

Ontwerpprogramma Elektrisch Laden 2026 - 2030 van de gemeente Meppel

Artikel I

Gelet op afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht, heeft het college van burgemeester en wethouders van Meppel besloten het Ontwerpprogramma Elektrisch Laden 2026-2030 ter inzage te leggen voor het indienen van zienswijzen.

Artikel II

Het Ontwerpprogramma Elektrisch Laden 2026-2030 van de gemeente Meppel is opgenomen in 'bijlage A'.

Artikel III

Met ingang van 30 december 2025 ligt het Ontwerpprogramma Elektrisch Laden 2026-2030 voor 6 weken ter inzage.

Bijlage A

Programma Elektrisch Laden 2026 - 2030 van de gemeente Meppel

Inleiding

Introductie

Meppel wil in 2040 CO₂-neutraal zijn. We maken onze gemeente CO₂-neutraal door de energievraag te verminderen, energie efficiënt te gebruiken en over te stappen op hernieuwbare energie. Dit betekent ook dat we toe moeten naar andere, duurzame vormen van vervoer. Elektrisch vervoer wordt hierbij de norm. Deze mobiliteitstransitie vraagt om andere (parkeer)voorzieningen zoals een toegankelijk en dekkend netwerk van laadpunten. De elektrificatie van ons mobiliteitssysteem vraagt daarom om lokaal en actueel beleid. Dit Ontwerpprogramma Elektrisch Laden is onderdeel van het Omgevingsprogramma Mobiliteit en bevat maatregelen voor deze transitie naar elektrisch rijden.

Omgevingsprogramma

Het wettelijk kader voor het Omgevingsprogramma Mobiliteit is vastgelegd in de Omgevingswet. Dit kader moet bijdragen aan een veilige, gezonde en duurzame fysieke leefomgeving. In de Omgevingswet staat beschreven dat een programma kan worden opgesteld om maatregelen te nemen of voorzieningen te treffen ter uitvoering van beleid dat is vastgelegd in de (gemeentelijke) Omgevingsvisie.

De omgevingsvisie is een visie op hoofdlijnen. De hoofdlijnen zijn vertaald naar kaders voor het op te stellen laadbeleid. Met kadernoties die worden vastgesteld door de gemeenteraad bepalen we de uitgangspunten voor het Omgevingsprogramma.

Het Omgevingsprogramma Mobiliteit is een vrijwillig omgevingsprogramma. Er is geen verplichting vanuit de Omgevingswet. Gemeenten bepalen zelf of ze dit opstellen en wat de inhoud ervan is. Het vaststellen van het programma is een collegebevoegdheid. Zie voor de samenhang tussen omgevingsvisie, omgevingsprogramma en uitvoeringsregels Figuur 1.

Figuur 1; Samenhang omgevingsvisie en omgevingsprogramma



Kadernotie Elektrisch Laden

Met de Kadernotie Elektrisch Laden zijn de uitgangspunten bepaald voor dit onderdeel binnen het Omgevingsprogramma Mobiliteit. Op 22 mei 2025 heeft de gemeenteraad de Kadernotie Elektrisch Laden vastgesteld en het amendement 'Verantwoord ruimte geven aan verlengd privaat laden' aangenomen. De beleidsregels en de maatregelen zijn in dit Ontwerpprogramma Elektrisch Laden uitgewerkt op basis van de kaders die de gemeenteraad heeft meegegeven.

Leeswijzer

Dit Ontwerpprogramma Elektrisch Laden bestaat uit 6 hoofdstukken. Hoofdstuk 1 gaat in op de aanleiding en scope van het programma. Hierin worden het doel, het maatschappelijk effect en de scope toegelicht. Ook gaan we in op de beschikbare data in relatie tot de verschillende thema's en de signalen uit de samenleving. Tevens bespreken we het landelijke, regionale en lokale beleid dat leidend of van invloed is op het beleid elektrisch laden.

In hoofdstuk 2 geeft een weergave van de kaders, de rol van de gemeente en een beleidsuitwerking op hoofdlijnen. Vervolgens gaan we in hoofdstuk 3 verder met de uitvoeringsagenda op basis van de gekozen aanpak. Het maatregelenpakket met de planning vormt de kern van het omgevingsprogramma. De vertaling van de maatregelen naar de organisatie en de financiën komt terug in hoofdstuk 4. We sluiten af met het plan voor de monitoring en evaluatie (hoofdstuk 5) en de verantwoording (hoofdstuk 6).

1. Aanleiding en scope

1.1 Aanleiding

Meppel wil in 2040 CO₂-neutraal zijn. We maken onze gemeente CO₂-neutraal door de energievraag te verminderen, energie efficiënt te gebruiken en over te stappen op hernieuwbare energie. Dit betekent ook dat we toe moeten naar andere, duurzame vormen van vervoer. Elektrisch vervoer wordt hierbij de norm. Deze mobiliteitstransitie vraagt om andere (parkeer)voorzieningen zoals een toegankelijk en dekkend netwerk van laadpunten. De elektrificatie van ons mobiliteitssysteem vraagt daarom om lokaal en actueel beleid. Dit Ontwerpprogramma Elektrisch Laden is onderdeel van het Omgevingsprogramma Mobiliteit en bevat maatregelen voor deze transitie naar elektrisch rijden.

1.2 Doelstelling, maatschappelijk effect en scope

Inleidende tekst

In dit hoofdstuk gaan we in op de doelstelling van het programma, het maatschappelijk effect en de scope. Bij elektrisch laden hebben we namelijk te maken met verschillende vormen van vervoer, laadpunten en laadmethoden en specifieke locaties. Voor het stellen van kaders en het uitwerken van beleid en is het nodig om deze onderdelen nader te duiden.

1.2.1 Doelstelling omgevingsvisie

Met het Omgevingsprogramma Mobiliteit, onderdeel elektrisch laden, dragen we bij aan het doel om in 2040 CO₂-neutraal te zijn. Specifiek voor elektrisch laden hebben we in de Omgevingsvisie het doel gesteld dat in 2040 de laadinfrastructuur de verduurzaming van ons mobiliteitssysteem faciliteert. Dit komt voort uit de opgave om ons mobiliteitssysteem en de openbare ruimte dusdanig te transformeren dat duurzame mobiliteit prioriteit krijgt boven minder duurzame vormen van vervoer. Door een goede laadinfrastructuur te faciliteren in onze gemeente dragen we bij aan een schakel in het duurzame mobiliteitssysteem.

Ons streven is dat beleid en maatregelen blijven aansluiten op de laadbehoefte van verschillende gebruikersgroepen en de maatschappelijke en technologische ontwikkelingen. De transitie naar elektrisch vervoer is volop gaande waarbij ontwikkelingen elkaar snel opvolgen. Dit programma beslaat een periode van vijf jaar, waarbij als nodig het programma (op onderdelen) eerder wordt herijkt.

1.2.2 Maatschappelijk effect

Met het faciliteren van laadpunten dragen we bij aan de klimaatdoelstellingen om de CO₂-uitstoot te verminderen en de mobiliteit te verduurzamen. Met het oog op 2040 is de ambitie om Meppel te transformeren tot een stad waarin duurzame mobiliteit onderdeel is geworden van ons dagelijks leven. We willen ons mobiliteitssysteem zo inrichten dat het gemakkelijker wordt duurzamere vervoerskeuzes te maken: meer te voet en met de fiets en minder per (privé)auto. Voor de bewegingen die wel nog met voertuigen gemaakt worden, wordt elektrisch vervoer de norm.

Hiervoor is samenhang nodig in vraag en aanbod van laadvoorzieningen, waarbij ook de impact op de omgeving en het elektriciteitsnet is afgewogen. Met een dekkend, toegankelijk en betrouwbaar netwerk van laadpunten maken we het voor inwoners en ondernemers makkelijker om een duurzame keuze als elektrisch rijden te maken. Hiermee dragen we bij aan een leefbare, toegankelijke en gastvrije omgeving.

1.2.3 Elektrisch vervoer

Bij het elektrisch laden hebben we te maken met verschillende voertuigen. We maken onderscheid tussen personenauto's, bestel- en stadslogistiek, OV-bus- en doelgroepenvervoer (waaronder ook taxi's en deelauto's), vrachtwagens, bouwlogistiek en mobiele werktuigen en vracht- en pleziervaart. Daarnaast zijn lichte elektrische voertuigen zoals fietsen, brom- en snorfietsen niet meer weg te denken uit ons straatbeeld.

We verduurzamen ook ons eigen gemeentelijke wagenpark, waarvan een deel al enige tijd elektrisch is. Netcongestie maakt dat de transitie echter trager verloopt dan we zouden willen. De maatregelen die nodig zijn om ook het overige deel van het wagenpark te elektrificeren, vallen onder een ander beleids-terrein en daarmee buiten de scope van dit programma.

1.2.4 Type laadinfrastructuur

Een gedegen netwerk van laadinfrastructuur bestaat uit verschillende types en locaties.

Privaat laden

Privaat laden op eigen terrein is voor elektrische rijders vaak voordeliger dan publiek laden en leidt tot meer gebruiksgemak. Het laadpunt is dichtbij en er is meer regie ten aanzien van kosten en gebruik. Laden op het moment dat eigen (zonne-)energie wordt opgewekt is duurzaam. Privaat laden kan op deze manier ook bijdragen aan het verminderen van netcongestie in plaats van zorgen voor extra belasting van het stroomnet. Bovendien beperkt privaat laden de druk op de publieke laadinfrastructuur. Inwoners en ondernemers met parkeergelegenheid op eigen terrein, kiezen daarom bij voorkeur voor privaat laden.

Semipubliek laden

Semipublieke laadpunten zijn gelegen op privaat terrein zoals bij kantoren of winkelcentra, maar geheel of gedeeltelijk publiek toegankelijk. Realisatie en open stellen van private laadpunten vergroot de dekking van publieke laadinfrastructuur, stimuleert samenwerking met en dubbelgebruik tussen lokale bedrijven en verlaagt de druk op de openbare ruimte.

Publiek laden

Publieke laadpalen, bijvoorbeeld geplaatst in woonwijken of bij openbare parkeerterreinen, zijn noodzakelijk voor eigenaren van een Battery Electric Vehicle (BEV) zonder een eigen parkeervoorziening. Publieke laadpalen worden in opdracht van de gemeente op gemeenteground geplaatst. Publieke laadpunten zijn 24/7 voor alle elektrische rijders toegankelijk. Voor de plaatsing en het beheer van publieke laadpalen gaat de gemeente Meppel overeenkomsten aan met aanbieders van publieke laadpalen.

Verlengde private aansluiting

Een vierde type laadpunt betreft de verlengde private aansluiting (vpa). Hierbij wordt een auto die geparkeerd staat op openbaar terrein (bijv. de straat of een parkeerplaats) geladen door middel van een aansluiting vanuit de woning. Een vpa stelt BEV-rijders zonder eigen parkeergelegenheid in staat om te laden vanuit de thuisaansluiting, zodat tegen (vaak) lagere tarieven kan worden geladen en met eigen opgewekte stroom. De vpa heeft echter nadelige impact op de publieke ruimte en de toegankelijk en veiligheid, omdat de laadkabel via openbaar terrein (het voetpad) loopt. Mogelijk is de vpa enkel een tijdelijke oplossing, totdat in de toekomst elektrisch rijden meer gemeengoed is geworden.

1.2.5 Laadmethoden

Naast laadtypen zijn er verschillende laadmethoden.

230-volt laden

230-volt laden wordt gebruikt bij het laden van lichte elektrische voertuigen zoals (bak)fietsen en scooters. Voor personenauto's wordt 230-volt laden niet aanbevolen vanwege veiligheidsoverwegingen en inefficiëntie.

Regulier laden en snelladen

We focussen ons binnen het programma vooral op reguliere laadpunten. De publieke laadpunten bij openbare parkeerplaatsen en de private laadpalen thuis of op het werk zijn veelal reguliere laadpalen

(AC-laders). Dit zijn laadpunten die meestal een laadsnelheid hebben met een maximaal vermogen van 11 of 22 kW.

Snelladers verminderen de oplaadtijden door hogere laadvermogens van 50 kW en hoger. Snelladers, ook DC-laders genoemd, zijn cruciaal als een rit niet met één batterijlading voltooid kan worden. Zij maken het mogelijk om bij te laden wanneer de auto kort wordt geparkeerd en dienen als buffer of backup voor regulier laden. Snelladen draagt zo bij aan een robuust netwerk van laadinfrastructuur. De laders worden met name geplaatst langs uitvalswegen en snelwegen en bij (strategisch gelegen) bedrijventerreinen, winkelcentra en tankstations. Dit is veelal private grond die publiek toegankelijk is.

Logistiek laden

Bij logistiek laden, gaat het om het laden van stadslogistiek, zware trucks en bouw materieel. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen langzaam laden op depot (veelal bedrijventerreinen) of verzorgingsplaats (truck parking) en snelladen langs het hoofdwegennet (op corridorlocaties) en bij logistieke hubs. Er wordt gewerkt aan megawattladers (1.000 kW) om vrachtwagens in korte tijd te kunnen (snel)laden.

1.2.6 Locaties

Elektrisch laden richt zich met de verschillende laadtypen op verschillende doelgroepen. Daarmee zijn ook specifieke locaties te onderscheiden. We hebben te maken met bestaande en nieuwe wijken, zones waar gereguleerd parkeren geldt, parkeerterreinen en -garages, bestaande en nieuwe bedrijventerreinen, mobiliteitshubs en maatschappelijke locaties als dorp- en wijkcentra en sportvoorzieningen. Het realiseren van laadpunten op deze locaties vraagt veelal om een specifieke aanpak.

1.2.7 Energieopgave

De transitie naar elektrisch rijden gaat gepaard met een forse toename aan elektrische energie en uitbreiding van (de capaciteit van) het elektriciteitsnet. De duurzame (groene) energie die daarvoor nodig is inclusief energie-infrastructuur, valt buiten de scope van dit programma. Onderzocht moet worden op welke wijze deze toename in elektriciteitsvraag gecompenseerd kan worden met duurzame opwekmethoden. Waarbij ook rekening wordt gehouden met de benodigde energie infrastructuur en de ruimtelijke inpassing. In contact met inwoners en ondernemers hebben we aandacht voor de realisatie van laadpunten in combinatie met energie-opwek (zoals zon-op-dak). Ook hebben we bij de (door)ontwikkeling van parkeer- en laadvoorzieningen oog voor de mogelijkheden van solarcarports.

1.3 Onderzoek en data

1.3.1 Huidige situatie en prognose

De transitie naar elektrische mobiliteit bevindt zich in een beginfase. Het is van groot belang kennis te nemen van het groeipad, de ontwikkelingen en wat dat betekent voor de laadvoorzieningen en energievraag in onze gemeente. We schetsen hier de ontwikkelingen, welke in bijlage 1 nader worden toegelicht.

1.3.2 Doelgroepen

Lichte voertuigen

Lichte voertuigen zijn onder andere de elektrische fiets en bromfiets. Uit een enquête onder onze inwoners in 2023 ten behoeve van het Actieplan Fiets blijkt dat 35% van de respondenten op een elektrische fiets rijdt^[1]. Daarnaast rijden ongeveer 190 elektrische bromfietsen in onze gemeente (2024)^[2]. Dit is plusminus 10% van het totaal aantal bromfietsen. De groei van elektrische fietsen en bromfietsen lijkt verder toe te nemen de komende jaren^[3]. Daarmee neemt ook de vraag naar laadvoorzieningen toe.

Scheepvaart

Er zijn meerdere publieke en private (jacht)havens in de gemeente Meppel. In de 'Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens' is tussen het Rijk en de sector afgesproken dat de uitstoot door de binnenvaart omlaag moet. Verduurzaming van de scheepvaart is een speerpunt van Port of Zwolle, het gezamenlijke havenbedrijf van de gemeenten Zwolle, Kampen en Meppel. Elektrificatie ten aanzien van aandrijving

^[1] Actieplan Fiets 2024-2028

^[2] Allecijfers.nl

^[3] BOVAG

van schepen bevindt zich in een pilot- en onderzoeksfase. Walstroom bij ligplaatsen voor de binnenvaart is al wel een duurzaam alternatief voor het gebruik van (diesel)generatoren. Omdat nog niet op alle plekken walstroom beschikbaar is, zal de vraag naar elektriciteit toenemen.

Personenauto's en laadpunten

Landelijk is ongeveer 6% van het aantal personenauto's een elektrisch voertuig (BEV). ElaadNL^[4] gaat uit van ongeveer 1.200 BEV's in de gemeente Meppel (2025). Een groot deel van de benodigde laadinfra voor personenauto's en bestelauto's zijn private laadpunten (werk of thuis). Inwoners die niet op eigen terrein kunnen laden zijn afhankelijk van (semi)publieke laadpunten. Sinds 2019 is het aantal publieke laadpunten in onze gemeente toegenomen van 14 naar 225 eind 2024. Voor semipublieke laadpunten zien we een toename van 33 naar 165 (incl. 6 snellaadpunten)^[5].

Prognoses van het aantal te verwachten BEV's en laadpunten worden eveneens opgesteld door ElaadNL. We houden vast aan het scenario 'laag' van ongeveer 2.700 BEV's in onze gemeente in 2030. Er zijn ongeveer 860 (semi)publieke laadpunten nodig om de BEV-rijder te ondersteunen (zie bijlage 1). Het gaat naar schatting om 520 publieke en 340 semipublieke laadpunten. Dit betekent een groei van 295 publieke laadpunten voor de jaren 2025 t/m 2030 (148 laadpalen). In 2040 verwacht ElaadNL dat het aantal (semi)publieke laadpunten groeit naar 2.150 (1.300 publiek en 850 semipubliek). Volgens de Foto van de Leefomgeving^[6] worden er geen grote veranderingen verwacht in het aantal personenauto's in onze gemeente tot 2040.

Bestel- en stadslogistiek, vrachtwagens

Bij de verschillende bedrijventerreinen in de gemeente Meppel staan ongeveer 1.300 bestelauto's en 400 vrachtwagens op naam^[7]. In 2023 stonden 19 batterij elektrische bedrijfsauto's geregistreerd^[8]. Er wordt een groei verwacht van naar verwachting ongeveer 300 bestelauto's en 80 vrachtwagens in 2030. In 2035 gaat het om meer dan de helft van het wagenpark. Lichte bestellenbussen zullen deels laden op depot en deels thuis (op eigen terrein of bij een openbare laadpaal). Een groot deel van de zware logistiek zal laden op de standplaats. Een klein deel is aangewezen op openbare (snel)laadpunten op bedrijventerreinen en langs het hoofdwegennet.

Bouwlogistiek en materieel

Bij duurzaam bouwen komt de focus te liggen op bouwen met beperkte uitstoot van stikstof en CO₂. Materieel dat hiervoor wordt gebruikt, is veelal elektrisch. Men gebruikt voor het laden een bestaande netaansluiting, een regulier publiek laadpunt of (snel)laadstations. Als gemeente hebben we het convenant 'Schoon- en emissieloos bouwen' (SEB) ondertekend. Meer aandacht voor duurzaam bouwen betekent meer behoefte aan laadvoorzieningen voor bouwlogistiek en materieel (klein en groot). Via het SEB kunnen partijen ervaring opdoen met zero emissie bouwen en kunnen gemeenten en bedrijven tot 2030 subsidie ontvangen voor (extra) kosten voor de aanschaf en inzet van zero emissie materieel.

OV, deelauto's, taxi en doelgroepenvervoer

Onze inwoners en bezoekers verplaatsen zich naast de eigen auto met lijnbussen, Stadsbus De Mug, personentaxi's en taxibussen. In het Bestuursakkoord Zero Emissie Busvervoer is afgesproken dat in 2030 alle bussen emissievrij moeten zijn en op groene energie moeten rijden. De lijnbussen van Qbuzz en EBS rijden al deels elektrisch. Laden vindt vooral plaats op depot aangevuld met snellaadpunten bij busstations.

In 2018 ondertekende het Publiek Vervoer Groningen Drenthe het Bestuursakkoord voor Zero Emissie Doelgroepenvervoer. Waarschijnlijk zal binnen de concessie 2026-2036 zero emissie (ZE) ritten tot 100% ingroeien. De voertuigen voor doelgroepenvervoer laden bij chauffeurs thuis via een private aansluiting, op depot of bij een publiek laadpunt. Deze groei van elektrische voertuigen vraagt daarom ook om meer publieke laadpunten. Deze laadpunten zijn ook wenselijk voor initiatieven van elektrische deelauto's.

^[4] ElaadNL outlook

^[5] Databank Laadinfrastructuur (RVO)

^[6] Omgevingseffectrapportage Omgevingsvisie Meppel

^[7] ElaadNL Dashboard Bedrijventerreinen (v2) (arcgis.com)

^[8] Regionale Klimaatmonitor

1.3.3 Energievraag en CO₂-uitstoot

De totale energievraag voor verkeer en vervoer voor de gemeente Meppel was in 2023 933 TeraJoule⁸ (TJ). Dit is de energie van alle voer- en vaartuigen inclusief mobiele werktuigen (alle brandstoffen). De (bekende) hernieuwbare energie voor verkeer en vervoer was op dat moment 56 TJ. Het energieverbruik door mobiliteit neemt gestaag af, mede door zuinigere voertuigen. Het aantal voertuigen neemt juist toe⁶. Wat betreft CO₂-uitstoot zijn de sectoren industrie, verkeer en gebouwde omgeving ongeveer gelijk. De CO₂-uitstoot in Meppel voor verkeer en vervoer is sinds 2010 gedaald van 70,9 kiloton naar 64,4 kiloton in 2023.

De vraag naar elektriciteit voor mobiliteit gaat enorm groeien. In de toekomst verwachten we dat mobiliteit ongeveer de helft van de totale elektriciteitsvraag voor haar rekening neemt. Met de ambitie van Meppel om CO₂-neutraal te zijn, wordt de jaarlijkse energievraag voor specifiek elektrisch rijden 302 TJ (83,9 GWh) in 2040, of hoger vanwege onze groeiambities. Ter indicatie: uitgaande van 1,1 Gwh per hectare zonnepanelen betreft de elektriciteitsvraag voor mobiliteit ongeveer 76 hectare (760.000 m²) aan zonnepanelen of zes windmolens van 4 MW.

1.3.4 Netcongestie

Steeds meer energie gebruiken we in de vorm van elektriciteit. Ook wekken we steeds meer elektriciteit op. Hierdoor vervoeren we meer elektriciteit dan ons stroomnet aankan. Met name op het midden- en hoogspanningsnet is te weinig capaciteit, ook in Meppel. Op het laagspanningsnet zijn huishoudens met private laadpunten en de reguliere publieke laadpunten aangesloten. Hoewel er op het laagspanningsnet nu nog beperkt capaciteitsproblemen zijn, is de verwachting dat dit op termijn gaat toenemen.

Snelladers en logistieke laadpunten worden daarentegen veelal aangesloten op het middenspanningsnet. Door netcongestie zijn er lange wachtlijsten voor het verkrijgen van een grootverbruik aansluiting (of uitbreiding). Een deel van de ondernemers heeft vanwege de overgang naar elektrische voertuigen een grootverbruik aansluiting nodig. Voor hen vormt netcongestie een belemmering tot verduurzaming van het wagenpark. Een batterij, energyhub, netbewust laden of GroepsTransportOvereenkomst (GTO) kan in bepaalde situaties een uitkomst bieden voor congestie van het stroomnet.

Voor de langere termijn is het uitbreiden en verzwaren van het elektriciteitsnet de noodzakelijke en structurele oplossing voor een toekomstbestendige laadinfrastructuur. De Rijksoverheid en netbeheerders zijn samen met private partijen bezig in het Landelijk Actieprogramma Netcongestie om het elektriciteitsnet sneller uit te breiden en deze slimmer en beter te benutten (netbewust laden).

1.3.5 Signalen uit de samenleving

Participatietraject

In een parkeer & verkeer enquête (voorjaar 2024) hebben we specifieke vragen gesteld aan onze inwoners over elektrisch rijden en laden. Daarnaast hebben we informatie opgehaald tijdens twee parkeer- & verkeermarkten (zomer 2024). Hieronder volgt een samenvatting van de informatie uit bijlage 2. De respondenten van de enquête gaven het volgende aan:

- 15% rijdt in elektrische auto (privé of zakelijke auto);
- 8% is van plan om er binnen 2 jaar een te kopen of te leasen.

Van de respondenten die elektrisch rijdt:

- laadt 46% meestal op eigen terrein en 31% meestal bij een openbare laadvoorziening;
- is 63% bereid om de auto op een centrale locatie op maximaal 400 meter loopafstand op te laden wanneer men de zekerheid heeft van een vrij laadpunt;
- vindt 70% het goed dat mensen extra betalen voor het laten staan van de auto bij een laadpaal nadat deze is opgeladen;
- heeft 45% wel eens te maken gehad met laadpaalklevers.

Daarnaast zijn er toelichtingen gegeven en opmerkingen geplaatst door respondenten op gegeven antwoorden. Meerdere respondenten geven aan:

- tevreden of juist ontevreden te zijn over het aantal, de locatie en beschikbaarheid van publieke laadpunten;
- de laadsnelheid onvoldoende en de laadtarieven te hoog te vinden.

Een klein aantal respondenten geeft aan:

- hinder te hebben van laadpaalklevers;
- snellaadpunten of laadpunten in parkeergarages te missen;

- dat laadpunten vaak niet werken;
- dat parkeervakken bij laadpunten niet exclusief zijn toegewezen voor elektrische auto's.

Klantvragen

De gemeente krijgt regelmatig vragen en meldingen van onze inwoners over elektrisch laden. De vragen hebben met name betrekking op het reguliere publieke laadnetwerk waarin we als gemeente voorzien. Het gaat dan veelal over de parkeerdruk in relatie tot de realisatie van een laadpaal, de exacte locatie van een te plaatsen laadpaal en een (te) beperkt aantal laadpunten voor BEV-rijders. Daarnaast zijn er vragen en verzoeken ten aanzien van het laden middels een verlengde private aansluiting (vpa).

1.4 Samenhang beleid en programma's

Inleidende tekst

De landelijke agenda is mede bepalend voor de transitie naar duurzame mobiliteit. Vanuit het Rijk zijn meerdere beleidskaders relevant voor dit Programma Elektrisch Laden. Bovendien raakt het programma aanpalend regionaal en gemeentelijk beleid waarmee bij het opstellen rekening wordt gehouden. Een aantal visies en programma's zijn kaderstellend voor dit programma.

1.4.1 Landelijke en regionale beleidskaders

Nationaal Klimaatakkoord (2019)

Wereldwijd spant men zich in om klimaatverandering tegen te gaan en de transitie naar schone energie te bevorderen. Landelijk zijn afspraken vastgelegd in het Klimaatakkoord om uitstoot te verminderen en klimaatneutraal te zijn in 2050. De afspraak is dat in 2050 alle vervoer emissieloos is. In het Klimaatakkoord is bovendien afgesproken dat vanaf 2030 alle nieuw personenauto's die in Nederland worden verkocht emissieloos zijn. Er is hierbij een belangrijke rol weggelegd voor BEV's. Elektrisch rijden is, wanneer de stroom duurzaam is opgewekt, geheel emissie vrij. Meer elektrische voertuigen vanwege het Klimaatakkoord betekent ook meer behoefte aan laadvoorzieningen.

Nationale en Regionale Agenda Laadinfrastructuur

Het Klimaatakkoord fungeert als kapstok voor regionale en lokale initiatieven. De Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) is onderdeel van het Nationaal Klimaatakkoord. Deze is opgesteld om ervoor te zorgen dan er een goed en dekkend netwerk van laadpunten is voor BEV's. Eén van de acties voor een dekkend, betrouwbaar en toekomstbestendig laadnetwerk, is lokaal beleid voor laden en het opstellen van plaatsingsbeleid voor publieke laadpunten.

De gemeente Meppel maakt met andere noordelijke gemeenten en provincies Drenthe, Groningen en Friesland onderdeel uit van de Regionale Agenda Laadinfrastructuur (RAL) Noord. In regionaal verband werken gemeenten, provincies en netbeheerder samen en geven vorm aan de acties uit de NAL. Dit maakt de uitrol van een integrale laadinfrastructuur mogelijk. Ook is voor lokaal beleid en lokale maatregelen ondersteuning mogelijk vanuit de RAL Noord.

Regionaal Mobiliteitsplan

Vanuit de provincie Drenthe vormt het Regionaal Mobiliteitsplan 2021 (RMP 1.0) een relevant beleidskader voor het lokale (duurzame) mobiliteitsbeleid. In het RMP van provincie Drenthe zijn afspraken gemaakt over hoe de provincie en de gemeenten met elkaar samenwerken om te voldoen aan de inspanningsverplichting uit het Klimaatakkoord. Duurzaam mobiliteitsgedrag wordt met dit beleidskader gestimuleerd, er worden zero-emissiezones ingevoerd en de laad- en tankinfrastructuur wordt uitgebreid.

Regionale Energiestrategie en pMIEK

In de Regionale Energiestrategie (RES) werken 30 regio's onder andere aan het opwekken van grootschalige duurzame energie op land en het zoeken naar duurzame warmtebronnen. De RES-regio Drenthe is zo'n energieregio. Voor het opstellen en uitvoeren van de RES is een intensieve samenwerkingsstructuur opgezet tussen de Drentse gemeenten, de provincie Drenthe, waterschappen, netbeheerders en maatschappelijke partners. De energieopgave die gepaard gaat met de transitie naar duurzame mobiliteit heeft een plek binnen de RES.

Daarnaast werken de regionale netbeheerders en provincies aan het pMIEK (provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie en Klimaat). Dit is een aanpak waarmee netbeheerders kunnen bepalen welke projecten om het net te verzwaren voorrang krijgen in de regio. Hierbij wordt gekeken vooral gekeken

naar het maatschappelijk belang. De plannen en prognoses voor het realiseren van laadinfrastructuur leveren input voor de pMIEK.

Zero-Emissie Stadslogistiek 2030

Een zero-emissiezone (ZE-zone) is een stadsgebied waarin bestel- en vrachtauto's die schadelijke stoffen uitstoten geweerd worden. ZE-zones zijn een belangrijke maatregel naar volledig uitstootvrij wegverkeer in 2050. Nieuwe voertuigen moeten vanaf de invoering van een ZE-zone elektrisch zijn en vanaf 2030 moeten alle bestel- en vrachtauto's. Dit betekent dat er bij de invoering van een ZE-zone in een gemeente laadvoorzieningen wenselijk zijn voor elektrische voertuigen van bedrijven en bij hubs buiten de stad.

Besluit bouwwerken leefomgeving

Als het gaat om laadpunten in parkeergarages stelt het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl) hiervoor eisen op. Naar aanleiding van Europese wet- en regelgeving worden vanaf 2026 de eisen voor het realiseren van laadpunten aangepast in de Bbl. Het Nederlands Instituut Publieke Veiligheid (NIPV) heeft richtlijnen opgesteld om het veilig plaatsen van laadpunten in parkeergarages mogelijk te maken. De eisen en richtlijnen van de Bbl en NIPV zijn een leidraad voor onze garages (in eigendom van gemeente, VVE's en ondernemers).

1.4.2 Lokaal beleid

Omgevingsvisie

Het Programma Elektrisch Laden en het Omgevingsprogramma Mobiliteit staan niet op zichzelf. In onze Omgevingsvisie hebben we ambities en doelen gesteld voor de fysieke leefomgeving vanuit de opgaven die in de toekomst op ons afkomen. Elektrisch laden is niet alleen onderdeel van ons mobiliteitssysteem, maar ook onderdeel van het verduurzamen van onze gemeente. Met de transformatie van ons mobiliteits-systeem geven we meer prioriteit aan duurzame vormen van vervoer.

We beseffen dat de infrastructuur voor elektrisch laden één van de ruimtevragers is in de openbare ruimte. Maar we hebben meer doelen in de openbare ruimte. We gaan daarom uit van zorgvuldig en meervoudig ruimtegebruik. Bij ontwikkelingen dragen we zo veel mogelijk bij aan meerdere ambities. We werken daarom samen met collega's van onder andere gebiedsontwikkeling en openbare ruimte & groenonderhoud. Daarnaast is elektrisch laden onderdeel van onze grotere energie infrastructuur. We gaan over van het gebruik van fossiele brandstoffen naar hernieuwbare energie. Tegelijkertijd verminderen we de energievraag en gaan we energie efficiënter gebruiken. Elektrisch rijden is onderdeel van deze energietransitie.

In onze Omgevingsvisie geven we aan dat we bestaande kwaliteiten, structuren en waarden van de leefomgeving willen behouden. Het gaat om waarden die te maken hebben met natuur, cultuurhistorie en landschap. De realisatie van laadinfra heeft beperkte impact op deze waarden van onze leefomgeving. Op straatniveau kunnen er echter nadelige effecten zijn. De impact op groen en onze gebouwde omgeving proberen we te minimaliseren. We kijken bij het aanleggen van laadinfrastructuur naar combinaties met andere infrastructuur.

Omgevingsprogramma Mobiliteit

Het Omgevingsprogramma Mobiliteit wordt het overkoepelende en integrale programma op het gebied van mobiliteit. Met het opstellen van beleid voor de verschillende thema's binnen mobiliteit wordt naar dit samenhangende Omgevingsprogramma toegewerkt. Het onderdeel elektrisch laden van het Omgevingsprogramma Mobiliteit hangt nauw samen met de andere thema's die hier deel van uitmaken. Er is een duidelijke relatie met bijvoorbeeld het onderdeel 'Parkeren' welke gelijktijdig wordt opgesteld. Concreet betekent dit dat waar parkeren wordt gestimuleerd dit met laadvoorzieningen wordt gefaciliteerd.

Programma Duurzaam 2024-2028

De ambities en doelstellingen van het Programma Duurzaam 2024-2028 zijn medebepalend geweest voor de Omgevingsvisie. Verduurzaming van mobiliteit is onderdeel van de pijler energietransitie in dit programma. In deze sector ligt een grote uitdaging om over te stappen naar duurzame mobiliteit: een vorm van transport die de impact op milieu minimaliseert (door het verlagen van o.a. de CO₂-uitstoot) en bijdraagt aan de gezondheid van de samenleving. Dit zijn bijvoorbeeld vervoersmiddelen zoals de fiets, openbaar vervoer en deelmobiliteit. Maar ook de overstap naar elektrisch vervoer. Laadinfra faciliteert de transitie van fossiele brandstoffen naar elektrisch aangedreven voertuigen.

Elektrisch laden raakt aanpalend beleid in relatie tot onze klimaat- en energiedoelstellingen. Het gaat dan om beleid en maatregelen in relatie tot de opwek van energie, de Transitievisie Warmte (vanaf 2026 Omgevingsprogramma Warmte) met warmteplannen en de Regionale Energiestrategie (RES). Zo betekent verduurzaming van mobiliteit net als de warmtetransitie van de gebouwde omgeving een toename aan de vraagkant van elektriciteit.

GVVP 2017

Elektrisch rijden, en de laadvoorzieningen die daarvoor nodig zijn, is een van de onderwerpen in het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) van 2017. In het GVVP wordt verwezen naar het 'Beleid oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen in de openbare ruimte (14 december 2016)'. In beleidsregels zijn hierin de voorwaarden vastgelegd waaronder de gemeente meewerkt aan het plaatsen van een laadpaal. Dit Programma Elektrisch Laden vervangt samen met het 'Plaatsingsbeleid Publieke Laadpalen Gemeente Meppel' en de 'Nadere Regels Verlengde Private Aansluiting Gemeente Meppel' bovengenoemd beleid en beleidsregels. Het Omgevingsprogramma Mobiliteit vervangt uiteindelijk het volledige GVVP 2017

2. Kaders en doelen

2.1 Rol gemeente en samenleving

Inleiding

Als gemeente kunnen we richting de samenleving verschillende rollen innemen bij de uitvoering van het beleid. Deze rollen zijn in onderstaande tabel nader toegelicht. De overheid neemt steeds vaker een ondersteunende rol aan, waarbij het initiatief bij de samenleving ligt.

Tabel 1; Rollen die de gemeente kan innemen bij de uitvoering van beleid.

Rol	Toelichting
Geen	Geen rol voor de gemeente. Behoort niet (meer) tot haar taken. De samenleving of markt is aan zet.
Reguleren	Regels en kaders opstellen om processen in goede banen te leiden Vergunningverlening
Stimuleren	Verstrekken van informatie Ondersteunen en faciliteren Initiatieven aanmoedigen Verbinden van initiatieven en samenwerken met partijen
Realiseren	Zelf (laten) uitvoeren van werkzaamheden of initiatieven Opzetten van of aansluiten bij (regionale) aanbestedingen

Realisatie laadvoorzieningen

Voor de realisatie van een dekkend en toegankelijk netwerk van laadvoorzieningen is een rol weggelegd voor de samenleving en de gemeente. Welke rol de gemeente en de samenleving hebben verschilt per type laadinfra en locatie. Grondeigenaarschap is een belangrijk vertrekpunt. Het grootste deel van de laadinfrastructuur voor Meppel in 2030 bestaat namelijk uit (private) laadpunten gerealiseerd door inwoners, VVE's, ondernemers en bedrijven op eigen terrein. Het gaat hierbij om reguliere laadpunten (werk en thuis) en logistieke laadpunten op bedrijventerreinen. Ook de realisatie van snelladers laten we in eerste instantie over aan de markt en vindt plaats op eigen terrein. De beschikbare publieke ruimte is namelijk schaars. Als blijkt dat het nodig is, heroverwegen we onze rol.

Hoewel er een belangrijke rol is weggelegd voor de samenleving, zien we ook een rol voor de gemeente Meppel. Ten aanzien van private laadpunten, snelladers en logistieke laadpunten hebben we een regulerende, kaderstellende en waar mogelijk sturende rol. Laadpunten op privé terrein kunnen echter (veelal) vergunningsvrij worden gerealiseerd. Als gemeente hebben we ook een regulerende rol bij het onder voorwaarden toestaan van de verlengde private aansluiting voor onze inwoners.

We zien in het landschap van laadinfrastructuur grote meerwaarde in semipublieke laadpunten, snelladers en logistieke laadpunten. Logistiek laden zien we primair als een opgave voor het bedrijfsleven. Parkmanagement is voor ons een belangrijk aanspreekpunt voor het gezamenlijke bedrijfsleven. Daar waar we ontwikkelingen willen aanmoedigen, informeren of ondersteunen we initiatiefnemers door mee te denken bij de planvorming, partijen te verbinden of aanpassingen in de fysieke ruimte mogelijk te maken.

Daarentegen hebben we als gemeente een realiserende rol daar waar het gaat om de (reguliere) publieke laadinfrastructuur. In deze fase van de mobiliteitstransitie plaatsen we publieke laadpunten op gemeenteground voor inwoners, ondernemers en bezoekers die niet op eigen terrein kunnen parkeren. Inwoners en ondernemers kunnen een aanvraag indienen voor de plaatsing van een publieke laadpaal. Van de samenleving vragen we om mee te denken bij het bepalen van toekomstige locaties van laadpunten en signalen over publiek laden te delen.

De realisatie van laadpunten voor lichte voertuigen laten we over aan lokale bedrijven, kantoren, horeca en overnachtingslocaties. Het thuis of op een werk- of overnachtingsadres laden van de fiets- of scooter-accu is veelal voldoende voor de meeste ritten. Waar mogelijk ondersteunen we particuliere initiatieven. Bij de (her)ontwikkeling van maatschappelijke voorzieningen hebben we aandacht voor laadvoorzieningen voor bijvoorbeeld elektrische fietsen.

2.2 Uitgangspunten en strategieën

Het doel uit de Omgevingsvisie in relatie tot elektrisch laden is dat de laadinfrastructuur de verduurzaming van ons mobiliteitssysteem in 2040 faciliteert. We hanteren in het Programma Elektrisch Laden de volgende aanpak en uitgangspunten.

Ladder van Laden

Om elektrisch vervoer te stimuleren en te ondersteunen, is een gevarieerde laadinfrastructuur essentieel. Binnen het netwerk van laadpalen zijn deze verspreid geplaatst op verschillende locaties en bestaan deze uit verschillende types. We gaan bij laadinfrastructuur uit van de 'ladder van laden'. In het algemeen gaat de eerste voorkeur uit naar privaat laden op eigen terrein (thuis- of werklocatie) vanwege de voordelen voor de EV-rijder als de omgeving. Als dat niet mogelijk is, gaat de tweede voorkeur uit naar laden bij semipublieke laadpunten. De laatste optie is het gebruik van publieke laadinfrastructuur. Deze aanpak draagt bij aan een flexibel en efficiënt gebruik van het elektriciteitsnet en de (openbare) ruimte.

Toegankelijke (semi)publieke laadvoorzieningen

We streven naar gemakkelijke toegang tot laadfaciliteiten voor inwoners, bezoekers en ondernemers van Meppel. We verlagen hiermee de drempel tot het kopen en bezitten van een elektrisch voertuig. Een makkelijke toegang betekent naast zichtbaarheid en beschikbaarheid van laadpunten ook een goede dekking van (semi)publieke laadinfrastructuur. Meppel streeft naar een loopafstand tot een (semi)publiek laadpunt van 250 meter binnen de bebouwde kom. Publieke laadpalen concentreren zich zoveel als mogelijk in clusters of laadpleinen in woongebieden. Voor een goede dekking is het noodzakelijk dat publieke laadpunten beschikbaar zijn bij voorzieningen als sportaccommodaties, dorps- en wijkcentra, toekomstige mobiliteitshubs en de grote parkeerterreinen en -garages in en rondom het centrum. Dit zijn ook geschikte locaties voor het laden van (bestel)busjes tot 6 meter lengte.

Gebiedsontwikkeling en herinrichting

We houden rekening met de realisatie van (toekomstige) laadpalen en de daarvoor benodigde extra netinfrastructuur bij de herinrichting van buurten en bij de ontwikkeling van nieuwe woonwijken. Bij de ontwikkeling van nieuwe buurten sluiten we ook aan bij (kleinschalige) mobiliteitshubs, houden we rekening met (elektrische) deelauto's en kijken we naar de combinatie met energieopwekking. In een vroeg stadium worden locaties toegewezen en wordt bij de inrichting en voorbereiding rekening gehouden met de realisatie van laadpunten en de stroomvoorziening.

Impact leefomgeving

Hoewel laadpunten noodzakelijk zijn voor de overgang naar elektrisch vervoer, zijn deze geen verfraaiing van onze fysieke leefomgeving. Daarom proberen we de negatieve impact van laadinfra op de omgeving zoveel als mogelijk te beperken. Bij de locatiekeuze wordt een integrale afweging gemaakt tussen verduurzaming van mobiliteit en de impact op de leefomgeving (onze groene en gebouwde omgeving, de impact op omwonenden en andere verkeersdeelnemers zoals voetgangers). Plaatsingsbeleid helpt om een afgewogen keuze te maken.

Bij het onder voorwaarden toestaan van de verlengde private aansluiting wordt rekening gehouden met onder andere blijvende beschikbaarheid van parkeerplaatsen, het voorkomen van hinder voor vooral voetgangers en de kwaliteit van de openbare ruimte.

Van vraaggestuurd naar datagestuurd

Omdat we elektrisch rijden willen stimuleren volgen we de groei en de behoefte van elektrische rijders nauwlettend. We maken de transitie van plaatsen van laadpunten op vraag van inwoners naar het (bij)plaatsen van laadpalen op basis van gebruiksdata. Dit voorkomt dat het aanbod van laadinfra te ver vooruit of achter loopt op de vraag naar laden. De snelheid waarmee de transitie plaatsvindt binnen onze gemeente verschilt afhankelijk van het gebruik per buurt. Aangezien de transitie niet voor iedereen even snel gaat, houden we ook rekening met de behoefte van niet-elektrische rijders.

Laadpaalkleven

Het bezet houden van een laadpaal wanneer de elektrische auto reeds is opgeladen wordt laadpaalkleven genoemd. Laadpaalkleven is niet strafbaar. Wel is het erg hinderlijk. We streven naar het efficiënt gebruik van laadpunten, zeker op die locaties waar de parkeerdruk hoog is. Laadpaalkleven willen we daarom ontmoedigen.

Betaalbare laadtarieven

Om de transitie naar elektrisch rijden mogelijk te maken, is betaalbaarheid en prijstransparantie één van de voorwaarden. Ons streven is dat elektrisch rijden toegankelijk wordt voor zoveel mogelijk inwoners. We zetten ons daarom in voor betaalbare (kale) laadtarieven bij publieke laadpunten. We vinden het bovendien onwenselijk dat de tarieven bij publieke laadpalen veel van elkaar verschillen. We zijn ons er echter van bewust dat we als gemeente alleen invloed hebben op de (kale) laadtarieven van laadpalen die vanuit een nieuwe overeenkomst worden geplaatst. We hebben bovendien geen invloed op de tarieven die laadpasdienstverleners hanteren.

Parkeerdruk en laadbehoefte

Het groeiende aantal elektrische auto's zorgt voor een toenemende vraag naar laadpunten in buurten en wijken met minder privé parkeerplekken. Hier kan publieke laadinfrastructuur leiden tot een (tijdelijk) beperkte toename van de parkeerdruk. Een laadplek is namelijk enkel te gebruiken door elektrische auto's die worden verplaatst wanneer deze zijn opgeladen. De parkeerdruk in Meppel is op veel plekken hoog. Waar mogelijk houden rekening met de balans tussen parkeerdruk en laadbehoefte bij het kiezen van locaties voor publieke laadpalen en houden we rekening met de karakteristieken van de verschillende wijken en buurten.

Integrale benadering

We beschouwen de laadopgave voor huishoudens, buurten/wijken, bedrijven en bedrijventerreinen als een onderdeel van de integrale energie- en duurzaamheidsopgave. Warmtevoorziening, energie opwek, productieprocessen en mobiliteit doen allen een beroep op het elektriciteitsnet. Door deze opgaven integraal te benaderen kunnen we meer resultaat behalen. Daarnaast doen veel gemeentelijke programma's en projecten net als de realisatie van laadinfrastructuur een beroep op onze (schaarse) openbare ruimte. Waar mogelijk vindt dubbelgebruik van de ruimte plaats.

Duurzame laadvoorziening

Bij publieke laadinfrastructuur zetten we ons in voor het efficiënt beheren van laadpalen en het stroomnet, het voorkomen van overbelasting van ons elektriciteitsnet en het optimaliseren van het energieverbruik. We volgen hiervoor de landelijke en regionale ontwikkelingen. We staan achter en ondersteunen initiatieven die duurzaam laden mogelijk maken. In onze eisen stellen we tevens dat de publieke laadpunten die door de gemeente worden gerealiseerd uitsluitend groene stroom leveren.

Pilots en experimenten

De transitie naar elektrisch rijden is gezien het aandeel elektrische personenauto's en bedrijfsvoertuigen feitelijk pas net gestart. Op technisch vlak zijn er volop ontwikkelingen die de komende jaren in de praktijk toegepast gaan worden. Welke nieuwe uitdagingen voor specifieke locaties, doelgroepen of type laadinfra op ons pad gaan komen, weten we niet. Of en in welke snelheid de markt ontwikkelingen oppakt is eveneens onduidelijk. We zien daarom potentie in pilots en experimenten om in te spelen op toekomstige uitdagingen en nieuwe inzichten.

2.3 Doelen

We hebben ons in de omgevingsvisie tot doel gesteld dat in 2040 de laadinfrastructuur de verduurzaming van ons mobiliteitssysteem faciliteert. Omdat het gestelde doel erg algemeen is, maken we aan de hand

van onze rol, de aanpak en uitgangspunten de vertaling naar concrete doelen. We koppelen maatregelen aan deze doelen om zodoende de voortgang te monitoren.

Semipubliek laden

1. De groei van de semipublieke laadpunten is relatief gezien vergelijkbaar met de groei van de publieke laadpunten.

Publiek laden

1. De plaatsing van publieke laadpalen volgt de groei van EV-rijders die afhankelijk zijn van de publieke laadinfrastructuur.
 - a. Laadpunten zijn bijgeplaatst op basis van richtlijnen in relatie tot gebruiksdata.
2. Er is een dekkend netwerk van publieke laadpunten gerealiseerd.
 - a. Eind 2026 is de loopafstand naar een publiek laadpunt ongeveer 250 meter met uitzondering van de 'wijken' Centrum, Buitengebied en Bedrijventerreinen.
 - b. Er zijn eind 2028 publieke laadpunten in parkeergarages Kromme Elleboog en Keyserstroom.
 - c. Vanaf 2026 zijn bij herinrichting en gebiedsontwikkeling publieke laadpunten integraal onderdeel van de inrichtingsplannen en de (toekomstige) energie infrastructuur.
3. Laden bij een publieke laadpaal is meer betaalbaar geworden.
 - a. Het gemiddelde (kale) laaftarief van de publieke laadpalen is eind 2028 afgenomen ten opzichte van 2024.
 - b. De publieke laadpalen die vanaf 2028 worden geplaatst, hebben (kale) laadtarieven die vergelijkbaar zijn met omliggende gemeenten.
4. De gemiddelde kleef tijd is in 2028 gedaald ten opzichte van 2024.

Verlengde private aansluiting

1. Het gebruik van de verlengde private aansluiting heeft geen tot zeer beperkte invloed op de toegankelijkheid en veiligheid van de openbare ruimte.

Snelladen

1. Snelladers worden gerealiseerd op door de gemeente geschikt bevonden locaties.

Laadpunten voor logistiek en bouwmaterieel

1. Er is meer zicht op de opgave voor laden voor logistiek en bouwmaterieel binnen de gemeente Meppel.

3. Uitvoeringsagenda 2026 – 2030

3.1 Inleiding

Dit hoofdstuk bevat een beschrijving van de maatregelen die de gemeente inzet om de doelen en maatschappelijke effecten uit het Omgevingsprogramma Mobiliteit te behalen, kortom de uitvoering van het omgevingsprogramma. De geformuleerde doelen zijn hierbij leidend. Op basis hiervan bepalen we de maatregelen voor de komende 5 jaar. In hoofdstuk 4 wordt de doorwerking van het maatregelenpakket naar de organisatie en de financiën gemaakt.

3.2 Instrumenten

In onderstaande uitvoeringsagenda wordt per locatie (gemeente, bedrijventerreinen, parkeergarages) en/of laadtype (privaat laden, semipubliek laden, publiek laden, verlengde private aansluiting, snelladen en logistiek laden) aangegeven wat we gaan doen en wanneer. Met de cijfers 1 (hoog) t/m 3 (laag) geven we de prioriteit aan per maatregel. Ook geven we per maatregel aan welk type instrument het betreft.

We onderscheiden er vijf:

- Het uitvoeren van een concrete maatregel [U]

Daar waar kennis en kunde al aanwezig is binnen onze organisatie gaan we aan de slag. Wij kunnen in de openbare ruimte en op eigen percelen maatregelen zelf uitvoeren.

- Het onderzoeken van knelpunten en kansen [O]

Daar waar we nog kennis missen, doen we onderzoek. Onderzoek kan door onszelf worden uitgevoerd, maar soms is kennis van samenwerkende partners en specialisten nodig.

- Communiceren en bewustwording [C]

Communicatie zetten we in om inwoners, ondernemers en bezoeker te informeren en voor bewustwording. Hiermee stimuleren we inwoners en ondernemers in de transitie naar elektrisch rijden.

- Opstellen en wijzigen van beleid en regelgeving [B]

Door het opstellen en wijzigen van beleid en regelgeving zorgen we ervoor dat deze in lijn zijn met de doelen en uitgangspunten.

- Samenwerken en het maken van afspraken [S]

Tot slot werken we samen met interne en externe partijen, bijvoorbeeld om te komen tot (proces)afspraken om beleid en maatregelen op elkaar af te stemmen.

3.3 Maatregelenpakket

3.3.1 Gemeente brede maatregelen

In onderstaande tabel, Tabel 2, worden de gemeente brede maatregelen weergegeven.

Tabel 2; Gemeente brede maatregelen met type instrument, planning en prioriteit.

Nr.	Maatregel en type instrument	Planning	Prio
Algemeen (doel 1,2,3, 7)			
1	We beantwoorden vragen van inwoners en ondernemers binnen de daarvoor geldende termijn [U/C]	doorlopend	1
2	We leveren input voor regionale en provinciale programma's zoals de RES, pMIEK en het RMP 2.0 [S]	doorlopend	2
3	We stemmen plannen over elektrisch laden met de netbeheerder [S]	doorlopend	2
Semipubliek laden (doel 1)			
4	We informeren bedrijven en organisaties via parkmanagement proactief over het realiseren van semipublieke laadpunten en subsidies [C]	2026, 2029	3
Publiek laden (doel 2, 3, 4, 5)			
5	We plaatsen publieke laadpunten op basis van het plaatsingsbeleid en de 'Wijkaanpak plaatsing publieke laadpalen' (bijlage 4). We sluiten aan op de nog op te stellen wijkagenda's. In een enkel geval volgt een fysieke aanpassing in de openbare ruimte. [U]	doorlopend	1
6	We doorlopen bij een aanvraag voor een publieke laadpaal het stappenplan van laadpaalnodig.nl. Zie bijlage 5 voor het stappenplan [U]	doorlopend	1
7	We maken gebruik van subsidies voor het plaatsen van laadpalen op strategische locaties en voor het realiseren van een dekkend netwerk [U]	doorlopend	2
8	Met het plaatsen van verkeersborden bij laadpalen spelen we in op laadbehoefte en parkeerdruk. We hanteren bij het beborden de richtlijn uit het 'Plaatsingsbeleid Publieke Laadpalen gemeente Meppel' [U]	doorlopend	1

9	We verlengen de lopende concessie met Equans en de Samenwerkingsovereenkomst (SOK) met penvoerder provincie Drenthe tot en met eind 2027 [S]	2026	1
10	We onderzoeken de mogelijkheden om de plaatsing en exploitatie van publieke laadpalen in eigen regie te nemen [O]	2026, 2027	1
11	Voor de periode vanaf 2028 wordt een nieuwe overeenkomst afgesloten met een marktpartij voor de plaatsing van publieke laadinfrastructuur. Bij de concessie/aanbesteding is aandacht voor duurzaamheid (onder andere groene stroom, circulariteit) [S]	2027	1
12	We maken aanvullende afspraken over de exploitatieperiode en exit strategie van publieke laadpalen geplaatst in de periode 2018 – 2023 [S]	2026	1
13	We faciliteren elektrische deelauto's die voor alle inwoners van een buurt of wijk toegankelijk zijn met publieke laadpunten en het beschikbaar stellen van parkeervakken (doorlopend) [U]	doorlopend	2
14	We bepalen potentiële locaties voor toekomstige (clusters van) publieke laadpalen en leggen deze voor aan de samenleving [U/C]	2026, 2027	2
15	We zetten communicatiemiddelen in om inwoners te informeren over de regels bij parkeren bij laadpalen [C]	2026, 2028	2
16	We ondersteunen slimme technieken in laadinfrastructuur, zoals slim laden en netbewust laden, om het gebruik van elektrische voertuigen, de laadinfrastructuur en het stroomnet te verbeteren [U]	doorlopend	1
17	Bij de (ver)bouw van maatschappelijk voorzieningen realiseren we laadpunten voor lichte elektrische voertuigen [U]	doorlopend	2
18	We staan open voor een pilot waarbij in nader te bepalen gebieden geen verkeersborden worden geplaatst bij publieke laadpunten. We volgen hiervoor de landelijke en regionale ontwikkelingen [O]	doorlopend	3
Verlengde private aansluiting (doel 6)			
19	Vanuit het oogpunt van "verrommeling openbare ruimte" houden we toezicht en handhaven we op het gebruik van de	2026	1

	verlengde private aansluiting [U]		
Snelladen (doel 7)			
20	We inventariseren en beoordelen locaties voor snelladers en nemen deze mee in de contacten met de markt [U,S]	2026, doorlopend	2
21	We onderzoeken met provincie Drenthe de juridische mogelijkheden om de plaatsing van snelladers op ongewenste locaties te reguleren [O,B]	2026, 2027	1
22	Bij geschikte locaties op eigen (privé) terrein faciliteren we snellaadinitiatieven waar mogelijk [U,S]	doorlopend	2
Laadpunten voor logistiek en bouwmaterieel (doel 8)			
23	We volgen de ontwikkelingen van laden langs het hoofdwegennet. We trekken op met de RAL-Noord, provincie Drenthe, buurgemeenten en netbeheerders [S]	doorlopend	2
24	Vanuit het convenant Schoon- en Emissieloos Bouwen (SEB) wordt een laadplan/energiescan opgesteld en onderzoeken we hoe (publieke) laadinfra de transitie naar zero-emissie bouwen kan ondersteunen [O, U]	2026, 2027	2
25	We brengen op basis van de uitkomsten van een onderzoek naar een zero-emissiezone de eventuele gevolgen voor de publieke laadinfrastructuur in beeld [B]	2027	2
26	We volgen via Port of Zwolle de ontwikkelingen in relatie tot de elektrificatie van de scheepvaart en de laadinfra die dit faciliteert [S]	doorlopend	3

3.3.2 Gebiedsgerichte maatregelen

Onderstaande tabel, Tabel 3, geeft een weergave van de gebiedsgerichte maatregelen.

Tabel 3; Gebiedsgerichte maatregelen met type instrument, planning en prioriteit.

Nr.	Maatregel en type instrument	Planning	Prio
Bedrijventerrein (doel 2, 3, 8)			
27	We brengen de opgave voor logistiek laden in beeld voor de gemeente Meppel en de regio. Hierin trekken we samen op met RAL-Noord. We stemmen af op reeds bestaande, lopende of geplande verduurzamingsplannen en -onderzoeken op bedrijventerreinen [O]	2027	2

28	We informeren bedrijven in Meppel over regelingen en subsidiemogelijkheden voor elektrische voertuigen en laadinfra [C]	doorlopend	2
29	Publieke laadpunten worden gerealiseerd bij de grotere openbare parkeervoorzieningen op bedrijventerreinen [U]	doorlopend	2
Parkeergarages (doel 3, 4)			
30	We onderzoeken ten behoeve van toekomstige laadinfra de veiligheid en de bouwtechnische staat van de parkeergarages Kromme Elleboog en Keyserstroom [O]	2026	1
31	We realiseren publieke laadpalen in parkeergarage Kromme Elleboog met betaalbare tarieven [U]	2027	1
32	Als huurder en beheerder treden we in contact met de eigenaar van parkeergarage Keyserstroom over de realisatie van publieke laadpunten [S]	2026, 2027	2

4. Uitvoerbaarheid en financiën

4.1 Organisatie

Het maatregelenpakket vraagt inzet vanuit de organisatie. De uitvoering is grotendeels belegd bij Verkeer en Parkeren van team Ruimte Initiatief. De inzet voor het Programma Elektrisch Laden bedraagt ongeveer 0,67 fte. Dit is grotendeels belegd bij de adviseur Duurzame Mobiliteit. Vooral de activiteiten in het kader van de publieke laadinfrastructuur vragen de nodige inzet. Voor de komende jaren is deze inzet gebaseerd op het te verwachten aantal te plaatsen laadpalen in de komende 5 jaar.

Bij de uitvoering van het maatregelenpakket vindt afstemming plaats met andere teams zoals Duurzaam, Advies, Economie, Leefbaarheid & Wijkregie en Ruimte Verzorgen. De inzet vanuit deze teams vindt plaats binnen de bestaande formatie.

Naast de inzet vanuit de gemeente Meppel is er ondersteuning vanuit de provincie Drenthe en RAL-Noord op het thema laadinfrastructuur. De provincie ondersteunt met expertise, instrumenten en communicatie. Daarnaast zijn zij aanjager, procesbegeleider en verbinder. Als gemeente Meppel nemen we deel aan provinciale en regionale initiatieven, waar we kennis halen en inbrengen. Ook trekken we op met gemeenten die voor vergelijkbare uitdagingen staan.

Omdat de transitie naar elektrische personenauto's, vrachtwagens en bouw materiaal volop in ontwikkeling is, kan tijdens de looptijd van het uitvoeringsprogramma blijken dat meer inzet gewenst is. In eerste instantie wordt naar een oplossing gezocht binnen de vaste formatie.

4.2 Middelen

Bij de uitvoering van het maatregelenpakket zijn specifieke middelen en instrumenten vereist. Het gaat hierbij onder ander om plankaarten, streetviewers, luchtfoto's, geo-basisregistraties, datadashboards en een tool voor het behandelen van aanvragen voor publieke laadpalen. Deze middelen zijn beschikbaar binnen de gemeente Meppel of worden via lopende overeenkomsten en samenwerkingen beschikbaar gesteld.

Voor communicatie wordt gebruik gemaakt van bestaande kanalen en middelen die de gemeente Meppel hanteert en communicatiemiddelen die beschikbaar worden gesteld via de RAL-Noord/Provincie Drenthe.

4.3 Financiën

4.3.1 Begroting

De maatregelen in het maatregelenpakket hebben een financiële consequentie. In deze paragraaf zijn de (verwachte) kosten en de dekking nadere uitgewerkt. In onderstaande tabel is de begroting voor de periode 2026 – 2030 weergegeven.

Tabel 4 Begroting maatregelenpakket

Post	2026	2027	2028	2029	2030
Concessie en realisatie publieke laadinfra	7.000	7.000	7.000	7.000	7.000
Fysieke aanpassingen openbare ruimte	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000
Adviesdiensten	30.000	15.000			
Realisatie laadpunten parkeergarages		100.000			
Participatie - communicatie	8.000	5.000	5.000	5.000	5.000
Ambtelijke inzet verkeer & parkeren (0,67 fte)	Gedekt vanuit de bestaande formatie	Gedekt vanuit de bestaande formatie	Gedekt vanuit de bestaande formatie	Gedekt vanuit de bestaande formatie	Gedekt vanuit de bestaande formatie
Inzet toezicht en handhaving vpa	Wordt nader bepaald	Wordt nader bepaald	Wordt nader bepaald	Wordt nader bepaald	Wordt nader bepaald
Totaal	55.000	137.000	22.000	22.000	22.000

4.3.2 Dekking

De kosten voor adviesdiensten worden gedekt vanuit de middelen die zijn aangevraagd bij de perspectiefnota 2025 (voor de periode 2026 – 2029) binnen het Omgevingsprogramma Mobiliteit. Voor het project 'realisatie laadpunten in parkeergarages' (2027) is budget gereserveerd bij de perspectiefnota 2025. De overige kosten worden gedekt vanuit de post 'Uitvoering Omgevingsprogramma Mobiliteit' (voorheen 'onderhoud verkeersvoorzieningen').

Voor aanvullende maatregelen naar aanleiding van onderzoek, nieuwe ontwikkelingen of inzichten worden middelen aangevraagd via de planning & control cyclus (perspectiefnota en begroting). Dit geldt ook voor kosten voor extra inzet van toezicht en handhaving op het gebruik van de verlengde private aansluiting.

5. Monitoring en evaluatie

Inleidende tekst

We monitoren en evalueren het Omgevingsprogramma Mobiliteit om te controleren of de gestelde doelen en de beoogde maatschappelijke effecten worden behaald. De monitoring en evaluatie richt zich voornamelijk op publieke laadpalen in openbaar gebied vanwege onze (realiserende) rol. Ook nemen we eventuele nieuwe ontwikkelingen en inzichten in de transitie naar elektrische mobiliteit mee bij de monitoring en evaluatie.

5.1 Proces

We informeren het college en de gemeenteraad op hoofdlijnen over de voortgang van het programma via de P&C cyclus. Elektrisch laden heeft hierbij een plek binnen het Programma Mobiliteit en de Paragraaf Duurzaam.

In 2030 evalueren we het beleid. We bepalen of de uitgangspunten en strategieën in combinatie met onze rol en die van de samenleving hebben bijgedragen aan onze ambities, de gestelde doelen en het beoogde maatschappelijke effect. Op basis daarvan herijken we ons beleid.

Omdat er volop ontwikkelingen zijn op het gebied van laadinfrastructuur en nieuw inzichten, biedt het programma ook ruimte voor een tussenevaluatie in 2028. Op basis van de voortgang van het uitvoeringsprogramma, nieuwe inzichten en ontwikkelingen en de beschikbare ambtelijke capaciteit stellen we zo nodig de planning of prioriteiten bij en herijken we waar nodig het beleid op onderdelen.

Het gebruik van de verlengde private aansluiting wordt in 2026 en 2027 jaarlijks geëvalueerd op basis van klachten en meldingen uit de samenleving, ervaringen van de gemeente (in de praktijk) en eventuele nieuwe (technologische) ontwikkelingen en inzichten. Als er aanleiding voor is, passen we de regels voor de verlengde private aansluiting aan.

Daarnaast zullen we elektrisch laden in de monitoring en evaluatie van de omgevingsvisie op hoofdlijnen meenemen.

5.2 Indicatoren

Op basis van o.a. onderstaande indicatoren monitoren en evalueren we het beleid. De indicatoren zijn gekoppeld aan de gestelde doelen (hoofdstuk 2). De data voor de monitoring is afkomstig van ElaadNL, Klimaatmonitor, RAL-Noord, de gemeente en van de aanbieders van publieke laadpalen. (De Klimaatmonitor en ElaadNL gebruiken op hun beurt brondata van onder andere RDW, RVO, CBS, Ecomovement, NAL en Charge-it-up.)

Tabel 5; Indicatoren per doel

Doel	Indicator	Bron
2	publieke laadpalen (aantal)	ElaadNL
1	semipublieke laadpunten (aantal)	ElaadNL
1,2	gerealiseerde vs. geprognoseerde (semi)publieke laadpunten (percentage)	RAL-Noord
3	publieke laadpunten in parkeergages (aantal)	gemeente
4	gemiddelde (kale) laadtarief van alle publieke laadpalen (prijs per kwh)	gemeente
5	kleeftijd (in uren)	aanbieder / gemeente
7	snellaadpunten in de gemeente Meppel (aantal en locaties)	ElaadNL / gemeente
6	meldingen/klachten over de vpa (aantal en typing)	gemeente

Onderstaande indicatoren zijn niet direct te relateren aan het behalen van de doelen uit het programma, maar zijn wel relevant om een beeld van de ontwikkeling van elektrisch vervoer te krijgen.

Tabel 6; Indicatoren relevant voor o.a. de duurzaamheidsambitie en energieopgave van Meppel.

Onderwerp	Indicator	Bron
Elektrische voertuigen	elektrische personenauto's bij eindgebruiker (aantal)	Klimaatmonitor
	elektrische bedrijfsauto's op naam (aantal)	Klimaatmonitor
	geregistreerde elektrische personenauto's en bedrijfsauto's in de gemeente Meppel (percentage)	Klimaatmonitor
Laadpunten	semipublieke en publieke laadpunten (verhouding)	ElaadNL
	logistieke laadpunten lokaal en regionaal (aantal, spreiding en vermogen)	gemeente
Energie	totaal energieverbruik van publieke laadpalen (MWh)	gemeente

	gemiddelde afname per laadpaal per maand (kWh)	gemeente
	energievraag voor elektrisch rijden ten opzichte van fossiele brandstoffen (TJ)	Klimaatmonitor
	(bekende) hernieuwbare energie t.o.v. totaal energie voertuigbrandstof (percentage)	Klimaatmonitor
CO2-uitstoot	CO2-uitstoot verkeer en vervoer fossiele brandstoffen (kton)	Klimaatmonitor
	Vermeden CO2-uitstoot door bekende hernieuwbare energie (kton)	Klimaatmonitor

5.3 Signalen Samenleving

Het jaarlijks Nationaal Laadonderzoek onder EV-rijders in Nederland geeft nuttige informatie voor het laadbeleid. Met veel interesse volgen we de resultaten voor regio Noord. Daarnaast ontvangen we als gemeente signalen uit de samenleving via meldingen en vragen. Deze lokale signalen nemen we mee in de dagelijkse werkzaamheden, maar geven tevens waardevolle input voor het (herijken van het) maatregelenpakket en toekomstig beleid.

6. Verantwoording

6.1 Proces

Ter voorbereiding op het opstellen van dit Ontwerpprogramma heeft de gemeenteraad de Kadernotitie Elektrisch Laden in mei 2025 vastgesteld. Onderstaand fasen zijn doorlopen om het Ontwerpprogramma nader uit te werken.

1. Uitwerking Ontwerpprogramma en beleidsregels;
2. Vaststellen Ontwerpprogramma en beleidsregels door College.
3. Opleveren Ontwerpprogramma en beleidsregels in STOP/TPOD;

De volgende fasen worden nog doorlopen voordat het college het Programma Elektrisch Laden kan vaststellen.

1. Ontwerpprogramma ter inzage (6 weken);
2. Verwerken zienswijzen in definitief Programma en opstellen reactienota;
3. Informeren van de raad middels een raadsmemo.

Vanaf het voorjaar van 2026 starten we met het uitvoeren van de maatregelen volgens de uitvoeringsagenda.

6.2 Participatie

Bij de uitvoering van (beleids)maatregelen is participatie essentieel om draagvlak te creëren, de effectiviteit van de maatregelen te vergroten en een goede aansluiting te vinden bij de behoeften en ervaringen van belanghebbenden.

Bij het opstellen van het Ontwerpprogramma Elektrisch Laden is de samenleving betrokken door vragen over elektrisch laden op te nemen in de bredere enquête parkeren & verkeer (voorjaar 2024). Daarnaast zijn er in de zomer 2024 twee parkeer- & verkeersmarkten georganiseerd waar ook informatie uit de samenleving is opgehaald op dit thema. De opbrengsten van de enquête en de markt zijn verwerkt in dit ontwerpprogramma. Ook externe partijen, zoals provincie Drenthe en Enexis, hebben een bijdrage geleverd aan de Kadernotitie Elektrisch Laden.

Dit Ontwerp Omgevingsprogramma ligt na vaststelling door het college 6 weken ter inzage voor inwoners, ondernemers en andere belanghebbenden. Zienswijzen worden meegenomen bij de totstandkoming van het definitieve programma. Er wordt een Reactienota Zienswijzen opgesteld waarin we reageren op de ingediende zienswijzen.

Participatie vindt daarnaast plaats tijdens de uitvoering van maatregelen. Op voorhand wordt beoordeeld of participatie gewenst is bij de uitvoering van maatregelen en hoe dit wordt toegepast. Wanneer maat-

regelen aanzienlijke impact hebben op de omgeving worden inwoners en andere belanghebbenden actief betrokken. De Leidraad Participatie (2023) geldt daarbij als kader. We zien bijvoorbeeld een rol voor de samenleving bij het in kaart brengen van potentiële publieke laadpunten om het (toekomstige) laadnetwerk verder te verdichten. Daarnaast bespreken we de ontwikkeling van logistiek laden graag met regelmaat in het overleg tussen gemeente en parkmanagement.

6.3 Milieueffectrapport

In de Omgevingsvisie maken we keuzes over de leefomgeving. Deze keuzes worden vertaald in omgevingsprogramma's zoals het Omgevingsprogramma Mobiliteit. Er kunnen aanzienlijke milieueffecten optreden bij een omgevingsprogramma. Voor ieder omgevingsprogramma of onderdeel daarvan wordt daarom nagegaan of een plan-MER-beoordeling vereist is.

Dit programma gaat specifiek in op het onderdeel elektrisch laden. Uit de MER-scan omgevingsprogramma^[9] blijkt dat er geen verplichting is voor een milieueffectrapportage. Het onderdeel elektrisch laden binnen het Omgevingsprogramma Mobiliteit is niet kaderstellend voor projecten die of in bijlage V bij het Omgevingsbesluit^[10] worden genoemd of die mogelijk aanzienlijke milieueffecten hebben.

^[9] MER-scan Omgevingsvisie of -programma (Informatiepunt Leefomgeving)

^[10] Omgevingsbesluit

Bijlage 1. Onderzoek en data: voertuigen en laadpunten

Lichte voertuigen

In Nederland gebruikt bijna een derde (30%) van de fietsers van 12 jaar en ouder een elektrische fiets. Ouderen (65 jaar en ouder) doen dit het meest: ruim de helft van deze groep fietst alleen maar elektrisch^[11]. Uit een enquête onder onze inwoners in 2023 blijkt dat 35% elektrisch rijdt^[12]. De groei lijkt nog verder toe te nemen de komende jaren: van de 804.101 nieuwe fietsen die vorig jaar landelijk werden aangeschaft, komt inmiddels 56% voor rekening van de e-bike.

Er rijden ongeveer 190 elektrische bromfietsen in onze gemeente (2024)^[13]. Dit is ongeveer 10% van het totaal aantal bromfietsen. De elektrificatie zet door. In 2023 werden landelijk bijna 35.000 nieuwe brom- en snorfietsen verkocht. Hiervan is 42,4% voorzien is van een volledig elektrische aandrijving.

Scheepvaart

Water heeft altijd een cruciale rol gespeeld bij onze groei en handel. Er zijn allerlei publieke en private (jacht)havens in de gemeente Meppel; van de industriële havens langs het Meppeler Diep tot een kleine jachthaven in Rogat. In de 'Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens' is tussen het Rijk en de sector afgesproken dat de uitstoot door de binnenvaart omlaag moet. De coöperatie Port of Zwolle is het gezamenlijk havenbedrijf van de gemeenten Zwolle, Kampen en Meppel. Verduurzaming van de scheepvaart is een speerpunt van Port of Zwolle. Hier wordt beleid opgesteld en worden initiatieven ontplooid in het kader van de energietransitie, waaronder alternatieve brandstoffen zoals wind- en zonne-energie. Anders dan bij personenauto's en vrachtvervoer over de weg bevindt elektrificatie van de scheepvaart zich in een pilot- en onderzoeksfase. Het realiseren van laadpunten in onze havens voor de aandrijving van binnen- en pleziervaart is daarom op dit moment niet aan de orde. De mogelijkheid van onder andere waterstof als duurzaam alternatief wordt nog onderzocht. Bij ligplaatsen voor de binnenvaart is walstroom een duurzaam alternatief voor het gebruik van (diesel)generatoren. Deze energie wordt gebruikt voor voorzieningen aan boord. Op een aantal plekken zijn dit soort voorzieningen beschikbaar maar lang niet overal. Dit betekent voor Meppel dat de vraag naar elektriciteit en laadcapaciteit toeneemt.

Elektrische personenauto's en laadpunten

Totaal staan er 26.016 voertuigen op naam in de gemeente Meppel waarvan 17.758 personenauto's (2022)^[14]. Het aantal personenauto's in gemeente Meppel is gegroeid van 0,47 auto per inwoner in 2014 naar 0,51 in 2024. Ondanks de verbeterde langzaam verkeersverbindingen en bereikbaarheid per spoor is het niet aannemelijk dat autonome ontwikkelingen zullen leiden tot grote verschuivingen in de manier hoe we ons verplaatsen^[15].

In de gemeente Meppel staan 548 batterij elektrische personenauto's (BEV's) op naam en 570 plug-in hybrides (sept. 2024)^[16]. Veel elektrische voertuigen zijn lease auto's. Deze staan op naam van leasemaatschappijen welke in andere gemeenten zijn gevestigd (veelal Randstedelijke gemeenten). Dit maakt dat het aantal elektrisch personenauto's in gemeente Meppel in werkelijkheid hoger is. ElaadNL^[17] gaat uit van ongeveer 1.200 batterij elektrische personenauto's in 2025 in de gemeente Meppel. Landelijk is ongeveer 6% van het aantal personenauto's een BEV. De komende tijd zullen steeds meer elektrische auto's in privébezit bijkomen. Brandstofauto's worden vervangen door elektrische voertuigen, waardoor de parkeerdruk niet toeneemt.

Een groot deel van de benodigde laadinfra voor personenauto's zijn private laadpunten (werk of thuis). De Nationale Agenda Laadinfrastructuur schat dat er landelijk ongeveer een half miljoen private laadpunten zijn. Prognoses van ElaadNL geven aan dat er in 2025 ongeveer 900 privé laadpunten voor personenauto's in Meppel zijn. Dit zal groeien naar ongeveer 3.500 in 2040. Voor bestelauto's geeft de prognose aan dat er in 2025 ongeveer 60 privé laadpunten zijn thuis of op depot, wat groeit naar ongeveer 1.200 in 2040.

^[11] BOVAG

^[12] Actieplan Fiets 2024-2028

^[13] Allecijfers.nl

^[14] CBS

^[15] Omgevingseffectrapportage Omgevingsvisie Meppel

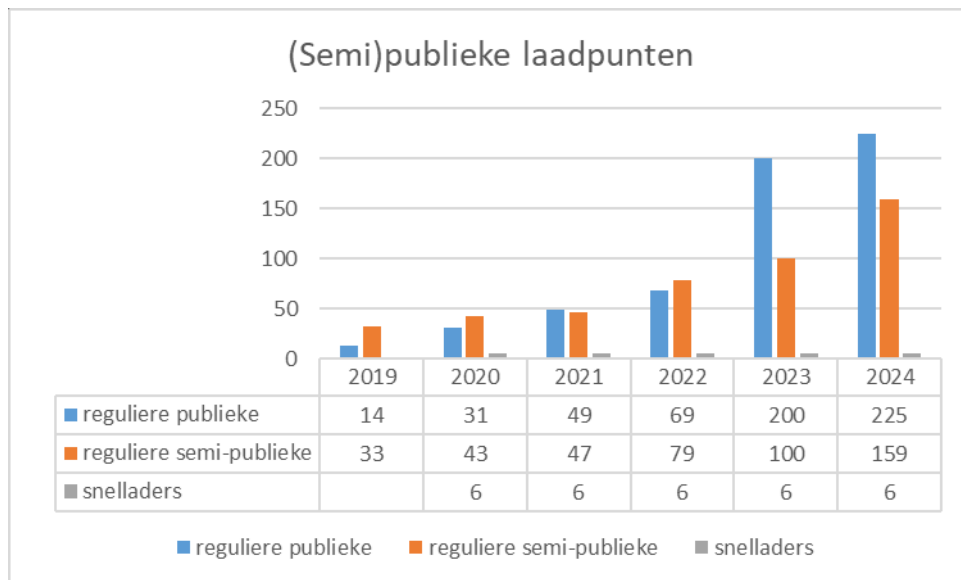
^[16] Klimaatmonitor

^[17] ElaadNL interactieve outlook

Een deel van deze personenauto's kan niet op eigen terrein laden en is afhankelijk van publieke laadpunten. In Figuur 1 is de ontwikkeling van laadinfrastructuur sinds 2019 in Meppel weergegeven in aantallen laadpunten^[18]. Let daarbij op dat een reguliere publieke laadpaal twee aansluitpunten heeft. Bij semipublieke laadpunten en snelladers verschilt dit per locatie.

Sinds 2019 is het aantal publieke laadpunten in onze gemeente toegenomen van 14 naar 225 eind 2024. Voor semipublieke laadpunten zien we een toename van 33 naar 165 (incl. 6 snellaadpunten).

Figuur 1; Aantal laadpunten per type in gemeente Meppel (Databank Duurzame Mobiliteit, 2024)



Prognoses van het aantal te verwachten laadpunten worden opgesteld door ElaadNL^[19] op basis van recente marktontwikkelingen en beschikbare datasets. De toekomstige verwachtingen voor laadpunten en batterij-elektrische personenauto's (BEV's) zijn in drie scenario's uitgewerkt tot en met 2040: laag, midden, hoog. Zie Figuur 2 voor de verwachtingen van ElaadNL voor onze gemeente voor (semi)publieke laadpunten en BEV's. ElaadNL verwacht een beperkte groei tot aan 2030 vanwege afnemende stimuleringsmaatregelen en de tot op heden beperkte beschikbaarheid van betaalbare modellen elektrische auto's. We houden daarom vast aan het scenario 'laag' tot 2030. Na 2030 wordt juist een forse groei verwacht door o.a. Europese regels en dalende prijzen van voertuigen en batterijpakketten.

Figuur 2; Prognose van het aantal (semi-)publieke laadpunten voor gemeente Meppel in drie scenario's (ElaadNL, 2025)

In het middenscenario verwacht ElaadNL dat het aantal batterij-elektrische personenauto's groeit naar ongeveer 14.000 in 2040. In datzelfde scenario prognosticeert ElaadNL een groei naar ongeveer 2.150 (semi)publieke laadpunten in 2040. Met te verwachten percentages van 60% publiek en 40% semipubliek gaat het om ongeveer 1.300 publieke laadpunten en 850 semipublieke laadpunten. De prognose is dat de gemeente Meppel volgens scenario 'laag' in 2030 beschikt over ongeveer 2.700 BEV's en ongeveer 700 (semi)publieke laadpunten om deze groei te ondersteunen. De verwachting is dat hiervan ongeveer 420 laadpunten publiek zijn en 280 semipubliek.

De prognose van ElaadNL houdt echter geen rekening met de gebiedsontwikkeling in Meppel. De ontwikkeling van Nieuwveenselanden en Noordpoort leidt tot een aanzienlijke groei van het aantal inwoners en personenauto's. Naar verwachting zijn dit buurten waar naar verhouding meer elektrisch wordt gereden dan in sommige andere buurten. We stellen om die reden de prognose bij naar 860 (semi)publieke laadpunten eind 2030. Het gaat hierbij om ongeveer 520 publieke en 340 semipublieke laadpunten. Dit betekent een groei van 296 publieke laadpunten voor de jaren 2025 t/m 2030 (148 laadpalen).

Een groot deel van de benodigde laadinfra voor BEV's zijn private laadpunten (werk of thuis). In Tabel 1 wordt het aantal laadpunten voor 2025, 2030 en 2040 weergegeven per type laadinfra: privaat, publiek

^[18] Databank Duurzame Mobiliteit / Laadinfrastructuur databank (RVO)

^[19] Outlook dashboard (elaad.io)

en semipubliek. In 2030 en 2040 is het percentage private laadpunten ongeveer 70% en publieke en semi-publieke laadpunten respectievelijk 18% en 12% van het totaal aantal laadpunten.

Tabel 1; Aantallen laadpunten (en percentages) voor de jaren 2025, 2030 en 2040 per type laadinfra (werk & thuis, publiek en semipubliek) waarbij gebiedsontwikkeling niet is meegenomen (ElaadNL, 2025).

Jaar	2025	2030	2040
Type laadinfra			
Privaat (werk, thuis)	1.196 (75%)	1.711 (71%)	5.003 (70%)
Publiek	228 (14%)	419 (17%)	1.287 (18%)
Semipubliek	167 (11%)	279 (12%)	858 (12%)
Totaal	1.591	2.409	7.148

Bestel- en stadslogistiek en vrachtvervoer

Deze groep bestaat voornamelijk uit bestelauto's welke stadscentra inrijden voor bevoorrading, aflevering of andere diensten. Bestelauto's zijn nog niet zo ver in de verandering naar elektrisch rijden in vergelijking met personenauto's. In de gemeente Meppel stonden in 2023 bijvoorbeeld 19 batterij elektrische bedrijfsauto's geregistreerd⁶.

In 29 gemeenten wordt begin 2025 een zero-emissiezone van kracht. In de noordelijke provincies gaat het om Assen en Groningen. Dit houdt in dat vanaf dat moment nieuwe bedrijfs- en vrachtauto's een zero-emissie aandrijving moeten hebben om de zone te kunnen betreden in deze steden. Voor bestaande bedrijfswagens gelden overgangsregelingen tot 2028 voor bestelauto's en 2030 voor vrachtauto's. Dit houdt in dat de komende jaren een groei te verwachten is elektrische bestelauto's, ook in de noordelijke provincies.

Voor logistiek vervoer dat gebruikmaakt van zwaardere voertuigen is het vooralsnog het moeilijkst om over te stappen naar elektrisch vervoer. Dat komt door de zware belading en langere afstanden die veelal gereden worden. Daarnaast zijn er ook nog niet overal genoeg geschikte laadpunten met hogere vermogens, aangezien elektrische trucks grotere batterijen gebruiken en krachtigere laadpunten vereisen. En ook zullen deze laadpunten niet altijd op de goede locatie liggen (zoals bij bepaalde logistieke hubs of langs vervoerroutes). Dat zorgt voor uitdagingen om zwaarder vrachtvervoer te elektrificeren. Vooralsnog zal opladen vooral plaatsvinden op het eigen terrein van de bedrijven.

Vanwege veranderde wet- en regelgeving, verbeterde technieken en steeds lagere kosten wordt een snelle groei verwacht van de elektrificatie van zware bedrijfswagens en bouwlogistiek. ElaadNL heeft in 2022 ook prognoses opgesteld voor bedrijventerreinen met de voertuigtypes bestelauto's en elektrische vrachtwagens^[20]. Bij de verschillende bedrijventerreinen in de gemeente Meppel stonden ongeveer 1.300 bestelauto's en 400 vrachtwagens op naam. De verwachting is dat in 2030 ongeveer 300 van deze bestelauto's en 80 van deze vrachtwagens elektrisch zijn. In 2035 is meer dan de helft van het wagenpark van bedrijventerreinen geëlektrificeerd. In 2040 gaat het om 1.000 elektrische bestelauto's en 350 elektrische vrachtwagens. Een groot deel zal laden op de standplaats, maar een deel zal vanwege beperkte laadtijd, ritafstanden of ontbreken van laadpunten op depot, aangewezen zijn op openbare laadpunten op bedrijventerreinen of langs het hoofdwegennet. Binnen gemeenten kunnen bedrijventerreinen, verzorgingsplaatsen en tankstations geschikte locaties zijn voor logistiek laden.

Hier wordt waarschijnlijk langer verbleven vanwege de rittijdenwet. Dit vraagt naast het laden om aanvullende faciliteiten voor chauffeurs. Laadlocaties voor de logistiek nemen vaak veel ruimte in beslag waarbij ook de nabijheid van het stroomnet (middenspanning) een vereiste is.

Bouwlogistiek en materieel

Duurzaam bouwen krijgt door de stikstofproblematiek steeds meer aandacht. Op deze manier komt de focus te liggen op bouwen met beperkte uitstoot van stikstof en CO₂. Materieel dat hiervoor gebruikt wordt is veelal elektrisch en heeft vaak specifieke laadbehoeften. Men gebruikt hiervoor een bestaande netaansluiting (bijv. op het eigen terrein of het terrein van de opdrachtgever), een regulier publiek laadpunt en/of laadstations voor bouw en logistiek.

^[20] ElaadNL Dashboard Bedrijventerreinen (v2) (arccis.com)

De gemeente Meppel heeft het convenant 'Schoon- en emissieloos bouwen' (SEB) ondertekend en gaat voor een hoog ambitiesniveau. Meer aandacht voor duurzaam bouwen betekent meer behoefte aan laadvoorzieningen voor bouwlogistiek en materieel (klein en groot). Op dit moment bevindt de elektrificatie van de bouwlogistiek zich in een beginfase. De keuze in zwaar zero-emissie materieel is nog beperkt en tevens beperkt leverbaar. Ook zijn er nog obstakels in relatie tot de accu-capaciteit en kosten. Via het SEB en daaraan gekoppelde subsidieregelingen kunnen gemeente en (bouw)bedrijven tot 2030 subsidie ontvangen voor (extra) kosten voor de aanschaf en inzet van zero emissie materieel. Daarnaast kunnen partijen ervaring opdoen met de groei van zero emissie materieel in projecten.

OV, deelauto's, taxi en doelgroepenvervoer

Onze inwoners en bezoekers verplaatsen zich naast de eigen auto met lijnbussen, de stadsbus (De Mug), personentaxi's en taxibussen. Deze worden eveneens ingezet voor doelgroepenvervoer. Het openbaar (bus)voer in onze gemeente wordt geregistreerd door het OV-bureau Groningen Drenthe en (voor een klein deel) RRReis. In het Bestuursakkoord Zero Emissie Busvervoer is afgesproken dat in 2030 alle bussen emissievrij moeten zijn en op groene energie moeten rijden. De lijnbussen van Qbuzz en EBS rijden al deels elektrisch. Laden vindt vooral plaats op depot aangevuld met snellaadpunten bij busstations snellaadpunten. Vanuit de concessie Groningen-Drenthe rijden er nog beperkt elektrische bussen in onze regio. Naar verwachting zullen in 2029 de dieselbussen worden vervangen door elektrische bussen. Zoals het nu lijkt gaan deze laden op depot, evenals een toekomstige elektrische stadsbus.

In 2018 ondertekende het Publiek Vervoer Groningen Drenthe een Bestuursakkoord voor Zero Emissie Doelgroepenvervoer. In de verkenning van de nieuwe doelgroepenvervoerconcessie vanaf 2026 wordt onderzocht in hoeverre zero emissie ritten verder ingevoerd kunnen worden. Waarschijnlijk zal binnen de concessie 2026-2036 ZE-ritten tot 100% ingroeien. Daarom zijn steeds vaker personentaxi's, taxibussen en rolstoelbussen elektrisch. De voertuigen laden bij chauffeurs thuis via een private aansluiting, op depot of bij een publiek laadpunt. De groei van elektrische voertuigen voor doelgroepenvervoer vraagt daarom om meer publieke laadpunten. Daar komt mogelijk ook een groei van het aantal deelauto's bij. In onze gemeente rijden momenteel vier elektrische deelauto's.

Gemeentelijk wagenpark

We verduurzamen onze eigen mobiliteit door zoveel als mogelijk elektrische voertuigen te gebruiken. Een deel van ons wagenpark is elektrisch (o.a. voertuigen handhaving, interne dienstauto's en transportbussen). Om het wagenpark verder te elektrificeren zijn laadvoorzieningen op centrale- en wijklocaties een vereiste. Het realiseren van deze laadvoorzieningen wordt opgepakt vanuit een ander beleidsveld. De gewenste stroomcapaciteit voor het vergroten van de aansluiting is vanwege netcongestie echter nog niet direct beschikbaar. Het verduurzamen van het eigen wagenpark vraagt daardoor waarschijnlijk meer tijd.

Bijlage 2. Opbrengst inwonersparticipatie

Gemeente Meppel vindt het belangrijk dat inwoners worden betrokken bij het ontwikkelen van beleid en een uitvoeringsprogramma. Via een 'enquête parkeren en verkeer' en een 'parkeer & verkeermarkt' hebben we inwoners in 2024 om input gevraagd voor het Deelomgevingsprogramma Elektrisch Laden.

Enquête

Inwoners zijn betrokken door middel van een online enquête. Het doel van de enquête was input op te halen bij inwoners over 'omgeving & bereikbaarheid', 'parkeren', 'elektrisch laden' en 'deelmobiliteit'. De enquête had 502 respondenten.

Inwoners hebben vragen beantwoord over:

- Of zij over een elektrisch auto beschikken;
- Waar deze wordt opgeladen;
- Hoe tevreden men is over laadmogelijkheden binnen gemeente Meppel.

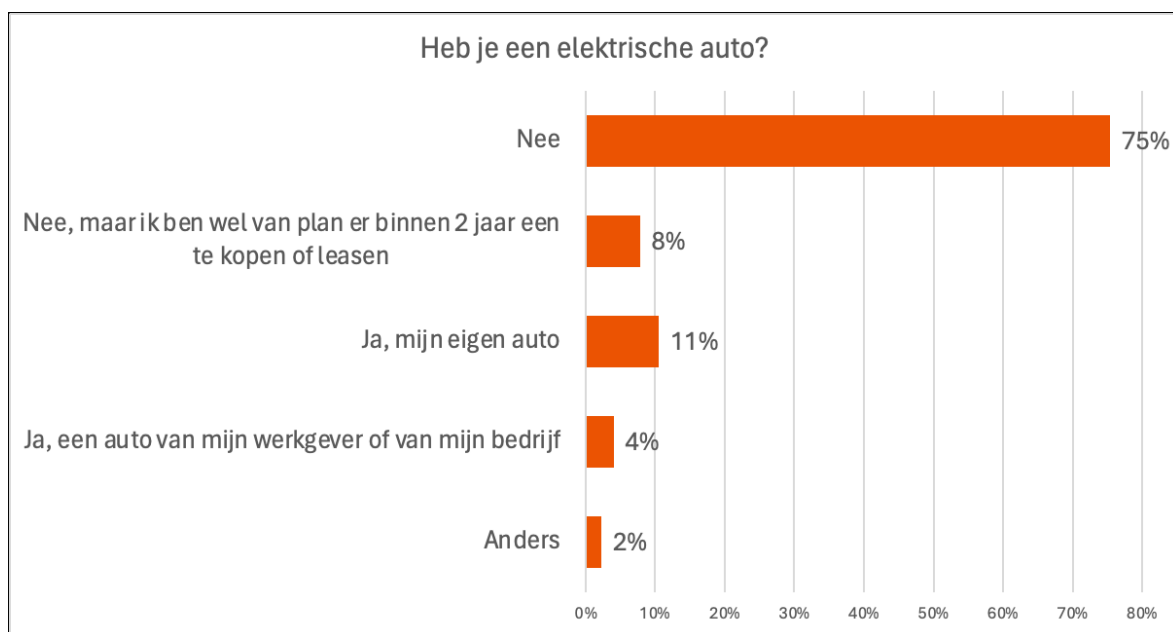
Daarnaast konden respondenten reageren op een aantal stellingen en was het mogelijk een toelichting te geven op antwoorden of opmerkingen te plaatsen.

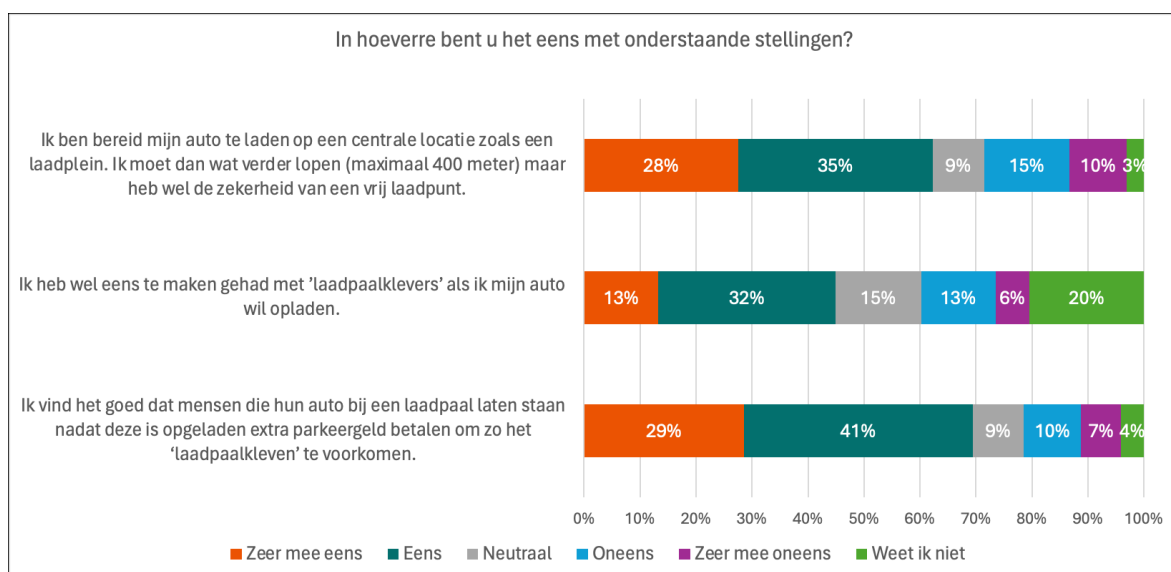
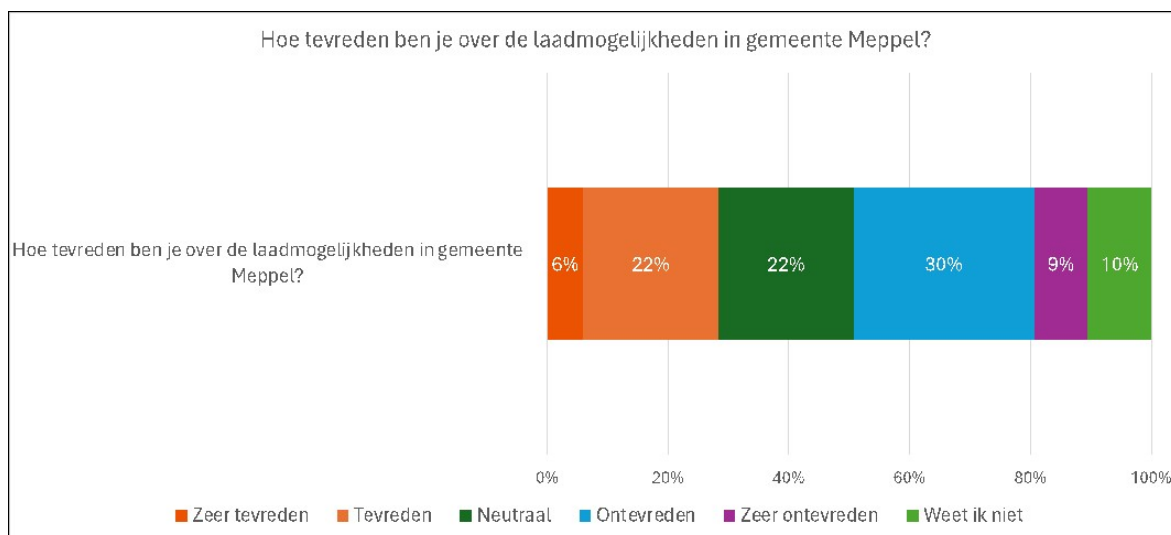
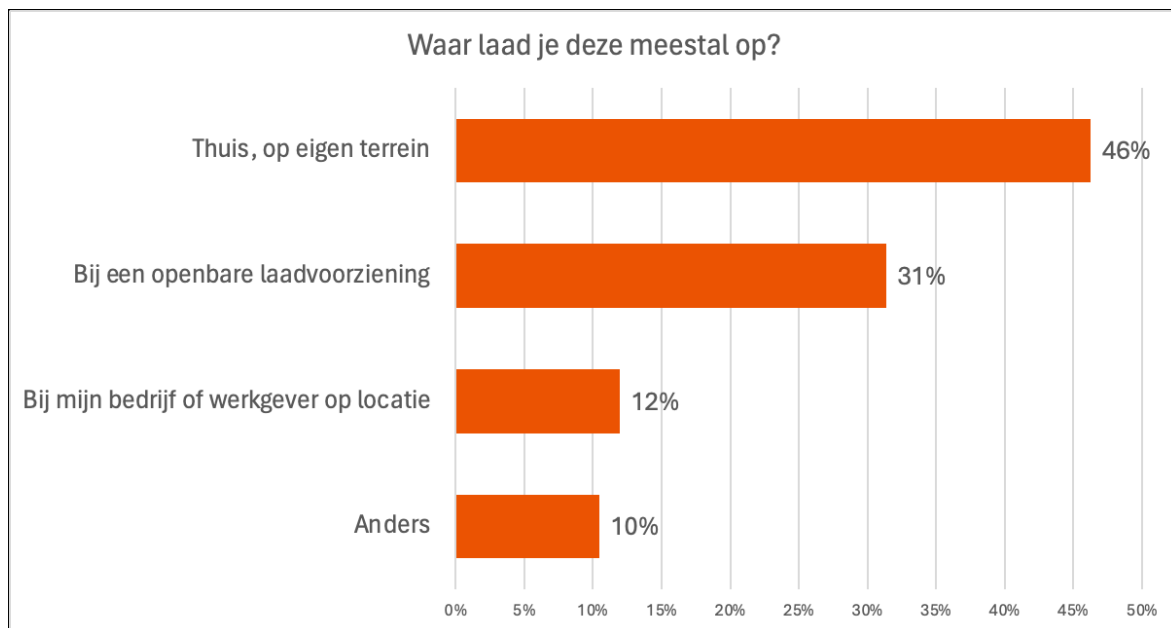
Parkeermarkt

Inwoners zijn nogmaals betrokken via de Parkeer & Verkeermarkt. Op twee dagen konden inwoners op de markt in het centrum van Meppel meedenken over de genoemde onderwerpen. De parkeermarkt was bedoeld om ideeën/suggesties op te halen voor de uitwerking van het beleid en argumenten op te halen voor bepaalde denkrichtingen.

Resultaten

Enquête deel 4: Elektrisch Laden





Open antwoorden enquête

Wil je je antwoord op de vorige vraag toelichten? (Vorige vraag: Hoe tevreden ben je over de laadmogelijkheden in gemeente Meppel?)

- Bij veel woningen geen mogelijkheid om op eigen terrein te parkeren en laden
- De parkeerplaatsen zijn tussen 1500 en 2200 altijd bezet! Ik kan niet even naar een benzinestation er komen steeds meer oplaadpunten, dus indien nodig is er wel één te vinden.
- Er zijn meerdere openbare laadpalen in de buurt
- Er zijn nu meer dan genoeg laadpalen geplaatst. Die vaak niet bezet zijn.
- Er zijn te weinig plekken. En die er zijn worden heel lang door dezelfde auto bezet gehouden
- Er zijn veel te weinig laadpunten in Meppel
- Geen snelladers beschikbaar
- Het is een bende, alleen maar langzame laders geen goede laadinfra
- Het is heel vaak dat er auto's parkeren die niet laden, grote ergernis!!
- Ik laad mijn auto op eigen terrein, ik heb een WallBox en zonnepanelen
- Ik heb altijd dichtbij voldoende laadmogelijkheden. Laadplekken zijn ook beschikbaar (vrij).
- ik laad alleen thuis
- Ik maak er geen gebruik van, want oplaadpaal bij huis.
- Ik woon in het centrum aan de Kromme Elleboog. Er is geen laadpaal in de garage tegenover mijn huis.
- In het centrum met name in de parkeergarages geen oplaadpunten beschikbaar
- In sommige wijken staan nog niet genoeg openbare laadpalen.
- Kosten 1kwh erg veel
- Kosten laden bij openbare laadpaal zijn te hoog.
- Laadpalen vragen in stad Meppel twee keer zoveel per Kw als in omliggende gemeenten!
- Laadpalen werken vaak niet (storing) of met één kant van de twee laadmogelijkheden. Plus langzaam!
- Laadpalen werken vaak niet en er zijn ter weinig parkeerplekken (of ze zijn bezet door gewone auto's)
- Op parkeerplaatsen (bijvoorbeeld van Albert Heijn) is geen laadpaal te vinden
- Overdag een tijdsbegrenzing toevoegen ("blauwe zone", bijvoorbeeld 3 uur)
- Palen in het centrum bladen traag achter het gemeente huis ook. Aanbod en spreiding kan beter
- Plekken bij een laadpaal zijn niet exclusief voor elektrische auto's en dus staan hier geregeld ook
- Plugin hybride, dus ik laad alleen thuis of op het werk. Kosten van openbaar laden zijn te hoog.
- Te groot aantal laadplaatsen zijn in vergunninghouders gebied
- Te weinig laadpalen in mijn omgeving. Extra laadpaal mag ik niet aanvragen
- Te weinig laadpunten op openbare weg. Elektrisch rijden wordt absoluut niet aantrekkelijk gemaakt
- Te weinig laadmogelijkheden dichtbij het centrum
- We hebben een laadpunt in de straat. Dat heeft 1,5 jaar geduurd na aanvraag. Mag niet meer typen
- Weinig plaatsen en slechte laadsnelheid
- Wij kunnen altijd laden doordat we een oprit hebben. Maak laden mogelijk in straten zonder oprit

Opbrengst Parkeer & Verkeermarkt

Vastgelegde input van inwoners:

- Meer laadpalen i.v.m. blokkeren van gemeente ambtenaren (parkeerterrein)
- Woont in de Stationsstraat. Hij is bang dat er te veel parkeerplekken voor laadpalen komen. Rijke mensen willen laadpalen.
- Laadpaal Keyzersstroom
- Locaties van laadpalen moeten logischer worden bepaald
- Doevelande: meer elektrische laadpalen - vraag hiernaar ophalen.
- Laadpaalkleven oplossen
- Bedrijfsbusjes moeten weg uit de straten, deze staan te lang geparkeerd, ook 's nachts.
- Aparte plekken voor werkbussen, ruimte voor vergunninghouders wordt door hen beperkt.

Bijlage 3. Wettelijke eisen Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl)

Vanuit het landelijke Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl) – het voormalige Bouwbesluit – worden enkele eisen gesteld aan de aanwezige laadinfrastructuur bij private gebouwen. Het gaat om gebouwen met parkeerplaatsen in het gebouw of op het perceel. De inhoud van de eisen hangt af van Europees recht. De handhaving hierop ligt in de basis bij gemeenten. De volgende artikelen uit de Bbl hebben betrekking op de laadinfrastructuur: artikel 4.160a (nieuwbouw) en 3.87b en 3.87c (bestaande bouw).

Het artikel 3.87b Bbl ‘oplaadpunt voor elektrische voertuigen’, wat geldt vanaf 1 januari 2025, luidt als volgt:

“Een gebouw, anders dan een woongebouw, met een parkeergelegenheid in het gebouw of buiten het gebouw op hetzelfde bouwwerkperceel, met meer dan 20 parkeervakken, heeft tenminste een oplaadpunt.”

Mogelijk voldoen niet alle gebouwen in de gemeente waarop deze eis van toepassing is aan deze eis.

De gemeente heeft overigens enige bewegingsruimte bij het handhaven. Het is toegestaan vanuit het Bbl om ‘gelijkwaardige oplossingen’ toe te staan, mocht het voor partijen beter zijn om op een andere manier aan deze eisen te voldoen. Bijvoorbeeld een gezamenlijke oplossing waarbij partijen bij elkaar op het terrein kunnen laden.

Daarnaast is op 24 april 2024 de Europese richtlijn EPBD IV (Energy Performance of Buildings Directive) ondertekend. Hierin worden de wettelijke eisen ten aanzien energieprestatie van gebouwen nadrukkelijk aangescherpt. De lidstaten hebben vanaf dat moment twee jaar de tijd om de eisen uit deze richtlijn op te nemen in nationale wet- en regelgeving. Op dit moment wordt de precieze doorvertaling naar het Bbl door de landelijke overheid uitgewerkt. Voor Nederland betekent dit dat veel van deze EPBD IV eisen vanaf 2026 zullen worden opgenomen in het Bbl. Dat gaat voor laadpunten om de volgende eisen^[21];

Voor nieuwbouw en ingrijpend gerenoveerde gebouwen worden de eisen voor woongebouwen met meer dan 3 parkeerplaatsen:

- Voorbekabeling voor 50% van de parkeerplaatsen of meer, leidingdoorvoeren voor de rest
- Nieuwbouw: minimaal 1 laadpunt

Onderstaande eisen gelden bij nieuwbouw en ingrijpend renoveren van niet-woongebouwen met meer dan 5 parkeerplaatsen:

- Minimaal 1 laadpunt per 5 parkeerplaatsen
- Kantoorgebouwen: minimaal 1 laadpunt per 2 parkeerplaatsen
- Voorbekabeling voor 50% of meer van de parkeerplaatsen, leidingdoorvoeren voor de rest

Bij bestaande bouw voor niet-woongebouwen met meer dan 20 parkeerplaatsen gelden de volgende eisen:

- Vanaf 1 jan 2025: minimaal 1 laadpunt
- Vanaf 1 jan 2027: minimaal 1 laadpunt per 10 parkeerplaatsen, of leidingdoorvoeren voor 50% of meer
- Vanaf 1 jan 2033 (overheidsgebouwen): voorbekabeling voor 50% van de parkeerplaatsen of meer

^[21] <https://www.rvo.nl/onderwerpen/wetten-en-regels-gebouwen/epbd-iii/laadinfrastructuur-elektrisch-vervoer> (geraadpleegd 9 oktober 2025)

Bijlage 4. Wijkaanpak plaatsing publieke laadpalen

We gaan binnen de wijkaanpak op hoofdlijnen in op de realisatie van publieke laadinfra in onze wijken en dorpen. We geven aan hoe we de plaatsing van publieke laadpalen organiseren op basis van onder andere de karakteristieken voor parkeren per wijk. De exacte locaties van laadpunten worden nader uitgewerkt in een plankaart. Daarnaast geven we op wijkniveau aan wat we verwachten qua omvang van de laadinfrastructuur in 2030. Voor het aantal laadpalen per wijk is rekening gehouden met de prognose van ElaadNL (prognose laag), gebiedsontwikkeling (o.a. Nieuwveenselanden, Noordpoort), eventuele strategische locaties en de reeds geplaatste laadpalen. De nog op te stellen wijkagenda's en vooral de fysieke maatregelen die hieruit voortvloeien, kunnen gevolgen hebben voor deze wijkaanpak.

Prognose laadpalen per wijk

We houden rekening met in totaal 520 publieke laadpunten binnen de gemeente Meppel eind 2030. Een publieke laadpaal heeft 2 aansluitpunten. Het gaat daarom om totaal 260 laadpalen. Op basis van de reeds geplaatste laadpalen (140, stand van zaken 6 juni 2025) houden we nu rekening met het realiseren van ongeveer 120 laadpalen de komende 5 jaar.

Onderstaande tabel weergeeft de prognose van het totaal aantal publieke laadpalen per wijk in 2030. Deze schatting is een richtlijn voor het bepalen van toekomstige laadlocaties. Voor de daadwerkelijke realisatie van laadpalen wordt de plaatsingsstrategie gehanteerd, waarbij het gebruik van bestaande laadpalen steeds meer bepalend zal zijn.

Tabel. Aantal laadpalen per wijk (CBS-indeling). Geplaatste laadpalen is stand van zaken per 6 juni 2025.

Wijk	Geplaatste laadpalen	Prognose gemeente	Bijplaatsen t/m 2030
Centrum	33	48	15
Nieuwveenselanden	12	32	20
Koedijkslanden (incl. Slingenberg)	29	40	11
Berggierslanden	12	24	12
Ezinge	6	12	6
Watertoren	2	11	9
Haveltermade	15	25	10
Oosterboer	21	46	25
Nijeveen	8	16	8
Rogat	1	1	0
Buitengebied	0	0	0
Bedrijventerreinen	1	5	4
Totaal gemeente Meppel	140	260	120

Centrum

De wijk Centrum in Meppel kenmerkt zich door drie buurten met ieder een eigen karakter: een centrum-winkelgebied met voorzieningen met enkele grotere parkeerterreinen en parkeergarages. Daaromheen woonwijken met deels gereguleerd parkeren (parkeren met ontheffing of parkeervergunning). Dit zijn buurten waar beperkt eigen parkeerplekken op opritten zijn en veel publiek parkeren op straat plaatsvindt. Door de beperkte private parkeermogelijkheid zal opladen in deze buurten vooral plaatsvinden via publieke laadpalen en in mindere mate via privaat en semipubliek laden.

Bij het selecteren van een publieke laadlocatie in deze buurten letten we nadrukkelijk op de parkeerdruk-situatie. We proberen laadlocaties te selecteren bij de grotere goed toegankelijk (haaks)parkeervakken aan de rand van buurten. Dit doen we om de parkeervakken met een hoge parkeerdruk te ontlasten. We houden hierbij rekening met de geldende zones voor gereguleerd parkeren.

Een belangrijke rol zien we voor de grotere parkeerterreinen in en rondom het centrum. Hier worden laadpalen geclusterd geplaatst (o.a. P-Stadhuis, P-Bleekerseiland, P-Kraton, P-Het Vledder, P-marktstraat, parkeergarages Kromme Elleboog en Keyzersstroom). Vanwege de parkeerdruk en de manier waarop parkeren is georganiseerd, streven we in de wijk Centrum naar een maximale loopafstand tot een publiek laadpunt van ongeveer 400 in plaats van 250 meter.

Nieuwveenselanden

In de groeiende wijk Nieuwveenselanden is woningbouw in ontwikkeling. Dit leidt tot een hogere laadpuntprognose in de toekomst. Er is een mix van woningen met en zonder eigen parkeerplaatsen. Dit zorgt voor een mix van publiek en privaat laden. Daar waar parkeren op eigen grond niet mogelijk is, is parkeren veelal in hofjes per buurt georganiseerd. Vooral de grotere goed bereikbare hofjes zijn (toekomstige) locaties voor publieke laadpunten.

In Nieuwveenselanden wordt een beperkt aantal (maatschappelijke) voorzieningen gerealiseerd. Het toekomstige parkeerterrein kan tevens dienen als toekomstig laadplein voor bezoekers en omwonenden.

Koedijkslanden/Slingenberg

De wijk Koedijkslanden/Slingenberg is een jaren '70 woonwijk met ook enkele locaties met meer recente woningen en nieuwbouw. De wijk bestaat uit een mix van woningen met en zonder oprit. Een groot deel van de bewoners is aangewezen op de kleine en grote parkeerpleinen die redelijk verspreid zijn in de wijk. De focus ligt op die locaties op publiek laden. De publieke laadpunten worden zoveel mogelijk geclusterd geplaatst op de grotere parkeerpleinen.

Koedijkslanden heeft daarnaast een winkelcentrum en maatschappelijk voorzieningen (scholen, zwembad, sporthal). De parkeerterreinen bij het winkelcentrum fungeert als laadplein voor bezoekers, (bestel)busjes en bewoners. Hier zijn reeds enkele laadpalen strategisch geplaatst.

Aan de Werkhorst zijn enkele bedrijven/organisaties gevestigd die op eigen terrein kunnen parkeren.

Berggierslanden

De wijk Berggierslanden is een woonwijk met vooral nieuwbouwwoningen. Er is een mix van woningen met en zonder oprit. Het aandeel woningen met eigen parkeergelegenheid is relatief groot. Publiek parkeren is georganiseerd langs de straat en op een aantal locaties in parkeerhofjes. In de parkeerhofjes zullen meerdere laadpalen geclusterd worden geplaatst. Aangezien het aantal hofjes beperkt is, zal publiek laden ook gaan plaatsvinden op parkeerplaatsen langs de straat. We ontkomen er op bepaalde locaties niet aan dat laadpalen op minder gewenste locaties geplaatst worden.

Op het parkeerterrein aan Sportpark Koedijkslanden worden laadpalen geplaatst voor bezoekers van de sportverenigingen. Deze laadpunten zijn ook beschikbaar voor inwoners van Berggierslanden, bijvoorbeeld voor het laden van (bestel)busjes.

Ezinge

De wijk Ezinge ligt naast het station en nabij onderwijs- en sportvoorzieningen. Ezinge bestaat uit woningen veelal zonder eigen oprit. Voor laden zijn veel inwoners afhankelijk van (semi)publieke laadinfrastructuur. Publieke laadpalen worden bij voorkeur geplaatst op de goed toegankelijke (grotere) parkeerlocaties. Daarnaast kunnen e-rijders laden bij laadpalen die (strategisch) zijn geplaatst bij onderwijs- en sportvoorzieningen.

Watertoren

De wijk Watertoren ligt tussen bedrijventerreinen en het centrum in. De wijk bestaat uit woningen (grotendeels zonder oprit), bedrijven en werklocaties. In deze wijk is woningbouw in ontwikkeling (project Noordpoort). Dit zorgt voor een aanzienlijke toename in de laadpuntprognose. De laadinfrastructuur zal bestaan uit een mix van privé laden (vooral op de werklocaties), semipubliek en publiek laden. In Noordpoort worden de laadpalen geplaatst op verzamellocaties (laadpleinen).

Haveltermade

De wijk Haveltermade ligt tegen het centrum en is een typische woonwijk. Hoewel er woningen zijn met een eigen oprit, zijn veel inwoners aangewezen op een publieke parkeerlocatie in de straat. In de wijk zijn meerdere voorzieningen, winkels en enkele werklocaties. Laden vindt in deze wijk deels thuis plaats en in een aantal gevallen op werklocaties. Veel inwoners zijn echter afhankelijk van publieke laadvoorzieningen. De publieke laadpunten concentreren zich vooral op de goed toegankelijke grotere parkeerlocaties en op de grotere parkeerterreinen nabij winkels en maatschappelijke voorzieningen. Daar worden laadpalen (eerst) strategisch geplaatst, waarna laadpalen op basis van gebruiksdatabasis worden bijgeplaatst.

Oosterboer

De wijk Oosterboer is een grote woonwijk ten oosten van Meppel met een mix van huizen met en zonder opritten. Centraal heeft de wijk lokale voorzieningen en winkels. Er zijn buurten met relatief meer woningen met eigen opritten en buurten waar parkeren op publiek terrein plaatsvindt. Per buurt verschilt daarom de focus op privaat en publiek laden.

Door de omvang van de wijk en daarmee veel woningen zonder oprit, moet veel aandacht uitgaan naar publiek laden in bepaalde buurten. Het parkeren vindt veelal aan de straat plaats, maar ook in parkeerhofjes. In veel straten is de parkeerdruk hoog. Publieke laadpalen worden bij voorkeur geplaatst op de grotere en goed toegankelijke parkeerlocaties waar de parkeerdruk (relatief) lager is. Vanwege de hoge parkeerdruk vindt publiek laden ook plaats op de grote parkeerterreinen bij onder andere de supermarkt en de sporthal. Hier worden laadpalen (eerst) strategisch geplaatst en bijgeplaatst op basis van gebruik.

Nijeveen

De wijk Nijeveen bestaat uit de woonkern Nijeveen met daaromheen een groter groen en agrarisch gebied. In de kern Nijeveen is een mix van woningen met winkels en voorzieningen, en een bedrijventerrein. Woningen hebben voor een groot deel eigen opritten waardoor het grootste deel van de inwoners thuis privé zal laden. Er zullen ook publieke en semipublieke laadpunten nodig zijn in de verschillende buurten. Publieke laadpunten zijn voor inwoners en bezoekers ook aanwezig bij voorzieningen met (veel) parkeergelegenheid (sporthal, dorpshuis, school en winkels).

Rogat

De wijk Rogat aan de oostkant van Meppel bestaat uit een kern van woningen en een bedrijventerrein met eromheen een groter groen en agrarisch gebied. De focus wat betreft laadinfrastructuur ligt hier vooral op privaat laden (werk en thuis) en zeer beperkt publiek laden.

Verspreid gebied Meppel

Deze 'wijk' bevat het grote omliggende gebied in Meppel met enkele woningen en werklocaties maar vooral groen en agrarisch gebied. De focus ligt hier op privaat laden.

Bijlage 5. Procedure aanvraag publieke laadpalen

De realisatie van een laadpaal van aanvraag tot ingebruikname beschrijven we hier. Belangrijk onderdeel van de procedure is het stappenplan van Laadpaalnodig.nl. Dit is het platform waar overheden en aanbieders van publieke laadpalen in werken om aanvragen te behandelen. Inwoners, ondernemers, de aanbieder van publieke laadpalen en de gemeenten dienen via dit platform tevens een aanvraag in voor een publieke laadpaal. De aanbieder van de publieke laadpalen beoordeelt de aanvragen samen met de gemeente.

Bij een aanvraag (vraaggestuurd, datagestuurd of strategisch) worden onderstaande stappen binnen Laadpaalnodig.nl doorlopen:

1. Beoordelen aanvraag (aanbieder)
2. Locatievoorstel maken (aanbieder)
3. Goedkeuren locatievoorstel of alternatief aanwijzen (gemeente)
 - Afhankelijk van de locatie stuurt de gemeente een brief naar direct omwonenden.
4. Aanvragen netaansluiting (aanbieder)
5. Voorbereiden en publiceren verkeersbesluit (gemeente)
 - Belanghebbenden hebben een termijn van 6 weken om schriftelijk bezwaar in te dienen tegen een verkeersbesluit.
6. Voorbereiden realisatie (netbeheerder)
7. Voorbereiden en inplannen realisatie (aannemer)
8. Realisatie en in bedrijfstelling laadobject en laadlocatie (aannemer)
9. Laadpaal is gerealiseerd
 - We richten één of twee parkeervakken in met verkeersborden afhankelijk van de locatie

Bijlage 6. Overzicht Geografische Informatieobjecten

P.M.