

***Beleid openbare laadinfrastructuur / Laadvisie
Gemeente Noordoostpolder***



gemeente
NOORDOOSTPOLDER

Inhoud

Samenvatting.....	4
1. Inleiding	5
2. Toekomstvisie op laadinfrastructuur	6
2.1 Rol van de gemeente	7
2.2 Bovenregionale samenwerking via MRA-e	7
3. Hoofdpijnen beleidskader	9
Hoofdpijn 1: Mogelijkheden en vormen van elektrisch laden	9
Hoofdpijn 2: Toekomstbestendige publieke laadinfrastructuur	9
Hoofdpijn 3: Semipubliek en snelladen	9
Hoofdpijn 4: Communicatie en participatie	9
4. Ontwikkelingen laadinfrastructuur.....	10
4.1 Soorten laadpunten.....	10
4.2 Efficiënter en slim laden	10
4.3 Wet- & regelgeving	11
4.4 Waterstof.....	11
4.5 Andere modaliteiten	12
5. Opgave aantal laadpalen.....	13
5.1 Huidige stand	13
5.2 Prognose & opgave	13
5.3 Elektrificatie gemeentelijk wagenpark.....	14
5.4 Toekomst ontwikkelingen.....	14
6. Invulling beleidskader laadinfrastructuur.....	16
6.1 Mogelijkheden en vormen van laden	16
6.1.1 De 'Ladder van Laden'	16
6.1.2 Soorten laadlocaties.....	16
6.1.3 Verlengde private aansluiting	17
6.2 Toekomstbestendige publieke laadinfrastructuur	18
6.2.1 Reguliere laadpunten	18
6.2.2 Locatie eisen en spreiding van publieke laadpunten	18
6.2.3 Plaatsingsstrategie	19
6.2.4 Gebiedsontwikkeling en nieuwbouw - laadpleinen	20
6.2.5 Maatwerk en flexibiliteit	20
6.3 Semipubliek en snelladen	21
6.3.1 Stimuleren van semipublieke en private locaties	21
6.3.2 Plaatsing snelladers laten we zoveel mogelijk over aan de markt.....	21
6.4 Communicatie, participatie & handhaving	22
6.4.1 Laadkaart	22
6.4.2 Handhaving	22
Bijlage 1: Plaatsingscriteria laadpaal openbare ruimte	23
Bijlage 2: Gebruikersgroepen.....	24

Samenvatting

De laatste jaren is het elektrisch rijden en de daarbij horende voorzieningen steeds vaker onderwerp van gesprek. Landelijk zijn er agenda's opgesteld en akkoorden gesloten waarin elektrisch rijden wordt gestimuleerd. Met als doel om de uitstoot van CO₂, NO_x en fijnstof te verlagen, luchtkwaliteit te verbeteren, afhankelijkheid van (buitenlandse) fossiele brandstoffen te verminderen en een transitie te maken op het gebied van mobiliteit en klimaat. Het opstellen van een integrale laadvisie is een verplichting voor elke gemeente vanuit de *Nationale Agenda Laadinfrastructuur*.

Het doel van dit beleid/visie openbare laadinfrastructuur is om tijdig passend laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen te realiseren. Passende laadinfrastructuur gaat om een dekkend, toegankelijk, veilig en betrouwbaar netwerk.

De invulling van een dekkend laadnetwerk vraagt om een samenspel tussen overheid, marktpartijen en eigenaren van grond en woningen. Uitgangspunt van ons beleid is de nationaal ontwikkelde '**Ladder van laden**':



Binnen de provincies Noord-Holland, Flevoland en Utrecht werken gemeenten en provincies met elkaar samen om het elektrisch vervoer (auto's en fietsen) te stimuleren. De samenwerking staat bekend als Metropool Regio Amsterdam Elektrisch (hierna: MRA-e). Gemeente Noordoostpolder is actief deelnemer en werkt al geruime tijd met MRA-e om in de openbare ruimte elektrische laadinfrastructuur te voorzien. Zo zorgen we ervoor dat er voldoende oplaadpunten zijn voor elektrische voertuigen.

Onze plaatsingsstrategie voor openbare laadpunten gaat uit van een combinatie van vraaggestuurde en proactieve plaatsing. Vraaggestuurde uitbreiding gebeurt op basis van een aanvraag van een inwoner. Proactieve uitbreiding vindt plaats op basis van een uitbreidingsverzoek van de gemeente of de CPO (de marktpartij die, in opdracht via MRA-e, de laadpalen beheert en exploiteert). Bij nieuwbouw of herontwikkeling is het vertrekpunt dat laadpalen op (centrale) laadpleinen worden gerealiseerd.

Als gemeente werken we met een laadkaart waarin we locaties hebben vastgesteld waar vraaggestuurd openbare laadpalen geplaatst kunnen worden. Deze kaart is door brede participatie tot stand gekomen. De plaatsing van laadvoorzieningen op private of semipublieke locaties laten we zoveel mogelijk aan eigenaren en marktpartijen over. Waar nodig ondersteunen en faciliteren we hierin. Verlengd privaat parkeren staan wij in principe niet toe.

1. Inleiding

De laatste jaren is het elektrisch rijden en de daarbij horende voorzieningen steeds vaker onderwerp van gesprek. Landelijk zijn er agenda's opgesteld en akkoorden gesloten waarin elektrisch rijden wordt gestimuleerd. Met als doel om de uitstoot van CO₂, NO_x en fijnstof te verlagen, luchtkwaliteit te verbeteren, afhankelijkheid van (buitenlandse) fossiele brandstoffen te verminderen en een transitie te maken op het gebied van mobiliteit en klimaat. Het opstellen van een integrale laadvisie is een verplichting voor elke gemeente vanuit de *Nationale Agenda Laadinfrastructuur*¹.

Het aantal elektrische voertuigen neemt sterk toe². Dat zien we ook terug in een toenemende hoeveelheid aanvragen voor laadinfrastructuur. De groei in het aantal laadpalen heeft impact op het elektriciteitsnet en doet beslag op de openbare ruimte. Het is een belangrijke opgave om de laadpalen zorgvuldig en tijdig in te passen. Hiervoor moeten vooraf keuzes gemaakt worden, zoals het type laadpalen dat we gaan plaatsen. Er zijn namelijk verschillende manieren om in de laadbehoefte van elektrische rijders te voorzien: bijvoorbeeld door reguliere laadpalen te plaatsen, door laadpleinen te realiseren of door snelladers een plek te geven. Deze laadoplossingen krijgen voor een deel een plek in de openbare ruimte, bijvoorbeeld voor inwoners die geen eigen oprit hebben of voor bezoekers aan onze gemeente. Een ander deel van de laadpunten krijgt plek in de private ruimte, bijvoorbeeld bij bedrijven of op de oprit bij woningen.

Als gemeente zijn wij verantwoordelijk voor de plaatsing van laadinfrastructuur in de openbare ruimte en bij publieke parkeerplekken. Op dit moment hebben we een regeling voor het plaatsen van publieke laadinfrastructuur. Inwoners en werknemers binnen de gemeente kunnen zo een verzoek indienen voor de uitbreiding van het publieke laadnetwerk. We werkten zo reactief en vraag gestuurd. Met het voorliggende beleid maken we ook de stap naar proactief laadbeleid. De ontwikkelingen op het gebied van elektrisch rijden en nationaal beleid geven extra redenen om met proactief laadbeleid te gaan werken.

Doel van het beleid

Het doel van dit beleid openbare laadinfrastructuur is om tijdig passend laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen te realiseren. Passende laadinfrastructuur gaat om een dekkend, toegankelijk, veilig en betrouwbaar netwerk. Dit is belangrijk om de mobiliteit te verduurzamen en de uitstoot van CO₂, NO_x en fijnstof te verminderen. We willen in de toenemende laadvraag kunnen voorzien en richting geven aan de transitie naar elektrisch vervoer.

We nemen de regie op het plaatsen en opschalen van de laadoplossingen die nodig zijn. Op die manier zorgen we voor een goede inpassing in de openbare ruimte en het elektriciteitsnet en willen we onze inwoners, bezoekers en bedrijven vertrouwen en inzicht geven om de stap naar elektrisch vervoer weloverwogen te kunnen maken.



¹ [Nationale Agenda Laadinfrastructuur | Nationale Agenda Laadinfrastructuur](#)

² [Regionale voertuigdata \(maandelijks bijgewerkt!\)](#)

2. Toekomstvisie op laadinfrastructuur

Dit beleidskader moet het mogelijk maken om de laadinfrastructuur in gemeente Noordoostpolder toekomstbestendig te maken voor het groeiend aantal elektrische voertuigen binnen onze gemeente.

We zien steeds meer mensen elektrisch rijden doordat er steeds meer modellen tegen lagere prijzen beschikbaar komen. Elektrisch rijden wordt ook gestimuleerd door de Rijksoverheid en Europees is de afspraak dat na 2035 nieuwe auto's geen verbrandingsmotor meer mogen hebben. De toekomst is dus gericht op non-fossiele voertuigen.

Elektrisch rijden leidt tot andere eisen aan de openbare ruimte, met name met betrekking tot laadmogelijkheden. Wij vinden het belangrijk om elektrisch rijden voor iedereen toegankelijk te maken en voor de inwoners en bezoekers van gemeente Noordoostpolder een dekkend en passend laadnetwerk aan te leggen. Het plaatsen en inpassen van laadinfrastructuur in de bestaande omgeving levert vraagstukken en uitdagingen op. Dit beleidskader geeft inzicht in de (on)mogelijkheden en voorwaarden voor de ontwikkeling van laadpalen en infrastructuur. Bovendien geeft het aan hoe we omgaan met aanvragen voor laadinfrastructuur en aan welke voorwaarden moet worden voldaan om over te gaan tot plaatsing van laadinfrastructuur.

De invulling van een dekkend laadnetwerk vraagt om een samenspel tussen overheid, marktpartijen en eigenaren van grond en woningen. Uitgangspunt van ons beleid is de nationaal ontwikkelde **'Ladder van laden'**:



1. In eerste instantie wordt een elektrische rijder geacht **op eigen terrein** te laden, ook als de elektrische rijder in het bezit is van meerdere elektrische voertuigen. Dit wordt als het meest wenselijk gezien, omdat dan de parkeerdruk in de openbare ruimte niet onnodig toeneemt. Dit sluit ook aan bij het parkeerbeleid, waarbij als er op eigen terrein/oprit geparkeerd kan worden ook verwacht wordt dat men dit daar doet en er dus geen (extra) parkeerplaatsen in de openbare ruimte worden aangelegd. Laden op eigen terrein is veelal goedkoper dan bij een openbare laadpaal. Daarnaast kan het voor bedrijven met eigen parkeerterrein vanwege het verdienpotentieel aantrekkelijk zijn om als extra service laadpalen aan te bieden.
2. In tweede instantie heeft **semipubliek laden** de voorkeur, bijvoorbeeld op de parkeerplaats om de hoek of bij een nabijgelegen bedrijf/winkel/supermarkt op het parkeerterrein.

3. Pas wanneer optie 1 en 2 niet mogelijk of onvoldoende toereikend zijn om de vraag naar laden voldoende te faciliteren, gaan we over tot het uitbreiden van de openbare laadinfrastructuur: het **plaatsen van een laadpunt** bij openbare parkeerplaatsen.

De vertaling naar specifieke doelgroepen is de lezen in Bijlage 2. We hanteren deze ladder van laden in onze gemeente. Daardoor kunnen we ons concentreren op het realiseren van openbare laadinfrastructuur waar dat echt nodig is. We stellen als gemeente randvoorwaarden voor de ontwikkeling van laadinfrastructuur.

2.1 Rol van de gemeente

Als gemeente hebben wij de verantwoordelijke rol richting inwoners om een passend netwerk van laadpunten te realiseren. We doen dat door beleid voor laadinfrastructuur vast te stellen en samen te werken binnen een passende concessie. We houden regie op de locaties van laadpalen, blijven de inwoners betrekken bij de afstemming van de locaties en nemen verkeersbesluiten. Ook monitoren we de uitvoering van de concessie, onder andere met behulp van gebruikersdata. Dit biedt de komende jaren houvast bij de realisatie van laadinfrastructuur. Daarmee zorgen we dat laadinfrastructuur geen belemmering vormt voor de groei van elektrisch vervoer maar juist deze gewenste groei faciliteert en daarmee stimuleert. Onze inwoners kunnen erop vertrouwen dat er in onze gemeente voldoende laadinfrastructuur aanwezig is en dit meenemen in hun afweging voor de aanschaf van een elektrische auto.

Om te zorgen dat laadinfrastructuur geen belemmering vormt voor de groei van elektrisch vervoer werken we aan een dekkend, toegankelijk, veilig en betrouwbaar netwerk van laadinfrastructuur:

- **Dekkend:** We willen dat EV-rijders nooit lang hoeven te zoeken naar een beschikbare laadpaal. En dat alle bewoners en hun bezoek hun elektrische auto binnen redelijke loopafstand kunnen opladen.
- **Toegankelijk:** Laadpunten moeten voor iedereen eenvoudig te gebruiken zijn. Daarom streven we ernaar dat de werkwijze en het gebruik van de laadinfrastructuur zoveel mogelijk is gestandaardiseerd.
- **Veilig:** Iedereen moet zijn of haar elektrische voertuig veilig kunnen laden en gebruiken. Dit betreft de fysieke veiligheid rondom een laadpaal. Deze fysieke ruimte richten wij in.
- **Betrouwbaarheid:** Er staat daadwerkelijk een werkende laadpaal op de aangegeven plaats. Daarnaast bieden alle laadpalen de service zoals beloofd.

2.2 Bovenregionale samenwerking via MRA-e

Binnen de provincies Noord-Holland, Flevoland en Utrecht werken gemeenten en provincies met elkaar samen om het elektrisch vervoer (auto's en fietsen) te stimuleren. De samenwerking staat bekend als Metropool Regio Amsterdam Elektrisch (hierna: MRA-e). Gemeente Noordoostpolder is actief deelnemer en werkt al geruime tijd met MRA-e om in de openbare ruimte elektrische laadinfrastructuur te voorzien. Zo zorgen we ervoor dat er voldoende oplaadpunten zijn voor elektrische voertuigen.

Het plaatsen van de laadpalen wordt gedaan op basis van een concessiemodel. Dit wil zeggen dat een Charge Point Operator (CPO) het exclusieve plaatsings- en exploitatierecht heeft voor openbare laadpalen. MRA-e is voor gemeente Noordoostpolder de partij die voor ons het proces van aanvraag tot plaatsing van een laadpaal op zich neemt. Het werken met MRA-e biedt schaalvoordelen. Door een collectieve aanbesteding via deze concessie is het voor CPO's aantrekkelijk om in te schrijven voor de concessie en een goede verhouding te bieden tussen prijs en kwaliteit.

Samenwerken via MRA-e biedt de mogelijkheid kennis uit te wisselen en private partijen en marktpartijen met elkaar te verbinden. Ook met betrekking tot het stimuleren van laadinfrastructuur op

semipublieke locaties wordt de samenwerking opgezocht met MRA-e. Zo kunnen we als gemeente focus leggen op een passend laadnetwerk.

3. Hoofdpijnen beleidskader

We kiezen voor vier hoofdpijnen voor een passende laadinfrastructuur binnen onze gemeente. Per hoofdpijn zijn uitgangspunten opgesteld die leiden tot invulling van die visie.

Hoofdpijn 1: Mogelijkheden en vormen van elektrisch laden

- We zijn als gemeente primair verantwoordelijk voor het plaatsen van publieke laadinfrastructuur in de openbare ruimte. Voor het bereiken van een passende dekking van het laadnetwerk wordt de 'Ladder van Laden' gebruikt.
- We nemen een stimulerende en waar nodig ondersteunende rol bij het realiseren van laadinfrastructuur in de semipublieke ruimte en private constructies.

Hoofdpijn 2: Toekomstbestendige publieke laadinfrastructuur

- Gemeente Noordoostpolder neemt deel aan de regionale aanpak door de MRA-e.
- We sturen proactief op de realisatie van publieke laadinfrastructuur via een data- en aanvraaggestuurde werkwijze.
- We kijken proactief waar we laadpunten kunnen toevoegen bij recreatieve gebieden en sportvoorzieningen.
- We gaan flexibel om met aanvragen van invalidenparkeerplaatsen en kijken daarbij welke uitzonderingsmogelijkheden er zijn rond verlengd privaat laden.

Hoofdpijn 3: Semipubliek en snelladen

- We stimuleren de realisatie van laadinfrastructuur op semipublieke terreinen en private terreinen.
- Plaatsing van snelladers laten we zo veel mogelijk over aan de markt. We stimuleren daarbij actief voor plaatsing van snelladers bij tankstations.

Hoofdpijn 4: Communicatie en participatie

- We communiceren tijdig met de omwonenden als er een laadpaal in de straat wordt geplaatst.
- We handhaven op parkeerexcessen bij laadpunten.
- We voeren actualiseren vijfjaarlijks de laadvisie om beter proactief te kunnen sturen op een passende en dekkende laadinfrastructuur.

4. Ontwikkelingen laadinfrastructuur

In dit hoofdstuk lichten we kort de kenmerken van laadinfrastructuur toe, maar ook de ontwikkelingen van elektrisch laden.

4.1 Soorten laadpunten

Laadpunten kunnen op verschillende vermogens elektriciteit leveren:

- **Regulier laden:** laadpunt met een vermogen tot 22 kilowatt (kW). Het opladen tot de maximale batterijcapaciteit duurt meerdere uren. Reguliere laadpunten kunnen individueel worden geplaatst, of geclusterd worden op een laadplein.
- **Snelladen:** laadpunt met een vermogen van meer dan 22 kW, waarmee elektrische voertuigen in kortere tijd kunnen opladen. Snelladen gebeurt op gelijkstroom en is volop in ontwikkeling. We onderscheiden drie subcategorieën:
 - **Kortparkeerladen of semi-snelladen**
Laadpunt met een vermogen tussen 22 en 125 kW, deze worden steeds meer geplaatst bij onder andere supermarkten, hotels en vergaderlocaties.
 - **Ultrasnelladen voor personenvervoer**
Laadpunt met een vermogen tussen 125 en 350 kW. Het grootste deel van de huidige beschikbare elektrische voertuigen is technisch geschikt om te laden met een snelheid van maximaal 50 kW. Steeds meer nieuwere modellen en modellen in het hogere segment zijn geschikt voor de hogere vermogens. De laadvermogens tussen 125 kW en 350 kW worden tegenwoordig bij snellaadstations langs hoofdwegen geplaatst, bijvoorbeeld bij pompstations en wegrestaurants.
 - **Ultrasnelladen voor openbaar vervoer en logistiek**
Laadpunt met een vermogen hoger dan 350 kW. De laadpunten zijn geschikt om grote voertuigen zoals vrachtwagens en bussen in korte tijd te laden.

Snelladen is doorgaans duurder dan regulier laden. Snelladers zijn daarom vooral gewenst op plaatsen waar een korte verblijfsduur gepaard gaat met een grote laadbehoefte en men bereid is daar meer voor te betalen. Denk bijvoorbeeld aan taxistandplaatsen of verzorgingsplaatsen langs de snelweg.

Om de laadbehoefte van elektrische rijders op te vangen, is minimaal een netwerk van reguliere laadpunten nodig. De verschillende types laadinfrastructuur zijn niet concurrerend maar complementair. Er is een goede mix nodig van 'reguliere' en 'snelle' laadpunten om de transitie naar duurzame mobiliteit te maken.

4.2 Efficiënter en slim laden

Op dit moment is elektrisch vervoer een bewezen techniek en komen er steeds meer modellen beschikbaar in de markt. Dat betekent dat elektrische voertuigen op dit moment al een bijdrage leveren aan het verbeteren van luchtkwaliteit en het behalen van klimaatdoelstellingen. Door stijgende vraag (en aanbod) en slimmere productiemethodes gaan de actieradius en gebruiksvriendelijkheid van elektrische auto's omhoog. Hetzelfde aantal laadpunten zal naar verwachting meer elektrische rijders kunnen bedienen dan nu het geval is. Die verwachting is gebaseerd op twee ontwikkelingen:

- **Efficiëntere voertuigen:** Volledig elektrische voertuigen krijgen een steeds grotere actieradius. Nieuwe modellen hebben een betere accucapaciteit en zijn steeds vaker technisch geschikt om op hogere vermogens te laden.
- **Efficiëntere laadpunten:** Het aantal snelladers neemt toe, vooral langs snelwegen, maar ook binnen de bebouwde kom.

Slim laden

Slim laden is een brede term die wordt gebruikt om aan te duiden dat slimme technieken de laadtransactie op afstand kunnen aansturen. Een laadsessie kan bijvoorbeeld sneller of langzamer verlopen. Minimaal betekent slim laden dat het opladen van elektrische auto's op het meest optimale moment gebeurt, wanneer de kosten laag zijn en het aanbod van (duurzame) energie hoog. Slimme technieken kunnen ervoor zorgen dat het elektriciteitsnet niet te zwaar wordt belast en een bijdrage levert aan de problematiek van de netcongestie. Een aspect van slim laden is bi-directioneel laden. Bij bi-directioneel laden kan het elektrische voertuig stroom terug leveren aan bijvoorbeeld een gebouw of het elektriciteitsnet. Hiermee kunnen pieken en dalen in het energieverbruik worden gebalanceerd. Bi-directioneel laden staat nog in de kinderschoenen, maar op diverse plekken in Nederland wordt met deze techniek geëxperimenteerd.

Als gemeente willen we onderzoeken hoe we slim laden kunnen stimuleren en faciliteren. Hierbij kijken we wat de mogelijkheden zijn op de openbare laadplekken. Een risico die we goed in de gaten moeten houden is dat dit niet meer 'laadpaalkleven' stimuleert.

4.3 Wet- & regelgeving

Energy Performance of Buildings Directive

Nederland en Europa bouwen aan wet- en regelgeving voor elektrisch laden. We vinden het belangrijk om deze ontwikkelingen te volgen en zodra er wijzigingen zijn, passen we onze werkwijze aan.

Nu al relevant zijn de Europese richtlijnen voor de energieprestatie van gebouwen: de Energy Performance of Buildings Directive (EPBD III5). Nederland heeft deze vastgelegd in het Bouwbesluit. De richtlijn verplicht om in de private gebouwde omgeving laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen aan te leggen bij nieuwbouw, bij ingrijpende renovaties of bij bestaande grotere gebouwen, ook als deze niet worden verbouwd. Bij elke nieuwe bouw –en strategieontwikkeling willen we voldoen aan de EPBD III5. Wij stimuleren deze richtlijn en dragen dit uit om zo proactief een laadnetwerk op te zetten in de gemeente.

Uit de richtlijn vloeit voort dat voor de oplevering van nieuwe woning- en utiliteitsbouw, oplaadpunten en leidinginfrastructuur gerealiseerd moeten worden.

- Bij woongebouwen met meer dan 10 parkeervakken op hetzelfde terrein moet voor elk parkeervak leidinginfrastructuur worden aangelegd voor de aanleg van laadpunten. Dit geldt voor nieuwe woongebouwen en voor bestaande woongebouwen die ingrijpend worden gerenoveerd.
- Bij utiliteitsgebouwen met meer dan 10 parkeervakken op hetzelfde terrein moet minimaal 1 oplaadpunt voor de hele parkeergelegenheid worden aangelegd. Ook moet er leidinginfrastructuur worden aangelegd voor 1 op de 5 parkeervakken. Dit geldt voor nieuwe utiliteitsgebouwen en voor bestaande utiliteitsgebouwen die ingrijpend worden gerenoveerd.

4.4 Waterstof

Waterstof is geen directe energiebron maar een opslagmedium voor energie. Een auto met een waterstoftank en brandstofcel (Fuel Cell; FC) zet waterstof om in elektriciteit en water. Deze energie wordt in een accu opgeslagen en vervolgens gebruikt voor de aandrijving van de elektromotor in de auto. Een waterstofauto is dus een elektrisch voertuig, maar dan met een waterstoftank in plaats van een grote accu. Het voordeel van een waterstofauto ten opzichte van een batterij-EV is een grotere actieradius en een waterstoftank die snel te vullen is. Echter wordt dit verschil wel telkens kleiner door de ontwikkelingen van elektrisch rijden. Waterstof wordt nog niet op grote schaal op duurzame wijze geproduceerd. Het rijden op waterstof is namelijk op dit moment circa drie keer minder efficiënt dan op elektriciteit en is het aantal waterstoftankstations summier. De aankondigingen van nieuwe automodellen van het grootste deel van de automerken richten zich op batterij-elektrisch. Voorlopig is waterstof dus geen aanvullende non-fossiele technologie.

4.5 Andere modaliteiten

Er zijn verschillende vervoersmiddelen welke allen enige vorm van elektrificatie ondergaan. De rol van de gemeente kan hierin onderzocht worden. Het gaat daarbij om de volgende vormen/vervoersmiddelen:

Openbaar vervoer: In 2030 moet het Openbaar Vervoer CO₂-neutraal zijn. EBS is sinds december 2023 de nieuwe vervoerder binnen de OV-concessie IJsselmond waarin Noordoostpolder valt. EBS gaat met elektrisch vervoer rijden. In de loop van 2024/2025 stromen deze bussen in. Zij worden in de remises van EBS opgeladen.

Light Electric Vehicles: De toename in het aantal elektrische fietsen en scooters, is de afgelopen jaren door de Corona crisis nog sneller gegaan. Elektrische fietsen zijn goed voor meer dan 76% van de totale omzet uit de fietsverkoop (RAI, 2022). Steeds meer mensen kiezen voor de elektrische fiets als betaalbaar en duurzaam vervoersmiddel. Daarnaast kunnen de uitneembare accu's makkelijk thuis worden opgeladen. Het kan zinvol zijn om de behoefte aan laadpunten bij recreatiepunten te onderzoeken. Uitgangspunt bij een (verdere) uitrol van deelfietsen- en scooters is dat deze elektrisch zijn.

Doelgroepenvervoer: In 2025 moet het doelgroepenvervoer emissievrij zijn. Dat is het doel van het Bestuursakkoord van het Convenant Zero Emissie Doelgroepenvervoer. Vraagafhankelijk vervoer heeft vooral behoefte aan snellaadpunten op strategische locaties als ziekenhuizen en zorginstellingen. Opdrachtgevers die in hun aanbestedingen vragen om uitstootvrij doelgroepenvervoer moeten ook zorgen voor een dekkend netwerk infrastructuur, stelt CROW. Als gemeente stemmen we dit goed met de opdrachtgevers van dit vervoer af.

Binnenvaart en pleziervaart: Aandrijving van binnenvaartschepen gebeurt veelal door fossiele brandstoffen. Het Klimaatakkoord vraagt om verduurzaming van deze transportsector. Er zijn landelijk meerdere initiatieven om de binnenvaart te verduurzamen. Een voorbeeld hiervan is het inzetten van Walstroom. Meerdere punten in Nederland maken hier al gebruik van. Walstroom biedt de kans uitstoot te verminderen door schepen te voorzien van een schone energiebron. De gemeente houdt deze trend samen met de markt in de gaten en kijkt of er op plekken binnen onze gemeente gefaciliteerd kan worden in het bieden van een passende oplossing.

Bestelbussen en vrachtwagens: Deze markt is sterk in ontwikkeling. Het moment van opladen wordt afgestemd op de route en hoeveelheid kilometers die gereden worden. Goederenvervoer in stedelijke distributie leggen zelden meer dan 200 kilometer per dag af en worden na de rit op eigen terrein opgeladen. Mocht tussendoor bijladen nodig zijn, dan kan dit bij openbare vrachtwagenlaadpunten, oplaadpunten bij distributiecentra en vrachtopstoppingen. Als de batterijcapaciteit onvoldoende is, moet onderweg een laadstop gemaakt worden. Er moet dan bij een publieke laadpaal bijgeladen worden. Om de operatie niet te vertragen zijn snelladers gewenst. Als gemeente willen we onderzoeken welke behoefte er is bij bedrijven en hoe we hierin kunnen faciliteren en ondersteunen.

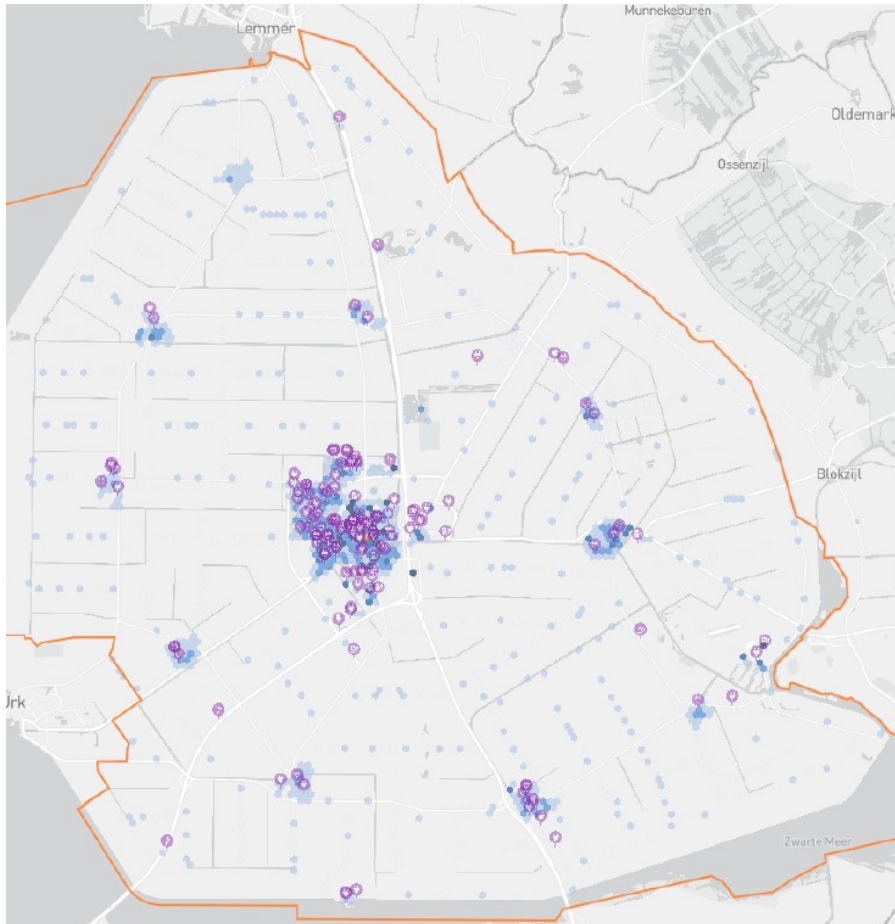
Landbouwvoertuigen: voor onze gemeente een belangrijk segment om rekening mee te houden. Er spelen ontwikkelingen in deze markt. Steeds meer producenten verkennen deze markt of zijn actief aan het ontwikkelen. Trekker fabrikanten kijken ook naar het ontwikkelen van autonome systemen en veldrobots. Als gemeente willen we deze ontwikkelingen in de gaten houden en kijken hoe we kunnen faciliteren of ondersteunen.

Bouwwerktuigen: Een markt waarin de ontwikkelingen snel gaan. De interesse in elektrische bouwvoertuigen stijgt. Grote producenten leveren al geëlektrificeerde bouwwerktuigen. Als gemeente stimuleren wij het gebruik van elektrische bouwwerktuigen in bouwprojecten binnen de gemeente.

5. Opgave aantal laadpalen

5.1 Huidige stand

Binnen de gemeente Noordoostpolder worden laadpalen geplaatst, dit gebeurde ook al voor de samenwerking met MRA-e. In augustus 2023 waren er 141 laadpalen beschikbaar binnen onze gemeente. 77 laadpalen daarvan zijn publiek en 64 zijn semipubliek. In afbeelding 1 een overzicht van deze locaties. Daarin is te zien dat bijna elk dorp beschikt over een publieke laadpaal.



Afbeelding 1: Publieke en Semipublieke laadpunten gemeente Noordoostpolder

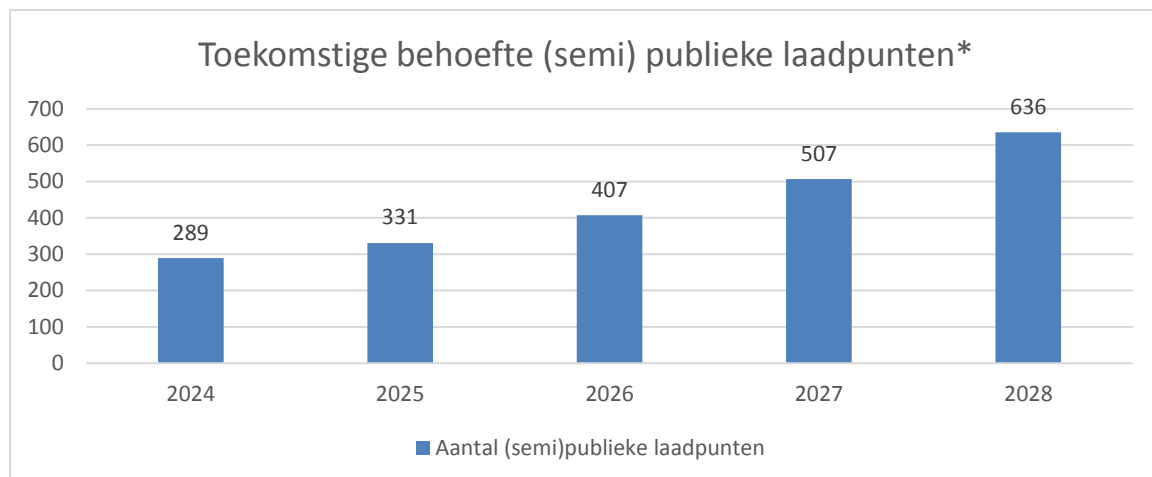
Op de website van MRA-e is preciezer en actueel te zien welke locaties gerealiseerd, voorzien of in voorbereiding zijn: [MRA-Elektrisch Laadkaart \(mrae.nl\)](https://mrae.nl)

5.2 Prognose & opgave

Om inzicht te krijgen in onze opgave over het aantal te plaatsen publieke laadpalen, hebben we in 2023 een prognose op laten stellen. Uit deze prognose hebben we opgehaald wat de behoefte aan laadpalen is binnen onze gemeente in de komende jaren.

De prognoses zetten we af tegen de huidige situatie. Zo maken we de opgave voor de komende periode concreet. Het doel is daarbij niet om het aantal voorspelde laadpalen te realiseren, maar om te zorgen dat de laadinfrastructuur in het juiste tempo meegroeit.

Onze opgave hebben we vertaald naar locaties waar we potentieel een laadpaal gaan plaatsen. Dit noemen we de laadkaart. Onze inwoners hebben hier hun reacties op kunnen geven tijdens een participatieronde. Op basis van deze input hebben we 127 locaties geselecteerd verspreid over onze gemeente. Als gemeente hebben we een gezamenlijk verkeersbesluit genomen op deze locaties. Dit betekent dat we bij een aanvraag voor een laadpaal, sneller kunnen handelen en we het proces tot plaatsing van een laadpaal kunnen versnellen.



Tabel 1: Toekomstige behoefte laadpunten

*Op basis van NAL prognose van 1.9 miljoen EVs in 2030 en een restrictie op 4 personenvoertuigen per huishouden (bron: RVO, NAL-prognoses en EVtools)

De toekomstige behoefte is een behoefte op basis van een prognose (tabel 1). Deze zetten we af tegen de bestaande en huidige behoefte binnen de gemeente. Dit betekent niet dat er daadwerkelijk 407 laadpunten nodig zijn in 2026, het daadwerkelijke aantal kan lager of hoger liggen. Het geeft ons de prognose waar we rekening mee dienen te houden.

We houden jaarlijks de ontwikkelingen van de prognose in de gaten om tijdig te kunnen bijsturen mocht dat nodig zijn. Dit betekent dat we rekening houden om de laadkaart bij te werken en aan te vullen met nieuwe locaties om zo aan de eventuele toenemende vraag aan publieke laadpunten te kunnen voldoen.

5.3 Elektrificatie gemeentelijk wagenpark

Waar het kan gebruiken we elektrische voertuigen voor onze eigen werkzaamheden. We zijn al enkele jaren bezig om fossiele brandstofvoertuigen te vervangen. Hierbij hebben we aandacht voor het feit dat de werkzaamheden op hetzelfde niveau moeten kunnen worden uitgevoerd. Strooiwagens worden nog niet elektrisch: de betrouwbaarheid en actieradius van elektrische voertuigen onder koude, barre omstandigheden is daar nu nog niet hoog genoeg voor. Daarom hanteren we de lijn; waar het kan elektrificeren we ons wagenpark. Anno 2025 zijn al 25 van de 45 voertuigen en machines elektrisch.

We hebben op dit moment slechts één elektrische deelauto. Ter bevordering van duurzaam reizen door onze eigen werknemers is een uitbreiding hiervan gewenst. Wellicht dat deze deelauto's buiten kantooruren ook voor publiek gebruik beschikbaar kunnen worden gesteld. We nemen dit onderwerp integraal mee met bij het maken van een eigen duurzaam-reizen-plan voor onze gemeentelijke organisatie.

5.4 Toekomst ontwikkelingen

Het is de verwachting dat het aandeel elektrische auto's door strengere (Europese) regelgeving na 2030 snel(ler) zal toenemen. Tegelijkertijd is er een doorlopende innovatieve doorontwikkeling van elektrische voertuigen, batterijen en laadmogelijkheden. Daarmee kunnen de actieradius en/of

oplaadsnelheid van elektrisch aangedreven voertuigen verder toenemen. Tegelijkertijd zien we dat door allerlei (duurzame) ontwikkelingen de vraag naar het elektriciteitsnetwerk zo sterk groeit dat er nu sprake is van toenemende netcongestie. Ook landelijke en Europese besluitvorming rondom (non-) fossiele voertuigen is voortdurend in beweging. Wat het precieze effect hiervan zal zijn op de vraag naar en mogelijkheden van laadpalen of andere innovatieve vormen van laden (in de openbare ruimte) is niet precies te voorspellen. De komende jaren zullen we dit daarom zeker in de gaten houden. Doelbewust is daarom de looptijd van deze laadvisie tot 2030 gezet. Dat is ook de looptijd van het mobiliteitsplan. Een goed actualisatiemoment van beiden is 2030 gegeven (onder andere) bovenstaande ontwikkelingen.

6. Invulling beleidskader laadinfrastructuur

In dit hoofdstuk geven we een verdieping op de gemaakt beleidskeuzes voor een passende laadinfrastructuur binnen gemeente Noordoostpolder.

6.1 Mogelijkheden en vormen van laden

De laadpunten worden gerealiseerd op basis van een aanvraag van een inwoner. Daarvoor hanteren we het plaatsingskader (zie Bijlage 1). Dat betekent dat voor iedere aanvraag een proces wordt doorlopen van aanvraag tot realisatie.

6.1.1 De 'Ladder van Laden'

Het doel van deze ladder is om de druk op de openbare ruimte en de publieke kosten van het plaatsingsbeleid te beperken en tegelijkertijd te voorzien in voldoende passende laadinfrastructuur. De ladder werkt als volgt:

1. In eerste instantie wordt een elektrische rijder geacht op eigen terrein te laden, ook als de elektrische rijder in het bezit is van meerdere elektrische voertuigen. Dit wordt als het meest wenselijk gezien, omdat dan de parkeerdruk in de openbare ruimte niet onnodig toeneemt. Laden op eigen terrein is veelal goedkoper dan bij een openbare laadpaal.
2. In tweede instantie heeft semipubliek laden de voorkeur, bijvoorbeeld in de parkeergarage om de hoek of bij een nabijgelegen bedrijf op het parkeerterrein. Het kost minder publiek geld en openbare ruimte dan een openbare laadpaal.
3. Pas wanneer deze opties niet mogelijk of onvoldoende toereikend zijn om de vraag naar laden voldoende te faciliteren dan wordt de mogelijkheid geboden om in de openbare ruimte te laden.

We hanteren de ladder van laden in onze gemeente. Daardoor kunnen we ons concentreren op het realiseren van openbare laadinfrastructuur waar dat echt nodig is.

6.1.2 Soorten laadlocaties

Er zijn een vijftal locatietypes te identificeren. De vijf locaties kunnen worden onder gebracht in drie soorten: privaat, semi-privaat en publiek. Hieronder een kort overzicht op hoofdlijnen:

Privaat:

- Thuis laden op eigen terrein/oprit.
- Werk laden op eigen terrein, voor eigen werknemers, niet open voor bezoekers.

Semipubliek:

- Bestemming laden op locaties die (gedeeltelijk) open zijn voor bezoekers waaronder werklocaties zoals bij een supermarkt of bouwmarkt. Ook snelladers bij bijvoorbeeld een hotel vallen hieronder.

Publiek:

- Openbaar laden op straat/parkeerterreinen voor bewoners en bezoekers zonder eigen terrein, te gebruiken door iedereen.
- Snelladen langs snelwegen of provinciale wegen.

Privaat

Plaatsing van laadpunten op eigen terrein valt onder de eigen verantwoordelijkheid van onze inwoners en bedrijven, individueel of verenigd in een VvE. De gemeente heeft daar geen zeggenschap over. Wanneer op eigen terrein geparkeerd kan worden en de mogelijkheid bestaat om laadpunten te plaatsen, plaatst de gemeente geen laadpunten in de nabijgelegen openbare ruimte. Dit voorkomt dat

parkeren op eigen terrein verschuift naar openbaar terrein. Om private laadpunten te stimuleren zijn er landelijk richtlijnen. Zo is sinds maart 2020 een verplichting voor het aanleggen van laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen in de private gebouwde omgeving in het bouwbesluit opgenomen (zie paragraaf 4.3).

Het is belangrijk om de uitrol van laadinfrastructuur bij corporatiewoningen en VvE's te monitoren om het publieke laadnetwerk niet onnodig uit te breiden. Het kan voorkomen dat de benodigde parkeerbehoefte bij een project niet op eigen terrein, maar in de openbare ruimte plaatsvindt. Voor deze situaties moeten we goed kijken wie kostendrager is.

Semipubliek

Private partijen in semipubliek gebied plaatsen laadpalen op openbaar toegankelijk privéterrein waarbij de laadpunten opengesteld worden voor alle e-rijders. Plaatsing hiervan past in het gemeentelijk beleid om meer elektrisch rijden te stimuleren. Wanneer laadpunten in semipubliek gebied worden gerealiseerd, vermindert dit de druk op de openbare ruimte. Voorbeelden van semipublieke locaties zijn werklocaties, supermarkten met een eigen parkeerterrein en horeca gelegenheden. Als gemeente willen we kijken hoe we dit kunnen stimuleren en ondersteunen.

Publiek

Laadpalen worden door de gemeente geplaatst als er voldoende vraag is naar laden en met in achtneming van de ladder van laden. Hiermee wordt voorkomen dat er laadpalen in de gemeente worden geplaatst die niet of nauwelijks worden gebruikt. Deze wijze van plaatsen is kostenefficiënt en heeft een positieve invloed op de beeldvorming van elektrisch rijden. Dit vraaggestuurd plaatsen is een combinatie van aanvragen door rijders, analyse van gebruik bestaande palen en een prognose van laadbehoefte per gebied. Een verdieping hierop wordt gegeven in paragraaf 6.2.

6.1.3 Verlengde private aansluiting

Verlengd private aansluitingen komen voor wanneer een particulier geen eigen parkeerterrein heeft en dus afhankelijk is van een openbare parkeerplek, maar wel een eigen laadvoorziening wenst te realiseren. Dit kan op twee manieren worden uitgevoerd, namelijk: 1) laadpunt aan de woning, waarbij de laadkabel over de stoep naar de openbare parkeerplaats wordt gelegd om op te laden, of 2) de plaatsing van een particulier laadpunt bij de openbare parkeerplek vanuit de huisaansluiting van de bewoner. Bij de eerste optie worden bijvoorbeeld kabelgoten of kabelmatten gebruikt.

In veel gemeenten is de verlengd private aansluiting niet toegestaan, omdat zij de oplossing niet schaalbaar vinden. Dit komt doordat de situatie:

- leidt tot veiligheidsrisico's door losliggende kabels over de stoep of ingegraven onder de stoep zonder kennis welke gemeentelijke bekabeling hier ligt
- in vervolg op 1 onduidelijkheid geeft over aansprakelijkheid
- voor mensen die slecht ter been zijn tot extra hindernissen leidt
- leidt tot verrommeling van de publieke ruimte.
- juridisch erg lastig is om duidelijke afspraken te maken over het gebruik, veiligheid, verwijdering in geval van verhuizing, verantwoordelijkheid etc.
- beheer & onderhoud van de openbare ruimte bemoeilijkt
- bewoners zich de openbare parkeerplaats waar de kabelmat heen loopt gaan "toe-eigenen"

Om bovenstaande redenen staan we binnen de Noordoostpolder verlengd private aansluitingen niet toe, tenzij de bewoner een invalide parkeerplek voor de deur heeft waar de plaatsing van een reguliere publieke laadpaal niet mogelijk is. Op deze manier is elektrisch rijden wel voor iedereen toegankelijk. We houden innovaties rondom verlengd privaat opladen wel in de gaten. Mochten er (markt)innovaties opkomen die voldoende tegemoet komen aan de (vermelde) bezwaren dan kan het standpunt mogelijk veranderen.

6.2 Toekomstbestendige publieke laadinfrastructuur

6.2.1 Reguliere laadpunten

Om de laadbehoefte van elektrische rijders op te vangen, is minimaal een netwerk van reguliere laadpunten nodig, eventueel aangevuld met snellaadpunten als aanvullende laadoplossing voor bijvoorbeeld bezoekers of logistieke voertuigen.

De verschillende types laadinfrastructuur zijn niet concurrerend maar complementair: er is een goede mix nodig van 'reguliere' en 'snelle' laadpunten om de transitie naar duurzame mobiliteit te maken. Wij kiezen voor een faciliterende rol om reguliere laadinfrastructuur op te zetten. Waar mogelijk concentreren we reguliere laadpalen in laadpleinen, voornamelijk op locaties waar meerdere gebruikers tegelijk willen laden. Op die manier beperken we de ruimtelijke impact en voorkomen we zoekverkeer van elektrische rijders op zoek naar een beschikbare laadpaal. Deze laadpleinen bieden ook kansen voor solar carports.

De gemeente is verantwoordelijk voor het reguliere laadnetwerk:

- De aanleg van reguliere laadpalen is makkelijker in te passen voor zowel de netbeheerders als voor de gemeente. Daardoor gaat dit beter samen in de energietransitie. Daarnaast biedt een regulier netwerk de mogelijkheid om slim te laden (zie paragraaf 4.2), waardoor het elektriciteitsnetwerk beter in balans gehouden kan worden.
- De kosten voor regulier laden per kWh zijn voor de elektrische rijder lager dan bijvoorbeeld snelladen en sluiten dus beter aan bij de groei van private lease en consumenten.

6.2.2 Locatie eisen en spreiding van publieke laadpunten

Een locatie voor een publieke laadpaal moet aan meerdere eisen voldoen. We hebben dit uitgewerkt in criteria waar we mee werken om laadpalen te plaatsen (Bijlage 1). Hieronder enkele eisen waaraan een locatie moet voldoen:

- Parkeervakken zijn in eigendom van de gemeente.
- Binnen 250 meter loopafstand van de aanvrager.
- Geen hinder aan objecten zoals bomen en containers.
- Voorkomen van struikelgevaar.
- Bij voorkeur doorloopruimte op de stoep van 90cm.
- Aan de kant van de straat waar laagspanningsnet ligt (makkelijker aansluiten van de laadpaal)
- Goed inpasbaar in de openbare ruimte
 - Bij voorkeur niet in het groen, in de buurt van woningen zonder eigen oprit, tegen een blinde gevel.

Deze en andere eisen zijn onder andere met MRA-e opgesteld. Zie verder bijlage 1.

De eisen aan een locatie voor een laadpaal zijn opgesteld omdat deze noodzakelijk zijn om de laadpalen veilig te plaatsen zonder dat derden hinder ondervinden. In de praktijk blijkt het aantal locaties dat aan deze eisen voldoet beperkt is. Voor de komende jaren hebben we een laadkaart ontwikkeld met passende locaties (zie paragraaf 5.1)

Voor een locatie van een laadpaal worden twee parkeerplaatsen gereserveerd. Bij een juiste aanvraag wordt gekeken welke locatie van de laadkaart het meest geschikt is. Na een laatste check door MRA-e en gemeente wordt overgegaan tot plaatsing. Mocht door omstandigheden de plek niet meer geschikt zijn, zal naar een andere locatie worden gezocht en wordt het reguliere proces in gang gezet zoals uitgewerkt in bijlage 1.

6.2.3 Plaatsingsstrategie

Met de groei van het aantal elektrische voertuigen en de opkomst van de tweedehandsmarkt is de verwachting dat alleen vraaggestuurde plaatsing niet langer voldoet vanwege de lange doorlooptijden. De behoefte om ook proactief uit te rollen – en daarmee voor de vraag uit te plaatsen – wordt steeds groter. Onze plaatsingsstrategie voor openbare laadpunten gaat uit van een combinatie van vraaggestuurde en proactieve plaatsing. Vraaggestuurde uitbreiding doen we op basis van een aanvraag van een inwoner. Proactieve uitbreiding vindt plaats op basis van een uitbreidingsverzoek van de gemeente of de CPO (ofwel, de marktpartij die de laadpalen beheert en exploiteert). In de volgende paragrafen lichten we de verschillende type uitbreidingen van het laadnetwerk toe.

Vraaggestuurd: paal volgt auto

Een inwoner/werknemer kan een laadpaal aanvragen wanneer deze:

- beschikt over een kentekenbewijs van een elektrisch voertuig of een (voorlopige) koop- of leaseovereenkomst.
- woont in de gemeente of minimaal 18 uur per week in deze gemeente werkt.
- het gaat om een elektrische auto die volgens de technische specificaties van de fabrikant minimaal 45 km volledig elektrisch kan rijden.
- voor het parkeren van de elektrische auto afhankelijk is van een publieke parkeerplaats op straat.

De aanvraag wordt gedaan via het aanvraagportaal van de MRA-e. Onze inwoners kunnen de laadkaart via onze gemeentewebsite vinden: [Laadpalen | Gemeente Noordoostpolder](#). In eerste instantie kijken we naar de laadkaart voor een nieuw punt, bij uitzondering kijken we naar andere locaties. Meer hierover in bijlage 1.

MRA-e toetst samen met de gemeente een aanvraag voor een laadpaal. Als de aanvraag gegrond is, zal er gekeken worden naar de voorkeurslocaties. Er wordt gekozen voor een voorkeurslocatie die binnen 250 meter lopen ligt van de aanvrager. Bij akkoord op de locatie door MRA-e, exploitant, netbeheerder en gemeente wordt de locatie gerealiseerd.

Proactief: paal volgt paal

Indien laadpunten in een bepaald gebied veel gebruikt worden en verwacht wordt dat uitbreiding op termijn nodig is, kan de gemeente of MRA-e opdracht geven om op voorhand een nieuwe laadpaal in de omgeving bij te plaatsen, en niet te wachten op nieuwe aanvragers. Dit gebeurt in de praktijk nu data-gestuurd door MRA-e. Zij kunnen het gebruik en verbruik per laadpaal inzien. Op basis van grenzen aan verbruik en bezettingsgraden bepalen zij op uitbreiding gewenst is.

Proactief: uitbreiding op verzoek gemeente Noordoostpolder (aanbodgestuurd)

Wij kunnen op basis van bestaand gebruik of verwacht gebruik in de toekomst, opdracht geven tot het plaatsen van een laadpaal. Leidend criterium hierbij is dat de gemeente een jaarlijks verbruik van 2.000 kWh per jaar of meer verwacht op de laadpaal waarvoor opdracht tot plaatsing gegeven wordt.

Verder kan het wenselijk zijn bij sociale/recreatieve/openbare gebieden te kiezen om daar ook een laadvoorziening te plaatsen. Als de grond in bezit van de gemeente is kunnen we dit zelf realiseren. Als dit niet zo is, gaan we als gemeente stimuleren om een laadvoorziening op te zetten. We onderzoeken de mogelijkheid dit te doen bij:

- Bossen (Kuinderbos, Waterloopbos)
- Recreatieplassen/Stranden (Schokkerhaven, Wellerwaard)
- Musea: (Schokland, Museum Nagele)
- Winkels/voorzieningen (Centrum Emmeloord, dorpen, MFA's, scholen, zorg)
- Sportvoorzieningen (parkeerterrein sportvereniging/sporthallen)
- Parkeerterreinen

Randvoorwaarde voor het proactief plaatsen van een laadpaal is dat het verwachte verbruik van ≥ 2.000 kWh/jaar gebaseerd op prognoses en/of toekomstige ontwikkelingen wordt behaald. Anders levert de exploitant geen laadpalen. Een andere randvoorwaarde is dat er de buurt wel bekabeling (laag- en middenspanning) aanwezig is om de laadpaal aan te sluiten. Een aanbodgestuurde laadpaal kost de gemeente € 1.000.

Specifieke aandacht heeft onze aandacht voor de ontwikkeling van solar carports bij publieke parkeerterreinen. Mogelijk wordt het plaatsen hiervan in de toekomst verplicht. Landelijk wordt hier over nagedacht.³ Deze solar carports kunnen ook voor private partijen interessant zijn/worden. We volgen deze ontwikkeling met interesse en zullen een verdere kansrijke uitrol ondersteunen en faciliteren.

6.2.4 Gebiedsontwikkeling en nieuwbouw - laadpleinen

De komende jaren ontwikkelen we in de gemeente nieuwbouwwijken of werken we aan gebiedsontwikkeling. Dit geldt zowel voor de dorpen als voor Emmeloord. Dit geeft een goede kans om alvast een netwerk aan te leggen voor de toekomstige vraag aan laadvoorzieningen in de openbare ruimte. Ook zetten we in op de richtlijn om dit verplicht te doen bij nieuw te bouwen woonwijken (zie paragraaf 2.4).

We laten dit zoveel mogelijk door MRA-e plaatsen. Zo kiezen we bij voorkeur voor strategische laadpleinen binnen een nieuwe woonwijk. Samen met MRA-e kijken we naar de best passende strategie voor de nieuw te ontwikkelen wijk of binnen gebiedsontwikkeling. Realisatie van laadpunten tijdens gebiedsontwikkeling bespaart kosten, stimuleert elektrisch vervoer, zorgt voor vermindering van overlast door werkzaamheden na oplevering, en daarnaast worden verkeersbesluiten en bezwaren na oplevering voorkomen.

We kijken daarbij dus eerst naar de mogelijkheid om (centrale) laadpleinen te realiseren; dit nemen we als vertrekpunt mee in de planvorming. Dit biedt laadzekerheid voor gebruikers en een laadplein kan goed inpasbaar worden gemaakt. Laadpleinen kunnen duurzaam geïntegreerd worden in parkeerpleinen. Het voordeel hiervan is dat er minder parkeerplaatsen in woonstraten nodig zijn wat de leefbaarheid en verkeersveiligheid aldaar kan vergroten. Laadpleinen zorgen ook voor minder zoekverkeer naar een vrije (verspreide) laadpaal en dit is ook winst voor de verkeersveiligheid. Tevens bieden laadpleinen technologische voordelen voor nu en de toekomst. Denk hierbij aan het laadplein onderdeel maken van het totale elektriciteit systeem van een wijk met opties voor b.v. batterij faciliteiten.

6.2.5 Maatwerk en flexibiliteit

De werkwijze met de laadkaart en het verzamelverkeersbesluit beoogt een korte en werkbare procedure te bieden voor het plaatsen van openbare laadpalen. Echter kunnen situaties ontstaan waarbij we een aanvraag binnenkrijgen die niet past binnen onze laadkaart. In dat geval proberen we maatwerk te leveren. Dit betekent wel dat er een nieuw verkeersbesluit nodig is en dat we accepteren dat de procedure langer duurt.

Ook kunnen door (her)ontwikkelingen vastgestelde locaties op de laadkaart niet meer geschikt zijn voor een laadpaal. In dat geval wijken we ook af van de laadkaart.

Specifiek voor invalideparkeerplaatsen (GPP) kijken we flexibel naar de mogelijkheid om toch een openbare laadpaal te plaatsen als deze persoon niet in bezit is van eigen terrein. We kijken hierin naar de parkeermogelijkheden die er zijn. Er zijn twee mogelijkheden om hier flexibel mee om te gaan:

³ [Solar Magazine - Kabinet beslist later dit jaar over verplichten zonnecarports](#)

1. Een GPP naast een laadpaal waarmee je de twee laadplekken openbaar houdt en daarmee ervoor zorgt dat iedereen gebruik kan blijven maken van de laadpaal. Om te laden kan e-rijder in een 'laadpaal' vak gaan staan of wellicht vanaf GPP laden.
2. Eén van de twee laadplekken in te richten als GPP waarmee nog maar een plek openbaar is en de ander voor privégebruik ten behoeve van de invalide.

6.3 Semipubliek en snelladen

6.3.1 Stimuleren van semipublieke en private locaties

De gemeente neemt een proactieve faciliterende rol om private en semipublieke laadpunten te realiseren. Dit zijn laadpunten die op privaat parkeerterrein geplaatst worden, zodat deze laadbehoefte niet op publiek terrein wordt opgelost. Daarnaast kunnen de private partijen de laadpunten openstellen voor het publiek (semipublieke laadpunten). Hierdoor ontstaat minder belasting op de publieke laadpalen, terwijl het netwerk van laadpunten wel wordt uitgebreid.

De gemeente stimuleert en faciliteert de uitrol van laadinfrastructuur bij private en semipublieke partijen door middel van het informeren en verbinden van geïnteresseerde partijen. In regionaal verband zijn we aangesloten bij de MRA-e, de Metropool regio Amsterdam elektrisch samenwerking op het gebied van het stimuleren en faciliteren van elektrisch rijden.

Interessante private partijen zijn locaties waarvan veel mensen gebruik maken. Voorbeelden van dergelijke private partijen zijn: horecagelegenheden, supermarkten, musea en ondernemers met eigen parkeerterreinen die vrij toegankelijk zijn of worden opengesteld. Private partijen hebben echter niet altijd de kennis en capaciteit om laadpunten te realiseren tot hun beschikking. De gemeente neemt een actieve rol in het informeren van private partijen over laadpunten. Daarnaast faciliteert de gemeente, al dan niet in MRA-e verband, de koppeling tussen marktpartijen die laadpunten plaatsen en de private partijen. Aanvullend ontstaan er nieuwe samenwerkingen en mogelijkheden voor private partijen om gebruik te maken van dit type laadinfrastructuur. Een mogelijk voordeel is bijvoorbeeld dat de eigen elektrische voertuigen goedkoper geladen kunnen worden dan bijvoorbeeld op straat.

6.3.2 Plaatsing snelladers laten we zoveel mogelijk over aan de markt

Snelladen kan voor specifieke doelen een aanvullende rol hebben op het netwerk van reguliere laders. De netbeheerders hebben een analyse gemaakt voor potentiële locaties. Dit laat zien dat snelladers met name op private terreinen gerealiseerd gaan worden, een enkele in de openbare ruimte. Dit heeft als bijkomend voordeel dat de snellader op de bestaande zware aansluiting van de private onderneming geplaatst kan worden, waardoor de doorlooptijd voor plaatsing en kosten voor realisatie van de snellader beperkt wordt. Kanttekening hierbij is wel of dit in de huidige ontwikkelingen rondom netcongestie nog steeds zo is.

In aanvulling kan de gemeente besluiten veelrijders met geen mogelijkheden tot realisatie van (snel)laadinfrastructuur (zoals taxi's, bezoekers, logistieke branche e.d.) te faciliteren in de publieke ruimte. Op basis van de ontwikkeling van elektrisch rijden en de behoefte van laadinfrastructuur worden de gebieden inzichtelijk gemaakt waar dit vraagstuk speelt.

Als gemeente stellen we enkele kaders voor de locaties voor snelladen in de openbare ruimte. De kaders zijn als volgt:

- Maximale bereikbaarheid: in de nabijheid of grenzend aan uitvalswegen.
- Minimale geluidsoverlast voor de omgeving en passende afstand tot de woonbebouwing met betrekking tot externe veiligheid. Indien dit door het rijk wordt gereguleerd, gelden die eisen, normen en richtlijnen.

- Minimale impact openbare ruimte zoals het behoud van een goede doorstroming en een minimaal visueel effect.
- Mogelijkheden tot realisatie van faciliteiten op locatie zoals horeca en het beschikken over een locatie met toilet.

Voorbeelden van mogelijke snellaadlocaties binnen onze gemeente:

- (Fastfood)restaurants waar mensen relatief snel weer vertrekken, maar wel veel met de auto komen.
- Hotels.
- Supermarkten.
- Tankstations.

6.4 Communicatie, participatie & handhaving

6.4.1 Laadkaart

Als gemeente werken we met een laadkaart waarin we tot locaties hebben vastgesteld waarin we vraaggestuurd laadpalen kunnen plaatsen. Deze kaart is door brede participatie tot stand gekomen. Inwoners konden de laadkaart inzien en voorgestelde locaties voorzien van een reactie of 'verander'-voorstel. Aan de hand van deze reacties hebben we een definitieve laadkaart vastgesteld. Op basis van deze kaart hebben we een verzamel-verkeersbesluit genomen. Zo hoeven we niet per goedgekeurde aanvraag een separaat verkeersbesluit te nemen. Zo kunnen we het proces van aanvraag tot realisatie verkorten.

Dit neemt niet weg dat bij het plaatsen van een laadpaal we alsnog de direct omwonenden proactief informeren over de plaatsing van de laadpaal. We nemen reacties en klachten van inwoners serieus en kijken dan in hoeverre we eventueel uitwijken.

6.4.2 Handhaving

De gereserveerde laadplekken bij een laadpaal zijn alleen bedoeld voor elektrische auto's (die daadwerkelijk opladen). Handhaving treedt actief op tegen niet-elektrische auto's die geparkeerd staan op deze laadplekken en als parkeerplek gebruiken.

In gebieden waar een maximale parkeerduur (blauwe zone) of enige andere restrictie geldt, geldt deze restrictie ook voor de bestuurders van elektrische voertuigen.

Om optimaal gebruik te maken van het laadnetwerk – en de plaatsing van extra onnodige laadpalen te voorkomen – dient de laadplek beschikbaar te zijn voor laden. Sinds de uitrol van laadpunten is gestart worden er weinig tot geen overlastmeldingen gemaakt over ongewenst gebruik van parkeervakken bij publiek laadinfrastructuur. We maken inwoners bewust waar publieke laadinfrastructuur voor is en melden dat we dit handhaven.

Bijlage 1: Plaatsingscriteria laadpaal openbare ruimte

Bij de aanvraag voor een laadpaal wordt gekeken naar de volgende criteria:

Aanvragen voor een laadpaal worden getoetst aan de volgende voorwaarden:

- U woont in de gemeente of u werkt minimaal 18 uur per week in deze gemeente.
- U rijdt of gaat een elektrische auto rijden die volgens de technische specificaties van de fabrikant minimaal 45 km volledig elektrisch kan rijden.
- U bent voor het parkeren van uw elektrische auto afhankelijk van een publieke parkeerplaats op straat.

Is uw aanvraag goedgekeurd, dan kiest MRA-E een geschikte laadplek op [deze laadkaart](#).

Aanvragers kunnen dit alleen doen via de [MRA-e website](#). Alleen dan worden aanvragen in behandeling genomen.

Voldoet een aanvrager aan één of meerdere van deze voorwaarden dan gaat MRA-e over tot behandeling van de aanvraag:

1. MRA-e checkt of er binnen 250 meter loopafstand van de aanvrager een laadpaal in de openbare ruimte aanwezig is.
 - a. Zo ja, dan wordt er bij nog voldoende capaciteit van de paal, geen nieuwe laadpaal voorbereid.
 - b. Zo nee, dan wordt een vervolgstap gezet om een nieuwe openbare laadpaal toe te voegen.
2. Er wordt een locatie uit de laadkaart gekozen die het dichtst bij de aanvrager in de buurt zit. Deze wordt in behandeling genomen. Deze locatie krijgt wel een finale check of de locatie nog steeds geschikt is. Wanneer de locatie wordt afgekeurd door bijvoorbeeld een verandering in de openbare ruimte, wordt gestart met stap 5.
3. Na goedkeuring van MRA-e, de exploitant en gemeente wordt overgegaan tot aanvraag van een netaansluiting.
4. Bij akkoord netbeheerder, wordt een laadpaal ingepland voor plaatsing in de openbare ruimte.
5. Mocht de laadkaart geen geschikte locatie geven, dan wordt overgegaan tot het vinden van een alternatieve locatie. Deze locatie dient te voldoen aan de volgende eisen:
 - a. Parkeervakken zijn in eigendom van de gemeente
 - b. Binnen 250 meter loopafstand van de aanvrager
 - c. Geen hinder aan objecten zoals bomen en containers
 - d. Voorkomen van struikelgevaar
 - e. Bij voorkeur doorloopruimte op de stoep van 90cm.
 - f. Aan de kant van de straat waar laagspanningsnet ligt (makkelijker aansluiten van de laadpaal)
 - g. Goed inpasbaar in de openbare ruimte
 - h. Bij voorkeur niet in het groen,
 - i. Tegen een blinde gevel.

Bij een nieuwe locatie wordt daarna gestart met het nemen van een verkeersbesluit, na de bezwaarperiode (6 weken bezwaarperiode) wordt dan doorgegaan met stap 3 hierboven.

Verder gelden de 'Criteria en eisen locatiebepaling laadpalen' die MRA-e en gemeenten gebruiken bij het aanwijzen van een locatie voor een publieke laadpaal.

Bijlage 2: Gebruikersgroepen

In onderstaande tabel staat een overzicht van de verschillende gebruikersgroepen, daarbij horende voertuigtypen en de verwachte laadoplossingen:

	Gebruikersgroep	Voertuigtype	Regulier laden (<22 kW)	Kortparkeerladen en/ of Ultrasnelladen voor personenvervoer (22-350 kW)	Ultrasnelladen voor zwaar transport zoals logistiek, busvervoer (>350)
	Personenvervoer particulier (woon-werk en bezoekers)	Personenauto	Privaat: thuis- en bedrijfsaansluiting. Semipubliek: parkeergarages, horeca, winkelcentra. Publiek: openbare ruimte.	Privaat: n.v.t. Semipubliek: winkelcentra, supermarkten, tankstations, horeca. Publiek: snel(bij)laden in publieke parkeergarages, strategische hubs en openbare ruimte.	Voorlopig niet van toepassing.
	Doelgroepenvervoer	Personenauto	Zie personenauto's.		
		Personenbus	Zie bestelwagens.		
	Taxi's		Privaat: thuis- en bedrijfsaansluiting stallingdepot. Semipubliek: parkeergarages, horeca, winkelcentra en taxistandplaatsen. Publiek: openbare ruimte.	Privaat: snellader bedrijf. Semipubliek: parkeergarages, horeca, winkelcentra, standplaatsen, tankstations en op bedrijfsaansluiting stallingdepot. Publiek: snel(bij)laden op standplaatsen, strategische hubs, publieke parkeergarages en openbare ruimte.	Voorlopig niet van toepassing.
	Openbaar vervoer	Bus	n.v.t.	Privaat: remise concessiehouder en via opportunityladen (eigen laadinfra) bij eindhaltes buslijnen. Semipubliek: n.v.t. Publiek: n.v.t.	Privaat: remise concessiehouder en via opportunityladen (eigen laadinfra) bij eindhaltes buslijnen. Semipubliek: n.v.t. Publiek: n.v.t.
	Lichte logistieke voertuigen	Bestelwagens	Privaat: thuis- en bedrijfsaansluiting stallingdepot. Semipubliek: parkeergarages, horeca en winkelcentra. Publiek: openbare ruimte.	Privaat: snellader bedrijf. Semipubliek: horeca, winkelcentra, tankstations, hubs. Publiek: snel(bij)laden bij strategische hubs, publieke parkeergarages en openbare ruimte.	Voorlopig niet van toepassing.
	Zware logistieke voertuigen	Vrachtwagens	Privaat: bedrijf/depot. Semipubliek: n.v.t. Publiek: n.v.t.	Privaat: bedrijf/depot. Semipubliek: laad- en losplekken, tankstations, hubs. Publiek: openbare ruimte.	Privaat: bedrijf/depot. Semipubliek: laad- en losplekken, tankstations, hubs. Publiek: openbare ruimte.
	Mobiele werktuigen		Er is nog geen duidelijk eindbeeld van technologie en laadbehoefte: van 220 volt tot krachtstroom.		

Niet genoemd maar uiteraard een belangrijke vervoerwijze is de elektrische fiets. We gaan ervan uit dat gebruikers de accu van hun elektrische fiets zoveel mogelijk zelf opladen. Bij b.v. toeristische trekpleisters stimuleren wij de aanwezigheid van oplaadmogelijkheden en/of realiseren wij deze zelf.