

Laadvisie gemeente Stadskanaal



GEMEENTE

Stadskanaal

Leeswijzer

Voor u ligt de laadvisie van de gemeente Stadskanaal. De laadvisie beschrijft de visie van de gemeente ten aanzien van elektrisch laden de doelgroep (gebruikersgroepen) die hiervan gebruik maken. Dit document is als volgt opgebouwd.

Hoofdstuk 1 is de inleiding van de laadvisie. Deze beschrijft het doel en de scope. Ook bevat deze nationale, regionale en lokale context en wordt er stilgestaan bij aanpalende beleidskaders.

Hoofdstuk 2 beschrijft de verschillende vormen van laadinfrastructuur. Laadinfrastructuur is te categoriseren naar toegankelijkheid (publiek, semipubliek of privaat) en laadvermogen (regulier- of snelladen).

Hoofdstuk 3 beschrijft de gemeentelijke uitgangspunten ten aanzien van elektrisch laden, de plaatsingsstrategie en het plaatsingsbeleid.

Hoofdstuk 4 beschrijft de verschillende gebruikersgroepen die we onderscheiden in deze laadvisie. Per gebruikersgroep geven we een korte beschrijving en wijze waarop de gemeente deze mogelijkserwijs wilt faciliteren, stimuleren en/of reguleren.

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.



LAADVISIE

TYPE LAADINFRA

De gemeente Stadskanaal voelt zich verantwoordelijk voor het faciliteren van reguliere laadpalen in de openbare ruimte.

SOORT LAADPUNTEN

De gemeente Stadskanaal richt zich vooral op publieke reguliere laadpalen. Snelladen wordt door de gemeente gezien als marktactiviteit.

2026 HERIJKING

UITVOERINGSMODEL

De gemeente Stadskanaal maakt deel uit van de regionale concessie voor publieke laadpalen. Dat betekent dat de concessiehouder beheerder en uitvoerder is van het uitbreidings- en realisatieproces. Het definitieve besluit tot plaatsing van publieke laadpalen evenals de locatie ligt bij de gemeente.

PLAATSINGSSTRATEGIE

De gemeente Stadskanaal kiest voor laadzekerheid en hanteert een aanvraag gestuurde uitrolstrategie waarbij naast een aanvrager voor een laadpaal ook data wordt gebruikt als aanleiding om een laadpaal te plaatsen.

STADSKANAAL

PARTICIPATIE

Inwoners, bedrijven en instellingen zijn in de zomer van 2023 gevraagd om te reageren op plankaarten. Deze inspraakmogelijkheid was succesvol en heeft geleid tot enkele aanpassingen aan toekomstige locaties voor publieke laadpalen.

GEBRUIKERSGROEPEN

De laadvisie onderscheidt drie gebruikersgroepen: inwoners, lokale ondernemers en doorrijders. Per gebruikersgroep geven we een korte beschrijving en wijze waarop de gemeente deze wil faciliteren, stimuleren en/of reguleren.

START

Inhoudsopgave

| | |
|---|----|
| Leeswijzer | 2 |
| 1. Inleiding..... | 5 |
| 1.1 Doel en scope..... | 5 |
| 1.2 Kaders en aanpalend beleid | 6 |
| 1.3 Nationale- en regionale context..... | 7 |
| 2. Typen laadinfrastructuur..... | 8 |
| 2.1 Typen laadinfrastructuur naar toegankelijkheid..... | 8 |
| 2.1 Typen laadinfrastructuur naar laadvermogen..... | 9 |
| 3. Uitgangspunten elektrisch laden en plaatsingsbeleid..... | 10 |
| 3.1 Uitgangspunten elektrisch laden..... | 10 |
| 3.2 Plaatsingsstrategie..... | 13 |
| 3.3 Plaatsingsbeleid..... | 14 |
| 4. Uitwerking per gebruikersgroep | 16 |
| 4.1 Inwoners | 16 |
| 4.2 Ondernemers..... | 16 |
| 4.3 Doorreizigers | 18 |
| 4.4 Overige gebruikersgroepen..... | 19 |
| 5 Uitvoering en organisatie | 22 |
| 5.1 Gemeentelijke organisatie | 22 |
| 5.2 Samenwerking en afstemming..... | 22 |
| 5.3 Monitoring..... | 22 |
| 5.4 Financiële kaders..... | 23 |
| Bijlage I – Begrippenlijst..... | 24 |
| Bijlage II – Elektrificatie verschillende gebruikersgroepen..... | 26 |
| Bijlage III – Verlengd private aansluiting | 28 |
| Bijlage IV – Plaatsingsbeleid publieke laadpalen huidige concessie..... | 31 |

1. Inleiding

De gemeente Stadskanaal onderschrijft de gestelde doelen uit het nationale Klimaatakkoord, welke inzet op 49% CO₂-reductie in 2030 en 95% in 2050. Ook het recentere, Europese maatregelenpakket 'Fit for 55' wordt door Stadskanaal omarmd. Stadskanaal heeft ook een eigen, gemeentelijke doelstelling op het gebied van duurzaamheid. De gemeente zet in op 100% energieneutraliteit in 2050.¹ Om bovengenoemde doelstellingen te behalen zet de gemeente in haar *Nota Duurzaamheid 2018-2022* in op energiebesparing en duurzame opwekking. Stadskanaal geeft daarmee invulling aan de VNG Global Goals. De VNG Global Goals zijn een doorvertaling van de Sustainable Development Goals (SDG) die door de VN zijn opgesteld. Bij deze doelen hoort ook de transitie naar duurzame mobiliteit. Deze laadvisie is een belangrijke stap in het behalen van SDG doel 11 "Duurzame steden en gemeenschappen en SDG doel 13 "Klimaatactie".

Vanaf 2035 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.

In de NAL is onder andere afgesproken dat gemeenten zorgen voor een integrale laadvisie en plaatsingsbeleid. Voor gemeente Stadskanaal 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. Het draagt bij aan SDG doel 11. De gemeente Stadskanaal 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 gemeente neemt de verantwoordelijkheid om te zorgen voor een basisnetwerk van publieke laadpunten. Daarbij houdt de gemeente Stadskanaal rekening met een goede spreiding van laadpunten over de gemeente. Concreet betekent dit een publieke laadpaal in alle dorpskernen. Bewoners kunnen een publieke laadpaal aanvragen. Als eind 2025 geen zicht is op een aanvraag voor een publiek laadpunt in een dorpskern neemt de gemeente het initiatief om een strategische laadpaal te plaatsen.

De focus van deze laadvisie ligt op inwoners en ondernemers, en in mindere mate doorreizigers en overige gebruikersgroepen. De focus ligt in de huidige laadvisie bij inwoners en ondernemers omdat de overstap naar elektrisch rijden niet voor alle gebruikersgroepen en type voertuigen in hetzelfde tempo verloopt. De voorgenoemde twee groepen bevinden zich in de *take-off*- en *versnellingsfase* (zie ook de figuren bij paragraaf 1.3). Doorreizigers is een aparte doelgroep als het om elektrificatie gaat en doet hoofdzakelijk een beroep op het snellaadnetwerk. De overige gebruikersgroepen bevinden zich op moment van schrijven in een andere fase van elektrificatie. De gemeente voorziet hierin vooral een faciliterende rol en

¹ Nota Duurzaamheid – Duurzame energie en energiebesparing 2018 – 2022; Collegeprogramma 2022 – 2026 – Onze toekomst is al begonnen!.

² Naar het besluit van het Europees Parlement en Raad uit 2022.

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 twee laadpunten.

zal haar rol opnieuw bekijken bij de herijking van deze laadvisie in 2026. Met de herijking van de visie kan de gemeente tijdig inspelen op nieuwe inzichten en ontwikkelingen, waaronder het aflopen van de concessie voor publieke laadinfrastructuur.

Focus op ondernemers

In deze laadvisie is er speciale aandacht voor de doelgroep ondernemers. Met name de elektrificatie van bestel- en stadslogistiek bevindt zich op dit moment in de versnellingsfase, waarbij geschikte elektrische alternatieven beschikbaar zijn op de markt. Vanuit wet- en regelgeving wordt er ingezet op elektrificatie van deze doelgroep, met de komst van zero-emissie zones in Groningen en Assen vanaf 2025. Ook vanuit de Regionale Agenda Laadinfrastructuur (RAL) Noord gaat er speciale aandacht uit naar deze doelgroep.⁴ Om deze doelgroep te ondersteunen zijn er in het kader van deze laadvisie interviews gehouden met bedrijven uit Stadskanaal. Enerzijds om hen te informeren van de ontwikkelingen, anderzijds om op te halen waar hun wensen en aandachtspunten liggen.

Waterstof

Zowel Nederland als Europa ziet een rol weggelegd voor waterstof in het toekomstige energiesysteem. Hierbij lijkt een speciale rol weggelegd voor Noord-Nederland, met in het bijzonder Eemshaven, als productielocatie van groene waterstof. Op het gebied van mobiliteit heeft waterstof met name potentie voor zware, emissievrije voertuigen. De ontwikkeling van waterstof is nog niet zo ver als batterij-elektrisch. Het aantal vulpunten, betaalbare voertuigen en de beschikbare hoeveelheid groene waterstof is nog heel beperkt en erg duur. Op de korte tot middellange termijn lijkt dit voor de gemeente Stadskanaal niet te veranderen. Hoewel de gemeente Stadskanaal de potentie van waterstof erkent, gaat de gemeente er niet actief mee aan de slag in het kader van deze laadvisie. Wel volgt de gemeente de ontwikkelingen rondom waterstof op de voet. Bij de herijking (2026) van deze visie is er ruimte om in te spelen op eventuele nieuwe inzichten en ontwikkelingen op dit gebied.

1.2 Kaders en aanpalend beleid

Deze laadvisie geeft mede invulling aan SDG 11 en 13 en raakt verschillende bestaande beleidskaders waarmee in de uitwerking rekening wordt gehouden zoals: parkeerbeleid, het Gemeentelijk Verkeer en Vervoersplan (GVVP), de Regionale Energiestrategie (RES) Groningen, Nota Duurzaamheid, openbare ruimte, groenvisie, woningbouwbeleid, gebiedsontwikkeling, omgevingsvisie en. De gemeente Stadskanaal doet mee aan de concessie voor publieke laadinfrastructuur, samen met andere verbonden gemeenten en provincies in Groningen en Drenthe. Deze laadvisie licht onder andere toe op welke wijze de gemeente invulling geeft aan deze concessie.

In Nederland en Europa wordt gewerkt aan aanvullende wet- regelgeving voor elektrisch laden. Stadskanaal 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).⁵ Nederland heeft deze vastgelegd in het Besluit

⁴ *Visie elektrische logistiek RAL Noord – visie van de drie noordelijke provincies op laadinfra voor elektrische logistiek – 2022.*

⁵ [Laadinfrastructuur voor elektrisch vervoer – EPBD III](#)

bouwwerken leefomgeving. De richtlijn verplicht bij woongebouwen met meer dan tien parkeervakken op hetzelfde terrein voor elk parkeervak leidinginfrastructuur (loze leidingen) moet worden aangelegd voor de aanleg van laadpunten. Dit geldt voor nieuwe woongebouw en voor bestaande woongebouw die ingrijpend wordt gerenoveerd. Bij utiliteitsgebouwen met meer dan tien parkeervakken op hetzelfde terrein moet minimaal één oplaadpunt voor de hele parkeergelegenheid worden gerealiseerd.

1.3 Nationale- en regionale context

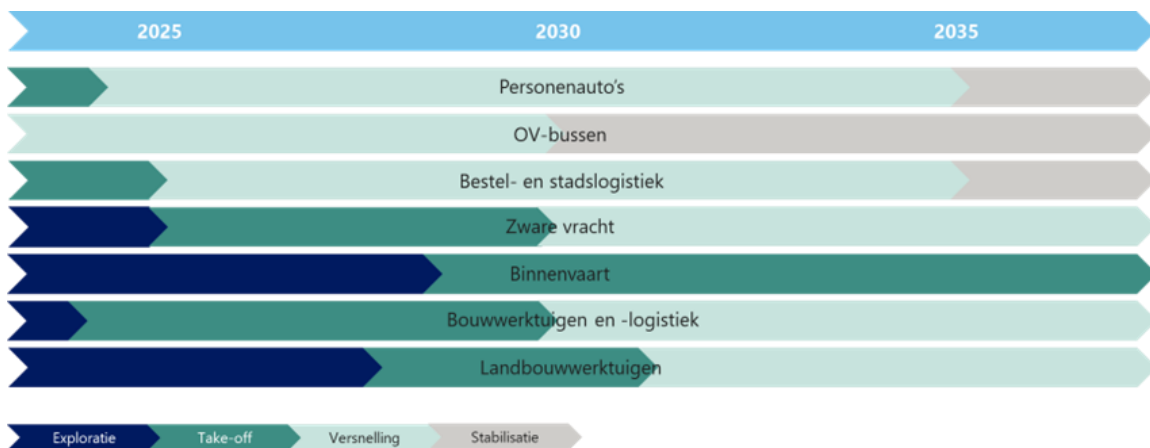
Explosieve groei van elektrisch vervoer EV verwacht

Het besluit van het Europees parlement en raad om vanaf 2035 alle nieuwe auto's emissieloos te laten zijn zal de vraag naar batterij aangedreven voertuigen doen toenemen. In de [Nationale Agenda Laadinfrastructuur](#) (NAL) staat omschreven dat voldoende (publieke) laadinfrastructuur een belangrijke randvoorwaarde is om de overstap naar elektrisch aangedreven voertuigen te maken. .

Regio RAL Noord

Stadskanaal maakt onderdeel uit van de RAL Noord. Deze samenwerkingsregio tussen de provincies Groningen, Friesland en Drenthe 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.

De gemeente neemt de gebruikersgroepen welke voor Stadskanaal van toepassing zijn over van de RAL Noord over. Onderstaande figuur geeft de gebruikersgroepen weer en de verwachte tijdspad voor elektrificatie.



Verwachte elektrificatie mobiliteit per gebruikersgroep

De voorliggende laadvisie van de gemeente Stadskanaal richt zich in eerste instantie op de gebruikersgroepen welke in de take-off en versnellingsfase verkeren. De rol en inzet van de gemeente verschilt per gebruikersgroep. Meer informatie over de elektrificatie van verschillende gebruikersgroepen is opgenomen in Bijlage II.

Het netwerk van laadpalen wordt gefaciliteerd voor volledig batterij elektrische aangedreven voertuigen (BEV's). Plug-in hybride voertuigen ondersteunen op dit moment de vraag naar een netwerk van laadpalen, maar worden door de beperkte accucapaciteit niet gezien als BEV's. Plug-in hybride rijders met een actieradius van meer dan 50 kilometer kunnen ook een aanvraag doen voor het plaatsen van een laadpaal in de openbare ruimte.

2. Typen laadinfrastructuur

In dit hoofdstuk worden de verschillende typen laadinfrastructuur nader toegelicht. We onderscheiden laadinfrastructuur naar twee kenmerken:

1. Op welke wijze de laadinfrastructuur toegankelijk is;
2. Op welk vermogen geladen kan worden.

In deze laadvisie worden begrippen laadpaal en laadpunt afwisselend genoemd. Een laadpaal is de zuil ofwel fysieke structuur waarin de installatie is ondergebracht. Een laadpunt is het 'stopcontact' (aansluiting) die verbonden wordt met de aansluiting van de auto. De meeste laadpalen hebben twee laadpunten en kunnen dus twee voertuigen tegelijkertijd opladen.

2.1 Typen laadinfrastructuur naar toegankelijkheid



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. De gemeente Stadskanaal 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 hoofdzakelijk op hoe de gemeente tot een netwerk van publieke laadpunten komt. Doordat alle laadpunten (publiek, privaat en semipubliek) tezamen het laadnetwerk binnen de gemeente Stadskanaal vormen, wordt ook stil gestaan bij de rol van de gemeente bij private en semipublieke laadpunten.

Naast de drie type locaties kan er ook sprake zijn van een zogenoemde 'verlengd private aansluitingen' (VPA). 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. Zie voor meer informatie over verlengd private aansluitingen en kabelgoten Bijlage III.

2.1 Typen laadinfrastructuur naar laadvermogen

Laadpunten kunnen op verschillende vermogens elektriciteit leveren:

1. **Regulier laden:** laadpunt met een vermogen tot 22 kilowatt (kW). Het opladen tot de maximale batterijcapaciteit duurt meerdere uren. Reguliere laadpunten kunnen individueel worden geplaatst, of geclusterd worden op een laadplein.
2. **Snelladen:** laadpunt met een vermogen van meer dan 22 kW, waarmee elektrische voertuigen in kortere tijd kunnen opladen. Snelladen gebeurt op gelijkstroom en is volop in ontwikkeling. We onderscheiden drie subcategorieën:
 - a. **Kortparkeerladen of semi-snelladen:** Laadpunt met een vermogen tussen 22 en 125 kW, deze worden steeds meer geplaatst bij onder andere supermarkten, hotels en vergaderlocaties.
 - b. **Ultrasnelladen voor personenvervoer:** Laadpunt met een vermogen tussen 125 en 350 kW. Het grootste deel van de huidige beschikbare elektrische voertuigen is technisch geschikt om te laden met een snelheid van maximaal 50 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.
 - c. **Ultrasnelladen voor openbaar vervoer en logistiek:** Laadpunt met een vermogen hoger dan 350 kW, bijvoorbeeld een pantograaf. De laadpunten zijn geschikt om grote voertuigen zoals vrachtwagens en bussen in korte tijd te laden.

Snelladen is duurder dan regulier laden en zorgen voor een grotere impact op het elektriciteitsnetwerk. Snelladers zijn daarom vooral gewenst op plaatsen waar een korte verblijfsduur gepaard gaat met een grote laadbehoefte en men bereid is daar meer voor te betalen. Denk bijvoorbeeld aan logistieke hotspots, bedrijventerreinen en centrum Stadskanaal en Musselkanaal.

3. Uitgangspunten elektrisch laden 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 beleidskader en geven vorm aan de wijze waarop de gemeente acteert.

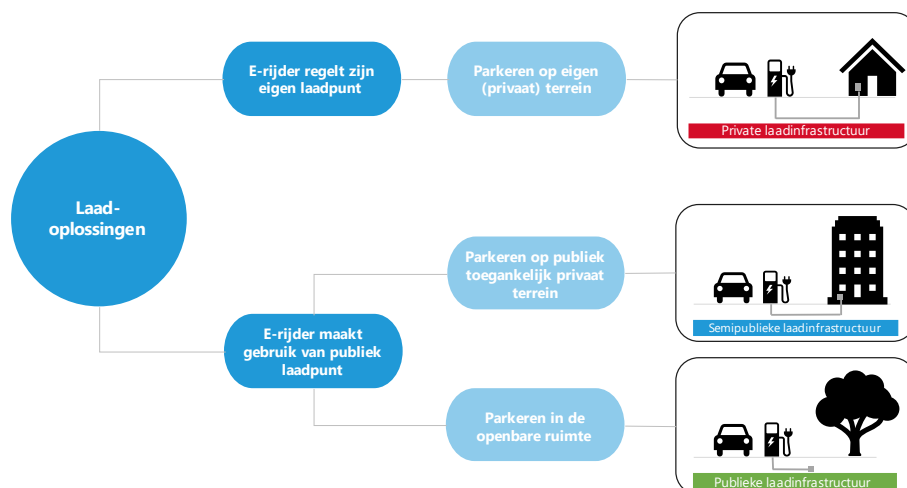
Regionale samenwerking:

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. *Deze laadvisie wordt in 2026 herijkt.*
De landelijke richtlijn vanuit de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) is dat iedere gemeente zijn laadvisie om de twee jaar herijkt. De gemeente Stadskanaal doet mee met de nieuwe concessie voor publieke laadinfrastructuur voor Noord Nederland. De afspraken die in de concessie zijn gemaakt geven richting aan onderdelen van de laadvisie en het plaatsingsbeleid. Daarom is het zinvol de laadvisie te herijken in (aanloop naar) het aflopen van de concessie. Hiermee wijken we vanuit praktisch oogpunt af van de richtlijn van de NAL. Het voordeel is dat we bij de herijking van de laadvisie kunnen anticiperen op de periode na afloop van de concessie. Hiermee voorkomen we ook onnodige werklast voor de ambtelijke organisatie. De concessie loopt af in 2027, waardoor we de laadvisie tijdig (in 2026) herijken.

De laadinfrastructuur:

3. *De gemeente Stadskanaal hanteert de ladder van laden.*
De gemeente neemt verantwoordelijkheid voor het faciliteren van een degelijk publiek laadnetwerk. Daarbij geniet laden op privaat terrein de voorkeur. 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 Stadskanaal 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".

Ladder van laden



De ladder van laden wordt van boven naar beneden gelezen en werkt als volgt:

- I. Een elektrisch rijder (EV-rijder) met bestaande **private parkeermogelijkheid** realiseert zelf een privaat laadpunt. Dit betekent dat inwoners met een eigen oprit zelf verantwoordelijk zijn voor het plaatsen van een laadpunt.
 - II. Een EV-rijder met **semipublieke parkeermogelijkheden** realiseert in samenwerking met de beheerder van het terrein 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. Dit doet de Charge Point Operator (CPO) op basis van afspraken die zijn gemaakt in de lopende, regionale concessie.
4. *De gemeente stimuleert het openstellen van laadpunten op private terreinen voor algemeen publiek (oftewel semipublieke laadpunten).*
 Bovenstaande keuze heeft betrekking op het stimuleren van semipublieke laadpalen. 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. Dit kan mogelijk een wijziging van eigendom met zich mee brengen. Desondanks is dit een relatief laagdrempelige oplossing waar zowel gebruikers als aanbieders baat bij hebben. De voordelen zijn onder andere dat gebruikers keuze hebben uit meer laadpalen en dat deze laadpalen vaker benut worden. Dit laatste is voor de laadpaalexploitant van belang. Kortom, door private laadpunten open te stellen voor algemeen publiek worden de beschikbare laadpunten in de gemeente maximaal benut waardoor minder publieke (duurdere) laadpalen noodzakelijk zijn. De praktische stappen om dit te realiseren betreft gerichte communicatie richting eigenaren van laadpalen op eigen terrein en rijders van elektrische voertuigen. Subsidiëren is hier niet aan de orde, bedrijven kunnen op

deze wijze namelijk via elektrisch laden meer omzet genereren. 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 Stadskanaal ziet geen actieve rol voor zich bij snellaadstations voor personenvervoer en gaat geen aanbesteding organiseren voor snelladers op gemeentegrond. Private initiatieven op eigen terrein wordt door de gemeente gestimuleerd samen met de Economische zaken. 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 Stadskanaal 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 aanvraag gestuurd geplaatst door Equans (CPO), waarbij plan- en prognosekaarten van de gemeente worden gebruikt om de exacte locatie te bepalen.*

De provincie Groningen en Drenthe hebben voor inliggende gemeenten een concessie uitgeschreven voor het plaatsen, beheren en exploiteren van publieke laadpalen. De gemeente maakt tot medio 2027 deel uit van deze concessie. Dit houdt in dat Equans beheerder en uitvoerder van het uitbreidings- en realisatieproces is in onze gemeente. Het definitieve besluit tot plaatsing van een laadpaal evenals de locatie ligt bij de gemeente. Om te voorkomen dat Equans 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 Equans waardoor zij publieke laadpalen plaatst voordat de daadwerkelijke vraag er is. De gemeente heeft de mogelijkheid om zelf initiatief te nemen tot plaatsing van een zogenaamde strategische laadpaal. Ondergrens is tenminste één publieke laadpaal in elke kern van de gemeente Stadskanaal. Zie voor een nadere toelichting hierop paragraaf 3.2.

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

Een VPA is een laadpaal die in de publieke ruimte staat die niet aangesloten is op het openbare elektriciteitsnet maar op een private net(huis)aansluiting. Een vergelijkbare situatie doet zich voor als de laadpaal zelf op privaat terrein staat en gebruik maakt van de netaansluiting van dat terrein, maar de kabel (soms met behulp van een

kabelgoot) is doorgetrokken naar een parkeerplek in de publieke ruimte. De gemeente staat beide vormen niet toe. Dit is juridisch complex omwille van aansprakelijkheid en veiligheidsredenen. Bij een VPA wordt de gemeente onbedoeld eigenaar van de laadpaal via natrekking. Bijkomend ongewenst effect is dat inwoners via VPA's en kabelgoten publieke parkeerplaatsen mogelijk reserveren als eigen parkeerplaats. Tot slot leiden beide varianten tot 'verrommeling' van het straatbeeld. Meer informatie over VPA's is opgenomen in de Bijlage III.

Het elektriciteitsnet, de netbeheerder en de gebouwde omgeving:

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 Stadskanaal als uitgangspunt dat geleverde stroom op publieke laadinfrastructuur groen is en afkomstig van Nederlandse (en waar mogelijk lokale) bronnen. Dit is in overeenstemming met de afspraken die gemaakt zijn in de lopende concessie.
10. *De gemeente Stadskanaal 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. Overige parkeerplaatsen worden voorzien van lege mantelbuizen zodat het aantal laadpalen indien gewenst eenvoudig en met weinig overlast uitgebreid kan worden. Dit is een verplichting uit de Europese EPBD III richtlijn, welke door Nederland is vastgelegd in het Besluit bouwwerken leefomgeving (zie ook paragraaf 1.2).
12. *De gemeente staat niet toe uitritten te realiseren bij rijtjeswoningen, ook niet ter behoeve van laadinfrastructuur.*
De gemeente Stadskanaal staat dit op basis van bestaand beleid niet toe om nieuwe uitritten te realiseren bij rijtjeswoningen, onder meer door 'verrommeling' van het straatbeeld. Door hieraan vast te houden neemt echter ook de druk op de publieke ruimte toe. Zowel als het gaat om parkeervakken alsook publieke laadinfrastructuur. Inwoners met een elektrisch voertuig kunnen deze immers niet op eigen erf opladen maar zijn genoodzaakt hiervoor een publieke laadpaal te gebruiken.

De gemeente Stadskanaal hanteert bovenstaande uitgangspunten bij alle aanvragen voor laadinfrastructuur en maakt bij het toepassen ervan geen onderscheid naar gebruikersgroep.

3.2 Plaatsingsstrategie

In de concessie is afgesproken dat uitbreiding van het publieke netwerk geschiedt op basis van vier prikkels, te weten:

- **Aanvraag gestuurd.** Dit is de klassieke plaatsingsmethode, waarbij een EV-rijder een publieke laadpaal aanvraagt via het aanvraagportaal van *laadpaalnodig.nl*. Hiervoor gelden de criteria uit paragraaf 3.3.
- **Strategisch.** Plaatsing geschiedt hier zonder aanvraag van een EV-rijder, maar op verzoek door de aangesloten provincies en gemeenten of door de concessiehouder zelf. Denk hierbij bijvoorbeeld aan de plaatsing van laadpalen bij nieuwbouwlocaties, op plekken waar veelrijders samenkomen (bijvoorbeeld taxi's en groepsvervoer) of in aanloop naar een verwachte toename van EV-rijders in een gebied.
- **Data gestuurd.** De plaatsing van het laadobject geschiedt zonder aanvraag van een EV-rijder, maar door de proactieve constatering (op basis van data uit bijvoorbeeld prognosekaarten) door de concessiehouder er voldoende laadvraag ontstaat in het gebied. Het plaatsen van publieke laadpalen op basis van data wordt steeds belangrijker. Zo geeft deze data onderbouwd inzicht in vervoersbewegingen en druk bezochte locaties, waar laadvraag kan worden verwacht.
- **Om te komen tot een landelijk dekkend netwerk.** Om te komen tot een landelijk dekkend netwerk van laadinfrastructuur, overweegt de Rijksoverheid een nieuwe financiële regeling beschikbaar te stellen voor het invullen van zogenaamde 'witte vlekken'. Dit zijn specifieke plekken in het kaartbeeld waar nog geen toereikende laadinfrastructuur voorhanden is. Indien de rijksoverheid komt met stimulering van het landelijk dekkend netwerk en de concessieverlener daar invulling aan wilt geven, is de concessiehouder verplicht daaraan mee te werken.

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. De gemeente heeft besloten om voor de periode 2023-2027 mee te doen met de gezamenlijke concessie in Groningen en Drenthe. Bij de herijking van de laadvisie in 2026, onderzoekt de gemeente of het wenselijk is om een ander marktmodel te hanteren. In de concessieafspraken zijn voorwaarden opgenomen voor het plaatsen van publieke laadpalen, deze zijn in bijlage IV terug te vinden.

De afgelopen periode zijn er plankaarten opgesteld voor de gemeenten die meedoen aan de gezamenlijke concessie. Deze plankaarten vormen het uitgangspunten voor mogelijke locaties voor publieke laadpalen. Deze zijn gemaakt op basis van prognoses van de ontwikkeling van elektrisch vervoer (en dus de laadbehoefte) in de gemeenten. Er is in de zomer van 2023 de mogelijkheid geboden aan inwoners, bedrijven en instellingen van de gemeente Stadskanaal om te reageren op deze plankaarten. Deze inspraakmogelijkheid was succesvol en heeft geleid tot enkele aanpassingen aan de plankaart. Deze plankaarten zijn geldig voor de gehele looptijd van de huidige concessie.

Verkeersbesluit voor alle laadlocaties

Voor alle laadlocaties neemt de gemeente Stadskanaal 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.

De gemeente geeft de voorkeur voor het nemen van verzamelverkeersbesluiten voor publieke laadinfrastructuur. Dit is één verkeersbesluit voor meerdere locaties tegelijk. Inwoners hebben de mogelijkheid om in één keer op de plaatsing van meerdere laadpalen, over meerdere jaren, te reageren (als deze in ontwerp voor ligt). Dit geniet de voorkeur omwille van een snellere doorlooptijd bij het realiseren van laadinfrastructuur.

Inrichting laadlocatie

In overeenstemming met de afspraken uit de concessie plaatst de concessiehouder (conform PvE Eis 2.2.3) een verkeersbord en – indien nodig – aanrijdbeveiliging. De concessiehouder is verantwoordelijk voor het plaatsen en financieren van dit bord. De concessiehouder heeft immers financieel voordeel van het toewijzen van parkeerplaatsen enkel voor het opladen van elektrische voertuigen.

4. Uitwerking per gebruikersgroep

Dit hoofdstuk beschrijft de verschillende gebruikersgroepen die we onderscheiden in deze laadvisie. Per gebruikersgroep geven we een korte beschrijving en wijze waarop de gemeente deze mogelijkserwijs wilt faciliteren, stimuleren en/of reguleren.

4.1 Inwoners

Deze gebruikersgroep betreft de inwoners van Stadskanaal, zowel degenen met een elektrische personenauto in bezit, als degenen die nu nog op conventionele brandstof rijden maar wel willen overstappen op een batterij elektrische auto. Voor inwoners die niet over een eigen oprit beschikken, is het mogelijk om een publieke laadpaal aan te vragen bij de gemeente in de buurt van hun huis. De gemeente maakt voor het plaatsen van publieke laadinfra gebruik van de provinciale concessie (zie 3.1 punt 7).

Het plaatsen van publieke laadpalen gebeurt volgens het reeds vastgestelde plaatsingsbeleid (zie 3.3 en bijlage IV) dat onderdeel van de concessieafspraken is.

Voor de komende jaren heeft de gemeente de wens uitgesproken door te willen gaan met het faciliteren van laadinfrastructuur als onderdeel van de bestaande concessie. Op deze manier draagt de gemeente bij aan de versnelling van elektrificatie van de mobiliteit. Daarbij worden bestaande brandstofverkooppunten aangemoedigd snelladers te plaatsen door waar nodig dit mogelijk te maken in bestemmingsplannen en of de (erf) overeenkomsten die de gemeente heeft met deze tankstations.

| Rol gemeente | |
|--------------|--|
| Faciliteren | Publieke laadpalen via concessie van provincie |
| Stimuleren | Brandstofverkooppunten worden gestimuleerd om snelladers te plaatsen. Indien nodig past gemeente het bestemmingsplan daarvoor aan en verleent het een omgevingsvergunning. |
| Reguleren | Ladder van laden toepassen. In de openbare ruimte mag enkel de CPO een laadpaal plaatsen waaraan de concessie is gegund. |

4.2 Ondernemers

De tweede gebruikersgroep zijn de ondernemers gevestigd in Stadskanaal. Qua voertuigen is gekeken naar de bestel- en stadslogistiek, de bouwlogistiek, de zware vracht over de weg.

In vergelijking tot de gebruikersgroep inwoners gaat dit om een significant andere opgave, ondernemers vereisen een grotere behoefte aan laadgarantie en het laden vaker met hogere vermogens. Bijkomend speelt de invoering van een zero emissie zone vanaf 2025 in o.a. de steden Groningen en Assen een grote rol voor deze gebruikersgroep.

Om een goed beeld te krijgen van de ondersteuningsbehoefte van ondernemers in Stadskanaal is de gemeente in gesprek gegaan met verschillende ondernemers. Uit de gesprekken komt naar voren dat ondernemers niet negatief tegenover het verduurzamen van het wagenpark staan. Wel geven ondernemers aan bepaalde onzekerheden te hebben als het gaat om het elektrificeren van het wagenpark:

1. Toegang van Zero emissie (ZE)-zones vanaf 2025. De onzekerheid bestaat rondom al dan niet geldende ontheffingen en de mate van hardheid van de ingangsdatum.
2. Laadzekerheid op locatie nabij het werk van uitvoer. Is er voldoende laadinfra op privaat of publiek terrein aanwezig om op te laden tijdens het werk?

3. Investeren in de juiste voertuigen. Het batterijvermogen van voertuigen in een bepaalde prijsklasse is nog niet toereikend voor de te verrichten werkzaamheden. Voertuigen zijn vaak zwaar beladen en worden op meerdere plekken verwacht op een dag. De vraag voor veel ondernemers is om in huidige modellen te investeren of nog even te wachten op voertuigen met meer batterijvermogen. Daarnaast zetten levertijden druk op het proces richting de deadline van 2025.
4. Investeren in de juiste laadinfra. Er spelen vragen rondom slim laden, juiste vermogens, laadprofielen en eigen opwek en opslag van energie. Investeren in de juiste energie managementsystemen en eventuele opslag (batterijen) zorgen voor onzekerheid.
5. Vereiste aanpassingen in rijgedrag. Elektrisch laden vraagt immers om vooruit plannen om voldoende actieradius te behouden (denk bijvoorbeeld aan het voorzien en inplannen van snellaadsessies onder werktijd) en zo min mogelijk tijd stil te staan bij de laadpaal.
6. Veiligheid en bedrijfsrisico's. Laden is parkeren, dat wilt zeggen dat voertuigen op plekken worden geparkeerd waar een laadpaal staat om op te laden. Het is niet vanzelfsprekend dat dit veilige plekken zijn i.r.t. inbraakrisico in de voertuigen. Er ligt vaak waardevol materiaal en gereedschap in deze voertuigen.
7. Netaansluiting bij eigen opwek van energie. Netcongestie zorgt voor problemen op het energienetwerk. Bij eigen opwek bestaat de kans dat teruglevering van stroom niet mogelijk is of belast wordt.

Door bovenstaande onzekerheden zijn ondernemers gebaat bij een adaptief beleid om in te kunnen spelen op marktontwikkelingen. Hoewel er een algeheel beeld bestaat dat elektrificatie van personenauto's de standaard wordt, moet voor zwaar vervoer de mogelijkheid blijven bestaan om in de toekomst de overstap naar andere duurzame brandstoffen zoals waterstof te maken. Door de visie in 2026 te herijken geeft de gemeente invulling aan de wens om adaptief beleid te voeren.

De laadbehoefte van ondernemers ontstaat vooral op eigen terrein. Dit is ook in lijn met de nationale verwachting dat ondernemers voornamelijk op eigen terrein zullen laden (E-Laad, 2022). Het adagium "ladder van laden" is dan ook van toepassing voor laadinfrastructuur voor deze speciale groep. Ondernemers met een laadbehoefte voor hun voertuig, zonder eigen terrein, kunnen een aanvraag voor een publieke laadpaal (voor algemeen gebruik) doen bij de gemeente. Het publieke laadnetwerk (huidige concessie) voorziet personenbestelauto's (N1) in deze laadbehoefte. Voor vrachtoertuigen uit de categorie N2 en N3 gaat de gemeente uit dat de laadbehoefte voor deze voertuigen op eigenterrein wordt voorzien.

Bepaalde ondernemers ervaren problemen bij het realiseren van laadinfrastructuur op het gebied van financiële haalbaarheid en beschikbare netcapaciteit. Dit speelt voornamelijk bij ondernemers met een wagenpark van meer dan 2 vrachtauto's (N2, N3) of meer dan 5 bestelvoertuigen (N1). Om deze voertuigen te kunnen opladen is een kleinverbruik aansluiting (3x80A) niet afdoende en dient laadinfra aangesloten te worden op een groot verbruik aansluiting. Indien voldoende netcapaciteit beschikbaar is kan een groot verbruikersaansluiting worden aangevraagd waar de netbeheerder hogere kosten voor in rekening brengt. De gemeente zet zich daarom in om informatie omtrent landelijke subsidies (via RVO) aan lokale ondernemers te ontsluiten. Kennis vanuit NAL Logistiek over mitigerende maatregelen bij gebrek aan voldoende netcapaciteit wordt met lokale ondernemers gedeeld. De gemeente gebruikt daarvoor de gebruikelijke kanalen van de afdeling Economische zaken.

Indien blijkt dat laadinfra door ondernemers niet op eigen terrein gerealiseerd kan worden, staan ondernemers in Stadskanaal open voor een collectieve oplossingen zoals een publiek toegankelijk laadplein en laden bij elkaar. Binnen de gemeente zijn ondernemers die meer snellaadinfrastructuur willen realiseren op eigen terrein en deze toegankelijk maken voor derden. Daardoor ontstaan semi-publiek toegankelijke snellaadpleinen binnen de gemeente. Om dergelijke initiatieven levensvatbaar te laten zijn is het wenselijk dat de gemeente overzicht houdt op het aantal snelladers binnen de gemeente. De gemeente stimuleert lokale initiatieven door binnen een straal van anderhalve kilometer van een dergelijke snellaadplein geen publieke snelladers toe te staan. Het is aan de ondernemer zelf om een dergelijk initiatief tijdig aan te kondigen bij de gemeente zodat de gemeente ook daadwerkelijk overzicht kan houden op nabij gelegen publieke grond (niet zijnde een tankstation) te realiseren snellaadinfrastructuur.

Voor de bouwlogistiek is een samenwerking tussen provincie, waterschap en ondernemers ook noodzakelijk, om te bepalen wat kansrijke locaties zijn voor het realiseren van laadinfrastructuur. De provincie, waterschap en gemeenten zijn voor bouwwerkzaamheden opdrachtverlener. Vanuit de rol als opdrachtgever kunnen zij eisen stellen aan het gebruik van duurzame bouwvoertuigen. De gemeente Stadskanaal volgt hierbij de landelijke ontwikkelingen en aanbestedingsregels.

| Rol gemeente | |
|--------------|---|
| Faciliteren | N.v.t. |
| Stimuleren | Plaatsen van snelladers bij tankstations mogelijk te maken |
| Reguleren | Publieke snellaadhubs met uitzondering van tankstations op Publieke gronden worden niet toegestaan in een straal van 1,5 kilometer van lokale initiatieven. |

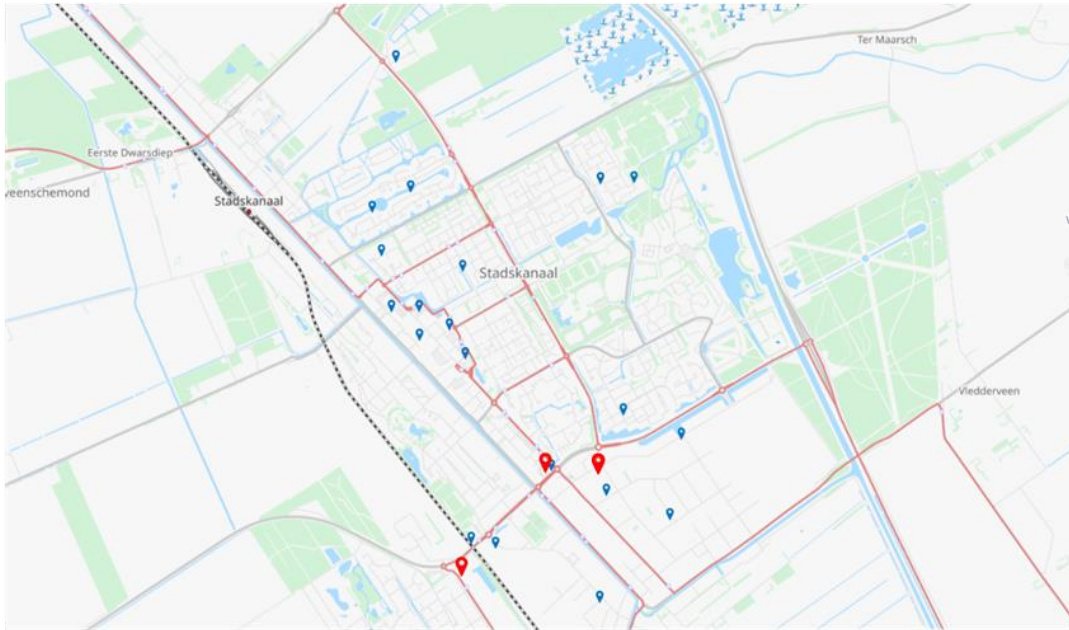
4.3 Doorreizigers

De derde gebruikersgroep betreft de doorreizigers in de gemeente, iedereen die door de gemeente rijdt of vaart zonder de start of eindbestemming in Stadskanaal te hebben. Dit zijn personenvoertuigen en toeristen die door de gemeente rijden en logistiek doorgaande logistiek.



Doorreizende personenvoertuigen

Toeristen en overige gebruikers van personenauto's die niet starten of eindigen in Stadskanaal hebben vooral behoefte aan snellaadinfrastructuur, zodat ze snel weer op weg zijn. Op dit moment bevinden zich in de gemeente twee snelladers. Er zijn nog twee snelladers in aanbouw (zie ook onderstaande kaart). De gemeente stimuleert zoals omschreven in 4.1 bestaande brandstofverkooppunten snelladers te plaatsen.

Huidig laadnetwerk Stadskanaal, december 2023



Bron: Chargemap

-  **Langzaam laders**
(AC laders, 11 kW of 22 kW)
-  **Snelladers**
(DC laders, 50 kW of < kW)

De ontwikkelingen voor deze doelgroep worden nadrukkelijk gevolgd door de RAL Noord. Doorreizende toeristen zijn immers een gemeente overstijgend vraagstuk. Binnen de samenwerkingsregio onderzoekt de gemeente Stadskanaal, samen met andere gemeenten, de provincies en de netbeheerders, 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. Ook voor de gebruikersgroep 'doorgaande logistiek' (zie hieronder) zijn dergelijke stations interessant. Bij het aanwijzen van locaties moet dan ook rekening gehouden worden met laadbehoefte van deze gebruikersgroep.

Rol gemeente

| | |
|-------------|---|
| Faciliteren | Op verzoek van Samenwerkingsregio grond reserveren / vergunningen verlenen voor het realiseren van een snellaadhub. |
| Stimuleren | Samen met de Samenwerkingsregio komen met een regionale strategie hoe om te gaan met bezoekers en toeristen. |
| Reguleren | Publieke snellaadhub op publieke gronden worden niet toegestaan in een straal van 1,5 kilometer van lokale initiatieven |

4.4 Overige gebruikersgroepen

Deze laatste categorie betreft gebruikersgroepen die gebruik maken van speciale voertuigen op de weg of in het water, namelijk vracht- en pleziervaart, OV-(busvervoer), agrariërs en fietsers.

Pleziervaart

Stadskanaal ontleent zijn naam aan het gelijknamige kanaal wat dwars door de gemeente stroomt. Vanzelfsprekend is pleziervaart daarom een belangrijke doelgroep voor de gemeente. Ook van deze doelgroep wordt richting de toekomst elektrificatie verwacht. Voor het opladen van voertuigen uit de vracht- pleziervaart spreekt men niet over laadpalen maar

over walstroom. Het principe is echter hetzelfde. Walstroom ziet de gemeente op dit moment als commerciële activiteit en kan door gebruikers zelf georganiseerd worden door contact op te nemen met walstroom.eu/nl. Daarom ziet de gemeente Stadskanaal geen aanleiding om voor doorgaand vracht- en pleziervaart walstroom te faciliteren.

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

OV-(busvervoer)

OV-bureau Groningen Drenthe is verantwoordelijke voor de concessieverlener voor het openbaar vervoer per bus en conformeert zich aan de afspraken zoals die zijn in het nationaal Bestuursakkoord Zero Emissie Regionaal Openbaar Vervoer per Bus (BAZEB). 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 Stadskanaal, waardoor de gemeente bij de transitie naar zero emissie bussen geen actieve rol heeft. Wel heeft de gemeente Stadskanaal 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 ten aanzien van OV-(busvervoer) | |
|--|--|
| Faciliteren | Op verzoek laadinfrastructuur bij bus- begin-/eindhalte toestaan |
| Stimuleren | N.v.t. |
| Reguleren | N.v.t. |

Agrariërs

Duurzame landbouwvoertuigen bevinden zich op moment van schrijven in de verkenningsfase. In de [NAL werkgroep Logistiek](#) worden activiteiten ontplooid om de behoefte van deze gebruikersgroep inzichtelijk te maken. Ook voor deze groep hanteert de gemeente de 'ladder van laden'. Aangezien deze gebruikersgroep per definitie over eigen grond beschikt om voertuigen op te laden, voorziet de gemeente, in combinatie met de stand van de techniek, op dit moment geen actieve rol.

| Rol gemeente ten aanzien van agrariërs en de bouwsector | |
|---|--------|
| Faciliteren | N.v.t. |
| Stimuleren | N.v.t. |
| Reguleren | N.v.t. |

Fietsers

Voor het opladen van elektrische fietsen ziet de gemeente geen rol voor zich zelf. Fietsen kunnen makkelijk thuis worden opgeladen en het biedt horeca/eventueel ondernemers de mogelijkheid om zich te onderscheiden door laadvoorzieningen voor

fietsers aan te bieden. Een publiek netwerk van opladers voor fietsen is dan ook niet wenselijk en werkt mogelijk marktverstrend.

Rol gemeente ten aanzien van agrariërs en de bouwsector

| | |
|-------------|--------|
| Faciliteren | N.v.t. |
| Stimuleren | N.v.t. |
| Reguleren | N.v.t. |

5 Uitvoering en organisatie

Hoofdstuk 5 beschrijft de doorwerking van deze visie op de gemeentelijke organisatie (in brede zin en op specifieke onderdelen als samenwerking monitoring, financiën). Daarbij staan in dit hoofdstuk de praktische vervolgstappen beschreven welke de gemeente dient te nemen richting uitvoering, na vaststelling van deze visie.

5.1 Gemeentelijke organisatie

In deze laadvisie staat het faciliteren van laadinfrastructuur in de openbare ruimte (oftewel publieke laadinfrastructuur) centraal. In lijn van deze visie gaat de gemeentelijke organisatie aan de slag met ten minste de volgende activiteiten:

- ✓ Uitdragen van deze laadvisie binnen de gemeentelijke organisatie;
- ✓ Actief communiceren (via gemeentelijke website) hoe inwoners een publieke laadpaal kunnen aanvragen en de aanvragen doorgeleiden naar gecontracteerde CPO's;
- ✓ In gesprek met ondernemers over semipublieke snelladers en de rol die mogelijk is weggelegd voor ondernemers om dit op hun terrein te laten plaatsvinden.
- ✓ Toezicht houden op (plaatsing van) publieke laadpalen.
- ✓ Strategisch plaatsen van laadpalen als dit kansen biedt, bijvoorbeeld in kernen.
- ✓ Actief participeren / volgen van de ontwikkelingen in RAL Noord verband.

5.2 Samenwerking en afstemming

De gemeente Stadskanaal werkt op het gebied van laadinfrastructuur en elektrisch vervoer samen met verschillende partners waarbij de RAL Noord als een van de belangrijkste wordt gezien. Daarnaast zijn de inwoners, netbeheerder en de (markt)partijen die de laadinfrastructuur plaatsen belangrijke partijen waar de gemeente Stadskanaal 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. Inzicht in het gebruik van publieke laadpunten geeft de gemeente informatie of het aantal publieke laadpunten aansluit bij de behoefte van de gebruikers. Vanuit dit inzicht kan de gemeente het gesprek aan gaan met de CPO om meer publieke laadpunten te plaatsen. De gebruiksdata wordt ook ingezet in de regionale monitoring door de RAL Noord. Op deze manier is het mogelijk voor de gemeente Stadskanaal en de RAL Noord om de ontwikkelingen op het gebied van elektrisch vervoer en het laadnetwerk te volgen en zo nodig bij te sturen.

Naast het inzicht in gebruik en groeiverwachting, is inzetten op plan- en prognose kaarten een bewezen aanpak tot succes. *Up tot date* prognose kaarten kunnen helpen in het gesprek met de CPO over het huidige laadnetwerk en uitbreiding daarvan. Door een scherp beeld te hebben van locaties waar geen laadinfrastructuur is, *een witte vlek*, kan er ook een handelingsperspectief worden opgesteld op die locaties. Vanuit het ministerie zijn er middelen beschikbaar om in het gebied van deze *witte vlekken* laadinfrastructuur te realiseren.

5.4 Financiële kaders

Het proces voor het plaatsen van laadpalen binnen de concessie is een bestaande activiteit die geen extra inzet vraagt van de organisatie. De andere activiteiten worden in het uitvoeringsprogramma duurzaamheid opgepakt. Als extra inzet noodzakelijk is wordt dit gedekt uit de tijdelijke regeling capaciteit decentrale overheden klimaat- en energiebeleid (CDOKE).

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 twee laadpunten.

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.

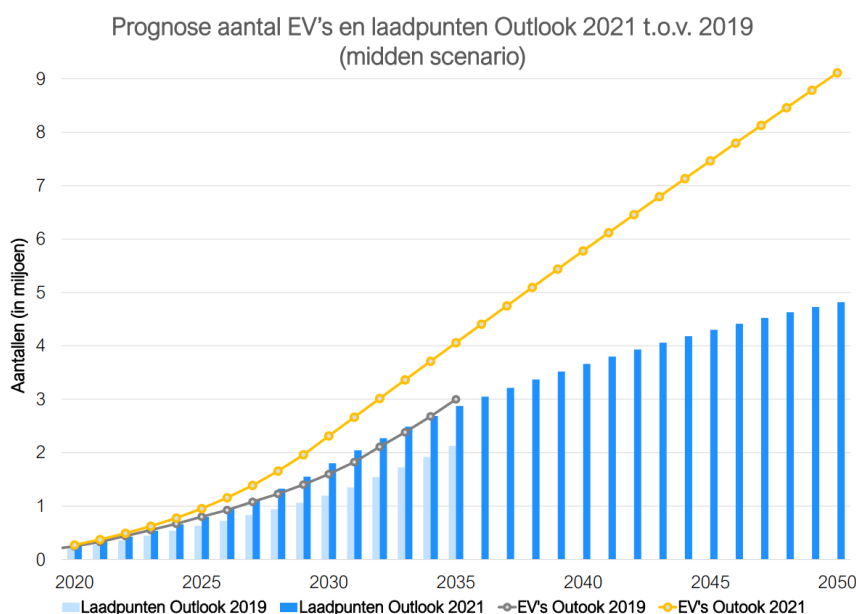
Zero-emissiezones (ZE-zones)

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.



Geprognostiseerde 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 Stadskanaal 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 kostensoogpunt 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.



Voorbeelden van VPA-toepassingen in de openbare ruimte.

Bron: NKL, Hoe om te gaan met aanvragen voor verlengd private aansluitingen (VPA's)? (2022).

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

Bij deze categorie gaat het net als bij VPA om parkeren in de openbare 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 openbare 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 Stadskanaal 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.

Bijlage IV – Plaatsingsbeleid publieke laadpalen huidige concessie

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 afspraak met de concessiehouder en verbonden gemeenten en provincies 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. Onderstaande tekst is afkomstig uit de concessievoorwaarden.

De concessiehouder toetst het verzoek op basis van de volgende richtlijnen::

1. Aanvrager woont of werkt minimaal 18 uur per week (o.b.v. aantal uur in contract) in de betreffende Gemeente (aantoonbaar).
2. Aanvrager beschikt over een Elektrisch Voertuig³. Aanvrager moet dit aantonen door middel van een (voorlopige) koop- of leaseovereenkomst, eigendomsbewijs of document met vergelijkbare bewijskracht.
3. Er is reeds geen Laadobject in de nabije omgeving van de aanvrager (maximaal 250m loopafstand van aanvraagadres), tenzij voor dit bestaande Laadobject (met 2Laadpunten) het volgende geldt:
 - i. of maandelijks energieafname is, gedurende 3 achtereenvolgende maanden, hoger dan 500 kWh per maand per Laadpunt;
 - ii. of bezettingsgraad (aansluitijd EV-rijder) Laadobject gemiddeld hoger is dan 50% (over 24 uur), gedurende 3 achtereenvolgende maanden;
 - iii. of gemiddeld 25 transacties of meer per maand per Laadpunt, gedurende 3 achtereenvolgende maanden;
 - iv. of er door Concessiehouder een nieuwe Laadlocatie wordt voorbereid.
4. De aanvraag wordt niet toegewezen als aanvrager beschikt over een eigen parkeergelegenheid. Dat kan bij een huis of bij een bedrijf zijn. Wanneer iemand bijvoorbeeld een eigen oprit heeft of een parkeerplaats van de VvE, dan wordt aanvrager geacht zelf een Laadpunt te realiseren.
5. Aanvrager beschikt aantoonbaar over een parkeervergunning indien het een vergunning-verplicht gebied is.
6. Het is mogelijk een Laadobject te plaatsen die afwijkt van de aanvraag- en voorwaarden zoals bovenstaand benoemd. Over de realisatie van een dergelijk Laadobject vindt overleg plaats tussen de Concessiehouder en de Gemeente. De basis van dit overleg is een locatievoorstel, met daarbij een overzicht van de afwijkingen op de aanvraag- en locatievoorwaarden.

Tevens voert de Concessiehouder de Controle uit of de aanvraag correct en compleet is. Bij afwijzing stuurt Concessiehouder een afwijzingsmail met reden van afwijzen naar de aanvrager. Wordt de aanvraag in behandeling genomen dan zet Concessiehouder de aanvraag in stap 2.

Aanvragen van deelauto-exploitanten die een vaste plek toegekend hebben gekregen voor een elektrische deelauto in de gemeente vallen onder de Aanvraaggestuurde Laadobjecten. Deze verzoeken worden altijd toegekend en er wordt altijd één (1) plek voor gereserveerd bij het Laadobject, ook indien er binnen 250 meter loopafstand een Laadobject beschikbaar is.

Alleen verzoeken voor Laadobjecten die voldoen aan de bovengenoemde voorwaarden worden geaccepteerd.

Locatievoorwaarden

Bij de locatiebepaling van de laadinfrastructuur hanteren alle deelnemers aan de concessie, waaronder de gemeente Stadskanaal, de volgende voorwaarden:

Het Laadobject wordt geplaatst bij twee parkeerplaatsen. Bij het bepalen van een nieuwe laadlocaties wordt rekening gehouden met in ieder geval, maar niet uitsluitend:

1. De geselecteerde Laadlocaties:
 - i. is voldoende zichtbaar en vindbaar vanaf de (doorgaande) weg;
 - ii. betreft grond dat in eigendom is van de Gemeente of Provincie;
 - iii. bevindt zich op een bestaande openbare parkeerplaats (de Laadlocatie is 24 uur per dag, 7 dagen per week toegankelijk);
 - iv. kan door meerdere gebruikers gedeeld worden (dit om te voorkomen dat er 'privéparkeergelegenheid' gecreëerd wordt).
2. Het toekomstige Laadobject wordt geplaatst binnen 250 meter loopafstand van het toekomstige aanvraagadres.
3. Het voorkomen van (onnodige) wegoptbrekingen (kabels en leidingen KLIC/pre-check).
4. Het zo min mogelijk plaatsen op Laadlocatie waarvoor verwijderen groen nodig is;
5. Het bij voorkeur plaatsen op een parkeerplein of middels dwars (haaks) parkeren. Langs (parallel) parkeren heeft minder de voorkeur;
6. Bij voorkeur tegen een blinde gevel en/of aan de straatzijde met gebouwen;
7. Aansluiting op het ondergrondse elektriciteitsnet is mogelijk;
 - i. bij voorkeur aansluiting binnen 25 meter van het bestaande laagspanningsnet (in verband met mogelijke kosten meerlengte);
 - ii. indien aansluiting binnen 25 meter niet mogelijk is, wordt een Laadlocatie geselecteerd waarbij afstand tot het bestaande laagspanningsnet zo klein mogelijk is;
 - iii. mogelijke meerkosten worden bekostigd door de Gemeente waarbij Gemeente toestemming geeft voor plaatsing van het Laadobject.
8. De doorgang voor ander verkeer (auto, fiets, voetganger, rolstoel etc.) blijft gewaarborgd;
 - i. bij voorkeur 120 cm doorloopruimte (4 stoeptegels⁸) en minimaal 90 cm (3 stoeptegels) resteert op het trottoir;
 - ii. minimaal 45 cm en bij voorkeur 60 cm doorloopruimte vanaf de trottoirband resteert;
 - iii. struikelgevaar wordt voorkomen.
9. Objecten in openbare ruimte:
 - i. het Laadobject en bebording worden niet hinderlijk dichtbij straatmeubilair, afvalcontainers, fietsenrekken geplaatst;
 - ii. het Laadobject dient minimaal op 2 meter afstand van de boomkruin geplaatst te worden;
 - iii. bij plaatsing in onverharde grond (bijvoorbeeld gras of zand) dient rondom het Laadobject grondversteving te worden aangebracht. Deze grondversteving bestaat uit minimaal 2 rijen betontegels formaat 30x30 cm (of vergelijkbaar, in overleg met betreffende gemeente) opgesloten in bijpassende opsluitbanden;
 - iv. bij voorkeur wordt het Laadobject niet direct voor een monument of deur/raam van een woning geplaatst.
10. Het Laadobject wordt voorzien van twee of meer aansluitpunten en kan twee of meer parkeerplaatsen bedienen.

11. Uitgangspunt is het inrichten en het nemen van een verkeersbesluit voor twee parkeervakken voor elektrisch laden, bij elk Laadobject. De Gemeente kan er bij wijze van uitzondering voor kiezen om af te wijken van dit uitgangspunt, indien bij hoge parkeerdruk op de Laadlocatie het aanwijzen van twee parkeervakken beter kan worden vermeden. De Gemeente beargumenteert de gronden voor de afwijking.
12. De Concessiehouder stelt zich zo goed mogelijk op de hoogte van eventueel geplande werkzaamheden in het gebied om te voorkomen dat Laadobjecten op korte termijn verwijderd en/of verplaatst dienen te worden. Gemeenten en provincies nemen de actieve rol om Concessiehouder te wijzen op voorziene werkzaamheden binnen ten minste zes (6) maanden na beoogde plaatsing van het Laadobject.
13. Het Laadobject, eventuele aanrijdbeveiliging en bebording wordt zo geplaatst dat de volgende componenten bereikbaar zijn en functioneren:
 - i. het serviceluik is te openen en het cilinderslot is te gebruiken;
 - ii. de RFID-reader;
 - iii. de Laadpunten;
 - iv. (Netbeheerders)componenten in de Laadobject zijn op een veilige manier toegankelijk voor storing- of onderhoudswerkzaamheden.

Bij het opstellen van de plankaarten, heeft Concessieverlener gebruik gemaakt van bovenstaande plaatsingscriteria.

N.B. Bovenstaande voorwaarden kunnen gedurende de looptijd van de overeenkomst worden gewijzigd door de Concessieverlener in overleg met de Concessiehouder.