

Laadplan Tytsjerksteradiel

Het college heeft besloten om:

1. In te stemmen met het laadplan “laadplan Tytsjerksteradiel” en medewerking verlenen aan Verlengd private aansluitingen via een ontheffingsstelsel;

Samenvatting

Dit ‘Integrale laadplan’ bepaalt de strategie van gemeente Tytsjerksteradiel om tijdig een toegankelijke, betaalbare, betrouwbare en veilige laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen te realiseren. Dit in navolging van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL), een bijlage van het Klimaatakkoord.

Gebruikersgroepen. Dit laadplan richt zich op de korte termijn met name op het personenvervoer, doelgroepenvervoer en openbaar vervoer.

Laadopgave. Momenteel zijn er ongeveer 204 (semi-)openbare laadpunten in Tytsjerksteradiel. Voor de elektrische personenauto's en bestelwagens zien we de volgende laadbehoefte:

- In 2030 zijn ongeveer 499 (semi-)openbare laadpunten nodig, in 2035, 916.
- Voor snelladen is behoefte aan 20 snellaadpunten in 2030 en 45 in 2035.
- Op bedrijventerreinen verwachten we een laadbehoefte van 4 MW in 2030 en 11 MW in 2035 voor logistiek (bestel en vracht).
- We verwachten voor nu geen significante laadbehoefte voor zware vracht op verzorgingsplaatsen, truckparkings [en nieuw te ontwikkelen heavy-duty laadpleinen.

Daarnaast verwachten we voor mobiele werktuigen, openbaar vervoer, vaartuigen en touringcars een geringe laadbehoefte.

Uitgangspunten laadplan. Om de druk op de openbare ruimte te beperken, is ons eerste uitgangspunt dat EV-rijders zoveel mogelijk laden op privaat terrein. EV-rijders die geen toegang hebben tot een privaat laadpunt moeten kunnen uitwijken naar semipublieke en publieke laadpunten. De gemeente neemt de regie op de uitrol van publiek toegankelijke laadpunten. Ook nemen we een faciliterende rol in bij snelladen. Dit wordt in regionaal verband gecoördineerd om tot dekkende netwerken te komen voor snelladen en logistiek laden. De ladder van laden blijft leidend, maar we monitoren de opgave en obstakels voor realisatie van private laadinfra en ondersteunen waar nodig.

We vinden het belangrijk dat inwoners goed geïnformeerd zijn over ontwikkelingen in hun omgeving. Inwoners krijgen een adviserende rol bij de realisatie van publieke laadpunten in en nabij woonwijken.

Strategische keuzes uitvoering en plaatsing. De huidige concessie voor het plaatsen van laadpalen loopt eind 2025 af. De uitrol van onze reguliere openbare laadpunten vanaf 2026 organiseren we bij voorkeur regionaal, via de RAL. Daarbij vragen we extra aandacht voor het opwekken en benutten van lokale stroomvoorzieningen. Ook vragen we aandacht voor de beperkte ambtelijke capaciteit bij de uitrol van de laadopgave. We onderzoeken daarom regionaal of een concessiemodel, openmarktmodel of opdrachtenmodel hiervoor een geschikte vorm is. In de uitrol hebben we aandacht voor zowel aanvraag gestuurde, strategische en data gedreven plaatsing.

Voor de korte termijn laten we realisatie snelladers primair over aan de markt. We faciliteren hierbij de uitrol op gemeentegrond, met duidelijke voorwaarden. Op termijn vragen we regionale regie op de uitrol voor openbare snelladers.

Strategische keuzes ondersteuning. Voor bedrijventerreinen ondersteunen we private partijen bij vragen over laadinfra op eigen terrein of de verkenning naar publiek toegankelijke collectieve laadpleinen. Ook zoeken we in gezamenlijkheid met de uitvoerders naar geschikte private en publieke laadinfrastructuur dat gebruikt kan worden door mobiele werktuigen.

1. Inleiding

De energietransitie en verduurzaming staat hoog op de agenda van de gemeente Tytsjerksteradiel. Daarnaast is het elektrificeren van voertuigen één van de grotere opgaven binnen de gemaakte afspraken van het klimaatakkoord¹. Deze overgang vraagt een duidelijk rol en positie van gemeenten. Dit hoofdstuk schetst de aanleiding en doel van het integraal laadplan.

1) In het akkoord staan meer dan 600 afspraken om de uitstoot van broeikasgassen tegen te gaan

1.1 Aanleiding

Hieronder wordt de aanleiding van het integraal laadplan beschreven.

ZE- vervoer is volop in beweging

Het aantal elektrische voertuigen neemt toe, ook in het noorden van Friesland. Dat is noodzakelijk om de klimaatdoelen te halen, luchtkwaliteit te verbeteren en stikstofuitstoot te voorkomen. Vanaf 2035 zijn alle nieuwe personenauto's emissie loos. Voor een belangrijk deel zullen dat batterij-elektrische auto's zijn. Het gaat hierbij niet alleen om personenauto's; ook andere gebruikersgroepen- zoals bestel- en vrachtvoertuigen- elektrificeren in toenemend tempo.

Om te zorgen dat er tijdig voldoende laadpunten zijn, is de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (hier na te noemen: NAL) opgesteld. Eén van de afspraken uit de NAL is dat gemeenten een laadplan vastleggen en deze tweejaarlijks te updaten op basis van nieuwe ontwikkelingen en inzichten. Vanuit de NAL zien we namelijk een groot aantal inhoudelijke landelijke ontwikkelingen die vragen om een vastgesteld beleid door gemeenten:

- De snelgroeiende laadbehoefte van elektrische personenauto's;
- Voortgang van de transitie van uitstootvrije logistiek, onder andere onder invloed van zero-emissiezones (ZE-zones);
- De grotere behoefte aan snellaadinfrastructuur;
- De schaarste aan fysieke ruimte en capaciteit op het energienet door netcongestie;
- Verduurzamingsambities voor bouwlogistiek en mobiele werktuigen.

In meer of mindere mate spelen deze ontwikkelingen ook in de gemeenten Dantumadiel, Achtkarspelen en Noardeast- Fryslân (gezamenlijk te noemen ANNO- gemeenten).

Politieke verschuivingen

Naast deze inhoudelijke aanleidingen, zien we op verschillende niveaus (Europees, landelijk én regionaal) verschuivingen ontstaan over duurzaamheidsdoelstellingen. Dit heeft gevolgen voor de ambities, het tempo en de beschikbare middelen voor het elektrificeren van voertuigen. De situatie kan per jaar verschillen.

Integraliteit voorop

De ANNO- gemeenten werken al samen aan diverse duurzaamheids- en mobiliteitsdossiers. Echter, in geen van deze gemeenten ligt concreet beleid voor elektrisch laden. Dit vormt dan ook de aanleiding voor een integrale samenwerking.

Dit document beschrijft de grotere, gezamenlijke ambities voor elektrisch laden van de vier gemeenten. Uiteraard kan dit laadplan wel een andere uitwerking hebben per gemeente. Op basis van de ambitie in dit document, volgt dan ook een afzonderlijk uitvoeringsplan per gemeente, vanaf hoofdstuk 4.

De integraliteit komt in meerdere vormen terug in het laadplan. We zien namelijk de verschillende manieren van opladen: snelladen versus reguliere laadplekken en privaat laden versus (semi) publiek laden. Tot slot onderscheiden we ook een aantal doelgroepen die gebruik maken van elektrisch laden. Alle soorten laadopties en verschillende doelgroepen komen aan bod in dit laadplan en wegen we integraal af.

1.2 Doel integrale laadplan

Het doel van dit 'Integrale laadplan' is om een strategie te bepalen waarmee de ANNO- gemeenten een passende laadinfrastructuur voor alle elektrische voertuigen realiseren. Dit is belangrijk om de mobiliteit te verduurzamen door de luchtkwaliteit en CO2-uitstoot te verminderen en de transitie te maken naar schoon en emissie loos bouwen.

Met het laadplan nemen we regie op het plaatsen en opschalen van laadoplossingen. Op die manier zorgen we voor de best mogelijk inpassing in de openbare ruimte en het elektriciteitsnet en willen we onze inwoners, bezoekers en bedrijven vertrouwen geven om de stap naar elektrische mobiliteit te maken. Op deze manier blijven we een aantrekkelijke regio voor bedrijven, die steeds meer baat hebben bij de verduurzaming van onder andere het wagenpark.

Het laadplan heeft een zichttermijn van tien tot vijftien jaar. Echter, gezien de vele ontwikkelingen rondom elektrisch laden is het wenselijk om het laadplan elke twee jaar te herzien.

2. Onderscheid in elektrisch laden

In dit hoofdstuk onderscheiden we de typen gebruikersgroepen en soorten laadlocaties- en oplaadpunten.

2.1 Gebruikersgroepen

Elk voertuig en doelgroep heeft een eigen behoefte. We onderscheiden voor dit plan daarom een aantal gebruikersgroepen:

- Personenauto's, voornamelijk gebruikt door particulieren in privébezit of als leaseauto.
- Daarnaast staan we expliciet stil bij een tweetal specifieke doelgroepen van de personenauto:
 - o doelgroepenvervoer;
 - o deelauto's.
- Bestelbussen (lichte logistieke voertuigen, N1²), gebruikt voor bedrijfsmatige werkzaamheden in verschillende sectoren waaronder logistiek.
- Vrachtvoertuigen (lichte en zware vrachtwagens, N2 en N3³), gebruikt voor transport in verschillende sectoren waaronder de bouw;
- Mobiele werktuigen;
- OV-busvervoer;
- Touringcars;
- Landbouwvoertuigen;
- (deel)fietsen;
- Vaartuigen.

Het tempo waarin de overstap naar elektrisch vervoer verloopt, varieert voor de gebruikersgroepen en typen voertuigen. Voor personenvervoer is de overstap al volop gaande en hebben we zicht op wat nodig is. Voor bestel- en vrachtvervoer komt de transitie op gang en groeit de laadbehoefte, mede onder invloed van de ZE-zones voor stadslogistiek. Door duurzaamheidsdoelstelling en stikstofeisen zijn ook mobiele werktuigen steeds meer in beeld als gebruikersgroep.

2.2 Laadlocaties

Laadinfrastructuur is een randvoorwaarde voor batterij-elektrische voertuigen en daarmee voor de transitie naar uitstootvrije mobiliteit. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen verschillende laadlocaties met elk hun eigen kenmerken.

We kijken daarbij naar een laadnetwerk, uitgesplitst over de volgende drie locatietypen voor het laden van elektrische voertuigen:

1. **Binnen de bebouwde kom:** laadlocaties in woonwijken en bezoekslocaties (bv. winkelgebied, kantoren, attracties) binnen onze gemeente.
2. **Op Bedrijventerreinen:** een terrein met een concentratie van bedrijven (kantoren en depots) en daarmee toenemende laadbehoefte voor logistieke voertuigen, werktuigen en voertuigen van werknemers.
3. **Onderweg:** laadlocaties langs corridors van gemeentelijk, regionaal en landelijk/Europees belang. Deze locaties zijn gekoppeld aan de verkeersstroom in plaats van een woonwijk of bedrijventerrein. Een voorbeeld is een tankstation.

2.3 Soorten laadpunten

Voor de verschillende locatiecategorieën gelden verschillende laadbehoeften en daarmee laadpunten met de volgende onderscheidende kenmerken:

1. Reguliere of snellaadpunten
 - o **Regulier laden** biedt een vermogen tot 22 kilowatt (kW). Het opladen tot de maximale batterijcapaciteit duurt meerdere uren en wordt gecombineerd met langer verblijf thuis, op werk of depot (bij bedrijfsvoertuigen);
 - o **Snelladen** geeft vermogens vanaf 50 kW, waarbij de laadduur kan passen bij kort verblijf (50-125 kW; laadduur van 30-60 minuten) of onderweg bijladen (125-350 kW; laadduur 10-30 minuten).
Voor zwaardere voertuigen worden hogere vermogens ontwikkeld (350 kW–1 MW) om snel bij te laden. Ook voor langere verblijfsduren bij depotladen zijn hoge vermogens nodig (50 kW of meer).
2. (Semi-)publieke of private laadpunten
Dit betreft de toegankelijkheid:
 - o Een **publiek laadpunt** is 24/7 openbaar toegankelijk en bevindt zich in de openbare ruimte.

2) Voor het vervoer van goederen ontworpen en gebouwde voertuigen met een technisch toegestane maximummassa van ten hoogste 3.500 kg [Begrippenlijst SEBA \(rvo.nl\)](#)

3) Voor het vervoer van goederen ontworpen en gebouwde voertuigen met een technisch toegestane maximummassa tot 4.250 kg [Begrippenlijst SEBA \(rvo.nl\)](#)

- Een **privaat laadpunt** staat op eigen terrein bij een huis of bedrijf maar kan (commercieel) opengesteld worden voor publiek waardoor het een **semi-publiek laadpunt** wordt.
- Een **verlengd privaat aansluitpunt (VPA)** is een privaat laadpunt voor een elektrisch voertuig dat in de publieke ruimte staat, maar niet aangesloten is op het openbare elektriciteitsnet maar op een private aansluiting.

3. Losse laadpunten of een laadplein

Dit gaat over de mate van clustering van laadpunten:

- Het publiek of semi-publiek laadnetwerk kan bestaan uit een gespreid, dekkend netwerk van **losse laadpunten**.
- Het kan ook geclusterd worden in **laadpleinen**, voor meer laadzekerheid en efficiëntie in ruimte- en vermogensgebruik.
- Voor private laadpunten wordt het laadnetwerk vaak afgestemd op de grootte en behoefte. Variërend van een enkel laadpunt bij een huishouden met één auto tot een laadplein op het parkeerterrein van een bedrijfslocatie.

In het uitvoeringsplan van de gemeenten bepalen we per laadlocatie hoe we tot de gewenste combinatie van laadpunten komen voor alle gebruikersgroepen.

2.4 Naar een brede focus op elektrisch laden

Het ontwikkelen van laadinfrastructuur is de afgelopen jaren al opgestart in de ANNO- gemeenten. Voornamelijk op het gebied van personenauto's is de basis gelegd voor een laadnetwerk.

Gezien de nieuwste ontwikkeling wordt de focus op personenauto's met dit plan juist verbreed naar andere doelgroepen en typen oplaadvoorzieningen, zoals hierboven omschreven. De volgende hoofdstukken gaan hier op in.

3. Markt- en beleidsontwikkelingen

In de aanleiding noemden we al kort welke doelgroepen en type laadvoorzieningen onderscheiden worden. In dit hoofdstuk schetsen we de belangrijkste markt- en beleidsontwikkelingen op het gebied van elektrische mobiliteit en de laadinfrastructuur. Ook benoemen we de doelstellingen om de laadopgave in te vullen, bijvoorbeeld voor ZE-zones voor stadslogistiek, schoon- en emissie loos bouwen, openbaar vervoer (OV) en doelgroepenvervoer.

3.1 Ontwikkelingen in elektrische mobiliteit

Om de laadbehoefte te bepalen, moeten we de snelheid van transitie naar zero-emissie mobiliteit in kaart brengen. In deze paragraaf noemen we de marktontwikkelingen voor de verschillende gebruikersgroepen welke invloed hebben op de laadbehoefte.

3.1.1 Personenauto's

Voor elektrische personenauto's spelen de volgende marktontwikkelingen:

- Het klimaatakkoord schrijft voor dat in 2030 alle nieuw verkochte personenauto's emissie loos zijn⁴. Voor een belangrijk deel zullen dat batterij-elektrische auto's zijn. Vanaf 2035 geldt dit voor de gehele EU;
- Naar verwachting rijden er in Nederland 1,9 miljoen elektrische auto's in 2030, wat neerkomt op een marktaandeel van 21%. Uiteindelijk is de verwachting dat in 2050 100% van de ruim 10 miljoen personenauto's in Nederland elektrisch zijn.
- De accu's worden steeds groter waardoor de actieradius toeneemt. Ook het snel laadvermogen wordt steeds groter, waardoor elektrische personenauto's steeds makkelijker snel kunnen bijladen. Tegelijkertijd verwachten we dat tweedehands elektrische auto's het elektrische rijden toegankelijker maakt voor particuliere aanschaf. Voor deze modellen met een beperkte actieradius en laadvermogen moet het laadnetwerk ook voldoende ondersteuning bieden.
- Voor personenbusjes zoals gebruikt voor taxi- en doelgroepenvervoer ontwikkelt zich ook een volwassen aanbod aan elektrische alternatieven.

4) Dit gaat uit van de ambitie uit het klimaatakkoord, zie ook <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/auto/overheid-stimuleert-milieuvriendelijker-rijden>. EU-regelgeving schrijft uiterlijk 2035 voor.

3.1.2 Doelgroepenvervoer

Het doelgroepenvervoer wordt in de ANNO- gemeenten georganiseerd door JoBinder⁵. Op dit moment wordt het vervoer door drie vervoerders binnen alle ANNO- gemeenten uitgevoerd. In Q1 van 2024 was zo'n 8% van de vloot zero emissie. Momenteel wordt de start gemaakt van een nieuwe aanbesteding die in 2027 start. Hierin wordt gesteld dat alle vervoer zero in 2030 emissievrij is.

3.1.3 Deelauto's

Op dit moment is het aantal deelauto's ten opzichte van andere gebieden in Nederland nog erg laag. Autodelen heeft potentie voor vermindering van het aantal auto's en een positieve impact op luchtkwaliteit en emissies.

3.1.4 Bestel- en vrachtovertuigen

Voor bestel- en vrachtovertuigen komen steeds meer batterij-elektrische voertuigen op de markt. Het marktaandeel is nu nog klein, maar neemt snel toe. De belangrijkste ontwikkelingen zijn:

- Het invoeren van ZE-zones voor stadslogistiek in grotere steden. De meest naastgelegen ZE- zone per 2025 is de stad Groningen. We verwachten dat de effecten van Groningen op ANNO- gemeenten minimaal is. Na 2025 komen mogelijk andere en kleinere gemeenten in beeld voor het inrichten van ZE- stadslogistiek. We volgen daarbij ook de ontwikkelingen van de ZE- ambities in Leeuwarden;
- Grote publieke opdrachtgevers die ondertekenaars zijn van het convenant Schoon- en Emissieloos bouwen, stellen toenemende ZE-eisen aan bouwlogistiek die voor een groeiende logistieke laadbehoefte zorgen;
- De daling van de aanschafprijs voor elektrische bestel- en vrachtovertuigen waardoor de totale gebruikskosten steeds dichterbij dieselmodellen komen en/of soms zelfs lager zijn;
- Bedrijven wekken eigen energie op en laden op eigen terrein;
- Op termijn zullen voertuigen en laadpunten nog hogere vermogens aan kunnen die nodig zijn voor grotere voertuigen;
- Bedrijven investeren in vergroening van bedrijfsprocessen en zetten in op het beperken van hun CO₂-afdruk om bij te dragen aan duurzaamheidsdoelstellingen.

3.1.5 ZE – zones voor logistiek

De ANNO- gemeenten hebben voor nu geen plannen om een specifieke ZE-zone voor logistiek in te richten. Op dit moment zijn er ook geen concrete plannen in de nabijgelegen gemeenten. In de tweejaarlijkse herijking van het laadbeleid nemen we de laatste ontwikkelingen mee mits de plannen rondom ZE- stadslogistiek zijn geconcretiseerd.

3.1.6 Mobiele werktuigen

Met mobiele werktuigen bedoelen we in dit laadplan werktuigen die verrijdbaar (bv. graafmachines, hijskranen) zijn, maar in principe geen gebruik maken van de openbare weg. De elektrificatie hiervan draagt bij aan stikstof-, luchtkwaliteit- en CO₂-doelstellingen. Deze werktuigen worden ingezet bij bouw- en infrastructuurprojecten en voor grond-, weg- en waterbouw (GWW)-werkzaamheden.

Tot nu toe was het aandeel elektrisch heel klein, maar voor de komende jaren verwachten we een toenemende laadbehoefte:

- Als onderdeel van het convenant Schoon- en Emissie loos Bouwen (SEB)⁶, eisen of belonen grote publieke opdrachtgevers (Rijkswaterstaat, provincies, waterschappen) en bij een toenemend aantal gemeenten de inzet van uitstootvrije werktuigen.
- Deze werktuigen zijn vooral batterij-elektrisch. Naast het laden van de gehele voertuigen worden ook uitneembare accupakketten toegepast.
- De mobiele werktuigen variëren van klein met een laag vermogen (kleine graafmachines) tot zeer groot (heimachines, hijskranen), waardoor de energiebehoefte en benodigde laadvermogens ook sterk uiteenlopen. Werktuigen met lage vermogens zullen als eerste elektrificeren de komende jaren, grotere werktuigen volgen naar verwachting vanaf 2030. Hiervoor zijn binnen het convenant SEB verschillende transitiepaden en ambitieniveaus opgesteld, maar gemeenten kunnen als opdrachtgever ook kiezen voor eigen deadlines en eisen.

De ANNO- gemeenten zien de laadbehoefte van ZE-bouw wel toenemen, maar verwachten dat de (snel)laadinfra voor andere gebruikersgroepen (zoals personenvervoer en logistiek) voorlopig ook voor

5) Jobinder verzorgt het doelgroepenvervoer in de regio Noordoost-Friesland in opdracht van de gemeenten Achtkarspelen, Dantumadiel, Noardeast-Fryslân, Tytsjerksteradiel en de Waddeneilanden Ameland en Schiermonnikoog.

6) Schoon- en emissieloos bouwen: aanpak om bij de bouw uitstoot te verminderen

bouwmaterieel gebruikt kunnen worden. Bouw- en infrawerkzaamheden in opdracht van Rijkswaterstaat en provincies worden conform het SEB in toenemende mate uitstootvrij uitgevoerd.

3.1.7 Openbaar vervoer

Het openbaar busvervoer moet in 2030 geheel emissievrij zijn volgens het Bestuursakkoord Zero Emissie Busvervoer. De provincie Fryslân heeft vanaf december 2024 een nieuwe bus concessie gegund aan Qbuzz. In de concessie is de eis opgenomen dat deze busvloot in 2030 volledig is geëlektrificeerd.

3.1.8 Touringcars

In onze gemeente hebben we niet te maken met een commercieel busvervoersbedrijf. De ANNO- gemeenten blijven in gesprek over de ambities binnen ANNO- verband. We stimuleren de ontwikkelingen rondom elektrificatie.

3.1.9 Vaartuigen

De verduurzaming van vaartuigen ontwikkelt zich voor personen- / pleziervaart, openbaar vervoer over water en binnenvaart. Bij binnenvaart en zeevaart is er in eerste instantie sprake van behoefte aan walstroom⁷ voor stroomgebruik aan boord terwijl het vaartuig is aangemeerd. Hiervoor gelden vanaf 2030 verplichtingen om dit aan grote schepen (> 5.000 GT) aan te bieden. Op langere termijn wordt ook de verduurzaming van de aandrijving verwacht. De ontwikkeling van elektrisch varen is interessant, maar wordt de komende jaren niet proactief door de gemeente opgepakt. Bij de volgende herijking van dit laadplan wordt deze ambitie nogmaals heroverwogen.

3.1.10 Landbouwvoertuigen

De elektrificatie van landbouwvoertuigen staat nog in de kinderschoenen. Echter, de transitie naar zero-emissie landbouwmachines krijgt toenemende aandacht door strengere emissie-eisen, toenemende brandstofkosten en de wens om de CO₂-uitstoot in de agrarische sector te verlagen. De volgende ontwikkelingen spelen:

- Elektrische tractoren: De eerste volledig elektrische tractoren zijn op de markt, vooral geschikt voor kleinschalige landbouw en specifieke toepassingen zoals fruitteelt en melkveehouderij. Hun actieradius en vermogen zijn nog beperkt, maar technologische innovaties vergroten de toepassingsmogelijkheden.
- Hybride en batterij-elektrische landbouwmachines: Naast tractoren worden ook andere landbouwmachines, zoals oogstmachines en voermengwagens, steeds vaker in elektrische of hybride varianten ontwikkeld.
- Laadinfrastructuur op het erf: De meeste landbouwvoertuigen worden op eigen terrein geladen, wat vraagt om investeringen in laadvoorzieningen, netcapaciteit en mogelijk zelfs energieopslag. Boeren die eigen zonne- of windenergie opwekken, kunnen deze direct benutten voor hun voertuigen.

3.1.11 Grond-, weg- en waterbouw

Dit betreft werkzaamheden die we als gemeente aanbesteden – denk aan groendiensten, rioolwerkzaamheden of schoonmaakdiensten. We volgen de ontwikkelingen in de elektrificatie van mobiele werktuigen voor woningbouw, utiliteitsbouw en grond-, weg-, en waterbouw. Voor nu verkennen we de vraag voor elektrisch laden en geven waar nodig pragmatisch invulling aan de behoefte.

Omdat in de gemeente Noardeast- Fryslân, Achtkarspelen en Tytsjerksteradiel Natura 2000-gebieden liggen, verwachten we op termijn wel een toenemende laadbehoefte van uitstootvrije werktuigen.

3.2 Ontwikkelingen laadinfrastructuur

De belangrijkste ontwikkelingen voor laadinfrastructuur zijn onder te verdelen in marktontwikkelingen en beleid en regelgeving.

3.2.1 Marktontwikkelingen

We voorzien de komende jaren vooral ontwikkelingen in de techniek en beschikbaarheid van laadinfrastructuur op de volgende vlakken:

- **Netbewust laden** – Vanwege netcongestie worden landelijke afspraken gemaakt om laadinfrastructuur slim aan te sturen, zodat de netbelasting op piektijden omlaag kan. Daarmee kunnen netbeheerders laadpunten op laagspanningsnet ook in de komende jaren blijven aansluiten. Ook

7) *Walstroom*: Grotere schepen (> 5.000 GT) moeten vanaf 2030 in belangrijke Europese havens gebruikmaken van walstroom, wat hun uitstoot aan de kade vermindert. Havens worden verplicht om deze infrastructuur aan te bieden.

blijft bi-directioneel laden in ontwikkeling, dit kan congestie lokaal verminderen door energie uit voertuigen te leveren.

- **Hogere vermogens voor zware voertuigen** – Toename van de laadvermogens verwachten we vooral voor vrachtwagens en andere zwaar materieel. Vooral de Megawatt Charging Standard zal tot nieuwe mogelijkheden leiden.
- **Combinatie snellaadinfrastructuur en batterij-opslag** – We verwachten de komende jaren vaker de combinatie van (snel)laadinfrastructuur met batterij-opslag (en evt. eigen opwek) van energie. Met als doel om minder afhankelijk te zijn van zwaardere energieaansluitingen. Voorwaarde hierbij is dat de batterij-opslag geen extra netcongestie veroorzaakt.
- **Delen van aansluitingen en vermogen** – De gecontracteerde vermogens van bestaande grootverbruik aansluitingen zijn vaak afgestemd op een piekverbruik, terwijl die maar zelden benut wordt. Dit biedt kansen om een aansluiting te delen voor (snel)laadpunten. In de komende jaren gaan netbeheerders hiervoor nieuwe aansluitcontracten aanbieden.

3.2.2 Beleid en regelgeving

Nationaal en Europees beleid en regelgeving beïnvloeden de rol van onze gemeente en de vragen die we de komende jaren kunnen verwachten vanuit de Rijksoverheid en ondernemers. Het gaat achtereenvolgens om afspraken uit de NAL, regelgeving voor de plaatsing van private laadinfra; voor snelladers en logistieke laadpunten; en subsidieregelingen.

Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL)

Binnen de NAL zijn zes samenwerkingsregio's benoemd. De ANNO- gemeenten maken deel uit van de NAL- noord. In de recente nieuwe samenwerkingsovereenkomst tussen het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), de NAL-regio's en de netbeheerders zijn nieuwe afspraken gemaakt over dekkende laadnetwerken voor verschillende gebruikersgroepen. Dit 'Integrale laadplan' volgt uit deze NAL-afspraken. We hebben periodiek afstemming in onze NAL-regio.

Regelgeving voor plaatsing private laadinfra (EPBD III)

De Europese Energy Performance of Buildings Directive III schrijft regelgeving voor hoe laadinfrastructuur geplaatst moet worden bij nieuwbouw, renovatie en bestaande utiliteitsbouw op privaat parkeerterrein. Dit is verwerkt in het Bouwbesluit 2012 en dat stelt de volgende eisen:

- Voor nieuwe utiliteitsgebouwen met meer dan 10 parkeervakken op hetzelfde terrein moet vanaf 2020 minimaal 1 oplaadpunt zijn aangelegd.
- Bij bestaande utiliteitsgebouwen met meer dan 20 parkeervakken op hetzelfde terrein moet vanaf 2025 minimaal 1 oplaadpunt zijn aangelegd.

NB: de EPBD IV is in 2024 aangenomen en scherpt deze eisen verder aan.

Europese regelgeving (AFIR)

De Alternative Fuels Infrastructure Regulation (AFIR) schrijft onder andere voor hoe een dekkend netwerk van snelladers en logistieke laadpunten langs Europese corridors ontwikkeld moet worden en welke gebruikerseisen voor publiek toegankelijke laadpunten gelden. Ook volgen hieruit eisen voor walstroom voor binnenvaart en zeevaart. De Europese richtlijn geldt sinds 2023. Het ministerie van IenW werkt aan een actieplan om aan deze richtlijnen te voldoen.

Landelijke initiatieven voor basisnetwerk logistieke laadinfrastructuur

Versillende landelijke initiatieven faciliteren de realisatie van het basisnetwerk voor zware logistiek, conform de Europese minimumeisen en de verwachte logistieke laadvraag langs landelijke en regionale corridors.

Subsidie- en stimuleringsregelingen

We houden in ons plan rekening met diverse landelijke en Europese subsidieregelingen voor de realisatie van laadinfrastructuur. De belangrijkste regelingen zijn op dit moment (dd. 1 september 2024):

- Subsidie voor oplaadpuntenadvies en basislaadinfrastructuur voor VVE's – loopt van 2024 t/m 2027;
- **SPRILA (Subsidieregeling Productie-innovatie Laadinfrastructuur Aandrijvingen)** – gericht op het stimuleren van innovatie in de ontwikkeling en productie van laadinfrastructuren en aandrijfsystemen. Bedrijven en instellingen kunnen subsidie ontvangen voor onderzoek en ontwikkeling van efficiëntere en duurzamere laadoplossingen;
- **SPULA (Subsidieregeling publiek toegankelijke laadinfrastructuur)** – ondersteunt de aanleg van publiek toegankelijke laadpunten. Gemeenten en lokale overheden kunnen subsidie ontvangen voor de kosten van plaatsing en aansluiting van laadpunten om zo de groeiende vraag naar publieke laadmogelijkheden te faciliteren.

3.3 Energietransitie en netcongestie

Elektrisch rijden is onderdeel van de energietransitie, waarbij Nederland zoveel mogelijk overstapt op duurzaam opgewekte elektriciteit. Door de vraag naar (grotere) netaansluitingen en een grotere hoeveel energie, is in grote delen van Nederland sprake van netcongestie. De energievraag van elektrisch vervoer speelt hierin een aanzienlijke rol. Voor netbeheerders is het belangrijk dat zij inzicht hebben in de energiebehoefte. Slimme planning en benutting helpen de opgave te spreiden.

We leveren een bijdrage aan het provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie en Klimaat (pMIEK). In dit provinciaal proces wordt met onze provincie en NAL-regio de energiebehoefte voor mobiliteit afgestemd.

Momenteel hebben de ANNO- gemeenten te maken met concrete netcongestie op het energienet.

Door dit capaciteitsgebrek kunnen doorlooptijden voor het krijgen van een nieuwe of verzwaarde net-aansluiting lang oplopen en wordt de uitrol van laadinfrastructuur en ambities voor elektrificatie van mobiliteit vertraagd. Naar verwachting is voor korte termijn nog geen oplossing voorzien. De situatie is dan voor de voorzienbare toekomst ook een obstakel.

De RAL- noord Nederland komt op regelmatige basis bij elkaar. Daarbij staat de netcapaciteit ook op de agenda. Bij deze overleggen zijn alle ANNO- gemeenten vertegenwoordigd. Ook de netbeheerder sluit aan bij deze gesprekken. De betrokkenheid van de netbeheerder vindt daarmee op regionale schaal plaats. Via de RAL- noord volgen we de landelijke initiatieven rondom dit thema.

Voor de korte termijn worden de capaciteitsproblemen weliswaar niet opgelost. Wél onderzoeken we de mogelijkheden voor het efficiënter inrichten van de huidige netcapaciteit en meer benutten van lokale stroomopwekking.

3.4 Ruimtelijke en economische ontwikkeling

Waar we nieuwe gebieden ontwikkelen, nemen we de aanleg en voorbereiding van laadinfrastructuur mee. Waar we potentieel gemeentelijke grond willen aanwijzen voor laadlocaties, zijn we ons bewust van de prioriteiten die onze gemeente aan het grondgebruik stelt. Ook realiseren we ons dat ruimtegebrek en netcongestie kunnen leiden tot vragen van ondernemers over hun laadbehoefte. We houden in ieder geval rekening met de volgende ontwikkelingen.

- Woningbouw
De komende jaren vindt in een aantal gebieden binnen de ANNO- gemeenten (her)ontwikkeling plaats. We zorgen dat deze gebieden bij oplevering voorbereid zijn op de groei van elektrisch vervoer. Daarbij vindt laden zoveel mogelijk op privaat terrein plaats, maar ook de benodigde publieke laadinfrastructuur is gepland.
- Economische ontwikkeling
We realiseren ons dat logistiek laden in de ontwikkeling meegenomen moet worden en van belang is voor de bedrijven die zich op dat terrein willen vestigen. De bouwactiviteiten die gepaard gaan met deze ontwikkelingen, zullen ook in toenemende mate uitstootvrij worden uitgevoerd.

3.5 Samenhangend gemeentebeleid

De volgende mobiliteitsontwikkelingen in onze gemeente hebben gevolgen voor ons laadplan:

- Ontwikkeling (toekomstige) hubs
Binnen ANNO- verband zijn een aantal gezamenlijke mobiliteitsopgaven geformuleerd. Eén van deze opgaven is het realiseren van een aantal regionale hubs. Regionale hubs zijn knooppunten waar vervoersstromen en vervoersmiddelen samenkomen en weer uit elkaar gaan. Voor de overstap van auto naar OV/fiets en andersom dienen daarom voldoende oplaadfaciliteiten gerealiseerd te worden.
- Stimuleren deelauto's
De gemeente ziet bij het stimuleren van duurzame vervoerswijzen veel winst in de inzet van deelauto's, zo is gesteld in het gemeentelijk mobiliteitsprogramma. Daarbij zijn initiatieven van de markt of uit de mienskip leidend. In veel gevallen zijn de deelauto's elektrisch.

4. Uitgangspunten laadplan

In dit hoofdstuk bepalen we de uitgangspunten voor het laadplan, zoals de regierol, netbewust laden en participatie.

4.1 Ladder van Laden-principe

Om de druk op de schaarse openbare ruimte beperkt te houden, is ons eerste uitgangspunt dat elektrische voertuigen zoveel mogelijk laden op privaat terrein (Ladder van Laden-principe). EV-rijders die geen toegang hebben tot een privaat laadpunt, moeten kunnen uitwijken naar (semi)-publieke laadpunten.

De gemeente neemt op korte termijn de verantwoordelijkheid om te zorgen voor een basisnetwerk van publiek toegankelijke laadpunten voor personenvoertuigen, doelgroepenvervoer, OV en waar nodig voor mobiele werktuigen.

Daarnaast verkennen we voor locaties met een hoge parkeerdruk de mogelijkheden om private laadpunten beter beschikbaar te maken voor derden en het aanbod uit te breiden als semi-publieke laadpunten.

4.2 Regierol voor de gemeente

De totale opgave voor laadinfrastructuur vraagt om een regierol van de gemeente. Daarbij houden we een vinger aan de pols bij ontwikkelingen in de laadbehoefte, het gewenste aanbod van laadoplossingen en de impact van obstakels op de transitie, zoals netcongestie.

Om de uitrol van laadpunten in de openbare ruimte in goede banen te leiden, nemen we waar nodig regulerende maatregelen. Hierbij hoort dat we voor alle laadinfrastructuur op openbare grond een overeenkomst opstellen over de randvoorwaarden van plaatsing, beheer, onderhoud en exploitatie, inclusief het delen van gebruiksdata.

Aanvullend kiezen we passende faciliterende of stimulerende maatregelen om vraag en aanbod bij elkaar te brengen en obstakels weg te nemen. Deze volgen bij de Strategische keuzes per laadlocatie in hoofdstuk 7.

Voor werkzaamheden waar we een opdracht gevende rol hebben en uitstootvrij vervoer en uitvoering eisen, staan we expliciet stil bij de laadmogelijkheden aan de hand van de Ladder van Laden⁸.

4.3 Netbewust laden

In afstemming met de netbeheerder en onze NAL-regio, passen we standaard netbewust laden toe op onze reguliere publieke laadpunten, conform de landelijke aanpak. De CPO stelt eisen aan laadinfrastructuur om deze aansturing mogelijk te maken met informatie voor gebruikers hoe netbewust laden kan worden toegepast. Hiermee ontlasten we het elektriciteitsnet op piekmomenten en blijft het mogelijk om nieuwe laadpunten aan te sluiten.

4.3.1 Inzicht in laadbehoefte

Daarnaast nemen we een actieve rol via de bijeenkomsten van de RAL- noord Nederland om onze netbeheerder en de provincie input te leveren over de verwachte laadbehoefte, vooral wanneer dit hoge vermogens betreft voor snelladen of logistiek laden. Hierbij zullen we de netbeheerder voorzien van informatie omtrent de exacte laadlocaties met bijbehorende laadvermogens.

We proberen een optimale balans te vinden tussen de tijdsduur van opladen en de beschikbaarheid van het elektriciteitsnet. Concreet betekent dit een lagere belasting op het elektriciteitsnet bij een langere parkeerbehoefte. Op deze manier gaan we bewust om met de totale beschikbare capaciteit.

4.3.2 Faciliteren van netbewuste keuzes

Waar we zien dat private partijen vastlopen in de realisatie van laadinfrastructuur op eigen terrein. We nemen een adviserende rol om alternatieve oplossingen of mitigerende maatregelen mogelijk te maken. Dit doen we alleen mits deze locaties ook een toegevoegde waarde hebben aan ons totale netwerk van laadvoorzieningen. Mochten in de nabije omgeving al (publieke) laadvoorzieningen aanwezig zijn, faciliteren we niet in de realisatie.

4.4 Regionale samenwerking voor beleid en uitrol

Als onderdeel van de NAL-samenwerkingsregio maken we gebruik van de aangeboden ondersteuning via RAL- noord. Via de regio blijven we tevens op de hoogte van landelijke en regionale ontwikkelingen en initiatieven.

4.4.1 Concessie voor laadpalen

Voor de uitrol van openbare laadinfrastructuur zijn de ANNO- gemeenten op dit moment onderdeel van de Friese laadconcessie. Middels een gezamenlijke aanbesteding is daarmee een partij geselecteerd om de openbare laadinfrastructuur te realiseren.

De huidige concessie loopt af in december 2025. Binnen de RAL verkennen we momenteel de mogelijkheden ná deze concessieperiode.

8) Voorkeursvolgorde voor invulling van de laadbehoefte met oog op laagste laadprijs en maatschappelijke kosten. Laden op privé terrein verdient de voorkeur, daarna semi-openbaar. Als ook dat niet mogelijk is, kan de laadbehoefte in de openbare ruimte worden ingevuld.

4.4.2 Keuzes ná de concessie in 2025

De concessieperiode voor laadpalen loopt eind 2025 af. Vanaf 2026 volgt dan ook een nieuwe opdracht voor de uitrol van laadpalen. Op dit moment vervult OVEF een uitvoerende rol voor het plaatsingsproces en het contractmanagement op de huidige concessie-overeenkomst met Total Energies. Deelnemers aan de concessie ondersteunen de lijn dat onderzocht wordt welke voordelen het biedt als deze rol wordt uitgebreid naar een uitvoeringsbedrijf voor laadinfrastructuur van waaruit de OVEF meer regie gaat voeren op plaatsing, beheer, onderhoud en exploitatie van de publieke laadpalen inclusief levering van energie en welke fasering daarbij passend is. Dit heeft geleid tot de aanbeveling om te komen tot een laadbureau voor Fryslân. De ontwikkelingen en uitwerking daarvan is op dit moment gaande.

Aandachtspunten vanaf 2026 zijn in ieder geval de problematiek van de netcapaciteit en de ambitie voor het benutten van lokale energiebronnen.

4.4.3 Publieke initiatieven

We kiezen voor een model waarin wij zelf de publieke locaties in de gemeente in de markt zetten. Deze lokale uitrol houdt ons flexibel en maakt ons niet afhankelijk van één of een beperkt aantal marktpartijen.

4.4.4 Beleid op snelladen

Snellaadlocaties zijn in opkomst. Het biedt voordelen omdat motorvoertuigen snel hun reis kunnen vervolgen. Een snellaadpaal richt zich meer op stroomwegen waarbij reizigers op doorreis zijn. Het realiseren van een netwerk van snellaadinfra is een bovengemeentelijke opgave. We zien dan ook een trekkersrol van de provincie en netbeheerder ten aanzien van de coördinatie van (snel)laadinfrastructuur.

Naast de regie op strategische snellaadlocaties zien we ook een toenemende mate van aanvragen voor snelladers door ondernemers. De ANNO- gemeenten staan deze ontwikkeling toe, mits:

- Het plaatsen van snelladers past binnen de juridische kaders,
- De snellader geen onnodig sluipverkeer vanaf het hoofdwegennet richting de snellaadvoorziening veroorzaken
- de parkeerdruk het toelaat.

4.5 Groene stroom uit Nederland

Ons uitgangspunt is dat de stroom op publieke laadinfrastructuur groen en uit Nederland afkomstig is. In onze contracten met marktpartijen leggen we dit vast.

Waar mogelijk zoeken we de combinatie met lokaal opgewekte energie. Voor laadlocaties met een grote vermogensvraag doen we dat door plannen voor laadinfrastructuur te koppelen aan duurzame energieplannen, in de Regionale Energiestrategie (RES).

4.6 Zorgvuldige inpassing openbare ruimte

Wij vinden het belangrijk om de esthetische kwaliteit te behouden en de impact van de laadinfra op de openbare ruimte te beperken en wildgroei en verrommeling tegen te gaan.

4.7 Participatie bij locatieselectie en uitrol

De ANNO- gemeenten hechten waarde aan goede communicatie en afstemming met de inwoners. Dit vraagt ook om een passende rol bij de realisatie van (semi)publieke laadpunten. Hieronder is de participatieladder zichtbaar waarin de acties en rollen van de ANNO- gemeenten worden toegelicht.

- Informeren: We informeren inwoners goed over gepubliceerde verkeersbesluiten
- Raadplegen: We luisteren naar de inbreng van inwoners over de voorgenomen locaties voor laadpunten en nemen dit mee in de uitwerking.
- Adviseren: We vragen inwoners om te reageren op de voorgenomen locaties voor laadpunten en om suggesties aan te dragen. We houden de mogelijkheid om beargumenteerd af te wijken van de voorstellen.
- Coproduceren: We stellen samen met inwoners een wijk- of dorpsplan op waarbij we gezamenlijk zoeken naar de beste laadoplossingen en geschikte locaties.
- (Mee)beslissen: We stellen een kader op waarmee inwoners een plan kunnen opstellen met laadoplossingen en geschikte locaties. Dit plan is leidend voor de verdere uitvoering.
- In de uitvoeringsplannen is per gemeente inzichtelijk gemaakt welke inspanning dit van gemeenten vergt.

Passend bij de huidige stand van zaken voor het laadbeleid in de ANNO- gemeenten, kiezen we voor optie 3 in de participatieladder. We kunnen zodoende inwoners mee laten denken over de plannen maar houden zelf de regie in handen over de voortgang van de realisatie van laadinfrastructuur. Burgers krijgen tijdig inspraak en wij kunnen locaties aanpassen als reactie op een ingediend voorstel.

4.8 Afbakening van gebruikersgroepen

Dit laadplan richt zich op een specifieke set gebruikersgroepen die op korte termijn de grootste impact hebben op de laadbehoefte binnen de gemeente Tytsjerksteradiel. In hoofdstuk 2 is een inventarisatie gemaakt van alle relevante gebruikersgroepen en in hoofdstuk 3 is een toelichting gegeven op hun specifieke laadbehoeften. Op basis daarvan maken we de volgende afbakening:

4.8.1 Overzicht van gebruikersgroepen en keuzes

Gebruikersgroep	Keuzes in dit laadplan
Personenauto's	Nadere uitwerking vanaf hoofdstuk 5
Doelgroepenvervoer	Nadere uitwerking vanaf hoofdstuk 5
Bestelbussen	Nadere uitwerking vanaf hoofdstuk 5
Vrachtoertuigen (incl. mobiele werkvoertuigen en GWW-materieel)	Nadere uitwerking vanaf hoofdstuk 5
Grond-, weg- en waterbouwmaterieel	Valt onder ontwikkelingen vrachtoertuigen
Openbaar vervoer	Regionale rol provincie Fryslân/RAL
Touringcars	We volgen markt- en landelijke trends en ontwikkelingen
Landbouwvoertuigen	We volgen markt- en landelijke trends en ontwikkelingen
Vaartuigen	We volgen markt- en landelijke trends en ontwikkelingen
(Deel)fietsen, steps en LEVs	We volgen markt- en landelijke trends en ontwikkelingen

4.8.2 Gebruikersgroepen waarvoor de laadbehoefte wordt gemonitord

Voor sommige gebruikersgroepen is de laadbehoefte op dit moment nog beperkt of onzeker, maar kunnen toekomstige ontwikkelingen leiden tot een grotere vraag naar laadinfrastructuur. De gemeente Tytsjerksteradiel volgt deze ontwikkelingen en zal bij de tweejaarlijkse herijking van dit plan beoordelen of verdere uitwerking nodig is.

- **Openbaar vervoer:** De provincie Fryslân vervult de regierol voor de elektrificatie van OV-bussen binnen de concessie voor busvervoer. OV-bussen laden voornamelijk op remises die door de provincie worden gefaciliteerd. Indien snellaadpunten nodig zijn bij haltes of knooppunten op gemeentelijke grond, ondersteunt de gemeente dit, maar de verantwoordelijkheid voor de aanleg en exploitatie ligt bij de provincie en de vervoerder.
- **Touringcars:** De transitie naar elektrische touringcars bevindt zich nog in een beginfase. Hoewel enkele aanbieders al elektrische voertuigen introduceren, is er momenteel geen grootschalige vraag naar laadinfrastructuur binnen de gemeente. Mocht deze vraag toenemen, dan kan een toekomstig laadbeleid hierop inspelen.
- **Landbouwvoertuigen:** De eerste elektrische tractoren en oogstmachines zijn op de markt, maar grootschalige toepassing en de bijbehorende laadinfrastructuur bevinden zich nog in een experimentele fase.
- **Vaartuigen:** De verduurzaming van vaartuigen (zoals binnenvaart en pleziervaart) ontwikkelt zich met name op het gebied van walstroom. De gemeente volgt de landelijke regelgeving en marktinitiatieven, maar speelt hierin nog geen actieve rol.
- **(Deel)fietsen, steps en LEVs:** Elektrische fietsen en andere lichte elektrische voertuigen (LEVs) laden hoofdzakelijk thuis of op privaat terrein. Grootschalige vraag naar publieke laadinfrastructuur is binnen de gemeente op dit moment niet aanwezig.

5. Huidige situatie Tytsjerksteradiel

In dit hoofdstuk beschrijven we de laadopgave voor de verschillende gebruikersgroepen: personenauto's, bestel- en vrachtoertuigen en mobiele werktuigen. Deze laadopgave bestaat uit het aantal verwachte elektrische voertuigen in onze gemeente in 2030 en 2035.

We baseren de laadprognoses op de meest recente [ElaadNL Outlooks](#). Deze bevatten aantallen en verhoudingen van aantallen voertuigen en benodigde laadpunten en/of laadvermogens. De markt- en beleidsontwikkelingen zijn hierin verwerkt. Op basis van bekende data over grondeigendom splitsen we de laadbehoefte zoveel mogelijk uit naar private en publieke laadbehoefte. Met publiek bedoelen we 'publiek toegankelijk'. Als laadpunten op private grond worden gerealiseerd en opengesteld, dragen die ook bij aan het oplossen van de publieke laadbehoefte.

Hierna geven we per gebruikersgroep aan wat de laadopgave is.

5.1 Regulier (publiek) laden

In Q1 van 2025 zijn er 2395 openbare reguliere laadpunten in onze gemeente.

- Deze zijn aanvraaggestuurd, datagestuurd, strategisch geplaatst, primair bedoeld voor personenauto's, bezoekers en ondernemers;
- De huidige uitrol van openbare laadinfrastructuur in Tytsjerksteradiel vullen we in met een concessiemodel dat eind 2025 afloopt;
- We hebben momenteel geen contract ten aanzien van openbaar snelladen;
- Er is inmiddels één publiek toegankelijke snellader in de gemeente gerealiseerd.

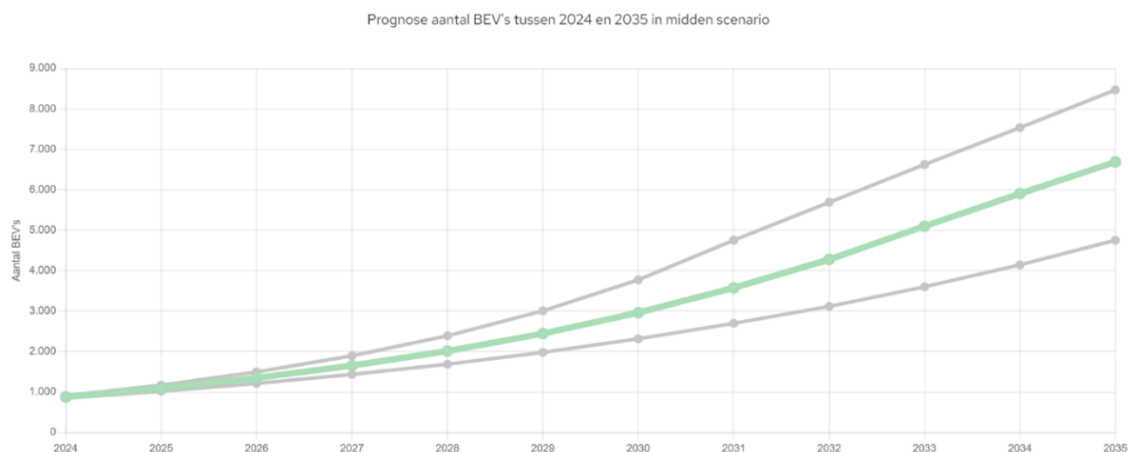
5.2 Semi publiek laden en privéladen

We ondersteunen de realisatie van laadinfrastructuur met de volgende maatregelen:

- Duidelijkheid bieden bij het realiseren van verlengd-private aansluitingspunten (VPA) door particulieren.
- Richtlijnen voor het laden van mobiele werktuigen / bouw materieel binnen de gemeente.

5.3 Personenauto's

Volgens de prognoses stijgt het aantal elektrische personenauto's in de gemeente Tytsjerksteradiel van 849 nu naar 2963 in 2030 en 6889 in 2035. De grafiek hieronder laat in het groen het midden-scenario van de groei van het aantal elektrische voertuigen in onze gemeente zien.



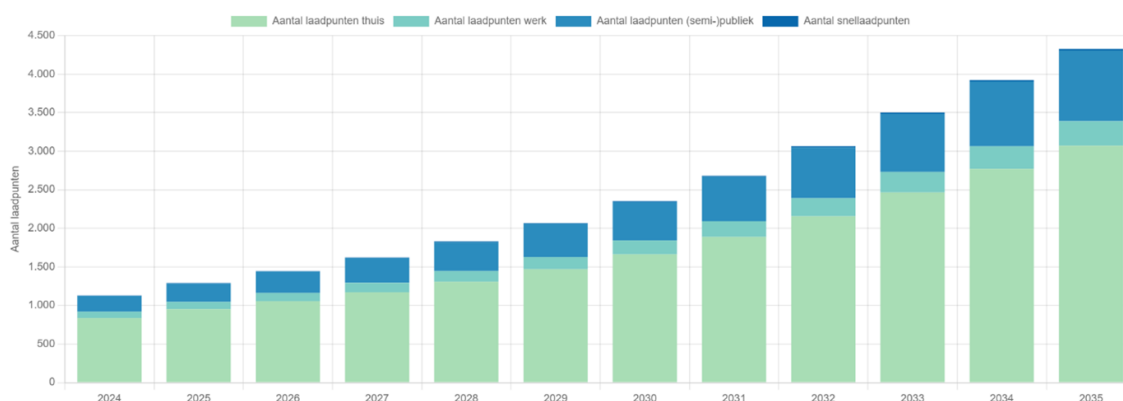
figuur 4 Verwachte groeiaantallen BEV's Gemeente Tytsjerksteradiel 2024-2035 (Bron: <https://platform.elaad.io/interactieve-outlook/>)

Vertaald naar aantallen laadpunten voor personenauto's betekent dat in Tytsjerksteradiel het volgende:

- Een groei van totaal 1291 in 2025, naar 2352 laadpunten in 2030 en in totaal 4327 laadpunten in 2035.
- Het grootste deel van deze laadpunten zal op privaat terrein worden gerealiseerd.
- De prognose voor het aantal (semi-) publieke laadvoorzieningen voor personenauto's in Tytsjerksteradiel is een stijging van 239 laadpunten in 2025, naar 499 in 2030, en in totaal 916 publieke laadpunten in 2035. Dit zijn reguliere laadpunten in de bebouwde kom.
- Daarnaast zien we een behoefte van in totaal 11 snellaadpunten voor personenauto's in 2030 en 21 in 2035.

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.

Prognose aantal laadpunten tussen 2024 en 2035 in midden scenario



figuur 5 Groei aantal laadpunten in Tytsjerksteradiel 2024-2035 met onderverdeling thuis/werk (privaat), publiek en snellaadpunten (bron: <https://platform.elaad.io/interactieve-outlook/>)

5.3.1 Doelgroepenvervoer

De nieuwe aanbesteding van JoBinder start vanaf 2030. We vragen 100% zero emissie uit. Deze voertuigen gaan laden deels bij de remise, deels nabij de woning van de chauffeur en tellen dus mee in de private en publieke laadpunten.

De exacte vormgeving van de elektrificatie van het doelgroepenvervoer is moeilijk te voorspellen, aangezien de nieuwe vervoerder nog niet bekend is. Wél wordt ingezet op de uitvoering van ritten door lokale taxibedrijven waarbij de voertuigen veelal op het terrein van het taxibedrijf of thuis bij de chauffeurs worden geladen.

Naast deze private laadvoorzieningen, ontstaat ook de wens om tijdens de dienst het voertuig snel op te laden. Daarvoor kunnen publieke snelladers worden gebruikt. Voor de gemeente Tytsjerksteradiel wordt een snellaadlocatie gewenst in de omgeving Quatrebras en Garyp nabij het hoofdwegennet.

5.3.2 Deelauto's

We verwachten een relatief klein aantal elektrische deelauto's in onze gemeente in de komende jaren. We stimuleren de initiatieven voor elektrische deelauto's. We zoeken daarbij naar (koppel)kansen met lokale energiecoöperaties. Samen met de initiatiefnemer zoeken we naar beschikbare of nieuw te creëren locaties vanuit het (semi-) openbare laadnetwerk.

5.4 Bestel- en vrachtvoertuigen

Als we de prognoses van ElaadNL bekijken, dan zien we de volgende laadopgave voor gemeente Tytsjerksteradiel.

- Het aantal verwachte elektrische logistieke voertuigen in 2030 is: 424 elektrische bestelauto's en 40 elektrische vrachtwagens.
- In 2035 is dit 985 elektrische bestelauto's en 101 elektrische vrachtwagens.

Hierna specificeren we de laadopgave naar de laadlocaties.

5.4.1 Bestelbussen in woonwijken

Landelijke gaat grofweg de helft van de bestelbussen aan het eind van de werkdag mee naar huis. Deze zullen op de oprit, of bij de bestaande publieke reguliere laadinfrastructuur in de wijken opgeladen worden. De andere helft van de elektrische bestelbussen laadt op bedrijventerreinen.

De prognoses laten zien dat er 1218 extra (semi-) publieke laadpunten in 2030, en 3182 extra publieke laadpunten in 2035 nodig zijn voor het laden van bestelbussen in woonwijken. Dat betekent een toename van 283% voor het aantal publieke laadpunten in woonwijken tot aan 2035.

Bestelbussen langer dan 6 meter of hoger dan 2,40 meter mogen vanwege verkeersveiligheid, toegankelijkheid en uitzicht niet parkeren op reguliere parkeerplaatsen in woonwijken, en dus ook niet laden. Deze bussen kunnen dus niet bij alle reguliere publieke laadpunten terecht, dit wegen we mee in onze strategische keuzes.

5.4.2 Bestel- en vrachtvoertuigen op bedrijventerreinen

De laadvraag van de logistieke sector concentreert zich op privaat terrein op de bedrijventerreinen in onze gemeente. Hier zullen alle elektrische vrachtvoertuigen in onze gemeente gaan laden en daarnaast

grofweg de helft van de elektrische bestelbussen. Tytsjerksteradiel heeft in totaal 16 bedrijventerreinen waarvan het bedrijventerrein Skûlenboarch en de bedrijventerreinen rondom Burgum/Sumar de grootste logistieke vloot hebben.

De laadinfrastructuur op privaat terrein zal bestaan uit een mix van reguliere (tot 22 kW) en snellaadpunten (50 tot 350 kW, op termijn tot 1 MW), passend bij de behoefte en bedrijfsvoering van de ondernemers. Beschikbare netcapaciteit, fysieke ruimte en financiële middelen wegen hierin mee.

Voor de elektrische bestelbussen op bedrijventerreinen verwachten we dat elk voertuig een eigen regulier laadpunt krijgt. Voor elektrische vrachtwagens hangt dit sterk af van de specifieke bedrijfsvoering. Het is daarom zinvoller om het totaal aan laadvermogen op piekmomenten in kW of MW te bepalen, in plaats van het aantal laadpunten.

De prognoses laten zien dat het totale laadvermogen voor de elektrische bestel- en vrachtvoertuigen op de bedrijventerreinen in onze gemeente oploopt van geen MW in 2025, naar 3 MW in 2030 tot 7 MW in 2035.

We verwachten een regie- en ontwikkelrol van de netbeheerder om het laadvermogen op den duur mogelijk te maken.

Ter vergelijking: één Megawatt (MW) vermogen voorziet gemiddeld 500 woningen tegelijkertijd van elektriciteit, door het toegenomen energieverbruik van woning, wordt in nieuwbouw-ontwikkelingen uitgegaan van 250 woningen.

5.4.3 Bestel- en vrachtvoertuigen onderweg

Een deel van de logistieke voertuigen moet onderweg snelladen. Dat zijn voornamelijk voertuigen van buiten onze gemeente die vanwege werk in onze gemeente rijden. De laadopgave voor publiek toegankelijke logistieke snellaadlocaties hangt dus vooral af van de verkeersstromen in en om onze gemeente. Hierna beschrijven we de laadbehoefte voor bestelbussen en vrachtvoertuigen onderweg.

Bestelbussen onderweg

Omdat onze gemeente geen ZE-zone voor logistiek heeft, voorzien we dat bestelbussen kunnen laden bij het snellaadaanbod voor personenauto's.

Vrachtvoertuigen onderweg

Voor zware vracht zijn er verschillende landelijke en regionale initiatieven om een basisnetwerk van heavy-duty laadpleinen langs de belangrijkste vrachtcorridors uit te rollen. Hierbij wordt in eerste instantie gekeken naar bestaande, geschikte verzorgingsplaatsen en truckparkings. Realisatie op verzorgingsplaatsen wordt vanaf 2028 verwacht.

Onze gemeente bevindt zich vooralsnog niet aan één van deze corridors. Daarnaast voorzien we voor de korte termijn ook geen directe behoefte voor dit type laadpleinen. Aangezien toekomstige laadpleinen tot stand komen vanuit een regionaal perspectief, leggen we hiervoor het initiatief bij de provincie Fryslân. Zodra het laadplan over twee jaar herijkt wordt, nemen we eventuele ontwikkelingen ten aanzien van laadpleinen voor zware voertuigen mee.

5.4.4 Bestel- en vrachtvoertuigen op de bouwplaats

Voor het laden van bouwlogistieke bestel- en vrachtvoertuigen, kan laadbehoefte op de bouwplaats ontstaan. De laadopgave is vanwege het projectmatige karakter van bouwprojecten niet structureel te vertalen naar locaties en vermogens. De vermogensvraag kan per project tijdig in kaart worden gebracht, in combinatie met die voor de mobiele werktuigen.

5.5 Mobiele werktuigen

Als mobiele werktuigen op bouwprojecten worden ingezet, dan kunnen deze op verschillende manieren laden:

- Op eigen depot, collectieve laadpleinen, waarna het voertuig zelf of een verwisselbare accu wordt vervoerd naar de werkplaats.
- Bestaande privélaadpunten nabij de bouwplaats, overeen te komen met de betreffende eigenaar.
- Bestaande openbare laadpunten, mits de vermogens toereikend zijn (voor de lichtere vermogenscategorieën werktuigen).

Mobiele werktuigen zijn zeer verschillend in hun vermogensbehoefte, afhankelijk van gewicht, omvang en werkzaamheden. De bruikbaarheid van bestaande laadinfra moet dus per project en zelfs projectfase bekeken worden.

De laadopgave van mobiele werktuigen is net als bij bestel- en vrachtovertuigen vanwege het projectmatige karakter van bouwprojecten ook niet structureel te vertalen naar locaties en vermogens. De vermogensvraag kan per project tijdig in kaart worden gebracht. Op termijn kunnen we ook de gemiddelde langjarig benodigde vermogens bepalen in onze gemeente, die qua locatie meebewegen met de bouwprojecten en deels structureel op bedrijventerreinen en onderweg zullen laden.

6. Strategische keuzes per laadlocatie

In dit hoofdstuk maken we strategische keuzes over de verschillende laadoplossingen per laadlocatie: binnen de bebouwde kom, bedrijventerreinen of onderweg. Daarbij houden we rekening met het gecombineerd gebruik van laadpunten door verschillende gebruikersgroepen. Binnen laadlocaties maken we onderscheid tussen publieke, semi-publieke en private laadpunten.

Bij publieke laadpunten gaan de strategische keuzes over de plaatsingsstrategie, het uitvoeringsmodel en type laadpunten. Voor private en semi-publieke laadinfrastructuur maken we per locatiecategorie keuzes of we actief ondersteunen en welke maatregelen daarbij horen.

6.1 Laadinfra binnen de bebouwde kom

De laadoplossingen binnen de bebouwde kom bestaan uit private laadpunten, openbare reguliere laadpunten en publieke snelladers. Hierna benoemen we de keuzes en stimuleringsacties voor deze drie type laadpunten. Deze keuzes staan samengevat in een tabel aan het einde van deze paragraaf.

6.1.1 Private laadpunten (thuis/werk)

Waar mogelijk moeten elektrische voertuigen op eigen terrein opgeladen worden. Dit is ook voor de gebruiker vaak de handigste en goedkoopste optie. Privaat laden kan bij bewoners op de oprit zijn, of op grotere parkeerterreinen en garages bij appartementen, bezoekenlocaties en kantoren die geen eigendom van gemeenten zijn. Bij publiek toegankelijke locaties, kan het openstellen van deze laadinfra als semi-publiek een alternatief bieden voor het openbare laadnetwerk en commercieel interessant zijn voor de uitbater.

Omdat realisatie van private laadpunten niet overal even makkelijk is en we het semi-publiek potentieel van private laadpunten zo veel mogelijk willen benutten, stimuleren we de realisatie en openstelling van private laadinfra op de volgende manieren:

- We nemen een actieve rol richting huurders, verhuurders en VVE's om ze te informeren over de realisatie van laadinfrastructuur bij parkeerplaatsen.
- We nemen een actieve rol naar woningcorporaties en huurders en verhuurders: we informeren en begeleiden huurders en verhuurders over het realiseren van laadinfra op eigen terrein.
- We stimuleren het openstellen van private laadinfra voor publiek gebruik. Denk hierbij aan laadinfra op grond van verhuurders in woonwijken, of private laadinfra van kantoren in of aan de rand van woonwijken.

6.1.2 Publieke reguliere laadpunten

Reguliere publieke laadpunten in de vorm van laadpalen vormen de basis van ons netwerk voor personenauto's en bestelbussen. Deze zijn ook te gebruiken voor:

- deelauto's;
- taxi's en doelgroepenvervoer;
- mobiele werktuigen nabij bouwplaatsen.

Vanwege verkeersveiligheid, toegankelijkheid en uitzicht is het niet gewenst dat voertuigen van langer dan 6 meter en/of hoger dan 2,40 meter laden op de huidige laadlocaties in de wijken. We stimuleren bestuurders van grote bestelbussen om vooral bij het bedrijf te parkeren.

Plaatsingsstrategie voor reguliere publieke laadpunten

Met de groei van het aantal elektrische voertuigen en de opkomst van de tweedehandsmarkt is de verwachting dat aanvraaggestuurde plaatsing alleen 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. Bovendien wordt het netwerk van laadpalen steeds groter en dichter en kan ook het gebruik van bestaande laadpalen een belangrijk signaal zijn extra uit te rollen.

Voor de plaatsing van publieke reguliere laadpunten volgen we deze plaatsingsstrategieën:

- Aanvraaggestuurde plaatsing waarbij een EV-rijder een laadpaal aanvraagt (paal-volgt-auto).
- Proactieve plaatsing: voor de vraag uit plaatsen op basis van verwachte behoefte.

- Datagestuurde plaatsing: bijplaatsing naar aanleiding van continu hoog verbruik van een paal in de buurt.
- Strategische plaatsing: de gemeente heeft een aanvullende wens voor een laadlocatie die niet op andere manier gerealiseerd gaat worden.

Deze strategische plaatsingen kunnen ook ingezet worden voor specifieke gebruikersgroepen, te weten:

- station-based deelauto's;
- mobiele werktuigen bij bouwplaatsen;
- taxi / doelgroepenvervoer.

We plaatsen de palen aan de hand van het laadkader, dat door de provincie Fryslân is opgesteld, zie hiervoor bijlage 1.

Openbare parkeerplaatsen

Daarnaast bevinden zich openbare parkeerterreinen in eigendom van de gemeente, waar we voldoende reguliere laadpunten aan willen bieden.

Type publieke laadlocatie

Ons openbare laadnetwerk bestaat voornamelijk uit laadpalen bij parkeervakken verspreid over dorpen en wijken. Dit blijft voor ons de passende manier om de opgave in te vullen.

Uitvoeringsmodel publieke reguliere laadpunten: nieuwe concessie model en nieuwe stroom

Voor reguliere laadpalen zijn we tot op heden aangesloten bij een concessiemodel. Deze regionale concessie wordt beheerd en gecoördineerd door de provincie Fryslân. De concessieperiode loopt tot en met 2025. We kiezen voor deze regionale aanpak omdat het relatief weinig ambtelijke capaciteit vraagt en schaalvoordelen biedt. Dit blijven we ook ná de concessieperiode doen.

Aangezien de concessie afloopt, worden vanaf 2026 nieuwe keuzes gemaakt voor een overeenkomst van elektrische laadvoorzieningen. Regionaal wordt dan ook de discussie gevoerd welke vorm van opdrachtverlening wordt gekozen.

In het concessiemodel wordt een vraag gedaan aan partijen die kunnen voorzien in een grote vraag aan laadpalen. Deze partijen ontvangen de stroom veelal via de grotere stroomleveranciers. Dit staat in contrast met de politieke wens om juist de lokale opweklocaties voor stroom te benutten.

De start van een nieuwe overeenkomst vanaf 2026 biedt kansen om invulling te geven aan de politieke wens. Concreet betekent dit een uitrol van laadvoorzieningen waarbij een partij of meerdere partijen bij het plaatsen en beheren van nieuwe laadvoorzieningen gebruik maakt van de lokale stroomvoorziening.

Uitgangspunten voor nieuwe overeenkomsten

Bij het concreet realiseren van laadvoorzieningen vanaf 2026, nemen we de volgende aandachtspunten expliciet mee in de betreffende overeenkomst(en):

- Aantallen benodigde laadpunten zoals aangegeven volgens het groeimodel, zoals gesteld in hoofdstuk 5;
- Beschikbaar stellen gebruiksdata van openbare laadpunten om datagestuurde plaatsing te realiseren;
- Het uitvoeren van de gekozen plaatsingsstrategieën;
- In kaart brengen van de mogelijkheden voor het benutten van elektriciteit dat lokaal is opgewerkt.

We gaan bij deze exercitie uit van een trekkersrol van de provincie Fryslân.

6.1.3 Inzetten van snelladen

Snelladers in de bebouwde kom, bijvoorbeeld bij winkelcentra en supermarkten, bieden bezoekers de mogelijkheid om bijladen te combineren met een kort verblijf op deze locaties. Dit betreft publiek toegankelijke snelladers met relatief laag vermogen (50-125 kW), afgestemd op kort verblijf (30-60 minuten) bij bezoeklocaties. Deze worden geplaatst bij parkeervakken op privaat terrein of in de openbare ruimte.

Naast het voorzien in deze specifieke laadbehoefte, bieden de snelladers ook achtervang voor de sterk groeiende bezetting van reguliere openbare laadpunten in de gemeente. Ook bieden ze een extra mogelijkheid voor onder andere taxi's, doelgroepenvervoer en bestelbussen om relatief snel bij te laden tijdens of nabij een stop.

Voorlopig gaan we niet actief aan de slag om openbare snelladers te realiseren. We verwachten dat de marktontwikkelingen voorlopig voldoende zijn om deze behoefte in te vullen.

6.2 Laadinfra op bedrijventerreinen

Op bedrijventerreinen nemen we de laadbehoefte voor bestel- en vrachtoertuigen als uitgangspunt, omdat deze het grootste deel van de laadbehoefte vertegenwoordigen. We beschrijven hierna de strategische keuzes voor bedrijfslocaties en collectieve laadpleinen.

Op de volgende bedrijventerreinen hebben wij een grote logistieke laadbehoefte geïdentificeerd:

- Bedrijventerreinen Burgum/Sumar;
- Bedrijventerrein Skûlenboarch.

Bestel- en vrachtoertuigen zullen voor een groot deel op eigen terrein van de ondernemer gaan laden. De ondernemer zal zijn keuzes over hoeveelheden en type laadpunten afstemmen op de bedrijfsvoering, beschikbare ruimte en vermogen en eigen draagkracht.

Omdat de opgave relatief overzichtelijk is, zullen we vooral openstaan voor en reageren op vragen van ondernemers. Ook staan we positief tegenover regionale initiatieven zoals een bedrijventerreinenaanpak en ondernemers doorverwijzen naar adviesmogelijkheden.

6.2.1 Bedrijfslocaties

Op bedrijfslocaties vullen ondernemers bij voorkeur de laadbehoefte voor hun vloot in. Deze vloot kan bestaan uit bestel- en vrachtoertuigen op depots, maar ook personenvoertuigen (bij kantoren of taxi-remises), mobiele werktuigen (op bouwdepots of werven van aannemers) en touringcars (remises). We verwachten dat ons eerder genoemde bedrijventerreinenbeleid voor laadinfra ondernemers voldoende handvatten geeft voor de realisatie van hun eigen laadinfrastructuur.

6.2.2 Collectieve laadpleinen

Collectieve laadpleinen kunnen een rol spelen op bedrijventerreinen wanneer het voor ondernemers niet mogelijk is om (op korte termijn) hun eigen laadinfra te voorzien. Door de laadbehoefte te bundelen, kunnen (semi-)publieke collectieve laadpleinen met ondersteuning van de gemeente helpen om toch in de laadbehoefte te voorzien.

Vooralsnog gaan we hier niet actief mee aan de slag en monitoren we de ontwikkelingen en laadbehoeftes op onze bedrijventerrein.

6.3 Publieke laadinfra onderweg

Naast laadopties in de bebouwde kom en op bedrijventerreinen, is het belangrijk om gebruikers ook onderweg publiek toegankelijke laadmogelijkheden te bieden. In deze paragraaf beschrijven we de keuzes voor snelladers.

De laadlocaties onderweg zijn gericht op zo snel mogelijk en gemakkelijk bijladen langs of nabij doorgaande routes. Voor personenauto's en bestelbussen kunnen snelladers langs doorgaande wegen gerealiseerd worden, bijvoorbeeld bij bestaande tankstations. Voor zwaar vervoer, met vrachtoertuigen als primaire gebruikers, zijn locaties aan of nabij logistieke corridors in beeld of reeds bestaand rustlocaties (zoals truckparkings). Het grondeigendom en de betrokkenheid van de gemeente verschilt per locatie.

Omdat onderweg laden bij uitstek een opgave in regionale en nationale context is, zoeken we samenwerking met initiatieven voor een publiek toegankelijk snellaadnetwerk. Dit doen we via onze RAL-regio en specifiek voor heavy-duty laadpleinen ook met landelijke initiatieven zoals Logistiek Laden (LoLa) van Rijkswaterstaat en ELaadNL en Clean Energy Hubs (CEH).

We zien snellaadvoorzieningen meer als onderdeel van een regionaal netwerk aan laadvoorzieningen nabij het provinciale- en rijkswegennet. We verwachten dan ook een duidelijk regionaal beleid op corridorladen van de provincie Fryslân waar mogelijk concrete locaties voor snelladen van de gemeente uit voortkomen. Zodra dit bekend is, maken we concrete afspraken met de provincie over de uitrol.

6.3.1 Snelladers op tankstations en nieuwe snellaadstations

We voorzien ook een behoefte aan snelladers langs doorgaande wegen in onze gemeente, die een hoger vermogen (tot 350 kW) bieden dan snelladers en gericht zijn op onderweg bijladen. De ELaadNL Outlook personenvervoer biedt een goed startpunt, deze brengt de snellaadbehoefte in onze gemeente op buurtniveau in kaart. Daar komt de snellaadbehoefte van bestelbussen nog bovenop, waarvoor we de prognose toevoegen zodra die beschikbaar komt.

Voor de locatiekeuze hanteren we de volgende uitgangspunten:

- Bestaande brandstofpunten vormen een interessant netwerk van geschikte locaties, conform de verdeling in de ElaadNL Outlook personenvervoer.
- We wachten initiatief van marktpartijen om snellaadstations te realiseren af en verwachten dat hiermee de behoefte ingevuld kan worden.

Veel van de geschikte snellaadlocaties bevinden zich op private grond, waaronder de aanwezige tankstations in onze gemeente. We stimuleren daarom deze marktpartijen om de bestaande stations te voorzien van snellaadinfrastructuur.

Om te voorkomen dat snellaadstations worden gerealiseerd op locaties waar dat niet wenselijk is met oog op verkeersstromen en de omgeving, onderzoeken we binnen onze regionale samenwerking (RAL) regulering van de realisatie van snellaadstations.

6.3.2 Heavy-duty laadpleinen

Heavy-duty laadpleinen zijn speciaal ingerichte, publiek toegankelijk laadvoorzieningen voor zware voertuigen (vrachtwagens N2 en N3). In eerste instantie worden die vooral op verzorgingsplaatsen en truckparkings gerealiseerd vanuit de landelijke initiatieven, naar verwachting komen die locaties beschikbaar vanaf 2028-2030.

Vooralsnog zijn er geen ontwikkelingen voor het realiseren van een laadplein. We staan open voor verzoeken van de landelijke/regionale initiatieven en voorstellen vanuit de markt. Op basis hiervan kijken we hoe onze gemeente kan bijdragen aan de inpassing voor bereikbaarheid, veiligheid en vergunningverlening.

We staan open voor verzoeken van de landelijke/regionale initiatieven en voorstellen vanuit de markt. Op basis hiervan kijken we hoe onze gemeente kan bijdragen aan de inpassing voor bereikbaarheid, veiligheid en vergunningverlening.

6.4 Laden op de bouwplaats

Op de bouwplaats is ook behoefte aan laadopties. De uitvoerder bepaalt zelf hoe de mobiele werktuigen en eventuele bouwlogistieke voertuigen worden geladen. Aan de hand van de volgende beleidsuitgangspunten bereiden we ons voor het laden op de bouwplaats.

- We bepalen onze eigen rol in de aanvraag en realisatie van voldoende (tijdelijk) vermogen op bouwplaatsen voor het laden van mobiele werktuigen.
- We werken aan de ontsluiting van alternatieve laadmogelijkheden nabij bouwplaatsen. Dit doen we nu nog pragmatisch door naar de actuele vraag te kijken. We hebben de ambitie om in de toekomst een beter inzicht in elektrisch laden op de bouwplaats te krijgen, door:
 - o het inzicht in bestaande gemeentelijke aansluitingen te vergroten;
 - o onze organisatie voor te bereiden op een standaardproces voor gemeentelijke aansluiting;
 - o deze mogelijkheden te inventariseren en het gebruik te faciliteren.
- Een verkenning naar het SEB⁹, waarbij we een stap maken naar duurzaam bouwen;
- We onderzoeken of mitigerende maatregelen (zoals mobiele batterijoplossingen) voor laden op bouwplaatsen of ondersteunen met (voor)financiering nodig zijn.

We houden actief contact over deze opgave met onze NAL-regio.

7. Uitwerking beleidskeuzes

Vanuit het beleid maken we in dit hoofdstuk de vertaling naar de realisatie van laadpalen.

7.1 Private, semipublieke, publieke laadpunten

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

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

- We brengen de strategische voorkeurslocaties in kaart voor semi-publiek en privaat laden;
- We stimuleren het realiseren van semipublieke laadpunten;
- We stimuleren het openstellen van private laadpunten voor andere gebruikers, daar waar parkeerplaatsen op private terreinen beschikbaar zijn.

9) Met het programma Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB) werken we samen aan één aanpak om bouw-, onderhouds- en sloopprojecten schoner uit te voeren (bron: [Over SEB | Schoon en Emissieloos Bouwen](#))

Het is op basis van artikel 2:10 (Voorwerpen op of aan de weg en openbare plaats) van de Algemene Plaatselijke Verordening in de gemeente Tytsjerksteradiel niet toegestaan om laadkabels voor privé-doeleinden in de openbare ruimte, bijvoorbeeld over stoepen en openbare wegen, aan te brengen.

Voor een verlengde private aansluiting kan, op grond van dit beleid, een ontheffing worden aangevraagd om af te wijken van artikel 2:10 van de Algemene Plaatselijke verordening gemeente Tytsjerksteradiel (zie bijlage 3).

7.2 Realiseren laadvoorzieningen

De gemeente wijst de locaties aan waar publieke laadinfrastructuur wordt geplaatst. De locaties worden op de volgende manieren bepaald:

- Als een verzoek tot bijplaatsen van laadinfrastructuur is goedgekeurd, bepalen we per individueel verzoek wat hiervoor de beste locatie is. Hierbij houden we onder andere rekening met de verderop in het beleid besproken plaatsingscriteria;
- We stellen een plankaart op met de locaties voor bij te plaatsen laadinfrastructuur. Deze plankaart gebruiken we om, als een verzoek is goedgekeurd, te bepalen op welke locatie deze wordt geplaatst.

Om te kunnen beschikken over een voldoende dekkend laadnetwerk, hebben we een aantal plekken aangewezen waar de komende periode laadinfrastructuur wordt bijgeplaatst.

We maken bij de realisatie onderscheid tussen reguliere laadpunten en snellaadpunten.

7.3 Plaatsing snellaadpunten

De gemeente neemt geen proactieve rol in ten aanzien van de uitrol van snellaadpunten. Hiervoor leggen we de ontwikkelrol bij de RAL.

Indien we wél vragen krijgen van de markt over de plaatsing van snellaadlocaties, hanteren we de volgende richtlijnen bij de beoordeling:

- Op plekken waar al zware aansluitingen zijn, zoals parkeerterreinen bij bedrijven of tankstations
- Bij taxistandplaatsen/standplaatsen voor doelgroepenvervoer;
- Op locaties met veel bezoekers waar de verblijfsduur kort is, zoals bij een toeristische trekpleister, winkelcentrum of logistiek knooppunt binnen de gemeente;
- Op locatie die op en/of in de buurt van een provinciale- of rijksweg is gelegen en daarmee geen ongewenst sluipverkeer in de hand werkt.

7.4 Voorwaarden plaatsing reguliere laadpunten

Om publieke laadinfrastructuur bij te plaatsen kiezen we voor de volgende procedures:

- We kiezen voor vraaggestuurde plaatsing, waarbij bewoners en forenzen een aanvraag kunnen indienen voor een publiek laadpunt. Daarna zoeken we een geschikte locatie. We werken samen met marktpartijen die bereid zijn om op basis van aanvragen te investeren in laadinfrastructuur. Daarbij accepteren we dat de doorlooptijden langer zijn dan bij datagedreven plaatsing.
- We verwachten dat in sommige delen van de gemeente nog geen aanvragen voor laadpunten binnenkomen en monitoren of dit problemen oplevert voor bezoekers.
- Als de doorlooptijden te hoog oplopen doordat de aanvragen snel toenemen, gaan we over op plaatsing op basis van gebruiksdata/voorspellende data;
- Naast de vraaggestuurde plaatsing willen we ook laadpunten kunnen realiseren op plekken waar bewoners of forenzen geen aanvraag kunnen doen, zoals een toeristische trekpleister, een logistiek knooppunt of standplaats voor doelgroepenvervoer in binnen de gemeente. Daarmee faciliteren we bezoekers van onze gemeente.

Welke locaties geschikt zijn voor laadpalen, leggen we vast in een plankaart (zie bijlage 2). Dit geeft zowel onze organisatie als de netbeheerder houvast en versnelt het proces rond plaatsing. De prognoses - zoals gesteld in hoofdstuk 5- gebruiken we als uitgangspunt.

Wij stellen de plankaart in eigen beheer op. We delen de plankaart met de netbeheerder.

7.5 Realisatiecriteria bij laadinfrastructuur

Bij de realisatie van laadinfrastructuur gelden de volgende criteria:

- veiligheid: de laadkabel mag niet over het trottoir liggen;
- elektriciteitsnet: laadpalen worden waar mogelijk binnen 25 meter van het elektriciteitsnet (laagspanningsnet) gerealiseerd. Dit in verband met de meerkosten voor kabels die langer dan 25 meter zijn. Daarnaast wordt er rekening gehouden met voldoende ruimte voor de realisatie van ondersteunende hardware bij grotere aansluitingen zoals de trafo en omvormers;
- bestaand parkeervak: laadpalen worden waar mogelijk gerealiseerd bij bestaande parkeerplaatsen;
- buiten de openbare ruimte: plaatsing van laadpalen vindt bij voorkeur op publiek toegankelijke locaties buiten de openbare ruimte plaats, zoals publieke parkeerterreinen;

- concentratie: het clusteren van laadpalen heeft altijd de voorkeur boven losse laadpalen in de openbare ruimte. Het cluster wordt gerealiseerd bij de ingangen van woonbuurten;
- belemmering voorkomen: de minimale doorgang van het trottoir moet na plaatsing van laadpunt en bebording minimaal 120 cm bedragen. Ook niet plaatsen op de smalle uitstapstrook tussen parkeerplaats en fietspad;
- monumenten: plaatsing voor monumenten wordt zoveel mogelijk vermeden, maar kan mogelijk worden gemaakt met maatwerk. Inpassing in straatmeubilair en ondergrondse laadpunten heeft op deze locaties de voorkeur;
- groene openbare ruimte: parkeerplaatsen van laadpleinen mogen niet ten koste gaan van bestaande groene openbare ruimte;
- Niet voor de deur van de aanvrager: bij voorkeur wordt een laadpaal niet op het parkeervak voor de deur van de aanvrager geplaatst, om te voorkomen dat aanvrager en omwonenden het laadpunt ervaren als 'eigen';
- niet plaatsen in winkelstraten.

7.6 Participatie bij plaatsing

De gemeente Tytsjerksteradiel vindt het belangrijk dat inwoners goed geïnformeerd zijn over ontwikkelingen in hun omgeving.

Vraaggestuurd

Bij vraaggestuurde laadpalen informeren bij de uitrol realisatie van publieke laadpunten in en nabij woonwijken.

Nadat we de locatie voor het laadpunt hebben bepaald, nemen we een verkeersbesluit dat wordt gepubliceerd in de Staatscourant. Inwoners kunnen bezwaar maken op het verkeersbesluit, waarna we de locatie heroverwegen. Om inwoners goed te informeren over de voorgenomen plaatsing van de laadpaal kondigen we het verkeersbesluit ook aan op de gemeentelijke website en/of op de gemeente-pagina van de huis-aan-huisbladen.

Strategische laadpalen

Bij de vorming van de omgevingsvisie en andere ruimtelijke plannen halen we reacties op bij inwoners ten aanzien van de voorgestelde laadlocatie(s).

We vragen inwoners om ons te adviseren in hoeverre zij de voorgestelde laadlocaties geschikt vinden. De ontvangen adviezen krijgen een inhoudelijk reactie.

8. Uitvoering en financiering

In dit hoofdstuk beschrijven we de gemeentelijke inzet, samenwerking met de belangrijkste stakeholders, monitoring en de financiering die nodig zijn om dit laadbeleid uit te voeren.

Ons uitgangspunt voor publiek toegankelijke laadinfrastructuur is een gezonde businesscase voor marktpartijen om te plaatsen en exploiteren. We zullen onze regierol invullen door vraag en aanbod bij elkaar brengen en helpen om eventuele obstakels weg te nemen. Als rendabele exploitatie ook dan niet mogelijk is, kunnen we er voor kiezen om gericht te investeren in laadpunten of ondersteunende infrastructuur. We monitoren het effect van onze activiteiten, om grip te houden op de ontwikkelingen en de effectiviteit van ons beleid.

8.1 Gemeentelijke organisatie

Het college is opdrachtgever voor de realisatie van openbare laadinfrastructuur. Voor de uitrol is het team Omgeving verantwoordelijk.

De opschaling van laadinfrastructuur en de uitbreiding van de scope vragen om meer uitvoeringskracht en verdere professionalisering van het werkproces. Ook is het belangrijk dat het onderwerp structureel aandacht krijgt bij meerdere afdelingen, die op de hoogte zijn van elkaars werk en visie, zoals mobiliteit, duurzaamheid, energiesystemen, economie, ruimtelijke ordening, industrie en toerisme. Het belang van deze samenwerking wordt groter nu we actief aan de slag gaan met:

- Slimme laadoplossingen in relatie tot netcongestie;
- Meer inzet van lokale stroomvoorziening (o.a. voor elektrisch laden);
- Een nieuwe regionale samenwerking voor elektrisch laden binnen de RAL vanaf 2026.

8.2 Samenwerkingspartners

Om de doelen uit ons laadbeleid te halen, werken we samen met verschillende partners, zoals de NAL-samenwerkingsregio RAL- noord. Dit is een samenwerkingsverband tussen de provincies Drenthe, Friesland en Groningen en de netbeheerders in die regio. 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 zijn de bewoners, netbeheerder Liander en de (markt)partijen die de laadinfrastructuur plaatsen, belangrijke partijen waarmee we samenwerken en afstemmen. Ook werken we samen binnen ANNO- verband, landelijke initiatieven Logistiek Laden (LoLa), Clean Energy Hubs, OVEF en de lokale energiecoöperatie in Tytsjerksteradiel, de provincie, lokale ondernemersverenigingen, dorpsbelangen en wijkraden.

8.3 Monitoring

Monitoring levert waardevolle inzichten op over onder meer de groei van elektrisch vervoer in onze gemeente, het gebruik van specifieke laadpunten en de laadinfrastructuur als geheel en de belasting van het energienetwerk. Het is van belang dat de gemeente eigenaar is van de gebruiksdata van de laadpunten in de publieke ruimte. Deze gebruiksdata benutten we om samen met NAL-samenwerkings-regio RAL- noord de monitoring verder uit te werken. Op deze manier kunnen we de ontwikkeling van elektrisch vervoer en het laadnetwerk volgen en bijsturen.

8.4 Financiële kaders

In deze paragraaf worden de activiteiten rondom elektrisch laden uitgelicht die al dan niet een financiële bijdrage van de gemeente bevatten.

- Ambtelijke inzet en participatie bij plaatsen laadpalen
De gemeente Tytsjerksteradiel neemt deel aan het kernteam van de RAL- regio noord. Daarnaast wordt de uitrol van laadpalen gecoördineerd door de medewerkers duurzame mobiliteit en de verkeerskundige. Hier hoort ook de behandeling van eventuele bezwaren en participatie aan de voorkant van het plaatsingstraject bij.

Tot slot werkt de buitendienst aan het beschikbaar stellen van de benodigde infrastructuur ter voorbereiding op daadwerkelijke plaatsing. Dit hele proces van initiatief tot realisatie vraagt om een structurele ambtelijke inzet die in het reguliere takenpakket van de betrokken ambtenaren opgenomen moeten worden.

- Inzet huidige laadpalenconcessie (t/m 2025)
Het plaatsen van de laadpalen op aanvraag vallen binnen de concessie voor laadpalen. De plaatsing hiervan vraagt niet om een financiële bijdrage, tenzij een locatie wordt gekozen waarbij de Liander een kabel van minimaal 25 meter moet trekken.

Binnen de huidige laadpalenconcessie is afgesproken dat 90% van de te plaatsen laadpalen worden geplaatst op basis van een concrete laadbehoefte. Daarnaast is ruimte voor het plaatsten van strategische laadlocaties. Voor het plaatsen van deze laadpunten een gemeentelijke bijdrage nodig zodra de paal vanaf het 2e jaar niet de gewenste opbrengsten oplevert voor de concessiehouder. Tot slot wordt een bijdrage gevraagd als een laadpaal wordt verplaatst of verwijderd. Voor de genoemde kosten worden de gemeentelijke middelen aangesproken.

De gemeente draagt naar rato bij aan gezamenlijke onderzoeken en voortgangsstukken die namens de RAL- noord worden opgesteld.

- Inzet toekomstige laadpalenconcessie vanaf 2026
De concessie voor laadpalen in Fryslân loopt eind 2025 af. Vanaf 2026 ontstaat dan ook de kans om, vraag en aanbod van laadpalen in de provincie zo optimaal mogelijk op elkaar af te stemmen, passend bij de (lokale) bedreigingen, ambities en wensen die rondom elektrisch laden bekend zijn.
De gemeente Tytsjerksteradiel zet bij de nieuwe aanbesteding in ieder geval in op onderstaande ambities:
 - Wederom regionaal aanbesteden in gezamenlijkheid met de andere Friese gemeenten;
 - Regionale ondersteuning om specifieke capaciteit, kennis en expertise voor de uitrol van laadvoorzieningen te realiseren;
 - Zo veel als mogelijk benutten van opwek van lokale stroom;
 - Het verkennen van prijsdifferentiatie, om stroom zo optimaal mogelijk aan te bieden.

De financiële effecten van bovengenoemde ambities zijn nog niet cijfermatig inzichtelijk en worden meegenomen in de regionale samenwerking waarbij de regierol bij de provincie Fryslân ligt.

- Externe ondersteuning
Voor de ondersteuning en het opstellen van beleid en specifieke inzet rondom elektrisch laden kunnen de CDOKE- middelen worden ingezet, die beheerd worden door het team duurzaamheid.
- Ontwikkeling snelladen
De gemeente ondersteunt het proces rondom de aanvraag van snellaadvoorzieningen door marktpartijen. Zelf pakt Tytsjerksteradiel geen actieve én financiële rol in bij de ontwikkeling ervan.
- Zware laadinfrastructuur voor privaat gebruik

De onrendabele top waarvan in de komende jaren nog sprake is bij zware laadinfrastructuur (publiek en privaat), wordt primair gedekt door de beschikbare subsidieregelingen van het Rijk. Ook adviezen aan VVE's en ondernemers worden primair gesubsidieerd door het Rijk. Indien nodig ondersteunt de gemeente ambtelijk bij vragen uit de markt.

9. Bijlagen

9.1 Laadkader plaatsing laadpaal

Laadkader –Criteria en afwegingen locatiekeuze laadpalen

Het laadkader dat voor u zich heeft wordt door de Friese gemeenten ingezet om aanvraagverzoeken voor publieke oplaadobjecten te toetsen en vormt een gezamenlijk uitgangspunt voor het plaatsingsbeleid binnen de aanbesteding. Dit document zal dan ook als bijlage van de leidraad worden gepubliceerd en met de boodschap voor de Concessiehouder dat dit laadkader de basis vormt voor de locatievoorstellen die de Concessiehouder zal doen en het plaatsingsbeleid van de Friese gemeenten. De genoemde eisen onder Lid 2. zijn tevens opgenomen in het PvE. Ook het opstellen van plankaarten wordt op basis van deze gezamenlijke uitgangspunten uitgevoerd. Dit laadkader bestaat uit een set met eisen en wensen om te komen tot een geschikte locatie voor publieke oplaadobjecten. Tevens helpt dit laadkader de gemeente om consistente keuzes en afwegingen te maken in het bepalen van locaties voor het realiseren van publieke laadinfrastructuur.

Dit laadkader is opgesteld op basis van het laadkader van de gemeente Heerenveen en input van het kernteam (gemeente Leeuwarden, Achtkarspelen, Smallingerland en Waadhoeke). Daarnaast is dit laadkader gebaseerd op inbreng van het NKL en *best practices* opgedaan in 10 jaar publiek laadbeleid bij tientallen Nederlandse gemeenten, waaronder de G40 gemeenten die de afgelopen tien jaar al bezig zijn met de uitrol van publieke laadinfrastructuur.



Figuur 1 : Plaatsingsproces publieke laadpalen (prikkel 1). In "Bijlage PvE - I Plaatsingsproces" wordt iedere stap van het plaatsingsproces toegelicht en benoemd welke partij verantwoordelijk is voor de betreffende stap.

Zoals weergegeven in *figuur 1* vindt het beoordelen plaats in *stap 1: toetsing verzoek*. Dit laadkader maakt het voor de gemeente efficiënt om aanvragen van e-rijders op een transparant wijze te beoordelen aangezien het laadkader in te zien is voor burgers. Het bovenstaande proces laat het plaatsingsproces zien als gevolg van **Prikkel 1: Aanvraag e-rijder – plaatsing na een geldige aanvraag**.

Daarnaast zal de plaatsing van publieke laadinfrastructuur op basis van de volgende prikkels worden ingevuld:

- **Prikkel 2:** Basis op orde – *lijst locaties voor basisdekking bij start concessie*
- **Prikkel 3:** Gemeentelijke aanvraag – *strategische locatie op verzoek gemeente*
- **Prikkel 4:** Datagestuurd – *bijplaatsing bij hoge bezettingsgraad*

Ook voor deze plaatsingsprikkels, gelden in principe dezelfde selectiecriteria die benoemd zijn onder Lid 2.

A. Beoordeling verzoek en locatiekeuze publieke oplaadlocatie

Lid 1. Toetsing verzoek:

Voor prikkel 1 toetst de Gemeente het verzoek. Alleen verzoeken voor oplaadobjecten die voldoen aan de volgende eisen worden geaccepteerd:

1. Aanvrager woont of werkt minimaal 18 uur per week in de betreffende Gemeente (aantoonbaar);

2. Indiener verzoek beschikt over een elektrische auto¹⁰. Indiener moet dit aantonen door middel van een (voorlopige) koop- of leaseovereenkomst, eigendomsbewijs of document met vergelijkbare bewijskracht.
3. Indiener is voor het parkeren van de elektrische auto afhankelijk van een publieke parkeerplaats op straat. Dit betekent dat de indiener niet beschikt over eigen parkeergelegenheid (ondertekend hiervoor een verklaring). Onder eigen terrein vallen ook (VVE) parkeerplaatsen en/of de (verplichte) mogelijkheid tot het huren/kopen van een parkeerplaats in combinatie met appartement;
 - o Indien in omgeving van indiener een parkeervergunning vereist is, beschikt de indiener van verzoek over een parkeervergunning in het betreffende vergunningsgebied of komt hiervoor in aanmerking;
4. Per elektrische auto kan maximaal één verzoek worden ingediend.
5. Er is reeds nog geen oplaadobject in de nabije omgeving van de e-rijder (maximaal 250 m loopafstand van aanvraagadres), tenzij voor dit bestaande oplaadobject het volgende geldt:
 - o Maandelijks energieafname is, gedurende 3 achtereenvolgende maanden, hoger dan 450 kWh;
 - o Bezettingsgraad gemiddeld hoger is dan 50% (over 24 uur), gedurende 3 achtereenvolgende maanden¹¹;
 - o Er door Concessiehouder nieuwe locatie wordt voorbereid.

Lid 2. Locatiekeuze criteria

Wanneer aanvraag positief beoordeeld is, wordt er op basis van de volgende criteria een locatiekeuze voorgesteld. In het geval dat er plankaarten zijn opgesteld, dan zijn de locaties vooraf vastgesteld en zal na aanvraag een locatie uit de plankaart worden geselecteerd. Bij het opstellen van de plankaarten worden de onderstaande locatiecriteria toegepast.

Het College beoordeelt het verzoek voor plaatsing van een openbare oplaadobject op publieke oplaadlocatie(s). Om doorlooptijden te versnellen en de kwaliteit van de laadplekken te verhogen, wordt bij het kiezen van een nieuwe oplaadlocatie rekening gehouden met de volgende criteria:

2.1 Eisen laadlocatie

- a. Het oplaadobject wordt tussen twee parkeervakken geplaatst
- b. De geselecteerde oplaadlocatie;
 - i. is voldoende zichtbaar en vindbaar vanaf de doorgaande weg;
 - ii. betreft grond dat in eigendom is van de gemeente¹²;
 - iii. bevindt zich op een bestaande openbare parkeerplaats (de locatie is 24 uur per dag, 7 dagen per week toegankelijk);
 - iv. kan door meerdere gebruikers gedeeld worden (dit om te voorkomen dat er 'privé-parkeergelegenheid' gecreëerd wordt);
- c. De doorgang voor ander verkeer (auto, fiets, voetganger, rolstoel etc.) blijft gewaarborgd;
 - i. bij voorkeur 120 cm doorloopruimte (4 stoeptegels¹³) en minimaal 90 cm (3 stoeptegels) resteert;
 - ii. minimaal 45 cm en bij voorkeur 60 cm doorloopruimte vanaf de trottoirband resteert;
 - iii. struikelgevaar wordt voorkomen.
- d. Er zijn geen bestaande openbare oplaadlocaties aanwezig binnen een straal van 250 meter van het aanvraagadres¹⁴;
- e. Het toekomstige oplaadobject wordt geplaatst binnen 250 meter loopafstand van (toekomstige) het toekomstige aanvraagadres.
- f. Objecten in openbare ruimte:

10) Overeenkomstig met eerste lid van artikel 1 sub c, van de Wegenverkeerswet 1994 en nader bepaald in de Regeling auto en die is geregistreerd bij de Rijksdienst voor Wegverkeer: zijnde een personen-of bedrijfsauto die geheel of gedeeltelijk - met een minimaal volledig elektrisch bereik van 45 km - door een elektromotor wordt aangedreven, waarvoor de elektrische energie geleverd wordt door een batterij en waarvan deze batterij wordt opgeladen door middel van een voorziening buiten de auto.

11) De bezettingsgraad per oplaadobject wordt als volgt berekend: gerealiseerde connectietijd per laadpunt in drie kalendermaanden / (totale tijd in drie kalendermaanden * aantal laadpunten per oplaadobject of Laadplein)

12) Alhoewel de gemeente ook bevoegd gezag is m.b.t. de verkeersregels op openbaar toegankelijk terrein, focussen we ons nu op de concessie

13) Stoeptegels hebben in veel gevallen een afmeting van 30 x 30 cm.

14) Uitzondering: in het geval de maximale bezettingsgraad bereikt is, wordt er een oplaadobject bij geplaatst.

- i. het oplaadobject en bebording worden niet hinderlijk dichtbij straatmeubilair, afvalcontainers geplaatst.
- ii. het oplaadobject dient minimaal op 2 meter afstand van de boomkruin geplaatst te worden.
- g. Het oplaadobject wordt voorzien van twee of meer aansluitpunten en kan twee of meer parkeerplaatsen bedienen.
- h. Uitgangspunt is het inrichten en het nemen van een verkeersbesluit voor twee parkeervakken voor elektrisch laden, bij elk oplaadobject. De gemeente kan er bij wijze van uitzondering voor kiezen om af te wijken van dit uitgangspunt, indien bij hoge parkeerdruk op de locatie het aanwijzen van twee parkeervakken beter kan worden vermeden. De gemeente beargumenteert de gronden voor de afwijking.
- i. Aansluiting op het ondergrondse elektriciteitsnet is mogelijk;
 - i. bij voorkeur aansluiting binnen 25 meter van het bestaande laagspanningsnet (in verband met mogelijke kosten meerlengte);
 - ii. indien aansluiting binnen 25 meter niet mogelijk is, wordt een locatie geselecteerd waarbij afstand tot het bestaande laagspanningsnet zo klein mogelijk is;
 - iii. mogelijke meerkosten worden bekostigd door de gemeente waarbij gemeente toestemming geeft voor plaatsing van het oplaadobject.
- j. Ten behoeve van onderhoud & installatie gelden de volgende eisen:
 - i. minimaal 50 cm ruimte voor onderhoud aan alle zijden van het oplaadobject;
 - ii. flespaal met bebording dient op minimaal 10 cm afstand van het oplaadobject geplaatst te worden en niet hinderlijk voor de kaartlezer of voor het luik dat dient om in het oplaadobject onderhoud te kunnen plegen.

2.2 Wensen laadlocatie

- a. De geselecteerde laadlocatie;
 - i. maakt dubbelgebruik mogelijk tussen verschillende gebruikersgroepen (bewoners, forenzen, bezoekers);
 - ii. bevindt zich niet direct voor een monument en wordt bij voorkeur niet voor een deur/raam van een woning geplaatst;
 - iii. bevindt zich bij voorkeur bij een blinde gevel aan en/of aan de straatzijde van gebouwen;
 - iv. zal in woongebieden centraal in de wijk worden geplaatst;
 - v. is een locatie waar bewoners, bezoekers, forenzen zijn aangewezen op publieke parkeerlocaties en waar veel publieke laadbehoefte wordt verwacht.
- b. Type parkeerplek, aflopend naar voorkeur:
 - i. parkeerplein, ten behoeve van mogelijkheid tot uitbreiding naar laadplein;
 - ii. dwars (haaks) parkeren, ten behoeve van het comfort voor de e-rijder;
 - iii. langs (parallel) parkeren.
- c. Er is geen sprake van geplande reconstructies of andere infrastructurele ontwikkelingen in de openbare ruimte;
- d. De parkeerdruk laat het realiseren van een laadlocatie toe;
 - i. op locaties met een hoge parkeerdruk, wordt rekening gehouden met een goede verhouding voor parkeerplekken voor e-rijders en fossiele brandstofrijders.
- e. Meerdere laadlocaties worden bij voorkeur op één plek geconcentreerd;
- f. Groenvoorziening wordt bij voorkeur in stand gehouden;
 - i. In het geval een haaks parkeervak breder is dan 2.5m breedte (per parkeervak) dan kan ervoor worden gekozen om een oplaadobject tussen de parkeervakken op de scheidingslijn te plaatsen. Dit voorkomt het verwijderen van groen en voorkomt aanrijding tijdens onderhoud aan de groenvoorziening.
- g. Oplaadobject en bebording worden in lijn met ander straatmeubilair geplaatst.
- h. Vermijden aanrijdrisico:
 - i. plaatsen van oplaadobject op (verhoogde) stoep verlaagd het aanrijdrisico
 - ii. indien toch gekozen wordt voor locatie met aanrijdrisico, dan wordt er aanrijdbeveiliging geplaatst. Dat kan dit in de vorm van:
 - biggenruggen
 - stalen aanrijdbeveiliging (paaltjes of buiswerk)
 - oortje van 3x3 tegels
 - paaltje

Lid 3. Recht om af te wijken van de beoordelingscriteria verzoek oplaadlocatie

Het college kan afwijken van de beoordelingscriteria bedoeld onder lid 2.1 a t/m j indien er sprake is van zwaarwichtige publieke of gemeentelijke belangen.

B. Verlenen toestemming van verzoek laadlocatie

Lid 4. Positieve beoordeling verzoek laadlocatie

Bij een positieve beoordeling van het verzoek wordt toestemming verleend door de gemeente voor de laadlocatie. De toestemming heeft in beginsel een looptijd is gekoppeld aan de contractueel afgesproken exploitatietermijn. De looptijd, voorwaarden en eventuele afwijkende looptijd, worden op de toestemming vermeld. Indien van toepassing wordt ook melding gemaakt van eventuele omstandigheden die een looptijd van tien jaar in de weg staan, zoals bijvoorbeeld voorgenomen wegconstructies ter plaatse.

Lid 5. Realiseren en aansluiten oplaadobject

Een oplaadobject mag pas worden gerealiseerd en aangesloten als het verkeersbesluit onherroepelijk is geworden en de toestemming is verleend.

Lid 6. Moment van exclusief aanwijzen parkeerplaatsen

Het markeren van een parkeerplaats exclusief voor elektrisch voertuigen gebeurt pas als het verkeersbesluit onherroepelijk is en het oplaadobject gerealiseerd is. De concessiehouder voorziet dan het parkeervak van een verkeersbord E4 met onderbord 'opladen elektrische voertuigen'.

C. Parkeerplaatsen exclusief voor elektrische voertuigen

Lid 7. Parkeerplaatsen exclusief voor elektrische voertuigen

Voor een nieuw te realiseren publieke laadlocatie is het nodig om parkeergelegenheid exclusief voor opladen van elektrische voertuigen aan te wijzen door middel van een verkeersbesluit. Op deze plekken mag dan alleen een elektrisch voertuig staan die met een kabel verbonden is met een laadpunt.

Lid 8. Aantal parkeerplaatsen exclusief voor elektrische voertuigen

Het aantal aan te wijzen parkeerplaatsen in het verkeersbesluit exclusief voor elektrische voertuigen komt overeen met het aantal aansluitingen van het te plaatsen oplaadobject. Daarbij wordt een oplaadobject standaard uitgevoerd met minimaal twee aansluitingen, zodat er standaard ook minimaal twee parkeerplaatsen bij een oplaadobject worden aangewezen voor elektrische voertuigen. Bij uitzondering wordt bij een oplaadobject één parkeerplaats voor elektrische voertuigen toegestaan. De gemeente beargumenteert de gronden voor de afwijking.

Lid 9. Aanwenden van bestaande parkeerplaatsen voor elektrische voertuigen

Afhankelijk van de parkeerdruk in de directe omgeving worden van de bestaande parkeerplaatsen het benodigde aantal parkeerplaatsen voor elektrische voertuigen aangewezen. De parkeerdruk wordt getoetst aan de hand van de meest recente parkeerdrukmeting. Uitgangspunt is het aanwijzen van minimaal twee parkeervakken omdat de parkeerdruk in de basis niet verandert als het aantal elektrische voertuigen toeneemt. Op locaties met een hoge parkeerdruk, wordt rekening gehouden met een gezonde verhouding voor parkeerplekken voor e-rijders en fossiele brandstofrijders (prioriteit geven aan plaatsing laadpalen op parkeerpleinen en in parkeerkoffers).

Lid 10. Laadpaalkleven

Uit de enquête uitgezet onder de Friese gemeenten blijkt dat "laadpaalkleven" binnen de provincie Fryslân momenteel (nog) geen groot probleem is. De verwachting is dat "laadpaalkleven" een kleinere rol zal gaan spelen vanwege door de trend van grotere accu's waardoor er minder vaak geladen hoeft te worden. Niettemin zal het aantal e-rijders sterk toenemen de aankomende jaren. Daarom wordt de concessiehouder uitgedaagd in haar plan de mogelijkheden voor het ontmoedigen van "laadpaalkleven" op te nemen en daarbij aan te geven hoe zij hierop in zal spelen.

Lid 11. Intrekken / wijzigen van toestemming en verkeersbesluit

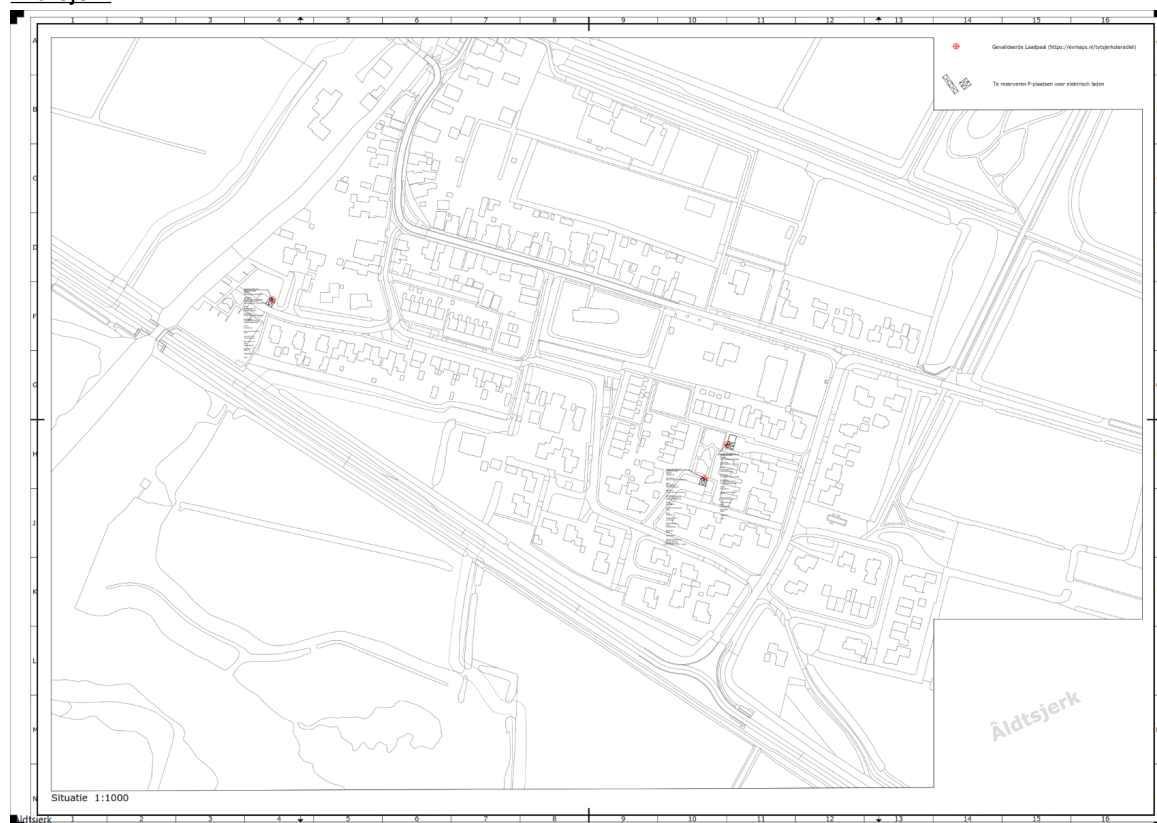
Indien de concessiehouder van de oplaadobject en/of andere oplaadinfrastructuur zich niet houdt aan de voorschriften verbonden aan de toestemming, kan het college de toestemming intrekken. Het college kan in dat geval ook het verkeersbesluit, waarbij de parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische voertuigen zijn aangewezen, intrekken.

Het college kan de toestemming en/of het verkeersbesluit tevens intrekken, wanneer er in de praktijk langdurige (3 jaar) niet of nauwelijks gebruik wordt gemaakt van het oplaadobject.

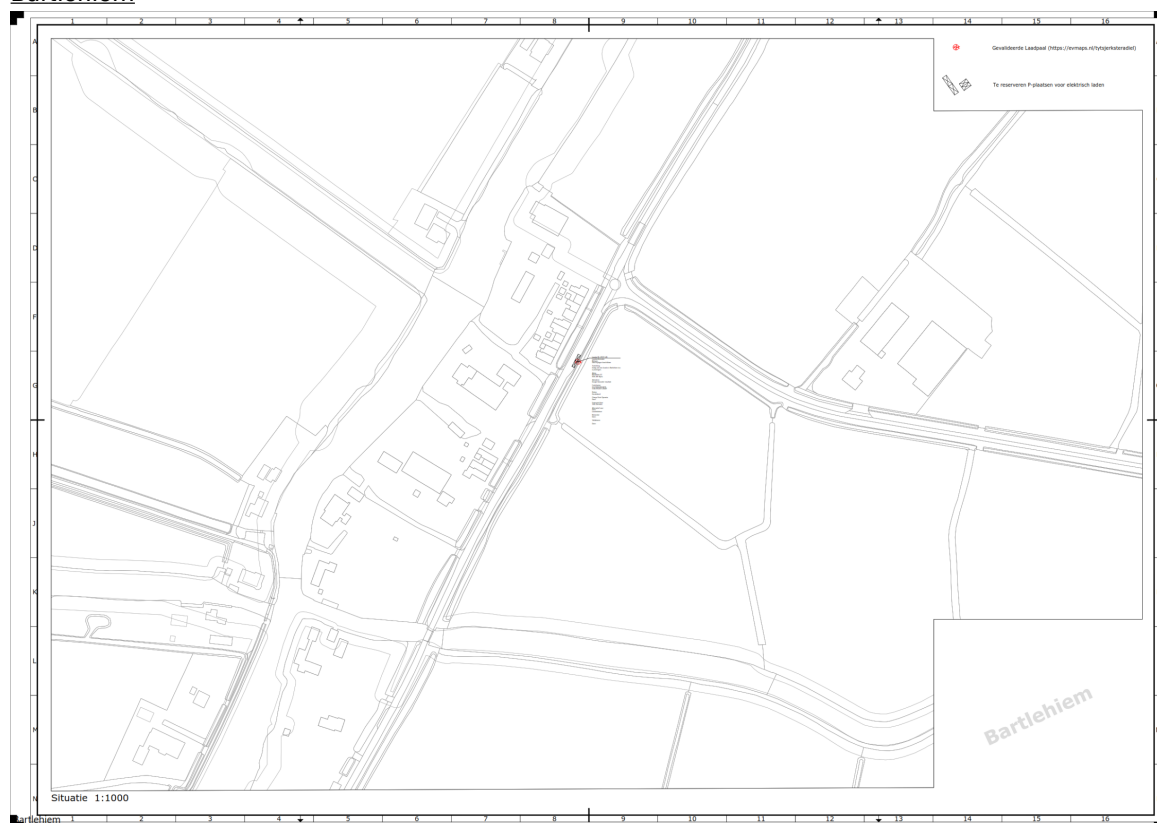
9.2 Plankaart laadpalen

Zie Bijlagen:

Aldtsjerk



Bartlehiem



Burgum



Earnewâld



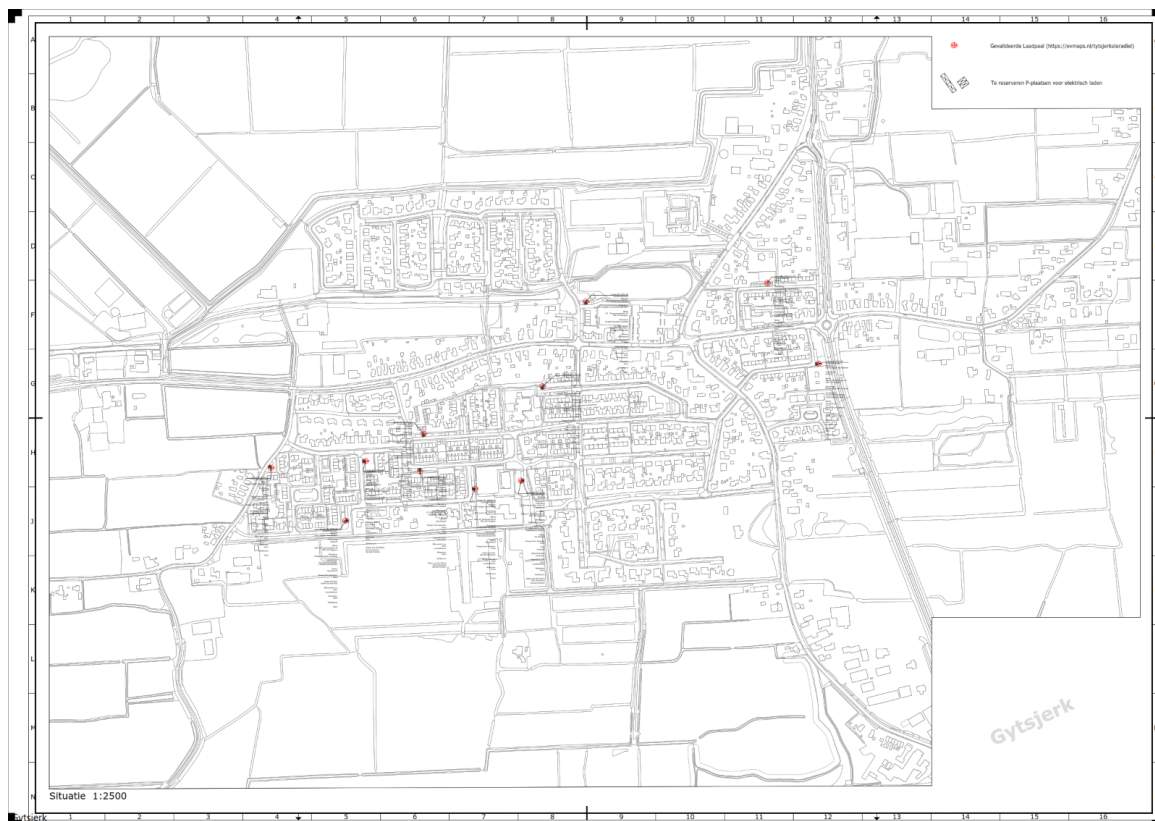
Eastermar



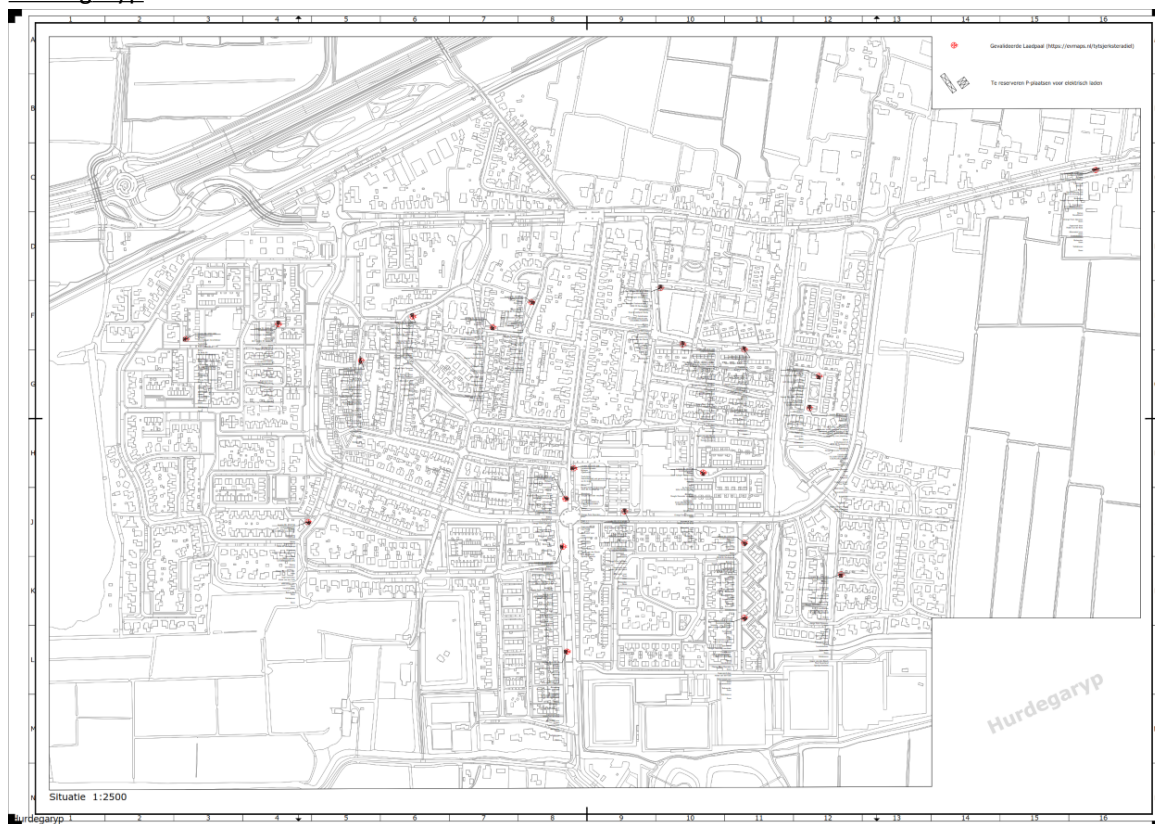
Garyp



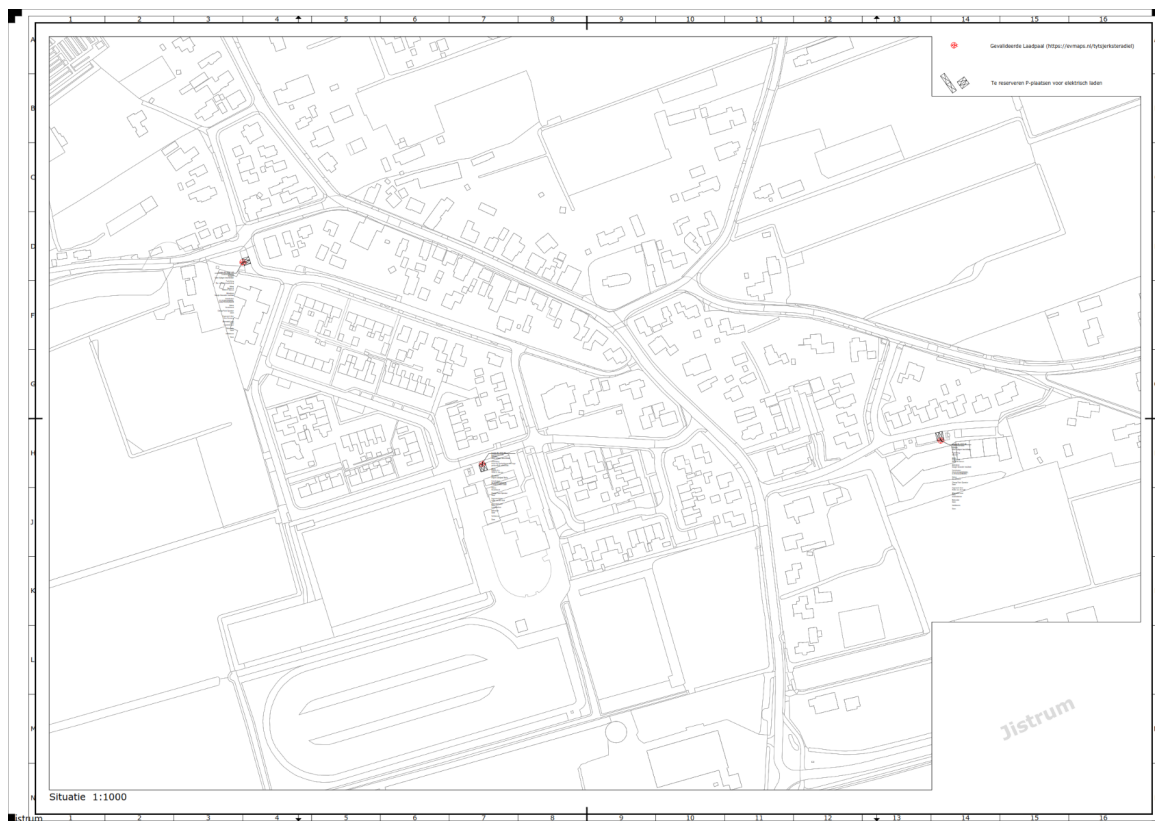
Gytsjerk



Hurdegaryp



Jistrum



Mûnein



Noardburgum



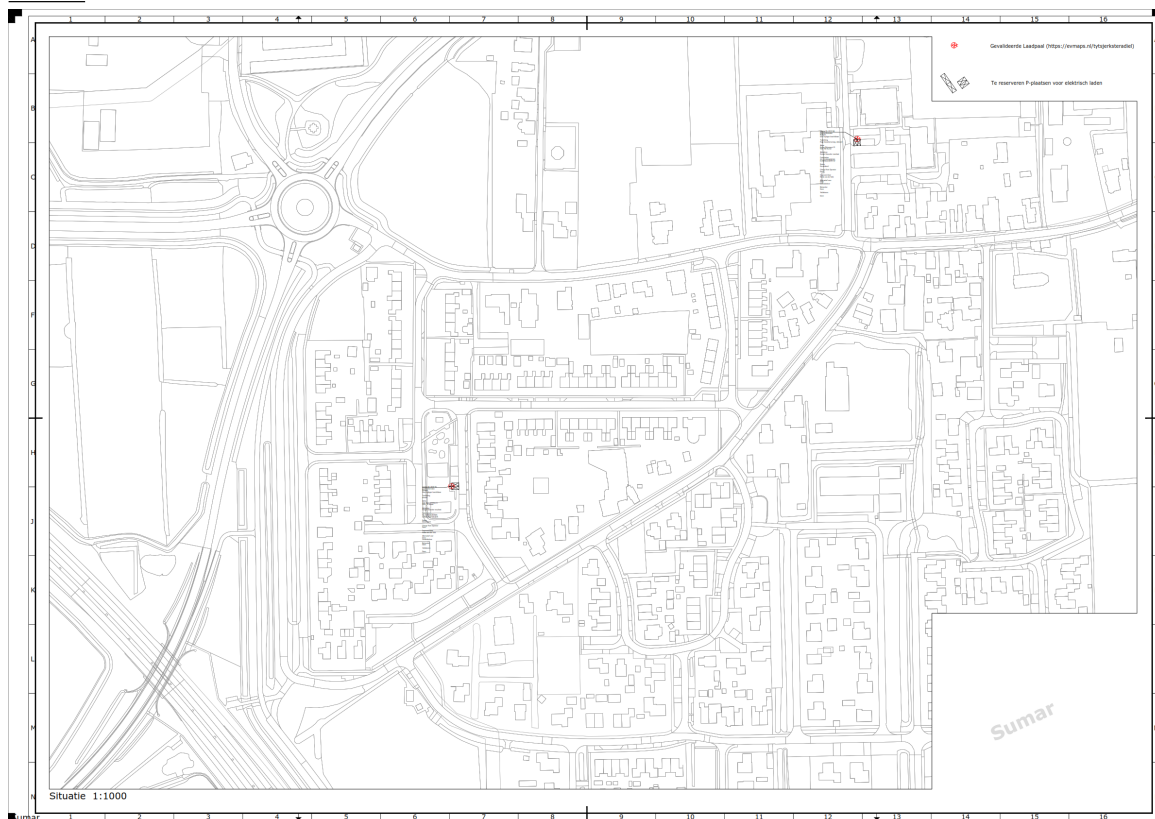
Oentsjerk



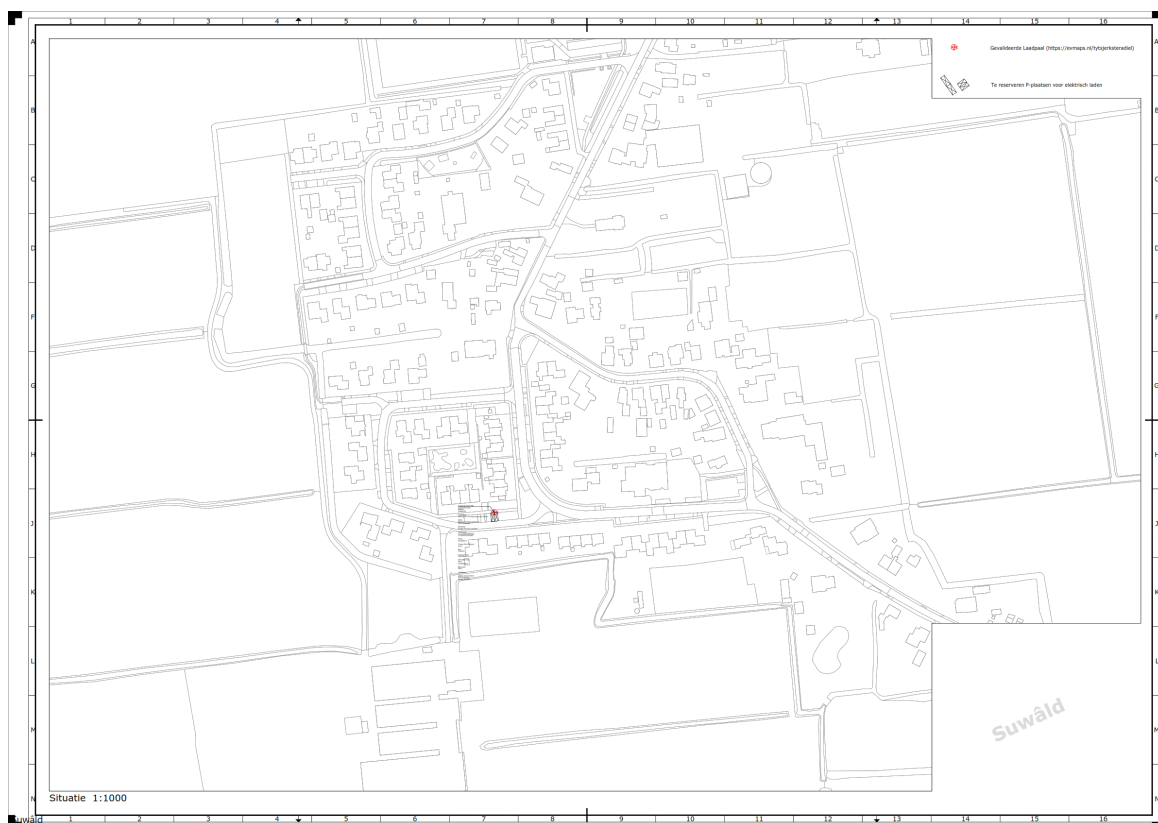
Ryptsjerk



Sumar



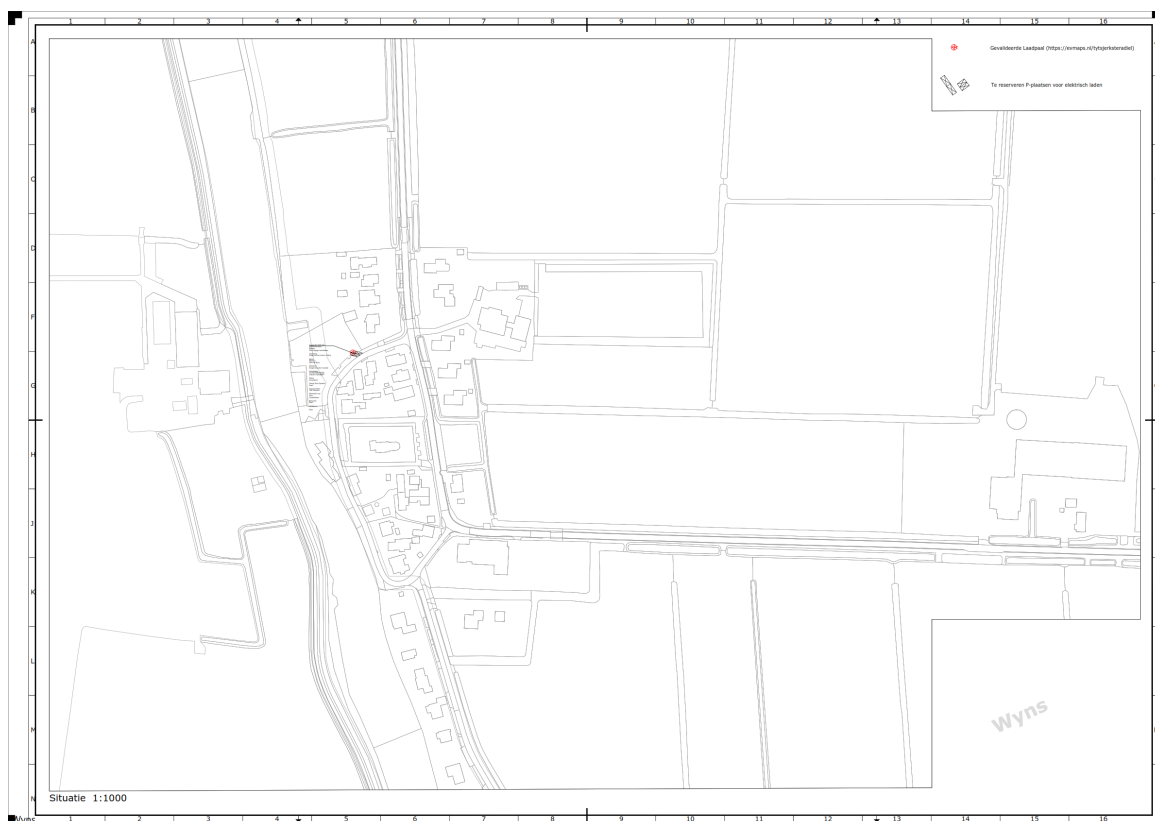
Suwâld



Tytsjerk



Wyns



9.3 Bijlage 3: Verlengd private aansluiting Kabelgoten en voorwaarden voor een VPA

Kabelgoottegels voor Verlengde Private Aansluitingen (VPA)

Kabelgoottegels zijn aan te vragen door inwoners die geen gelegenheid hebben om op eigen terrein te parkeren, maar die wel op een openbare parkeerplaats een elektrische auto willen opladen met behulp van een eigen laadpunt op eigen terrein. Dit wordt ook wel Verlengde Private Aansluiting, afgekort VPA genoemd.

Met kabelgoottegels ligt de laadkabel van een elektrische auto niet op het trottoir, maar in een kabelgoot die afgedekt is met vlakke rubberen flappen (zie afbeelding hieronder). Daarmee kunnen voetgangers ongehinderd gebruik maken van het trottoir en ligt de kabel voor een groot deel beschermd.



Aanvraagproces

Het indienen van een ontheffing voor kabelgoottegels is mogelijk op de gemeentelijke webpagina.

Wat u moet weten over kabelgoottegels

- De kabelgoottegels worden alleen aangelegd door de gemeente.
- Kosten met betrekking tot een aanvraag zijn voor rekening van de aanvrager. Kosten met betrekking tot het aanleggen van kabelgoottegels zijn voor rekening van de aanvrager.
- Kabelgoottegels blijven na aanleg in eigendom van de gemeente. Het betalen van kosten voor de aanleg geeft de aanvrager geen recht op eigendom.
- Een openbare parkeerplaats blijft altijd door iedereen te gebruiken. De aanvrager van de kabelgoottegels krijgt geen recht of vergunning om als enige op die openbare parkeerplaats te parkeren daar waar de kabelgoottegels naartoe aangelegd worden.
- Kabelgoottegels worden niet aangelegd, als er een rijbaan, fietspad of fiets/bromfietspad aanwezig is tussen eigen terrein en de door aanvrager voorgestelde openbare parkeerplaats.
- De gemeente adviseert dat een inwoner de burens informeert over het voornemen om kabelgoottegels bij de gemeente aan te vragen. Daarbij kan het handig zijn om de informatie over de kabelgoottegels met hen te delen, om zo duidelijkheid te geven waar deze kabelgoottegels voor bedoeld zijn en dat de parkeerplaats door iedereen te gebruiken blijft.

Kosten

- De leges voor het aanvragen van een ontheffing bedraagt €38,00.
- Voor de aanleg van kabelgoottegels met een totale lengte tot 2,40m betaalt u €550,00
- Voor de aanleg van kabelgoottegels met een lengte langer dan 2,40m wordt een aparte prijsafsprake gemaakt met de aanvrager.

Voorwaarden

1. Het gebruik van een verlengde private aansluiting, met als doel het opladen van een elektrisch voertuig, wordt uitsluitend toegestaan indien de laadkabel wordt geplaatst in de door gemeente aangelegde kabelgoottegels.
2. Uitsluitend de gemeente mag kabelgoottegels aanleggen, na een aanvraag daartoe van een inwoner of ondernemer.
3. De aanvrager voorziet bij de aanvraag in een tekening van een voorgestelde aanleg. Hierbij wordt aangegeven waar op het terrein het private laadpunt wordt geplaatst, waar de aanvrager de kabelgoot voorstelt en welke openbare parkeerplaats daarmee te bereiken is.
4. Kabelgoottegels worden niet aangelegd, als er een groenstrook, rijbaan, fietspad of fiets/bromfietspad aanwezig is tussen privaat terrein en de door aanvrager voorgestelde openbare parkeerplaats. Bij aanleg wordt rekening gehouden met een te allen tijde vrije doorloop van 90cm, rekening houdend met de benodigde ruimte voor in- en uitvoer van een laadkabel aan beide uiteinden van een aan te leggen kabelgoot. In afwijkende situaties wordt door de gemeente bepaald of de aanleg van kabelgoottegels wel of niet tot de mogelijkheden behoort. Bij afwijkende situaties kan het bijvoorbeeld gaan om een gehandicaptenparkeerplaats of een hoekwoning.
5. Kabelgoten worden niet aangelegd als parkeren in de openbare ruimte aansluitend op het privaat terrein niet is toegestaan.
6. De gemeente legt geen kabelgoottegels aan, wanneer de aanvrager een parkeergelegenheid op eigen terrein heeft of wanneer de aanvrager, naar inzicht van de gemeente, gelegenheid heeft om parkeren op eigen terrein weer mogelijk te maken.
7. Kosten met betrekking tot een aanvraag zijn voor rekening van de aanvrager. Kosten met betrekking tot het aanleggen van kabelgoottegels zijn voor rekening van de aanvrager.
8. De kosten van aanleg bedragen € 550,00 voor kabelgoottegels met een lengte tot 2,40 meter. Voor een lengte van meer dan 2,40 meter wordt een afzonderlijke prijsafsprake gemaakt. De aanlegkosten worden jaarlijks geïndexeerd.
9. Kabelgoottegels blijven na aanleg in eigendom van de gemeente. Het betalen van kosten voor de aanleg geeft de aanvrager geen recht op eigendom. De kabelgoottegels worden aangelegd door, of in opdracht van, de gemeente.
10. Als de inwoner of ondernemer verhuist, of om ander redenen geen gebruik meer wenst te maken van de kabelgoottegels, dan informeert deze schriftelijk de gemeente. De gemeente kan daarop besluiten de kabelgoottegels te verwijderen.
11. Aangelegde kabelgoottegels tussen privaat terrein en een openbare parkeerplaats, geeft de aanvrager van de aanleg geen exclusief recht om de parkeerplaats te gebruiken. De parkeerplaats blijft te allen tijde openbaar.
12. Het private laadpunt staat geheel op eigen terrein. Het laadpunt, zonder aangesloten connector, staat minimaal 50cm vanaf de erfgrens met de openbare ruimte.
13. De aanvrager dient de laadkabel op een correcte wijze in de kabelgoot te plaatsen. De laadkabel dient in de kabelgoot te worden geplaatst, waarbij de kabel enkel uitsteekt op de laatste tegel aan beide uiteinden van de kabelgoot. Indien de kabelgoot door vervuiling niet correct te gebruiken is, dient de aanvrager deze zelf schoon te maken om deze op correcte wijze te kunnen gebruiken. De laadkabel wordt enkel geplaatst wanneer deze aangesloten is op een elektrisch voertuig. Laadkabels worden horizontaal vanaf het privaat terrein ingevoerd in de kabelgoottegels; laadkabels

worden niet geplaatst over verhoogde erfafscheidingen (zoals muurtjes, schuttingen, hagen of dergelijke).

14. Het private laadpunt, de te gebruiken laadkabel tussen het private laadpunt en het elektrisch voertuig dienen te allen tijde te voldoen aan de van toepassing zijnde veiligheidsnormen en wettelijke vereisten.
15. Indien kabelgoottegels beschadigd zijn, dient de inwoner of ondernemer dit schriftelijk te melden aan de gemeente.
16. Indien niet aan deze regels wordt voldaan, is de gemeente gerechtigd om de kabelgoottegels te verwijderen.