locaties

De gemeente bepaalt waar de publieke laadinfrastructuur komt te staan. De locaties worden op de volgende manier bepaald:

A. Per individueel verzoek (paal volgt aanvraag)

Als wij een verzoek tot (bij)plaatsen van laadinfrastructuur ontvangen, bepalen we per individueel verzoek wat hiervoor de beste locatie is. Hierbij houden we onder andere rekening met de verderop in het beleid genoemde plaatsingscriteria (zie paragraaf 2.5), en;

B. Op basis van een plankaart (pro actieve locaties)

Om te kunnen beschikken over een voldoende dekkend laadnetwerk, hebben we een aantal plekken vooraf aangewezen waar uit eigen beweging laadinfrastructuur wordt (bij)geplaatst; dus zonder een concrete aanvraag. Binnen de regionale samenwerking hebben we afspraken gemaakt hoeveel palen dat jaarlijks zijn. Voor Almelo bedraagt dit aantal 22 laadpalen per jaar. Een geschikte locatie is bijvoorbeeld vlak bij een kantoorlocatie, om zo het elektrisch rijden te stimuleren. Deze plankaart wordt ook gebruikt voor de beoordeling van een individuele aanvraag.

2.3 Soorten laadinfrastructuur

We maken onderscheid tussen reguliere laadpunten en snellaadpunten:

De gemeente heeft een verantwoordelijkheid in de uitrol van reguliere publieke laadpunten. Eén laadpaal bestaat uit 2 laadpunten. Deze laadpunten met een vermogen tot 22 kW gaan we eerst gespreid plaatsen en daarna waar mogelijk clusteren. Wij doen mee aan de regionale aanbesteding voor de concessie voor het plaatsen van openbare laadpalen.

Dat betekent, dat er in principe alleen openbare laadpalen worden geplaatst door de concessiehouder en conform de afspraken uit de concessie. Er wordt met groene stroom geladen. De huidige concessie loopt tot juli 2027.

Wij staan op zich positief tegenover snelladen, met name op locaties bij supermarkten, sportlocaties of wijkcentra. Snelladers (> 50 kW) nemen overigens wel meer ruimte in beslag. Zij vallen buiten de concessie. Onze actieve rol richt zich dan ook op de reguliere laadpalen. We willen wel met marktpartijen in gesprek over semipublieke snelladers, zoals bij tankstations of supermarkten. Dit betrekken we bij het opstellen van de plankaart.

Innovatie en doorontwikkeling

Naast het laden via de inmiddels bekende laadpalen komen ook andere vormen van laden in beeld, zoals draadloos laden, de integratie van laadpunten in andere objecten, het clusteren van laadpunten en bi-directioneel (vehicle-to-everything) laden. Dit zijn innovaties die getest moeten worden in de openbare ruimte voor wat betreft ruimtelijke inpassing, (maatschappelijke) kosten en gebruiksgemak. Hiermee kunnen ze op termijn de ontwikkeling van het elektrisch rijden bevorderen en economische spin-off genereren. Deze ontwikkelingen maken dat Almelo enigszins terughoudend is in het volop plaatsen van reguliere laadpalen. Vooral de integratie in andere objecten (zoals lichtmasten) heeft onze belangstelling. Binnen de kaders van de concessie staan wij open voor experimenten.

2.4 Plaatsingsstrategie

Om publieke laadinfrastructuur (bij) te plaatsen kiezen we voor de volgende hoofdaanpak: We combineren de vraaggestuurde plaatsing (= op aanvraag) met plaatsing voor de vraag uit, op basis van voorspelling (= pro actieve locaties).

Daarnaast zijn in de concessie afspraken gemaakt over het bijplaatsen van laadpalen als het verbruik voldoende hoog is: 5000 kWh per laadpaal op jaarbasis en 4 of meer unieke gebruikers voor een periode van 6 maanden. Deze afspraken komen wij na.

We willen ook laadpunten realiseren op plekken waar bewoners of forenzen geen aanvraag kunnen doen. We faciliteren daarmee ook de bezoekers van onze stad, bijvoorbeeld op langparkeerterreinen of in de parkeergarages. Het kan zijn dat deze locaties minder rendabel zijn. We kunnen als gemeente dan zelf een verzoek doen voor een laadpaal. Wij betalen daar eenmalig een bedrag voor (1500 euro ex BTW). Hier gaan we terughoudend mee om.

Het is de kunst te balanceren tussen het voldoen aan de huidige vraag versus de ontwikkelingen op lange termijn. We weten niet of de laadpaal van nu wel de infrastructuur is die we over 10 jaar nodig hebben. Denk aan de ontwikkeling van thuisaccu's, actieradius van de auto's of het gebruik van waterstof. We proberen daarom te voldoen aan de vraag, maar ook flexibel te blijven in de uitvoering. We doen dat bijvoorbeeld door niet in hoog tempo laadpalen te plaatsen, maar meer in balans te zijn met de vraag. Ofwel, ons hoofduitgangspunt blijft 'aanbod op vraag' en niet zozeer 'vraag creëren door aanbod'.

De locaties die geschikt zijn voor laadpalen zijn vastgelegd in een dynamische plankaart. Deze plankaart is onderdeel van de concessie vanuit de GO-RAL. De plankaart geeft zowel onze organisatie, de inwoner als de netbeheerder houvast en versnelt het proces rond plaatsing. De prognoses van ElaadNL gebruiken we als richting.

We houden daarbij wel de realiteit in de gaten, om zodoende niet onnodig een claim te leggen op de beschikbare parkeerruimte in de stad.

2.5 Plaatsingscriteria

Bij de plaatsing van laadpalen gebruiken we de volgende criteria:

- **Nabij elektriciteitsnet:** laadpalen worden waar mogelijk 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.
- **Op een bestaand parkeervak:** laadpalen worden in principe gerealiseerd op bestaande parkeerplaatsen. We kijken wel naar nabije alternatieven, bijvoorbeeld extra parkeerruimte realiseren, en zo geen onnodig verlies van parkeerruimte te krijgen. Dit wegen we af tegen de eveneens geldende klimaatdoelstelling minder verharding te willen. Dit zal maatwerk per locatie zijn.
- **Passend bij parkeerdruk:** het belang van het kunnen laden wordt afgewogen tegen het belang van voldoende parkeerruimte. Bij een laadpaal mag je niet parkeren als de auto niet wordt geladen. Dat betekent dat het plaatsen van een laadpaal de beschikbare parkeerruimte in eerste instantie vermindert. We willen zoveel mogelijk voorkomen dat daardoor een tekort aan parkeerplaatsen en daardoor parkeeroverlast ontstaat. Dit vraagt om een zorgvuldige afweging van aantal palen en de locatie daarvan. Als het aandeel elektrische auto's in het wagenpark in de buurt toeneemt, verdwijnt dit effect langzamerhand. De elektrificatie leidt immers op zich niet tot toename van het aantal auto's in een buurt. Een mogelijkheid die we daarbij overwegen is het gebruik van venstertijden voor het laden.
- **Openbaar karakter:** bij voorkeur wordt een laadpaal niet op het parkeervak voor de deur van de aanvrager geplaatst, om te voorkomen dat aanvrager en omwonenden het laadpunt ervaren als 'eigen'.
- **Dekkend voor de stad:** hiervoor wordt de plankaart gebruikt en de al bestaande laadpalen.
- **Maximale loopafstand:** we hanteren een afstand van circa 250 meter vanaf de aanvrager, maar dit is geen hard getal. Locatieomstandigheden kunnen maken dat we juist dichterbij of verder weg plaatsen.
- **Locatie is in beheer en eigendom van gemeente Almelo:** publieke laadpalen staan in principe in de openbare ruimte en daarmee op locaties die in beheer zijn van de gemeente Almelo.
- **In principe niet in een beschermd stadsgezicht:** een laadpaal zal in de regel niet passen in een beschermd stadsgezicht. Daarom staan wij dat in principe niet toe.
- **Binnen bebouwde kom:** de betreffende weg is gelegen binnen de bebouwde kom met het oog op de rendabelheid.

2.6 Privaat verlengde aansluitpunten

Wij krijgen regelmatig het verzoek van inwoners die hun elektrische auto thuis willen laden, maar zelf geen eigen oprit of parkeergelegenheid hebben. Om de veiligheid en toegankelijkheid van de openbare ruimte te waarborgen, zien wij liever geen losse kabels over het trottoir liggen. Toch hebben wij ook begrip voor de particulier die zonnepanelen plaatst en daarmee zijn auto wil opladen, maar geen eigen parkeergelegenheid heeft. Voor die gevallen willen wij het gebruik van laadkabels niet zonder meer verbieden. Wel zijn wij hier terughoudend in vanwege de veiligheid van de trottoirgebruiker.

Ofwel: we staan dit toe, maar onder voorwaarden. Deze voorwaarden zijn vastgelegd in de 'Nadere regels voor het laden van elektrische voertuigen vanuit een privaat laadpunt'. De belangrijkste zijn:

- de aanwezigheid van zonnepanelen op het perceel;
- de lader heeft geen eigen oprit of parkeergelegenheid op eigen terrein;
- de laadkabel moet zijn afgedekt met een kabelmat of in een kabelgoot liggen;
- de lader heeft geen exclusief recht of voorrang op een parkeerplaats. De parkeerplaats blijft openbaar en beschikbaar voor iedereen.

Kabelgoot

Vanaf 2025 bieden wij inwoners ook de mogelijkheid tot de aanleg van een kabelgoot. Een kabelgoot is een uitsparing in de bestrating waarin de laadkabel kan worden weggewerkt, zodat deze geen obstakel vormt voor voetgangers. De aanleg van een kabelgoot is mogelijk na voorafgaande toestemming van de gemeente. De gemeente voert de aanleg uit. De kosten voor beoordeling, de kabelgoottegels en de aanleg zijn voor rekening van de lader.

3 Participatie

We vinden het belangrijk dat inwoners geïnformeerd zijn over ontwikkelingen in hun omgeving. We raadplegen de inwoners, samen met de wijkregisseurs, bij het opstellen van de plankaart beschreven in paragraaf 2.4. De wijze waarop (enquête, QR code voor mogelijke locatie, bijeenkomst, platform etc.) is per buurt verschillend.

In gesprek met de wijk inventariseren we waar behoefte is aan laadpunten. Ook krijgen we in beeld wat de buurtbewoners een geschikte locatie vinden, of juist niet. We halen reacties op bij inwoners ten aanzien van de voorgestelde laadlocatie(s). De gemeente besluit uiteindelijk waar de laadpaal daadwerkelijk komt.

Besluit op aanvraag:

Nadat we de locatie voor het aangevraagde laadpunt hebben bepaald, stellen we een ontwerp verkeersbesluit vast dat wordt gepubliceerd in het digitale gemeenteblad.

Om inwoners te informeren over de voorgenomen plaatsing van de laadpaal kondigen we het ontwerp verkeersbesluit ook aan in het Almelo's Weekblad. Omdat niet precies kan worden vastgesteld wie allemaal belanghebbend is bij deze publieke voorziening, worden omwonenden niet huis-aan-huis geïnformeerd.

Aanvrager of inwoners kunnen een zienswijze kenbaar maken op het ontwerp verkeersbesluit. Deze zienswijzen wegen wij mee met het definitieve verkeersbesluit. Aanvragers of inwoners die het niet eens zijn met het definitieve verkeersbesluit, kunnen hiertegen in beroep bij de rechtbank Overijssel.

Plankaart:

Waar mogelijk nemen we een verzamelverkeersbesluit voor meerdere locaties tegelijk in een buurt. Dit gebeurt op basis van de plankaart. Inwoners kunnen hun reactie geven op het ontwerp van dit verkeersbesluit.

4 Verkeersbesluit

Het verkeersbesluit geeft het parkeervak de doelbestemming 'opladen van elektrische voertuigen'. In dit vak mag alleen worden geparkeerd door elektrische auto's die ook daadwerkelijk laden. Dat wil zeggen dat de stekker in de laadpaal en auto moet zitten en er geladen moet worden.

Eén laadpaal heeft 2 laadpunten, wat inhoudt dat het verkeersbesluit van toepassing is op twee aangrenzende parkeervakken. Hierdoor verliezen deze vakken hun functie als reguliere parkeerplaatsen. Deze belangen kunnen botsen en daarom kiezen wij er in gebieden met hoge parkeerdruk voor om tijdelijk één van de twee laadplekken ook te gebruiken als reguliere parkeerplaats. Dit wordt aangegeven met een onderbord dat slechts één richting (één pijl) aangeeft voor de laadbestemming. Binnen de concessie zijn afspraken gemaakt over het verbruik dat de paal moet hebben voordat deze maatregel weer ongedaan moet worden gemaakt. Zodra de laadpaal een jaarlijks energieverbruik van minimaal 1750 kWh bereikt, wordt de bebording aangepast naar een onderbord met pijlen in beide richtingen, waarmee beide parkeervakken exclusief voor laden worden gereserveerd.

Klachten over verkeerd gebruik van een laadlocatie kunnen bij de gemeente worden gemeld. Wij beoordelen dan of de markering of bebording kan worden verbeterd en delen het signaal met onze toezichthouders.

5 Bebording en markering laadlocatie

Een laadlocatie wordt standaard voorzien met het bord E8C van bijlage 1 van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 met daaronder een onderbord met twee plaatsingspijlen die de gereserveerde parkeerplaatsen aangeven (links en rechts).

Op enkele locaties wordt nog gebruik gemaakt van het bord E4 met onderbord "alleen voor opladen elektrische voertuigen" en daaronder 2 plaatsingspijlen (links en rechts).



6 Laden in een parkeerreguleringsgebied

6.1 Betaald parkeren gebied

Om het elektrisch rijden te stimuleren, is overwogen om het laden vrij te stellen van het parkeertarief. Maar omdat hier het zogenaamde laadpaalkleven mee in de hand wordt gewerkt, kiezen we er voor opladers gewoon te laten betalen voor het parkeren zoals iedere andere parkeerder in dit gebied. Het voorkomt ook lastige handhavingsdiscussies op straat, zoals de vraag vanaf welk moment dan betaald had moeten worden voor het parkeren.

Dus: naast betalen voor het laden moet ook betaald worden voor het parkeren.

6.2 Gebied met parkeerschijf (blauwe zone)

In een blauwe zone mag maximaal 1 uur worden geparkeerd. Dit is vaak te kort voor het laden van een elektrische auto. Bewoners, hun bezoekers en sommige bedrijven binnen een blauwe zone, komen via de bestaande regelingen al in aanmerking voor een ontheffing om langer te parkeren.

Inwoners die net buiten de blauwe zone wonen, kunnen een RVV-ontheffing kopen om bij een specifieke laadpaal langer te mogen staan voor de duur van het laden. Ook bedrijven binnen of net buiten een blauwe zone komen voor deze ontheffing in aanmerking. Voor laders zonder ontheffing blijft de maximale parkeerduur van toepassing.