

---

**Van:**  
**Verzonden:** maandag 6 mei 2024 13:17  
**Aan:**  
**Onderwerp:** FW: Woo documenten  
**Bijlagen:** FW Persvraag over opladen elektrische auto's in Leeuwarden-Geanonimiseerd (1).pdf; Beleidsuitwerking duurzame mobiliteit - onderdeel elektrische laadinfrastructuur - gemeente Leeuwarden-Geanonimiseerd (1).pdf; Beleidsregel Openbare oplaadobjecten Elektrische Voertuigen gemeente Leeuwarden-Geanonimiseerd (1).pdf

Met vriendelijke groet,



| jurist  
*Gebiedsontwikkeling, Economie en Strategische staf*  
*Strategische staf*  
E [@leeuwarden.nl](mailto:leeuwarden@leeuwarden.nl)  
T (058)

---

Gemeente Leeuwarden  
Oldehoofsterkerkhof 2  
Postbus 21000, 8900 JA LEEUWARDEN  
T 14 058 | [www.leeuwarden.nl](http://www.leeuwarden.nl) | [Twitter](https://twitter.com/leeuwarden) |  
[Facebook](https://www.facebook.com/leeuwarden)



---

**Van:**  
**Verzonden:** donderdag 21 maart 2024 15:50  
**Aan:** '@gmail.com' <@gmail.com>  
**Onderwerp:** Woo documenten

Geachte

Naar aanleiding van uw Woo-verzoek stuur ik u hierbij documenten. De gemeente is ook partij bij de concessieovereenkomst m.b.t. dit onderwerp.

De vraag ligt nog voor of de marktpartij bezwaren heeft tegen openbaarmaking daarvan. Ik kom daar z.s.m. bij u op terug.

Graag verneem ik van u. Is dit de informatie die u zoekt?

Met vriendelijke groet,



jurist  
*Gebiedsontwikkeling, Economie en Strategische staf*  
*Strategische staf*

E  
T (058)

[leeuwarden.nl](http://leeuwarden.nl)

---

Gemeente Leeuwarden  
Oldehoofsterkerkhof 2  
Postbus 21000, 8900 JA LEEUWARDEN  
T 14 058 | [www.leeuwarden.nl](http://www.leeuwarden.nl) | [Twitter](#) |  
[Facebook](#)

---



# Beleidsregel “Openbare oplaadobjecten Elektrische Voertuigen gemeente Leeuwarden”

## 1. Begripsbepalingen:

In deze beleidsregel wordt verstaan onder:

- a. Aanvrager: de aanbieder van oplaadobjecten.
- b. Beheerder: de Aanvrager van de vergunning voor het plaatsen van oplaadobjecten.
- c. College: het College van burgemeester en wethouders van de gemeente Leeuwarden.
- d. Elektrische Voertuigen: alle motorvoertuigen die op de openbare weg mogen rijden, geheel of gedeeltelijk op elektriciteit kunnen rijden en voorzien zijn van een stekker om op te laden. Snor-, motor- en bromfietsen zijn uitgesloten in deze beleidsregel.
- e. Gebruiker:
  - 1) een bedrijf en/of organisatie dat/die gevestigd is in de gemeente Leeuwarden en eigenaar en/of bezitter is van één of meerdere Elektrische Voertuigen of een of meerdere werknemers in dienst heeft die aantoonbaar beschikt/beschikken over een Elektrisch Voertuig.
  - 2) een particulier die aantoonbaar eigenaar en/of bezitter is van een Elektrisch Voertuig en woonachtig en/of minimaal 18 uur per week werkzaam is in de gemeente Leeuwarden.
- f. Oplaadlocatie: locatie in de openbare ruimte waar een oplaadobject en één of meer parkeerplaatsen met belijning en bebording uitsluitend ten behoeve van het opladen van Elektrische Voertuigen aanwezig zijn.
- g. Oplaadobject: een oplaadobject met tenminste één aansluiting en de mogelijkheid voor twee of meer aansluitingen voor het gelijktijdig opladen van Elektrische Voertuigen.

## 2. Aanvraag vergunning en verkeersbesluit

Een aanvraag voor een vergunning voor het plaatsen van één of meerdere oplaadobjecten op of aan de openbare weg en het verzoek tot het nemen van een verkeersbesluit waarbij één of meerdere parkeerplaatsen worden aangewezen voor het opladen van Elektrische Voertuigen kan alleen worden ingediend door de aanbieder van oplaadobjecten.

## 3. Aanvraag voorgestelde oplaadlocatie oplaadobject

Een aanvraag voor een voorgestelde locatie voor het plaatsen van een oplaadobject bevat een foto en tekening van de betreffende locatie, waarop de exacte plek(ken) van het gewenste oplaadobject en de aan te wijzen parkeerplaats(en) zijn aangegeven.

## 4. Definitieve oplaadlocatie oplaadobject

Het college bepaalt in overleg met de aanvrager de definitieve oplaadlocatie van het oplaadobject en de aan te wijzen parkeerplaats(en). Het College toetst hierbij aan de volgende criteria:

- a. Heeft de gebruiker geen mogelijk om op eigen terrein een oplaadobject met parkeergelegenheid te creëren
- b. de behoefte aan een oplaadobject blijkt indien een potentiële gebruiker bekend is binnen een straal van hemelsbreed 250 meter van de aangevraagde oplaadlocatie;
- c. zijn er al bestaande oplaadobjecten aanwezig op of aan de weg binnen de genoemde straal van 250 meter waarvan de bezettingsgraad dusdanig is dat gecombineerd gebruik kan plaatsvinden;
- d. is de desbetreffende ondergrond in eigendom van de gemeente;
- e. is de oplaadlocatie van het oplaadobject voldoende vindbaar en zichtbaar;
- f. is het aannemelijk dat de oplaadlocatie door meerdere gebruikers gedeeld kan worden (dit om te voorkomen dat er “privé-parkeerplaatsen” gecreëerd worden);
- g. kan het oplaadobject eventueel worden voorzien van twee of meer aansluitpunten en kunnen – eventueel op termijn – twee of meer parkeerplaatsen worden bediend;
- h. is de maximale parkeerduur langer dan 3 uur;
- i. betreft het een bestaand parkeervak / bestaande parkeervakken;
- j. blijft de doorgang voor ander verkeer (auto, fiets, voetganger, rolstoel etc.) gewaarborgd;
- k. zijn er geen belemmeringen ten aanzien van ander straatmeubilair of (openbaar) groen of kabels en leidingen;
- l. past het oplaadobject in de geldende kwaliteitseisen voor de omgeving;
- m. is er sprake van strijdigheid met geplande reconstructies of andere infrastructurele ontwikkelingen.

In beginsel wordt er bij een nieuw te realiseren oplaadobject één parkeerplaats aangewezen voor het opladen van Elektrische Voertuigen. Indien het gebruik van het oplaadobject dit toelaat, kan het college besluiten ook een tweede parkeerplaats aan te wijzen.

De aanvrager toont door managementrapportages aan dat het oplaadobject effectief in gebruik is geweest dan wel dat nieuwe verzoeken van potentiële gebruikers bekend zijn, waardoor er behoefte bestaat aan een tweede parkeerplaats.

#### **5. Volgorde besluitvorming**

De vergunning voor het plaatsen van een oplaadobject wordt eerst van kracht en kan dus pas worden gebruikt, nadat het verkeersbesluit tot aanwijzing van de benodigde parkeerplaats(en) onherroepelijk is geworden.

#### **6. Plaatsing en beheer Oplaadobject**

De beheerder is verantwoordelijk voor realisatie, beheer, onderhoud en exploitatie van het oplaadobject en neemt alle kosten hiervoor voor zijn rekening. Bij een eventueel noodzakelijke verplaatsing van het object als gevolg van een herinrichting zijn de verplaatsingskosten binnen 5 jaar na plaatsing voor rekening van de gemeente, daarna zijn de kosten voor de beheerder.

#### **7. Kosten inrichting en beheer parkeerplaatsen**

De kosten voor het plaatsen van een verkeersbord, tegel en/of markering op de aangewezen parkeerplaats(en) zijn voor rekening van de beheerder. De gemeente draagt zorg voor de toegankelijkheid en het onderhoud van de oplaadlocaties, behoudens de oplaadobjecten. De gemeente maakt geen gebruik van de mogelijkheid tot het heffen van precariobelasting aangezien de oplaadlocaties niet gekoppeld zijn aan het exclusieve gebruik van parkeerplaatsen en in die zin een algemeen belang dienen.

#### **8. Bereikbaarheid**

De beheerder van het oplaadobject is 24 uur per dag en 7 dagen per week bereikbaar voor gebruikers, hulpdiensten en gemeente in het geval van vragen, storingsen en calamiteiten. De telefoonnummers van de storingsdienst en de helpdesk zijn vermeld op het oplaadobject.

#### **9. Openbaarheid Oplaadobject**

Het oplaadobject is 24 uur per dag en 7 dagen per week openbaar toegankelijk, in die zin dat deze voor iedereen te gebruiken is onder gelijke omstandigheden voor het opladen van zijn / haar Elektrisch Voertuig. De beheerder zorgt voor zoveel mogelijk actuele informatie richting gebruikers over de aanwezigheid en beschikbaarheid van het oplaadobject [REDACTED] 01 met contactgegevens van de eigenaar/beheerder op het oplaadobject.

#### **10. Interoperabiliteit**

Het oplaadobject is interoperabel conform de landelijke en internationale afspraken, waaronder de uitwisselbaarheid van laadpassen of andere gangbare betaalmethodes en het gebruik van standaard stekkers.

#### **11. Groene stroom**

Om te bewerkstelligen dat Elektrisch Voertuigen ook aan de bron geen CO<sub>2</sub>-uitstoot veroorzaken, mag de beheerder van de oplaadobjecten alleen gegarandeerd groene stroom (laten) leveren. De beheerder verplicht zich hiertoe en maakt dit aantoonbaar aan de hand van een certificaat.

#### **12. Veiligheid**

Het oplaadobject voldoet aan alle daaraan gestelde (nationale en internationale) veiligheidseisen.

#### **13. Aansprakelijkheid en verzekering**

Aanvrager vrijwaart de Gemeente indien de Gemeente door een derde wordt aangesproken voor vergoeding van schade die door het oplaadobject en/of bijbehorende voorzieningen is veroorzaakt en niet aan de Gemeente kan worden toegerekend.

De Beheerder verzekert zich voor eventuele schade voor minimaal een bedrag van € 1.000.000, - per gebeurtenis.

#### **14. Betaald parkeren/vergunninghouders/blauwe zone**

In gebieden waar betaald parkeren of vergunninghoudersparkeren is ingevoerd of waar een maximale parkeerduur (blauwe zone) of enige andere beperking geldt, geldt deze beperking onverminderd ook voor de bestuurders van Elektrische Voertuigen.

#### **15. Handhaving**

Het college ziet toe op het juiste gebruik van de aangewezen parkeerplaats(en) en kan indien nodig handhavend optreden. Het juiste gebruik is: als een Elektrisch Voertuig met de kabel aangesloten is op het oplaadobject.

Daarnaast wordt ook gehandhaafd op het geldende parkeerregime, parkeervergunning, blauwe zone en/of andere beperkingen die voor alle bestuurders van motorvoertuigen gelden.

#### **16. Intrekken / wijzigen van vergunning en verkeersbesluit**

Indien de beheerder van het oplaadobject zich niet houdt aan de voorschriften verbonden aan de vergunning, kan het college de vergunning intrekken. Het college kan in dat geval ook het verkeersbesluit, waarbij de parkeerplaats(en) voor het opladen van Elektrische Voertuigen zijn aangewezen, intrekken.

Het college kan de vergunning en/of het verkeersbesluit tevens intrekken, wanneer er in de praktijk niet of nauwelijks gebruik wordt gemaakt van het oplaadobject. Het is niet gewenst dat daardoor een of meerdere parkeerplaatsen (nagenoeg) geheel onbenut blijven.

In deze gevallen heeft de beheerder het recht en de plicht het oplaadobject binnen een door het college aan te geven termijn te verwijderen. De hiermee samenhangende kosten zijn voor de rekening van de beheerder.

#### **17. Informatie over gebruik oplaadobjecten**

De beheerder van een oplaadobject geeft op verzoek van het college inzicht in het feitelijke gebruik hiervan.

#### **18. Bijzondere omstandigheden**

Het college beseft dat de ontwikkelingen op het gebied van elektrisch rijden en oplaadobjecten nieuw en nog volop in ontwikkeling zijn. Met deze beleidsregel wil het college duidelijkheid verschaffen over de voorwaarden, criteria en condities die van toepassing zijn op het realiseren van oplaadobjecten in de gemeente.

In specifieke, bijzondere of onvoorziene omstandigheden kan het college besluiten van deze beleidsregel af te wijken.

#### **19. Inwerkingtreding**

De beleidsregel oplaadobjecten Elektrische Voertuigen Gemeente Leeuwarden treedt in werking op de dag na bekendmaking.

## **Toelichting bij de beleidsregels**

### **1. Aanvraag vergunning en verkeersbesluit**

Het is de bedoeling dat de aanbieder van de oplaadobjecten de formele aanvraag voor de vergunning en het verkeersbesluit indienen. Bewoners of bedrijven kunnen niet zelf een aanvraag voor een oplaadobject op of aan de weg en een verkeersbesluit tot het aanwijzen van de bijbehorende parkeerplaats(en) indienen. De gemeente zal hen doorverwijzen naar de aanbieders van oplaadobjecten. Dit ter voorkoming van de mogelijke gedachte bij de bewoners of bedrijven dat zij daarmee het exclusieve recht krijgen op het gebruik van het betreffende oplaadobject en de bijbehorende parkeerplaats(en). Op grond van de Wegenverkeerswetgeving kunnen voor bewoners of bedrijven ook geen eigen parkeerplaatsen worden aangewezen op de openbare weg. De enige uitzondering hierop is de individuele gehandicaptenparkeerplaats, die door middel van een verkeersbesluit kan worden aangewezen (Bord E6 met als onderbord het kenteken van de betreffende auto). Bij een individuele gehandicaptenparkeerplaats kan uiteraard ook een oplaadobject worden geplaatst, wanneer de betreffende persoon over een Elektrisch Voertuig beschikt. In dat geval hoeft er geen verkeersbesluit te worden genomen om het gebruik van de parkeerplaats te regelen, want dat is in feite al gebeurd.

### **2. Behoeftebepaling oplaadobject**

De aanvrager van de vergunning en het verkeersbesluit zal moeten aantonen dat er voldoende behoefte bestaat aan een oplaadobject op de betreffende oplaadlocatie. Hij kan dit doen door middel van een afschrift van een of meerdere verzoeken hiertoe van potentiële gebruikers (naam en adresgegevens van de gebruiker en kenteken van Elektrische Voertuig(en)). Bij het bepalen van de behoefte van potentiële gebruikers zal het college meewegen of zij de beschikking hebben of kunnen hebben over een eigen parkeergelegenheid bij de woning of het bedrijf.

### **3. Definitieve oplaadlocatie oplaadobject**

Het oplaadobject wordt bij voorkeur geplaatst op strategische zichtlocaties in de nabijheid van de woningen / bedrijven van potentiële gebruikers. De voorkeur gaat uit naar centrale, goed bereikbare plekken in de wijken, zoals langs wijkontsluitingswegen of doorgaande wegen. Ook moet er een maximale parkeerduur van in elk geval 3 uur zijn. Dit impliceert dat bij kortere parkeerduur de locatie niet voldoet.

### **4. Volgorde besluitvorming vergunning en verkeersbesluit**

Het proces van de besluitvorming over de vergunning en het verkeersbesluit kan gelijktijdig in gang worden gezet. Tegen beide besluiten staan echter de bezwaar- en beroepsmogelijkheden uit de Algemene wet bestuursrecht (AWB) open. Belanghebbenden kunnen bezwaar maken tegen het verkeersbesluit, bijvoorbeeld omdat zij menen dat de parkeerdruk ter plaatse erg hoog is en er geen algemene parkeerplaatsen kunnen worden gemist.

De gemeente zal de parkeerplaats(en) voor het laden van Elektrische Voertuigen pas aanleggen, nadat het verkeersbesluit daartoe onherroepelijk is. Het is niet gewenst dat het oplaadobject al vóór dit tijdstip wordt aangebracht. Daarom wordt de vergunning eerst van kracht en kan het oplaadobject dus eerst worden geplaatst, nadat het verkeersbesluit onherroepelijk is geworden. Dit wordt expliciet in de vergunning als voorschrift opgenomen.

### **5. Beheer oplaadobject**

De aanvrager van de vergunning voor het plaatsen van het oplaadobject is tevens de beheerder hiervan. De vergunning heeft een persoonlijk karakter. Wanneer de aanvrager het beheer over het oplaadobject wil overdragen aan een andere partij, dan zal de aanvrager óf vooraf bij de aanvraag moeten vermelden voor wie de vergunning wordt aangevraagd óf achteraf toestemming moeten krijgen van de gemeente om de vergunning over te dragen. De beheerder is verantwoordelijk voor het plaatsen, beheren, onderhouden en exploiteren van het oplaadobject en neemt alle kosten hiervoor voor zijn rekening. De beheerder brengt de kosten voor het opladen van de Elektrische Voertuigen in rekening bij de gebruikers hiervan.

## **6. Aansprakelijkheid**

Door natrekking wordt de gemeente formeel juridisch eigenaar van de oplaadobjecten, wanneer deze op of aan de weg in gemeentegrond worden geplaatst.

## **7. Intrekken/wijzigen van vergunning en verkeersbesluit**

Wanneer de aanvrager / beheerder zich niet aan de voorschriften van de vergunning houdt, kan het college uiteindelijk de vergunning intrekken. In een dergelijk geval zal de beheerder zijn oplaadobject moeten verwijderen. Is deze weigerachtig dan kan de gemeente dit afdwingen via een dwangsom en/of bestuursdwang. Vervolgens kan de gemeente bezien of er een andere aanbieder van oplaadobjecten geïnteresseerd is in het plaatsen hiervan, zodat de aangewezen parkeerplaatsen in stand kunnen blijven. Is dit niet het geval, dan zal de gemeente het betreffende verkeersbesluit kunnen intrekken en de parkeerplaatsen weer voor algemeen gebruik kunnen vrij geven.

## **8. Bereikbaarheid**

Artikel spreekt voor zich.

## **9. Openbaarheid oplaadobject**

Artikel spreekt voor zich.

## **10. Interoperabiliteit**

Vanwege het relatief nieuwe karakter van elektrische rijden zijn er in de loop van de tijd verschillende stekkers, laadsystemen en betaalmethodes ontwikkeld. Er zijn internationale afspraken en standaarden ontwikkeld om de wirwar aan systemen te beperken en het gebruik van laadsystemen uitwisselbaar te maken.

## **11. Groene stroom**

Artikel spreekt voor zich.

## **12. Veiligheid**

Artikel spreekt voor zich.

## **13. Aansprakelijkheid en verzekering**

Hiermee wordt de gemeente gevrijwaard voor normale aanrij schade e.d. Pas als er een geschil komt over de toerekening van de schade en de gemeente eventueel fouten heeft gemaakt bij het aanwijzen van de oplaadlocatie, dan zou deze schade voor rekening van de gemeente kunnen komen.

## **14. Betaald parkeren**

Het is een beleidskeuze geen uitzonderingen te maken voor deze groep parkeerders. De gemeente faciliteert dat er specifieke parkeerplekken met oplaadmogelijkheden alleen voor elektrische voertuigen gerealiseerd worden. De gemeente ziet geen aanleiding deze groep daarnaast extra te bevoorrechten ten opzichte van andere parkeerders.

## **15. Handhaving**

Artikel spreekt voor zich.

## **16. Intrekken, wijzigen vergunning en verkeersbesluit**

Artikel spreekt voor zich.

## **17. Informatie over gebruik oplaadobjecten**

De gemeente wil goed zicht houden op het feitelijk gebruik van de oplaadobjecten en de oplaadlocaties om hier in het verdere beleid rekening mee te kunnen houden. Veelal zal een jaarlijks overzicht voldoende zijn. Tevens bestaat de mogelijkheid om het oplaadobject te laten verwijderen indien er in de praktijk niet of nauwelijks gebruik van wordt gemaakt. Zie ook artikel 16.

## **18. Bijzondere omstandigheden**

Artikel spreekt voor zich.

## **19. Inwerkingtreding**

Artikel spreekt voor zich.

### Overzicht van geanonimiseerde velden

**Documentnaam: Beleidsregel Openbare oplaadobjecten Elektrische Voertuigen gemeente Leeuwarden.pdf**

<b>Anonimisering op basis van artikelnummer:</b>	<b>Nummer</b>	<b>Beschrijving</b>
Art. 5.1 lid 2 onderdeel e Woo (naam)	01	Eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer (naam)



# BELEIDSUITWERKING DUURZAME MOBILITEIT

ONDERDEEL ELEKTRISCHE LAADINFRASTRUCTUUR



Gemeente **Leeuwarden**

## Inhoud

<b>1. Inleiding.....</b>	<b>3</b>
1.1 Aanleiding.....	3
1.2 Opgave .....	3
1.3 Doel en scope beleidsuitwerking .....	4
1.4 Uitgangspunten voor de uitrol .....	5
1.5 Leeswijzer .....	5
<b>2. Kenmerken laadinfrastructuur .....</b>	<b>6</b>
2.1 Typen laadinfrastructuur.....	6
2.2 Soorten laadpunten .....	7
<b>3. Actuele ontwikkelingen &amp; kaders.....</b>	<b>8</b>
3.1 Elektrische voertuigen en laadpaalgebruik .....	8
3.2 Energietransitie .....	8
3.3 Gemeentelijke kaders en aanpalend beleid .....	9
<b>4. Opgave .....</b>	<b>10</b>
4.1 Inleiding.....	10
4.2 Prognose benodigde laadpunten .....	10
<b>5. Strategische keuzes.....</b>	<b>12</b>
5.1 Type laadinfrastructuur: privaat, semi-publiek en publiek laden .....	12
5.2 Soorten laadpunten .....	12
5.3 Uitvoeringsmodel.....	14
5.4 Plaatsingsstrategie: mate van proactieve uitrol.....	14
5.5 Participatie .....	15
<b>6. Gebruikersgroepen .....</b>	<b>16</b>
6.1 Personenvervoer .....	16
6.2 De logistieke sector .....	17
6.3 Overige gebruikersgroepen.....	17
<b>7. Uitvoering &amp; financiën .....</b>	<b>18</b>
<b>BIJLAGE I Begrippenlijst .....</b>	<b>19</b>
<b>BIJLAGE II Overzicht gebruikersgroepen .....</b>	<b>20</b>
<b>BIJLAGE III Prognoses laadbehoefte gemeente Leeuwarden.....</b>	<b>21</b>
<b>BIJLAGE IV Huidige beleidsregel oplaadobjecten Elektrische Voertuigen gemeente Leeuwarden (2016).....</b>	<b>22</b>

## 1. Inleiding

### 1.1 Aanleiding

De energietransitie en duurzaamheid staan al jaren hoog op de agenda van de gemeente Leeuwarden. Zowel in de omgevingsvisie van de gemeente als in het coalitieakkoord 'Nu investeren in de toekomst' heeft duurzaamheid een belangrijke rol gekregen. De gemeente Leeuwarden neemt de door de VN vastgestelde doelen voor duurzame ontwikkeling als leidraad voor haar beleid. De daarbij behorende uitdaging is duidelijk: onafhankelijk zijn van fossiele brandstoffen, dat is de stip op de horizon.

Het aantal elektrische voertuigen neemt sterk toe, ook in Leeuwarden. Dit is ook noodzakelijk om de klimaatdoelen te halen. De gemeente Leeuwarden stimuleert en faciliteert elektrisch vervoer als onderdeel van een breder pakket van maatregelen om mobiliteit in de gemeente te verduurzamen, onder andere door de positie van de fiets te verbeteren en deelmobiliteit te faciliteren en te stimuleren. Vanaf 2030 zijn alle nieuwe auto's emissieloos<sup>1</sup>; voor een belangrijk deel zullen dat elektrische auto's zijn. Deze voertuigen kunnen alleen rijden als ook de elektrische laadinfrastructuur op orde is.

Om ervoor te zorgen dat er voldoende laadpunten beschikbaar zijn, is het noodzakelijk om een strategie te bepalen waarmee tijdig een passende laadinfrastructuur voor alle elektrische voertuigen wordt gerealiseerd. De gemeente Leeuwarden wil met voorliggende beleidsuitwerking voor elektrische laadinfrastructuur in de toenemende laadbehoefte voorzien en richting geven aan de transitie naar elektrische mobiliteit. Voor de gemeente Leeuwarden geeft deze beleidsuitwerking daarmee in de komende jaren richting aan de ontwikkeling van een dekkend, toegankelijk, betaalbaar en veilig netwerk van laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen.

### 1.2 Opgave

Met ongeveer 300 publieke en semi-publieke laadlocaties in de gemeente Leeuwarden<sup>2</sup> in de gemeente Leeuwarden zijn de eerste stappen gezet richting een gemeente-dekkend netwerk van publieke laadvoorzieningen. We staan echter pas aan het begin van de transitie naar elektrisch vervoer. De verwachting is dat het aantal elektrische voertuigen in de komende jaren fors gaat groeien, mede doordat er steeds meer betaalbare modellen beschikbaar zijn. Dit geldt voor personenauto's, maar ook voor bedrijfsmatig gereden voertuigen, zoals bestelwagens en taxibusjes.

De groei in het aantal laadpunten heeft grote impact op het elektriciteitsnet en het beslag op de openbare ruimte. Eén van de grootste uitdagingen hierbij is de krappe capaciteit op het elektriciteitsnet in de regio Leeuwarden. De groei in het aantal laadpunten heeft een impact op de beperkte netcapaciteit. Belangrijk is daarom dat de laadpunten zorgvuldig en tijdig worden ingepast. Ook dwingt dit in het maken van keuzes in locaties en het type laadpunten dat wordt geplaatst. Er zijn namelijk verschillende manieren om de laadbehoefte van EV-rijders op te lossen, bijvoorbeeld door reguliere laadpalen te plaatsen, door laadpleinen te realiseren of door snelladers een plek te geven. Deze laadoplossingen krijgen voor een deel een plek in de publieke ruimte, bijvoorbeeld voor inwoners die geen mogelijkheid hebben om een laadvoorziening op eigen terrein te realiseren (bijvoorbeeld door het afwezig zijn van een eigen oprit of parkeerplaats in een garage) of voor bezoekers aan de gemeente Leeuwarden. Een ander deel van de laadpunten krijgt plek in private en semi-publieke ruimtes, bijvoorbeeld op bedrijventerreinen en in parkeergarages.

Ook het mobiliteitsgebruik verandert in de komende jaren. We zien landelijk een voorzichtige transitie van autobezit naar (gedeeld) autogebruik. En naar verwachting wordt een groter deel van de Leeuwarder binnenstad autoluw. Naast de uitrol van reguliere laadpalen worden ook de mogelijkheden verkend om op innovatieve manieren laadpunten in te passen, door bijvoorbeeld laadpunten te combineren met zonnecollectoren, lichtmasten, walstroom, of straatmeubilair en ondergrondse laadpunten installeren.

---

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

<sup>2</sup> 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. Sommige locaties, zoals laadpleinen, beschikken over meer laadpunten.

Om ervoor te zorgen dat tijdig voldoende laadpunten zijn, is de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) opgesteld, een bijlage van het nationale Klimaatakkoord. Het bundelen van en afstemmen tussen het private en (semi-)publieke laadnetwerk is één van de grootste uitdagingen. Regionaal regie houden op de ontwikkeling van het laadnetwerk is daarom een van de belangrijkste taken van de NAL-samenwerkingsregio Noord. Dit is een samenwerkingsverband tussen provincies Groningen, Fryslân en Drenthe en de in deze provincies opererende netbeheerders (NAL Noord). Om dit te bereiken zet de NAL Noord in op het delen van kennis en ervaringen en faciliteert zij gemeentelijke en regionale samenwerkingen bij het tot stand komen van een passend laadnetwerk. Op provinciale niveau werken de provincie Fryslân en de Friese gemeenten samen in de uitrol van laadinfrastructuur in de werkgroep NAL Fryslân. De gemeente Leeuwarden is kernlid van deze werkgroep.

### 1.3 Doel en scope beleidsuitwerking

Tussen het Rijk en de provincies Drenthe, Groningen, Fryslân en de gemeentes Assen, Emmen, Groningen en Leeuwarden zijn op het gebied van duurzame mobiliteit afspraken gemaakt. Het doel van deze samenwerking is om uiterlijk in 2035 volledig uitstootvrije mobiliteit mogelijk te maken. In Noord-Nederlands verband worden plannen uitgevoerd voor onder andere het uitbreiden van de elektrische laadpunten, duurzame stadsdistributie, duurzaam mobiliteitsgedrag en slimme mobiliteit. Eén van de afspraken is dat gemeenten zorgdragen voor een beleidsvisie op laadinfrastructuur voor elektrische mobiliteit en plaatsingsbeleid voor laadinfrastructuur.

Het doel van deze beleidsuitwerking is om het beleid vast te leggen waarmee tijdig een passende laadinfrastructuur voor alle elektrische voertuigen in de gemeente Leeuwarden wordt gerealiseerd. Dit is belangrijk om de mobiliteit te verduurzamen en de CO<sub>2</sub>-uitstoot te verminderen. Met deze beleidsuitwerking wordt richting gegeven aan de uitrol van elektrische laadinfrastructuur om te voorzien in de toenemende laadbehoefte. Voor de gemeente Leeuwarden geeft deze beleidsuitwerking in de komende jaren richting aan de ontwikkeling van een dekkend, toegankelijk, betaalbaar en veilig netwerk van laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen.

De beleidsuitwerking heeft een zichttermijn van tien tot vijftien jaar. Met deze beleidsuitwerking neemt de gemeente Leeuwarden regie op het plaatsen en opschalen van laadoplossingen die nodig zijn voor de transitie naar elektrische mobiliteit. Daarbij wordt rekening gehouden met een goede inpassing in de openbare ruimte en in het elektriciteitsnet en wordt inwoners, bezoekers en bedrijven het vertrouwen geboden om de stap naar elektrisch vervoer te maken.

Deze beleidsuitwerking richt zich op de volgende gebruikersgroepen<sup>3</sup> :

- personenvervoer (inwoners, bezoekers recreatief, forensen)
- doelgroepenvervoer
- taxi's
- openbaar vervoer
- lichte logistieke voertuigen
- zware logistieke voertuigen
- mobiele werktuigen en landbouw
- fietsverkeer
- vaartuigen

De overstap naar elektrische mobiliteit verloopt niet voor alle gebruikersgroepen en typen voertuigen in hetzelfde tempo. Voor personenvervoer is de overstap op dit moment volop gaande en is er redelijk zicht op de laadbehoefte in de komende tijd. Voor bijvoorbeeld zwaar vrachtvervoer is het daarentegen nog onzeker in hoeverre en met welk tempo elektrisch rijden uitkomst zal bieden en wat de behoefte aan laadinfrastructuur wordt in de komende tijd. Voorliggende beleidsuitwerking wordt daarom over circa 2 jaar herijkt, om op deze wijze nieuwe inzichten en technologische en maatschappelijke ontwikkelingen tijdig te betrekken bij de verdere uitrol laadinfrastructuur.

De ambitie om over te gaan tot de invoering van een zero-emissiezone in de Leeuwarder binnenstad vraagt ook de nodige aandacht voor laadinfrastructuur voor bestel- en vrachtwagens. Tevens stuurt de gemeente erop dat

---

<sup>3</sup> Zie voor een toelichting op de gebruikersgroepen bijlage II.

ook voertuigen voor het doelgroepenvervoer steeds meer overstappen naar elektrisch vervoer. Een deel van deze voertuigen wordt 's avonds bij de woningen van chauffeurs geparkeerd en laadt in de wijk.

Naast elektrische voertuigen zetten zowel Nederland als Europa ook in op waterstof als energiedrager en 'brandstof' voor met name zware emissievrije voertuigen en vrachtautovaart. De ontwikkeling van waterstof als brandstof voor mobiliteit en de daarbij behorende infrastructuur is echter nog niet zo ver ontwikkeld als elektrische mobiliteit. Het aanbod vulpunten, betaalbare voertuigen en groene waterstof is nog beperkt en kostbaar. In samenwerking met de provincie Fryslân en marktpartijen worden kansen verkend voor demonstratie- en proefprojecten om te beoordelen of waterstof op de middellange termijn een kansrijk alternatief kan zijn voor (zware) emissievrije voertuigen.

Op dit moment is de realisatie van laad-infrastructuur in de openbare ruimte in de gemeente Leeuwarden vergunningsplichtig (zie ook huidige beleidsregel oplaadobjecten Elektrische Voertuigen - bijlage IV). In het kader van de nieuwe omgevingswet wordt momenteel beoordeeld of dit in de toekomst nog langer wenselijk is. Laadpalen zijn in het Besluit bouwwerken leefomgeving van rechtswege vergunningsvrij verklaard. Op basis van de nadere landelijke besluitvorming over de nieuwe omgevingswet en in samenhang met voorliggende beleidsuitwerking worden hiertoe actuele beleidsregels voor laadinfrastructuur geformuleerd.

#### 1.4 Uitgangspunten voor de uitrol

Deze beleidsuitwerking biedt de komende jaren houvast bij de realisatie van elektrische laadinfrastructuur in de gemeente Leeuwarden. Om te zorgen dat laadinfrastructuur geen belemmering vormt voor de verder groei van elektrisch vervoer streeft de gemeente Leeuwarden naar een dekkend, toegankelijk, betaalbaar, en veilig netwerk van laadinfrastructuur:

- **Dekkend:** EV-rijders hoeven in de gemeente Leeuwarden nooit lang hoeven te zoeken voor ze een beschikbare laadpaal tegenkomen;
- **Toegankelijk:** laadpunten moeten in de gemeente Leeuwarden voor iedereen eenvoudig te gebruiken zijn. Daarom is het streven dat de werkwijze en het gebruik van de laadinfrastructuur zoveel mogelijk is gestandaardiseerd;
- **Betaalbaar:** laadsessies in de gemeente Leeuwarden blijven betaalbaar;
- **Betrouwbaar:** in de gemeente Leeuwarden is een netwerk van laadvoorzieningen dat weerbaar is tegen verstoringen en efficiënt gebruik stimuleert;
- **Veilig:** iedereen moet in de gemeente Leeuwarden een elektrische voertuig veilig kunnen laden en gebruiken. Dit betreft zowel fysieke veiligheid als digitale veiligheid.

Deze doelen kunnen alleen worden behaald in samenwerking met de netbeheerder en de uitvoerende marktpartijen, maar de gemeente Leeuwarden houdt hierbij zelf de regie.

#### 1.5 Leeswijzer

In de volgende hoofdstukken wordt de beleidsuitwerking meer in detail beschreven. In hoofdstuk 2 wordt allereerst de uitgangssituatie beschreven; hoe ziet de laadinfrastructuur in gemeente Leeuwarden er nu uit? In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op actuele ontwikkelingen en kaders. In hoofdstuk 4 worden prognoses voor de komende jaren beschreven, waarna in hoofdstuk 5 strategische keuzes worden toegelicht. In hoofdstuk 6 wordt ingegaan op de verschillende gebruikersgroepen waarop de beleidsuitwerking zich richt. Tot slot beschrijft hoofdstuk 7 hoe de uitvoering van deze beleidsuitwerking wordt georganiseerd.

## 2. Kenmerken laadinfrastructuur

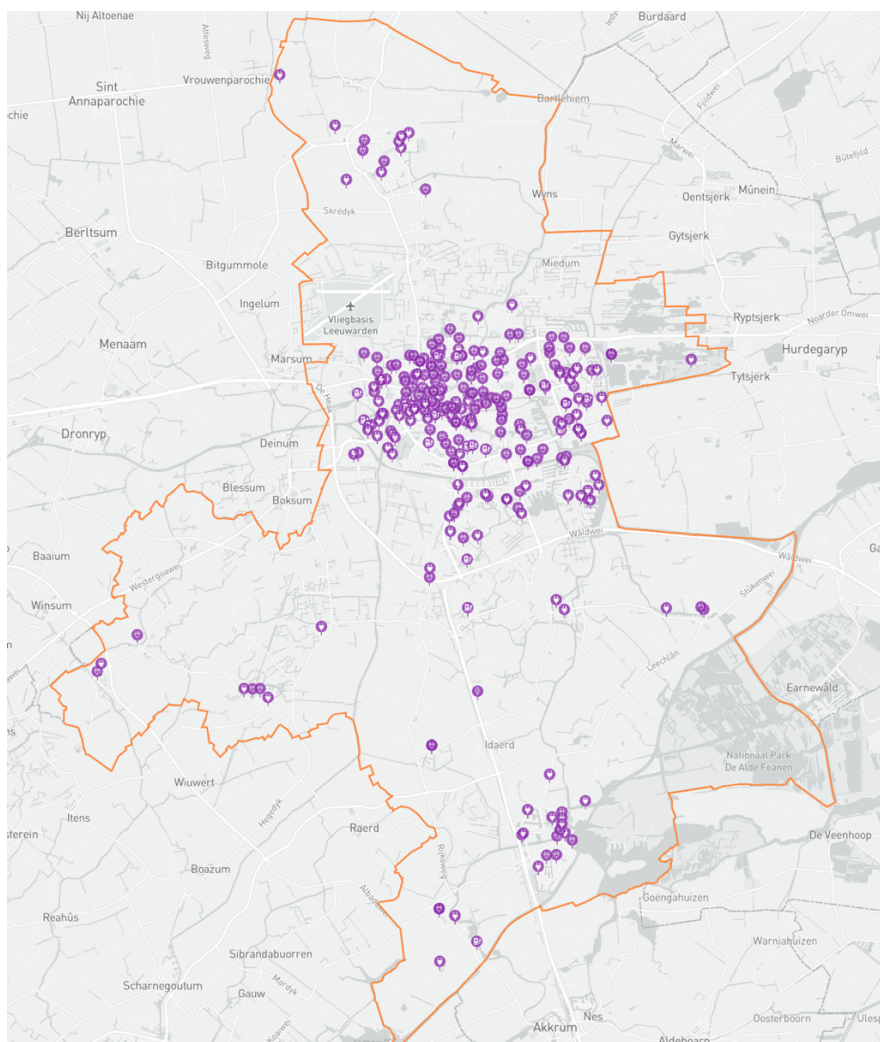
Er is bij elektrische laadinfrastructuur onderscheid te maken naar verschillende kenmerken, bijvoorbeeld op welke grond een laadpunt zich bevindt en met welk vermogen geladen kan worden. In dit hoofdstuk worden de verschillende kenmerken nader beschreven.

### 2.1 Typen laadinfrastructuur

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

- **Publiek laadpunt:** Een laadpunt dat 24/7 openbaar toegankelijk is, zonder barrières zoals slagbomen of poorten;
- **Semi-publiek laadpunt:** Een privaat laadpunt 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.

Onderstaand kaartbeeld geeft een actuele indicatie van het publieke laadnetwerk in de gemeente Leeuwarden. Dit zijn laadvoorzieningen in de openbare ruimte en semi-publieke laadvoorzieningen in bijvoorbeeld gemeentelijk parkeergarages.



Actuele publieke en semi-publieke laadlocaties gemeente Leeuwarden (bron: EVconcults)

In 2021 heeft in samenwerking met de provincie Fryslân en andere gemeenten in de provincie Fryslân een gezamenlijke aanbesteding plaatsgevonden voor de uitrol van publieke laadinfrastructuur. Op deze manier wordt voorzien in de toenemende laadbehoefte. Daarnaast is het iedereen (bewoners, bedrijven of anderszins) toegestaan om een laadpunt te realiseren op eigen terrein en deze op een parkeerplek op eigen terrein beschikbaar stellen voor derden.

## 2.2 Soorten laadpunten

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. Hierbij worden drie subcategorieën onderscheiden:
  - a. **Kort-parkeerladen 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. Snelladers zijn daarom vooral gewenst op plaatsen waar een korte verblijfsduur gepaard gaat met een grote laadbehoefte en men bereid is om daar meer voor te betalen; het gaat hierbij bijvoorbeeld om taxistandplaatsen of verzorgingsplaatsen langs provinciale wegen of rijkswegen.

### 3. Actuele ontwikkelingen & kaders

#### 3.1 Elektrische voertuigen en laadpaalgebruik

Verwacht wordt dat in de toekomst laden steeds efficiënter en sneller zal verlopen. In de toekomst kan eenzelfde aantal laadpunten meer EV-rijders bedienen, dan nu het geval is. Die verwachting is gebaseerd op een aantal ontwikkelingen:

- **Efficiëntere voertuigen** Volledig elektrische voertuigen krijgen een steeds grotere actieradius waardoor ze minder vaak hoeven op te laden. Nieuwe modellen hebben daarnaast een betere accucapaciteit en zijn steeds vaker technisch geschikt om op hogere vermogens te laden, waardoor ze in kortere tijd kunnen laden;
- **Efficiëntere laadpunten** Het aantal snelladers neemt toe, vooral langs snelwegen, maar ook binnen gemeentegrenzen;
- **Efficiënter laadpaalgebruik** Er zijn meerdere manieren om laadpaalkleven tegen te gaan, waaronder tariefstelling en social-charging-apps.

#### Slim laden

Slim laden is een brede term, die wordt gebruikt om aan te duiden dat slimme technieken de laadtransactie op afstand kunnen aansturen. Een laadsessie kan bijvoorbeeld sneller of langzamer verlopen. Slim laden kan inhouden dat het laden van elektrische auto's op het meest optimale moment plaatsvindt, wanneer bijvoorbeeld de kosten laag zijn en het aanbod van (duurzame) energie hoog. Slimme technieken kunnen er ook voor zorgen dat het elektriciteitsnet ten gevolge van het laden niet te zwaar wordt belast.

Een ander aspect van slim laden is bi-directioneel laden. Bij bi-directioneel laden kan het elektrische voertuig stroom terug leveren aan bijvoorbeeld een gebouw of het elektriciteitsnet. Hiermee kunnen pieken en dalen in het energieverbruik worden gebalanceerd. Bi-directioneel laden staat nog in de kinderschoenen, maar binnen de Proeftuin Slimme Laadpleinen wordt de techniek al volop getest. Slim laden kan worden gebruikt voor (semi)publieke en private laadinfrastructuur.

#### Wet- & regelgeving

Nederland en Europa bouwen aan wet- en regelgeving voor elektrisch laden. Deze ontwikkelen worden op de voet gevolgd en zodra er wijzigingen zijn, wordt de werkwijze hierop aangepast. Onderwerpen waar momenteel aan wordt gewerkt in Nederland, zijn onder andere:

- brandveiligheid in parkeergarages;
- digitale veiligheid, mede met oog op de AVG;
- 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<sup>4</sup>). 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.

#### 3.2 Energietransitie

De energietransitie heeft grote impact op het elektriciteitsnetwerk. Duurzame bronnen als de zon en wind geven piekmomenten in het aanbod, terwijl bijvoorbeeld aardgasvrije wijken voor een grotere vraag aan elektriciteit zorgen. Binnen deze complexe context neemt het groeiende aantal elektrische voertuigen in toenemende mate een plek in.

Wanneer door al deze veranderingen netproblemen ontstaan, kan dat tot hoge maatschappelijke kosten leiden, de uitrol van laadinfrastructuur sterk vertragen én een risico betekenen voor het behalen van de doelstellingen met betrekking tot duurzame mobiliteit én voor de brede energietransitie. De netbeheerders staan voor de grote uitdaging om ervoor te zorgen dat het net deze verandering aankan. Het is daarom de rol

<sup>4</sup> Laadinfrastructuur voor elektrisch vervoer – EPBD III



en verantwoordelijkheid van de gemeente Leeuwarden om tijdig, op basis van accurate prognoses, aan te geven welke laadinfrastructuur gewenst is voor de komende jaren. De netbeheerder kan vervolgens inzicht geven over de haalbaarheid en desgewenst maatregelen treffen om te zorgen dat er voldoende capaciteit op het net is. Momenteel dient rekening te worden gehouden met levertijden na een aanvraag tot wel 1,5 jaar, en langer indien het vermogens boven 100kW betreft. Specifiek aandachtspunt hierbij zijn de bedrijventerreinen waar de netcongestie zeer omvangrijk.

Prognoses met betrekking tot de laadvraag worden daarom betrokken in de Regionale Energiestrategie (RES) en de netimpact-berekening die in dat kader periodiek wordt uitgevoerd. Recentelijk zijn actuele prognoses met betrekking tot laadinfrastructuur betrokken bij de Systeemstudie elektriciteitsnetwerk Leeuwarden (2022). Liander heeft daarbij het belang aangegeven om als gemeente vroegtijdig Liander tijdig te informeren welke plannen en ambities er zijn, zodat de eventuele daarvoor noodzakelijke netwerkinvesteringen tijdig kunnen worden gepland. In de RES staan de regionale keuzes voor de opwekking van duurzame elektriciteit, de warmtetransitie in de gebouwde omgeving en de daarvoor benodigde opslag- en energie-infrastructuur. Het uitgangspunt is dat de stroom op publieke laadinfrastructuur in Nederland opgewekte gecertificeerde groene stroom is uit de hernieuwbare energiebronnen wind en zon. Bij voorkeur worden lokale duurzame initiatieven hierbij gestimuleerd.

De laadpunten in de publieke ruimte worden ook voorbereid op slim laden. De mogelijkheden voor slim laden zijn echter nog geen voldongen feit. Onderzoek en experimenten zijn de komende jaren nodig om te bepalen hoe slim laden het beste kan worden geïmplementeerd in de laadinfrastructuur. De lopende regionale concessie laadinfrastructuur biedt de concessiehouder ruimte om in dit kader pilot-projecten uit te voeren. De ontwikkelingen op dit vlak worden gevolgd en waar wenselijk en mogelijk gefaciliteerd.

Ook buiten de lopende concessie worden mogelijkheden voor innovatieve pilots verkend en waar wenselijk en mogelijk gefaciliteerd c.q. in geparticipeerd. Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan de realisatie van laadpleinen nabij locaties waar veel zonne-energie wordt opgewekt of pilot op het gebied van bi-directioneel laden. Bij bi-directioneel laden kan het elektrische voertuig stroom terug leveren aan bijvoorbeeld een gebouw of het elektriciteitsnet. Hiermee kunnen pieken en dalen in het energieverbruik worden gebalanceerd.

### **3.3 Gemeentelijke kaders en aanpalend beleid**

Voorliggende beleidsuitwerking met betrekking tot elektrische laadinfrastructuur raakt verschillende bestaande visies en beleidskaders waarmee in de uitwerking rekening wordt gehouden. Hierin vormen de Omgevingsvisie van de gemeente Leeuwarden en het coalitieakkoord 2022 – 2026 “Nu investeren in de toekomst” de belangrijkste pijlers. Zowel in de omgevingsvisie, als in het coalitieakkoord wordt het streven naar meer duurzame vormen mobiliteit genoemd als belangrijke doelen. Ook de vigerende Mobiliteitsvisie Leeuwarden 2019 – 2050 en de Leeuwarder Energie Agenda 2021 – 2024 zijn als aanpalend gemeentelijk beleid van belang voor deze beleidsuitwerking. De beleidsuitwerking voor elektrische laadinfrastructuur loopt vooruit op het in 2023 op te stellen nieuwe mobiliteitsbeleid, waarin de richting en uitgangspunten voor duurzame, veilige en gezonde mobiliteit in de gemeente Leeuwarden voor de komende jaren worden aangegeven. De beleidsuitwerking voor elektrische laadinfrastructuur geeft mede richting aan deze uitgangspunten en kan worden gezien als een bouwsteen voor het nieuwe mobiliteitsbeleid.

## 4. Opgave

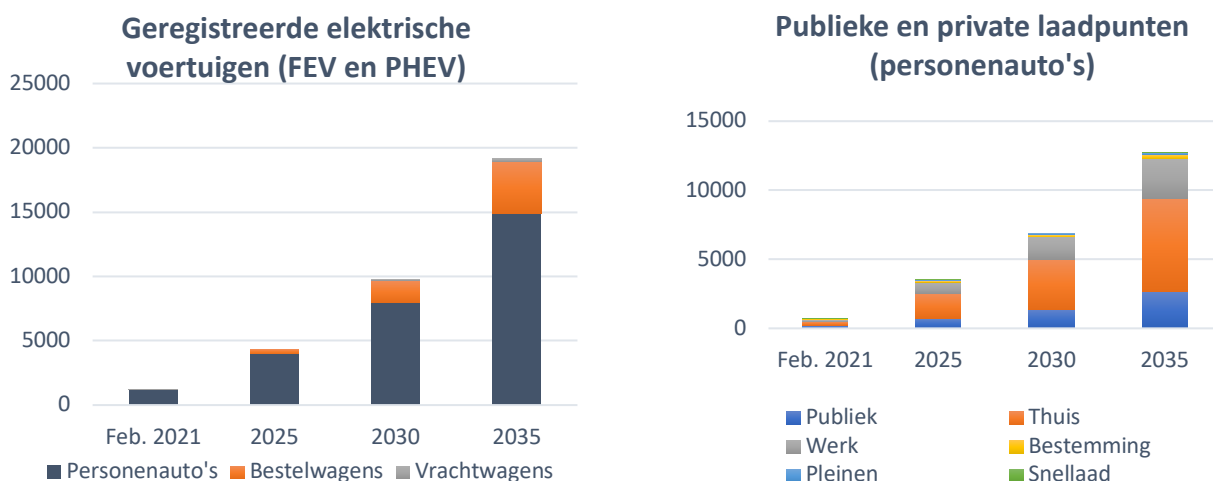
### 4.1 Inleiding

Om inzicht te krijgen in het aantal benodigde laadpunten in de toekomst, wordt gebruik gemaakt van prognoses van ElaadNL en EV-Maps. Deze prognoses worden afgezet tegen de huidige situatie. Op deze manier wordt de opgave voor de komende periode concreet voor de verschillende gebruikersgroepen. Het doel is daarbij niet om het aantal voorspelde laadpunten te realiseren, maar om ervoor te zorgen dat de laadinfrastructuur in het juiste tempo meegroeit met de laadvraag om zo de ontwikkeling van elektrisch vervoer te faciliteren.

De prognoses bieden inzicht in het aantal benodigde publieke en private laadpunten en het aantal benodigde reguliere en snellaadpunten, voor de periodes 2025, 2030 en 2035. ElaadNL gebruikt hiervoor veel openbare databestanden, zoals gegevens over kavels (eigen oprit) en demografische en welvaartsgegevens (waar komen als eerste elektrische auto's). Prognoses voor semi-publieke laadpunten, zoals bij hotels en parkeergarages, zijn niet beschikbaar. Deze zijn opgenomen in de cijfers voor private laadpunten. Op basis van deze gegevens heeft ElaadNL drie scenario's ontwikkeld, waarvan het midden-scenario als leidraad voor deze beleidsuitwerking dient. Omdat er onzekerheden in de prognoses zitten, worden de ontwikkelingen goed in de gaten gehouden en worden indien nodig de doelstellingen bijgesteld.

### 4.2 Prognose benodigde laadpunten

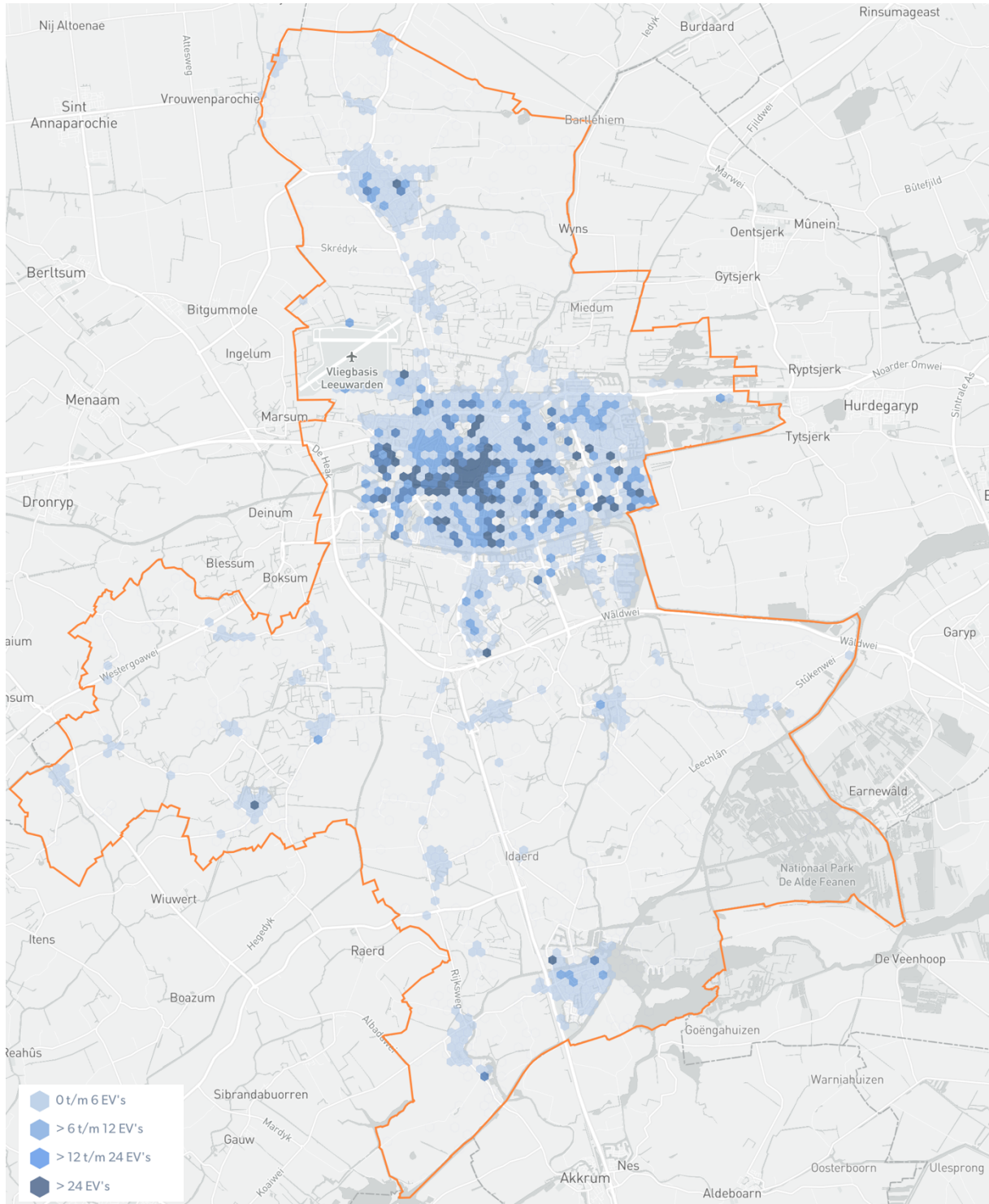
Over het algemeen kent een laadpaal twee laadpunten. Momenteel zijn er in totaal ongeveer 300 publieke en semi-publieke laadlocaties in de gemeente Leeuwarden. Naast reguliere laadlocaties zijn in gemeente Leeuwarden circa 20 (semi)publieke snellaadpunten. Deze laadpunten moeten mede voorzien in de laadbehoefte van circa 1250 (op 1 februari 2021 geregistreerd staande) elektrische voertuigen in de gemeente Leeuwarden. Aangenomen wordt dat dit aantal afgelopen periode aanzienlijk is toegenomen. Het aandeel elektrische auto's groeit op dit moment namelijk snel. Een deel van de semi-publieke laadpunten is gesitueerd in gemeentelijke parkeergarages. Van het totaal aantal laadlocaties liggen er momenteel circa 150 in de publieke ruimte. Om in 2025 in de laadbehoefte van elektrische personenauto's en bestelwagens te voorzien zijn ongeveer 3.500 laadpunten (zowel privé als semi(openbaar) nodig in de gemeente Leeuwarden. In 2030 en 2035 zijn respectievelijk ongeveer 7.000 en 13.000 laadpunten nodig voor deze gebruikersgroepen (zie ook bijlage III).



Prognoses elektrische voertuigen en laadpunten (bron: Elaad)

Uit de bovenstaande figuren blijkt dat we in de komende jaren voor een grote opgave staan. Om te voorzien in de laadbehoefte in de gemeente Leeuwarden is een forse toename van het totaal aantal laadpunten en daarmee ook het aantal publieke en semi-publieke laadpunten noodzakelijk (zie ook kaartbeeld op volgende

bladzijde). Hierbij is wel de verwachting dat verhoudingsgewijs minder laadpunten per elektrische auto nodig zullen zijn, ten opzichte van de huidige situatie, mede door de doorontwikkeling van efficiëntere voertuigen en laadinfrastructuur. In de prognoses is rekening gehouden met deze ontwikkelingen. Hierbij moet worden opgemerkt dat de aantallen niet een doel op zich zijn, maar dienen als indicatie. Centrale doelstelling is het voorzien in de laadbehoefte van zoveel mogelijk ev-rijders en aspirant ev-rijders.



Prognose laadbehoefte (semi)publieke laadvoorzieningen 2025 gemeente Leeuwarden (bron: EVconcults)

## 5. Strategische keuzes

Elke gebruikersgroep heeft een andere laadbehoefte; waar wordt geladen, hoe vaak wordt geladen en hoe hoog het gewenste laadvermogen is, verschilt daarbij per gebruikersgroep. De gemeente Leeuwarden richt zich met deze beleidsuitwerking op de volgende gebruikersgroepen:

- personenvervoer (inwoners, bezoekers recreatief, forensen)
- doelgroepenvervoer via aanbestedingen
- taxi's
- openbaar vervoer via aanbesteding provincie Fryslân
- lichte logistieke voertuigen
- zware logistieke voertuigen
- mobiele werktuigen en landbouw
- vaartuigen

De strategie wordt opgebouwd aan de hand van de volgende onderwerpen:

1. **Type laadinfrastructuur:** de verhouding private, semi-publieke en/of publieke laadpunten;
2. **Soorten laadpunten:** reguliere laadpalen, laadpleinen en snelladen;
3. **Uitvoeringsmodel:** de wijze van samenwerking met Charge Point Operators (CPO) voor de uitrol van publieke laadpunten;
4. **Plaatsingsstrategie:** vraaggestuurd en/of meer proactief plaatsen;
5. **Participatie:** het verkrijgen van draagvlak voor laadvoorzieningen in of nabij woonwijken.

### 5.1 Type laadinfrastructuur: privaat, semi-publiek en publiek laden

Om de druk op de openbare ruimte te beperken, is het vertrekpunt dat EV-rijders zoveel mogelijk laden op eigen terrein. EV-rijders die geen toegang of mogelijkheid hebben tot een privaat laadpunt moeten kunnen uitwijken naar semi-publieke of publieke laadpunten. De gemeente Leeuwarden neemt de verantwoordelijkheid om te zorgen voor een basisnetwerk van publieke laadpunten voor bewoners en bezoekers. Hierbij wordt rekening gehouden met een goede spreiding van laadpunten over de gemeente Leeuwarden.

Tevens worden de mogelijkheden verkend om semi-publieke laadpunten beter beschikbaar en/of bereikbaar te maken voor derden en het aanbod hiervan uit te breiden. Hiertoe worden laadvoorzieningen in bovengrondse parkeergarages waar mogelijk uitgebreid. In ondergrondse parkeergarages is de realisatie van elektrische laadinfrastructuur maar beperkt mogelijk en kostbaar vanwege brandveiligheidseisen. Dit betekent dat ernaar wordt gestreefd om juist in de bovengrondse parkeergarages meer laadvoorzieningen te realiseren. Hiertoe worden bijvoorbeeld op dit moment de voorbereidingen getroffen om in parkeergarage Hoeksterend het aantal laadpalen in 2024 flink uit te breiden. Ook wordt gestreefd naar een uitbreiding van de laadinfrastructuur in parkeergarage De Klanderij. Actuele landelijke wetgeving en voorschriften op het gebied van laadinfrastructuur en brandveiligheid in parkeergarages worden hierbij op de voet gevolgd. Tevens wordt verkend welke mogelijkheden er zijn om ook bij andere gemeentelijk of maatschappelijk vastgoed (semi-)publieke laadvoorzieningen te realiseren.

Voor binnenstadsbewoners met een abonnement voor de parkeergarages Oldehove of Zaailand wordt door middel van maatwerk de mogelijkheid geboden om ook gebruik te kunnen maken van publieke laadpalen in de openbare ruimte in de desbetreffende parkeerzones (betaald-parkeerzones ofwel vergunninghouders-gebieden).

### 5.2 Soorten laadpunten

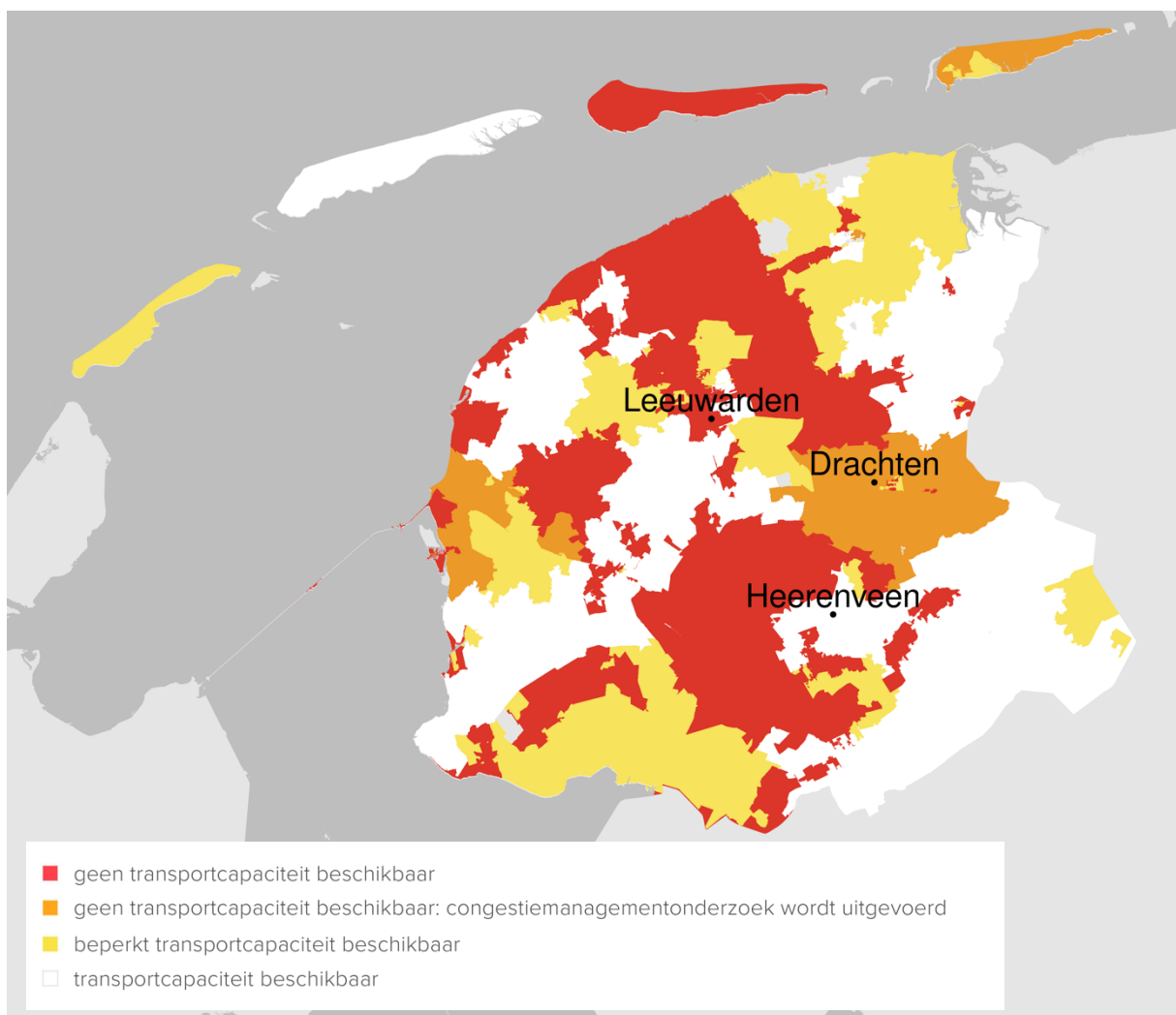
Om in de laadbehoefte van EV-rijders te voorzien, is minimaal een basisnetwerk van reguliere laadpunten noodzakelijk, eventueel aangevuld met snellaadpunten als aanvullende laadoplossing voor bijvoorbeeld bezoekers of logistieke voertuigen.

De gemeente heeft een verantwoordelijkheid in de uitrol van reguliere publieke laadpunten. Reguliere laadpalen kunnen los worden geplaatst, of geclusterd op een laadplein. De realisatie van laadpleinen is in eerste instantie weliswaar complexer, mede vanwege de benodigde netcapaciteit, maar met name op locaties

waar meerdere gebruikers tegelijk willen laden heeft een laadplein de voorkeur. Op deze manier wordt de ruimtelijke impact elders beperkt en zoekverkeer van EV-rijders op zoek naar een beschikbare laadpaal voorkomen. Tevens worden laadpleinen beschouwd als een goede oplossing op hub-locaties.

Ten aanzien van snelladers voor elektrische personenauto's richt de NAL-Noord zich op de vraag wat de verwachte behoefte is aan snelladers en op welke manier deze snelladers tot stand komen. Hierbij volgt de NAL-Noord met interesse de ontwikkeling van een snellaad-netwerk langs de rijkswegen dat onder regie van Rijkswaterstaat tot stand komt. Tevens wordt gekeken naar de autonome groei van snelladers. Resultaat van de visievorming is een beeld van de behoefte aan snelladers en van de autonome ontwikkeling van snelladers (zonder interventie van de NAL-Noord). Hierbij wordt nader beoordeeld wat het gewenste handelingsperspectief van NAL-Noord, de provincies en de gemeenten in dit vraagstuk kan zijn. In dit kader wordt momenteel door de noordelijke overheden beoordeeld of er in de komende jaren een gezamenlijke regionale of landsdelige concessie voor snelladen in de openbare ruimte langs corridors (nationale- en regionale verbindingen) kan worden ingericht.

De gemeente Leeuwarden wil op dit moment (nog) geen actieve rol spelen in de ontwikkeling en de implementatie van snelladen. Snelladen is duurder dan regulier laden. Snelladers zijn daarom vooral gewenst op plaatsen waar een korte verblijfsduur gepaard gaat met een grote laadbehoefte en men bereid is om daar meer voor te betalen. Ook hebben snelladers een zwaardere netaansluiting nodig dan reguliere laadpunten. Op locaties waarvan bekend is dat de ruimte op het elektriciteitsnet een knelpunt is, wordt ervoor gekozen om in de gemeente Leeuwarden in beginsel ruimte te laten aan andere ontwikkelingen die ruimte vragen op het net, zoals de opwekking van hernieuwbare energie. Waar wel wenselijk en mogelijk, wordt gekozen voor een faciliterende rol bij de realisatie van laadinfrastructuur voor snelladen.



Beschikbare capaciteit afnemen grootverbruik-aansluitingen groter dan 3x80 ampère – september 2022. (bron: Liander)

In toenemende mate verzoeken marktpartijen gemeenten om medewerking voor de realisatie van snelladers in de openbare ruimte. Het Nationaal Kennisplatform Laadinfrastructuur werkt aan een afwegingskader om

scherp te krijgen welke overwegingen belangrijk zijn bij de realisatie van snelladers in de openbare ruimte. Dit afwegingskader wordt te zijner tijd gehanteerd om te bepalen hoe met dergelijke verzoeken wordt omgegaan in de gemeente Leeuwarden.

### 5.3 Uitvoeringsmodel

Voor de gebruikersgroep personenvervoer wordt in de komende jaren gebruik gemaakt van een concessiemodel. Dit wil zeggen dat een Charge Point Operator (CPO) tot eind 2024 het exclusieve plaatsings- en exploitatierecht heeft voor publieke laadpunten in de gemeente Leeuwarden. Hiertoe neemt de gemeente deel aan een gezamenlijk concessie van de provincie Fryslân en een groot aantal andere Friese gemeenten. Voor deze samenwerking is gekozen omdat dit een schaalvoordeel biedt en er minder ambtelijke capaciteit voor benodigd is. Mede door lange levertijden van laadpalen is de realisatietermijn voor de plaatsing van laadpalen in 2021 vertraagd. In 2023 kan naar verwachting een inhaalslag worden gemaakt om de achterstand in de plaatsing weg te werken. Vanuit de NAL Fryslân wordt momenteel al gekeken naar een mogelijke samenwerking met de regio Groningen/Drenthe voor de volgende aanbesteding na 2024. Een dergelijke schaalvergroting kent voordelen (kosten, efficiëntie werkproces) maar mogelijk ook nadelen (regionale verschillen, complexiteit). Hiertoe worden de aanbestedingen dicht bij elkaar gebracht (inhoud, startdatum) om de mogelijkheid voor een concessie in Noord-Nederlands verband open te houden.

### 5.4 Plaatsingsstrategie: mate van proactieve uitrol

Met de groei van het aantal elektrische voertuigen en de opkomst van de tweedehandsmarkt voor elektrische voertuigen is de verwachting dat de vraag-gestuurde plaatsing van laadpunten in de toekomst niet langer voldoet vanwege de lange doorlooptijden. De behoefte om (ook) proactief uit te rollen – en daarmee voor de vraag uit te plaatsen – wordt steeds groter. De plaatsingsstrategie voor publieke laadpunten gaat daarom uit van een combinatie van vraag-gestuurd, basis-op-orde, strategisch en het plaatsen op basis van gebruiksdata van EV-rijders.

De concessie waaraan de gemeente Leeuwarden samen met de provincie Fryslân en een groot aantal van de Friese gemeenten sinds eind 2021 deelnemen, is in eerste instantie vraag-gestuurd, waarbij bewoners en forenzen een aanvraag kunnen indienen voor een publiek laadpunt. Ook omvat de concessie de plaatsing van laadpalen in dorpen met meer dan 1000 inwoners, indien nog geen andere publieke laadpaal met een soortgelijk doeleinde beschikbaar is in betreffende dorp. Hiervoor komt in de gemeente Leeuwarden alleen nog Wirdum in aanmerking, waarvoor nog een geschikte locatie moet worden bepaald. In overleg met Total Energies wordt onderzocht of op basis van de laadprognoses eventueel ook andere (grotere) dorpen waar nog geen openbare laadpaal aanwezig is, in aanmerking komen voor een zogeheten basis-op-orde laadpaal.

Tevens heeft de gemeente binnen de concessie de mogelijkheid om strategische laadobjecten te realiseren op plekken waar bewoners of forenzen geen aanvraag kunnen doen en waar over het algemeen wat langer wordt geparkeerd, zoals publieks-aantrekkelijke voorzieningen als toeristische trekpleisters of sportvoorzieningen. Er dient dan wel op basis van gebiedskenmerken en aanwezige functies voldoende (verwachte) laadvraag te zijn. Indien bij een dergelijke strategische paal onvoldoende afname van stroom blijkt, dan zal er door de exploitant een bijdrage van de gemeente worden gevraagd in de exploitatie van de paal. Voor het verplaatsen of verwijderen van een dergelijk laadpaal is tevens een gemeentelijke bijdrage nodig.

Het gebruik van geplaatste laadobjecten wordt bijgehouden door de concessiehouder en ter beschikking gesteld aan de gemeente Leeuwarden. Naarmate meer laadpalen worden geplaatst, kan deze gebruiksdata in toenemende mate worden gebruikt om geschikte locaties voor laadpunten te bepalen. Dit verkort de doorlooptijd, zodat bewoners en forenzen niet onnodig lang op laadmogelijkheden hoeven te wachten. Ook maakt dit de uitrol beter planbaar. De verwachting is dat dit een grotere rol gaat spelen naarmate het aantal geplaatste laadobjecten verder toeneemt.

Bij de ontwikkeling van de nieuwe woon- en werkgebieden wordt tevens voldoende publieke laadinfrastructuur op strategische locaties gerealiseerd c.q. gefaciliteerd. Voor het bepalen van het aandeel parkeervoorzieningen waarbij een laadmogelijkheid wenselijk is, worden landelijke kencijfers gehanteerd.

Er wordt rekening mee gehouden dat de beschikbaarheid van laadinfrastructuur in de toekomst in toenemende mate sturend kan worden voor ruimtelijke en economische activiteiten. Op dit moment wordt dit aspect in de gemeente Leeuwarden (nog) in beperkte mate betrokken bij afwegingen met betrekking tot

plaatsingslocaties voor laadinfrastructuur. Verwachting is tevens dat door technologische ontwikkelingen de laadtijd verder zal afnemen en de actieradius van elektrische auto's steeds meer gaat toenemen. Hierdoor zal publieke laadinfrastructuur in de toekomst meer het karakter van de huidige traditionele (fossiele) brandstofstations verkrijgen.

## 5.5 Participatie

### *Aanvragen openbare laadvoorzieningen*

Gemeente Leeuwarden vindt het belangrijk dat inwoners goed geïnformeerd zijn over ontwikkelingen in hun omgeving. Inwoners van (en werknemers in) de gemeente die niet beschikken over mogelijkheden om op eigen terrein te laden kunnen via het aanvraagportaal [www.laadpaalnodig.nl](http://www.laadpaalnodig.nl) een laadpaal in de openbare ruimte aanvragen. Hierover worden bewoners geïnformeerd via de website van de gemeente Leeuwarden en andere gemeentelijke communicatiekanalen.

### *Locaties laadinfrastructuur*

Afhankelijk van de situatie worden bewoners geïnformeerd of geraadpleegd bij de realisatie van publieke laadpunten in en nabij woonwijken. Dit betekent dat in woongebieden de inbreng van inwoners over de voorgenomen locaties voor laadpunten wordt betrokken in de nadere uitwerking en besluitvorming. Ook kan (een vertegenwoordiging van) bewoners worden gevraagd om te reageren op een voorgenomen laadlocaties of om suggesties voor laadlocaties aan te dragen. Hiervoor wordt onder andere overleg gevoerd met wijkpanels en plaatselijke belangen. Er wordt daarbij de mogelijkheid behouden om beargumenteerd af te wijken van de ingebrachte voorstellen. Ook worden inwoners via de reguliere communicatiekanalen op de hoogte gesteld van verkeersbesluiten voor het aanwijzen van gereserveerde parkeerplaatsen ten behoeve van het laden van auto's.

## 6. Gebruikersgroepen

De gemeente Leeuwarden kent verschillende gebruikersgroepen die (op termijn zullen gaan) overstappen naar elektrisch rijden. Elk van deze gebruikersgroepen heeft eigen kenmerken en behoeftes aan laadinfrastructuur. In dit hoofdstuk wordt voor de verschillende gebruikersgroepen beschreven op welke laadoplossingen wordt ingezet. In bijlage II is een overzicht opgenomen van de relevante gebruikersgroepen. Voor de gebruikersgroepen die nu (nog) niet worden meegenomen in de beleidsuitwerking geldt dat de ontwikkelingen worden gevolgd en, indien nodig, het beleid hierop wordt aangepast.

### 6.1 Personenvervoer

Voor personenvervoer wordt onderscheid gemaakt tussen bewoners en bezoekers, waarbij bezoekers worden verdeeld in recreatief en werk-gerelateerd bezoek.

- **Inwoners**  
De voornaamste laadoplossing voor bewoners met een eigen parkeerplaats is laden met een eigen laadvoorziening op eigen terrein. Voor inwoners die elektrisch rijden en geen toegang hebben tot een eigen laadvoorziening op eigen terrein, wordt ingezet op voldoende publieke laadpunten verspreid over de gemeente. In wijken met een hoge parkeerdruk wordt het gebruik van private en semi-publieke laadpunten door derden gestimuleerd, mede door strategische locatiekeuzes voor laadpunten.
- **Bezoekers recreatief**  
Onder deze gebruikersgroep valt bezoek aan vrienden en familie, maar bijvoorbeeld ook een bezoek aan toeristische locaties en het centrum van Leeuwarden, Stiens of Grou. De eerste groep maakt voornamelijk gebruik van publieke laadpunten in woonwijken. Daarvoor wordt ingezet op een dekkend netwerk van publieke laadpunten verspreid over de gemeente, zodat binnen redelijke afstand een laadpunt beschikbaar is. De laadbehoefte van bezoekers aan toeristische locaties en het centrumgebied wordt waar mogelijk ingevuld door private en semi-publieke laadpunten bij de betreffende toeristische locatie. Op locaties waar daarvoor daartoe geen mogelijkheden zijn, wordt beoordeeld of kan worden voorzien in publieke laadpunten of laadpleinen, bij voorkeur op parkeerterreinen.
- **Bezoekers werk**  
De laadbehoefte van werk-gerelateerd bezoek wordt waar mogelijk ingevuld met private en semi-publieke laadpunten bij onder andere kantorencomplexen, hogescholen, ed. Voor bedrijven is dit in de meeste gevallen ook de meest kosteneffectieve optie, omdat zij elektriciteit relatief goedkoop kunnen inkopen.

In toenemende mate krijgt de gemeente verzoeken van bewoners die geen mogelijkheid hebben om te parkeren op eigen terrein, om laadkabels in de openbare ruimte te mogen aanbrengen. Het is in de gemeente Leeuwarden echter niet toegestaan om laadkabels voor privédoeleinden in de openbare ruimte, bijvoorbeeld over stoepen, aan te brengen. Dergelijke kabels kunnen struikelgevaar opleveren voor voetgangers. Ook werkt de gemeente Leeuwarden niet mee aan het aanbrengen van speciale voorzieningen van bewoners om laadkabels op een veilige manier in de openbare ruimte aan te brengen, omdat er in toenemende mate openbare laadinfrastructuur binnen de gemeente beschikbaar komt. Indien bewoners beschikken over een elektrische auto maar niet kunnen parkeren en laden op eigen terrein, kan door de desbetreffende bewoner een aanvraag worden gedaan voor een publieke laadpaal in de openbare ruimte.

Naast de overstap naar elektrisch vervoer zet de gemeente Leeuwarden in op meer deelvervoer, onder andere in de vorm van elektrische deelauto's. Hiervoor zullen in toenemende mate ook publieke laadpunten nodig zijn. Daarom wordt ingezet op een dekkend netwerk publieke laadpunten en worden indien gewenst, gereserveerde laadlocaties voor elektrische deelauto's in de openbare ruimte gefaciliteerd.

Elektrische fietsen kunnen eenvoudig worden geladen met een 230 volt-aansluiting en kunnen door uitneembare accu's makkelijk thuis of op kantoor worden geladen. Ook neemt de actieradius van e-bikes in de afgelopen tijd steeds meer toe. Wel bestaat een toenemende behoefte aan fietslaadpunten op strategische locaties, zoals nabij OV-voorzieningen en toeristische locaties. Deze laadbehoefte wordt in de gemeente Leeuwarden beginsel ingevuld door private of semi-publieke fietslaadpunten.



## 6.2 De logistieke sector

Steeds meer bedrijven stappen over op elektrische voertuigen voor goederenvervoer. De voorgenomen invoering van zero-emissie-zones in veel steden 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. Daarnaast zijn publieke laadpunten nodig in woonwijken voor voertuigen die 's avonds mee naar huis gaan en daar laden, en worden samen met marktpartijen de kansen en mogelijkheden voor laadpleinen op logistieke hubs en op strategische locaties langs de hoofdinfrastructuur verkend.

De ambitie om over te gaan tot de invoering van een zero-emissiezone in de Leeuwarder binnenstad vraagt ook de nodige aandacht voor laadinfrastructuur voor bestelwagens. De inzet is om deze laadbehoefte in de toekomst zoveel mogelijk op te vangen met private of semi-publieke laadpunten of laadhubs. Liander heeft daarbij het belang aangegeven om als gemeente vroegtijdig Liander tijdig te informeren welke plannen en ambities er zijn, zodat de eventuele daarvoor noodzakelijke netwerkinvesteringen tijdig kunnen worden gepland. De noodzakelijke netcapaciteit voor laadinfrastructuur in de regio zal derhalve ook onderdeel uitmaken van nadere besluitvorming over de mogelijke invoering van een zero emission-zone (haalbaarheid, wijze, termijn, etc.) in Leeuwarden.

## 6.3 Overige gebruikersgroepen

Voor een aantal andere gebruikersgroepen wordt de volgende uitgangspunten gehanteerd:

### *Doelgroepenvervoer*

De doelstelling is dat ook het doelgroepenvervoer de transitie maakt naar emissievrij rijden. De voertuigen voor doelgroepenvervoer laden 's nachts in de remise en voor een deel worden ze thuis bij de chauffeurs geladen, op de eigen oprit of in de publieke ruimte. Indien wenselijk wordt de realisatie van publieke laadpunten in de wijk voor deze gebruikersgroep via de lopende concessie openbare laadinfrastructuur gefaciliteerd. Daarnaast zijn mogelijk snelladers nodig op strategische locaties, om bij te laden wanneer de actieradius onvoldoende is voor de geplande ritten. Hiervan wordt de realisatie gefaciliteerd.

### *Taxi's*

De doelstelling is dat taxivervoer de transitie maakt naar emissievrij rijden. Taxi's laden deels bij de remise en deels nabij de woning van de chauffeur. Indien nodig worden publieke laadpunten in de wijk voor deze gebruikersgroep gefaciliteerd. Daarnaast worden de behoefte en de mogelijkheden voor de realisatie van snelladers bij taxistandplaatsen verkend.

### *Openbaar vervoer*

Het regionaal busvervoer moet in 2030 geheel emissievrij zijn. Bussen laden op, in of nabij de remise. Als hiervoor snellaadpunten nodig zijn bij transferia op publieke grond, dan faciliteert de gemeente Leeuwarden waar mogelijk de realisatie hiervan.

### *Mobiele werktuigen en landbouw*

Ontwikkelingen in de elektrificatie van mobiele werktuigen voor woningbouw, utiliteitsbouw, grond-, weg-, en waterbouw en de landbouw worden gevolgd. Indien er behoefte ontstaat aan laadinfrastructuur voor dit type voertuigen worden de mogelijkheden hiertoe én de mogelijke rol van de gemeente Leeuwarden bij de realisatie hiervan verkend.

De elektrificatie van landbouwwerktuigen staat nog in de kinderschoenen. De agrarische sector is in Noord-Nederland een belangrijke sector. De NAL Noord zet hierbij in op informeren en ontsluiten van kennis. De NAL Noord ziet mogelijke koppelingen met de productie van lokale duurzame energie en de toepassing van waterstof. Deze ontwikkelingen worden gevolgd, maar hierin wordt geen actieve rol voor de gemeente Leeuwarden gezien

### *Vaartuigen*

De ontwikkeling van elektrificatie van de pleziervaart wordt door NAL Noord met veel interesse gevolgd. Elektrische plezierboten, met name in de verhuursector, zijn steeds meer in opkomst. Zeker in de waterrijke gemeente Leeuwarden zijn op dit vlak in de komende jaren verdere ontwikkelingen te verwachten. Verwacht wordt dat de laadbehoefte in de komende jaren met reguliere walstroombalansfaciliteiten kan worden opgevangen. Het is daarbij wel interessant om mogelijkheden te verkennen om walstroom en reguliere laadpalen te bundelen. De NAL Noord richt zich op het in kaart brengen van de verwachte behoefte en het identificeren van kansrijke plekken voor de realisatie ervan.

Elektrificatie van vracht over water wordt niet voorzien op de korte termijn. Stimulatieprogramma's voor deze sector zullen vooral op landelijk niveau plaatsvinden. In de komende jaren staat de gemeente Leeuwarden open voor pilot-ontwikkelingen op bestaande vaarwegen. Hiertoe worden deze ontwikkelingen met belangstelling gevolgd. Voor de binnenvaart worden - indien daar behoefte aan blijkt - de mogelijkheden om laadpunten voor walstroom te realiseren verkend.

## **7. Uitvoering & financiën**

Om de doelen uit de beleidsuitwerking te behalen, wordt door de gemeente Leeuwarden samengewerkt met verschillende externe partners, zoals de NAL-samenwerkingsregio Noord-(Nederland). Dit is een samenwerkingsverband tussen de provincies Groningen, Fryslân en Drenthe en de inliggende netbeheerders. De samenwerkingsregio ondersteunt gemeenten bij de uitrol van elektrische laadinfrastructuur, onder andere door het delen van kennis en het organiseren van aanbestedingen voor laadpunten in de publieke ruimte. Op provinciaal niveau werken de provincie Fryslân, de Friese gemeenten en Liander samen in de uitrol van laadinfrastructuur in de werkgroep NAL Fryslân. De gemeente Leeuwarden is kernlid van deze werkgroep. Daarnaast zijn bewoners, netbeheerder en de (markt)partijen die de laadinfrastructuur realiseren belangrijke partijen waarmee wordt samengewerkt en afgestemd.

Op basis van de huidige lopende concessie laadinfrastructuur zijn er geen gemeentelijke kosten voor de plaatsing van publieke laadinfrastructuur. Wel draagt de gemeente Leeuwarden bij aan het contractmanagement van de concessie door de provincie Fryslân en de Coöperatie Openbare Verlichting & Energie Fryslân (OVEF). Voor het verplaatsen/verwijderen van een laadpaal is wel een gemeentelijke bijdrage nodig, evenals een mogelijke bijdrage in de exploitatie van weinig gebruikte strategische laadpalen. Deze kosten worden momenteel gedekt uit de reguliere middelen Verkeer & Vervoer of uit projectbudgetten. Voor het uitvoeren of deelnemen aan projecten met betrekking tot laadinfrastructuur buiten de lopende concessie, bijvoorbeeld in het kader van gebiedsontwikkeling, is dekking uit andere fondsen benodigd.

## BIJLAGE I Begrippenlijst

### Laadpaal/Laadobject

Fysiek object met meestal één of twee laadpunten.

### Laadpunt

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

### Laadplein

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

### Laadpunt voor regulier laden

Laadpunt met een vermogen van hoogstens 22kW.

### Laadpunt voor snel laden

Laadpunt met een vermogen hoger dan 22 kW.

### Kortparkeerladen

Snelladen aan het begin van de snellaadrange wordt 'kortparkeerladen' genoemd. Deze laadpalen worden vaak geplaatst op plekken waar de EV-rijder het laden kan combineren met een andere activiteit, zoals winkelen of vergaderen.

### Ultrasnelladen

Snelladen aan de bovenkant van de range wordt ook wel ultrasnelladen of 'Ultra Fast Charging' (UFC) genoemd. Hierbij gaat het om laadvermogens van meer dan 150kW. Deze laadvermogens zijn gewenst voor zwaardere voertuigen.

### 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.

### Publiek toegankelijk laadpunt

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

### Semi-publiek toegankelijk laadpunt

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

### Privaat laadpunt

Een laadpunt op eigen terrein.

### Laadpaalkleven

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

### Social charging app

App waarbij EV-rijders het gebruik van laadpunten in de buurt met elkaar afstemmen. Deelnemers laten bijvoorbeeld in de app weten hoe lang ze nog moeten laden.

### Batterij elektrisch voertuig (BEV)

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

### Charge Point Operator (CPO)

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

### NAL-regio's

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

### Zero-emissielogistiek (ZE-logistiek)









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

### Zero-emissiezones (ZE-zones)

Zones waarbinnen geen logistieke voertuigen mogen komen die emissies uitstoten

**BIJLAGE II Overzicht gebruikersgroepen**

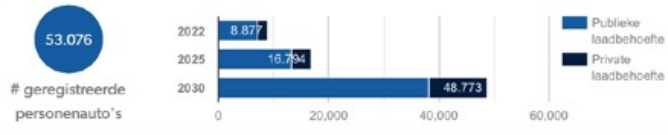
In onderstaande tabel staat een overzicht van de verschillende gebruikersgroepen en de verwachte laadoplossingen

	Gebruikersgroep	Voertuigtype	Regulier laden (<22 kW)	Kortparkeerladen en/ of Ultrasnelladen voor personenvervoer (22-350 kW)	Ultrasnelladen voor zwaar transport zoals logistiek, busvervoer (>350)
	Personenvervoer particulier (woon-werk en bezoekers)	Personenauto	<p><b>Privaat:</b> thuis- en bedrijfsaansluiting</p> <p><b>Semi-publiek:</b> parkeergarages, horeca, winkelcentra, toeristische bedrijven</p> <p><b>Publiek:</b> publieke parkeergarages en openbare ruimte, natuurgebieden, toeristische locaties</p>	<p><b>Privaat:</b> n.v.t.</p> <p><b>Semi-publiek:</b> winkelcentra, supermarkten, tankstations, horeca, toeristische bedrijven</p> <p><b>Publiek:</b> snel(bij)laden in publieke parkeergarages, hubs en openbare ruimte</p>	Voorlopig niet van toepassing
	Doelgroepenvervoer	Personenauto	Zie personenauto's.		
		Personenbus	Zie bestelwagens.		
	Taxi's		<p><b>Privaat:</b> thuis- en bedrijfsaansluiting stallingdepot</p> <p><b>Semi-publiek:</b> horeca, winkelcentra en taxistandplaatsen</p> <p><b>Publiek:</b> openbare ruimte</p>	<p><b>Privaat:</b> snellader bedrijf.</p> <p><b>Semi-publiek:</b> horeca, winkelcentra, standplaatsen, tankstations en op bedrijfsaansluiting stallingdepot.</p> <p><b>Publiek:</b> snel(bij)laden op standplaatsen, strategische hubs en openbare ruimte</p>	Voorlopig niet van toepassing.
	Openbaar vervoer	Bus	n.v.t.	<p><b>Privaat:</b> remise concessiehouder en via opportunityladen (eigen laadinfra) bij eindhaltes buslijnen</p> <p><b>Semi-publiek:</b> n.v.t.</p> <p><b>Publiek:</b> n.v.t.</p>	<p><b>Privaat:</b> remise concessiehouder en via opportunityladen (eigen laadinfra) bij eindhaltes buslijnen.</p> <p><b>Semi-publiek:</b> n.v.t.</p> <p><b>Publiek:</b> n.v.t.</p>
	Lichte logistieke voertuigen	Bestelwagens	<p><b>Privaat:</b> thuis- en bedrijfsaansluiting stallingdepot</p> <p><b>Semi-publiek:</b> parkeergarages, horeca en winkelcentra</p> <p><b>Publiek:</b> publieke parkeergarages en openbare ruimte</p>	<p><b>Privaat:</b> snellader bedrijf</p> <p><b>Semi-publiek:</b> horeca, winkelcentra, tankstations, hubs</p> <p><b>Publiek:</b> op strategische hubs, publieke parkeergarages en openbare ruimte</p>	Voorlopig niet van toepassing
		Light electric vehicles LEV's, o.a. (bak)fiets en bromfiets	<p><b>Privaat:</b> stopcontact thuis (220 volt)</p> <p><b>Semi-publiek:</b> in fietsenstallingen (220 volt)</p> <p><b>Publiek:</b> gemeentelijke stallingsplekken (220 volt)</p>	n.v.t.	n.v.t.
	Zware logistieke voertuigen	Vrachtwagens	<p><b>Privaat:</b> bedrijf/depot</p> <p><b>Semi-publiek:</b> n.v.t.</p> <p><b>Publiek:</b> n.v.t.</p>	<p><b>Privaat:</b> bedrijf/depot</p> <p><b>Semi-publiek:</b> laad- en losplekken, tankstations, hubs.</p> <p><b>Publiek:</b> openbare ruimte</p>	<p><b>Privaat:</b> bedrijf/depot</p> <p><b>Semi-publiek:</b> laad- en losplekken, tankstations, hubs</p> <p><b>Publiek:</b> openbare ruimte</p>
	Mobiele werktuigen Landbouw		Er is nog geen duidelijk eindbeeld van technologie en laadbehoefte: van 220 volt tot krachtstroom.		
	Vaartuigen	Pleziervaart Vrachtaart	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Walstroom</li> <li>• Gecombineerde aansluitingen</li> <li>• Walstroom</li> <li>• Wissel- en laadplekken voor accucontainers</li> </ul>		

**BIJLAGE III Prognoses laadbehoefte gemeente Leeuwarden**

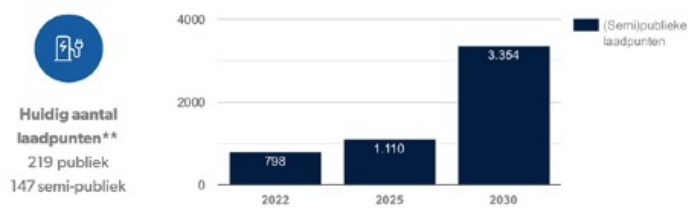
# Factsheet Leeuwarden

## Prognose elektrische auto's\* bewoners, bezoekers & forenzen



Verwachte aantal elektrische auto's die in uw gemeenten een (semi)publieke of private laadbehoefte kennen (bewoners, bezoekers & forenzen)

## Toekomstige behoefte (semi) publieke laadpunten\*



Om uit te komen op de totale laadbehoefte is uitgegaan van het deelgebruik van het aantal elektrische voertuigen per laadpunt:

	2022	2025	2030
Bewoners	1 op 3	1 op 4	1 op 4
Bezoekers	1 op 14	1 op 20	1 op 20
Forenzen	1 op 3	1 op 4	1 op 4

## Verdeling openbaar en privaat parkeren\*\*\*



Dubbelgebruik op (semi)publieke laadpunten betekent dat deze verhouding zich niet direct vertaalt in de aantallen laadpunten hierboven

\* Op basis van SparkCity prognose van 2.5 miljoen EVs in 2030 (bron: SparkCity model van TU Eindhoven en EVtools)  
 \*\* Huidig aantal laadpunten o. b.v. meest recente data van Eco-Movement  
 \*\*\* Op basis van EVtools parkeerareaal-analyse m.b.v. open databronnen zoals BGT en eigen algoritmes

Gegenereerd op

Bron: EVTools

**BIJLAGE IV Huidige beleidsregel oplaadobjecten Elektrische Voertuigen gemeente Leeuwarden (2016)****Beleidsregel “Openbare oplaadobjecten Elektrische Voertuigen gemeente Leeuwarden”****1. Begripsbepalingen:**

In deze beleidsregel wordt verstaan onder:

- a. Aanvrager: de aanbieder van oplaadobjecten.
- b. Beheerder: de Aanvrager van de vergunning voor het plaatsen van oplaadobjecten.
- c. College: het College van burgemeester en wethouders van de gemeente Leeuwarden.
- d. Elektrische Voertuigen: alle motorvoertuigen die op de openbare weg mogen rijden, geheel of gedeeltelijk op elektriciteit kunnen rijden en voorzien zijn van een stekker om op te laden. Snor-, motor- en bromfietsen zijn uitgesloten in deze beleidsregel.
- e. Gebruiker:
  - 1) een bedrijf en/of organisatie dat/die gevestigd is in de gemeente Leeuwarden en eigenaar en/of bezitter is van één of meerdere Elektrische Voertuigen of een of meerdere werknemers in dienst heeft die aantoonbaar beschikt/beschikken over een Elektrisch Voertuig.
  - 2) een particulier die aantoonbaar eigenaar en/of bezitter is van een Elektrisch Voertuig en woonachtig en/of minimaal 18 uur per week werkzaam is in de gemeente Leeuwarden.
- f. Oplaadlocatie: locatie in de openbare ruimte waar een oplaadobject en één of meer parkeerplaatsen met belijning en bebording uitsluitend ten behoeve van het opladen van Elektrische Voertuigen aanwezig zijn.
- g. Oplaadobject: een oplaadobject met tenminste één aansluiting en de mogelijkheid voor twee of meer aansluitingen voor het gelijktijdig opladen van Elektrische Voertuigen.

**2. Aanvraag vergunning en verkeersbesluit**

Een aanvraag voor een vergunning voor het plaatsen van één of meerdere oplaadobjecten op of aan de openbare weg en het verzoek tot het nemen van een verkeersbesluit waarbij één of meerdere parkeerplaatsen worden aangewezen voor het opladen van Elektrische Voertuigen kan alleen worden ingediend door de aanbieder van oplaadobjecten.

**3. Aanvraag voorgestelde oplaadlocatie oplaadobject**

Een aanvraag voor een voorgestelde locatie voor het plaatsen van een oplaadobject bevat een foto en tekening van de betreffende locatie, waarop de exacte plek(ken) van het gewenste oplaadobject en de aan te wijzen parkeerplaats(en) zijn aangegeven.

**4. Definitieve oplaadlocatie oplaadobject**

Het college bepaalt in overleg met de aanvrager de definitieve oplaadlocatie van het oplaadobject en de aan te wijzen parkeerplaats(en). Het College toetst hierbij aan de volgende criteria:

- a. Heeft de gebruiker geen mogelijk om op eigen terrein een oplaadobject met parkeergelegenheid te creëren
- b. de behoefte aan een oplaadobject blijkt indien een potentiële gebruiker bekend is binnen een straal van hemelsbreed 250 meter van de aangevraagde oplaadlocatie;
- c. zijn er al bestaande oplaadobjecten aanwezig op of aan de weg binnen de genoemde straal van 250 meter waarvan de bezettingsgraad dusdanig is dat gecombineerd gebruik kan plaatsvinden;
- d. is de desbetreffende ondergrond in eigendom van de gemeente;
- e. is de oplaadlocatie van het oplaadobject voldoende vindbaar en zichtbaar;
- f. is het aannemelijk dat de oplaadlocatie door meerdere gebruikers gedeeld kan worden (dit om te voorkomen dat er “privé-parkeerplaatsen” gecreëerd worden);
- g. kan het oplaadobject eventueel worden voorzien van twee of meer aansluitpunten en kunnen – eventueel op termijn – twee of meer parkeerplaatsen worden bediend;
- h. is de maximale parkeerduur langer dan 3 uur;
- i. betreft het een bestaand parkeervak / bestaande parkeervakken;
- j. blijft de doorgang voor ander verkeer (auto, fiets, voetganger, rolstoel etc.) gewaarborgd;
- k. zijn er geen belemmeringen ten aanzien van ander straatmeubilair of (openbaar) groen of kabels en leidingen;
- l. past het oplaadobject in de geldende kwaliteitseisen voor de omgeving;
- m. is er sprake van strijdigheid met geplande reconstructies of andere infrastructurele ontwikkelingen.

In beginsel wordt er bij een nieuw te realiseren oplaadobject één parkeerplaats aangewezen voor het opladen van Elektrische Voertuigen. Indien het gebruik van het oplaadobject dit toelaat, kan het college besluiten ook een tweede parkeerplaats aan te wijzen.

De aanvrager toont door managementrapportages aan dat het oplaadobject effectief in gebruik is geweest dan wel dat nieuwe verzoeken van potentiële gebruikers bekend zijn, waardoor er behoefte bestaat aan een tweede parkeerplaats.

#### **5. Volgorde besluitvorming**

De vergunning voor het plaatsen van een oplaadobject wordt eerst van kracht en kan dus pas worden gebruikt, nadat het verkeersbesluit tot aanwijzing van de benodigde parkeerplaats(en) onherroepelijk is geworden.

#### **6. Plaatsing en beheer Oplaadobject**

De beheerder is verantwoordelijk voor realisatie, beheer, onderhoud en exploitatie van het oplaadobject en neemt alle kosten hiervoor voor zijn rekening. Bij een eventueel noodzakelijke verplaatsing van het object als gevolg van een herinrichting zijn de verplaatsingskosten binnen 5 jaar na plaatsing voor rekening van de gemeente, daarna zijn de kosten voor de beheerder.

#### **7. Kosten inrichting en beheer parkeerplaatsen**

De kosten voor het plaatsen van een verkeersbord, tegel en/of markering op de aangewezen parkeerplaats(en) zijn voor rekening van de beheerder. De gemeente draagt zorg voor de toegankelijkheid en het onderhoud van de oplaadlocaties, behoudens de oplaadobjecten. De gemeente maakt geen gebruik van de mogelijkheid tot het heffen van precariobelasting aangezien de oplaadlocaties niet gekoppeld zijn aan het exclusieve gebruik van parkeerplaatsen en in die zin een algemeen belang dienen.

#### **8. Bereikbaarheid**

De beheerder van het oplaadobject is 24 uur per dag en 7 dagen per week bereikbaar voor gebruikers, hulpdiensten en gemeente in het geval van vragen, storingen en calamiteiten. De telefoonnummers van de storingsdienst en de helpdesk zijn vermeld op het oplaadobject.

#### **9. Openbaarheid Oplaadobject**

Het oplaadobject is 24 uur per dag en 7 dagen per week openbaar toegankelijk, in die zin dat deze voor iedereen te gebruiken is onder gelijke omstandigheden voor het opladen van zijn / haar Elektrisch Voertuig. De beheerder zorgt voor zoveel mogelijk actuele informatie richting gebruikers over de aanwezigheid en beschikbaarheid van het oplaadobject d.m.v. een sticker met contactgegevens van de eigenaar/beheerder op het oplaadobject.

#### **10. Interoperabiliteit**

Het oplaadobject is interoperabel conform de landelijke en internationale afspraken, waaronder de uitwisselbaarheid van laadpassen of andere gangbare betaalmethodes en het gebruik van standaard stekkers.

#### **11. Groene stroom**

Om te bewerkstelligen dat Elektrisch Voertuigen ook aan de bron geen CO<sub>2</sub>-uitstoot veroorzaken, mag de beheerder van de oplaadobjecten alleen gegarandeerd groene stroom (laten) leveren. De beheerder verplicht zich hiertoe en maakt dit aantoonbaar aan de hand van een certificaat.

#### **12. Veiligheid**

Het oplaadobject voldoet aan alle daaraan gestelde (nationale en internationale) veiligheidseisen.

#### **13. Aansprakelijkheid en verzekering**

Aanvrager vrijwaart de Gemeente indien de Gemeente door een derde wordt aangesproken voor vergoeding van schade die door het oplaadobject en/of bijbehorende voorzieningen is veroorzaakt en niet aan de Gemeente kan worden toegerekend.

De Beheerder verzekert zich voor eventuele schade voor minimaal een bedrag van € 1.000.000,- per gebeurtenis.

**14. Betaald parkeren/vergunninghouders/blauwe zone**

In gebieden waar betaald parkeren of vergunninghoudersparkeren is ingevoerd of waar een maximale parkeerduur (blauwe zone) of enige andere beperking geldt, geldt deze beperking onverminderd ook voor de bestuurders van Elektrische Voertuigen.

**15. Handhaving**

Het college ziet toe op het juiste gebruik van de aangewezen parkeerplaats(en) en kan indien nodig handhavend optreden. Het juiste gebruik is: als een Elektrisch Voertuig met de kabel aangesloten is op het oplaadobject.

Daarnaast wordt ook gehandhaafd op het geldende parkeerregime, parkeervergunning, blauwe zone en/of andere beperkingen die voor alle bestuurders van motorvoertuigen gelden.

**16. Intrekken / wijzigen van vergunning en verkeersbesluit**

Indien de beheerder van het oplaadobject zich niet houdt aan de voorschriften verbonden aan de vergunning, kan het college de vergunning intrekken. Het college kan in dat geval ook het verkeersbesluit, waarbij de parkeerplaats(en) voor het opladen van Elektrische Voertuigen zijn aangewezen, intrekken.

Het college kan de vergunning en/of het verkeersbesluit tevens intrekken, wanneer er in de praktijk niet of nauwelijks gebruik wordt gemaakt van het oplaadobject. Het is niet gewenst dat daardoor een of meerdere parkeerplaatsen (nagenoeg) geheel onbenut blijven.

In deze gevallen heeft de beheerder het recht en de plicht het oplaadobject binnen een door het college aan te geven termijn te verwijderen. De hiermee samenhangende kosten zijn voor de rekening van de beheerder.

**17. Informatie over gebruik oplaadobjecten**

De beheerder van een oplaadobject geeft op verzoek van het college inzicht in het feitelijke gebruik hiervan.

**18. Bijzondere omstandigheden**

Het college beseft dat de ontwikkelingen op het gebied van elektrisch rijden en oplaadobjecten nieuw en nog volop in ontwikkeling zijn. Met deze beleidsregel wil het college duidelijkheid verschaffen over de voorwaarden, criteria en condities die van toepassing zijn op het realiseren van oplaadobjecten in de gemeente.

In specifieke, bijzondere of onvoorziene omstandigheden kan het college besluiten van deze beleidsregel af te wijken.

**19. Inwerkingtreding**

De beleidsregel oplaadobjecten Elektrische Voertuigen Gemeente Leeuwarden treedt in werking op de dag na bekendmaking.



## Toelichting bij de beleidsregels

### 1. Aanvraag vergunning en verkeersbesluit

Het is de bedoeling dat de aanbieder van de oplaadobjecten de formele aanvraag voor de vergunning en het verkeersbesluit indienen. Bewoners of bedrijven kunnen niet zelf een aanvraag voor een oplaadobject op of aan de weg en een verkeersbesluit tot het aanwijzen van de bijbehorende parkeerplaats(en) indienen. De gemeente zal hen doorverwijzen naar de aanbieders van oplaadobjecten. Dit ter voorkoming van de mogelijke gedachte bij de bewoners of bedrijven dat zij daarmee het exclusieve recht krijgen op het gebruik van het betreffende oplaadobject en de bijbehorende parkeerplaats(en). Op grond van de Wegenverkeerswetgeving kunnen voor bewoners of bedrijven ook geen eigen parkeerplaatsen worden aangewezen op de openbare weg. De enige uitzondering hierop is de individuele gehandicaptenparkeerplaats, die door middel van een verkeersbesluit kan worden aangewezen (Bord E6 met als onderbord het kenteken van de betreffende auto). Bij een individuele gehandicaptenparkeerplaats kan uiteraard ook een oplaadobject worden geplaatst, wanneer de betreffende persoon over een Elektrisch Voertuig beschikt. In dat geval hoeft er geen verkeersbesluit te worden genomen om het gebruik van de parkeerplaats te regelen, want dat is in feite al gebeurd.

### 2. Behoeftebepaling oplaadobject

De aanvrager van de vergunning en het verkeersbesluit zal moeten aantonen dat er voldoende behoefte bestaat aan een oplaadobject op de betreffende oplaadlocatie. Hij kan dit doen door middel van een afschrift van een of meerdere verzoeken hiertoe van potentiële gebruikers (naam en adresgegevens van de gebruiker en kenteken van Elektrische Voertuig(en)). Bij het bepalen van de behoefte van potentiële gebruikers zal het college meewegen of zij de beschikking hebben of kunnen hebben over een eigen parkeergelegenheid bij de woning of het bedrijf.

### 3. Definitieve oplaadlocatie oplaadobject

Het oplaadobject wordt bij voorkeur geplaatst op strategische zichtlocaties in de nabijheid van de woningen / bedrijven van potentiële gebruikers. De voorkeur gaat uit naar centrale, goed bereikbare plekken in de wijken, zoals langs wijkontsluitingswegen of doorgaande wegen. Ook moet er een maximale parkeerduur van in elk geval 3 uur zijn. Dit impliceert dat bij kortere parkeerduur de locatie niet voldoet.

### 4. Volgorde besluitvorming vergunning en verkeersbesluit

Het proces van de besluitvorming over de vergunning en het verkeersbesluit kan gelijktijdig in gang worden gezet. Tegen beide besluiten staan echter de bezwaar- en beroepsmogelijkheden uit de Algemene wet bestuursrecht (AWB) open. Belanghebbenden kunnen bezwaar maken tegen het verkeersbesluit, bijvoorbeeld omdat zij menen dat de parkeerdruk ter plaatse erg hoog is en er geen algemene parkeerplaatsen kunnen worden gemist. De gemeente zal de parkeerplaats(en) voor het laden van Elektrische Voertuigen pas aanleggen, nadat het verkeersbesluit daartoe onherroepelijk is. Het is niet gewenst dat het oplaadobject al vóór dit tijdstip wordt aangebracht. Daarom wordt de vergunning eerst van kracht en kan het oplaadobject dus eerst worden geplaatst, nadat het verkeersbesluit onherroepelijk is geworden. Dit wordt expliciet in de vergunning als voorschrift opgenomen.

### 5. Beheer oplaadobject

De aanvrager van de vergunning voor het plaatsen van het oplaadobject is tevens de beheerder hiervan. De vergunning heeft een persoonlijk karakter. Wanneer de aanvrager het beheer over het oplaadobject wil overdragen aan een andere partij, dan zal de aanvrager óf vooraf bij de aanvraag moeten vermelden voor wie de vergunning wordt aangevraagd óf achteraf toestemming moeten krijgen van de gemeente om de vergunning over te dragen. De beheerder is verantwoordelijk voor het plaatsen, beheren, onderhouden en exploiteren van het oplaadobject en neemt alle kosten hiervoor voor zijn rekening. De beheerder brengt de kosten voor het opladen van de Elektrische Voertuigen in rekening bij de gebruikers hiervan.

**6. Aansprakelijkheid**

Door natrekking wordt de gemeente formeel juridisch eigenaar van de oplaadobjecten, wanneer deze op of aan de weg in gemeentegrond worden geplaatst.

**7. Intrekken/wijzigen van vergunning en verkeersbesluit**

Wanneer de aanvrager / beheerder zich niet aan de voorschriften van de vergunning houdt, kan het college uiteindelijk de vergunning intrekken. In een dergelijk geval zal de beheerder zijn oplaadobject moeten verwijderen. Is deze weigerachtig dan kan de gemeente dit afdwingen via een dwangsom en/of bestuursdwang. Vervolgens kan de gemeente bezien of er een andere aanbieder van oplaadobjecten geïnteresseerd is in het plaatsen hiervan, zodat de aangewezen parkeerplaatsen in stand kunnen blijven. Is dit niet het geval, dan zal de gemeente het betreffende verkeersbesluit kunnen intrekken en de parkeerplaatsen weer voor algemeen gebruik kunnen vrij geven.

**8. Bereikbaarheid**

Artikel spreekt voor zich.

**9. Openbaarheid oplaadobject**

Artikel spreekt voor zich.

**10. Interoperabiliteit**

Vanwege het relatief nieuwe karakter van elektrische rijden zijn er in de loop van de tijd verschillende stekkers, laadsystemen en betaalmethodes ontwikkeld. Er zijn internationale afspraken en standaarden ontwikkeld om de wirwar aan systemen te beperken en het gebruik van laadsystemen uitwisselbaar te maken.

**11. Groene stroom**

Artikel spreekt voor zich.

**12. Veiligheid**

Artikel spreekt voor zich.

**13. Aansprakelijkheid en verzekering**

Hiermee wordt de gemeente gevrijwaard voor normale aanrij schade e.d. Pas als er een geschil komt over de toerekening van de schade en de gemeente eventueel fouten heeft gemaakt bij het aanwijzen van de oplaadlocatie, dan zou deze schade voor rekening van de gemeente kunnen komen.

**14. Betaald parkeren**

Het is een beleidskeuze geen uitzonderingen te maken voor deze groep parkeerders. De gemeente faciliteert dat er specifieke parkeerplekken met oplaadmogelijkheden alleen voor elektrische voertuigen gerealiseerd worden. De gemeente ziet geen aanleiding deze groep daarnaast extra te bevoorrechten ten opzichte van andere parkeerders.

**15. Handhaving**

Artikel spreekt voor zich.

**16. Intrekken, wijzigen vergunning en verkeersbesluit**

Artikel spreekt voor zich.

**17. Informatie over gebruik oplaadobjecten**

De gemeente wil goed zicht houden op het feitelijk gebruik van de oplaadobjecten en de oplaadlocaties om hier in het verdere beleid rekening mee te kunnen houden. Veelal zal een jaarlijks overzicht voldoende zijn. Tevens bestaat de mogelijkheid om het oplaadobject te laten verwijderen indien er in de praktijk niet of nauwelijks gebruik van wordt gemaakt. Zie ook artikel 16.

**18. Bijzondere omstandigheden**

Artikel spreekt voor zich.

**19. Inwerkingtreding**

Artikel spreekt voor zich.

## **Overzicht van geanonimiseerde velden**

**Documentnaam: Beleidsuitwerking duurzame mobiliteit - onderdeel elektrische laadinfrastructuur - gemeente Leeuwarden.pdf**

Goedemiddag [01]

Onderstaand in rood de antwoorden op de vragen die gaan over laden in garages.

@ [52] kun jij reactie geven op vraag 3, laden op straat.

@ [53] kun je hierna de vragen nog eenmaal richting [02] en mij sturen voordat ze naar de LC gaan.

Groet,

[03]

---

**Van:** [04] | Parkeergarages Leeuwarden

<[06]@parkeergaragesleeuwarden[06]>

**Verzonden:** maandag 26 februari 2024 11:59

**Aan:** [07] [07]@leeuward[08]l>

**Onderwerp:** RE: Persvraag over opladen elektrische auto's in Leeuwarden

Goedemorgen [09]

In antwoord op onderstaande vragen zie hiervoor in het rood achter de vraagstelling is neergezet.

Tevens kan ik meedelen dat [10] met hetzelfde verhaal zoals dit vermeld staat in de mail aan de LC bij ons telefonisch al tekst en uitleg heeft gekregen.

[REDACTED] [55]

Zoals ik al telefonisch uitgelegd heb zijn de diverse Electra providers met hun pasjes de boosdoener. Zij gooien indien je een gratis pas hebt een opslag per "tankbeurt" er bovenop

Wij hebben nu nadrukkelijk gekozen voor een laadpaal systeem zodat je ook de mogelijkheid hebt om per pinpas te betalen.

Dit is als eerste uitgevoerd in Zaailand vanwege end of life oude laadpaal.

Het fenomeen diefstal is juist niet van toepassing in onze garage vanwege de keuze om deze Electra providers juist buitenspel te zetten.

Graag wil ik het uiteindelijke antwoord aan de gemeente voordat deze definitief verstuurd wordt nog inzien.

Met vriendelijke groet

[REDACTED] [11]



Wirdumerdijk 13a, 8911 CB Leeuwarden

[redacted] 14  
@parkeergaragesleeuward 15

---

**Van:** [redacted] 16 <[redacted]@leeuwarder 17>

**Verzonden:** maandag 26 februari 2024 09:31

**Aan:** [redacted] 18 | [redacted] 19  
<[redacted] parkeergaragesleeuwarden 20>; [redacted] 21 | Parkeergarages Leeuwarden [redacted]@parkeergaragesleeuwarder 22>

**Onderwerp:** FW: Persvraag over opladen elektrische auto's in Leeuwarden

Hoi [redacted] 23 en [redacted] 24

Kunnen jullie me helpen met antwoord op onderstaande vragen?

Dan weet ik zeker dat het antwoord eenduidig is.

Met vriendelijke groet,



[redacted] 25 | Adviseur Vastgoed  
*Sector Gebiedsontwikkeling, Economie & Bedrijfsvoering*

E [redacted]@leeuwarder 26  
T [redacted] 27 M [redacted] 28

---

Gemeente Leeuwarden  
Oldehoofsterkerkhof 2  
Postbus 21000, 8900 JA LEEUWARDEN  
T 14 058 | [www.leeuwarden.nl](http://www.leeuwarden.nl) | [Twitter](https://twitter.com/leeuwarden) | [Facebook](https://facebook.com/leeuwarden)



---

Aanwezig: maandag t/m vrijdag

**Van:** [redacted] 31 <[redacted] 32>

**Verzonden:** vrijdag 23 februari 2024 12:13

**Aan:** [redacted] 33 <[redacted] 34>

**Onderwerp:** Persvraag over opladen elektrische auto's in Leeuwarden

Dag [redacted] 35

Heb jij het antwoord op onderstaande persvragen (n.a.v. de ingezonden mail daaronder)?

Ik verneem graag.

Hartelijke groet,



[Redacted] 36  
[Redacted] 37  
[Redacted] 54

Gemeente Leeuwarden  
Oldehoofsterkerkhof 2  
Postbus 21000, 8900 JA LEEUWARDEN  
T 14 058 | [www.leeuwarden.nl](http://www.leeuwarden.nl) | [Twitter](#) | [Facebook](#)



**Van:** [Redacted] 38 <[Redacted] 39

**Verzonden:** vrijdag 23 februari 2024 11:25

**Aan:** [Redacted] 40 <[Redacted] 41

**Onderwerp:** Vraag over opladen elektrische auto's in Leeuwarden

Goedemorgen,

Wij kregen een paar dagen geleden onderstaande mail. Ik heb daar een vraag over:

- Op de websites van de parkeergarages in Leeuwarden zie ik dat het huidige tarief voor het opladen van je elektrische auto daar €0,70 inc btw per kwh is. De meneer die ons gemaild heeft betaalde vorige maand €0,87 ex btw. Hoe verklaren jullie dit verschil? **Wij rekenen € 0,70 en wat de diverse providers daarboven op doen is niet bekend bij ons. Je kunt ook met directpayment middels bankpas afrekenen. Dan betaal je € 0,70**
- Hoe lang geldt het tarief van 0,70 al? Hebben jullie een soort overzicht van hoe het tarief zich de afgelopen maanden heeft ontwikkeld? **Dit tarief is al vanaf 1-1-2023**
- Betaal je bij elke openbare laadpaal in Leeuwarden hetzelfde tarief? **Te beantwoorden door gemeente**
- Zo nee: wat zijn de verschillen en waarom? **Weet ik niet**
- Wie bepaalt het laadtarief in de parkeergarages? **Directie parkeergarage**

Tot zover eerst maar, misschien heb ik naar aanleiding van de antwoorden nog wat vervolgvragen.

Vriendelijke groet, [Redacted] 42 stadsredactie LC

**Van:** [Redacted] 43 <[Redacted] 44

**Verzonden:** maandag 19 februari 2024 12:20

**Aan:** [Redacted] 45 <[Redacted] 46

**Onderwerp:** FW: Tip

Tip: Diefstal in de parkeergarage Leeuwarden.

Als bewoner van de binnenstad Leeuwarden vinden wij het verlagen van de CO<sub>2</sub> uitstoot net als de overheid belangrijk. Om die reden rijden wij al jaren hybride, en ook sinds 2019 volledig elektrisch. Nu is het altijd al kommer en kwel geweest met laden in de parkeergarages maar ondanks de beperkte ruimte en de weigering tot uitbreiding in de enige garage waar wij als bewoners 'recht' op hebben kon het altijd nog redelijk vooruit.

Nu blijkt echter dat de tarieven voor een enkele Kwh stilzwijgend tot boven de euro (inc btw) zijn gestegen, daar waar de stroomtarieven juist weer hard gedaald zijn. De prijs ondanks een wettelijke verplichting tot het communiceren niet te vinden via de website van de parkeergarages, niet via de qr-codes bij de laders, en ook niet bij de info-balie. De medewerkers aldaar geven aan bewust erbuiten gehouden te worden omdat ze te veel een mening hebben in het voordeel van de elektrische rijdende klant.

De tarieven zijn daarmee ook stukken hoger dan de prijs die men langs de snelweg betaald voor snelladers (69c fastnet, shell, tesla) en bijna dubbel zo hoog als diesel of benzine voor moderne zuinige auto's wat tot directe extra uitstoot in de stad zorgt als men besluit niet te laden maar te tanken.

De enige manier om te zien hoeveel een laadsessie gaat kosten is door achteraf de factuur te bekijken.

Laden wordt door de parkeergarages niet als nodige dienstverlening gezien, de laders langs de grachten zijn te traag om een elektrische auto binnen de maximale parkeerduur te laden, en daar komen dan de dubbele parkeerkosten nog eens bovenop.

Laden in andere garages als de garage vol is werkt alleen als de klant op tijd terug is, wat zeker bij een dagje weg of werk elders in het land dikwijls niet lukt.

Op deze manier schaadt parkeerbeheer de transitie naar elektrisch rijden, maar ook de waarde van de woningen in de binnenstad.

Bijlage bijgevoegd.

### Overzicht van geanonimiseerde velden

#### Documentnaam: FW Persvraag over opladen elektrische auto's in Leeuwarden.pdf

<b>Anonimisering op basis van artikelnummer:</b>	<b>Nummer</b>	<b>Beschrijving</b>
Art. 5.1 lid 2 onderdeel e Woo (telefoonnummer)	27,54,28,14	Eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer (telefoonnummer)
Art. 5.1 lid 2 onderdeel e Woo	55	Eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer
Art. 5.1 lid 2 onderdeel e Woo (naam)	38,45,19,40,11,18,23,31,36,16,02,35,07,33,01,53,25,42,43,52,24,09,10,03,04,21	Eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer (naam)
Art. 5.1 lid 2 onderdeel e Woo (e-mail)	34,46,06,22,17,15,37,39,32,08,20,26,41,44	Eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer (e-mail)