



LAADVISIE OLDAMBT

Gemeente Oldambt

September 2023

Samenvatting

De gemeente Oldambt heeft een laadvisie opgesteld om te voldoen aan de groeiende vraag naar laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen. Het doel van de visie is om een strategie te bepalen voor de realisatie van een passend laadnetwerk en het bevorderen van duurzame mobiliteit en CO₂-reductie binnen onze gemeente. De visie richt zich voornamelijk op personenauto's, maar houdt ook rekening met andere voertuigen zoals OV-bussen, logistieke voertuigen en vaartuigen.

De laadpalenvisie heeft een zichttermijn van tien tot vijftien jaar, wordt elke twee jaar herzien om nieuwe ontwikkelingen en inzichten mee te nemen. De Gemeente Oldambt speelt een faciliterende rol en zal deze rol opnieuw evalueren bij de herijking van de visie.

De laadpalenvisie volgt het provinciale, nationale en Europese beleid op het gebied van elektrisch laden. Belangrijke onderwerpen zijn onder andere brandveiligheid, digitale veiligheid en prijstransparantie. Daarnaast wordt er rekening gehouden met Europese richtlijnen voor de energieprestatie van gebouwen, die het verplicht stellen om laadinfrastructuur aan te leggen bij nieuwbouw, ingrijpende renovaties en bestaande grotere gebouwen.

Dit document begint met een uitleg over elektrisch rijden en de energietransitie, gevolgd door de kenmerken van laadinfrastructuur. Vervolgens wordt de verduurzamingsopgave per gebruikersgroep beschreven, gevolgd door strategische keuzes met betrekking tot laadinfrastructuur. Tot slot wordt de uitvoering en gemeentelijke organisatie behandeld.

Inhoud

Samenvatting	2
1. Inleiding	4
1.1 Doel en scope.....	4
1.2 Kaders en aanpalend beleid	6
1.3 Leeswijzer	6
2. De ontwikkeling van elektrisch rijden	7
2.1 Explosieve groei van elektrisch vervoer EV verwacht	7
2.2 Energietransitie	9
3. Kenmerken van laadinfrastructuur	11
3.1 Laadsnelheid	11
3.2 Toegankelijkheid.....	12
4. Laadopgave per gebruikersgroep tot 2030	14
4.1 Huidige situatie	14
4.2 Personenauto's	15
4.3 Bestel- en stadslogistiek	16
4.4 OV-busvervoer	16
4.5 Zware vracht over de weg	17
4.6 Vracht- en pleziervaart.....	17
4.7 Mobiele werktuigen voor de (land)bouw	17
5. Onze strategische keuzes	18
5.1 Type laadinfrastructuur	18
5.3 Samenwerking met de markt.....	19
5.4 Plaatsingsstrategie voor publieke laadpunten	20
5.5 Participatie.....	21
6. Uitvoering en organisatie	22
6.1 Gemeentelijke organisatie	22
6.2 Samenwerking en afstemming	22
6.3 Monitoring	22
6.4 Financiële kaders	22
BIJLAGE I Begrippenlijst.....	24

1. Inleiding

Het aantal elektrische voertuigen neemt sterk toe, ook in onze gemeente. Dat is ook noodzakelijk om de klimaatdoelen te halen. In onze gemeente willen we in 2050 CO₂ neutraal en klimaatbestendig zijn. Daarbij spelen elektrische voertuigen een belangrijke rol. De gemeente Oldambt ambieert in 2050 CO₂ neutraal en klimaatbestendig te zijn. Het reduceren van CO₂ uitstoot van vervoer is een belangrijk onderdeel in het behalen van deze ambitie. Daarbij speelt elektrisch rijden een belangrijke rol.

Vanaf 2030 zijn alle nieuwe auto's emissie loos¹, voor een belangrijk deel zullen dat batterij-elektrische auto's zijn. Die kunnen alleen rijden als de laadinfrastructuur op orde is. Om te zorgen dat er tijdig voldoende laadpunten² zijn, is de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) opgesteld, een onderdeel van het nationale Klimaatakkoord.

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

Wanneer de gemeente een dekkend laadnetwerk heeft, hebben inwoners altijd de mogelijkheid om hun elektrische auto ergens op te laden. De beschikbaarheid van laadinfrastructuur is een belangrijke overweging in de aanschaf van elektrische voertuigen. Het aantal elektrische auto's in de gemeente Oldambt neemt toe, om deze groei niet te belemmeren zal de gemeente inzetten op het dekkend maken van het laadnetwerk.

1.1 Doel en scope

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

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

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

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

doelgroepen gaat ze in overleg met de aanvrager en de RAL inventariseren wat de mogelijkheden zijn.

Naast elektrische voertuigen zet zowel Nederland als Europa in op waterstof als energiedrager voor met name zware emissievrije voertuigen. De ontwikkeling van waterstof is nog niet zo ver als batterij-elektrisch. Het aanbod vulpunten, betaalbare voertuigen en groene waterstof is nog heel beperkt en erg duur. We zetten in op demonstratie- en proefprojecten om te zorgen dat waterstof op de wat langere termijn een kansrijk alternatief is.

1.2 Kaders en aanpalend beleid

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

Onderwerpen waar Nederland aan werkt, zijn onder andere:

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

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

De provincie heeft haar visie op laadpalen en laadinfrastructuur vastgelegd in de RAL Noord en zal in samenwerking met Provincie Drenthe, Friesland en de andere gemeenten uit het noorden haar doelstellingen uitwerken. De gemeente Oldambt valt binnen de RAL Noord. Dit betekent dat de gemeente in samenwerking met de bovengenoemde instanties taken gaat uitvoeren om de beschikbaarheid van laadpalen te vergroten. Hierover is meer te lezen in H4,5,6.

1.3 Leeswijzer

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

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

2. De ontwikkeling van elektrisch rijden

2.1 Explosieve groei van elektrisch vervoer EV verwacht

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

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

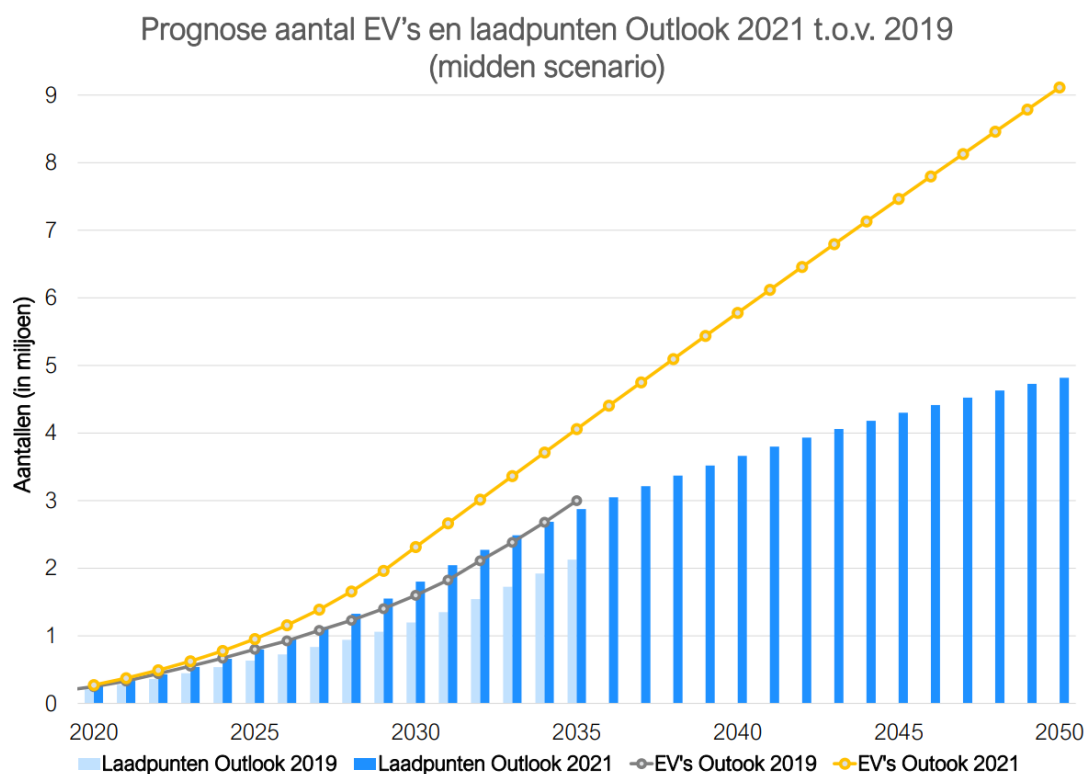
Regio RAL Noord

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

Verwachtingen personenauto's

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

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



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

Verwachtingen bestelwagens

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

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

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

Stimulering vanuit de overheid

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

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

Tabel 1: Stimulansen vanuit gestelde overheidsambities.

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

2.2 Energietransitie

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

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

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

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

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

1. Ons uitgangspunt is dat de stroom op publieke laadinfrastructuur groen is, en in Nederland of als het kan lokaal is opgewekt, bijvoorbeeld door de inzet van zonopwekking.
2. We stemmen regelmatig af met de netbeheerder over de plannen, prognoses en de impact op en huidige stand van het elektriciteitsnet. Op dit moment is dat een keer in de drie weken. Door de toenemende netbelasting moet het elektriciteitsnet op verschillende plekken worden uitgebreid en verzwakt. Netverzwaringen en het realiseren van nieuwe aansluitingen zijn veel werk voor een netbeheerder. Daarbij komen aanhoudende tekorten van technisch personeel, waardoor de wachttijd voor nieuwe aansluitingen en ook voor noodzakelijke netverzwaringen oploopt. Het is daarom onze verantwoordelijkheid om tijdig, op basis van prognoses, aan te geven welke laadinfrastructuur gewenst is voor de komende jaren. De netbeheerder kan vervolgens inzicht geven over de haalbaarheid en eventueel maatregelen treffen om te zorgen dat er voldoende ruimte op het net is.
3. We volgen de landelijke ontwikkelingen rondom slim laden. Nationaal wordt binnen de NAL werkgroep 'slim laden' gewerkt aan de grootschalige introductie hiervan. We dringen er bij de RAL Noord op aan dat slim laden goed wordt meegenomen in de uitvraag voor een nieuw regionaal contract voor laadinfrastructuur, of dat er ruimte blijft om hier buiten het contract invulling aan te geven.

Acties voor ons als gemeente

- Samen met de netbeheerder zorgen we voor een overlegstructuur zodat we elkaar op de hoogte houden van plannen en mogelijke knelpunten en kansen voor het elektriciteitsnet in onze gemeente.
- We werken samen met de netbeheerder om het plaatsing- en realisatieproces zo efficiënt mogelijk te laten verlopen. We delen periodiek prognoses voor laadinfrastructuur in de komende jaren, waarbij we zo specifiek mogelijk zijn over de locaties. Hierin worden we gefaciliteerd door de RAL Noord.

3. Kenmerken van laadinfrastructuur

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

3.1 Laadsnelheid

We onderscheiden twee typen laadinfrastructuur: reguliere laders en snelladers.

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

Een andere manier om de elektrische auto op te laden is snelladen. Snelladen lijkt eigenlijk meer op het tanken zoals we dat kennen van een benzine- of diesellootvoertuig. Het gaat met een hoog vermogen en men doet het vaak onderweg. Men verblijft dus bij de auto op het moment dat deze geladen wordt. Snelladen is noodzakelijk bij het afleggen van lange afstanden. Het rijk ambieert om een laadnetwerk langs snelwegen te creëren. Dit doel is alleen haalbaar met de ondersteuning vanuit provincies en gemeenten. De gemeente Oldambt staat open voor ondersteuning, wanneer de vraag komt vanuit het rijk. Snelladen is ook nodig om intensief gebruikte voertuigen als, bestelvervoer of elektrische bussen van stroom te voorzien. Ook wordt snelladen gezien als alternatief voor regulier laden, met name waar minder laadinfrastructuur wenst (of mogelijk is) in de openbare ruimte.

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

De laadzekerheid vergroten kan door het aantal laadpunten te verhogen, hiernaast kan de gemeente ook overwegen om het gebruik per laadpaal te verhogen. Dit kan door de eigenaren van Elektrische auto's te stimuleren hun auto te verplaatsen wanneer deze volledig is opgeladen. De gemeente gaat de komende tijd inventariseren of het wenselijk is om hier wetgeving op toe te passen.

Specifieker onderscheiden we de volgende categorieën:

- **Regulier laden:** laadpunt met een vermogen tot 22 kilowatt (kW). Reguliere laadpunten kunnen individueel worden geplaatst, of geclusterd worden op een laadplein.
- **Snelladen:** laadpunt met een vermogen van meer dan 22 kW. Snelladen gebeurt op gelijkstroom en is volop in ontwikkeling. We onderscheiden twee subcategorieën:
 - a. Snelladen**
Laadpunt met een vermogen tussen 50 en 150 kW. Deze zijn vaak beschikbaar langs snelwegen, supermarkten, hotels en vergaderlocaties.
 - b. Ultrasnelladen**
Laadpunt met een vermogen tussen 150 en 350 kW. Een groot deel van de huidige beschikbare elektrische voertuigen is technisch geschikt om te laden met een snelheid van maximaal 100 kW. De nieuwere modellen en modellen in het hogere

segment zijn geschikt voor de hogere vermogens. De laadvermogens tussen 125 kW en 350 kW worden tegenwoordig bij snellaadstations langs hoofdwegen geplaatst, bijvoorbeeld bij pompstations en wegresterants. Voor OV en logistiek worden ook laadpunten met een vermogen hoger dan 350 kW geplaatst, bijvoorbeeld een pantograaf. De laadpunten zijn geschikt om grote voertuigen zoals vrachtwagens en bussen in korte tijd te laden.

3.2 Toegankelijkheid

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

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

Naast deze drie type locaties zijn er ook zogenoemde 'verlengd private aansluitingen' (VPA) mogelijk. Hierbij staat het voertuig tijdens het laden op een openbaar parkeervak, maar maakt het gebruik van een privaat laadpunt. De netaansluiting van het laadpunt is gevestigd in de woning van de eigenaar. Een andere vorm van een verlengd private aansluiting is als men een kabel vanuit huis over de stoep naar het voertuig legt. We staan verlengd private aansluitingen (voorlopig) niet toe in onze gemeente in verband met de juridische complexiteit. We staan er voor open om onze visie aan te passen, zodra er een passende oplossing is gevonden. De zoektocht naar deze oplossing zal in samenwerking gaan met de RAL.

3.3 Dubbelgebruik semipublieke laadpunten

De RAL Noord ambieert om de toegankelijkheid van semipublieke laadpunten te verhogen. Permanente toegang tot een semipubliek laadpunt draagt bij aan de opgave van de RAL om voldoende betaalbare laadinfra te realiseren opdat laadinfra geen belemmering vormt om over te stappen naar elektrisch rijden. Ook reduceert het gebruik van semipublieke laadpalen de druk op de openbare parkeervoorziening. Verder biedt het openstellen van de laadpaal kansen voor het gebruik van lokaal opgewekte energie en financieel voordeel voor de eigenaar. De RAL vraagt de aangesloten gemeenten om eigenaren van kansrijke locaties te benaderen om het plaatsen van semipublieke laadpunten te bevorderen en eigenaren van kansrijke laadpalen te benaderen om dubbelgebruik te bevorderen. Een voorbeeld hiervan zou zijn om laadpalen bij een supermarkt of een kantoor 's avonds en 's nachts beschikbaar te stellen voor omwonenden.

3.4 Inpassing in de openbare ruimte

De groeiende behoefte aan laadpunten in de openbare ruimte werpt de vraag op welke wijze deze goed kunnen worden ingepast in de openbare ruimte. Voor de reguliere 'losse' laadpaal zijn oplossingen beschikbaar die bijdragen aan een efficiëntere inpassing in de beperkte

openbare ruimte en bovendien visueel aantrekkelijker zijn. Daarnaast kunnen deze oplossingen bijdragen aan een evenwichtigere belasting van het bestaande elektriciteitsnet.

Voorbeelden van deze oplossingen zijn:

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

Inzetten op het plaatsen en dubbelgebruik van semipublieke laadpalen.

Acties voor ons als gemeente Oldambt

- Inventariseren naar de mogelijkheden en (juridische) risico's van het toepassen van VPA's
- Inventariseren naar de noodzaak om laadplakken te voorkomen. Wanneer deze wens er is wordt hier beleid op afgesteld.

4. Laadopgave per gebruikersgroep tot 2030

Om inzicht te krijgen in hoeveel laadpunten er nodig zijn, maken we gebruik van de prognoses van RHDHV van oktober 2021 en de interactieve kaart die beschikbaar is sinds april 2023, ook van RHDHV, waar de beste potentiële laadpunten locaties in onze gemeente zijn aangegeven. De prognoses zetten we af tegen de huidige situatie. Zo maken we de opgave voor de komende periode concreet. Het doel is daarbij niet om het aantal voorspelde laadpunten te realiseren, maar om te zorgen dat de laadinfrastructuur in het juiste tempo meegroeit en om de ontwikkeling van elektrisch vervoer niet te beperken. Omdat er in prognoses altijd onzekerheden zitten, houden we de ontwikkelingen goed in de gaten en stellen als nodig onze doelstellingen bij.

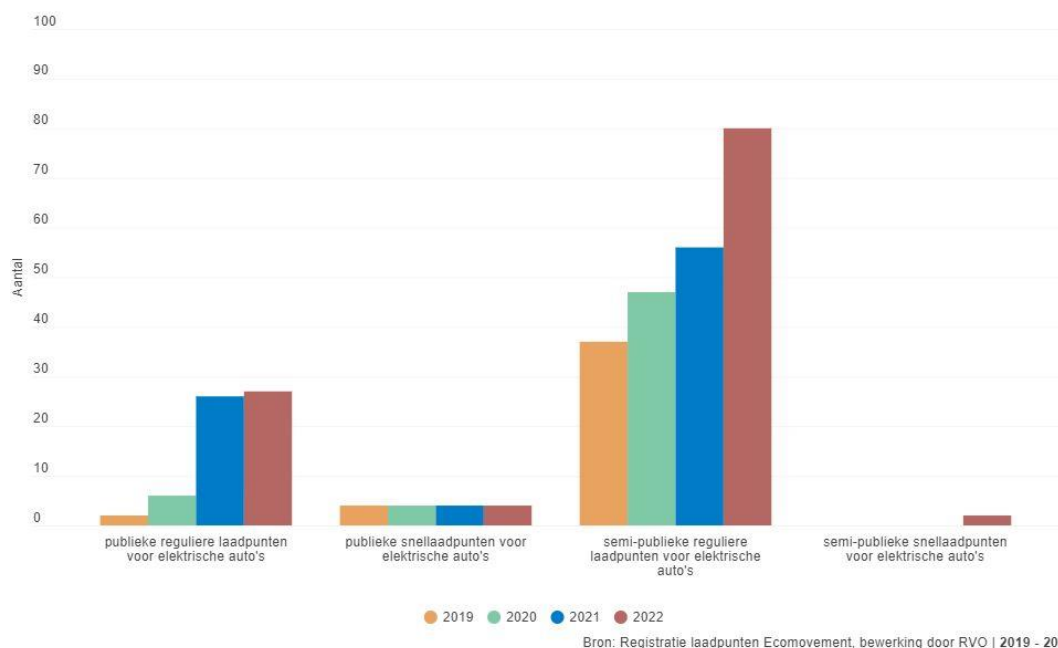
4.1 Huidige situatie

Momenteel zijn er ongeveer 858 laadpunten in onze gemeente. Naast reguliere laadpunten hebben we 6 snellaadpunten met vermogens tot wel 350 kW. Dat is bijna 100 keer meer dan reguliere laadpunten. Van het totaal aantal laadpunten staan er momenteel 24 in de publieke ruimte. In onderstaande tabel staan de verschillende aantallen per type laadpunt weergegeven.

Type laadpunt	Publiek	Semipubliek	Privaat
Regulier	27	56	383
Snel	4	2	n.n.b.

Tabel 2: Aantallen laadpunten in de gemeente (bron: Klimaatmonitor 2022)

Laadpunten voor elektrische auto's - Oldambt, Aantal

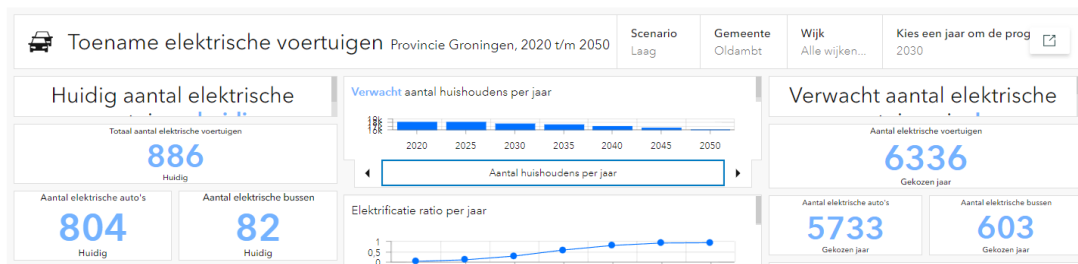


Figuur 3: Groei aantal publieke laadpunten in de gemeente Oldambt tussen 2019-2022 (bron: Klimaatmonitor 2023).

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

4.2 Personenauto's

Om in 2025 in de laadbehoefte van elektrische personenauto's te voorzien zijn ongeveer 192 laadpunten nodig. In 2030 en 2035 zijn respectievelijk ongeveer 474 en 931 laadpunten nodig. Dit komt neer op gemiddeld één laadpunt per 10 parkeerplekken in gemeente Oldambt in 2030. Deze laadpunten moeten voorzien in de laadbehoefte van ca. 6000 geregistreerde elektrische personenauto's in 2030. De publieke laadpalen worden geplaatst door Equans vanuit de afspraak in de concessie vanuit de RAL.



Figuur 4: Prognose Dashboard RHDHV. Overzicht aantal huidige elektrische auto's (links) en verwachte elektrische auto's in 2030 (rechts). Bron: Royal HaskoningDHV.

Uit de bovenstaande figuren blijkt dat we richting 2030 voor een grote opgave staan. Om te voorzien in deze laadbehoefte is een forse toename van het totaal aantal laadpunten en daarmee ook publieke laadpunten nodig. Het behalen van de doelstellingen vereist aanpassingen in de openbare ruimte. Bijvoorbeeld het opheffen van een reguliere parkeerplaats ten behoeve van een parkeerplaats die is gereserveerd voor elektrisch laden en het plaatsen van de laadpaal zelf. Bij laadinfrastructuur voor personenauto's wordt rekening gehouden met inwoners en bezoekers en forenzen in onze gemeente.

Reguliere laadpunten

Onderstaande figuur geeft de voorspelling aan door RHDHV voor de jaren 2025 en 2030. De 0-meting is van 2021. Prognose van openbare laadpalen is een groei van 464 laadpalen tussen 2021 en 2030. Voor semiopenbare laadpalen is de prognose in dit tijdsbestek een groei van 192 laadpalen. Het is hierin belangrijk om de toegankelijkheid en het dubbelgebruik van semipublieke laadpalen te bevorderen. Het aantal privé laadpalen zal ongeveer groeien met ca. 72 tussen 2021 en 2030.



Snellaadpunten

Procentueel maken snelladers een klein deel van het laadnetwerk uit, maar snelladers kunnen door hun hoge laadsnelheid (veel) meer voertuigen bedienen dan reguliere laders. De rijkswegen in de omgeving van onze gemeente zijn goed aangesloten op het bestaande nationale snellaadnetwerk. Volgens de Nationale Agenda Laadinfrastructuur, worden in 2030 10.000 snelladers in Nederland verwacht. Dit betekent dat het huidige snellaadnetwerk significant zal worden uitgebreid. Het snellaadnetwerk zal eerst worden uitgebreid rondom snelwegen en provinciale wegen om het corridorladen te bevorderen. De Gemeente Oldambt zal de behoefte voor het plaatsen van snelladers binnen de gemeente herzien in de tweejaarlijkse herijking van de laadpalenvisie.

Deelmobiliteit

Naast de overstap naar elektrisch vervoer zet onze gemeente in op meer deelfervoer, onder andere door elektrische deelauto's. Indien mogelijk worden deze voertuigen geladen met private en semipublieke laadpunten, maar we verwachten dat in veel gevallen publieke laadpunten nodig zijn. Daarom zetten we in op een dekkend netwerk publieke laadpunten en faciliteren we gereserveerde laadlocaties voor elektrische deelauto's.

4.3 Bestel- en stadslogistiek

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

Onze gemeente heeft geen plannen om een zero-emissiezone voor logistiek in te richten. We verwachten geen direct effect van een grote laadvraag van bestelwagens in onze gemeente. We monitoren de ontwikkelingen en passen indien nodig onze visie en ons beleid hierop aan.

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

4.4 OV-busvervoer

Het regionaal busvervoer moet in 2030 geheel emissievrij zijn. Op het moment van schrijven is de helft van de busvloot in de concessie Groningen Drenthe zero emissie. Elektrische bussen laden op de remise. Als er snellaadpunten nodig zijn bij transferia op publieke grond, faciliteren wij dit waar mogelijk. Een voorbeeld hiervan is de inventarisatie naar de

mogelijkheden van een snellaadstation bij het busstation in Winschoten. Gezien de regionale vervoerder heeft aangegeven hier graag een snellaadstation te willen plaatsen.

4.5 Zware vracht over de weg

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

4.6 Vracht- en pleziervaart

In onze gemeente zien we op lange termijn wellicht laadbehoefte ontstaan voor vrachtvervoer over water. Omdat dit vervoer echter over lange afstanden plaatsvindt, zien we hierin vooral een rol voor de RAL Noord om dit te faciliteren. Wij werken graag mee om passende laadlocaties aan te wijzen. Voor pleziervaart handelen we vooralsnog vraag gestuurd, als iemand een vraag of verzoek heeft aan de gemeente zullen we per keer onderzoeken wat onze rol en inzet kan zijn.

4.7 Mobiele werktuigen voor de (land)bouw

We volgen de ontwikkelingen in de elektrificatie van mobiele werktuigen voor woningbouw, utiliteitsbouw, grond-, weg-, en waterbouw en/of landbouw. Als er behoefte ontstaat aan laadinfra, onderzoeken we de mogelijkheden. De verwachting is dat de laadbehoefte voor landbouwvoertuigen in eerste instantie veelal op privaat terrein zal plaatsvinden. Ook kan er gekeken worden naar mogelijke koppelingen met "4.5 Zware vracht over de weg".

5. Onze strategische keuzes

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

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

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

5.1 Type laadinfrastructuur

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

Toegankelijkheid

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

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

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

De gemeente neemt de verantwoordelijkheid om te zorgen voor een basisnetwerk van publieke laadpunten. Daarbij houden we rekening met een goede spreiding van laadpunten over de gemeente. Om hier in te voorzien sluiten we aan bij een nieuw contract met een marktpartij die voorziet in de plaatsing en instandhouding van publieke laadinfrastructuur. Dit contract is in 2023 gesloten onder regie van de RAL Noord. Daarbij is een aanbesteding

gedaan voor de realisatie van 2100 openbare laadpalen voor de komende 3 jaar voor elektrische auto's in de provincies Groningen en Drenthe.

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

Actie voor ons als gemeente Oldambt

- We verkennen de mogelijkheden om de totstandkoming van semipublieke laadinfrastructuur als alternatief voor publiek laden te stimuleren.

Laadsnelheid

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

Snelladers zijn vooral nodig voor voertuigen die lange afstanden op een dag rijden. Hiervoor zijn doorgaande wegen, zoals snelwegen en provinciale wegen, de meest aangewezen plek voor. Rondom de realisatie van snelladers op deze plekken verwachten wij dat de RAL Noord en Rijkswaterstaat (het Rijk) zich inzetten voor een dekkend netwerk.

Inpassing in de openbare ruimte

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

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

5.3 Samenwerking met de markt

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

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

Op elk van deze verantwoordelijkheden zien wij een rol voor de gemeente, de marktpartij of een combinatie van beide. In onderstaande tabel geven we onze visie op de verdeling hiervan.

Tabel 3: Visie verdeling rol voor gemeente, markt, of combinatie.

Verantwoordelijkheid	Gemeente, markt of beide
1. Het ontwerpen van het laadnetwerk	beide
2. Het realiseren van het laadnetwerk	markt
3. Het beheren en onderhouden van het laadnetwerk	markt
4. Financiering	beide
5. Exploitatie	markt

Met deze toedeling van verantwoordelijkheden hebben wij als gemeente de voorkeur voor het zogenaamde *concessiemodel*.

Met een concessie ontvangt een marktpartij (concessiehouder) het recht en de plicht laadinfrastructuur de plaatsen en te onderhouden in de openbare ruimte na een Europese aanbestedingsprocedure. De concessiehouder investeert in de laadinfrastructuur, ontvangt inkomsten uit exploitatie en heeft daarmee een verdienmodel. Plaatsingsplicht voor de concessiehouder volgt bij een aantoonbare behoefte aan laadinfrastructuur, bijvoorbeeld in de vorm van de aanvraag van een EV-rijder. Als gemeente hanteren we eisen en kaders waaraan de concessiehouder zich dient te houden, waaronder uitrolstrategieën, instandhoudingstermijnen, slim laden en vormgeving. Afhankelijk van de exacte invulling van de concessie en de beschikbaarheid van budget wordt een eventuele onrendabele top gedekt. Met een concessie werken we altijd samen met andere gemeenten, onder leiding van de RAL Noord.

We sluiten hierbij aan bij het nieuwe contract van de RAL Noord. We kiezen voor deze samenwerking omdat er relatief weinig ambtelijke capaciteit voor nodig is. Ook verwachten we dat onze gemeente de komende jaren nog niet heel aantrekkelijk is voor marktpartijen. Met een regionaal contract kunnen we meeliften op locaties die wel aantrekkelijk zijn voor de markt.

5.4 Plaatsingsstrategie voor publieke laadpunten

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

Hiervoor is de in toekomst een flink aantal publieke laadpunten nodig. De precieze hoeveelheid benodigde laadpunten laat zich niet exact voorspellen. De prognose van RHDHV geven hiervan wel een beeld (zie H4). Om in de richting te komen van dit aantal kiezen we als gemeente in eerste instantie voor een ‘aanvraag gestuurde uitrolstrategie’. De Gemeente faciliteert dit door van te voren een selectie te maken van locaties waar laadpalen geplaatst kunnen worden. Wanneer mensen in de omgeving van deze locatie een laadpaal aanvragen zal de procedure sneller verlopen.

Met een aanvraag gestuurde uitrolstrategie laten we bewoners en forenzen een aanvraag indienen voor een publiek laadpunt. Na een positieve toets op de aanvraagcriteria die zijn opgenomen in het plaatsingsbeleid zoeken we een geschikte locatie, dit kan ook via de interactieve plankaart van RHDHV. We werken samen met marktpartijen die bereid zijn om op basis van aanvragen te investeren in laadinfrastructuur. Deze wijze van uitrol is reactief, maar we verwachten hiermee op de korte termijn van twee à drie jaar voldoende laadzekerheid te kunnen bieden, omdat de groei van elektrisch vervoer in onze gemeente nog beperkt zal zijn. We willen daarnaast ook laadpunten kunnen realiseren op plekken waar bewoners of forenzen geen aanvraag kunnen doen. Bijvoorbeeld omdat er voldoende laadmogelijkheden zijn op privégrond, waardoor een marktpartij niet in een dergelijke locatie wil investeren.

5.5 Participatie

We vinden het belangrijk dat inwoners goed geïnformeerd zijn over ontwikkelingen in hun omgeving. We houden we alle inwoners op de hoogte van verkeersbesluiten die zijn gepubliceerd. Een persbericht zou een voorbeeld hiervan kunnen zijn.

6. Uitvoering en organisatie

6.1 Gemeentelijke organisatie

Wethouder Jurrie Nieboer is bestuurlijk opdrachtgever voor de realisatie van openbare laadinfrastructuur. Voor de uitrol is het cluster Ruimte en Economie verantwoordelijk. Gezien de omvang en de aard van de opgave is het zaak om opnieuw te kijken hoe deze opgave georganiseerd wordt binnen de gemeentelijke organisatie. De samenwerking met de RAL biedt hierin een uitkomst.

De opschaling van laadinfrastructuur vraagt om grotere uitvoeringskracht en verdere professionalisering van het werkproces. Ook is het belangrijk dat het onderwerp structureel aandacht krijgt bij meerdere gemeentelijke afdelingen, die op de hoogte zijn van elkaars werk en visie, zoals mobiliteit, duurzaamheid, ruimtelijke ordening, industrie en toerisme. Wanneer meerdere afdelingen op de hoogte zijn van het belang van laadinfrastructuur kan dit ook meegenomen worden bij nieuwbouw op privégrond of onderhoud op publieke grond.

6.2 Samenwerking en afstemming

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

6.3 Monitoring

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

6.4 Financiële kaders

Op basis van de huidige markt is de verwachting dat de plaatsing van reguliere laadinfrastructuur kan worden uitgevoerd zonder financiële bijdrage van de gemeente. Voor de plaatsing van strategische laadpunten, eventuele innovatieprojecten en – in de toekomst – datagedreven uitrol is naar verwachting wel budget nodig. Daarnaast vraagt de uitrol van laadinfrastructuur en de uitvoering van deze laadvisie ambtelijke capaciteit. Binnen de huidige begroting is er dekking voor de kosten in verband met de nieuwe concessie voor de plaatsing van publieke laadpalen.

Voor reguliere laadpalen die we op aanvraag plaatsen, gaan we uit van een ambtelijke capaciteitsbijdrage van acht uur per laadpaal. Dit is bestemd voor onder meer het nemen van het verkeersbesluit en het proces van afstemming en plaatsing. Daarnaast verwachten we dat

voor de plaatsing van strategische laadpalen een gemeentelijke bijdrage nodig is van € 1000,- tot € 1500,-, plus een bijdrage van € 150,- tot € 300,- voor aanvullende werkzaamheden. Tot op heden zijn er geen strategische laadpalen geplaatst en de verwachting is dat dit ook de komende jaren niet aan de orde zal zijn. Indien er subsidieregelingen komen voor het strategisch plaatsen van laadpalen waar de gemeente gebruik van zou kunnen maken herziert de gemeente deze overweging. Deze regelingen zullen vanuit de RAL naar de gemeente worden gecommuniceerd.

Acties voor ons als gemeente Oldambt

- We vragen eens per halfjaar de gebruiksdata van de laadpunten in onze gemeente op bij de exploiterende marktpartij(en).

BIJLAGE I Begrippenlijst

Corridorladen

Een vorm van snelladen met een focus op lange afstanden. Deze snelladers maken gebruik van de hoogst mogelijke vermogens (meer dan 100 kW, anno 2022 vaak 150 tot 350 kW) en bevinden zich op de doorgaande wegen, zoals snelwegen en provinciale wegen. Deze vorm van laden is in het gebruik erg vergelijkbaar met de benzine en diesel tankstations die aan de snelweg staan.

Dubbelgebruik

Een semipublieke laadpaal op de grond van een private partij die (buiten openingstijden) ook toegankelijk is voor omwonenden. Denk hierbij aan een laadpaal op het parkeerterrein van een kantoorpand of een supermarkt, waar omwonenden 's avonds en 's nachts gebruik van kunnen maken.

Laadpaal

Fysiek object met meestal één of twee laadpunten.

Laadpunt

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

Laadplein

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

Slim laden

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

Laadpaalkleven

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

Batterij elektrisch voertuig (BEV)

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

Charge Point Operator (CPO)

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

NAL-regio's

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

Zero-emissielogistiek (ZE-logistiek)

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

Zero-emissiezones (ZE-zones)

Zones waarbinnen geen logistieke voertuigen mogen komen die emissies uitstoten.