

Laadinfrastructuur in Groningen 2026

Inwonerspanel Groningen Gehoord over de nieuwe strategie voor
laadinfrastructuur.

Mei 2026

iil Groningen

Inhoudsopgave

	Infographic	3
1	Inleiding	4
	1.1 Achtergrond	4
	1.2 Opzet van het onderzoek	4
2	Respons en achtergrondkenmerken	5
	2.1 Respons	5
	2.1 Achtergrondkenmerken	5
3	Resultaten	7
	3.1 Elektrisch rijden	7
	3.2 Bevindingen van respondenten zonder elektrische auto	7
	3.3 Mening van elektrische rijders over de huidige laadinfrastructuur	10
	3.4 Ervaringen met het laden van een elektrische auto	13
	3.5 Toekomstplannen voor laadinfrastructuur	15
	Colofon	19

Infographic

Laadinfrastructuur

Inwonerspanel Groningen Gehoord



Respondenten: 3.765
Respondenten open link: 554
Uitvoeringsdatum: februari 2026

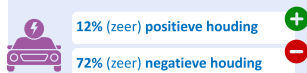
Bezit elektrische auto

21% van de respondenten heeft een elektrische auto of maakt vaak gebruik van een elektrische auto.

Experiment laadpalen

Gemeente Groningen gaat experimenteren met laadpalen **zonder gereserveerde parkeerplekken**, zodat **niet-elektrische auto's** hier ook kunnen parkeren. Wat vinden respondenten hiervan?

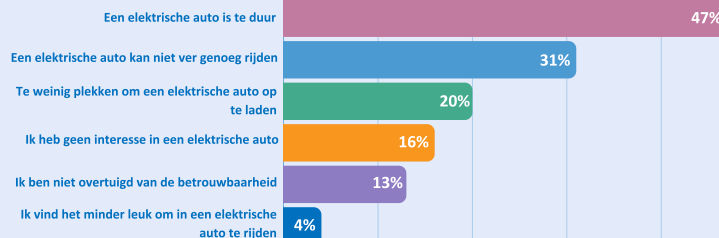
Respondenten met elektrische auto:



Respondenten zonder elektrische auto:



Redenen om niet elektrisch te rijden



Problemen elektrisch rijden

Respondenten met een elektrische auto lopen voornamelijk tegen deze drie problemen aan:



Laadplekken

60% van de respondenten vindt dat er (veel) te weinig parkeerplekken met laadpalen in de openbare ruimte zijn.

Wil je meer lezen?

Bekijk het volledige rapport via groningengehoord.nl



1 Inleiding

1.1 Achtergrond

De huidige strategie Openbare Laadinfrastructuur van de gemeente Groningen loopt ten einde. Programma Mobiliteit is daarom bezig om de doelen voor laadinfrastructuur in de gemeente Groningen te actualiseren en opnieuw vast te stellen. In het kader van participatie wil Programma Mobiliteit ook de mening van inwoners ophalen voor de nieuwe strategie rondom laadinfrastructuur in de gemeente. Het programma wil hierbij onder meer achterhalen welke onderwerpen inwoners belangrijk vinden, hoe de huidige infrastructuur wordt ervaren en wat inwoners vinden van de aanvraagprocedure voor laadpalen. Om een antwoord te krijgen op deze vragen wordt het inwonerspanel Groningen Gehoord ingezet.

1.2 Opzet van het onderzoek

Een online vragenlijst is voorgelegd aan het inwonerspanel Groningen Gehoord (zie kader). Het inwonerspanel bestaat uit een grote groep inwoners van de gemeente Groningen die zich hebben opgegeven om deel te nemen aan verschillende panelonderzoeken van OIS Groningen. De vragenlijst is op 9 februari 2026 verstuurd en stond twee weken open voor respons. Op 18 februari is er een herinneringsmail gestuurd.

Om laadpaalgebruikers en niet-gebruikers te kunnen vergelijken, is voldoende respons nodig van bezitters van een elektrische auto. Om zoveel mogelijk bezitters van een elektrische auto te bereiken, is ervoor gekozen om ook een open link naar de enquête te delen. De opdrachtgever heeft deze open link zelf verspreid, om een bredere doelgroep te bereiken.

Inwonerspanel Groningen Gehoord

Voor dit onderzoek wordt het inwonerspanel Groningen Gehoord ingezet. Het digitale inwonerspanel met inmiddels bijna 12.000 leden is in 2005 opgericht. De leden hebben actief toestemming gegeven om digitaal aangeschreven te worden voor Groningen Gehoord-panelonderzoeken. Het panel biedt de mogelijkheid om inwoners van de gemeente Groningen vragen te stellen over allerlei (actuele) onderwerpen in de gemeente. Beleidsmakers krijgen zo informatie over wat er leeft onder de inwoners van de gemeente. Iedere inwoner van de gemeente Groningen vanaf 18 jaar kan zich aanmelden om mee te doen met het inwonerspanel. Het gevolg is dat sommige groepen inwoners zijn oververtegenwoordigd en andere ondervertegenwoordigd. Dit neemt niet weg dat het inwonerspanel een zeer bruikbaar instrument is om in korte tijd de mening van een aanzienlijke groep inwoners van de gemeente Groningen te peilen.

2 Respons en achtergrondkenmerken

2.1 Respons

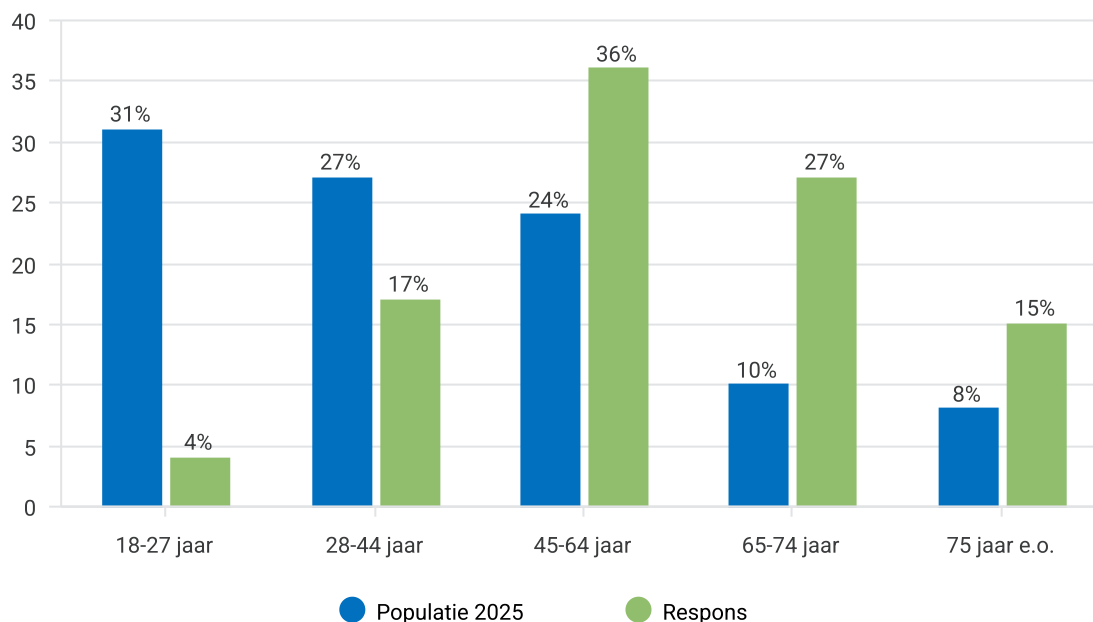
In totaal is de vragenlijst door 3.765 panelleden (deels) ingevuld. Dit komt neer op een responspercentage van 31%. Via de openbare link hebben 554 inwoners de vragenlijst (deels) ingevuld. Gecombineerd betekent dit dat de vragenlijst door 4.319 inwoners (deels) is ingevuld. Niet alle respondenten hebben alle vragen beantwoord. Hierdoor kan het aantal respondenten per vraag verschillen.

2.1 Achtergrondkenmerken

Leeftijd

In figuur 1 is de verdeling van de respondenten naar leeftijd te zien. Daarnaast toont de figuur de verdeling van alle inwoners in de gemeente Groningen (de populatie) naar leeftijdsgroepen. In deze figuur is te zien dat er een ondervertegenwoordiging is van 18-27-jarigen en 28-44-jarigen. Slechts 4% van de respondenten is onder de 27 jaar, terwijl dit in de populatie een groep van 31% betreft. De leeftijdscategorieën van 45-64 jaar, 65-74 jaar en 75+ zijn daarentegen juist oververtegenwoordigd.

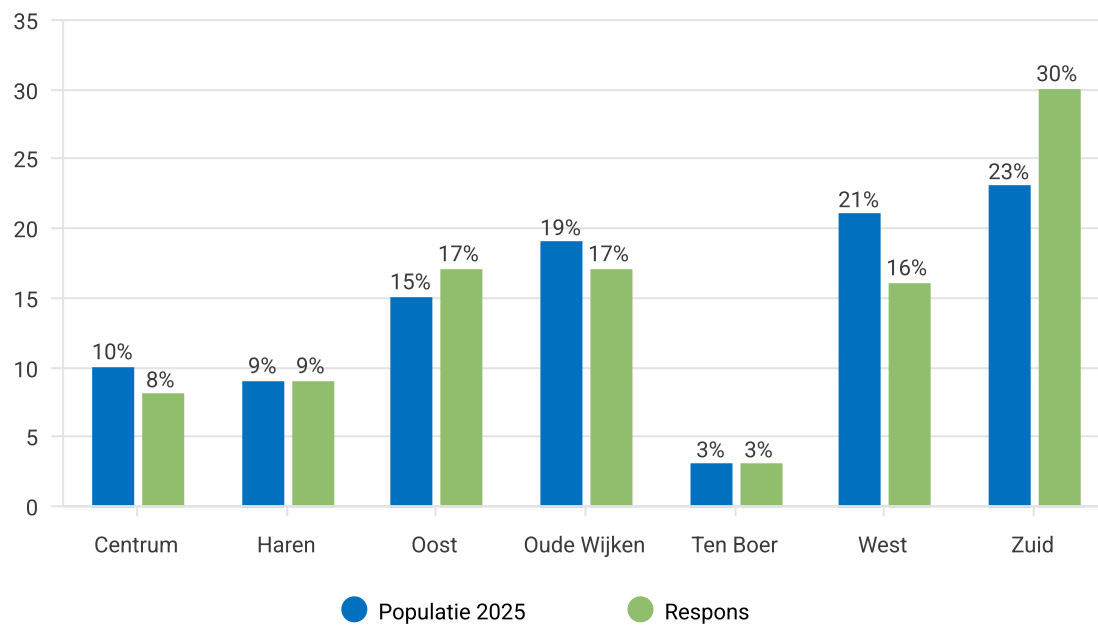
Figuur 1: Respons (n=4.319) naar leeftijd, vergeleken met de populatie (18+ jaar) van de gemeente Groningen (n=210.216)



Gebiedsdeel

We hebben aan de respondenten gevraagd om hun postcode in te vullen. Op basis van deze postcodes kunnen we een onderverdeling maken van de resultaten naar gebiedsdeel. Figuur 2 geeft de verdeling van de respondenten over de gebiedsdelen weer. Inwoners uit de gebiedsdelen Centrum, Oude Wijken en West worden licht ondervertegenwoordigd. Inwoners uit gebiedsdeel Zuid zijn juist licht oververtegenwoordigd.

Figuur 2: Respons (n=4.057) naar gebiedsdeel, vergeleken met de populatieverdeling 18-plussers van de gemeente Groningen in 2025 (210.390)

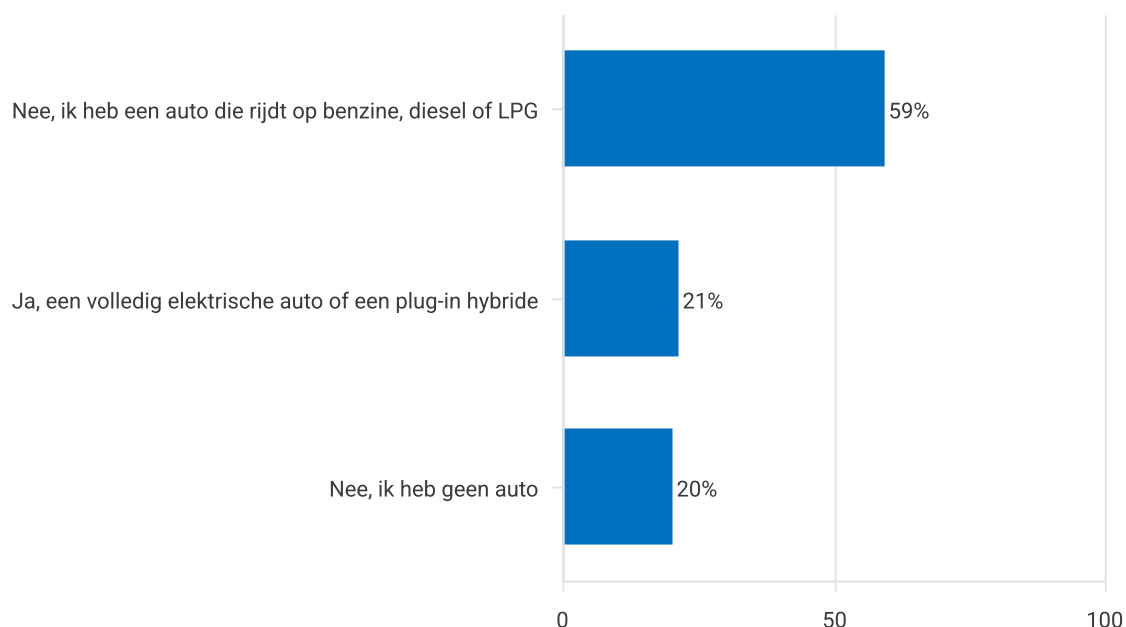


3 Resultaten

3.1 Elektrisch rijden

Omdat we de respondenten in dit onderzoek hebben gevraagd naar hun mening over openbare laadinfrastructuur, was het van belang om vast te stellen of ze gebruik maken van deze voorzieningen. Om hier een indruk van te krijgen, stelden we de respondenten de vraag of ze in het bezit zijn van een elektrische auto of dat ze vaak gebruik maken van een elektrische auto die in het bezit is van hun huishouden. Uit figuur 3 blijkt dat meer dan de helft van de respondenten (59%) gebruik maakt van een niet-elektrische auto (benzine, diesel of LPG). Ongeveer een vijfde van de respondenten (21%) heeft of maakt vaak gebruik van een elektrische auto. Het overige deel van de respondenten is niet in het bezit van een auto.

Figuur 3: Heb je een elektrische auto? Of maak je vaak gebruik van een elektrische auto in jouw huishouden? (n=4.019)



3.2 Bevindingen van respondenten zonder elektrische auto

Aan de respondenten die geen elektrische auto of plug-in hybride hebben of hier vaak gebruik van maken, hebben we een aantal losse vragen gesteld. Een van deze vragen was of de respondenten zouden overwegen om binnen 5 jaar een elektrische auto te kopen. Van de 3.412 respondenten die deze vraag heeft ingevuld, gaf 28% aan dit te overwegen. De overige 72% maakte deze overweging niet.

Vervolgens hebben we aan de respondenten zonder elektrische auto of plug-in hybride gevraagd wat hen tegenhoudt om over te stappen op elektrisch rijden. In figuur 4 worden de resultaten op deze vraag weergegeven. De voornaamste reden die wordt gegeven, is dat een elektrische auto (nog) te duur is om te kopen (47%). De afstand die een elektrische auto kan rijden op een volledige acculading wordt ook gezien als een drempel (31%), net als het aantal plekken om een elektrische auto op te laden (20%). Een groot deel van de respondenten (36%) koos daarnaast voor de antwoordoptie 'Anders, namelijk'. In de toelichting geeft een

groot deel van deze groep aan dat zij geen behoefte hebben aan een auto, dat ze geen rijbewijs hebben of dat hun huidige (niet-elektrische) auto nog niet aan vervanging toe is. Voor deze groep respondenten is elektrisch rijden op dit moment daarom nog geen overweging.

Er is ook een groep respondenten kritisch op elektrische auto's. Verschillende respondenten stellen dat elektrische auto's niet milieuvriendelijk zijn en dat met name de productie van elektrische auto's schadelijker is dan de productie van benzineauto's:

“ Ik denk dat elektrisch rijden een voorbeeld is van greenwashing: men doet alsof het milieuvriendelijk is, maar dat is het helemaal niet. Als er een alternatief is dat werkelijk milieuvriendelijk is en geen milieurampen veroorzaakt, ga ik overwegen.

“ De vervuiling is groter dan het rijden op benzine. De accu's zijn een grote impact op het milieu! En het draagt zeker niet [bij aan] de energietransitie!

“ Ik ben er nog steeds van overtuigd dat de productie van een elektrische auto schadelijker is dan de uitstoot van mijn benzinevoertuig. Ik wacht op waterstof als basis.

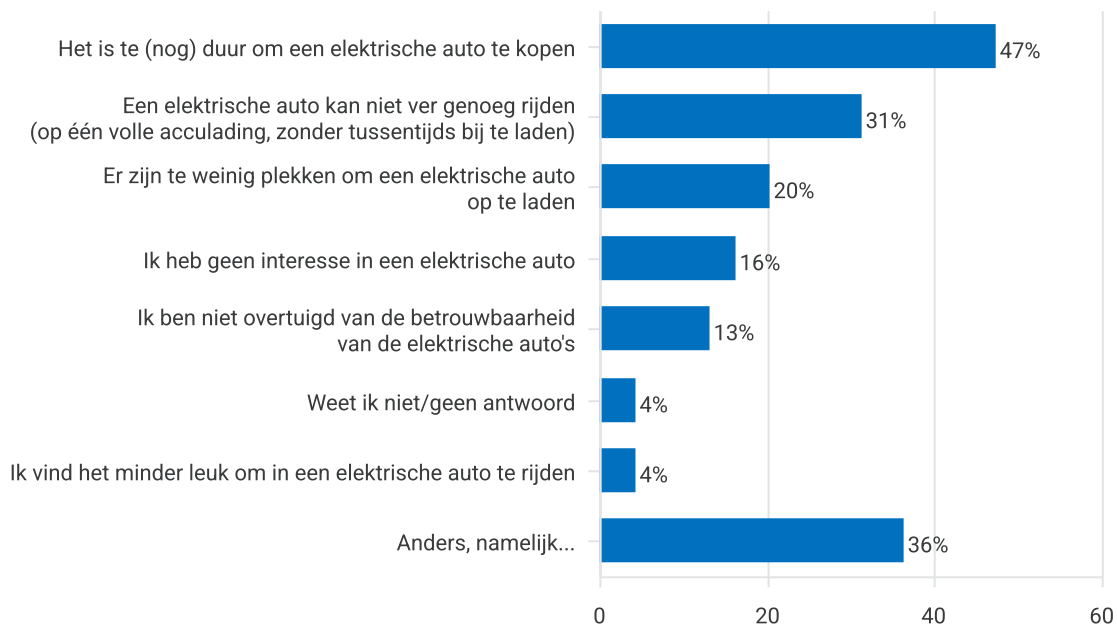
Daarnaast is er ook een groep respondenten die positief maar ook terughoudend is. Deze respondenten wijzen elektrisch rijden niet af, maar wachten op verdere ontwikkelingen:

“ Ik wacht op de ontwikkelingen dat de elektrische auto ook ingezet kan worden als thuisbatterij i.v.m. mijn zonnepanelen.

“ Ik lees telkens dat er nog betere accu's worden ontwikkeld. Die ontwikkeling wil [ik] eerst nog even afwachten.

Alle open antwoorden zijn geanonimiseerd gedeeld met de opdrachtgever.

Figuur 4: Wat zijn voor jou redenen om (nog) niet elektrisch te rijden? (n=3.391)

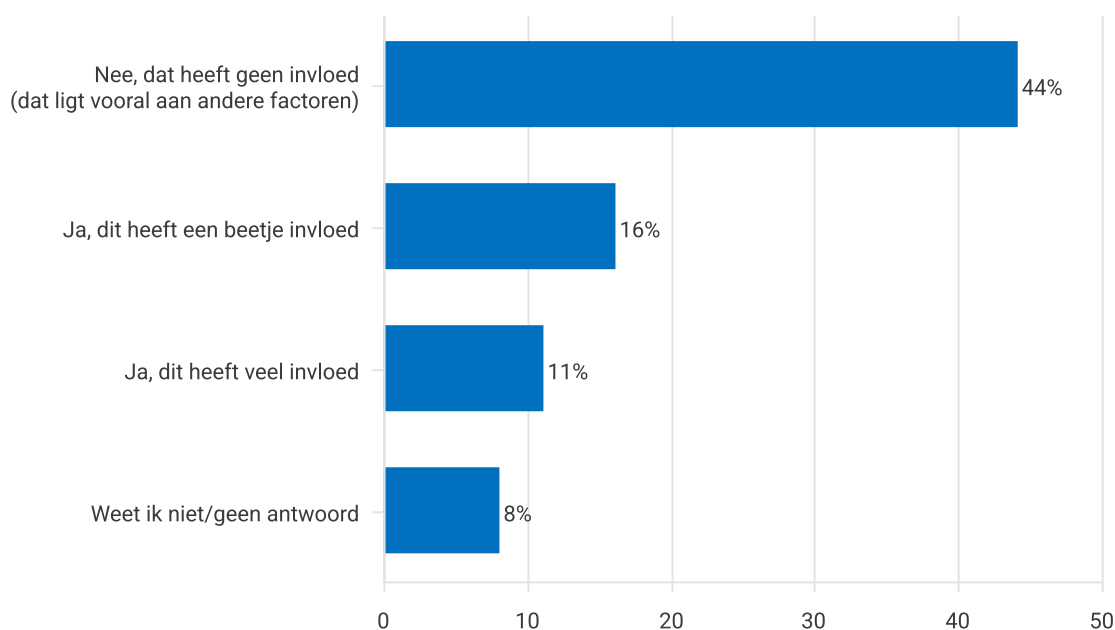


**Meerdere antwoorden mogelijk. De percentages tellen daarom niet op tot 100%*

Om erachter te komen of de aanwezigheid van laadpalen invloed heeft op de keuze voor een elektrisch voertuig, hebben we de volgende vraag aan de respondenten gesteld: *Heeft de aanwezigheid van openbare elektrische laadpalen invloed op jouw keuze om over te stappen op elektrisch rijden?* De resultaten op deze vraag worden weergegeven in figuur 5.

Uit figuur 5 kan worden opgemaakt dat de aanwezigheid van laadpalen voor veel respondenten niet van invloed is op de keuze om over te stappen op elektrisch rijden (44%). Slechts 11% geeft aan dat dit van grote invloed is op hun keuze, 16% stelt dat dit van lichte invloed is op hun keuze.

Figuur 5: Heeft de aanwezigheid van openbare elektrische laadpalen invloed op jouw keuze om over te stappen op elektrisch rijden? (n=3.393)

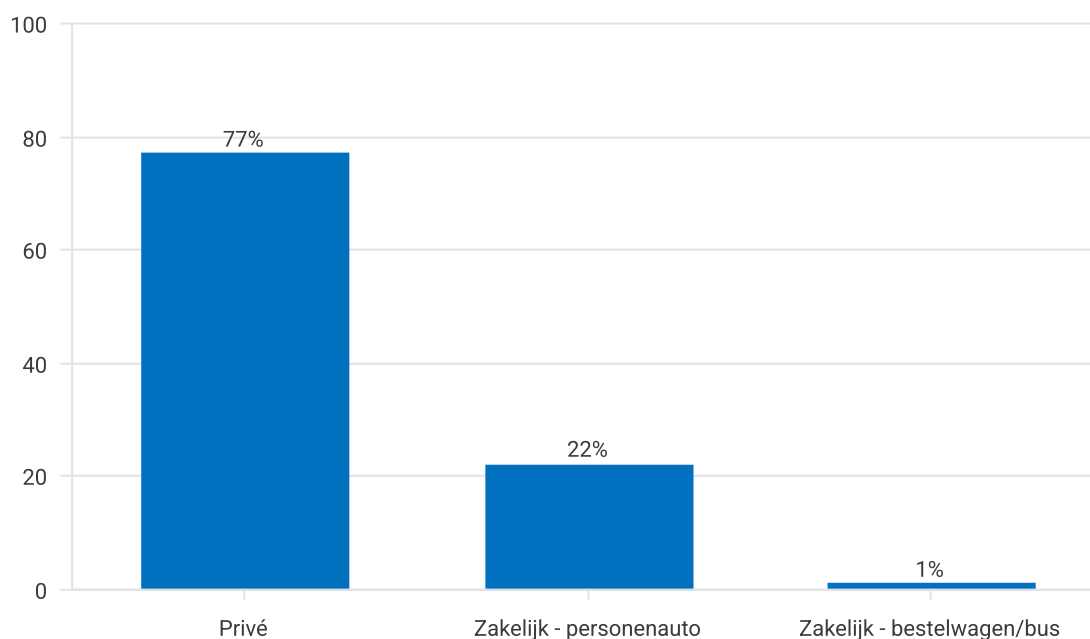


3.3 Mening van elektrische rijders over de huidige laadinfrastructuur

Om dieper in te gaan op de meningen en ervaringen van respondenten die een volledig elektrische auto of plug-in hybride hebben of hier vaak gebruik van maken, hebben we aan deze respondenten vervolgvragen gesteld. Deze vragen zijn niet ingevuld door respondenten zonder (elektrische) auto.

Allereerst hebben we aan de respondenten met een elektrische auto of plug-in hybride gevraagd of zij privé of zakelijk rijden. Deze resultaten worden weergegeven in figuur 6. Van deze respondenten rijdt 77% privé, 22% rijdt zakelijk met een personenauto en 1% rijdt zakelijk met een bestelwagen.

Figuur 6: Rijd je privé of zakelijk? (n=897)



Voor de nieuwe strategie voor laadinfrastructuur is het waardevol om inzicht te krijgen in hoe inwoners met een elektrische auto kijken naar de huidige gang van zaken. Daarom hebben we drie stellingen uitgevraagd over laadpalen en de ambitie van de gemeente (figuur 7).

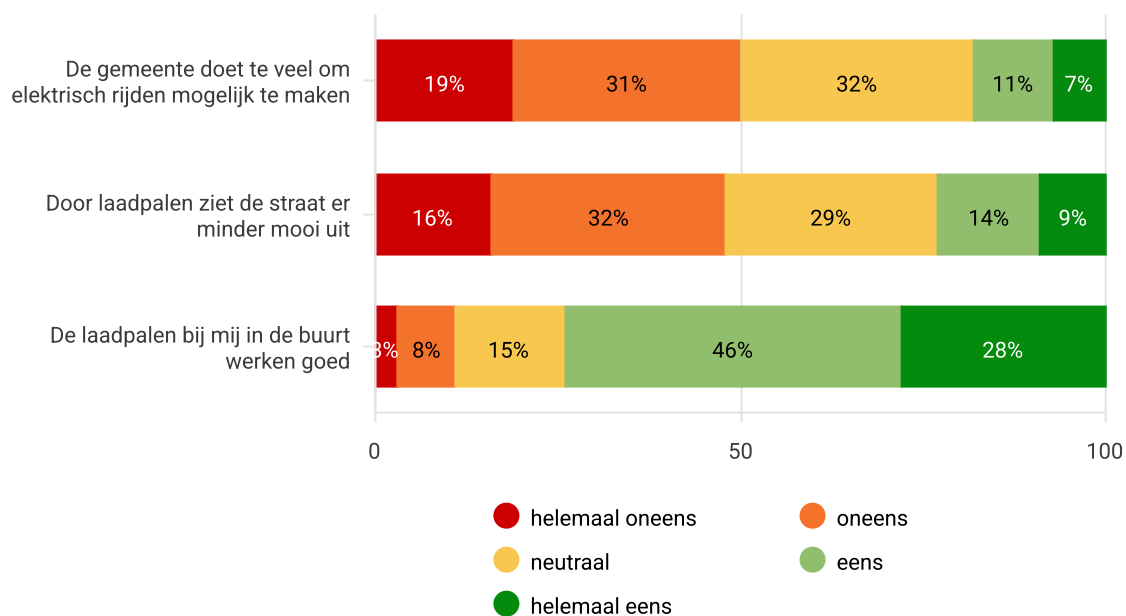
Uit de eerste stelling blijkt dat de respondenten het oneens zijn met het feit dat de gemeente te veel doet om elektrisch rijden mogelijk te maken. Het overgrote deel (69%) is het (helemaal) oneens met deze stelling. Verder stelt 18% zich neutraal op ten opzichte van deze stelling. Van de respondenten geeft 11% aan het (helemaal) eens te zijn met de stelling dat de gemeente te veel doet om elektrisch rijden mogelijk te maken.

De tweede stelling heeft betrekking op het straatbeeld en of dit beïnvloed wordt door laadpalen. Bijna driekwart van de respondenten (72%) geeft aan dat straten er niet minder mooi uit zien door laadpalen. Een vijfde (20%) geeft aan neutraal te zijn. Slechts een klein deel (8%) geeft aan de straat minder mooi te vinden door laadpalen.

De derde stelling gaat over de werking van de laadpalen in de buurt bij de respondenten. Bijna driekwart van de respondenten (74%) geeft aan dat de laadpalen in de buurt goed werken, 15% is neutraal. Slechts 8% geeft aan het (helemaal) oneens te zijn met de stelling dat de laadpalen in hun buurt goed werken.

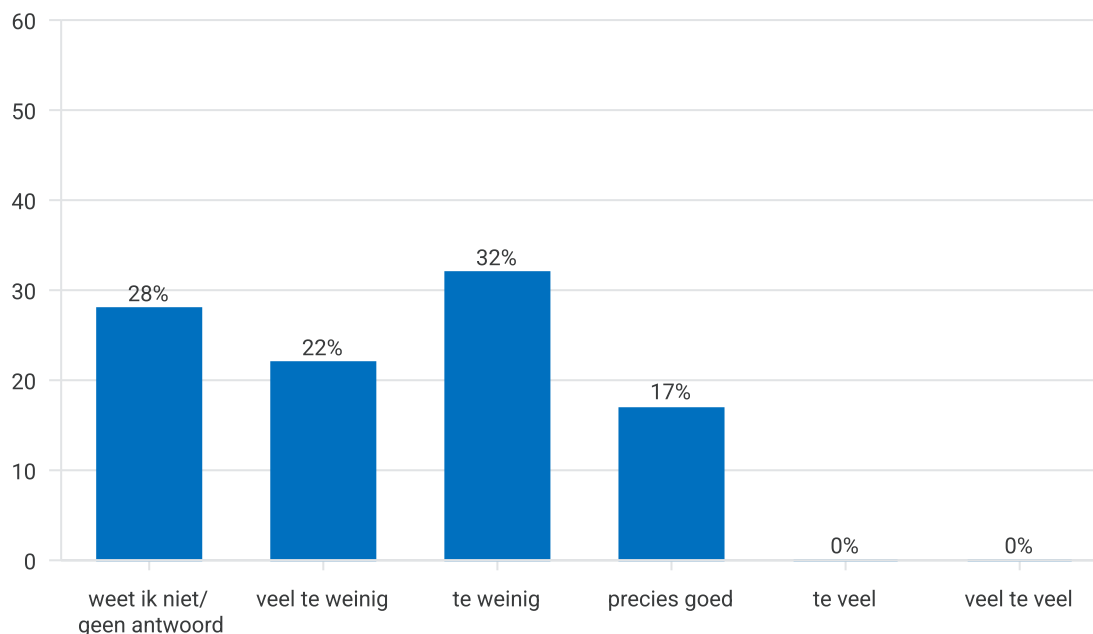
Hoewel de 'Weet ik niet/geen antwoord'-optie in de rapportage buiten beschouwing wordt gelaten, gaven 241 van de 881 respondenten bij de laatste stelling aan niet te weten of geen antwoord te willen geven over de stelling dat de laadpalen in hun buurt goed werken. Dit zou mogelijk kunnen betekenen dat veel respondenten geen gebruik maken van de laadpalen in hun buurt, of dat deze er simpelweg niet zijn.

Figuur 7: In hoeverre ben je het eens met de volgende stellingen? (n=881)



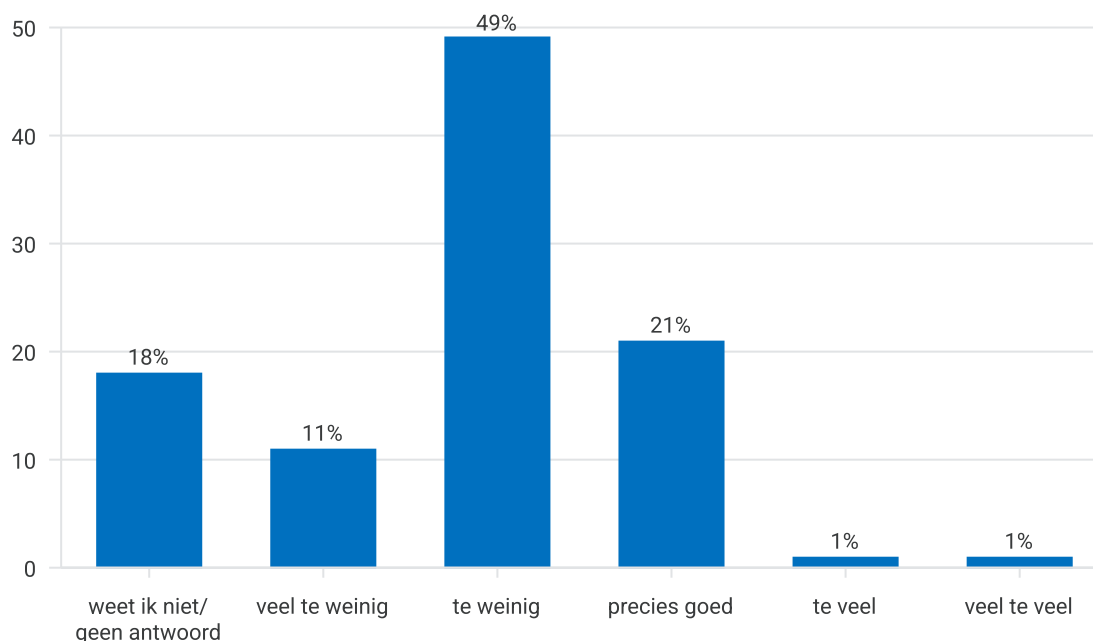
Figuur 8 toont hoe de respondenten kijken naar het aantal snelladers in de buurt. Zo vindt meer dan de helft van de respondenten (54%) dat er (veel) te weinig snelladers in de buurt zijn. Een kleiner deel is tevreden; 17% vindt het aantal precies goed. In totaal geven 5 respondenten aan het aantal snelladers (veel) te veel te vinden. Bovendien geeft een groot deel aan het antwoord niet te weten of niet te willen geven; 28% kiest voor 'Weet ik niet/geen antwoord'.

Figuur 8: De hoeveelheid snelladers in mijn buurt is... (n=875)



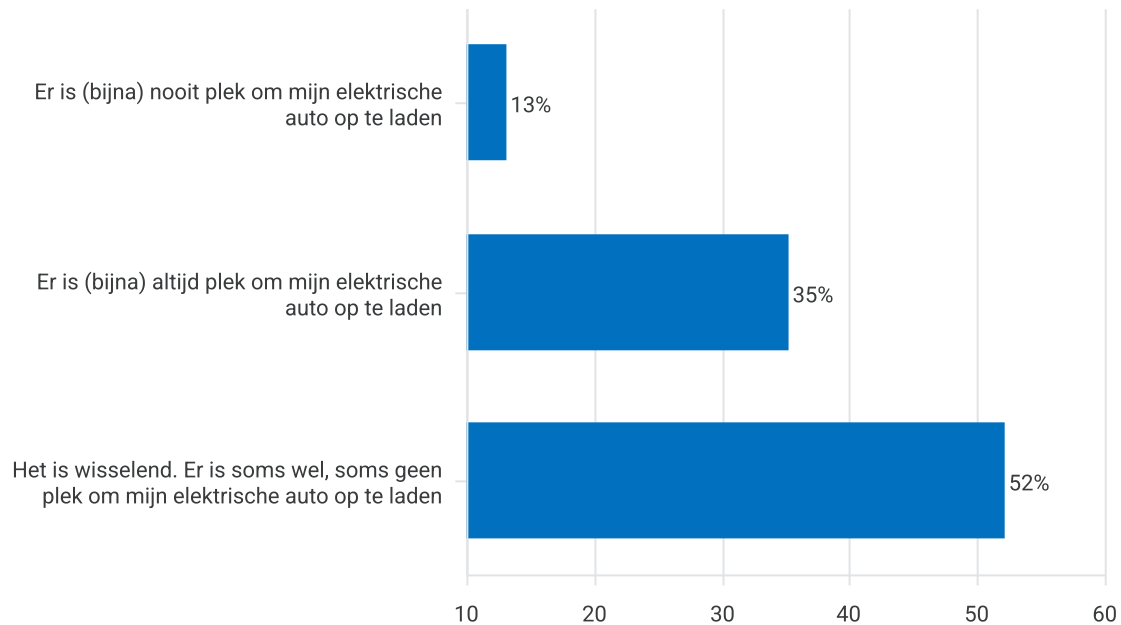
In figuur 9 wordt weergegeven hoe respondenten met een elektrische auto of plug-in hybride kijken naar de hoeveelheid parkeerplaatsen met een laadpaal in de openbare ruimte. Hieruit blijkt dat 60% van de respondenten van mening is dat er (veel) te weinig parkeerplekken met laadpalen zijn in de openbare ruimte. Ongeveer een vijfde (21%) geeft aan dat het aantal parkeerplekken met laadpalen precies goed is. Slechts 11 respondenten geven aan dat er (veel) te veel parkeerplaatsen met een laadpaal zijn. Daarnaast geeft 18% geen antwoord te hebben of het niet te weten.

Figuur 9: De hoeveelheid parkeerplaatsen met een laadpaal in de openbare ruimte is... (n=875)



Vervolgens hebben we de respondenten gericht gevraagd naar de beschikbaarheid van laadpalen in de eigen omgeving. De resultaten hiervan worden weergegeven in figuur 10. Slechts 13% geeft aan dat er (bijna) nooit plek is om hun elektrische auto op te laden, 35% geeft aan dat er (bijna) altijd plek is. Meer dan de helft (52%) geeft aan dat er wisselend plek is wanneer zij willen laden. Respondenten die voor 'Weet ik niet/geen antwoord' kozen, zijn buiten beschouwing gelaten.

Figuur 10: Hoe vaak is er in jouw buurt een openbare laadpaal beschikbaar wanneer jij wilt opladen? (n=639)



3.4 Ervaringen met het laden van een elektrische auto

Om bij het opstellen van de nieuwe strategie voor laadinfrastructuur rekening te kunnen houden met de wensen van inwoners, is het van belang om in kaart te brengen welke problemen ondervonden worden bij het laden van elektrische auto's.

We hebben de respondenten een aantal mogelijke problemen voorgelegd. In figuur 11 worden deze verschillende problemen weergegeven. Respondenten konden hier meerdere problemen selecteren. Uit deze figuur wordt duidelijk dat de (te) hoge kosten van laden (34%) en het feit dat laadpalen vaak bezet (33%) of afwezig (27%) zijn, als grootste problemen worden gezien. Een kwart van de respondenten met een elektrische auto of plug-in hybride loopt tegen geen problemen aan. Verder koos 19% voor 'Anders, namelijk'.

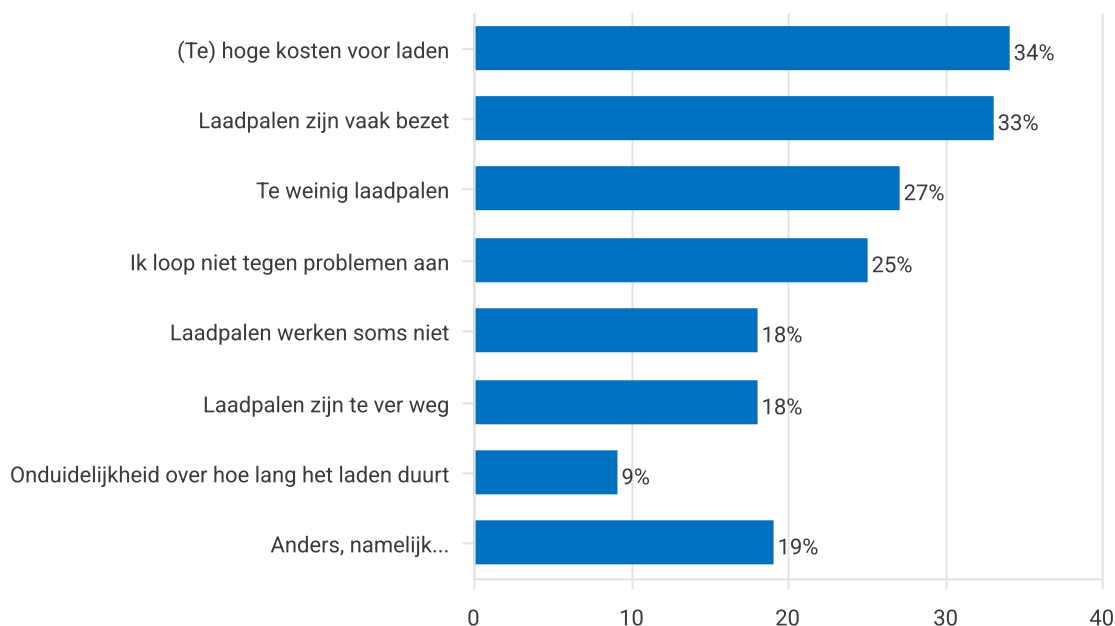
Hier gaven respondenten onder andere aan dat ze geen problemen ervaren, omdat ze hun elektrische auto alleen thuis opladen. Ook zijn er respondenten die negatief zijn over inwoners die hun auto (te) lang aan laadpalen laten staan, waardoor er geen plek is om op te laden. Ook stellen een aantal respondenten dat er niet-elektrische auto's (onterecht) op parkeerplaatsen met laadpalen staan.

“ Laadpaalklevers. Sommige buurtbewoners laten hun auto dagenlang aan de paal staan. [...] Het is de grootste bron van irritatie en het is erg jammer dat er niet (flink) extra berekend wordt [voor] paalkleven.

“ Wij hebben zelf een laadpaal en hebben de openbare voorzieningen niet nodig.

“ Auto's houden laadplek bezet terwijl [de] accu is opgeladen. Soms staan auto's een weekend aaneengesloten op een laadplek. Ronduit asociaal en gemeente handhaaft niet.

Figuur 11: Tegen welke problemen loop jij aan bij het opladen van jouw elektrische auto? (n=857)*

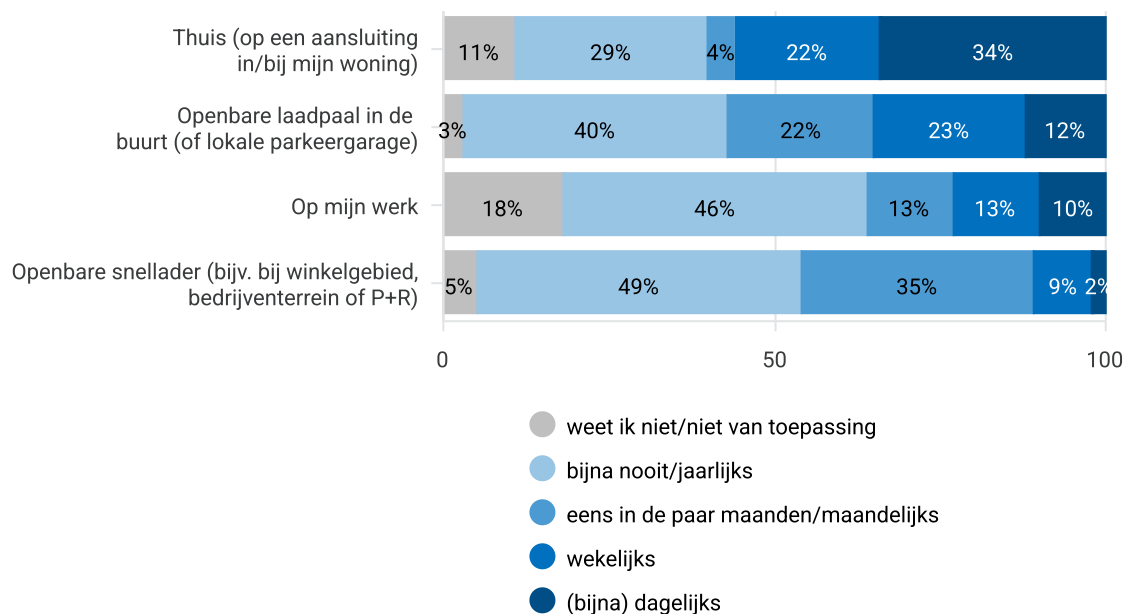


**Meerdere antwoorden mogelijk. De percentages tellen daarom niet op tot 100%*

Om inzicht te krijgen in welke laadpunten het vaakst gebruikt worden, hebben we mogelijke laadplekken voorgesteld aan de respondenten. Telkens is gevraagd hoe vaak de respondenten hier gebruik van maken. De resultaten hiervan worden weergegeven in figuur 12.

De respondenten laden hun elektrische auto of plug-in hybride het vaakst thuis op; 34% geeft aan (bijna) dagelijks hun auto thuis op te laden, 22% doet dit wekelijks. Openbare laadpalen worden ook relatief vaak gebruikt; door 12% dagelijks en door 23% wekelijks. Verder laadt 10% (bijna) dagelijks hun elektrische auto op bij hun werk, 13% doet dit wekelijks en 13% maandelijks/eens in de paar maanden. Ook kiest 18% hier voor 'Weet ik niet/geen antwoord', mogelijk omdat deze respondenten op het moment geen werk hebben. Openbare snelladers worden het minst vaak gebruikt, bijna de helft (49%) maakt bijna nooit tot jaarlijks gebruik van een openbare snellader.

Figuur 12: Hoe vaak laad je jouw elektrische auto bij de volgende laadpunten? (n=867)



3.5 Toekomstplannen voor laadinfrastructuur

Het experiment

Laadpalen in de openbare ruimte hebben op dit moment vaak gereserveerde parkeervakken voor elektrische auto's. Gemeente Groningen gaat experimenteren met laadpalen zonder gereserveerde parkeervakken. Dit houdt in dat niet-elektrische auto's ook gebruik kunnen maken van deze parkeervakken. We hebben aan alle respondenten gevraagd hoe zij tegenover dit experiment staan. Deze resultaten worden in figuur 13 weergegeven. Hierbij worden de resultaten van de respondenten met een elektrische auto vergeleken met respondenten zonder (elektrische) auto.

In deze figuur is te zien dat respondenten met een elektrische auto negatiever tegenover dit experiment staan dan respondenten zonder (elektrische) auto. Zo staat 12% van de respondenten met een elektrische auto (zeer) positief tegenover dit experiment en 72% (zeer) negatief, tegenover 38% (zeer) positieve en 26% (zeer) negatieve respondenten zonder (elektrische) auto.

Respondenten hadden ook de mogelijkheid om hun antwoord toe te lichten. Hieruit blijkt dat een groot deel van de respondenten kritisch staat tegenover het experiment. Veel respondenten geven aan dat er al (te) weinig laadplekken zijn voor elektrische auto's en dat het openstellen van deze parkeerplekken het opladen verder kan vermoeilijken. Tegelijkertijd geven respondenten aan dat in situaties met hoge parkeerdruk de enige parkeerplekken soms juist de parkeerplekken met een laadpaal zijn. Voor eigenaren van niet-elektrische auto's kan het dan frustrerend zijn als ze deze plekken niet mogen gebruiken:

“ Te vaak zie ik lege gereserveerde parkeervakken voor elektrische auto's, met als gevolg dat je met je niet-elektrische auto aangewezen bent op de parkeergarage.

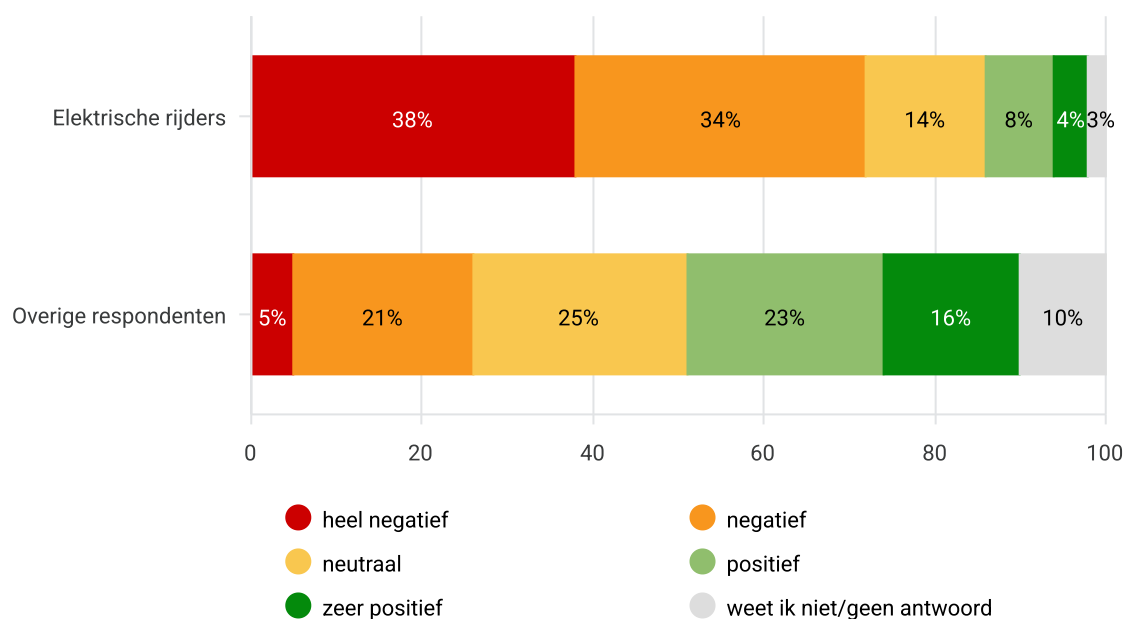
“ Het is wat dubbel natuurlijk, want enerzijds snap ik wel dat de laadpaalplekken natuurlijk niet altijd onnodig bezet moeten worden door niet-elektrische voertuigen, want dan kan er nergens geladen worden. Tegelijkertijd zie je nu regelmatig dat parkeerplekken vol zijn, behalve de lege laadpaalplekken, dat is ook zonde.

Een groot deel van de respondenten geeft aan dat ze alleen voorstander van het experiment zijn als er meer laadpalen komen. Zo blijven er voldoende parkeerplekken over voor inwoners met elektrische auto's:

“ Niet zonder alternatief. Dan moeten er echt meer laadpalen zijn.

“ Hoe kun je opladen als de plek bezet is door een niet-elektrische auto? Dan zouden er ook meer laadpalen bij moeten. Liever zie ik een oplossing waarbij mensen vanuit huis een elektrische auto kunnen opladen, maar waarbij het probleem is dat er geen eigen parkeerplaats is.

Figuur 13: Hoe sta jij tegenover het experiment over laadpalen zonder gereserveerde parkeervakken? (n=4.212)

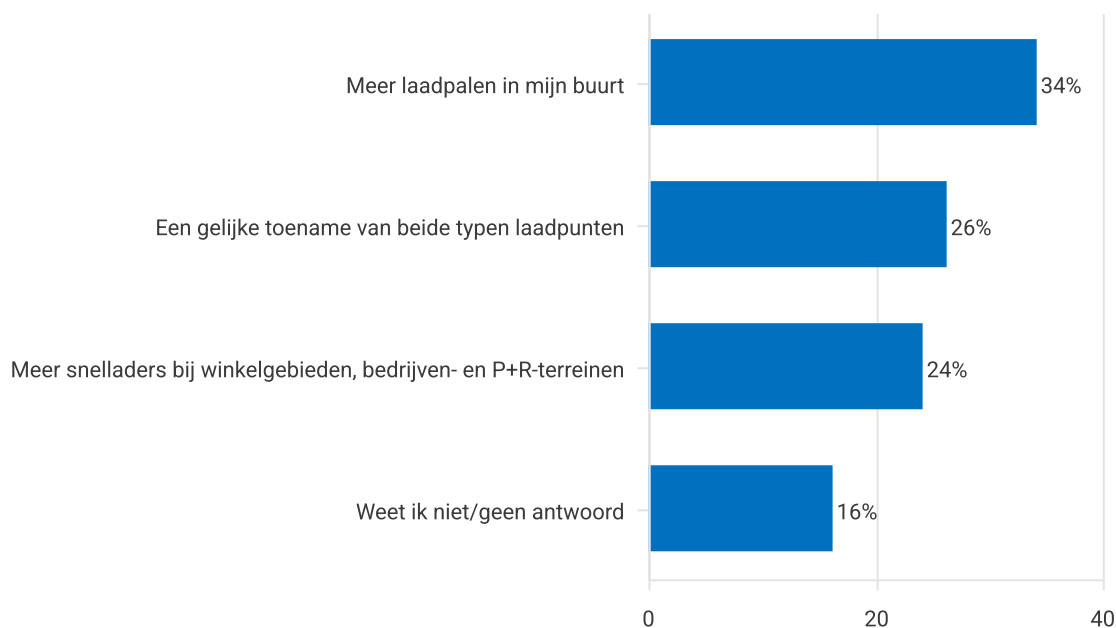


Behoeften van de inwoners

De gemeente gaat meer laadpalen in de openbare ruimte plaatsen, omdat er steeds meer inwoners zijn met een elektrisch voertuig. Het plaatsen van extra laadpalen kost tijd. Hierbij moet de gemeente een keuze maken; eerst meer laadpalen in de buurten of eerst meer snelladers op plekken zoals winkelgebieden, bedrijventerreinen of P+R-terreinen. Om deze reden hebben we de respondenten gevraagd waar zij de meeste behoefte aan hebben. De resultaten hiervan worden weergegeven in figuur 14.

Uit deze figuur blijkt dat respondenten voornamelijk behoefte hebben aan meer laadpalen in de buurt, 34% kiest voor deze optie. Verder geeft 26% van de respondenten aan behoefte te hebben aan een gelijke toename in beide typen laadpunten, 24% kiest voor meer snelladers in winkelgebieden, bedrijven- en P+R-terreinen. Tot slot geeft 16% van de respondenten aan geen antwoord te hebben/het niet te weten.

Figuur 14: Waar heb je de meeste behoefte aan? (n=4.319)

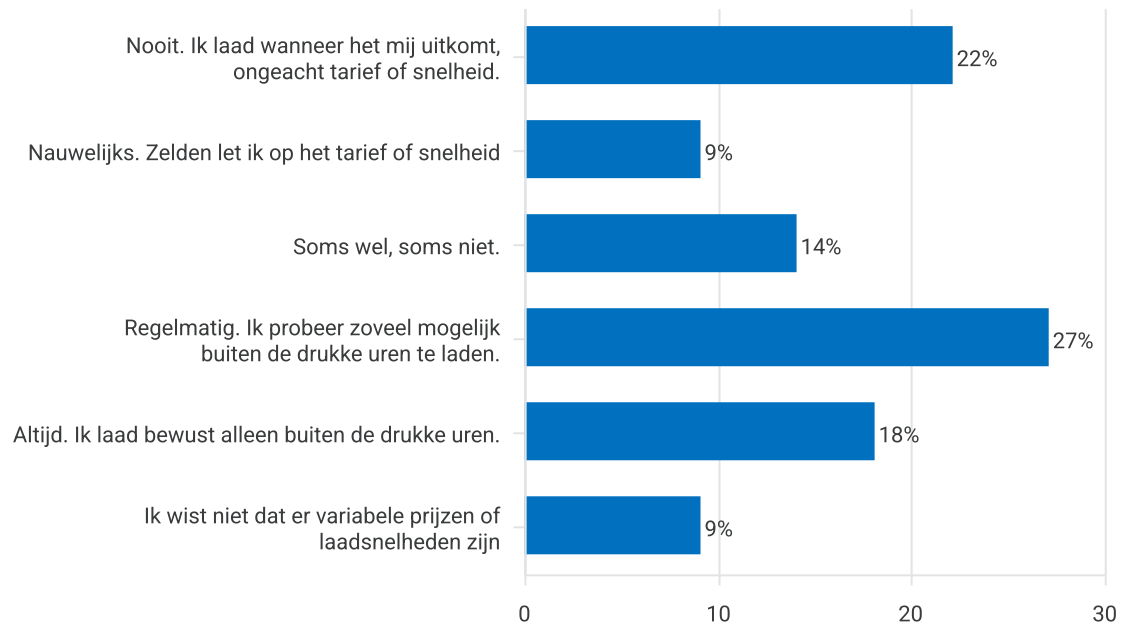


Op veel plekken in Groningen is er bij een hoge vraag naar elektriciteit een tekort aan capaciteit op het elektriciteitsnet, dit wordt netcongestie genoemd. Dit gebeurt bijvoorbeeld wanneer veel mensen tegelijkertijd thuishkomen van werk en hun elektrische apparaten aanzetten. Het elektriciteitsnet kan de vraag dan niet goed aan. Om netcongestie tegen te gaan, worden er op dit moment variabele laadprijzen gevraagd voor openbare laadpalen. Dit houdt in dat laden buiten de drukke uren goedkoper is dan tijdens de drukke spitsuren (tussen 16:00 en 21:00). Daarom zijn sommige laadpalen zo ingesteld dat ze langzamer laden tijdens spitsuren, omdat er dan capaciteitstekort is op het stroomnet.

Wij hebben aan de respondenten met een elektrische auto of plug-in hybride gevraagd in hoeverre zij hun laadgedrag aanpassen op de variabele prijzen en laadsnelheid van laadpalen. In figuur 15 worden de resultaten op deze vraag weergegeven.

In deze figuur is te zien dat 22% aangeeft dat ze hun laadgedrag nooit aanpassen op de variabele prijzen of laadsnelheid van een laadpaal. Ongeveer een kwart (27%) geeft aan wel zoveel mogelijk buiten de drukke uren te laden, en 18% zegt hun laadgedrag altijd aan te passen. Deze groep laadt bewust alleen buiten de drukke uren. Tot slot weet 9% niet dat er variabele prijzen of laadsnelheden zijn.

Figuur 15: In hoeverre pas je jouw laadgedrag aan op de variabele prijzen of snelheid van een laadpaal?
(n=759)





Colofon

Laadinfrastructuur 2026

Auteurs

Mirthe de Boer

Mirthe Fokkema

Oscar Kamminga

Maand van uitgave

Mei 2026

Opdrachtgever

Gemeente Groningen

Fotografie

Bote Anne Storm

Uitgave

Onderzoek, Informatie en Statistiek Groningen

Online publicaties OIS Groningen

<https://publicaties.oisgroningen.nl/>

LinkedIn

<https://linkedin.com/company/ois-groningen>

Contactgegevens

T: [\(050\) 367 56 30](tel:(050)3675630)

E: info@oisgroningen.nl

I: www.oisgroningen.nl