

Plaatsingsbeleid laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen, gemeente Weststellingwerf 2025-2030

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

In het collegeprogramma 2022-2026 staat dat de gemeente Weststellingwerf wil toewerken naar een eenduidige, duurzame en toekomstbestendige verkeerstructuur. Het aantal elektrische voertuigen neemt toe en we willen dat dit aantal verder stijgt. Dat is ook noodzakelijk om de klimaatdoelen te halen.

Vanaf 2030 zijn alle nieuwe auto's emissieloos¹. Het gaat dan grotendeels om, batterij-elektrische auto's, die regelmatig opgeladen moeten worden. Om ervoor te zorgen dat er tijdig voldoende laadpunten zijn, is de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) opgesteld, een bijlage van het nationale Klimaatakkoord.

Eén van de afspraken hierin is dat gemeenten zorgen voor een plaatsingsbeleid voor laadinfrastructuur. In dit document presenteren wij dit beleid. Het geeft ons de komende vijf jaar handvatten voor de ontwikkeling van een dekkend, toegankelijk, betaalbaar en veilig netwerk van laadinfrastructuur voor alle elektrische voertuigen. Deze beleidsnotitie dient daarmee als basis voor de plannen rondom de uitvoering en uitrol van laadinfrastructuur.

1.2 Opgave

Binnen de gemeente zijn de eerste stappen gezet met het plaatsen van verschillende laadpalen op privaat en openbaar terrein. Maar we staan pas aan het begin van de transitie naar elektrisch vervoer. De verwachting is dat het aantal elektrische voertuigen op de weg de komende jaren fors gaat groeien, mede doordat er steeds meer betaalbare modellen beschikbaar komen en de tweedehands markt verder toeneemt. Dit geldt voor personenauto's én voor commerciële voertuigen, zoals bestelwagens.

De groei in het aantal laadpunten² heeft een grote impact op het elektriciteitsnet en het beslag op de openbare ruimte. Dat vraagt van ons een zorgvuldige afweging en een goede planmatige aanpak. Zo moeten we bijvoorbeeld keuzes maken in het type laadpunten dat we gaan plaatsen. Er zijn namelijk verschillende manieren om in de laadbehoefte van EV-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 publieke ruimte, bijvoorbeeld voor inwoners die geen eigen oprit hebben of voor bezoekers aan onze gemeente. Een ander deel van de laadpunten krijgt een plek in de private ruimte, bijvoorbeeld op bedrijventerreinen.

1.3 Doel en scope

Het doel van dit plaatsingsbeleid is om de strategie te bepalen waarmee tijdig een passende laadinfrastructuur voor alle elektrische voertuigen in de publieke ruimte kan worden gerealiseerd. Dit is belangrijk om de mobiliteit te verduurzamen en de CO₂-uitstoot te verminderen.

De gemeente Weststellingwerf wil in de toenemende laadvraag kunnen voorzien en richting geven aan de transitie naar elektrisch vervoer. Hierin is het aanbod van laadinfrastructuur een belangrijk onderdeel naast de groei van het aantal elektrische auto's en de betaalbaarheid.

Met dit plaatsingsbeleid neemt de gemeente de regie op het plaatsen en opschalen van de laadoplossingen die nodig zijn. Op die manier zorgt de gemeente voor een goede inpassing in de openbare ruimte en het elektriciteitsnet en wil de gemeente haar inwoners, bezoekers en bedrijven vertrouwen geven om de stap naar elektrisch vervoer te maken.

De overstap naar elektrisch rijden verloopt niet voor alle gebruikersgroepen en typen voertuigen in hetzelfde tempo. Voor personenvervoer is de overstap al volop gaande en heeft de gemeente redelijk zicht op wat er nodig is. Voor bijvoorbeeld zwaar vrachtvervoer is nog onzeker in hoeverre elektrisch rijden uitkomst biedt en zo ja, wat de behoefte is aan laadinfrastructuur.

1) Afspraak uit het regeerakkoord 'Vertrouwen in de toekomst' 2017-2021 en het nationale Klimaatakkoord

2) Een laadpunt is de elektrische aansluiting op een laadpaal waar de stekker van een elektrisch motorvoertuig op wordt aangesloten. Een laadpaal heeft over het algemeen 2 laadpunten.

De gemeente herijkt haar plaatsingsbeleid elke vijf jaar of eerder als daar aanleiding voor is. Hierdoor kunnen nieuwe inzichten en ontwikkelingen tijdig worden meegenomen, waardoor op elk moment een passende laadinfrastructuur aanwezig is.

1.4 Uitgangspunten voor de uitrol

Dit beleid biedt de komende jaren houvast bij de realisatie van laadinfrastructuur. Om te zorgen dat laadinfrastructuur geen belemmering vormt voor de groei van elektrisch vervoer werkt de gemeente aan een dekkend, toegankelijk, betaalbaar, en veilig netwerk van laadinfrastructuur:

- **Dekkend:** De gemeente Weststellingwerf wil dat EV-rijders nooit lang hoeven te zoeken, voor ze een laadpaal tegenkomen.
- **Toegankelijk:** Laadpunten moeten voor iedereen eenvoudig te gebruiken zijn. Daarom streeft de gemeente 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 zowel fysieke veiligheid als digitale veiligheid oftewel cyber security.

De gemeente Weststellingwerf kan deze doelen alleen behalen in samenwerking met de netbeheerder en uitvoerende marktpartijen, maar de regie wordt in eigen hand gehouden.

1.5 Opbouw van de beleidsnotitie

In het vervolg van deze notitie wordt verder ingegaan op de uitrol van laadinfrastructuur in de gemeente Weststellingwerf en de daarbij horende keuzes. In hoofdstuk 2 gaan we in op de ontwikkelingen op het gebied van elektrisch laden, daarbij wordt ook de koppeling gemaakt met verschillende beleidskaders binnen de gemeente. In hoofdstuk 3 wordt stilgestaan bij de prognose in laadbehoefte binnen de gemeente. Daarbij wordt ook duidelijk voor welke opgave we als gemeente staan. In hoofdstuk 4 is per doelgroep beschreven op welke manier we als gemeente op de laadbehoefte inspelen en hoe we meebewegen met de groeiende vraag naar elektrische laadinfrastructuur. In hoofdstuk 5 gaan we in op het effect van de uitwerking op de ambtelijke organisatie. Tot slot wordt in hoofdstuk 6 beschreven hoe we als gemeente omgaan met specifieke vragen rondom snelladers en privaat laden in de openbare ruimte.

2. Ontwikkelingen

2.1 Elektrische voertuigen en laadpaalgebruik

We verwachten dat in de toekomst laden steeds efficiënter verloopt. In de toekomst kan eenzelfde aantal laadpunten meer EV-rijders bedienen dan nu het geval is. Die verwachting is gebaseerd op een aantal 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 daarbuiten.
- **Efficiënter laadpaalgebruik:** Er zijn meerdere manieren om laadpaalkleven³ tegen te gaan, zoals tarifiering (kosten voor stroomafname blijft doorlopen ook wanneer een voertuig al is volgeladen) en social charging apps (apps waarin communicatie tussen e-rijders mogelijk is en informatie wordt gedeeld over de beschikbaarheid van een laadpaal).

2.2 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 of op het meest optimale moment plaatsvinden, 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.

2.3 Netcongestie

Het elektriciteitsnet binnen de provincie Friesland begint steeds voller te raken. Vanwege steeds verdere verduurzaming stijgt de vraag naar elektriciteit en wordt langzaam het punt bereikt dat er geen grote nieuwe aansluitingen meer worden toegevoegd. Op dit moment zijn er nog geen signalen dat dit de groei van het aantal laadpalen in de weg staat, maar voor de toekomst is dit mogelijk een bedreiging. Voor eventuele oplossingen (netverzwaring, slim laad technologieën), zijn we afhankelijk van de netbeheerder en exploitant. Daarom blijven we nauw in contact met deze partners.

3) Een laadpaal (parkeerplaats) bezet houden ook wanneer het elektrische voertuig helemaal is volgeladen.

2.4 Wet- & regelgeving

Nederland en Europa werken aan aanvullende wet- en regelgeving voor elektrisch laden. Het is van belang om deze ontwikkelingen te volgen en zodra er wijzigingen zijn, de werkwijze aan te passen.

Onderwerpen waar Nederland aan werkt, zijn onder andere:

- brandveiligheid in parkeergarages;
- digitale veiligheid;
- prijstransparantie, zodat voor de gebruiker vooraf duidelijk is wat het laden kost.

We werken nu al met de Europese richtlijnen voor de energieprestatie van gebouwen: de Energy Performance of Buildings Directive (EPBD III⁴). Nederland heeft deze vastgelegd in het Bouwbesluit. De richtlijn verplicht om laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen aan te leggen bij nieuwbouw, bij ingrijpende renovaties of bij bestaande grotere gebouwen, ook als deze niet worden verbouwd.

2.5 Gemeentelijke kaders en aanpalend beleid

Dit plaatsingsbeleid raakt verscheidene bestaande beleidskaders waarmee we in de uitwerking rekening houden. De volgende beleidskaders zijn van belang:

Energie- en warmtetransitie

De energietransitie heeft grote impact op het elektriciteitsnetwerk. Duurzame bronnen als zon en wind geven piekmomenten in het aanbod, terwijl bijvoorbeeld aardgasvrije wijken voor een grotere vraag zorgen. Voor de overstap van verwarmen met aardgas naar een fossielvrij alternatief voorziet onze transitievisie Warmte op dit moment grotendeels in All Electric⁵ oplossingen.

Binnen dit complexe plaatje neemt het groeiende aantal elektrische voertuigen ook een plek in.

Als door al deze veranderingen netproblemen ontstaan, kan dat tot hoge maatschappelijke kosten leiden, doordat de vraag naar elektriciteit stijgt of dat er extra geïnvesteerd moet worden in het verzwaken van het stroomnet. Netproblemen kunnen de uitrol van laadinfrastructuur sterk vertragen en een risico betekenen voor het halen van onze ambities in laadinfrastructuur en voor de brede energietransitie. De netbeheerders staan voor de uitdaging ervoor te zorgen dat het net deze verandering aankan. Het is de gemeentelijke verantwoordelijkheid om tijdig, op basis van prognoses, aan te geven welke laadinfrastructuur gewenst is voor de komende jaren. De netbeheerder kan vervolgens inzicht geven in de haalbaarheid en eventueel maatregelen treffen om te zorgen dat er voldoende ruimte op het net is.

Deze informatie nemen we ook mee in de FET (Friese Energietafel) en de netimpactberekening⁶ die in dat kader periodiek wordt uitgevoerd. In de FET staan de regionale keuzes voor de opwekking van duurzame elektriciteit, de warmtetransitie in de gebouwde omgeving en de daarvoor benodigde opslag- en energie-infrastructuur.

Parkeerbeleid

Ten tijde van het verschijnen van het opstellen van dit beleidsstuk is er nog geen Parkeerbeleid opgesteld door de gemeente Weststellingwerf. Hierin gaan we, onder andere, meenemen hoe moet worden omgegaan met laadpalen in verschillende parkeerzones. Hier zal bijvoorbeeld aandacht worden besteed aan de handhaving van laden in de blauwe zone. Dit staat verder los van de plaatsing van de laadpalen.

Omgevingsvisie Weststellingwerf- Ruimte voor kwaliteit-

In de omgevingsvisie wordt beschreven hoe de gemeente Weststellingwerf de ruimtelijke kwaliteit wil verbeteren en daarbij de identiteit en gebiedskwaliteiten binnen de gemeente kan versterken. Ook worden hierin de toekomstige ontwikkelingen en trends beschreven waar elektrisch rijden er één van is.

Nota recreatie en toerisme – Mooi hè Weststellingwerf!-

In deze visie is beschreven hoe de gemeente Weststellingwerf zich op het gebied van recreatie en toerisme wil ontwikkelen. Het aanbieden van laadinfrastructuur draagt bij aan het behalen van de ambitie, om meer toeristen aan te trekken.

Gemeentelijk Verkeer en Vervoersplan (GVVP)

4) Laadinfrastructuur voor elektrisch vervoer – EPBD III

5) Aansluitingen waar geen gas of cv-ketel meer nodig is

6) Het effect van nieuwe aansluitingen op de capaciteit van het gehele stroomnet

Ten tijde van het verschijnen van dit plaatsingsbeleid bevindt het GVVP zich nog in de besluitvormings-procedure. Bij het opstellen van de beide beleidsnota's heeft een goede onderlinge inhoudelijke afstem-ming plaatsgevonden.

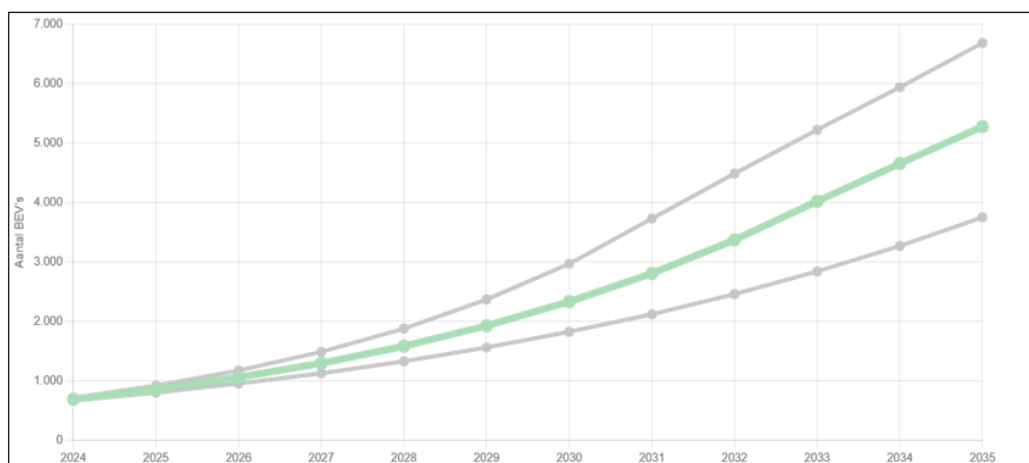
3. Prognose en opgave laadbehoefte Weststellingwerf

De gemeente Weststellingwerf is verantwoordelijk voor de openbare laadpalen. De opgave voor de gemeente ligt dus bij het plaatsen van voldoende publieke laadpalen. Dit aantal is gerelateerd aan het verwachte aantal elektrische voertuigen in de gemeente. Het aantal is gekoppeld aan een prognose van de minimaal benodigde (semi)openbare laadpalen.

Om inzicht te krijgen in hoeveel laadpunten er nodig zijn, is gebruik gemaakt van de prognoses van ElaadNL. De prognoses zijn afgezet tegen de huidige situatie. Zo is de opgave voor de komende periode concreet gemaakt. Het doel is daarbij niet om het aantal voorspelde laadpunten te realiseren, maar om te zorgen dat de laadinfrastructuur in het juiste tempo meegroeit en om de ontwikkeling van elektrisch vervoer niet te beperken.

De prognoses geven inzicht in het aantal benodigde publieke en private laadpunten en het aantal beno-digde reguliere en snellaadpunten voor de periodes 2025, 2030 en 2035. Op basis van deze gegevens heeft ElaadNL drie scenario's ontwikkeld, waarvan het midden-scenario als leidraad voor dit plaatsings-beleid dient. Omdat er onzekerheden in de prognoses zitten en semipublieke laadpunten niet apart zijn weergegeven, houdt de gemeente Weststellingwerf de ontwikkelingen goed in de gaten en stelt indien nodig de doelstellingen bij.

Volgens de prognoses stijgt het aantal elektrische personenauto's in de gemeente Weststellingwerf van circa 800 (zowel bewoners, forenzen als bezoekers) nu naar 2000 in 2030 en 5000 in 2035. De grafiek hieronder laat in het groen het midden-scenario van de groei van het aantal elektrische voertuigen in onze gemeente zien.



Figuur 1 Verwachte groei aantal elektrische voertuigen Weststellingwerf (2024-2035) (interactieve outlooks e-laad)

Vertaald naar aantallen laadpunten voor personenauto's betekent dat in de gemeente Weststellingwerf:

- een groei nodig is in het aantal laadpunten van 500 laadpunten nu, naar circa 2000 in 2030 en naar circa 4000 laadpunten in 2035;
- het grootste deel van deze laadpunten op privaat terrein wordt gerealiseerd;
- de prognose voor het aantal (semi)publieke laadpunten voor personenauto's stijgt van circa 75 laadpunten nu, naar 400 in 2030, naar 956 in 2035.
- we zien een behoefte van circa 60 snellaadpunten voor personenauto's in 2030 en 120 in 2035.



Figuur 2 Groei aantal laadpalen tussen 2024 en 2035 (interactieve outlooks e-laad)

Deze prognoses staan samengevat in figuur 2. Hieruit blijkt dat we richting 2035 voor een grote laadopgave staan. Dit vereist een forse toename van het totaal aantal laadpunten en daarmee ook publieke laadpunten.

4. Inspelen op de laadbehoefte

Zoals in hoofdstuk 3 beschreven hebben we als gemeente Weststellingwerf een grote laadopgave. Binnen deze opgaven zijn verschillende gebruikersgroepen die in hun laadbehoefte voorzien moeten worden. We kunnen bij de daadwerkelijke plaatsing op verschillende manieren de marktpartij, die daadwerkelijke plaatsing doet, aansturen.

De gemeente Weststellingwerf is aangesloten bij de concessie van de provincie Fryslân. Binnen deze samenwerking is de plaatsing van laadinfrastructuur uitbesteed aan een externe laadpalenexploitant. Deze partner beheert en plaatst de laadpalen.

- Vraaggestuurd: er wordt pas een laadpaal geplaatst als iemand die aanvraagt. Dit wordt toegepast bij openbare laadinfrastructuur voor inwoners zonder eigen parkeergelegenheid.
- Datagestuurd: de gemeente wijst zelf locaties aan, waar een hoge bezetting op de huidige laadpalen is.
- Proactief: de gemeente wijst zelf locaties aan waar laadinfra gerealiseerd wordt. Hiermee kunnen er op strategische locaties laadpalen geplaatst worden.

Door de combinatie van deze drie strategieën is het mogelijk om als gemeente te zorgen voor een dekkend netwerk weke past bij de daadwerkelijke vraag die varieert per gebruikersgroep.

4.1 Gebruikersgroepen

Weststellingwerf kent verschillende gebruikersgroepen die (op termijn) overstappen naar elektrisch rijden, met elk hun eigen kenmerken en behoeftes aan laadinfrastructuur. In deze paragraaf beschrijven we per gebruikersgroep op welke laadoplossingen we inzetten. Voor de gebruikersgroepen die we nu niet meenemen in ons beleid geldt dat we de ontwikkelingen volgen en indien nodig ons beleid aanpassen.

Bewoners

De belangrijkste doelgroep voor laadinfrastructuur in Weststellingwerf zijn de bewoners. Het uitgangspunt is dat zij op eigen terrein hun elektrische voertuig opladen. Voor bewoners die in de openbare ruimte parkeren kan in de woonwijk openbare laadinfrastructuur geplaatst worden. Dit wordt op dit moment verzorgd binnen de concessie van de provincie Fryslân.

De belangrijkste doelgroep voor laadinfrastructuur in de gemeente Weststellingwerf zijn de bewoners. Bij voorkeur laden zij hun elektrische voertuig op eigen terrein. Beschikken zij niet over een eigen oprit en wordt er in de openbare ruimte geparkeerd, dan kan men een openbare laadpaal aanvragen. De bewoner kan een aanvraag doen voor een laadpaal in de directe omgeving van zijn woning. Voor het toekennen gelden de volgende criteria.

- De bewoner heeft geen eigen parkeergelegenheid, zoals een garage, oprit of parkeerplaats.
- Er is binnen 250 van de woning nog geen andere (beschikbare) laadpaal aanwezig.

Bezoekers

Bezoekers moeten in veel gevallen gebruik maken van publieke laadinfrastructuur. Door de realisatie van een netwerk van openbare laadpalen wordt deze doelgroep bediend. Bezoekers voor specifieke voorzieningen zijn vaak aangewezen op semipublieke laadinfrastructuur. Veel voorzieningen, zoals restaurants en winkelketens werken aan dit aanbod.

Bezoekers die met een elektrisch voertuig naar onze gemeente komen zijn aangewezen op publieke laadinfrastructuur. Door realisatie van een netwerk van openbare laadpalen wordt deze doelgroep dus bediend.

Bezoekers die het centrum van Wolvega of Noordwolde willen bezoeken kunnen terecht bij openbare laadinfrastructuur. In en rond het centrum zijn verschillende laadpalen aanwezig. Deze zijn verdeeld over verschillende parkeerterreinen zoals het Van der Sandeplein en Acht Pilarenplein in Wolvega en het Mandehofplein in Noordwolde. Op basis van datagestuurde⁷ informatie bepalen we of we of het nodig is om in de omgeving van de huidige laadpalen rond het centrum laadpalen bij te plaatsen om in de behoefte op lagere termijn te voorzien (zie bijlage II).

Naast de centra van Noordwolde en Wolvega willen we als gemeente ook dat bezoekers van omliggende kleinere dorpen de mogelijkheid hebben om hun elektrische voertuig op te laden. De wens is om in elke kern op plaatsen met een aantrekkende werking op bezoekers, minimaal één openbare elektrische laadpaal te plaatsen die door hen gebruikt kan worden. Wat betreft de locatiekeuze; hierbij betrekken wij de Plaatselijke Belangen.

Toeristen en recreanten

De gemeente Weststellingwerf kent verschillende toeristische en recreatieve locaties. Op dit moment is er nog een gebrek aan voldoende laadinfrastructuur op deze locaties. Op de semipublieke locaties neemt de markt het initiatief voor de uitrol van deze laadinfrastructuur. De gemeente kan de recreatieve locaties met publieke parkeerterreinen op aanvraag voorzien van strategische laadpalen.

Weststellingwerf kent verschillende toeristische en recreatieve locaties met een eigen parkeergelegenheid. Voorbeelden hiervan zijn: De Driewegsluis en recreatiegebied Spokeplas. Ook op andere locaties met een openbare parkeerplaats zoals diverse sportverenigingen is laadinfrastructuur gewenst. De wens is om ook op deze locaties in Weststellingwerf laadinfrastructuur te realiseren (zie bijlage II).

Voor bezoekers van een voorziening (winkel, evenementenlocatie, horecagelegenheid) is laden op het terrein van de voorziening het meest geschikt. Laden op semipubliek terrein is voor deze doelgroep een belangrijk middel.

Op dit moment is er nog gebrek aan laadinfra op toeristische locaties. Enkel op de Driewegsluis wordt in de laadbehoefte voorzien. Op de semipublieke locaties ziet gemeente dat de markt deze locaties oppakt. De gemeente kan de recreatieve locaties die wel over publieke parkeerterreinen voorzien van strategische⁸ laadpalen. Ten behoeve van de gastvrijheid kunnen gebruikers en/of beheerders van deze locaties een verzoek indienen bij de gemeente voor een strategische laadpaal. Hierbij is het wel van belang dat gebruik van de laadpaal bewezen kan worden. Bij strategisch laadpalen is in tegenstelling tot de vraag gestuurde laadpalen wel een klein risico op bijkomende kosten wanneer er onvoldoende stroomafname is.

Fiets

Elektrische fietsen kunnen worden geladen met een 230 volt-aansluiting en kunnen door de uitneembare accu's gemakkelijk thuis worden geladen. Wel zien we een toenemende behoefte aan fietslaadpunten op strategische locaties, zoals toeristische locaties en rustpunten. Deze laadbehoefte wordt waar mogelijk ingevuld met private fietslaadpunten (bijvoorbeeld bij horeca of campings). Op deze locaties verblijven toeristen langer en hebben ze de mogelijkheid om hun fiets weer op te laden. Als gemeente willen we dat er op publieke locaties en rustplaatsen voldoende fietslaadpunten aanwezig zijn. In eerste instantie laten we hierbij het initiatief bij de ondernemers. Vanwege beschikbare aansluitingen en veilige stallingsplaatsen zijn dit de meest geschikte locaties. De wens voor het realiseren van fietsoplaadplaatsen zal ook worden meegenomen in de communicatie richting de ondernemers. Wel onderzoeken we als gemeente of er op locaties zoals: de Driewegsluis, het centrum van Wolvega en rondom het

7) Inzicht in het gebruik van een laadpaal door beschikbare data.

8) Laadpalen die de gemeente op een locatie naar keuze kan plaatsen

Vlechtmuseum in Noordwolde oplaadpunten gewenst zijn en of hier mogelijkheden liggen om publieke laadpunten te realiseren.

Werkenden

Werkenden dienen zo veel mogelijk op het terrein van de werkgever/bedrijf te laden. Voor bedrijven die geen mogelijkheid hebben tot laden op eigen terrein, wordt laadinfrastructuur vraaggestuurd en datagestuurd geplaatst.

Werkenden dienen zo veel mogelijk op eigen terrein te laden. Voor bedrijven die geen mogelijkheid hebben tot laden op eigen terrein, wordt vraaggestuurd en datagestuurd laadinfrastructuur geplaatst. Deze laadinfrastructuur wordt zo veel mogelijk geplaatst op locaties met meerdere gebruikers, waardoor dubbelgebruik zo veel mogelijk gestimuleerd wordt. Bijvoorbeeld door werkenden overdag en bewoners in de avond.

4.2 Deelauto's

Deelauto's hebben een eigen parkeerplek met laadvoorziening. Wanneer er behoefte is aan laadpaal in de openbare ruimte voor een deelauto, dan biedt de gemeente een gereserveerde parkeerplek met laadvoorziening aan.

Deelauto's hebben een eigen parkeerplek. Als elektrische deelauto's niet buiten de openbare ruimte geparkeerd kunnen worden, dan biedt de gemeente een gereserveerde parkeerplek met laadvoorziening aan. De aanvraag van deze laadpaal gaat via de reguliere manier voor een openbare laadpaal.

5. Uitvoering en organisatie

5.1 Gemeentelijke organisatie

Het college van B&W is bestuurlijk opdrachtgever voor de realisatie van openbare laadinfrastructuur. De plaatsing van de laadpalen is uitbesteed aan een externe partij. Kleine aanpassingen aan de openbare ruimte worden uitgevoerd door Team Gemeentewerk. Het verkeersbesluit wordt opgesteld door Team Beleid.

De opschaling van laadinfrastructuur vraagt om grotere uitvoeringskracht en verdere professionalisering van het werkproces. Ook is het belangrijk dat het onderwerp structureel aandacht krijgt vanuit meerdere beleidsterreinen, zoals duurzaamheid, verkeer en openbare ruimte.

5.2 Samenwerking en afstemming

Om de doelen uit dit plaatsingsbeleid te behalen, werken we samen met verschillende partners, zoals de NAL-samenwerkingsregio Noord. Dit is een samenwerkingsverband tussen provincies Drenthe, Fryslân en Groningen en de netbeheerders die actief zijn in de die provincies. De samenwerkingsregio ondersteunt gemeenten bij de uitrol van laadinfrastructuur, onder andere door het delen van kennis en het organiseren van aanbestedingen voor laadpunten in de publieke ruimte. Daarnaast overleggen we regelmatig met bewoners, netbeheerder en de (markt)partijen die de laadinfrastructuur plaatsen.

5.3 Monitoring

Monitoring levert waardevolle inzichten op over, ondermeer de groei van elektrisch vervoer in onze gemeente, het gebruik van specifieke laadpunten, de laadinfrastructuur als geheel en de belasting van het energienetwerk. Het is van belang dat we als gemeente- eigenaar zijn van de gebruiksdata van de laadpunten in de publieke ruimte. Deze gebruiksdata benutten we om samen met NALsamenwerkingsregio Noord de monitoring verder invulling te geven. Op deze manier kunnen we de ontwikkeling van elektrisch vervoer en het laadnetwerk volgen en waar nodig/wenselijk bijsturen.

5.4 Financiële kaders

Voor de plaatsing van strategische laadpalen is een gemeentelijke bijdrage nodig van €1000,- per paal indien deze onrendabel blijkt te zijn. Voor het verplaatsen/verwijderen van een laadpaal geldt er een bijdrage van maximaal €2500,-. De grenswaarde welke wordt gebruikt om te controleren of een laadpaal (on)rendabel is geldt voor het 2e jaar na realisatie en ligt bij een afname van 2000 kWh. Door een toename in laadbehoefte zal er ook op strategische locaties steeds meer gebruik worden gemaakt van de laadpalen. Het risico op mogelijke kosten zal dus beperkt zijn.

Voor reguliere laadpalen die we op aanvraag plaatsen, gaan we uit van een ambtelijke capaciteitsbijdrage van acht uur per laadpaal. Dit is bestemd voor onder meer het nemen van het verkeersbesluit en het proces van afstemming en plaatsing.

5.5 Communicatie richting inwoners

De gemeente Weststellingwerf vindt het belangrijk dat inwoners goed geïnformeerd zijn over ontwikkelingen in hun omgeving. Inwoners worden dan ook vroegtijdig op de hoogte gesteld van de gekozen laadpaallocatie en hen wordt medegedeeld wanneer de laadpaal naar verwachting gerealiseerd wordt. Dit doen we door middel van een bewonersbrief die wordt gestuurd aan de bewoners die zich binnen een de straal van circa 50-100 meter rond de locatie van de laadpaal bevinden.

6. Overige overwegingen

6.1 Verlengde private aansluitingen (VPA's)

De gemeente Weststellingwerf kiest ervoor om in navolging van het afwegingskader van het NKL, Verlengde Private aansluitingen niet toe te staan. Verlengde private aansluitingen worden niet gezien als een robuuste en toekomstbestendige oplossing. Voor de korte termijn biedt dit een oplossing voor een aantal inwoners, maar bij een toename van het aantal elektrische voertuigen en een toename in het aantal VPA's zal dit tot problemen leiden.

Een Verlengde Private Aansluiting (VPA) is het laden van een elektrisch voertuig op de openbare weg of op een openbare parkeerplaats, door gebruik te maken van een private stroomvoorziening. Hierbij wordt vaak een laadkabel over het trottoir en of de weg gelegd. Dit is een voordeel voor de gebruiker, omdat er gebruik kan worden gemaakt van eigen (groene) stroom.

Een verlengde private aansluiting zorgt voor claimgedrag van de openbare parkeerplaatsen. De gebruiker moet immers kunnen laden bij zijn eigen laadpaal en heeft hier een openbare parkeerplaats voor nodig. Buurtbewoners en bezoekers kunnen dan op deze plek vaak niet meer parkeren. Met inzicht in de verwachte groei van het aantal elektrische auto's in Weststellingwerf gaat er een wildgroei van deze VPA's ontstaan. De laadkabels van deze VPA's zorgen voor een verrommeling van de openbare ruimte en veroorzaken struikelgevaar. Daar komt bij dat het bij een eventuele valpartij niet duidelijk is wie er aansprakelijk gesteld kan worden. De gemeente Weststellingwerf wil de kwaliteit van de openbare ruimte waarborgen en het trottoir toegankelijk houden voor iedereen.

Het uitgangspunt blijft dat inwoners van Weststellingwerf eerst gebruik maken van een openbare laadpaal, wanneer zij niet de beschikking hebben over een eigen oprit. Wanneer binnen 250 meter loopafstand geen parkeerplaats aanwezig is waar een nieuwe laadpaal bijgeplaatst kan worden of als blijkt dat de beschikbare laadpalen vol staan, dan biedt de gemeente Weststellingwerf aan om op beperkte schaal kabelgoottegels toe te staan onder strikte voorwaarden (zie bijlage I). De kosten van de VPA's met kabelgoottegels zullen voor de rekening komen van de aanvrager.

6.2 Laadpaalkleven

Laadpaalkleven houdt in dat een voertuig langer op een laadplek staat dan er daadwerkelijk geladen wordt. We doen een beroep op de gebruikers van openbare laadinfrastructuur deze niet onnodig bezet te houden. We vragen gebruikers van openbare laadpalen om hun elektrische voertuig maximaal 1 uur nadat het opladen is voltooid te verplaatsen. De overlast door laadpaalkleven is in Weststellingwerf nog gering. Dit kan in de toekomst gaan veranderen, wanneer het aantal elektrische voertuigen toeneemt. Gemeente Weststellingwerf houdt de ontwikkelingen op dit gebied in de gaten bij de plaatsing van laadpalen.

Om het elektrisch rijden te stimuleren worden parkeerplaatsen voor elektrische voertuigen gereserveerd. Op een plek bij een laadpaal mag alleen een elektrisch voertuig staan. Daarbij moet het voertuig wel aan het laden zijn.

Laadpaalkleven houdt in dat een voertuig langer op een laadplek staat dan er daadwerkelijk geladen wordt. We vragen gebruikers van openbare laadpalen hun elektrische voertuig maximaal 1 uur nadat het opladen is voltooid te verplaatsen.

Hierop kan gehandhaafd worden. Dit geldt niet voor deelauto's waar afspraken over zijn gemaakt. Op dit moment is laadpaalkleven nog geen probleem in Weststellingwerf. Dit kan in de toekomst veranderen. Bij meldingen zal de gemeente in eerste instantie vragen of de gebruikers van de laadpaal dit onderling kunnen oplossen.

De gemeente Weststellingwerf houdt de ontwikkelingen rondom laadpaalkleven in de gaten. Daarnaast zijn er verschillende aanbieders die de laadprijs verhogen wanneer de auto vol geladen is.

Bij elke laadpaal die geplaatst wordt (met twee aansluitingen) worden standaard twee parkeervakken gereserveerd voor laden. Zo faciliteren we verdere groei van het aantal elektrische voertuigen in de

gemeente. Een hoge parkeerdruk kan aanleiding geven om initieel één parkeervak te reserveren voor het opladen en het andere parkeervak openbaar beschikbaar te houden. Een pijl op het verkeersbord zal dan worden afgeplakt. De gemeente reserveert het tweede parkeervak alsnog voor opladen, als uit het gebruikt blijkt dat deze behoefte er is.

6.3 Particulier laden

Het staat bewoners staat vrij om een eigen laadpaal te plaatsen op eigen terrein. Dit wordt niet gedaan door de gemeente Weststellingwerf. Hiervoor kan een bewoner zelf terecht bij een autodealer of installatiebedrijf. De bewoner mag geen eigen laadpaal plaatsen op grond van de gemeente. Is de parkeerplaats onderdeel van Vereniging van eigenaren (VvE) dan moet dit binnen die vereniging worden geregeld.

6.4 Snelladers

In navolging van het NKL (Nationaal Kennisplatform Laadinfrastructuur) kiest de gemeente Weststellingwerf ervoor om geen snelladers toe te staan op publieke parkeerterreinen. Op deze manier houden we als gemeente de regie op de vormgeving van de snelladers, en de beschikbaarheid van het elektriciteitsnet.

Realisatie snelladers

Het realiseren van snelladers laten we zoveel mogelijk over aan de markt. Vooral langs snelwegen worden momenteel veel snelladers geplaatst. Daar waar de markt kansen ziet om ook langs doorgaande wegen binnen de gemeentegrenzen snelladers te plaatsen, werken wij zoveel mogelijk mee aan het realiseren hiervan. Hierbij is de gemeente gebonden aan haar publiekrechtelijke taak en een goede ruimtelijke ordening. Dit houdt in dat alle aanbieders van snelladers dezelfde mogelijkheden dienen te krijgen en dat wij een eigen afweging van belangen kunnen maken in het toestaan van snelladers op bepaalde locaties. Hierbij wordt bijvoorbeeld getoetst aan: het bestemmingsplan, beeldkwaliteitsplan, verkavelingsplan, verkeersaantrekkende werking of zichthinder van omwonenden.

Geen snelladers op publieke parkeerterreinen

Binnen de gemeente Weststellingwerf is het aanbod snelladers klein. De meeste prioriteit ligt bij normale laadpalen, omdat hier de meeste behoefte aan is. Het laden zal vooral gebeuren voor woningen of bij bedrijven. Als gemeente sluiten we ons op dit moment aan bij het advies van het NKL om geen snelladers te realiseren op publieke parkeerterreinen. Dit zorgt voor verrommeling van de openbare ruimte, daarnaast is de impact op het energienet groot. We willen graag de regie houden op aansluitingen en de beschikbare netcapaciteit.

- De gemeente is niet aansprakelijk voor schade aan de kabelgoottegels als gevolg van het gebruik, door gebruiker of door anderen. De gemeentewerf repareert de schade op de kosten van de aanvrager.

Naast de genoemde voorwaarden zijn er een aantal onderdelen waar een aanvrager rekening mee moet houden.

Bijlage I Privaat laden in de openbare ruimte

Wanneer een eigenaar van een elektrische auto niet te beschikking heeft over een eigen oprit en er binnen een acceptabele loopafstand van 250 meter van het woon/werk adres van de aanvrager geen geschikte openbare laadpaal geplaatst kan worden of beschikbaar is, dan biedt de gemeente Weststellingwerf gebruikers van een elektrisch voertuig de optie om privaat te laden in de openbare ruimte. Dit kan alleen doormiddel van een kabelgoot. De oplaadkabel mag in geen enkele situatie op de stoep of de openbare weg liggen.

De kabelgoot is voorzien van een rubberen strip waardoor de kabel in zijn geheel kan worden weggewerkt. Hiermee blijft toegankelijkheid van het trottoir gewaarborgd en is de aantasting van de ruimtelijke kwaliteit door middel van kabels minimaal. Door de aanleg van een kabelgoot is het mogelijk om vanaf een privaatlaadpunt op eigen terrein een elektrisch voertuig op te laden die geparkeerd staat op een openbare parkeerplaats. De kabelgoottegels waar de kabelgoot in verwerkt is, worden door de gemeente aangelegd.

Hieronder zijn de voorwaarden voor de aanleg van een kabelgoot weergegeven:

- De aanvrager heeft geen eigen oprit.
- De aanvrager heeft geen openbare laadpaal beschikbaar binnen een acceptabele loopafstand
- De huidige openbare laadpaal in de omgeving wordt structureel gebruikt en er zijn geen alternatieve beschikbare (nog te realiseren) laadpalen op acceptabele loopafstand beschikbaar.
- Het oplaadpunt staat of hangt op het eigen terrein van de aanvrager.
- De openbare parkeerplaats grenst direct aan de stoep.
- De oplaadkabel moet in zijn geheel in de kabelgoot liggen tijdens het opladen. Het kan zijn dat de laadkabel langer is dan de kabelgoot. Dan moet een deel van de kabel op eigen terrein of onder de auto liggen. En niet op de stoep.
- De kabelgoot mag geen openbaar groen, weg of fietspad kruisen.
- Tussen laadpaal of laadkast en auto moet minimaal 120 centimeter ruimte overblijven op de stoep.
- De aanvrager gebruikt een goedgekeurde oplaadkabel, die bedoeld is voor elektrische of hybride auto's. De kabel moet in goede staat zijn.
- De aanvrager is verantwoordelijk voor het schoonhouden van de kabelgoot.
- De aanvrager moet de oplaadkabel na gebruik opbergen op eigen terrein of in de auto.
- Als de aanvrager verhuist, verwijderen we de tegels op kosten van de aanvrager. Dat doen we alleen als de nieuwe bewoners ze niet willen houden.
- Ook na de aanleg van de kabelgoottegels blijft de parkeerplaats voor iedereen toegankelijk.
- De aanvrager betaalt de kosten van de kabelgoottegels, de aanleg en de beoordeling wordt uitgevoerd door de gemeente. Per adres wordt maximaal 1 vergunning verleend.
- De gemeente brengt de kabelgoottegels aan, waardoor er eenheid is in het type kabelgoottegel. De tegels blijven eigendom van de gemeente.
- De gemeente mag aanvragen afwijzen. Bijvoorbeeld als de afstand tussen het oplaadpunt en de parkeerplaats te groot is. Of als de veiligheid niet gegarandeerd kan worden.



Figuur 3 Kabelgoottegels

Bijlage II Overzicht gewenste strategische laadpaal locaties bezoekers/toeristen

