# RAADSVOORSTEL

**Onderwerp** : Vaststellen integrale laadvisie 2025

---

**Zaak- & documentnr.** : Z/25/141812 201709365

**Portefeuillehouder** : L.S. Kaper

**Opsteller** : Florian Sloots, Amber Koertshuis

**Afdeling**: Ruimte, Samenleving en Ontwikkeling

**Telefoonnr**:

---

**Samenvatting**

De gemeenteraad heeft de bevoegdheid om kaders te stellen en financiële middelen beschikbaar te stellen. Dit doet zij door het besluit te nemen om de integrale laadvisie 2025 voor de gemeente Westervoort vast te stellen (zie bijlage 1). De laadvisie bevat nieuwe kaders voor de doelgroepen voor openbare laadinfrastructuur, het onder voorwaarden toestaan van snelladers in woonkernen, laadinfrastructuur op nieuwbouwlocaties en laden van bouwvoertuigen. Ook gaat de laadvisie in op de gekozen plaatsingsstrategieën, participatie en het uitvoeringsmodel dat bij de gemeente Westervoort past.

Binnen de kaders van de laadvisie wordt de plaatsing van laadpalen uitgevoerd aan de hand van het zogenaamde plaatsingsbeleid, ofwel de beleidsregels. Het College heeft binnen de kaders van de huidige laadvisie nieuw aangescherpt plaatsingsbeleid vastgesteld. Dit bestaat uit een leidraad en een plankaart met plekken waar laadpalen kunnen komen. Zo zorgt de gemeente voor genoeg laadmogelijkheden voor verschillende soorten elektrische voertuigen.

**Beslispunten**

1. de integrale laadvisie 2025 vast te stellen;
    a. De doelgroep voor openbare laadvoorzieningen uit te breiden van inwoners naar bezoekers, taxi- en doelgroepenvervoer, bouwvoertuigen, logistiek- en vrachtvervoer.
    b. De aanpak voor laden voor bouwvoertuigen (SEB convenant) mogelijk te maken bij nieuwe bouwprojecten.
    c. Snelladers in de woonkernen onder voorwaarden (inpassing in de openbare ruimte en het elektriciteitsnet) mogelijk te maken.
    d. Bij nieuwbouwlocaties rekening te houden met de benodigde laadvoorzieningen.
2. de integrale laadvisie tweejaarlijks te evalueren en waar nodig te herzien

## Aanleiding

Vanuit de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) is elke gemeente verplicht om een integrale laadvisie vast te stellen én tweejaarlijks te herijken, daarom moet er regelmatig een nieuwe visie opgesteld worden. Daarbij hoort ook de herijking van het onderliggende plaatsingsbeleid.

Op basis van ervaring uit de afgelopen jaren, analyse van data, trends en ontwikkelingen, evaluatie van de vorige versie van de laadvisie, de plaatsingsleidraad en de plankaart, is een nieuwe integrale laadvisie opgesteld. De nieuwe laadvisie vervangt de vorige versie uit 2022

## Planning

Om te voldoen aan de landelijke verplichting om de laadvisie periodiek te herijken is het noodzakelijk om een nieuwe laadvisie vast te stellen. De vorige versie is in 2022 vastgesteld. Het vaststellen van nieuwe kaders is ook nodig zodat het college daar met plaatsingsbeleid uitvoering aan kan geven en in kan spelen op de actuele behoefte aan laadinfrastructuur. Dit is zowel om ervoor te zorgen dat aanvragen vanuit EV-rijders gerealiseerd kunnen worden, als ook om verdere vertraging in het nakomen van afspraken over proactieve plaatsing van laadpalen met de provincie en de concessiehouder te voorkomen.

## Beoogd effect

Het nieuwe beleid biedt structuur om de openbare laadinfrastructuur uit te breiden naar een toekomstbestendig netwerk. Dit moet inwoners, bezoekers en bedrijven het vertrouwen geven om over te stappen naar elektrische mobiliteit.

Het biedt kaders voor de nieuwe plaatsingsleidraad die is opgesteld om een zorgvuldige inpassing van laadinfrastructuur in de openbare ruimte en het elektriciteitsnet te waarborgen. Met de bijbehorende nieuwe plankaart kan het netwerk de komende jaren verder uitgebreid worden wanneer de vraag toeneemt.

## Argumenten

*1.1 De integrale laadvisie is een strategisch document dat nodig is om tijdig passende laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen te realiseren*
De integrale laadvisie heeft een zichttermijn van 10 tot 15 jaar. Met de blik op de verwachte ontwikkelingen en behoeften in 2030/2035 wordt regie genomen op het plaatsen en opschalen van de laadoplossingen die nodig zijn. Een nieuwe versie is nodig om het inmiddels verouderde beleid te vervangen. In de nieuwe integrale laadvisie worden keuzes gemaakt over welke gebruikersgroepen en typen laadinfrastructuur de gemeente de komende jaren faciliteert en welke typen plaatsingsstrategieën, participatie en uitvoeringsmodel daarbij het beste bij de gemeente passen. Zo realiseren we tijdig een toegankelijk, betaalbaar, betrouwbaar en veilig laadnetwerk.

*1.2 De nieuwe laadvisie speelt in op nieuwe ontwikkelingen op het gebied van duurzame mobiliteit*
We verwachten een transitie naar batterij-elektrisch personenvervoer, maar ook een transitie voor andere doelgroepen. De laadvisie speelt in op deze nieuwe ontwikkelingen zoals laadbehoefte op bezoekerslocaties, elektrificatie van taxi- en doelgroepenvervoer, logistiek- en vrachtvervoer op bedrijventerreinen en de ambities op het gebied van schoon- en emissieloos bouwen (SEB) en de bijbehorende laadbehoefte van bouwvoertuigen. Het openbare laadnetwerk speelt ook een belangrijke rol in de transitie van deze vervoersstromen, en kan in de toekomst mogelijk ook bijdragen aan het laden van elektrisch openbaar vervoer.

*1.3 De ontwikkeling van snelladers kan een belangrijke bijdrage leveren aan het openbare laadnetwerk binnen de gemeente*
Snelladers kunnen een belangrijke bijdrage leveren aan de laadbehoefte van specifieke doelgroepen binnen de woonkernen. Omdat snelladers meer fysieke ruimte innemen en hogere vermogens vragen is een zorgvuldige afweging nodig. Met de nieuwe laadvisie worden snelladers onder voorwaarden toegestaan, mits ze in de openbare ruimte ingepast kunnen worden, en het elektriciteitsnet niet te veel belasten. In het plaatsingsbeleid zijn deze criteria verder uitgewerkt.

*2.1 Snelle ontwikkelingen en nieuwe inzichten vragen om flexibiliteit*
De inzichten rondom duurzame mobiliteit veranderen snel. Prognoses worden voortdurend aangepast aan veranderende verkoopcijfers en bij verschillende doelgroepen ontstaat meer behoefte aan laadinfrastructuur. Om in te spelen op veranderingen en nieuwe inzichten biedt het beleid richting voor de komende jaren, en zal het tweejaarlijks herijkt worden. Op die manier kan tijdig een passende rol voor de gemeente gekozen worden ten aanzien van nieuwe ontwikkelingen en kan het laadnetwerk op de juiste manier aangevuld worden.

## Kanttekeningen

*1.1 Het uitbreiden van de doelgroepen van de laadvisie betekent een grotere rol van de gemeente in de ontwikkeling van openbare laadinfrastructuur*
Om het laadnetwerk tijdig uit te breiden en in te spelen op de toekomstige laadbehoefte van verschillende doelgroepen moet goed gekeken worden naar de behoefte en het gebruik van de laadinfrastructuur. Bij nieuwe ontwikkelingen moet deze weer verder uitgewerkt worden. Hier is de komende jaren mogelijk meer inzet voor nodig. Dit wordt net als het beleid tweejaarlijks geëvalueerd om passend bij te sturen.

*1.2 De herziening van de laadvisie omvat nog niet alle gebruikersgroepen*
In het kader van het lopende project dat zich richt op de opschaling van het verduurzamen van bedrijventerreinen, is ervoor gekozen om de rol van de gemeente ten aanzien van

laadinfrastructuur voor logistiek- en vrachtvervoer in de komende periode nader uit te werken.

*2.1 Het tweejaarlijks herzien van het beleid kost tijd en middelen*
De herziening van de integrale laadvisie is een verplichting voortkomend uit de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL). De termijn voor actualisatie, en de verplichting om dit ook voor onderliggend plaatsingsbeleid uit te voeren, liggen niet vast. De ervaringen van de afgelopen drie jaar laten echter zien dat een periodieke actualisatie wel degelijk noodzakelijk is. Inzichten uit de toepassing het beleid en maatschappelijke ontwikkelingen hebben ertoe geleid dat het plaatsingsbeleid deze cyclus flink is aangepast om de nodige nieuwe locaties te kunnen selecteren, en om zorgvuldige inpassing mogelijk te maken. De verwachting is dat een herziening over twee jaar opnieuw aan de orde zal zijn. Ook de plankaart vraagt om regelmatige bijstelling inclusief participatieproces. In de praktijk blijkt dat naarmate het participatieproces langer geleden heeft plaatsgevonden, de weerstand tegen het plaatsen van laadpalen op eerder vastgestelde locaties toeneemt. Door tweejaarlijks te evalueren kan bepaald worden op welke onderdelen actualisatie nodig is en doelmatig gewerkt worden.

## Financiële paragraaf

De realisatie van laadinfrastructuur wordt aan de markt over gelaten, via het concessiemodel. Het plaatsen van laadpalen in de openbare ruimte is daardoor in de meeste gevallen kosteloos voor de gemeente, tenzij de gemeente aanvullende eisen stelt of meer strategische laadpalen wil plaatsen.

Beleidsvorming en uitvoering van de laadvisie en het plaatsingsbeleid vraagt ambtelijke capaciteit van de afdelingen RSO en R&B. Bijvoorbeeld voor het nemen van verkeersbesluiten, het ontwikkelen en uitvoeren van een aanpak voor de nieuwe doelgroepen, en de tweejaarlijkse evaluatie van het beleid. Versnelling in de ontwikkeling van elektrisch vervoer kan ertoe leiden dat er op termijn meer capaciteit en budget nodig is. Met het vastleggen van de laadvisie worden de kaders en budgetten voor de komende periode vastgelegd.

Op dit moment is de ambtelijke bezetting en het begrootte jaarlijkse budget voor laadinfrastructuur voldoende. Met het vastleggen van de laadvisie wordt nu geen aanvullend structureel budget gevraagd.

## Participatie en communicatie

Uit ervaring blijkt dat inwoners en andere belanghebbenden met name betrokken willen worden bij de ontwikkeling van plaatsingscriteria en locatiekeuze van laadinfrastructuur in de directe omgeving. Participatie heeft conform de aanpak met de participatiescan op het niveau raadplegen en adviseren plaatsgevonden, en was erop gericht om mensen te betrekken bij het opstellen van nieuw plaatsingsbeleid; de plaatsingsleidraad en de bijbehorende plankaart met locaties voor nieuwe laadpalen. Zie bijlage 3 voor een beschrijving van het participatietraject en de uitkomsten.

**Duurzaamheid**

Het besluit draagt op een positieve manier bij aan de elektrificatie van voertuigen in Westervoort, voor een bredere doelgroep dan voorheen. Door het opladen van deze voertuigen mogelijk te maken kunnen verschillende vormen van vervoer op een duurzamere manier plaatsvinden. Dit draagt bij aan een lager energieverbruik en lagere emissies.

**Intergemeentelijke samenwerking**

Het beleid voor openbare laadinfrastructuur wordt per gemeente vastgesteld, maar gemeenten worden ondersteund door de regionale organisatie. Westervoort valt onder de zogenoemde GO-RAL regio: Gelderland en Overijssel. Vanuit de regio worden gemeenten ondersteund, bijvoorbeeld bij nieuwe ontwikkelingen en de regionale concessie voor het plaatsen van laadpalen in de openbare ruimte. De huidige concessie loopt tot 15 maart 2027. Wanneer de keuze voor deelname aan de volgende concessieperiode voorligt besluit het college opnieuw over deelname.

**Bijlagen**

*201712329 – Integrale laadvisie 2025 - Gemeente Westervoort*
*20171232 – Plaatsingsleidraad openbare laadinfrastructuur & plankaart*
*201712328 – Procesbeschrijving participatie*
*201712330 – Raadsbesluit vaststellen integrale laadvisie 2025*

Westervoort, 4 november 2025

Burgemeester en wethouders van gemeente Westervoort,

| | |
|---|---|
| M. Sluiter (MA) | drs. A.J. (Arend) van Hout |
| secretaris | burgemeester |