

Laadvisie gemeente Westerkwartier



Definitief, maart 2022

Inhoud

1. Inleiding	3
1.1 Doel en scope.....	3
1.2 Kaders en aanpalend beleid	4
1.3 Leeswijzer	4
2. De ontwikkeling van elektrisch rijden.....	5
2.1 Explosieve groei van elektrisch vervoer EV verwacht.....	5
2.2 Energietransitie	7
3. Kenmerken van laadinfrastructuur.....	9
3.1 Laadsnelheid	9
3.2 Toegankelijkheid.....	10
3.3 Veiligheid.....	10
3.4 Inpassing in de openbare ruimte	11
4. Laadopgave per gebruikersgroep tot 2030	12
4.1 Huidige situatie	12
4.2 Personenauto's	12
4.3 Bestel- en stadslogistiek	14
4.4 OV-busvervoer	14
4.5 Zware vracht over de weg	15
4.6 Vracht- en pleziervaart.....	15
4.7 Mobiele werktuigen voor de (land)bouw	15
5. Onze strategische keuzes.....	16
5.1 Type laadinfrastructuur	16
5.3 Samenwerking met de markt voor uitbreiding en instandhouding publiek laadnetwerk	18
5.4 Plaatsingsstrategie voor publieke laadpunten	19
5.5 Participatie en Communicatie.....	20
6. Uitvoering en organisatie	21
6.1 Gemeentelijke organisatie	21
6.2 Samenwerking en afstemming	21
6.3 Monitoring	21
6.4 Financiële kaders	21
Bijlage I Begrippenlijst.....	23
Bijlage II Uitkomsten vragen laadpalen in inwonersenquête deelmobiliteit.....	24
Bijlage III Factsheet 'Veilig parkeren en laden van elektrische voertuigen in parkeergarages'.	26

1. Inleiding

Het aantal elektrische voertuigen neemt sterk toe, ook in onze gemeente. Dat is ook noodzakelijk om de klimaatdoelen te halen. De gemeente Westerkwartier zet met het Duurzaamheidsbeleid 2020-2025 in op 50% CO₂ reductie in 2030 ten opzichte van 2015.

Vanaf 2030 zijn alle nieuwe auto's emissieloos¹, voor een belangrijk deel zullen dat batterij-elektrische auto's zijn. Die kunnen alleen rijden als de laadinfrastructuur op orde is. Om te zorgen dat er tijdig voldoende laadpunten² zijn, is de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) opgesteld, een onderdeel van het nationale Klimaatakkoord.

Eén van de afspraken is dat gemeenten zorgen voor een integrale laadvisie en plaatsingsbeleid. Voor gemeente Westerkwartier geeft deze integrale laadvisie de komende jaren richting aan de ontwikkeling van een dekkend, toegankelijk, betaalbaar, en veilig netwerk van laadinfrastructuur voor alle elektrische voertuigen. Deze visie dient daarmee als basis om de plannen rondom de uitvoering en uitrol van laadinfra mee op te kunnen stellen.

1.1 Doel en scope

Het doel van deze integrale laadvisie is om een strategie te bepalen waarmee tijdig een passende laadinfrastructuur voor alle elektrische voertuigen wordt gerealiseerd. Dit is belangrijk om de mobiliteit te verduurzamen en de CO₂-uitstoot te verminderen. We willen met deze laadvisie in de toenemende laadvraag kunnen voorzien en richting geven aan de transitie naar elektrisch vervoer. De visie heeft een zichttermijn van tien tot vijftien jaar.

De focus van deze laadvisie ligt vooral op personenauto's en in mindere mate op OV-busvervoer, lichte en zware logistieke voertuigen, (land)bouwwerktuigen en vaartuigen. De overstap naar elektrisch rijden verloopt niet voor alle gebruikersgroepen en type voertuigen in hetzelfde tempo. Voor personenauto's is de overstap al volop gaande en hebben we redelijk zicht op wat er nodig is. Voor bijvoorbeeld zwaar vrachtvervoer is nog onzeker in hoeverre elektrisch rijden uitkomst biedt en zo ja, wat de behoefte is aan laadinfrastructuur. Bepaalde doelgroepen kunnen mogelijk in de toekomst (deels) gebruik maken van het bestaande laadnetwerk voor personenauto's, of hebben juist eigen laadinfrastructuur nodig. De gemeente voorziet hierin vooral een faciliterende rol en zal haar rol opnieuw bekijken bij de herijking van deze laadvisie over twee jaar. Door de visie elke twee jaar te herijken kunnen we nieuwe inzichten en ontwikkelingen tijdig meenemen en zo ervoor zorgen dat we op elk moment een passend laadnetwerk hebben.

Naast elektrische voertuigen zet zowel Nederland als Europa in op waterstof als energiedrager voor met name zware emissievrije voertuigen. De ontwikkeling van waterstof is nog niet zo ver als batterij-elektrisch. Het aanbod vulpunten, betaalbare voertuigen en groene waterstof is nog heel beperkt en erg duur. De gemeente Westerkwartier volgt de ontwikkelingen rondom waterstof, waaronder de waterstofrein Groningen-Leeuwarden.

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

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

1.2 Kaders en aanpalend beleid

Deze laadvisie past binnen gemeentelijke beleidskaders. Het Duurzaamheidsbeleid 2020-2025 heeft als speerpunt opgenomen dat de gemeente duurzame mobiliteit actief stimuleert en bijbehorende laadfaciliteiten faciliteert. De onlangs vastgestelde verkeersvisie van de gemeente sluit hierop aan. Onder speerpunt 8 is aangegeven dat de gemeente duurzame mobiliteit stimuleert en faciliteert zoals elektrisch rijden.

Met deze laadvisie volgen we het landelijk en Europees beleid. In Nederland en Europa wordt gewerkt aan wet- en regelgeving voor elektrisch laden. We vinden het belangrijk om deze ontwikkelingen te volgen en zodra er wijzigingen zijn, passen we onze werkwijze aan.

Onderwerpen waar Nederland aan werkt, zijn onder andere:

- Brandveiligheid in parkeergarages;
- Digitale veiligheid;
- Prijstransparantie, zodat voor de gebruiker vooraf duidelijk is wat het laden kost.

Nu al relevant zijn de Europese richtlijnen voor de energieprestatie van gebouwen: de Energy Performance of Buildings Directive (EPBD III²). Nederland heeft deze vastgelegd in het Bouwbesluit. De richtlijn verplicht om laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen aan te leggen bij nieuwbouw, bij ingrijpende renovaties of bij bestaande grotere gebouwen, ook als deze niet worden verbouwd.

1.3 Leeswijzer

De laadvisie start met de benodigde context over elektrisch rijden en de energietransitie in hoofdstuk 2 en belangrijke kenmerken van laadinfrastructuur in hoofdstuk 3. In hoofdstuk 4 beschrijven we de verduurzamingsopgave voor onze gemeente per gebruikersgroep. Hoofdstuk 5 bevat de strategische keuzes die we maken met betrekking tot laadinfrastructuur. De uitvoering en gemeentelijke organisatie staat in hoofdstuk 6.

² [Laadinfrastructuur voor elektrisch vervoer – EPBD III](#)

2. De ontwikkeling van elektrisch rijden

2.1 Explosieve groei van elektrisch vervoer EV verwacht

In navolging van het Klimaatakkoord van Parijs uit 2015 wordt wereldwijd steeds meer ingezet op de verduurzaming van mobiliteit en transport. Op Europees niveau worden autofabrikanten steeds strengere normen opgelegd ten aanzien van de maximale uitstoot van CO₂ per kilometer. Door deze strenge normen ontkomen autofabrikanten niet aan de ontwikkeling en productie van steeds meer emissievrije voertuigen; in de praktijk voornamelijk batterij-elektrische voertuigen. Steeds meer fabrikanten geven aan over enkele jaren alleen nog maar volledig elektrische personenauto's te zullen leveren³.

Het kabinet Rutte III stelde in het regeerakkoord van 2017 al de ambitie om in 2030 te streven naar enkel de nieuwverkoop van emissievrije personenauto's. In het Klimaatakkoord van 2019 is deze ambitie verder uitgewerkt in de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL). Hierin staan stevige ambities op het gebied van verduurzaming van transport. In de NAL wordt uitgegaan van een groei naar 1,9 miljoen elektrische personenauto's in Nederland in 2030. Hiervoor is voldoende laadinfrastructuur een belangrijke randvoorwaarde.

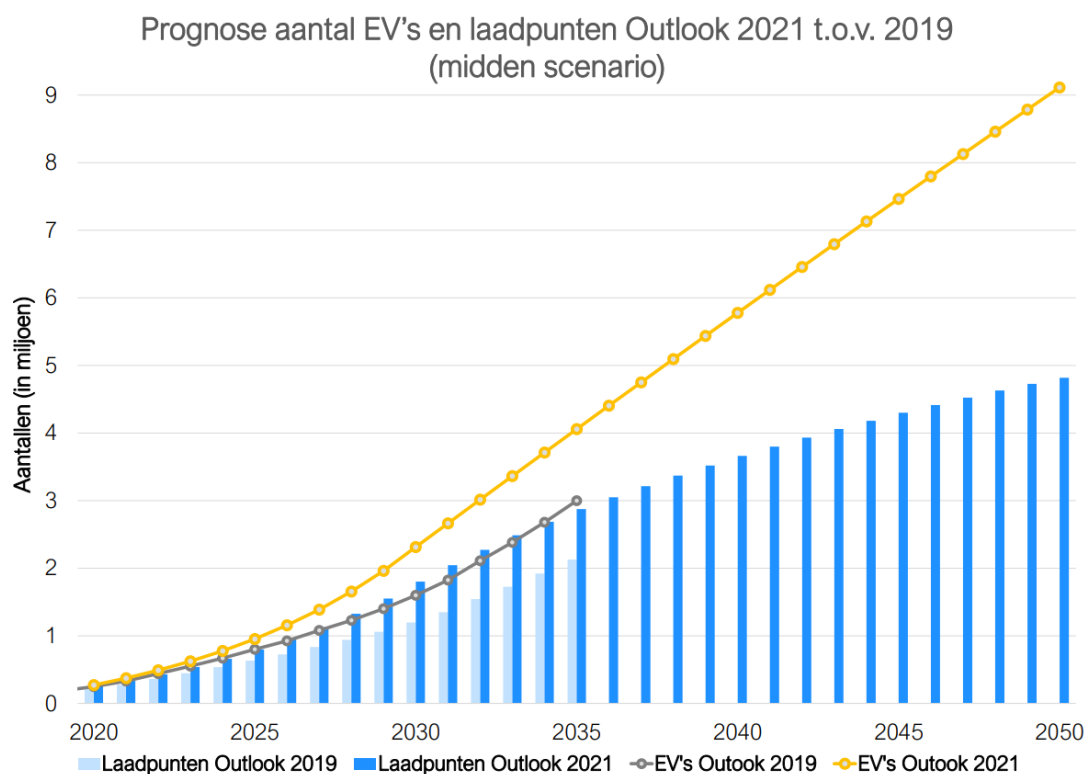
Regio RAL Noord

In de NAL is afgesproken dat Nederland wordt ingedeeld in zes regio's. Elke regio stelt een Regionale Aanpak Laadinfrastructuur (RAL) op. Provincies Groningen, Friesland en Drenthe vormen samen de RAL Noord. Deze samenwerkingsregio staat aan de lat om de inliggende gemeenten te ondersteunen in de uitrol van voldoende laadinfrastructuur, zodat een gebrek hieraan geen belemmering vormt voor de groei van elektrisch vervoer. Elke gemeente stelt zelf een laadvisie en plaatsingsbeleid op, zodat de lokale inzet en ambities worden vastgelegd. De RAL Noord ondersteunt gemeenten waar nodig en mogelijk in de opgave, onder meer de door organisatie van aanbestedingen voor publieke laadinfrastructuur.

Verwachtingen personenauto's

ElaadNL, een samenwerking van de Nederlandse netbeheerders, berekent periodiek de verwachte groei aan elektrische personenauto's en de daarvoor benodigde aantallen laadpunten voor heel Nederland. In de meest recente prognose (Q3 2021) zijn de verwachtingen uit 2019 bijgesteld naar ongeveer 2,2 miljoen elektrische personenauto's en maar liefst vier miljoen in 2035. Daarmee is in 2035 ongeveer de helft van de Nederlandse personenauto's volledig elektrisch. Daarvoor zijn in 2035 bijna drie miljoen laadpunten nodig. Figuur 1 illustreert deze verwachting van ElaadNL.

³ Bijv. nu.nl (februari 2021) via <https://www.nu.nl/auto/6117534/steeds-meer-automerken-willen-alleen-nog-elektrisch-is-het-nu-wel-menens.html>



Figuur 1: Geprognostiseerde landelijke groei aantal elektrische personenauto's en laadpunten in 2021 versus 2019 (bron: ElaadNL)

Verwachtingen bestelwagens

Naast personenauto's wordt ook voor bestelwagens een sterke stijging van het elektrische voertuigen verwacht. Hoewel een klein aandeel van de bestelwagens op dit moment elektrisch is, verwacht men in de komende jaren een versnelling van de productie van elektrische bestelwagens. ElaadNL prognosticeerde de verwachte groei van deze gebruikersgroep in 2020, waarvan de belangrijkste bevindingen in figuur 2 staan. Te zien is dat in het midden scenario het aandeel elektrische bestelwagens in 2034 al meer dan 50% is van het totale bestelwagenpark.

Scenario	>50 % van nieuwe voertuigen BEV	100% van nieuwe voertuigen BEV	>50 % totale wagenpark BEV
Hoog	2026	2030	2032
Midden	2028	2035	2034
Laag	2033	-	-

Figuur 2: Verwachte groei van elektrische bestelwagens (bron: ElaadNL)

Stimulering vanuit de overheid

Een deel van deze groei wordt extra gestimuleerd door de gestelde overheidsambities, waaronder, per gebruikersgroep benoemd:

Personenauto's	2030: alleen nog Zero Emissie nieuwverkoop 2030: groei naar 1,9 miljoen elektrische personenauto's verwacht
Lichte logistiek	2025: ZE-zones voor logistieke voertuigen (o.a. gemeente Groningen)
OV-bussen	2025: enkel nog aankoop Zero Emissie bussen (landelijk) 2030: alle OV-bussen Zero Emissie (ook regionale concessies)
Zware logistiek	2030: ZE-zones voor zwaar vrachtvervoer (verwachting)

Deze landelijke ontwikkelingen vinden hun weerslag in onze gemeente. We verwachten dat het aantal elektrische voertuigen in onze gemeente gestaag zal toenemen (zie ook hoofdstuk 4). Hieruit volgt onze opgave voor het opstellen van deze laadvisie en de noodzaak om na te denken over de inpassing van laadinfrastructuur in onze gemeente.

2.2 Energietransitie

Zoals hierboven beschreven zal elektrisch vervoer een grote vlucht nemen. Naast de elektrificatie van vervoer, elektrificeren ook andere energievragers. In toenemende mate gaan we elektrisch koken en verwarmen met inductiekookplaten en warmtepompen. Deze ontwikkelingen komen onder meer terug in de Transitievisie Warmte (TVW) van de gemeente.

Ook aan de aanbodkant van elektriciteit verandert veel. Het aanbod van elektriciteit zal, door een toename aan duurzame opwek door zon en wind grilliger en lokaler worden. In toenemende mate is daarom vraagsturing nodig; het gebruik van energievragers op momenten dat duurzame energie beschikbaar is. Deze ontwikkelingen spelen een rol in onder andere de Regionale Energie Strategie (RES) waarin de gemeente samenwerkt in een RES-regio.

Door deze ontwikkelingen aan zowel de vraag- als aanbodkant wordt het elektriciteitsnet zwaarder belast. Als door al deze veranderingen netproblemen ontstaan, kan dat tot hoge maatschappelijke kosten leiden. Het vertraagt de uitrol van laadinfrastructuur en vormt een risico voor het halen van ambities met laadinfrastructuur en de brede energietransitie. De netbeheerders hebben de taak het elektriciteitsnet hierop voor te bereiden door het tijdig realiseren van nieuwe netaansluitingen en netverzwaringen.

Naast netverzwaringen zijn ook oplossingen nodig om aanbod en vraag meer naar elkaar toe te brengen. Het 'slim laden' van elektrische voertuigen kan hierbij uitkomst bieden. Met slim laden is het tijdstip van het laden, het vermogen en de richting van de elektriciteit variabel. Hiermee wordt overbelasting van het elektriciteitsnet voorkomen en worden duurzame (lokale) bronnen als zon en wind optimaal benut. De elektrische auto wordt hiermee onderdeel van het duurzame energiesysteem van de toekomst. Slim laden biedt daarmee volop kansen en – bij de juiste toepassing ervan – kan het de verduurzaming van het energiesysteem bevorderen en maatschappelijke investeringen in het elektriciteitsnet voorkomen.

Voor de laadvisie resulteert bovenstaande de aandachtspunten zijn voor onze gemeente:

1. Ons uitgangspunt is dat de stroom op publieke laadinfrastructuur groen is, en in Nederland of als het kan lokaal is opgewekt, bijvoorbeeld door de inzet van zonopwekking.

2. We stemmen regelmatig af met de netbeheerder over de plannen, prognoses en de impact op en huidige stand van het elektriciteitsnet. Door de toenemende netbelasting moet het elektriciteitsnet op verschillende plekken worden uitgebreid en verzaagd. Netverzwaringen en het realiseren van nieuwe aansluitingen zijn veel werk voor een netbeheerder. Daarbij komen aanhoudende tekorten van technisch personeel, waardoor de wachttijd voor nieuwe aansluitingen en ook voor noodzakelijke netverzwaringen oploopt. Het is daarom onze verantwoordelijkheid om tijdig, op basis van prognoses, aan te geven welke laadinfrastructuur gewenst is voor de komende jaren. De netbeheerder kan vervolgens inzicht geven over de haalbaarheid en eventueel maatregelen treffen om te zorgen dat er voldoende ruimte op het net is.
3. We volgen de landelijke ontwikkelingen rondom slim laden. Nationaal wordt binnen de NAL werkgroep 'slim laden' gewerkt aan de grootschalige introductie hiervan. Gezamenlijk met de gemeenten Het Hogeland en Eemsdelta heeft de gemeente Westerkwartier een rijkssubsidie gekregen voor het realiseren van slimme laadpleinen. In het kader van dit traject wordt er medio begin 2022 een slim laadplein in het Stationspark Zuidhorn ontwikkeld. Dit laadplein wordt ook geschikt gemaakt voor Vehicle to Grid (op- en ontladen van elektrische auto's).

Acties voor ons als gemeente

- Samen met de netbeheerder (Enexis) zorgen we voor een overlegstructuur zodat we elkaar op de hoogte houden van plannen en mogelijke knelpunten en kansen voor het elektriciteitsnet in onze gemeente. We zoeken hierbij de combinatie en samenwerking met afstemmingsplatform energietransitie zoals opgenomen in het uitvoeringsprogramma van de Transitievisie Warmte.
- We werken samen met de netbeheerder om het plaatsings- en realisatieproces zo efficiënt mogelijk te laten verlopen. We delen minimaal tweejaarlijks prognoses voor laadinfrastructuur in de komende jaren, waarbij we zo specifiek mogelijk zijn over de locaties. We vragen de RAL Noord ons hierin te faciliteren.
- Op het Stationspark Zuidhorn realiseren we een slim laadplein.

3. Kenmerken van laadinfrastructuur

Laadinfrastructuur kan worden onderscheiden op basis van toegankelijkheid en op basis van laadvermogen. In dit hoofdstuk geven we een kort overzicht van de bestaande type laadpunten.

3.1 Laadsnelheid

We onderscheiden twee typen laadinfrastructuur: reguliere laders en snelladers.

Regulier laden – ook wel ‘bestemmingsladen’- doet men op plekken waar men verblijft: thuis, op het werk of bijvoorbeeld bij een bezoek aan een restaurant of pretpark. Het zijn plekken waar men doorgaans minimaal enkele uren doorbrengt. Reguliere laadpunten hebben een vermogen van maximaal 22 kW. Met dit vermogen kan het opladen van een batterij uren duren. Dit is geen probleem wanneer het voertuig lang geparkeerd staat op een plek waar men toch al moet zijn.

Een andere manier om de elektrische auto op te laden is snelladen. Snelladen lijkt eigenlijk meer op het tanken zoals we dat kennen van een benzine- of dieselveertuig. Het gaat met een hoog vermogen en men doet het vaak onderweg. Men verblijft dus bij de auto op het moment dat deze geladen wordt. Snelladen is noodzakelijk bij het afleggen van lange afstanden. Snelladen is ook nodig om intensief gebruikte voertuigen als, bestelvervoer of elektrische bussen van stroom te voorzien. Ook wordt snelladen gezien als alternatief voor regulier laden, met name waar minder laadinfrastructuur wenst (of mogelijk is) in de openbare ruimte.

Een mix van regulier laden en snelladen voorziet EV-rijders van laadzekerheid. Met laadzekerheid kan een EV-rijder op vertrouwen dat hij of zij een elektrische auto altijd kan opladen. We verwachten dat reguliere laders een dominante rol vervullen in het bereiken van laadzekerheid. Snelladen beschouwen we als een aanvullende voorziening.

Specifieker onderscheiden we de volgende categorieën:

- **Regulier laden:** laadpunt met een vermogen tot 22 kilowatt (kW). Reguliere laadpunten kunnen individueel worden geplaatst, of geclusterd worden op een laadplein.
- **Snelladen:** laadpunt met een vermogen van meer dan 22 kW. Snelladen gebeurt op gelijkstroom en is volop in ontwikkeling. We onderscheiden twee subcategorieën:

a. Snelladen

Laadpunt met een vermogen tussen 50 en 150 kW. Deze zijn vaak beschikbaar langs snelwegen, supermarkten, hotels en vergaderlocaties.

b. Ultrasnelladen

Laadpunt met een vermogen tussen 150 en 350 kW. Een groot deel van de huidige beschikbare elektrische voertuigen is technisch geschikt om te laden met een snelheid van maximaal 100 kW. De nieuwere modellen en modellen in het hogere segment zijn geschikt voor de hogere vermogens. De laadvermogens tussen 125 kW en 350 kW worden tegenwoordig bij snellaadstations langs hoofdwegen geplaatst, bijvoorbeeld bij pompstations en wegrestaurants. Voor OV en logistiek worden ook laadpunten met een vermogen hoger dan 350 kW geplaatst, bijvoorbeeld een pantograaf. De laadpunten zijn geschikt om grote voertuigen zoals vrachtwagens en bussen in korte tijd te laden.

3.2 Toegankelijkheid

Het laadnetwerk bestaat uit laadpunten in de publieke, semipublieke en private ruimte. Waar een laadpunt staat, bepaalt mede de toegankelijkheid. Als gebruikers geen toegang hebben tot laadpunten op privaat terrein moeten ze kunnen uitwijken naar semipublieke of publieke laadpunten. De gemeente heeft vooral een belangrijke rol in de realisatie van publieke laadpunten.

- **Publiek laadpunt:** Een laadpunt dat 24/7 openbaar toegankelijk is, zonder barrières zoals slagbomen of poorten;
- **Semipubliek laadpunt:** Een privaat laadpunt op een parkeergelegenheid in privaat eigendom dat is opengesteld voor publiek. Denk aan parkeergarages, tankstations of horeca-locaties. Er kunnen beperkte toegangstijden zijn;
- **Privaat laadpunt:** Een laadpunt op eigen terrein, aan huis of bij een bedrijf. Iedereen mag een laadpunt realiseren op eigen terrein en deze op een parkeerplek op eigen terrein ook beschikbaar stellen voor derden.

Naast de drie type locaties zijn er ook zogenoemde 'verlengd private aansluitingen' mogelijk. Hierbij staat het voertuig tijdens het laden op een openbaar parkeervak, maar maakt het gebruik van een privaat laadpunt. De netaansluiting van het laadpunt is gevestigd in de woning van de eigenaar. Dit type verlengd private aansluitingen staan wij als gemeente niet toe in de openbare ruimte. Een andere vorm van een verlengd private aansluiting is als men een kabel vanuit huis over de stoep naar het voertuig legt. De gemeente staat deze verlengde aansluitingen niet toe vanwege de veiligheid van voetgangers op de stoep.

3.3 Veiligheid

De veiligheid rondom laadpalen is ook van belang. Hieronder verstaan we een aantal belangrijke aspecten.

Bij het plaatsen van laadpalen in parkeergarages is het van belang om voor de realisatie van de laadpalen een brandveiligheidscheck te laten doen door een brandveiligheidsadviseur. Daarnaast dienen bij de realisatie verschillende veiligheidsaspecten mee te worden genomen. Het Instituut voor Fysieke Veiligheid heeft hiervoor een factsheet opgesteld, welke is opgenomen in bijlage III van deze laadvisie. De gemeente Westerkwartier bezit een tweetal parkeergarages, beide in Zuidhorn, bij eventuele toekomstige realisatie van laadpalen op deze locaties wordt het thema brandveiligheid uitdrukkelijk meegenomen. Andere parkeergarages binnen onze gemeente zijn veelal in eigendom van VVE's, hiervoor zullen we via onze website verwijzen naar de factsheet van het Instituut voor Fysieke Veiligheid.

Ook bij het plaatsen van een laadfaciliteit bij de eigen woning moet om een aantal veiligheidsaspecten worden gedacht. Een laadpaal vraagt aardig wat vermogen waardoor in veel gevallen een 3-fasen aansluiting en/of krachtstroom nodig is. De gemeente raad haar inwoners aan om dit niet zelf te doen maar door een erkend installateur. In onze communicatie zullen we deze boodschap aan inwoners overbrengen.

3.4 Inpassing in de openbare ruimte

De groeiende behoefte aan laadpunten in de openbare ruimte werpt de vraag op welke wijze deze goed kunnen worden ingepast in de openbare ruimte. Voor de reguliere 'losse' laadpaal zijn oplossingen beschikbaar die bijdragen aan een efficiëntere inpassing in de beperkte openbare ruimte en bovendien visueel aantrekkelijker zijn. Daarnaast kunnen deze oplossingen bijdragen aan een evenwichtigere belasting van het bestaande elektriciteitsnet.

Voorbeelden van deze oplossingen zijn:

- Clustering van laadpalen in laadpleinen. Hierbij wordt gebruik gemaakt van één netaansluiting en wordt het beschikbare vermogen slim en dynamisch verdeeld over de laadpunten;
- Integratie in bestaande objecten in de openbare ruimte, zoals in lantaarnpalen of afvalcontainers;
- Ondergrondse laadpunten.

Acties voor ons als gemeente

- Aandachtspunten voor laadpalen in parkeergarages delen op de website, onder andere voor Verenigingen van Eigenaren (VVE's).
- Bij eventuele plaatsing laadpalen in de gemeentelijke parkeergarages in Zuidhorn brandveiligheidsaspecten meenemen.
- Communiceren richting inwoners over aandachtspunten en tips over plaatsen laadpaal op eigen terrein.

4. Laadopgave per gebruikersgroep tot 2030

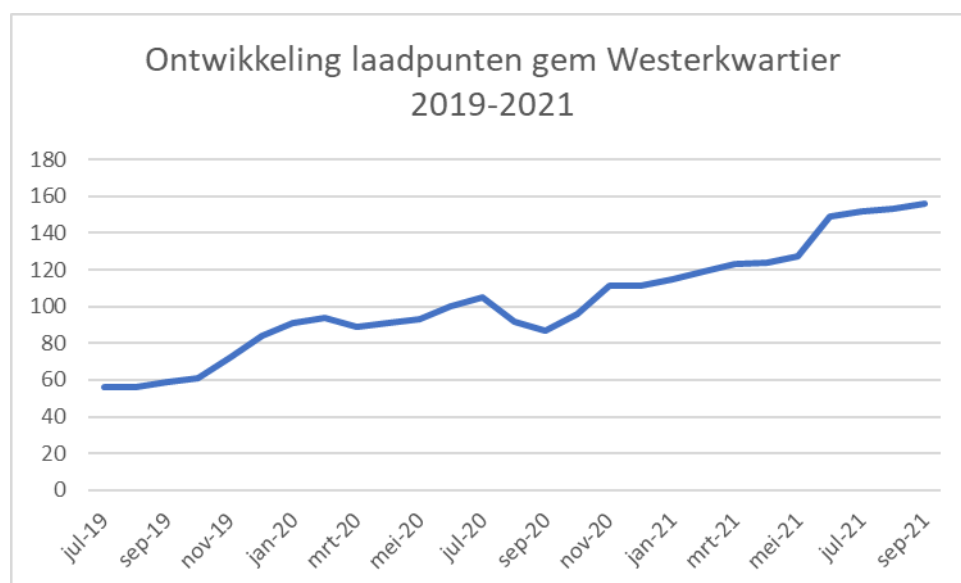
Om inzicht te krijgen in hoeveel laadpunten er nodig zijn, maken we gebruik van de prognoses van RHDHV van oktober 2021. De prognoses zetten we af tegen de huidige situatie. Zo maken we de opgave voor de komende periode concreet. Het doel is daarbij niet om het aantal voorspelde laadpunten te realiseren, maar om te zorgen dat de laadinfrastructuur in het juiste tempo meegroeit en om de ontwikkeling van elektrisch vervoer niet te beperken. Omdat er in prognoses altijd onzekerheden zitten, houden we de ontwikkelingen goed in de gaten en stellen als nodig onze doelstellingen bij.

4.1 Huidige situatie

Momenteel zijn er ongeveer 180 laadpunten in onze gemeente. Hiervan zijn 111 punten openbaar en 58 semi-publiek of privaat. Daarnaast zijn er 12 snellaadpunten in onze gemeente. In onderstaande tabel en figuur staan de verschillende aantallen per type laadpunt weergegeven en de ontwikkeling van aantal laadpunten in onze gemeente over de afgelopen jaren.

Tabel 1 Aantallen laadpunten in de gemeente (bron: www.oplaadpalen.nl stand: 7 december 2021)

Type laadpunt	Publiek	Semipubliek	Privaat
Regulier	111	11	47
Snel	12	0	-

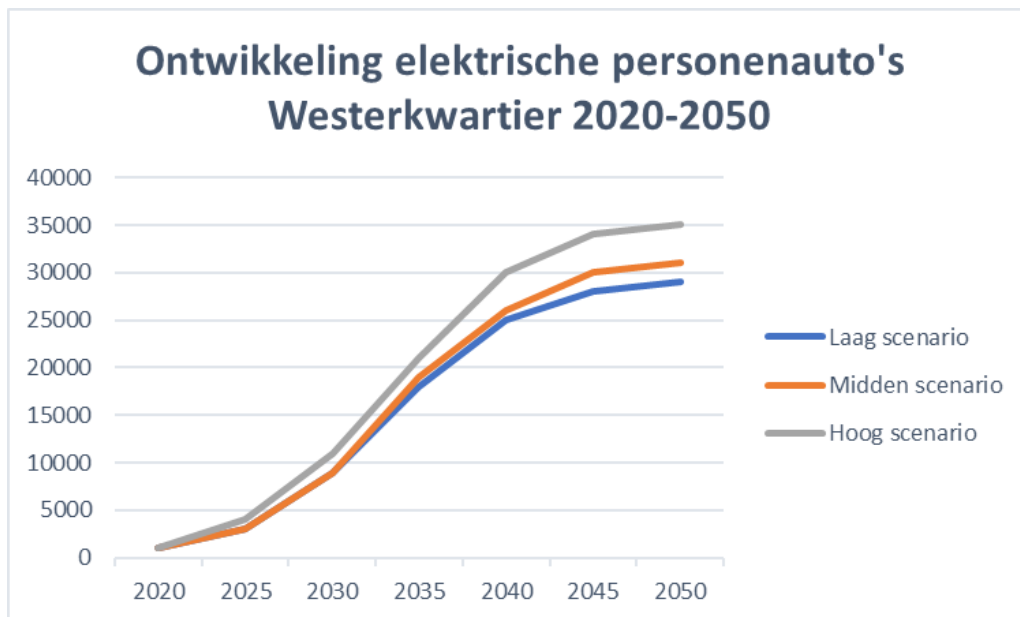


Figuur 2 Ontwikkeling laadpalen Westerkwartier 2019-2021 (bron: Klimaatmonitor 2021)

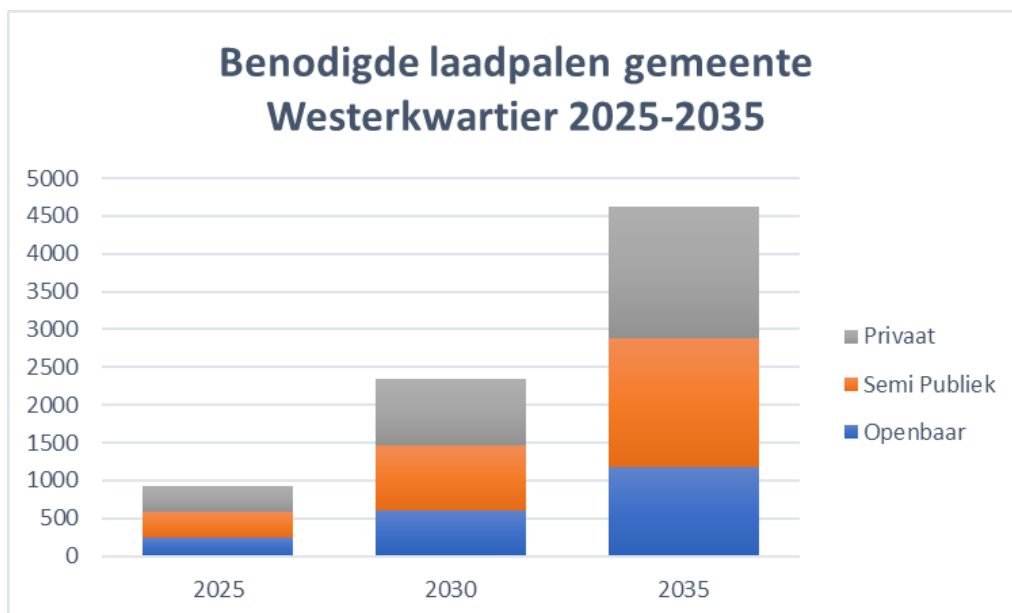
Verschillende gebruikersgroepen hebben verschillende laadbehoeften. Onder andere de locatie, de frequentie en het gewenste laadvermogen kunnen verschillen. In de volgende paragrafen bespreken we de laadopgave in onze gemeente per gebruikersgroep.

4.2 Personenauto's

Om in 2025 in de laadbehoefte van elektrische personenauto's te voorzien zijn ongeveer 500 openbare laadpunten nodig. In 2030 en 2035 zijn respectievelijk ongeveer 1200 en 2200 laadpunten nodig. Deze laadpunten moeten voorzien in de laadbehoefte van naar verwachting circa 9.000 geregistreerde elektrische personenauto's in de gemeente Westerkwartier 2030 (huidig: 1.500).



Figuur 3 Ontwikkeling elektrische personenauto's gemeente Westerkwartier (bron: RHDHV)



Figuur 4 Benodigde laadpalen gemeente Westerkwartier 2025-2035 (bron: RHDHV)

Uit de bovenstaande figuren blijkt dat we richting 2030 voor een grote opgave staan. Om te voorzien in deze laadbehoefte is een forse toename van het totaal aantal laadpunten en daarmee ook publieke laadpunten nodig. Bij laadinfrastructuur voor personenauto's houden we zo goed mogelijk rekening met zowel inwoners als bezoekers en forenzen in onze gemeente.

Reguliere laadpunten

Voor de komende 15 jaar zien we de laadbehoefte in onze gemeente sterk toenemen. Naar verwachting is in 2035 het aantal elektrische auto's toegenomen tot circa 19.000 voertuigen, wat neerkomt op 12 keer zoveel elektrische auto's als in het jaar 2020. Dit brengt ook een fors groeiende behoefte aan laadpalen. In het jaar 2030 verwachten we circa 2350 laadpalen in onze gemeente nodig te hebben (iedere laadpaal heeft twee laadpunten). Ongeveer 75% hiervan wordt naar verwachting gerealiseerd op niet openbaar terrein (bij bedrijven of inwoners zelf). Toch betekent dit nog wel dat de behoefte aan openbare laadpalen zal

toenemen naar circa 600 in 2030, wat bijna 10 keer zoveel is als het aantal laadpalen in het jaar 2021.

Snellaadpunten

Procentueel maken snelladers een klein deel van het laadnetwerk uit, maar snelladers kunnen door hun hoge laadsnelheid (veel) meer voertuigen bedienen dan reguliere laders. De rijkswegen in de omgeving van onze gemeente zijn goed aangesloten op het bestaande nationale snellaadnetwerk. Daarnaast willen we de behoefte aan snelladers in onze winkelcentra onderzoeken, daarbij richten we ons in eerste instantie op Leek en Zuidhorn. Volgens de Nationale Agenda Laadinfrastructuur, worden in 2030 10.000 snelladers in Nederland verwacht. Dit betekent dat het huidige snellaadnetwerk significant zal worden uitgebreid.

Deelmobiliteit

De gemeente Westerkwartier zet in op het stimuleren van elektrisch (deel)vervoer. We faciliteren in het aanbieden van deelauto's in onze dorpen. We verwachten dat deze deelauto's hoofdzakelijk geplaatst gaan worden bij een publiek laadpunt. Daarom zetten we in op een dekkend netwerk van publieke laadpunten en faciliteren we gereserveerde laadlocaties voor elektrische deelauto's. In 2022 willen we tevens in een viertal kernen binnen onze gemeente een pilot met deelauto's doen en dit zo mogelijk koppelen aan diverse gebruikersgroepen.

4.3 Bestel- en stadslogistiek

Steeds meer bedrijven stappen over op elektrische voertuigen voor goederenvervoer. De ontwikkeling van zero-emissiezones versnelt deze overstap. Ook financieel wordt het steeds aantrekkelijker om de overstap te maken. De aanschafprijs is weliswaar nog hoger maar de operationele kosten van een elektrische bestelwagen zijn lager, waardoor de total cost of ownership (TCO) in sommige gevallen al voordeliger uitvalt voor elektrisch. De verwachting is dat van de bestelwagens ongeveer de helft gaat laden bij het bedrijf, via private laadinfrastructuur. De andere helft gaat thuis laden, op de eigen oprit of in de openbare ruimte. Bestelwagens kunnen dezelfde laadinfrastructuur gebruiken als personenauto's, maar gebruiken deze veel intensiever.

Onze gemeente heeft geen plannen om een zero-emissiezone voor logistiek in te richten. Wel verwachten we een effect van zero-emissiezones in gemeente Groningen. Een deel van de laadbehoefte van bestelwagens die actief zijn in de zero-emissiezone van Groningen laadt in onze gemeente, omdat de bestuurders hier wonen of het bedrijf hier is gevestigd. We willen deze laadbehoefte zoveel mogelijk opvangen met private laadpunten. Daarnaast kijken we naar de (extra) publieke laadpunten die nodig zijn in woonwijken en de mogelijkheden voor bijvoorbeeld laadpleinen op bedrijventerreinen en op strategische locaties langs hoofdroutes.

4.4 OV-busvervoer

Het regionaal busvervoer moet in 2030 geheel emissievrij zijn. Op het moment van schrijven is de helft van de busvloot in de concessie Groningen Drenthe zero emissie. Elektrische bussen laden op de remise. Als er snellaadpunten nodig zijn bij transferia op publieke grond, faciliteren wij dit. In Zuidhorn, Leek en Tolbert zijn bij de eindhaltes van lijn 2 en 3 faciliteiten gerealiseerd voor het opladen van de bus.

4.5 Zware vracht over de weg

Voor zwaar vrachtvervoer over de weg volgt onze gemeente de koers van de RAL Noord. De regio houdt rekening met de opmars van elektrisch goederenvervoer voor nationale of internationale distributie met zware vrachtauto's of trekker-opleggers vanaf het jaar 2024 of later. De transportsector lijkt vooral behoefte te gaan hebben aan enkele grote snellaadhubs, waar langer verbleven kan worden om onder meer te voldoen aan de rijtijdenwet. Dit vraagt naast hoog vermogen laders ook andere faciliteiten, zoals een restaurant en/of douche- en sportfaciliteiten. Hier liggen wellicht ook koppelkansen met waterstoftankstations. We volgen de ontwikkelingen op dit onderwerp en passen waar nodig ons beleid hierop aan.

4.6 Vracht- en pleziervaart

In onze gemeente zien we op lange termijn wellicht laadbehoefte ontstaan voor vrachtvervoer over water. Omdat dit vervoer echter over lange afstanden plaatsvindt, zien we hierin vooral een rol voor de RAL Noord om dit te faciliteren. Wij werken graag mee om passende laadlocaties aan te wijzen. Er wordt op dit moment gewerkt aan een visie voor de verduurzaming van de vaart op het traject Lemmer – Delfzijl het thema laadinfrastructuur

4.7 Mobiele werktuigen voor de (land)bouw

We volgen de ontwikkelingen in de elektrificatie van mobiele werktuigen voor woningbouw, utiliteitsbouw, grond-, weg-, en waterbouw en/of landbouw. Als er behoefte ontstaat aan laadinfra, onderzoeken we de mogelijkheden. De verwachting is dat de laadbehoefte voor landbouwvoertuigen in eerste instantie veelal op privaat terrein zal plaatsvinden. De beperkte netcapaciteit in het buitengebied is hierbij wel een aandachtspunt.

Acties voor ons als gemeente

- Onderzoeken behoefte snel laden in winkelcentra Leek en Zuidhorn
- In 2022 starten we een pilot met deelauto's in een viertal kernen in de gemeente Westerkwartier

5. Onze strategische keuzes

In dit hoofdstuk staan de keuzes die wij maken rondom laadinfrastructuur in onze gemeente. Deze keuzes gaan over de volgende onderwerpen:

1. **Type laadinfrastructuur, op basis van:**
 - a. **Toegankelijkheid:** de verhouding private, semipublieke en/of publieke laadpunten;
 - b. **Laadsnelheid:** reguliere laadpalen en/of snelladen;
 - c. **Inpassing in de openbare ruimte:** geclusterd in laadpleinen en/of juist per paal, integratie in andere objecten in de openbare ruimte;
2. **Uitvoeringsmodel:** de wijze van samenwerking met de markt voor de uitrol van publieke laadpunten;
3. **Plaatsingsstrategie:** vraaggestuurd en/of meer proactief plaatsen;
4. **Participatie:** het betrekken van bewoners bij de totstandkoming van het laadnetwerk.

Wij richten ons bij de beschrijving van bovenstaande keuzes op personenauto's. Voor de andere groepen voertuigen zullen soortgelijke keuzes moeten worden gemaakt. Hier hebben we aandacht voor bij de herijking van deze laadvisie.

5.1 Type laadinfrastructuur

De eerste keuze die we maken heeft betrekking op welk type laadinfrastructuur wij als gemeente willen plaatsen in de openbare ruimte. Per eigenschap van deze laadinfrastructuur benoemen we onze keuzes en eventuele aandachtspunten.

Toegankelijkheid

Zoals aangegeven in hoofdstuk 3 onderscheiden we drie typen toegankelijkheid van laadinfrastructuur: privaat, semipubliek en publiek. Toegankelijkheid prioriteren we aan de hand van de "ladder van laden". Deze ladder werkt als volgt:

- I. Een EV-rijder met private parkeermogelijkheden realiseert zelf een privaat laadpunt;
- II. Een EV-rijder met semipublieke parkeermogelijkheden realiseert in samenwerking met de beheerder een semipubliek laadpunt;
- III. Is een EV-rijder aangewezen op publiek parkeren of is er geen mogelijkheid om een semipubliek laadpunt te realiseren bij punt 2, dan neemt de gemeente de verantwoordelijkheid op zich voor het faciliteren van een laadmogelijkheid voor deze EV-rijder.

Wij hanteren de ladder van laden in onze gemeente om het laden op private parkeerterrein te stimuleren en de druk op de openbare ruimte beperkt te houden.

De gemeente neemt de verantwoordelijkheid om te zorgen voor een basisnetwerk van publieke laadpunten. In 2019 heeft het college van B&W besloten dat iedere kern in de gemeente Westerkwartier minimaal 1 laadpaal dient te hebben. De realisatie hiervan is gecombineerd met de concessie 1.000 laadpalen Groningen-Drenthe. De uitrol van de laadpalen in de dorpen is inmiddels grotendeels afgerond, 32 van de 41 dorpen heeft minimaal 1 laadpaal. In uiterlijk 2023 willen we in iedere kern binnen onze gemeente minimaal één laadpaal gerealiseerd hebben.

Als gemeente zetten wij ons in voor de totstandkoming van elektrische deelmobiliteit. Wij zetten ons in voor de plaatsing van voldoende publieke laadinfrastructuur voor deze deelauto's. Onze gemeente heeft zich, samen met de andere P10 gemeenten, aangesloten bij de green deal autodelen 2.0. Hierin staan afspraken om het elektrisch autodelen (verder) te bevorderen.

We verkennen de mogelijkheden om de totstandkoming van semipublieke laadpunten te stimuleren en deze beschikbaar te maken voor derden om zo het aanbod van laadpunten uit te breiden. Dit kan bijvoorbeeld aan de hand van informatievoorziening aan organisaties en bewoners over de mogelijkheden. Tevens zullen ondernemersverenigingen en dorpsbelangen hierbij ook betrokken worden. We vragen RAL Noord hierin te ondersteunen, bijvoorbeeld door het aanbieden van informatiepakketten.

Acties voor ons als gemeente

- Uiterlijk in 2023 heeft iedere kern in onze gemeente minimaal één laadpaal
- We verkennen of we aansluiten bij het nieuw te sluiten contract voor plaatsing van publieke laadpunten in de RAL Noord. Dit is afhankelijk van in hoeverre dit nieuwe contract in lijn ligt met onze visie op laadinfrastructuur.
- We verkennen de mogelijkheden om de totstandkoming van semipublieke laadinfrastructuur als alternatief voor publiek laden te stimuleren.
- Bij RAL Noord maken we de noodzaak om laadinfrastructuur voor deelauto's op te nemen in nieuwe contract voor publieke laadinfrastructuur kenbaar.
- In P10 verband zetten wij ons in op duurzame deelmobiliteit

Laadsnelheid

Zoals aangegeven in hoofdstuk 3 onderscheiden we op basis van laadsnelheid twee typen laadinfrastructuur: snelladers en reguliere laders. We verwachten dat het overgrote deel van elektrische voertuigen wordt voorzien in de hun laadbehoefte door middel van reguliere laders.

Snelladers zijn vooral nodig voertuigen die lange afstanden op een dag rijden. Hiervoor zijn doorgaande wegen als snelwegen en provinciale wegen de meest aangewezen plek voor. In onze gemeente bevinden zich op dit moment enkel snelladers bij de benzinestations aan de A7.

Rondom de realisatie van snelladers op deze plekken verwachten wij dat de RAL Noord en Rijkswaterstaat (het Rijk) zich inzetten voor een dekkend netwerk. In de Regionale Aanpak Laadinfrastructuur van de RAL Noord is afgesproken dat de regio een regionale snellaadvisie opstelt.

Acties voor ons als gemeente

- We stemmen de plaatsing van snelladers af met aangrenzende gemeenten, de netbeheerder en de RAL Noord.
- We zien de op te stellen snellaadvisie van de RAL Noord met belangstelling tegemoet. Zodra deze er is, bekijken we onze rol met betrekking tot snelladen opnieuw

Inpassing in de openbare ruimte

Zoals aangegeven in hoofdstuk 3 zijn er verschillende mogelijkheden om laadinfrastructuur op een aantrekkelijke manier in te passen in de openbare ruimte.

Wij zien met name voordelen in de clustering van laadpunten. Door 4 of meer laadpunten te clusteren en aan te sluiten op één netaansluiting beperken we 'verrommeling' van de openbare ruimte. Daarnaast geeft dit de mogelijkheid dit impact bestaande elektriciteitsnet te beperken omdat hiermee (beperkt) beschikbare vermogens slim kunnen worden verdeeld over de laadpunten. Ook zien we dat met laadpleinen gemakkelijk snel kan worden opgeschaald bij toenemende laadbehoefte. De aanleg van laadpleinen is weliswaar in eerste instantie complexer, maar met name op locaties waar meerdere gebruikers tegelijk willen laden heeft een laadplein onze voorkeur. De ontwikkeling van laadpleinen nemen we mee bij het vervolg van de concessie laadpalen in 2023.

Acties voor ons als gemeente

- Ontwikkeling van laadpleinen meenemen bij het vervolg van de concessie laadpalen in 2023.

5.3 Samenwerking met de markt voor uitbreiding en instandhouding publiek laadnetwerk

Voor de realisatie en instandhouding van een publiek laadnetwerk gaan we als gemeente een samenwerking aan met een marktpartij. Hierbij onderscheiden we vijf verantwoordelijkheden:

1. Het ontwerpen van het laadnetwerk
2. Het realiseren van het laadnetwerk
3. Het beheren en onderhouden van het laadnetwerk
4. Het financieren van het laadnetwerk
5. Het exploiteren van het laadnetwerk

Gemeenten kunnen op basis van bovenstaande verantwoordelijkheden kiezen voor een drietal modellen voor de uitrol van het laadnetwerk in de gemeente. Deze modellen zijn als volgt;

- **Opdrachtenmodel**, een marktpartij ontvangt na een (Europese) aanbestedingsprocedure de opdracht voor het plaatsen en onderhouden van laadpalen in de openbare ruimte. De investering wordt gedaan door de gemeente. Daarnaast zijn de inkomsten uit de exploitatie ook voor de gemeente. De gemeente heeft sturing op eisen rondom de laadpalen (zoals techniek, vormgeving en de laadprijs). Met het opdrachtenmodel heeft de gemeente maximaal zeggenschap over het ontwerp van het laadnetwerk
- **Concessiemodel**, de marktpartij (concessiehouder) ontvangt de recht en plicht om laadinfrastructuur te plaatsen en onderhouden na een (Europese) aanbestedingsprocedure. De concessiehouder investeert in de laadinfrastructuur, ontvangt inkomsten uit exploitatie en heeft daarmee een verdienmodel. Plaatsingsplicht voor de concessiehouder volgt bij een aantoonbare behoefte aan laadinfrastructuur, bijvoorbeeld in de vorm van de aanvraag van een EV-rijder. Als gemeente hanteren we eisen en kaders waaraan de concessiehouder zich dient te houden. Afhankelijk van de exacte invulling van de concessie en de beschikbaarheid van budget wordt een eventuele onrendabele top gedekt. Het concessiemodel wordt momenteel ook gehanteerd binnen het 1.000 laadpalenplan Groningen-Drenthe.

- **Vergunningenmodel**, binnen dit model wordt de uitrol van de laadinfrastructuur overgelaten aan de markt. Marktpartijen doen suggesties voor plaatsing en exploitatie van laadpalen. De gemeente dient hiervoor middels een vergunning en verkeersbesluit akkoord voor te geven. De laadpalen kunnen dan geplaatst worden binnen specifieke beleidsregels, zoals opgesteld in het plaatsingsbeleid.

De gemeente Westerkwartier heeft de voorkeur om de verdere uitrol van laadinfrastructuur volgens het concessiemodel te doen. Hiermee heeft de gemeente voldoende sturing op de uitrol van laadinfrastructuur zonder grote investeringen te moeten doen en verantwoordelijk te zijn voor de uitrol van laadinfrastructuur. De huidige concessie loopt tot 1 juni 2023, hierna zal een nieuwe concessie uitgeschreven moeten worden. Hierin werken wij graag samen met de andere gemeenten binnen de provincie Groningen om zo een aantrekkelijk mogelijke uitvraag te creëren. Of de gemeente Westerkwartier daadwerkelijk in een volgende concessie mee gaat doen is afhankelijk van die condities die in de nieuwe concessie gesteld gaan worden.

5.4 Plaatsingsstrategie voor publieke laadpunten

De plaatsingsstrategie is gebaseerd op **laadzekerheid** voor de EV-rijder. Dit betekent dat als iemand elektrisch rijdt – of besluit elektrisch te gaan rijden – verzekerd is van de beschikbaarheid van laadinfrastructuur.

Hiervoor is de in toekomst een flink aantal publieke laadpunten nodig. De precieze hoeveelheid benodigde laadpunten laat zich niet exact voorspellen. De prognose van RHDHV geven hiervan wel een beeld (zie H4). Om in de richting te komen van dit aantal kiezen we als gemeente in eerste instantie voor een ‘aanvraag gestuurde uitrolstrategie’. Met een aanvraag gestuurde uitrolstrategie laten we bewoners en forenzen een aanvraag indienen voor een publiek laadpunt. Na een positieve toets op de aanvraagcriteria die zijn opgenomen in het plaatsingsbeleid zoeken we een geschikte locatie. We werken samen met marktpartijen die bereid zijn om op basis van aanvragen te investeren in laadinfrastructuur. Deze wijze van uitrol is reactief, maar we verwachten hiermee op de korte termijn van twee à drie jaar voldoende laadzekerheid te kunnen bieden, omdat de groei van elektrisch vervoer in onze gemeente nog beperkt zal zijn. Bij de locatiebepaling van de laadpalen is de plankaart leidend.

Naast de laadpalen die aangevraagd kunnen worden door inwoners en forenzen wil de gemeente ook blijven inzetten op laadpalen op strategische locaties. Dit zijn over het algemeen locaties waar inwoners of forenzen geen laadpaal kunnen aanvragen. Een voorbeeld hiervan is landgoed Nienoord of een van de winkelcentra in onze gemeente.

Voor nieuwbouw zijn ook eisen rondom laadinfrastructuur opgenomen in het Bouwbesluit 2012 en de CROW-normen. Indien er bij nieuwbouw parkeerplaatsen worden gerealiseerd schrijft het Bouwbesluit 2012 voor dat plaatsing van laadpalen en/of leidingen voor laadpalen voor (een deel van) de parkeervakken gerealiseerd moet worden. De CROW-normen schrijven daarnaast voor dat een bepaald percentage van de openbare parkeervakken moet zijn voorzien van een laadpaal. Deze normen gaan wij hanteren als minimum aantal laadpalen bij de realisatie van een nieuwe woonwijk. Bij nieuwe bouwontwikkelingen nemen we het thema laadinfrastructuur standaard mee bij zowel eigen planontwikkelingen als die van ontwikkelaars

De keuzes voor de locatie van een laadpaal wordt gebaseerd op de plankaart. Deze plankaart is in 2018 opgesteld door de voormalige gemeenten Grootegast, Leek, Marum en Zuidhorn. De plankaart is opgesteld aan de hand van de toenmalige prognoses voor elektrische voertuigen en de lokale situatie. Inmiddels is de plankaart vier jaar oud en toe aan een update. De prognoses voor elektrische voertuigen zijn boven gesteld en de plankaart moet aansluiten op de laadvisie en het plaatsingsbeleid. Daarom zal de plankaart voor de gemeente Westerkwartier in 2022 een update krijgen.

Acties voor ons als gemeente

- We actualiseren in 2022 onze plankaart met locaties voor laadinfrastructuur. Op basis van huidige prognoses en de laadvisie+plaatsingsbeleid.
- De gemeente zet in op een aanvraag gestuurde uitrolstrategie
- We blijven inzetten op laadpalen op strategische locaties binnen onze gemeente

5.5 Participatie en Communicatie

Inwoners moeten goed geïnformeerd worden over de mogelijkheden voor laadpalen in onze gemeente. Op de website geven we informatie over openbare laadpalen en de mogelijkheden om deze aan te vragen.

Daarnaast vinden we het belangrijk dat inwoners goed geïnformeerd zijn over ontwikkelingen in hun omgeving. De gemeente heeft bij de uitrol van openbare palen intensief contact met de vereniging van dorpsbelangen. Op basis van de met haar gemaakte afspraken wordt tot plaatsing overgegaan. In de regel zorgt de dorpsvereniging en/of ondernemersvereniging voor de terugkoppeling met haar achterban. Een aantal kernen binnen onze gemeente heeft geen vereniging van dorpsbelangen, het gaat hier om Leek, Zuidhorn en Grootegast. In overleg met de dorpencoördinatoren gaan we kijken hoe deze kernen goed betrokken kunnen worden bij de realisatie van laadpalen.

Bij het nemen van een verkeersbesluit wordt er een publicatie gedaan in de Staatscourant, welke ook in het gemeentenieuws verschijnt.

Acties voor ons als gemeente

- We betrekken de inwoners voor wie plaatsingslocaties relevant zijn bij de locatiekeuze voor laadpunten. Dit doen we via de verenigingen van dorpsbelangen.
- We richten onze website dusdanig in dat inwoners eenvoudig informatie kunnen vinden over openbare laadpalen.
- Verkeersbesluiten voor laadpalen publiceren we in de Staatscourant en communiceren we via het gemeentenieuws.
- In overleg met de dorpencoördinatoren gaan we kijken hoe inwoners van de dorpen zonder vereniging van dorpsbelangen (Leek, Zuidhorn en Grootegast) betrokken kunnen worden bij de realisatie van laadpalen.

6. Uitvoering en organisatie

6.1 Gemeentelijke organisatie

Wethouder Duurzaamheid is bestuurlijk opdrachtgever voor de realisatie van openbare laadinfrastructuur. Voor de uitrol is het team wegen, verkeer en vervoer.

De opschaling van laadinfrastructuur vraagt om grotere uitvoeringskracht en verdere professionalisering van het werkproces. Ook is het belangrijk dat het onderwerp structureel aandacht krijgt bij meerdere gemeentelijke afdelingen, die op de hoogte zijn van elkaars werk en visie, zoals het team duurzaamheid, buitengebied en het team vastgoed en grondzaken.

6.2 Samenwerking en afstemming

Om de doelen uit onze laadvisie te behalen, werken we samen met verschillende partners, zoals de RAL Noord. Dit is een samenwerkingsverband tussen provincies Groningen, Friesland en Drenthe en de inliggende netbeheerders. De samenwerkingsregio ondersteunt gemeenten bij de uitrol van laadinfrastructuur, onder andere door het delen van kennis en het organiseren van aanbestedingen voor laadpunten in de publieke ruimte. Daarnaast zijn de bewoners, netbeheerder en de (markt)partijen die de laadinfrastructuur plaatsen, belangrijke partijen waar we mee samenwerken en afstemmen.

Voor onze eigen gemeente willen we een afstemmingsplatform energietransitie opzetten, zoals opgenomen in het Uitvoeringsprogramma 2021-2025 van de Transitievisie Warmte. Binnen dit platform willen we werkzaamheden aangaande de energietransitie afstemmen met zowel interne als externe partners, hierbij kan worden gedacht aan de woningcorporaties en netbeheerders in onze gemeente. De ontwikkeling van laadpalen in onze gemeente zal hierin ook worden meegenomen.

6.3 Monitoring

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

6.4 Financiële kaders

Op basis van de huidige markt is de verwachting dat de plaatsing van reguliere laadinfrastructuur kan worden uitgevoerd zonder financiële bijdrage van de gemeente. Voor de plaatsing van strategische laadpunten en eventuele innovatieprojecten is naar verwachting wel budget nodig. Daarnaast vraagt de uitrol van laadinfrastructuur en de uitvoering van deze laadvisie ambtelijke capaciteit.

Voor reguliere laadpalen die we op aanvraag plaatsen, gaan we uit van een ambtelijke capaciteitsbijdrage van acht uur per laadpaal. Dit is bestemd voor onder meer het nemen van het verkeersbesluit en het proces van afstemming en plaatsing. Voor het plaatsen van strategische laadpalen kan in sommige gevallen een gemeentelijke bijdrage worden gevraagd. Reden hiertoe kan zijn dat een paal door de laadpaalexploitant onrendabel wordt bevonden of dat er een langere afstand tot het elektriciteitsnetwerk is. Voor de financiering van onrendabele laadpalen is structureel budget beschikbaar.

Acties voor ons als gemeente

- We maken plan om laadinfrastructuur structureel onder te brengen in onze gemeentelijke organisatie.
- We nemen het thema laadpalen mee in het afstemmingsplatform energietransitie (actie uit Uitvoeringsagenda 2021-2025, Transitievisie Warmte).
- We vragen eens per halfjaar de gebruiksdata van de laadpunten in onze gemeente op bij de exploiterende marktpartij(en).
- We ontwikkelen in samenwerking met RAL Noord een werkwijze om ons laadnetwerk te monitoren.

BIJLAGE I Begrippenlijst

Laadpaal

Fysiek object met meestal één of twee laadpunten.

Laadpunt

De elektrische aansluiting op een laadpaal waar de stekker wordt aangesloten. Reguliere laadpalen beschikken meestal over twee laadpunten. Een laadpunt kan ook verwerkt zijn in bijvoorbeeld een muurbox of lichtmast.

Laadplein

Een laadplein bestaat uit meer dan twee laadpunten voor elektrische voertuigen die een gedeelde netaansluiting hebben (bij publieke laadpalen) of die op een gedeelde groep achter de meter zitten.

Slim laden

Brede term, die wordt gebruikt om aan te duiden dat slimme technieken de laadtransactie op afstand kunnen aansturen. Minimaal betekent dit dat het opladen van elektrische auto's op het meest optimale moment gebeurt, wanneer de kosten laag zijn en het aanbod van (duurzame) energie hoog.

Laadpaalkleven

Het onnodig bezet houden van een elektrisch laadpunt door een elektrische auto.

Batterij elektrisch voertuig (BEV)

Volledig elektrisch voertuig, waarbij een brandstofmotor ontbreekt. Dit in tegenstelling tot een Plug-In Hybride Elektrisch Voertuig (PHEV).

Charge Point Operator (CPO)

De CPO is verantwoordelijk voor beheer, onderhoud en exploitatie van laadpalen.

NAL-regio's

Zes samenwerkingsregio's die zijn voortgekomen uit de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL). Gemeenten werken binnen deze regio's samen met de provincie en met de netbeheerder.

Zero-emissielogistiek (ZE-logistiek)

Zonder uitstoot van schadelijke stoffen goederen verplaatsen voor bijvoorbeeld bouw, retail, afval, horeca, en e-commerce. Voertuigen rijden op elektriciteit of waterstof.

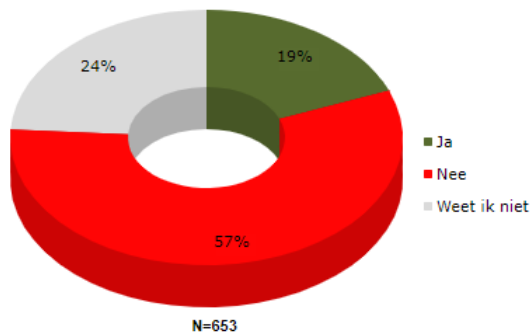
Zero-emissiezones (ZE-zones)

Zones waarbinnen geen logistieke voertuigen mogen komen die emissies uitstoten.

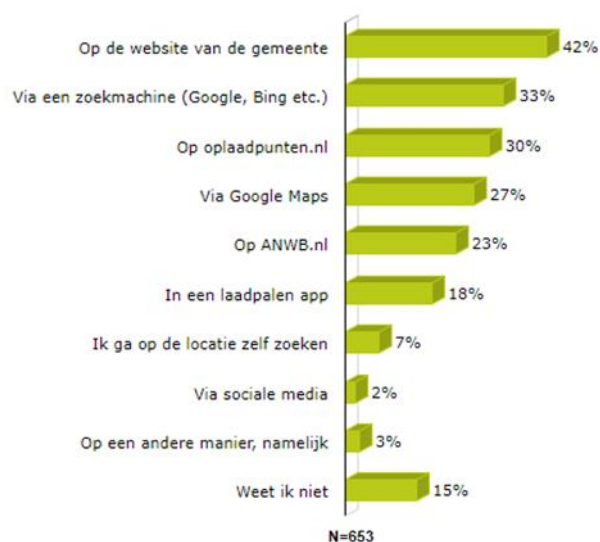
Bijlage II Uitkomsten vragen laadpalen in inwonersenquête

deelmobiliteit

Is er in uw buurt (maximaal 250 meter van uw woning) een openbare laadpaal beschikbaar?



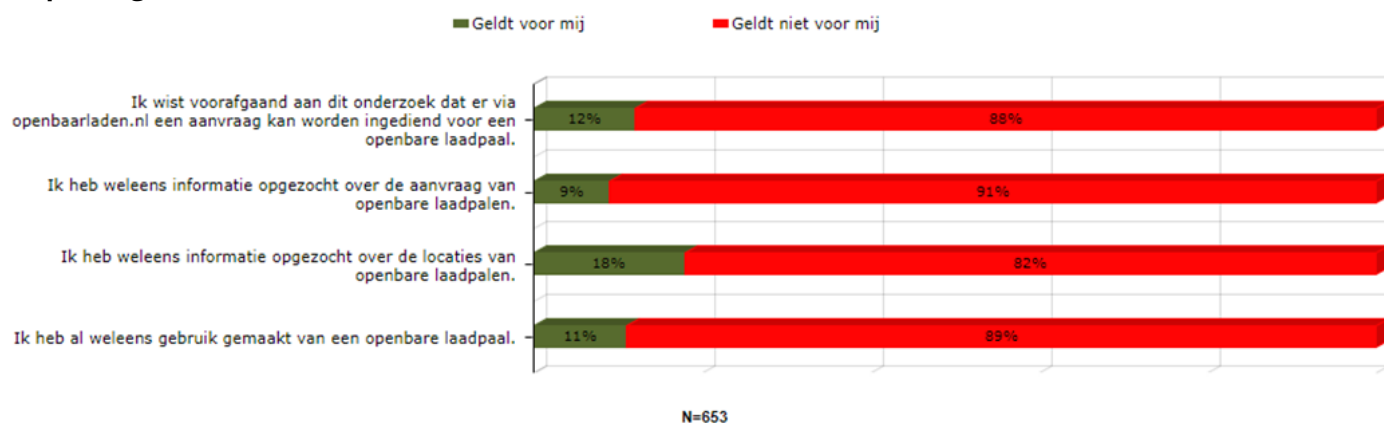
Stel dat u wilt weten of er ergens in de gemeente Westerkwartier een openbare laadpaal is. Op welke manier(en) zou u dan zoeken?



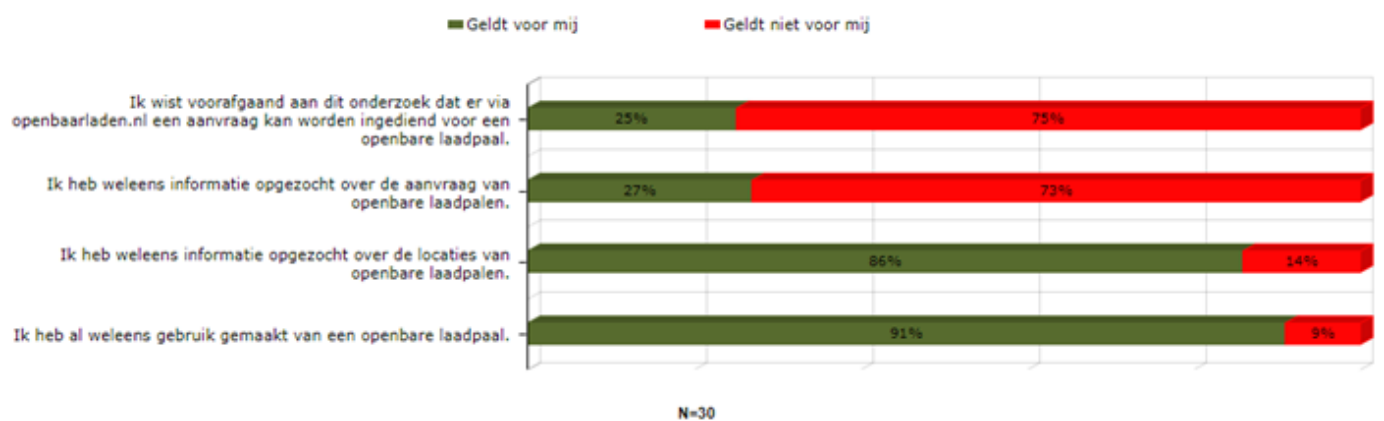
Naar leeftijd:

	Totaal	Leeftijdsgroepen				
		20-39 jaar	40-49 jaar	50-59 jaar	60-69 jaar	70 jaar en ouder
Op de website van de gemeente	42%	31%	31%	43%	52%	66%
Via een zoekmachine (Google, Bing etc.)	33%	53%	32%	33%	21%	12%
Via Google Maps	27%	37%	27%	26%	20%	15%
Op ANWB.nl	23%	23%	24%	21%	17%	32%
Ik ga op de locatie zelf zoeken	7%	12%	6%	4%	4%	7%
Op een andere manier, namelijk:	3%	0%	8%	1%	3%	4%
N	653	93	98	161	170	131

Zijn de onderstaande uitspraken met betrekking tot openbare laadpalen op u van toepassing?

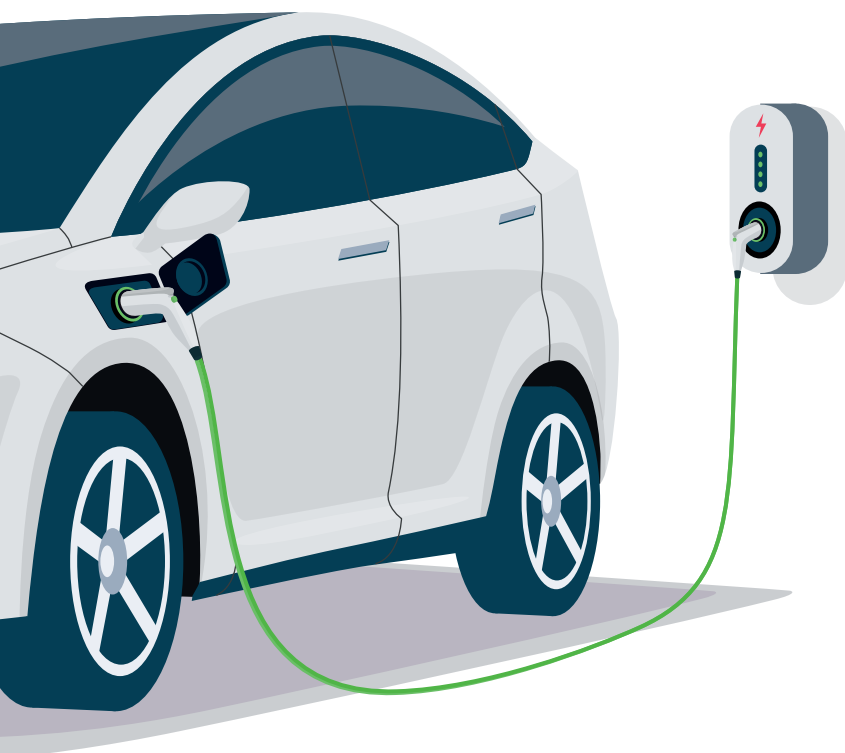


Bezitters elektrische auto:



**Bijlage III Factsheet 'Veilig parkeren en laden van elektrische voertuigen
in parkeergarages'.**

Veilig parkeren en laden van elektrische voertuigen in parkeergarages



Steeds meer Vereniging van Eigenaars (VvE) en exploitanten overwegen om laadpunten aan te leggen in hun parkeergarages. Veilig parkeren en laden in parkeergarages is mogelijk, mits er voldoende aandacht is voor de veilige installatie en het gebruik van de laadpalen en voor de brandveiligheid van de parkeergarage als geheel.

Bij elektrisch aangedreven voertuigen spelen andere brandveiligheidsrisico's dan bij voertuigen die op benzine of diesel rijden. Branden wijken af in brandverloop, brandduur en mogelijkheid voor een veilige bestrijding door de brandweer. Een belangrijk verschil is dat een brand in het batterijpakket door herontsteking weer opnieuw kan opvlammen. Deze brand in het batterijpakket kan alleen worden gestopt door langdurig koelen of onderdompelen van het batterijpakket.

In deze infographic leest u wat u in elke fase van de plaatsing van laadinfrastructuur kunt doen om veilig parkeren en laden van elektrische voertuigen mogelijk te maken. Hierbij is onderscheid gemaakt in tips voor de VvE's en exploitanten.

Bij VvE's gaat het om private parkeergarages, die gebruikt worden door bewoners (structureel, langdurig, gebruikers zijn bekend); bij exploitanten om publieke parkeergarages, die gebruikt worden door bezoekers (incidenteel, kortdurend, gebruikers zijn onbekend).

Combinaties van VvE- en commerciële parkeergarage zijn eveneens mogelijk. Deze kennen in deze infographic dezelfde kenmerken als publieke parkeergarages.

Naast het plaatsen van laadinfrastructuur en het parkeren van elektrische voertuigen, zijn er andere ontwikkelingen die van invloed zijn op de brandveiligheid in bestaande parkeergarages, zoals het toenemend gebruik van kunststoffen en rubbers in nieuwe voertuigen. Het is daarom van belang om het plaatsen van laadinfrastructuur ook te beschouwen in de context van de parkeergarage als geheel.

TIPS

- TIP-BV zijn tips die gericht zijn op de brandveiligheid van parkeergarages als geheel.
- TIP-PL zijn tips die specifiek zijn gericht op het parkeren en laden.

1 Voorbereidende fase laadinfrastructuur

- **TIP-BV:** Laat voorafgaand aan het plaatsen van laadpalen of het toestaan van parkeren van elektrische voertuigen een brandveiligheidsscan uitvoeren voor de parkeergarage in zijn totaliteit door een brandveiligheidsadviseur van een onafhankelijk adviesbureau. Mogelijk komen hieruit adviezen voor de verbetering van de algemene brandveiligheid.
- **TIP-BV:** Vraag de adviseur ook om een toelichting te geven op het huidige veiligheidsniveau van de parkeergarage met aanbevelingen om deze te verbeteren.
- **TIP-PL:** Vraag de adviseur om adviezen uit te brengen over de plaatsing van de laadpalen.
- **TIP-PL:** Neem contact op met de verzekeringsmaatschappij (meldingsplicht). Deze beoordeelt of er sprake is van verhoging van het (brand)risico. Dit heeft mogelijk gevolgen voor de verzekeringspolis en voor de parkeergarage.

VvE



- **TIP-PL:** Bespreek binnen de VvE, eventueel samen met een of meerdere laadpaalaanbieders, hoe het parkeren en laden van elektrische voertuigen in uw situatie op de meest veilige wijze mogelijk is. Zie *Brandveiligheid van parkeergarages met elektrisch aangedreven voertuigen*.
- **TIP-BV:** Bespreek ook welk veiligheidsniveau boven het minimale niveau van het Bouwbesluit wordt geaccepteerd en wat daarvan de consequenties kunnen zijn. Leestip: www.vveladen.nl.

- **TIP-PL:** Bespreek binnen de VvE de veiligheidsscan van de brandveiligheidsadviseur.
- **TIP-BV:** Neem met elkaar een besluit over het nemen van veiligheidsmaatregelen en het veiligheidsniveau van de parkeergarage als geheel.

Exploitant



- **TIP-PL:** Bespreek binnen de organisatie, eventueel samen met een of meerdere laadpaalaanbieders, hoe het parkeren en laden van elektrische voertuigen in uw situatie op de meest veilige wijze mogelijk is. Zie *Brandveiligheid van parkeergarages met elektrisch aangedreven voertuigen*.
- **TIP-BV:** Bespreek ook welk veiligheidsniveau boven het minimale niveau van het Bouwbesluit wordt geaccepteerd en wat daarvan de consequenties kunnen zijn. Leestip: www.vveladen.nl.

- **TIP-PL:** Bespreek binnen de organisatie, waar nodig met de vastgoedeigenaar, de veiligheids-scan van de brandveiligheidsadviseur.
- **TIP-BV:** Neem met elkaar een besluit over het nemen van veiligheidsmaatregelen en het veiligheidsniveau van de parkeergarage als geheel.

2 Plaatsingsfase



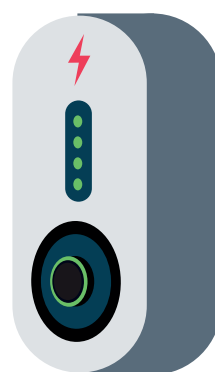
- > **TIP-PL:** Laat alleen mode 3- en 4-laadpalen volgens de laatste technische inzichten plaatsen door een erkend installateur.
- > **TIP-BV:** Zorg voor een snelle branddetectie door een brandmeldinstallatie, die de exploitant / beheerder waarschuwt bij brand in de parkeergarage en de eventueel aanwezige bewoners / bezoekers in het gebouw boven de parkeergarage.
- > **TIP-PL:** Plaats laadpalen voor elektrische auto's niet bij een vluchtweg of nooduitgang (uitgezonderd de inrit voor voertuigen).
- > **TIP-PL:** Zorg voor een voorziening waarmee de oplaadpunten tegelijk kunnen worden uitgeschakeld. Maak bij de toegang van de parkeergarage kenbaar waar deze voorziening zich bevindt, net als waar de laadpunten zich bevinden. Dit laatste kan bijvoorbeeld met een plattegrond.
- > **TIP-BV:** Zorg naast snelle detectie voor opvolging van een brandalarm: hoe eerder daadwerkelijk kan worden vastgesteld dat er brand is, hoe sneller de brandweer wordt gewaarschuwd, hoe groter de kans dat de brandweer de brand mogelijk nog kan bestrijden zonder onaanvaardbare risico's te lopen.
- > **TIP-PL:** Plaats voor de laadpalen een aanrijbeveiliging of breng de laadpalen aan op een plek waar aanrijden onmogelijk is.

VvE

Exploitant

- > **TIP-PL:** Plaats laadinfrastructuur, waar de eigenaarsstructuur van de parkeerplaatsen dat toelaat, zo dicht mogelijk bij de in- of uitgang van een parkeergarage.

- > **TIP-PL:** Plaats laadinfrastructuur indien mogelijk zo dicht mogelijk bij de in- of uitgang van een parkeergarage.



3 Gebruiksphase

Stel regels op voor het veilig gebruik van laadpalen en het parkeren van elektrische voertuigen (zie Gebruiksregels).

VvE

Exploitant

- > **TIP-PL:** Laat de appartements-rechteigenaren en/of gebruikers tekenen dat ze kennis hebben genomen van de gebruiksregels en hiernaar zullen handelen.
- > **TIP-PL:** Houd deze regels actueel en bespreek ze tenminste één keer per jaar in de VvE-vergadering.

- > **TIP-PL:** Pas de algemene voorwaarden aan en zorg voor voldoende instructies voor gebruikers van de laadinfrastructuur, die aansluiten bij onderstaande gebruiksregels.

Gebruiksregels

- 1 **TIP-PL:** Gebruik alleen goedgekeurde (IEC 62893) en niet beschadigde oplaadkabels voor het opladen.
- 2 **TIP-PL:** Leg de oplaadkabel tijdens het laden zodanig neer dat:
 - > hier niet overheen gereden kan worden door voertuigen
 - > een ander voertuig niet kan blijven haken waardoor de kabel beschadigd kan raken
 - > personen niet kunnen struikelen of blijven haken achter de oplaadkabel.
- 3 **TIP-PL:** Controleer de oplaadkabel regelmatig visueel. Is er iets niet in orde? Laat deze dan direct herstellen of vervangen door een erkende leverancier.
- 4 **TIP-PL:** Berg de kabel zorgvuldig op in het voertuig of hang de oplaadkabel op in een beugel die naast de laadpaal/-voorziening aanwezig is. Rol een kabel die vastzit aan een laadpunt daarbij nooit op.
- 5 **TIP-PL:** Plaats geen brandbare spullen naast of boven de laadpalen/-voorzieningen.
- 6 **TIP-PL:** Zorg ervoor dat een elektrisch voertuig met een storing of een mogelijke beschadiging buiten de garage op de openbare weg geplaatst wordt, op voldoende afstand van bebouwing, totdat het voertuig gecontroleerd is door een ter zake kundige monteur.
- 7 **TIP-BV:** Laat de gebruikers kennisnemen van de instructie hoe te handelen bij brand in uw gebouw.

TIP-BV: Maatwerk

Elke parkeergarage is anders en vraagt om maatwerk per situatie. Bespreek daarom op basis van bovenstaande tips, eventueel samen met een brandveiligheidsadviseur, welke maatregelen in uw situatie kunnen worden toegepast. Het maatregelenpakket, dat u samen met de brandveiligheidsdeskundige heeft opgesteld, kunt u vervolgens bespreken met uw veiligheidsregio en/of verzekeraar.

TIP-BV: Wetsvoorstel notificatieregeling oplaadpunten

Om de uitrol van laadinfrastructuur in parkeergarages te versnellen, heeft de minister van BZK in een brief aan de Tweede Kamer een wijziging van Boek 5 van het Burgerlijk Wetboek aangekondigd. Hiermee wordt de basis gelegd voor de situatie waarin het voor een bewoner volstaat om (onder voorwaarden) notificatie te doen aan het bestuur van de VvE voor het plaatsen van een oplaadpunt. Er is in dat geval geen besluit van de VvE meer nodig. De voorwaarden worden opgenomen in een nader uit te werken Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB).

TIP-BV: Andere ontwikkelingen

Naast het plaatsen van laadinfrastructuur en het parkeren van elektrische voertuigen, zijn er ook nog andere ontwikkelingen die van invloed zijn op de brandveiligheid in bestaande parkeergarages, zoals voertuigen die zijn aangedreven door CNG of H2. De effecten hiervan vallen buiten de kaders van deze publicatie.

TIP-BV: Restricties

In elk gebouw, dus ook in een parkeergarage is sprake van restricties. Restricties zijn risico's die niet met maatregelen kunnen worden weggenomen of verminderd en door de eigenaar geaccepteerd worden.

