

Laadvisie gemeente Midden- Groningen

Samenvatting

Het aantal elektrische voertuigen in Nederland groeit gestaag en daarmee de behoefte aan laadinfrastructuur. De gemeente Midden-Groningen wil de transitie naar elektrisch vervoer voor haar inwoners mogelijk maken in lijn met de Regionale Agenda Laadinfrastructuur (RAL). In de Midden-Groningse laadvisie staan tien uitgangspunten centraal.

Deze tien uitgangspunten zijn leidend bij de uitrol van laadinfrastructuur in de gemeente. Daarbij ligt het accent van deze laadvisie op het netwerk van laadpalen voor volledige elektrische personenvoertuigen, waarbij de gemeente de elektrificatie van andere gebruikersgroepen zoals bestelbusjes, taxi's, zwaar vrachtverkeer, nauwlettend volgt. Het belangrijkste uitgangspunt binnen de gemeente Midden-Groningen is dat zoveel mogelijk wordt geladen op eigen terrein. Dit is aantrekkelijker voor de gebruiker en minimaal belastend voor het elektriciteitsnet, aangezien er van een bestaande netaansluiting gebruik wordt gemaakt. Binnen de gemeente wordt de stelregel voor laden *“privaat waar mogelijk, publiek als het niet anders kan”* gehanteerd.

Om de toekomstige laadbehoefte in de openbare ruimte te kunnen opvangen werkt de gemeente met een vergunningenmodel. Voor het plaatsen, beheren en exploiteren van publieke laadpunten sluit de gemeente contracten met tenminste twee Charge Point Operators (CPO's, oftewel aanbieders van laadpalen). Deze CPO's vervullen, onder voorwaarden en namens de gemeente, de laadbehoefte in de openbare ruimte.

Leeswijzer

Voor u ligt de laadvisie van de gemeente Midden-Groningen. Deze leeswijzer geeft beknopt weer wat in welk hoofdstuk aan de orde komt en biedt zo houvast bij het lezen.

Hoofdstuk 1 beschrijft waarom de gemeente Midden-Groningen aan de slag gaat met elektrisch laden, de reikwijdte van de visie alsmede aanpalend beleid van de gemeente.

Hoofdstuk 2 schetst de verwachte (regionale) ontwikkelingen op het gebied van elektrisch rijden en gaat nader in op het onderscheid tussen verschillende soorten laadpunten.

Hoofdstuk 3 vormt de kern van deze laadvisie en beschrijft de verschillende uitgangspunten die de gemeente Midden-Groningen hanteert ten opzichte van elektrisch laden, de plaatsingsstrategie en het beleid.

Hoofdstuk 4 beschrijft de gevolgen van deze uitgangspunten voor de verschillende gebruikersgroepen, zoals personenauto's en bestel- en stadslogistiek.

Hoofdstuk 5 beschrijft de doorwerking van deze visie op de gemeentelijke organisatie (in brede zin en op specifieke onderdelen als samenwerking monitoring, financiën). Tot slot

staan in dit hoofdstuk de praktische vervolgstappen beschreven welke de gemeente dient te nemen richting uitvoering, na vaststelling van deze visie.

Inhoud

| | |
|-----------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1. Inleiding | 5 |
| 1.1 Doel en scope | 5 |
| 1.2 Kaders en aanpalend beleid | 6 |
| 2. Regionale ontwikkelingen en soorten laadpunten | 8 |
| 2.1 Explosieve groei van elektrisch vervoer EV verwacht | 8 |
| 2.2 Verschil publieke en private laadpunten..... | 9 |
| 3. Uitgangspunten elektrisch laden, plaatsingsstrategie en plaatsingsbeleid | 11 |
| 3.1 Uitgangspunten elektrisch laden | 11 |
| 3.2 Plaatsingsstrategie | 14 |
| 3.3 Plaatsingsbeleid..... | 15 |
| 4. Uitwerking per gebruikersgroep..... | 17 |
| 4.1 Personenauto's | 17 |
| 4.2 Bestel- en stadslogistiek..... | 18 |
| 4.3 OV-busvervoer | 18 |
| 4.4 Zware vracht over de weg | 19 |
| 4.5 Vracht- en pleziervaart | 20 |
| 4.6 Bouwwerktuigen, bouwlogistiek en landbouwwerktuigen..... | 20 |
| 4.7 Bezoekers en toeristen | 20 |
| 5 Uitvoering en organisatie | 21 |
| 5.1 Gemeentelijke organisatie..... | 21 |
| 5.2 Samenwerking en afstemming..... | 21 |
| 5.3 Monitoring..... | 21 |
| 5.4 Financiële kaders..... | 22 |
| 5.5 Aan de slag | 22 |
| Bijlage I - Begrippenlijst | 23 |
| Bijlage II - Elektrificatie verschillende gebruikersgroepen | 25 |
| Bijlage III - Verlengd private aansluiting..... | 27 |

1. Inleiding

De gemeente Midden-Groningen onderschrijft in haar Duurzaamheidsvisie de gestelde doelen uit het nationale Klimaatakkoord, welke inzet op 49% CO₂-reductie in 2030 en 95% in 2050. Daarnaast heeft de gemeente Midden-Groningen ook een gemeentelijke doelstelling op het gebied van duurzame energie. De gemeente stelt zich ten doel 55% CO₂-reductie te realiseren ten opzichte van het peiljaar 1991.¹ Hiermee loopt de gemeente in de pas met het Europese versnellingspakket 'Fit for 55' en de voornemens van het kabinet-Rutte IV. Om deze doelstellingen te behalen zet de gemeente in op de volle breedte van onderwerpen uit het Klimaatakkoord, waaronder (duurzame) mobiliteit. Deze laadvisie is een belangrijke stap in het behalen van deze doelen.

Vanaf 2030 zijn alle nieuwe auto's emissieloos, voor een belangrijk deel zullen dat batterij-elektrische auto's zijn.² Die kunnen alleen rijden als de laadinfrastructuur op orde is. Om te zorgen dat er tijdig voldoende laadpunten³ 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 Midden-Groningen 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 laadinfrastructuur 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. De gemeente Midden-Groningen wilt 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 focus ligt in de huidige laadvisie bij deze gebruikersgroepen omdat de overstap naar elektrisch rijden niet voor alle gebruikersgroepen en type voertuigen in hetzelfde tempo verloopt. Het netwerk van laadpalen wordt primair gefaciliteerd voor volledig batterij elektrische aangedreven voertuigen (BEV's).

In lijn met de Subsidieregeling Elektrische Personenauto's Particulieren (SEPP) faciliteert de gemeente laadpalen voor volledig elektrische voertuigen met een actieradius van minimaal 120 kilometer (gemeten volgens de WLTP-norm). Plug in hybride voertuigen die hier niet aan voldoen kunnen geen laadpaal aanvragen, maar kunnen uiteraard wel gebruik maken van alle publieke

¹ Duurzaamheidsvisie Midden-Groningen 2019-2022 (2019). De duurzaamheidsvisie is [hier](#) te vinden.

² Afspraak uit het regeerakkoord 'Vertrouwen in de toekomst' 2017-2021 en het nationale Klimaatakkoord

³ 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.

laadpalen. Plug-in hybride voertuigen stoten immers nog steeds CO2 uit en zijn daarmee geen lange termijn oplossing voor het klimaatprobleem.

Van elektrificatie van de overige gebruikersgroepen is op moment van schrijven nog nauwelijks sprake. Voor bijvoorbeeld zwaar vrachtvervoer is nog onzeker in hoeverre elektrisch rijden uitkomst biedt en zo ja, hoe de laadbehoefte van deze groep eruit ziet. 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 kan de gemeente tijdig inspelen op nieuwe inzichten en ontwikkelingen.

Lokale consultatie

Voor de gemeente Midden-Groningen is het van belang dat inwoners mee kunnen denken over de inrichting van hun leefomgeving. Bij de totstandkoming van deze visie, in december 2021, zijn inwoners van de gemeente in de gelegenheid gesteld om ideeën aan te dragen voor deze laadvisie. In deze periode heeft de gemeente 15 reacties ontvangen. Een groot deel van de reacties had betrekking op het plaatsen van laadpalen op een specifieke locatie, zoals bijvoorbeeld in de buurt van een supermarkt, kerk of in de eigen woonwijk. Andere reacties betroffen suggesties rond innovatieve technieken, zoals waterstof en laadpalen in combinatie met straatverlichting. Tot slot werden er vragen gesteld over de rol van de gemeente met betrekking tot het plaatsen van laadpalen. De gemeente heeft kennis genomen van alle reacties en deze zijn indien van toepassing meegenomen in de laadvisie. De respondenten zijn voorzien van een reactie op hun opmerking of vraag. De inhoudelijke behandeling van de reacties over voorgenoemde onderwerpen worden ook in de betreffende hoofdstukken van deze laadvisie nog uitgebreid toegelicht.

1.2 Kaders en aanpalend beleid

Deze laadvisie sluit aan op de Duurzaamheidsvisie Midden-Groningen 2019-2022, waarin de gemeente evenwicht zoekt tussen mens, milieu en economie. Daarnaast raakt de laadvisie verschillende bestaande beleidskaders waarmee in de uitwerking rekening wordt gehouden zoals: beleid over autodelen, autoluwte, parkeerbeleid, mobiliteitsvisie, de Regionale Energiestrategie (RES) Groningen, Duurzaamheidsvisie, Transitievisie Warmte, openbare ruimte, woningbouwbeleid, gebiedsontwikkeling, omgevingsvisie en monumenten- en welstandsbeleid.

In Nederland en Europa wordt gewerkt aan aanvullende wet- regelgeving voor elektrisch laden. Midden-Groningen volgt deze ontwikkelingen en sluit zich hierbij 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 III).⁴ 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. Dit vraagt van de gemeente conform het Bouwbesluit te handelen.

⁴ [Laadinfrastructuur voor elektrisch vervoer - EPBD III](#)

2. Regionale ontwikkelingen en soorten laadpunten

De groei van het aantal elektrische voertuigen staat niet op zichzelf. In dit hoofdstuk wordt de nationale ambitie vertaald naar een regionale aanpak en wordt het verschil tussen publieke en private laadpalen uitgelegd.

2.1 Explosieve groei van elektrisch vervoer EV verwacht

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 voertuigen. 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 samenwerkingsregio's. Dit zijn de zogenaamde RAL-regio's, waarbij iedere regio een Regionale Aanpak Laadinfrastructuur (RAL) opstelt. 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 door de organisatie van aanbestedingen voor publieke laadinfrastructuur en met een regionale visie (en aanpak) op snelladen. De RAL Noord onderscheidt bij de elektrificatie van mobiliteit verschillende gebruikersgroepen waarvoor op lokaal niveau een laadnetwerk moet ontstaan. Onderstaande figuur geeft de gebruikersgroepen weer en geeft aan in welke ontwikkelfase de gebruikersgroepen zich bevinden.



ELEKTRIFICATIE PER GEBUIKERSGROEPEN RAL NOORD

De voorliggende laadvisie van de gemeente Midden Groningen richt zich in eerste instantie op de gebruikersgroepen welke in de take-off en versnellingsfase verkeren. De gemeente neemt de verantwoordelijkheid om te zorgen voor een basisnetwerk van publieke laadpunten. Daarbij houdt de gemeente Midden-Groningen rekening met een goede spreiding van laadpunten over de gemeente. De rol en inzet van de gemeente verschilt per gebruikersgroep. Meer informatie over de elektrificatie van verschillende gebruikersgroepen is opgenomen in Bijlage II.

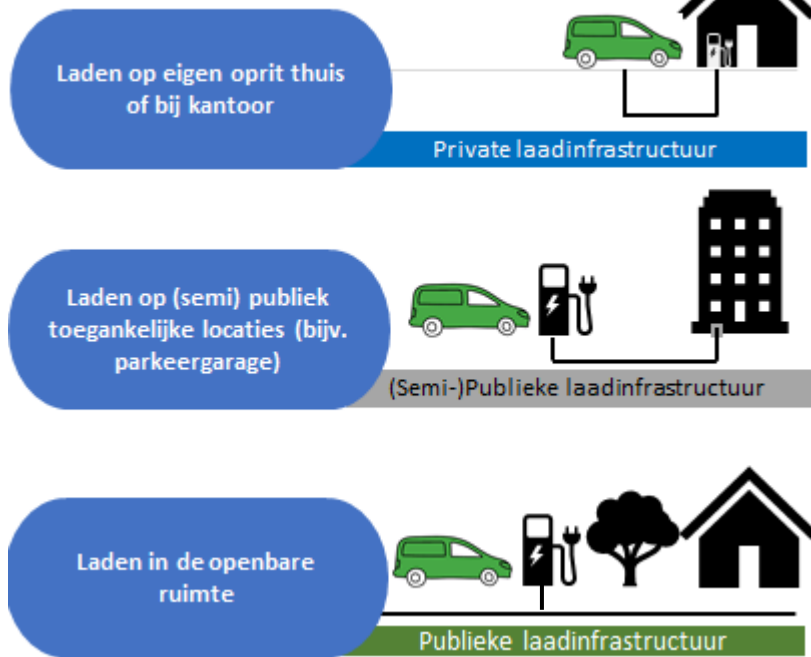
2.2 Verschil publieke en private laadpunten

Het laadnetwerk bestaat uit laadpunten in de publieke, semipublieke en private ruimte. Afhankelijk van waar een laadpunt staat heeft de gemeente meer of minder invloed. Midden-Groningen onderscheidt de volgende locatietypes voor laadpunten:

- **Privaat laadpunt:** Een laadpunt op eigen terrein, aan huis of bij een bedrijf voor eigen gebruik. Het laadpunt is niet voor iedereen toegankelijk. Iedereen mag een laadpunt realiseren op eigen terrein. Het is aan de eigenaar van het terrein om te beslissen of ook andere gebruik mogen maken van de laadpaal;
- **Semipubliek laadpunt:** Een laadpunt dat zich op eigen terrein bevindt en toegankelijk is voor iedereen. Denk aan parkeergarages, parkeerplaatsen bij supermarkten, tankstations of horeca-locaties. Er kan sprake zijn van beperkte toegangstijden;
- **Publiek laadpunt:** Een laadpunt dat 24/7 openbaar toegankelijk is in de openbare ruimte. Het laadpunt is zonder barrières zoals slagbomen of poorten te bereiken. De gemeente draagt als beheerder van de openbare ruimte ook verantwoording voor het laadpunt.

De gemeente heeft een rol bij het tot stand komen van een netwerk van **publieke laadpunten**. Deze laadvisie richt zich dan ook met name op hoe de gemeente tot een netwerk van publieke laadpunten komt. Doordat alle laadpunten (publiek, privaat en semipubliek) tezamen het laadnetwerk binnen de gemeente Midden Groningen vormen, wordt ook stil gestaan bij de rol van de gemeente bij private en semipublieke laadpunten.

Type laden



Naast de drie type locaties kan er ook sprake zijn van een zogenoemde ‘verlengd private aansluitingen’. 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. Een andere vorm van een verlengd private aansluiting is als men een kabel vanuit huis over de stoep naar het voertuig legt.

3. Uitgangspunten elektrisch laden, plaatsingsstrategie en plaatsingsbeleid

Dit hoofdstuk beschrijft de uitgangspunten van de laadvisie, de plaatsingsstrategie en het plaatsingsbeleid.

3.1 Uitgangspunten elektrisch laden

Bij het tot stand komen van de laadvisie hanteert de gemeente onderstaande uitgangspunten. Alle aanvragen voor het realiseren van een laadpunt worden aan deze uitgangspunten getoetst. De uitgangspunten vormen voor de gemeente het handelingskader en geven vorm aan de wijze waarop de gemeente acteert.

Regionale samenwerking:

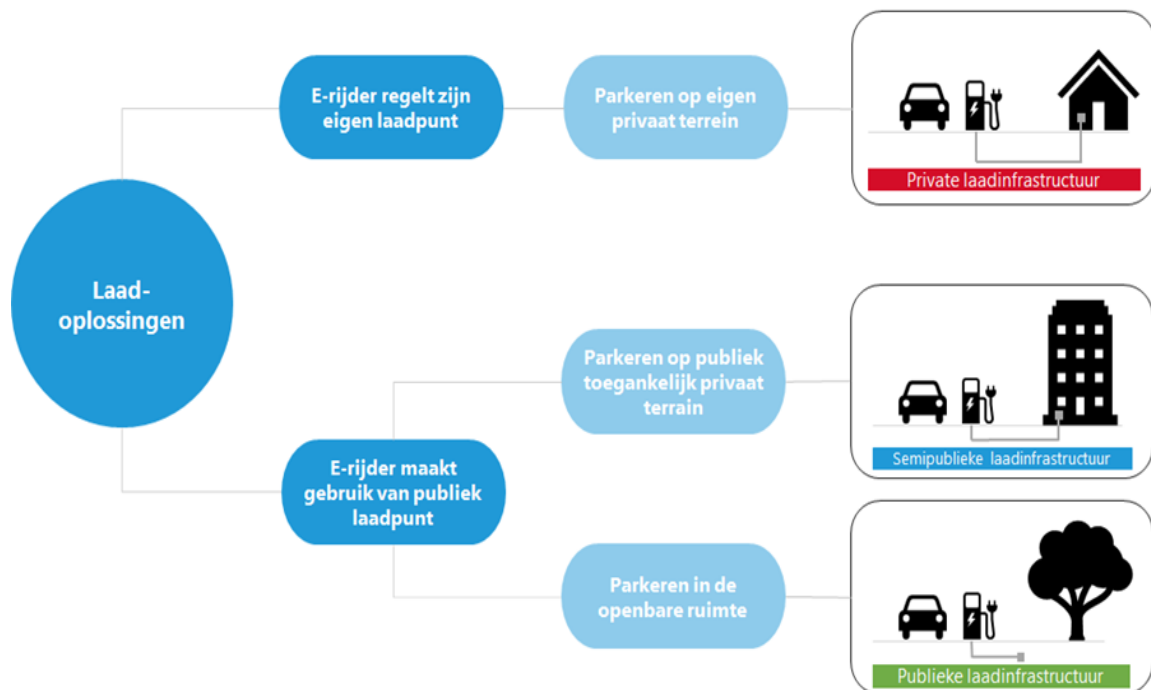
1. *Volgen bovengemeentelijke ontwikkelingen.*
Elektrisch rijden staat niet op zich zelf en is onderdeel van een regionale (en landelijke) context. De visie en beleidslijnen van de RAL Noord worden zoveel mogelijk overgenomen mits deze passen binnen de gemeentelijke ambitie.
2. *In het kader van voortschrijdend inzicht wordt deze visie om de twee jaar herijkt.*
Elektrisch rijden is een relatief nieuwe markt welke nog niet tot volledige wasdom is gekomen. De integrale laadvisie is een groeimodel. De gemeente Midden-Groningen heeft tot nu toe vooral ervaring opgedaan met laadinfrastructuur voor personenauto's in de openbare ruimte. Daar zal de focus in eerste instantie op liggen. Voor bepaalde doelgroepen is op het moment van schrijven nog niet duidelijk waar de laadbehoefte gaat ontstaan. Daarom wordt, in lijn met de RAL Noord, om de twee jaar bekeken of de visie nog aansluit bij de lokale ontwikkelingen en laadbehoefte van verschillende gebruikersgroepen.

De laadinfrastructuur:

3. *De gemeente Midden-Groningen hanteert de ladder van laden.*
De gemeente neemt verantwoordelijkheid voor het faciliteren van een degelijk publiek laadnetwerk. Daarbij hanteert de gemeente de stelregel dat laden op privaat terrein prevaleert boven het laden in de publieke ruimte. Hierdoor wordt slim gebruik gemaakt van reeds bestaande netaansluiting (bij bedrijven en huishoudens) en wordt de druk op de openbare ruimte beperkt. Laden op privaat terrein heeft ook voordelen voor de gebruiker omdat gebruik kan worden gemaakt van het bestaande energiecontract en eventuele aanwezigheid van zonnepanelen. Binnen de gemeente Midden-Groningen geldt daarom de stelregel *“privaat waar mogelijk, publiek als het niet anders kan.”* Concreet betekent dit dat alle aanvragen voor een laadpunt worden getoetst aan de “ladder van laden” De ladder van laden werkt als volgt:
 - I. Een elektrisch rijder (EV-rijder) met bestaande private parkeermogelijkheid realiseert zelf een privaat laadpunt. Hierbij gelden de bestaande regels conform art. 2: 12 van de Algemene plaatselijke verordening Midden-Groningen.

- II. Een EV-rijder met semipublieke parkeermogelijkheden realiseert in samenwerking met de beheerder een semipubliek laadpunt. Het laadpunt wordt waar mogelijk voorzien van stroom via de bestaande netaansluiting;
- III. Is een EV-rijder aangewezen op publiek parkeren of is er geen mogelijkheid om een semipubliek laadpunt te realiseren? In dat geval neemt de gemeente de verantwoordelijkheid op zich als facilitator voor het realiseren van een laadpunt voor deze EV-rijder. Het laadpunt is in dit geval direct aangesloten op het elektriciteitsnet. De gemeente plaatst de laadpalen niet zelf. Zij maakt voor het plaatsen, beheren en exploiteren van een publiek laadpunten afspraken met een CPO (zie ook paragraaf 4.1).

Ladder van laden



4. De gemeente stimuleert het openstellen van laadpunten op private terreinen voor algemeen publiek (oftewel semipublieke laadpunten).

De keuze om de “ladder van laden” te hanteren vraagt ook dat de gemeente het openstellen van laadpalen op private terreinen stimuleert. Zo wordt maximaal gebruik gemaakt van de beschikbare netcapaciteit en wordt de druk op de openbare ruimte beperkt. Concreet betekent dit dat de gemeente aan bedrijven en instellingen (waaronder ook plaatselijke verenigingen) met laadpalen op hun eigen terrein vraagt om deze open te stellen voor algemeen publiek gebruik. Dit oogt de gemeente te bereiken door een informatiepakket aan te bieden waarin de voordelen van het openstellen van semipublieke laadpunten worden toegelicht. Publiek gebruik kan ook binnen bepaalde tijdsblokken, bijvoorbeeld door laadpalen toegankelijk te maken op tijden dat kantoren niet open zijn etc. Het is een relatief laagdrempelige oplossing waar zowel gebruikers, beheerder van de locatie en de Charge Point Operator (CPO's, oftewel aanbieders van laadpalen) baat bij hebben omdat de laadpalen op deze wijze optimaal gebruikt worden. De

gemeente biedt geen vergoeding bij het openstellen van een semipublieke laadpaal.

5. *De gemeente ziet snelladen primair als marktactiviteit.*

De laatste jaren kent Nederland een ontwikkeling waarin private aanbieders (denk aan pompstations langs autosnelwegen) zelf snellaadstations realiseren voor personenvervoer. De gemeente Midden-Groningen ziet geen actieve rol voor zich bij snellaadstations voor personenvervoer. Snelladen speelt richting de toekomst ook een rol voor de doelgroep bestel- en (stads-)logistiek. Omdat dit laatste een bovengemeentelijk vraagstuk betreft, pakt de gemeente Midden-Groningen dit regionaal in RAL verband op.

6. *De laadvisie heeft geen kwantitatieve doelstelling maar is er op gericht laadinfrastructuur te laten meegroeien met de laadbehoefte in de gemeente.*

De laadvisie is niet gericht op het behalen van een vooraf bepaald aantal laadpalen (kwantitatief doel). De laadvisie heeft daarentegen ten doel elektrisch rijden in de gemeente mogelijk te maken. Oftewel, de laadpunten groeien mee met de behoefte. De gemeente hanteert als uitgangspunt dat één publieke laadpaal maximaal zes structurele gebruikers faciliteert. Bij structureel meer dan zes gebruikers wordt aan de CPO gevraagd om in de omgeving van de bestaande publieke laadpaal een extra publieke laadpaal te plaatsen. Indien in de praktijk blijkt dat het aantal van zes gebruikers niet aansluit op de behoefte (laadpaal is te vaak bezet of wordt te weinig gebruikt) wordt dit uitgangspunt aangepast, op een wijze die past bij de praktijk. Signalen voor het aanpassen van het uitgangspunt ontvangt de gemeente van inwoners (klachten over bezetting laadpaal) en jaarlijkse verbruiksgegevens van de CPO.

7. *Publieke laadpalen worden aanvraaggestuurd geplaatst door CPO, waarbij plan- en prognosekaarten van de gemeente worden gebruikt om de exacte locatie te bepalen.*

Voor het plaatsen van publieke laadpalen hanteert de gemeente een vergunningenmodel. Dit houdt in dat verschillende CPO's binnen vooraf gestelde kaders en na melding bij de gemeente publieke laadpalen mogen plaatsen, beheren en exploiteren. Om te voorkomen dat CPO's enkel publieke laadpalen plaatst als er een concrete aanvraag gedaan wordt voor een publieke laadpaal, werkt de gemeente met plan- en prognosekaart(en) welke inzicht geven in locaties met toekomstige laadbehoefte. Deze kaarten deelt de gemeente actief met de CPO's, waardoor CPO's publieke laadpalen kunnen plaatsen voordat de daadwerkelijke vraag er is. Zie voor een nadere toelichting hierop paragraaf 3.2.

8. *Verlengd private aansluitingen zijn niet toegestaan in de gemeente.*

De gemeente Midden-Groningen staat niet toe dat inwoners zelfstandig publieke laadpalen plaatsen welke gebruik maken van de eigen huisaansluiting. Laadkabels uitrollen over het trottoir is dan ook niet toegestaan. Deze zogenoemde verlengde private aansluitingen (VPA's) zijn juridisch complex omwille van onder andere de aansprakelijkheid. Bijkomend ongewenst effect is dat inwoners via VPA's publieke parkeerplaatsen mogelijk reserveren als eigen parkeerplaats. Meer informatie over VPA's is opgenomen in de Bijlage III.

Het elektriciteitsnet, de netbeheerder en nieuwbouw:

9. *Geleverde stroom op publieke laadinfrastructuur is groen en afkomstig van Nederlandse (en waar mogelijke lokale) bronnen.*

Het stimuleren van elektrisch vervoer is onderdeel van het Klimaatakkoord. Het hoofddoel van het Klimaatakkoord is om CO₂-reductie te bewerkstelligen. Elektrisch vervoer levert enkel een significante bijdrage aan CO₂-reductie als de voertuigen op groene stroom rijden. Daarom hanteert Midden-Groningen als uitgangspunt dat geleverde stroom op publieke laadinfrastructuur groen is en afkomstig van Nederlandse (en waar mogelijk lokale) bronnen.

10. *De gemeente Midden-Groningen stemt 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 mogelijk op verschillende plekken worden uitgebreid en verzaamd. Het is daarom de verantwoordelijkheid van de gemeente om tijdig, op basis van prognoses, aan te geven welke laadinfrastructuur gewenst is voor de komende jaren.

11. *Bij de ontwikkeling van nieuwbouw wordt rekening gehouden met publieke laadpalen.*

De gemeente streeft bij nieuwbouw naar minimaal 1 laadpaal (2 laadpunten) per 10 parkeerplaatsen. In samenwerking met de netbeheerder en aannemer worden hiervoor locaties aangewezen. In overleg worden overige parkeerplaatsen voorzien van lege mantelbuizen zodat het aantal laadpalen indien gewenst eenvoudig en met weinig overlast uitgebreid kan worden. Dit streven is een doorvertaling van de Europese EPBD III richtlijn, welke door Nederland is vastgelegd in het Bouwbesluit (zie ook paragraaf 1.2).

De gemeente Midden-Groningen hanteert bovenstaande uitgangspunten bij alle aanvragen voor laadinfrastructuur en maakt bij het toepassen ervan geen onderscheid in gebruikersgroep.

3.2 Plaatsingsstrategie

Deze plaatsingsstrategie heeft ten doel laadzekerheid te bieden voor de EV-rijder. Daarbij geldt dat een publieke laadpaal maximaal binnen een straal van 250 meter tot de aanvrager geplaatst wordt. Deze laadpaal wordt geplaatst, beheerd en geëxploiteerd door een CPO.

De gemeente Midden-Groningen hanteert een straal van 250 meter tot de aanvrager als acceptabele afstand. Deze afstand is gebaseerd op data en ervaringen uit de praktijk van andere Nederlandse gemeente. Door een afstandsbepaling te hanteren stimuleert de gemeente een optimale bezetting van publieke laadpalen. Hiermee blijft het aantrekkelijk voor de CPO om publieke laadpalen te plaatsen en wordt het elektriciteitsnet optimaal benut.

De CPO maakt samen met aanvrager een locatievoorstel voor de te plaatsen publieke laadpaal welke door de gemeente wordt getoetst aan het plaatsingsbeleid, zie hiervoor ook paragraaf 3.3. Om de twee parkeerplaatsen bij de publieke laadpaal enkel toe te

wijzen voor het opladen van elektrische voertuigen, neemt de gemeente een verkeersbesluit. De aanvrager (inwoner) van een publieke laadpaal moet rekeninghouden met een plaatsingstermijn van tenminste 18 weken.

Om het publieke laadnetwerk niet enkel te laten ontstaan op basis van aanvragen deelt de gemeente actief locaties met CPO's waar op basis van data blijkt dat er behoefte gaat ontstaan aan publieke laadpalen. Deze zogenaamde plan- en prognose kaarten zijn opgesteld in RAL verband en worden om de twee jaar geactualiseerd. Het plaatsen van publieke laadpalen gebaseerd op data in plaats van alleen via aanvragen wordt steeds belangrijker. Dit komt behalve door de groei van het aantal elektrisch voertuigen ook door het ontstaan van een occasionmarkt in elektrische voertuigen. Plan- en prognosekaarten geven de CPO ook inzicht in druk bezochte toeristische locaties.

3.3 Plaatsingsbeleid

Het plaatsingsbeleid richt zich hoofdzakelijk op de uitrol van laadinfrastructuur voor personenauto's. Voor personenauto's is op dit moment al op verscheidene plaatsen in de gemeente behoefte aan elektrisch laden. Dit zal richting de toekomst naar verwachting enkel toenemen. In deze laadvisie is gekozen voor een aanvraaggestuurde uitrolstrategie in combinatie met data (zie ook paragraaf 3.2). Indien er wordt voldaan aan onderstaande criteria, wordt plaatsing van laadinfrastructuur toegestaan:

1. Aantoonbare behoefte (zie ook paragraaf 3.1) door een aanvraag van een inwoner of forens die een elektrisch voertuig in bezit of gebruik heeft dan wel krijgt.
2. De aanvrager (inwoner of forens) beschikt niet over een privéterrein waarop een elektrische auto middels een eigen aan te brengen laadvoorziening kan worden opgeladen.
3. De laadpaal wordt gerealiseerd binnen een straal van circa 250 meter van het adres van de aanvrager.
4. Indien er binnen een straal van circa 250 meter al een laadlocatie van de Concessiehouder dan wel een andere aanbieder aanwezig is, wordt aan de hand van het gebruik (zie uitgangspunt zes van de laadvisie) bepaald of een extra laadlocatie noodzakelijk is.

Locatievoorwaarden

Bij de locatiebepaling van de laadinfrastructuur hanteert de gemeente Midden-Groningen de volgende criteria:

- Laadpaal is getoetst aan de "Verordening werkzaamheden kabels en leidingen Midden-Groningen 2019."
- Elektriciteitsnet: laadpalen worden waar mogelijk binnen 25 meter van het elektriciteitsnet (laagspanningsnet) gerealiseerd. Dit in verband met de meerkosten voor kabels die langer dan 25 meter zijn. Daarnaast wordt er rekening gehouden met voldoende ruimte voor de realisatie van ondersteunende hardware bij grotere aansluitingen zoals de trafo en omvormers;
- Bestaand parkeervak: laadpalen worden waar mogelijk gerealiseerd bij bestaande parkeerplaatsen;
- De ondergrond is in eigendom van de gemeente;

- De laadpaal wordt op de raaklijn met de aangrenzende parkeervak(ken); geplaatst zodat (in de toekomst) eenvoudig twee (of meer) elektrische auto's tegelijk kunnen laden;
- Belemmering voorkomen: de minimale doorgang van het trottoir moet na plaatsing van laadpunt en bebording minimaal 120 cm bedragen. Ook wordt er niet geplaatst op de smalle uitstapstrook tussen parkeerplaats en fietspad;
- De laadpaal vormt geen belemmering voor het gebruik, beheer en/of onderhoud van de openbare ruimte rondom de laadpaal.
- Er zijn geen belemmeringen ten aanzien van ander straatmeubilair;
- Groene openbare ruimte: parkeerplaatsen van laadpleinen mogen niet ten koste gaan van bestaande groene, openbare ruimte;
- Er is geen sprake van geplande reconstructies of andere infrastructurele ontwikkelingen binnen de komende twee jaar;
- Concentratie: het clusteren van laadpalen heeft altijd de voorkeur boven losse laadpalen in de openbare ruimte. Het cluster wordt gerealiseerd bij de ingangen van woonbuurten;
- Monumenten: plaatsing voor monumenten wordt zoveel mogelijk vermeden, maar kan mogelijk worden gemaakt met maatwerk. Inpassing in straatmeubilair en ondergrondse laadpunten heeft op deze locaties de voorkeur;
- Niet voor de deur van de aanvrager: bij voorkeur wordt een laadpaal niet op het parkeervak voor de deur van de aanvrager geplaatst, om te voorkomen dat aanvrager en omwonenden het laadpunt ervaren als 'eigen';
- Plaatsing van een laadpaal geschiedt niet onder een boom;
- Plaatsing geschiedt niet in winkelstraten.

Verkeersbesluit voor alle laadlocaties

Voor alle laadlocaties neemt de gemeente Midden-Groningen een verkeersbesluit. Het verkeersbesluit geeft het parkeervak de doelbestemming 'opladen van elektrische voertuigen'. Een verkeersbesluit neemt de gemeente voor alle laadlocaties om de volgende redenen. Een verkeersbesluit zorgt ervoor dat een (bestaand) parkeervak de bestemming 'elektrisch laden' krijgt, waarmee een aangewezen parkeervak alleen gebruikt kan worden voor het opladen van elektrische auto's. Met het nemen van een verkeersbesluit kan de gemeente ook optreden tegen het zogenaamde laadpaalkleven, oftewel EV-rijders die hun auto's laten staan aan een laadpaal terwijl deze reeds volledig is opgeladen.

Inrichting laadlocatie

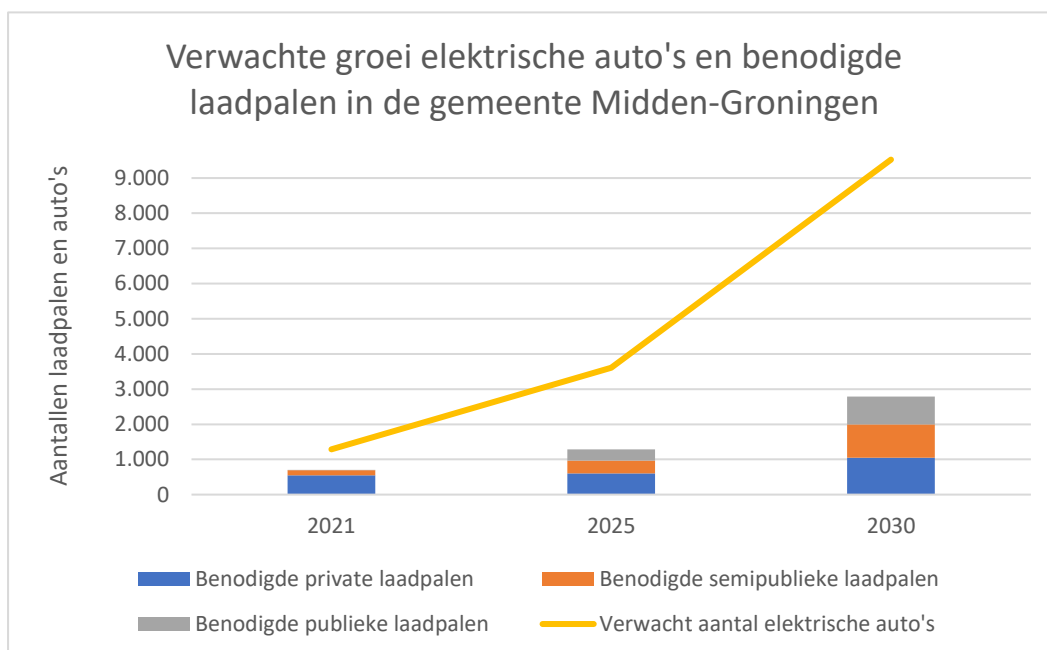
Iedere laadlocatie wordt voorzien van een verkeersbord op basis waarvan wettelijke handhaving mogelijk is, met een wit onderbord met de tekst "Uitsluitend voor het opladen van elektrische voertuigen". De CPO is verantwoordelijk voor het plaatsen en financieren van dit bord. De CPO heeft immers financieel voordeel van het toewijzen van parkeerplaatsen enkel voor het opladen van elektrische voertuigen.

4. Uitwerking per gebruikersgroep

Hoofdstuk 4 beschrijft de doorwerking van de uitgangspunten uit hoofdstuk 3 voor de verschillende gebruikersdoelgroepen.

4.1 Personenauto's

Op dit moment telt de gemeente circa 10 publieke laadpalen (20 laadpunten). Op basis van de plan- en prognosekaarten, dd. januari 2022, wordt een behoefte van in totaal circa 320 publieke laadpalen (640 laadpunten) voorzien in 2025 en circa 790 publieke laadpalen (1580 laadpunten) in 2030.



Bron: RHDHV - Visueel Overzicht Laadinfrastructuur Toekomst (VOLT), januari 2022.

Bij het plaatsen van publieke laadpalen werkt de gemeente met een vergunningenmodel.

Met het vergunningenmodel wordt het mogelijk voor Chargepoint Operators (CPO's, oftewel aanbieders van laadpalen) om laadpalen in de openbare ruimte te plaatsen mits deze voldoen aan door de gemeente (vooraf) vastgestelde voorwaarden. Met de CPO wordt een contract gesloten waarin afspraken staan over exploitatietermijnen, eigenaarschap na verlopen van de exploitatietermijn, veiligheid, minimaal laadvermogen, etc.. Om te voorkomen dat CPO's enkel reactief laadpalen plaatsen op basis van een aanvraag van een inwoner, communiceert de gemeente actief de plan- en prognosekaarten. Uitbreiding van het laadnetwerk wordt bij het vergunningenmodel voor een groot gedeelte overgelaten aan de markt. Marktpartijen doen suggesties voor de plaatsing en exploitatie van laadpalen, waarvoor de gemeente - na een akkoord op de locatie en het te nemen verkeersbesluit - toestemming verleent.

| Rol gemeente | |
|--------------|------------------------------------------------------------------------------------|
| Faciliteren | Door vergunningen uit te geven aan CPO's voor het plaatsen van publieke laadpalen. |

| | |
|-------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Stimuleren/informereren | Door het aanvraagproces voor inwoners zo makkelijk mogelijk te maken en actief te communiceren op de gemeentelijke website . |
| Reguleren | Door het nemen van een verkeersbesluit kan gehandhaafd worden op conventionele voertuigen welke parkeren bij een laadpaal. |

4.2 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 (snel) laadinfrastructuur. De andere helft gaat thuis laden, op de eigen oprit of in de openbare ruimte.

In de gemeente Midden-Groningen kunnen bestelwagens dezelfde laadinfrastructuur gebruiken als personenauto's. Berijders van elektrische bestelauto's kunnen een aanvraag voor een publieke laadpaal doen conform het [aanvraagproces voor personenauto's](#).

Op dit moment heeft de gemeente Midden-Groningen geen plannen om een zero-emissiezone voor logistiek in te richten. Ook wordt er in de nabije toekomst (tenminste binnen de herijkingsperiode van deze laadvisie) geen grote toename van de laadbehoefte van deze doelgroep verwacht. De gemeente blijft de ontwikkelingen op dit gebied volgen en past indien nodig deze visie daarop aan.

| Rol gemeente | |
|-------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Faciliteren | Volgen van ontwikkelingen en sturen op gebruik bestaande laadnetwerk personenauto's |
| Stimuleren/informereren | In contact treden met de lokale logistieke sector en in gezamenlijkheid bepalen wat nodig is en deze behoefte afstemmen met de netbeheerder |
| Reguleren | N.v.t. |

4.3 OV-busvervoer

In 2016 hebben het IPO, de Vervoerregio Amsterdam, de Metropoolregio Rotterdam Den Haag en het ministerie van IenW samen het nationaal Bestuursakkoord Zero Emissie Regionaal Openbaar Vervoer per Bus (BAZEB) ondertekend. Kern van het akkoord zijn drie doelstellingen:

1. Instroom nieuwe bussen 100% zero emissie aan de uitlaat vanaf 2025
2. Uiterlijk 2025 100% gebruik van hernieuwbare opgewekte energie voor vervoer (waar mogelijk)
3. 100% van de vloot vervangen door zero-emissiebussen in 2030

De provincie Groningen is concessieverlener voor het openbaar vervoer in de gemeente Midden-Groningen, waardoor de gemeente bij de transitie naar zero emissie bussen geen actieve rol heeft. Wel heeft de gemeente Midden-Groningen een positieve grondhouding als op gemeentelijke grond of in de publieke ruimte laadinfrastructuur ten behoeve van het opladen van elektrische bussen gerealiseerd moet worden.

| Rol gemeente | |
|-------------------------|-------------------------------------------------------------------|
| Faciliteren | Op verzoek laadinfrastructuur bij bus- begin- /eindhalte toestaan |
| Stimuleren/informereren | N.v.t. |
| Reguleren | N.v.t. |

4.4 Zware vracht over de weg

Voor zwaar vrachtvervoer over de weg volgt de gemeente Midden-Groningen de koers van de [Kennis- en actie-agenda Logistiek laden](#) welke in NAL verband is opgesteld. De agenda bevat kennisvragen en acties die nodig zijn om op succesvol logistieke laadinfrastructuur te realiseren. In de agenda worden vijf thema's benoemd. De vijf thema's zijn benoemd vanuit de opdracht aan de landelijk werkgroep dat laadinfrastructuur geen belemmering mag zijn voor de overgang van de logistieke sector naar elektrisch rijden. Rond deze vijf thema's zijn taakgroepen geformeerd van ketenpartijen. Deze taakgroepen werken aan het volgende:

1. Prognoses: waar en wanneer kan logistieke laadvraag worden verwacht? En met welke impact op het net, op zowel publieke als private locaties?
2. Publieke stimulering van logistiek laden: welke ondersteuning van lokale overheden is nodig bij het faciliteren van logistiek laden; zowel in het publieke als private domein?
3. Privaat logistiek laden: hoe zit het met standaarden, veiligheid, netimpact en basiseisen voor logistieke partijen ten aanzien van private laadoplossingen?
4. Basisnetwerk: op welke wijze kan er een landelijk, publiek toegankelijk basisnetwerk van laadvoorzieningen op voor bestel- en vrachtvoertuigen worden gerealiseerd?
5. Laden op bouwlocaties: welke mogelijkheden zijn er voor mobiele laadoplossingen op bouwplaatsen (o.a. zwaar bouwtransport en elektrische voertuigen voor grond-, weg- en waterbouw)?

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. De gemeente Midden-Groningen volgt de ontwikkelingen op dit onderwerp en trekt samen op met de RAL Noord en passen waar nodig ons beleid hierop aan.

| Rol gemeente | |
|-------------------------|----------------------------------------------------------------------|
| Faciliteren | N.v.t. |
| Stimuleren/informereren | Samen met de Samenwerkingsregio ontwikkelingen in NAL verband volgen |
| Reguleren | N.v.t. |

4.5 Vracht- en pleziervaart

Winschoterdiep kent doorgaand vracht- en pleziervaart. Op dit moment ziet de gemeente Midden-Groningen geen aanleiding om voor doorgaand vracht- en pleziervaart walstroom te faciliteren. Walstroom ziet de gemeente daarnaast als commerciële activiteit en kan door gebruikers zelf georganiseerd worden door contact op te nemen met walstroom.eu.nl.

| Rol gemeente | |
|-------------------------|----------------------------------------------------------------------|
| Faciliteren | N.v.t. |
| Stimuleren/informereren | Samen met de Samenwerkingsregio ontwikkelingen in NAL verband volgen |
| Reguleren | N.v.t. |

4.6 Bouwwerktuigen, bouwlogistiek en landbouwwerktuigen

De gebruikersgroep bouwwerktuigen, bouwlogistiek en landbouwwerktuigen bevinden zich op moment van schrijven van de laadvisie in de verkenningsfase. In de [NAL werkgroep Logistiek](#) worden activiteiten ontplooid om de behoefte van deze gebruikersgroep inzichtelijk te maken. De gemeente volgt deze ontwikkelingen en ziet voor zich op dit moment geen actieve rol. In RAL Noord verband wordt ook nog specifiek onderzoek gedaan naar landbouwvoertuigen.

4.7 Bezoekers en toeristen

De groei van elektrisch vervoer is een Europese (en zelfs mondiale) ontwikkeling, waardoor de gemeente Midden-Groningen ook steeds vaker te maken zal krijgen met de laadbehoefte van bezoekers en toeristen. Deze gebruikersgroep kan uiteraard gebruik maken van het bestaande publieke laadnetwerk in de gemeente Midden-Groningen. Het is de verwachting dat toeristen voornamelijk behoefte hebben aan snellaadstations. De huidige snellaadstations langs het hoofdwegenet zijn niet voldoende om de (toekomstige) laadbehoefte van toeristen te vervullen. Midden-Groningen hanteert als uitgangspunt dat snelladen een marktactiviteit is (zie ook paragraaf 3.1).

Binnen de samenwerkingsregio onderzoekt de gemeente Midden-Groningen, samen met andere gemeente en de netbeheerder, de mogelijkheden voor publieke snellaadstations. Door in gezamenlijkheid locaties aan te wijzen waar marktpartijen publiek toegankelijke snelladers mogen exploiteren worden de maatschappelijke kosten voor het realiseren en aanpassen van het stroomnet geminimaliseerd. De samenwerkingsregio heeft hierin een regierol om te voorkomen dat iedere gemeente voor zich een claim legt op het elektriciteitsnet. Waar mogelijk en wenselijk kan bij een dergelijke snellaadlocatie ook rekening gehouden worden met de toekomstige laadbehoefte van vrachtverkeer. De koppeling met de werkgroep logistiek is dan ook relevant.

| Rol gemeente | |
|-------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Faciliteren | Op verzoek van Samenwerkingsregio grond reserveren / vergunningen verlenen voor het realiseren van een snellaadhub. |
| Stimuleren/informereren | Samen met de Samenwerkingsregio komen met een regionale strategie hoe om te gaan met bezoekers en toeristen. |
| Reguleren | N.v.t. |

5 Uitvoering en organisatie

5.1 Gemeentelijke organisatie

De gemeente is opdrachtgever voor de realisatie van openbare laadinfrastructuur. Concreet betekent dit dat door de gemeentelijke organisatie in lijn van deze visie invulling geven aan (tenminste) de volgende activiteiten:

Het college van B&W is opdrachtgever voor het opstellen van de laadvisie. Immers, de gemeente wil hiermee elektrisch rijden voor haar inwoners mogelijk maken. Daarbij ligt de focus van deze laadvisie op het faciliteren van laadinfrastructuur in de openbare ruimte (oftewel publieke laadinfrastructuur), die gebruikt wordt door inwoners en passanten die niet op eigen terrein kunnen laden. De gemeente staat in de volle breedte aan de lat voor het uitvoeren van deze visie. De gemeentelijke organisatie zal in lijn van deze laadvisie invulling geven aan tenminste de volgende activiteiten:

- Uitdragen van deze laadvisie binnen de gemeentelijke organisatie;
- Contract sluiten met CPO's om publieke laadpalen te plaatsen;
- Ontsluiten van plan- en prognosekaarten in samenwerking met CPO's om vooruitlopend op de ontstane behoefte publieke laadpalen te plaatsen;
- Actief communiceren (via gemeentelijke website) hoe inwoners een publieke laadpaal kunnen aanvragen en de aanvragen doorgeleiden naar gecontracteerde CPO's;
- Proces voor het afhandelen van aanvragen uitwerken;
- Locatievoorstellen van CPO's (o.b.v. aanvragen voor het plaatsen van een publieke laadpaal) toetsen aan het plaatsingsbeleid en het nemen van een verkeersbesluit. Voor een nadere toelichting op het plaatsingsbeleid, zie paragraaf 3.3;
- Toezicht houden op (plaatsing van) publieke laadpalen.
- Actief participeren / volgen van de ontwikkelingen in RAL Noord verband.

5.2 Samenwerking en afstemming

Om de doelen uit de laadvisie te behalen, werkt de gemeente Midden-Groningen samen met verschillende partners, waaronder 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 inwoners, netbeheerder en de (markt)partijen die de laadinfrastructuur plaatsen, belangrijke partijen waar de gemeente Midden-Groningen mee samenwerkt en afstemt.

5.3 Monitoring

Monitoring levert waardevolle inzichten op over onder meer de groei van elektrisch vervoer, het gebruik van specifieke laadpunten en de laadinfrastructuur als geheel en de belasting van het energienetwerk. Het is van belang dat de gemeente eigenaar is van de

gebruiksdata van de laadpunten in de publieke ruimte. Het eigenaarschap van de gebruikersdata legt de gemeente in de contracten met CPO's vast. Inzicht in het gebruik van de publieke laadpalen geeft de gemeente informatie of het aantal publieke laadpunten aansluit bij de behoefte of dat zij met CPO om tafel moet om meer publieke laadpalen te plaatsen. De gebruiksdata worden ook ingezet in de regionale monitoring door de RAL Noord. Op deze manier is het mogelijk voor de gemeente Midden-Groningen en de RAL Noord om de ontwikkelingen op het gebied van elektrisch vervoer en het laadnetwerk te volgen en zo nodig bij te sturen.

5.4 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. Wel vraagt het extra inzet van de ambtelijke organisatie zoals bij paragraaf 5.1 beschreven. Voor publieke laadpalen die de gemeente Midden-Groningen op aanvraag laat plaatsen, dient er rekening te worden gehouden met 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.

Door te werken met een vergunningenmodel waarbij de gemeente met CPO's afspraken maakt om publieke laadpunten te plaatsen bestaat de mogelijkheid dat niet op alle plaatsen waar een laadvraag ontstaat publieke laadpalen worden geplaatst door de CPO's. De gemeente Midden-Groningen kan er dan voor kiezen om een opdracht uit te schrijven aan een willekeurige CPO voor het plaatsen van een publiek laadpunt. De gemeente dient rekening te houden met een bijdrage per laadpaal van ca. €1.800,-.

5.5 Aan de slag

Het vergunningenmodel is de basis van deze visie om te komen tot een publiek laadnetwerk in de gemeente voor personenauto's. De gemeente sluit hiervoor een contract met tenminste twee CPO's.

De gemeente Midden-Groningen gaat aan de slag met het delen van plan- en prognosekaarten met de netbeheerder en gecontracteerde CPO's. Door deze werkwijze ontstaat bij verschillende partijen inzicht in de groei van het aantal elektrische voertuigen en daarbij horend aantal publieke laadpalen. Op basis van deze gegevens onderzoekt de gemeente ook of het mogelijk en wenselijk is om proactief, (verzamel-) verkeersbesluiten te nemen zodat de tijd tussen aanvrager en daadwerkelijke plaatsing zo kort mogelijk wordt gehouden.

Een goede website, waar inwoners doorgeleid kunnen worden naar de gecontracteerde CPO's is noodzakelijk om het ambtelijke apparaat zo min mogelijk te belasten. Gemeente hoeft hier geen nieuwe portal voor op te tuigen, maar kan aansluiten op de reeds bestaande website van de gemeente zelf en zich eventueel aansluiten op de website www.laadpaalnodig.nl.

Bijlage I - Begrippenlijst

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.

Laadpaal

Fysiek object met meestal één of tweelaadpunten.

Laadpaalkleven

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

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 gedeeldegroep achter de meter zitten.

Laadpunt voor regulier laden

Laadpunt met een vermogen van hoogstens 22kW.

Laadpunt voor snel laden

Laadpunt met een vermogen hoger dan 22 kW.

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.

Plankaart

In de plankaart worden - op basis van de lokale EV-prognoses - locaties bepaald die toekomstbestendig zijn om (een clustering van) publieke laadpunten te plaatsen. Doel van het van tevoren vaststellen van locaties voor laadpalen is 1) efficiëntie in het proces, doordat niet voor elke aanvraag een locatie gezocht hoeft te worden, en 2) een betere spreiding van laadpaallocaties over de stad.

Privaat laadpunt

Een laadpunt op eigen terrein.

Prognosekaart

Een overzicht met inzicht in de toekomstige laadbehoefte van EV-rijders.

Publiek toegankelijk laadpunt

Een laadpunt voor een elektrisch voertuig dat 24/7 openbaar toegankelijk is, zonder barrières zoals slagbomen of poorten.

Semipubliek laadpunt

Een laadpunt dat is opengesteld voor publiek op een private locatie. Bijvoorbeeld bij parkeergarages of tankstations. Er kunnen beperkte toegangstijden zijn.

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.

Verlengd private aansluiting (VPA)

Bij verlengd privaat laden wordt het voertuig in de publieke ruimte gevoed door een kabel die wordt aangesloten op een laadpunt op privéterrein van een inwoner. Zie voor een nadere toelichting op dit begrip Bijlage III.

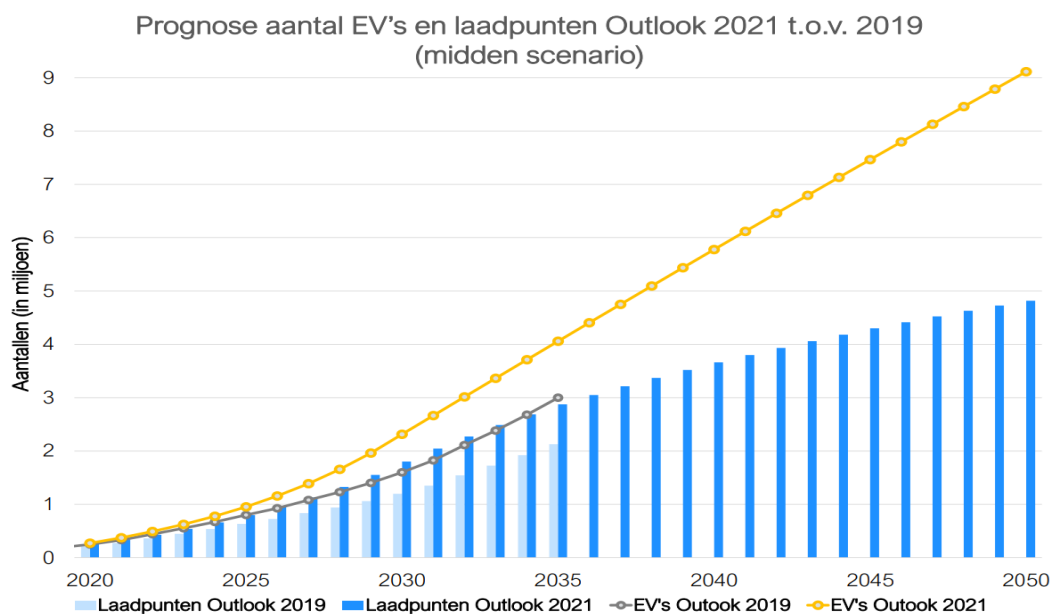
Zero-emissiezones (ZE-zones)

Zones waarbinnen geen logistieke voertuigen mogen komen die emissies uitstoten.

Bijlage II - Elektrificatie verschillende gebruikersgroepen

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. Onderstaande illustreert deze verwachting van ElaadNL en laat zien dat Nederland voor een enorme uitdaging staan om het aantal publieke laadpunten te realiseren.



GEPROGNOTISEERDE LANDELIJKE GROEI AANTAL ELEKTRISCHE PERSONENAUTO'S EN LAADPUNTEN IN 2021 VERSUS 2019 (BRON: ELAADNL)

Verwachtingen bestel- en vrachtwagens

Logistiek is een belangrijke hoeksteen van de Nederlandse economie en samenleving. Er zijn ongeveer 852.000 Nederlandse bestelwagens en 140.000 vrachtwagens op de weg. Slechts 0,3% van de logistieke voertuigen rijdt elektrisch, het grootste gedeelte rijdt op diesel. Steeds meer logistieke bedrijven overwegen de overstap naar elektrisch welke mede wordt ingegeven door invoering van zero emissie zones bij gemeenten. Bij de realisatie van logistieke laadinfrastructuur kan veel geleerd worden van personenvervoer. Tegelijkertijd stelt de logistieke sector andere eisen, bijvoorbeeld in standaardisering, benodigde laadsnelheid, geschikte laadlocaties en impact op het net en beschikbare ruimte. Het realiseren van passende en effectieve laadinfrastructuur voor de logistieke sector vraagt een gezamenlijke inspanning van onder andere de logistieke sector, overheden en netbeheerders. Binnen de NAL is een werkgroep logistiek opgezet met als doel om belemmeringen rond laadinfrastructuur voor bestel- en vrachtverkeer weg te nemen. Activiteiten van de werkgroep logistiek zijn omschreven in de [Kennis- en actie-agenda Logistieke Laadinfrastructuur](#).

Voor bestelwagens wordt een sterke stijging van het elektrische voertuigen verwacht. ElaadNL prognosticeerde de verwachte groei van deze gebruikersgroep in 2020, waarvan de belangrijkste bevindingen onderstaande figuur 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 | - | - |

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) |

De gemeente Midden-Groningen verwacht dat het aantal elektrische voertuigen in de gemeente gestaag zal toenemen. Hieruit volgt de opgave voor het opstellen van deze laadvisie en de noodzaak om na te denken over de inpassing van laadinfrastructuur in de gemeente.

Bijlage III - Verlengd private aansluiting

Verlengd privaat aansluitpunt (VPA)

Een VPA is een laadpaal die in de publieke ruimte staat die niet aangesloten is op het openbare elektriciteitsnet maar op een private netaansluiting. Om het laadpunt van stroom te voorzien moet er in de publieke ruimte een kabel en laadpaal geplaatst worden. Omdat deze kabel en laadpaal in de publieke ruimte staan moet er toestemming van de gemeente verkregen worden om een VPA aan te leggen.

Waarom privaat laden in de openbare ruimte?

1. Privaat laden is goedkoper dan publiek laden omdat de gebruiker tegen het reguliere stroomtarief kan laden. Het lijkt dus voor de e-rijder een financieel voordelige oplossing ten opzichte van laden bij een publieke laadpaal. Dit is echter afhankelijk van het laadtarief op de laadpaal.
2. Het is een manier om min of meer een eigen laadplek te realiseren in openbare ruimte. Wanneer de voorziening van publieke laadpalen achterblijft is het mogelijk om op deze manier toch een laadplek te realiseren. Of wanneer de gemeente geen afspraken heeft met een aanbieder voor het plaatsen van publieke laadpunten.
3. Vaak wordt deze oplossing aangevraagd als een inwoner meer zonne-energie opwekt dan dat ze zelf gebruikt i.c.m. de salderingsregeling die de komende jaren mogelijk afgebouwd gaat worden. Zowel vanuit duurzaamheidsoogpunt als kosten oogpunt kan een VPA dan een oplossing zijn.

Een van de aandachtspunten bij het toestaan van privaat laden in de openbare ruimte is dat de gemeente door **natrekking** eigenaar wordt van het laadpunt en daarmee ook verantwoordelijk en aansprakelijk is voor de VPA of de kabel in de openbare ruimte. Dit kan voor een deel opgevangen worden door contractuele overeenkomsten aan te gaan met de private eigenaar. De private gebruiker van de VPA of kabelgoot wordt dan primair verantwoordelijk en eventueel aansprakelijk. Strikt juridisch wordt hierbij nog opgemerkt dat, zonder het vestigen van een recht van opstal, de gemeente uiteindelijk alsnog eigenaar en mogelijk aansprakelijk wordt. Omdat een particulier juridisch meer bescherming geniet, verschilt dit van publieke laadpalen van een commerciële aanbieder.

Waarom geen VPA in de openbare ruimte?

1. Inwoners kunnen het idee kunnen krijgen dat de parkeerplek bij de VPA of dichtbij hun huis, hun 'eigen' parkeerplek is. Over het algemeen moeten ze zelf de aanleg van de laadvoorziening betalen en regelen, terwijl het parkeervak niet exclusief voor deze persoon wordt gereserveerd en men dus nog geen laadzekerheid heeft. Het is mogelijk om het parkeervak te 'reserveren voor het opladen van elektrische auto's' doormiddel van een verkeersbesluit en bebording. Dan mag elke elektrische auto in het parkeervak laden. In de overeenkomst met de particulier moet goed geborgd worden dat het dan een interoperabele laadpaal betreft.
2. Het aanleggen van de kabels is een aandachtspunt. Dit aandachtspunt is niet zozeer van juridische aard, maar van praktische aard. De kabels moeten bijvoorbeeld ingeschreven worden bij het KLIC register. Wanneer dit niet gebeurt wordt het risico gelopen dat de kabel beschadigd raakt bij graafwerkzaamheden. Een ander aandachtspunt is wanneer de inwoner verhuist. De vraag is dan wie er na de verhuizing verantwoordelijk is voor het herstellen van de openbare ruimte.
3. Ook zorgen de kabels voor een extra 'last' in de ondergrond. Niet omdat ze zichtbaar zijn, maar omdat het extra infrastructuur in de grond is. Dit heeft gevolgen voor

eventuele renovatie of aanleg van publieke voorzieningen zoals riolering, glasvezel, warmtenetten, elektravoorzieningen, waterleidingen etc. Zeker in stedelijk gebied, waar veel ondergrondse infrastructuur nodig en aanwezig is, is dit vaak onwenselijk.

Laadpaal op eigen terrein (met kabelgoot) om te laden in de publieke ruimte

Bij deze categorie gaat het net als bij VPA om parkeren in de publieke ruimte. Echter waar bij een VPA een laadpunt gerealiseerd wordt in de openbare ruimte, wordt het laadpunt hier op privaat terrein gerealiseerd. Vanaf het laadpunt wordt dan de laadkabel aangesloten op het voertuig dat in de openbare ruimte staat. De kabel loopt dan door de openbare ruimte. De kabel kan weggewerkt worden door bijvoorbeeld het gebruik van een kabelgoot.

Waarom geen privaat laden in de openbare ruimte?

1. Wanneer een inwoner een laadpaal op eigen terrein plaatst en vanaf hier een kabel trekt naar een publiek parkeervak krijgt een gemeente met andere uitdagingen te maken dan met de VPA. Waar het bij VPA nog goed mogelijk is om eisen te stellen aan de installatie, is dit bij laden in de openbare ruimte zonder VPA veel minder gemakkelijk. Laden moet op een veilige manier gebeuren. Laden aan een publieke laadpaal of een goedgekeurde private laadpaal gebeurt middels communicatieprotocollen tussen auto en laadpaal. Hiermee wordt de veiligheid van laden geborgd. Dit is niet het geval als aan een regulier stopcontact geladen wordt of bij een aansluiting rechtstreeks op de elektrotechnische installatie.
2. Er zijn gemeenten die (willen) experimenteren met het aanleggen van een kabelgoot door de publieke ruimte. Dit zorgt ervoor dat de laadkabel, als deze bijvoorbeeld over de stoep ligt, goed weggewerkt kan worden. Dit lijkt een nette oplossing, maar hier zitten zeker aandachtspunten aan. Pilots zijn mogelijk om in beperkte omvang ervaringen op te doen. In dat geval is het raadzaam om dit nadrukkelijk als pilot te benoemen, om precedentwerking te voorkomen.
3. Discussiepunt bij een dergelijke oplossing is de maximale afstand dat kabels door de openbare ruimte mogen liggen. Wat als het dichtstbijzijnde parkeervak bezet is en de auto 2 of 3 plekken verderop geparkeerd wordt? Wat als er een straat of fietspad doorkruist wordt met de kabel?
4. Privaat laden in de openbare ruimte is niet strijdig met de Concessievoorwaarden. Echter is het wel zeer nadelig voor de businesscase van openbaar laden als er een laadpaal geplaatst wordt in een straat waar bijvoorbeeld alleen mensen met een bovenwoning van gebruik maakt, en de overige inwoners een kabel naar zijn/haar auto trekt. Dit maakt het plaatsen van openbare voorzieningen niet meer rendabel.

Advies

Vanuit de gemeente Midden-Groningen worden VPA's en kabelgoten niet gezien als robuuste en toekomstbestendige oplossing, die onderdeel uit gaan maken van het netwerk van laadinfrastructuur. Om die reden worden dergelijke vormen van laden niet toegestaan in de gemeente.

Colofon

Auteurs:

APPM: Frank ten Wolde en Gijs Eikmans

www.appm.nl

Publicatiedatum:

Februari 2022