

BonoTraffics

Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan Gemeente Weststellingwerf

Kaders, beleidsrichting en opgaven

Eindconcept, 5 September 2023

gemeente Weststellingwerf

01

Inleiding

Aanleiding

De ambities van de gemeente Weststellingwerf, zoals vastgelegd in de Omgevingsvisie en het collegeprogramma, vragen om een nieuwe kijk op het verkeer, de wegen en mobiliteit in de gemeente. Het Gemeentelijke Verkeer- en Vervoerplan (GVVP) uit 2000 biedt hiervoor niet meer het gewenste beleidskader en geeft te weinig aanknopingspunten voor een actuele uitvoeringsagenda. Ook landelijke maatschappelijke trends en mondiale opgaven met betrekking tot het klimaat vragen op lokaal niveau om een beleidsrichting die niet meer alleen geënt is op verkeersveiligheid en bereikbaarheid. Een integrale visie op verkeer en vervoer kan ook bijdragen aan de doelstellingen en ambities op het gebied van duurzaamheid, leefbaarheid en gezondheid.

Eind 2022 is BonoTraffics in opdracht van de gemeente gestart met het formuleren van een nieuwe beleidsrichting en het opstellen van een nieuw Gemeentelijk Verkeers- en VervoerPlan Weststellingwerf.

"Het doel is het realiseren van een toekomstbestendig en duurzaam verkeer- en vervoerplan op basis waarvan knelpunten kunnen worden opgelost en waarmee een goede bereikbaarheid en verkeersveiligheid voor elke weggebruiker kan worden gegarandeerd."

Bron: offerteverzoek GVVP, gemeente Weststellingwerf

Opbouw en stappen GVVP

Het GVVP bestaat uit een aantal onderdelen. Begin dit jaar is gestart met de verkenning. Een uitgebreide enquête onder de inwoners heeft in beeld gebracht waar de knelpunten liggen en welke thema's belangrijk zijn. Daarnaast zijn de beleidsuitgangspunten en het gebruik en de inrichting van het bestaande wegennet in beeld gebracht en geanalyseerd (zie bijlage rapport verkenning GVVP).

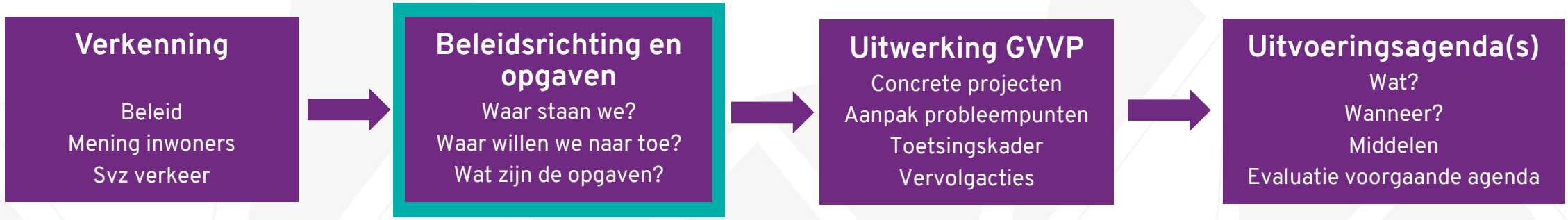
De verkenning en de analyse van de data zijn vertaald in een beleidsrichting voor het verkeer en vervoer. Naast de kaders en een algemene visie op mobiliteit zijn 9 opgaven geformuleerd die richting geven aan het beleid voor de komende jaren.

Na vaststelling van de kaders en richting door de gemeenteraad van Weststellingwerf in het najaar van 2023, worden de opgaven verder uitgewerkt in meer concrete acties, projecten en vervolgstappen in het GVVP. Hierbij wordt ook ingegaan op het aanpakken van de geconstateerde verkeerskundige knelpunten.

Nadat het GVVP is vastgesteld zal het college periodiek uitvoeringsagenda's opstellen waarmee afhankelijk van beschikbare middelen, subsidiemogelijkheden en koppelkansen met onderhoud kan worden ingespeeld op de actuele situatie.

Inhoud "Beleidsrichting en opgaven"

Voorliggend document bevat de beleidsrichting en opgaven. In hoofdstuk 2 is het vertrekpunt voor nieuw beleid samengevat. Het betreft de beleidskaders, de trends en de uitdagingen voortvloeiende uit de verkenning. Op basis hiervan is in hoofdstuk 3 een koers en strategie voor het verkeer en vervoerbeleid uitgezet. De uitdagingen, in lijn met deze koers, zijn in hoofdstuk 4 vertaald in 9 opgaven, waar de komende jaren invulling aan wordt gegeven.



02

Vertrekpunt voor nieuw beleid

Kaders

Het lokale verkeer- en vervoerbeleid staat niet op zichzelf. Enerzijds vormt het een vertaling en verdieping van landelijk en regionaal beleid en anderzijds moet het in lijn zijn en afgestemd op gemeentelijke ambities op onder andere economisch, recreatief en ruimtelijk vlak. De gemeente Weststellingwerf heeft zich geconformeerd aan de europese en landelijke doelen met betrekking tot verkeersveiligheid, duurzaamheid en de positie van de fiets:

- **We willen Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden** (Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte 2040).
- **Verkeersveiligheid voor iedereen en nul verkeersdoden in 2050** (Duurzaam Veilig, Strategisch Plan Verkeersveiligheid).
- **De EU moet in 2030 minimaal 55% minder CO2 uitstoten en in 2050 wil de EU klimaatneutraal zijn** (Klimaatakkoord).
- **We willen een krachtige impuls geven aan het fietsverkeer met als gezamenlijke doelstelling om voor 2027 het fietsgebruik met 20% te laten groeien** (Nationaal Toekomstbeeld Fiets).

Op regionaal en lokaal niveau vinden de landelijke doelen een doorvertaling in onder andere de provinciale en gemeentelijke omgevingsvisie. Ook hierin wordt gestreefd naar een veiliger wegennet, een meer duurzame manier van verplaatsen en daarnaast naar een prettige leefomgeving.

Het collegeprogramma (2022-2026) bevat nog verder aangescherpte ambities en doelen op lokaal niveau “Samen blijven bouwen aan een sterk Weststellingwerf”. Specifiek op het gebied van openbare ruimte, verkeer en vervoer moet er aandacht zijn voor:

- **Een goede bereikbaarheid en verkeersveiligheid**
- **Het verbeteren van de verkeerscirculatie in Wolvega, inclusief duidelijke routes van en naar het centrum**
- **Voldoende parkeergelegenheid in en toegankelijkheid van het centrum van Wolvega voor alle modaliteiten.**

Trends

Naast de landelijke, regionale en lokale kaders en ambities hebben we te maken met maatschappelijke trends en demografische ontwikkelingen die van invloed zijn op de manier waarop wij ons verplaatsen. Het lokale verkeer- en vervoerbeleid moet hier op inspelen:

- Meer (mogelijkheden tot) thuiswerken
- Meer online winkelen, andere beleving van de centra
- We worden gemiddeld steeds ouder en nemen ook op hogere leeftijd actief deel aan het verkeer
- Bevolkingsgroei (of toch krimp op lange termijn)
- Nieuwe vervoerwijzen doen (en deden al) hun intrede zoals elektrische fietsen, speed-pedelecs, deelauto's, deelscooters.
- Technologische ontwikkeling met betrekking tot het delen van informatie en het koppelen van (vervoers)systemen.





Uitdagingen Weststellingwerf

Bereikbaarheid en toegankelijkheid

Een vitale en sterke gemeente vraagt om een goede bereikbaarheid en toegankelijkheid. De bereikbaarheid per (vracht)auto blijft voor Weststellingwerf van belang, ook als de elektrificatie verder is doorgevoerd en ondanks de aanwezigheid van de centraal gelegen spoorlijn en eventuele Lelylijn op langere termijn. De hoofdwegenstructuur heeft nu nog net voldoende capaciteit om het verkeer goed af te wikkelen. Met name bij de oostelijke entree van Wolvega (Lycklamaweg) en bij de de rotondes bij de onderdoorgang Om den Noort (N351), zal een verdere toename van (auto)verkeer vaker gaan leiden tot congestie. Met het oog op de woningbouw opgave is het een uitdaging om de afwikkelcapaciteit van de hoofdwegen mee te laten groeien en/of het aanbod van verkeer te beperken.

Naast de treinverbinding vormt het busvervoer een belangrijke schakel in de bereikbaarheid van de kernen in de gemeente. De laatste decennia is het busvervoer al afgeschaald en de verwachting is dat de nieuwe concessie2024-2034 een verdere verschraling van het vervoersaanbod met zich mee zal brengen.

Met de beperkte provinciale middelen is het een uitdaging het aanbod op een voldoende goed niveau te houden en de neerwaartse spiraal van een dalend aanbod en een dalend gebruik te doorbreken .

Bereikbaarheid is ook onder de geënquêteerde inwoners een belangrijk thema. De aandachtspunten liggen wat hen betreft niet zozeer op het vlak van het aanbod van stallings- en parkeerplaatsen en het aanbod van openbaar vervoer maar meer op het ontbreken van goede infrastructuur voor voetganger en fietser. Veelal lopen routes voor fietsverkeer samen met de hoofdroutes voor het (dominante) autoverkeer. De potentie van de fiets als vervoerwijze voor korte tot middellange afstanden lijkt nog niet volledig benut. Dit terwijl de fiets een toegankelijk alternatief is voor jong tot oud en van arm tot rijk.

Voor het regionale centrum van Wolvega is en blijft bereikbaarheid per auto van belang. Voldoende parkeerplaatsen zijn essentieel maar de beperkte ruimte moet op een goede manier verdeeld worden. Er moet ook voldoende ruimte zijn voor de voetganger, fietser en verblijven. De balans tussen vraag en aanbod van parkeerplaatsen moet goed blijven, met een zo efficiënt mogelijk gebruik in tijd en ruimte. In het Centrumplan Wolvega wordt geanticipeerd op toekomstige ontwikkelingen maar een integrale visie op de parkeersituatie en ontsluiting ontbreekt.

Verkeersveiligheid

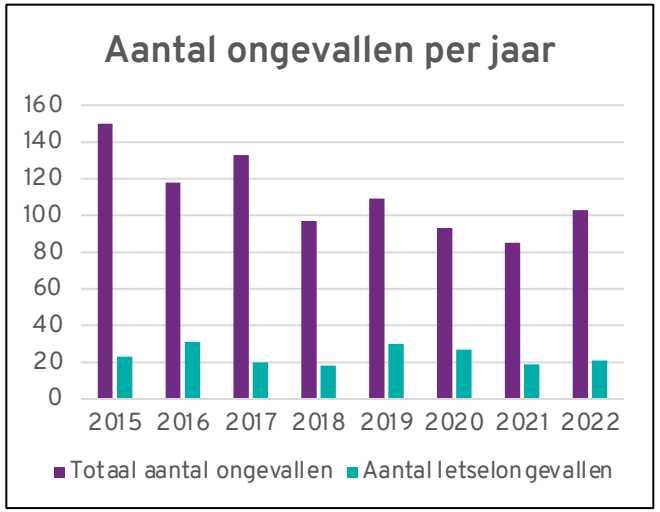
Ondanks de ambities en inspanningen van de laatste decennia is het nog onvoldoende gelukt om de verkeersveiligheid te verhogen. Zowel landelijk als lokaal lijkt de daling van het aantal verkeersslachtoffers af te vlakken. In de grafiek is het aantal geregistreerde (letsel)ongevallen in de gemeente, over de afgelopen jaren, weergegeven. Afleiding in het verkeer maar ook alcohol en drugs spelen nog altijd een belangrijke rol in het ontstaan van ongevallen. We nemen steeds vaker ook op oudere leeftijd nog actief deel aan het verkeer, ondanks het afnemen van de fysieke vermogens.

Ook de inrichting van het wegennet is vanuit veiligheidsperspectief nog niet overal op orde. Dit laatste is ook zichtbaar in Weststellingwerf waar met name op de hoofdwegen de principes van duurzaam veilig en de hierbij horende inrichtingskenmerken nog onvoldoende zijn doorgevoerd. Hier geldt op veel plaatsen bijvoorbeeld nog een maximumsnelheid van 50 km/uur, terwijl fietsers en autoverkeer gemengd worden afgewikkeld. In de basis is dit niet veilig voor fietsers. Het ongevallenbeeld, onder andere op de Lycklamaweg, onderstreept dit. Daarnaast geldt dat ook op veel 30 en 60 km/uur wegen de gereden snelheid (veel) hoger ligt dan de maximumsnelheid. Een risicofactor voor verkeersonveiligheid met name voor fietsers en voetgangers.

De inwoners van de gemeente geven in de enquête ook aan dat verkeersveiligheid nog altijd het belangrijkste thema moet zijn binnen het verkeer- en vervoerbeleid. De meeste van de door hen aangedragen aandachtspunten hebben dan ook betrekking op de verkeersveiligheid. Vooral een hoge snelheid van het autoverkeer, de hoeveelheid autoverkeer en onduidelijke en onoverzichtelijke situaties worden aangekaart als oorzaak van de onveiligheid. De aandachtspunten concentreren zich met name op de wegen in en rondom het centrum van Wolvega en de doorgaande routes in en tussen de kleinere kernen.

Een schouw van het wegennet leert ten slotte dat de onderhoudsstaat van markering en wegdek hier en daar aandacht verdient. Een directe link met verkeersongevallen is niet te maken maar gekoppeld aan onderhoudswerk kan wel efficiënt een slag worden gemaakt naar een veiliger weginrichting, zeker met de subsidiemogelijkheden die er zijn.

Het blijft een uitdaging om, met het groeiende verkeer, oudere verkeersdeelnemers en meer afleiding, de risico's verder te beperken.





Duurzaam en gezond verplaatsen

Fossiel aangedreven verkeer en vervoer draagt voor een aanzienlijk deel bij aan de uitstoot van schadelijke stoffen als stikstof en CO2. We hebben met zijn allen een belangrijke opgave om de uitstoot te beperken. Ondanks dat de rol van de gemeente hierin beperkt is, kan en moet de gemeente wel degelijk bijdragen aan de verduurzaming van het verkeer en vervoer. Het autobezit binnen de gemeente ligt hoger dan gemiddeld en dat is logisch voor een plattelandsgemeente. Des te meer een uitdaging om het gebruik van de fossiel aangedreven auto te beperken door dat van duurzame alternatieven zoals OV, fiets en elektrische auto te vergroten.

Het fietsnetwerk verdient hierbij nog zeker aandacht, zo blijkt ook uit de verkenning en enquête. De fiets is daarbij niet alleen een duurzaam maar ook een gezond alternatief.

De verschraling van het OV is een aandachtspunt en uitdaging die ook steeds meer van de gemeente zal vragen, zeker als het een beter alternatief moet worden voor het gebruik van de (fossiel aangedreven) auto.

De aanwezige laadinfrastructuur ten slotte, is qua aantallen nog niet in lijn met de potentie en behoefte. Hier ligt ook voor de gemeente Weststellingwerf een uitdaging de komende jaren, ook na afloop van de huidige concessie. Met de laadvisie (zie bijlage) wordt een belangrijke stap in de goede richting gezet.



Leefbaarheid wijken

Een belangrijke factor in het welzijn van de mens is de kwaliteit van de eigen leefomgeving. De dominante positie van de auto en de overlast die auto's veroorzaken in onze leefomgeving wordt steeds vaker als aandachtpunt aangekaart. Te snel rijdend autoverkeer in onze woonstraten zorgt niet alleen voor verkeersonveilige situaties maar geeft ook overlast is de vorm van geluids-, stank- en trillingshinder. Daarbij komt dat de auto veel ruimte inneemt in het straatbeeld. Een auto voor de deur is een woonkwaliteit maar andere factoren worden belangrijker. Zo is meer groen gewenst om hittestress tegen te gaan en een gezonde mooie woonomgeving te creëren. Er is behoefte aan een leefomgeving waarin ook ruimte is voor spelen en verblijven.

De uitdaging is om de verkeershinder in onze woonstraten en leefomgeving in de toekomst verder terug te dringen en de dominante rol van de auto in het straatbeeld te beperken. Ook hierin speelt de beschikbaarheid van alternatieve vervoerwijzen, bijvoorbeeld deelmobiliteit, een belangrijke rol. Daarnaast is een slimmere manier van distributie nodig om het stijgende aantal ritten van pakketdiensten een halt toe te roepen.

03

Richting en strategie verkeer- en vervoerbeleid

Doelen verkeer en vervoerbeleid

Verkeer en vervoer vormt steeds meer een belangrijke schakel in het bereiken van de doelen op economisch, milieutechnisch, recreatief, ruimtelijk en maatschappelijk vlak. Het draait niet alleen om bereikbaarheid en verkeersveiligheid, ondanks dat dit nog wel de belangrijkste thema's zijn. **Het verkeer- en vervoerbeleid en de hieruit voortvloeiende acties moeten de verkeersveiligheid verbeteren en de bereikbaarheid waarborgen maar ook bijdragen aan duurzaamheid, leefbaarheid en gezondheid.** Juist omdat de doelen breder zijn dan veiligheid en bereikbaarheid en grotere maatschappelijke impact hebben, is een ander perspectief, een andere richting maar ook een nieuwe manier van werken nodig.

Mobiliteitstransitie

Om Nederland en dus ook de gemeente Weststellingwerf op termijn leefbaar, bereikbaar en veilig te houden is een andere kijk op mobiliteit nodig, een transitie. Meer gebruik van duurzame en gezonde vervoerwijzen zoals lopen, fietsen en het OV en minder van fossiel aangedreven (vracht)auto's.

De transitie is al ingezet en een gedragsverandering is landelijk maar ook lokaal al zichtbaar. Steeds meer mensen rijden in een elektrische auto, meer mensen fietsen grotere afstanden op elektrische fietsen en ook het gebruik van een deelauto in plaats van de aanschaf van een eigen (tweede) auto is in opkomst. De transitie vraagt om een collectieve gedragsverandering, en dat gaat jaren duren. De invloed van de gemeente op het gedrag is niet groot maar zeker niet nul. De gemeente heeft een voorbeeldfunctie en kan prioriteiten stellen daar waar het gaat om de verdeling van de openbare ruimte en het stimuleren van bepaalde vervoerwijzen. Meer ruimte voor de voetganger en de fietser, het steunen van initiatieven op het gebied van (deel)vervoer en de uitrol van laadinfra zijn hier voorbeelden van.

De auto blijft een belangrijk vervoermiddel maar staat niet langer automatisch overal op de eerste plaats. Daar waar nodig zal de bestuurder van de auto het wat rustiger aan moeten doen en zal de auto minder dominant aanwezig zijn in onze publieke ruimte. Keuzevrijheid blijft voorop staan en iedereen moet zich kunnen verplaatsen maar de drempel om te kiezen voor een meer duurzame en/of gezonde manier van verplaatsen moet omlaag!

Samen en integraal

De uitdagingen op het gebied van verkeer en vervoer in de komende jaren vragen niet alleen om een andere koers en beleidsrichting. Ook de manier van werken moet mee veranderen. Dit laatste is met de komst van de omgevingswet al in gang gezet. Met de gemeentelijke Omgevingsvisie is al een overkoepelende integrale visie op de fysieke leefomgeving vastgesteld. De uitdagingen de komende jaren vragen om een werkwijze in lijn met de wet, integraal en samen met belanghebbenden. Daarbij is de rol van de gemeente naast faciliterend ook inspirerend.

Integrale aanpak

De inrichting van de openbare ruimte en de wegen kan niet meer alleen vanuit het verkeer- en vervoerbeleid worden benaderd. De ambities vanuit andere beleidsterreinen zijn net zo belangrijk en vragen om een meer genuanceerde of andere blik op de inrichting van de openbare ruimte. Zo zijn groen, waterberging, beheer en duurzaam materiaalgebruik ook van belang. De komende jaren moet verder worden gewerkt aan een organisatie waarin de integraliteit is gewaarborgd.

Participatie

Het inrichten en beheren van onze openbare ruimte en het sturen op (verkeers)gedrag is steeds meer een samenwerking tussen gemeente, bedrijven en inwoners van de gemeente. We hebben elkaar nodig om goede, innovatieve en gedragen oplossingen te realiseren. Het wordt steeds belangrijker om alle belanghebbende partijen actief bij de planvorming te betrekken of andersom dat de gemeente wordt aangehaakt bij initiatieven van inwoners. Niet alleen betrokkenheid bij de beleidsvorming maar juist ook bij het verder uitwerken van de ideeën en de uitvoering ervan.

Rol gemeente

De rol van de gemeente zal de komende jaren ook moeten verbreden. Een meer inspirerende rol is nodig om de transitie vorm te geven en een gedragsverandering in gang te zetten. Dit vraagt om het consequent vertellen en uitdragen van het verhaal, de keuzes en het toekomstperspectief. In de communicatie kunnen concrete resultaten en voorbeelden, al zijn het slechts kleine stapjes op weg naar het grotere doel, worden gebruikt om te motiveren en de vaart er in te houden.

04

Opgaven verkeer en vervoer

Opgaven verkeer- en vervoerbeleid

Om de doelen waar te maken en in de richting te bewegen waar we naar toe willen, ligt er een aantal belangrijke opgaven op het gebied van verkeer en vervoer voor de komende jaren. In totaal 9 opgaven die vorm geven en bijdragen aan de mobiliteitstransitie en aan het verbeteren van de verkeersveiligheid, duurzaamheid, de bereikbaarheid en toegankelijkheid van de voorzieningen, de leefbaarheid van de woongebieden en de gezondheid van de inwoners.

Opgaven verkeer en vervoerbeleid (niet in volgorde van prioriteit of belang):

1. Realisatie van een toekomstbestendige ontsluitingsstructuur Wolvega
2. Een duurzaam veilige indeling en inrichting van het wegennet
3. Veiliger en duurzamer (verkeers)gedrag
4. Het realiseren van een veilig en aantrekkelijk fietsnetwerk
5. Een gezonde parkeerbalans in de centra en woongebieden
6. Het stimuleren van elektrisch verkeer en vervoer
7. Meer ruimte voor voetgangers en mindervaliden
8. Het stimuleren van het gebruik van openbaar vervoer en deelmobiliteit
9. Het verbeteren van de leefomgeving en het beperken van de verkeershinder

Opgave 1: Realisatie van een toekomstbestendige ontsluitingsstructuur Wolvega

Vanuit verschillende perspectieven is een transitie naar meer gebruik van gezonde en duurzame vervoerwijzen van belang. De auto blijft als vervoermiddel echter ook belangrijk voor een gemeente als Weststellingwerf. De bereikbaarheid en toegankelijkheid voor het gemotoriseerde verkeer moet daarom ook worden gewaarborgd.

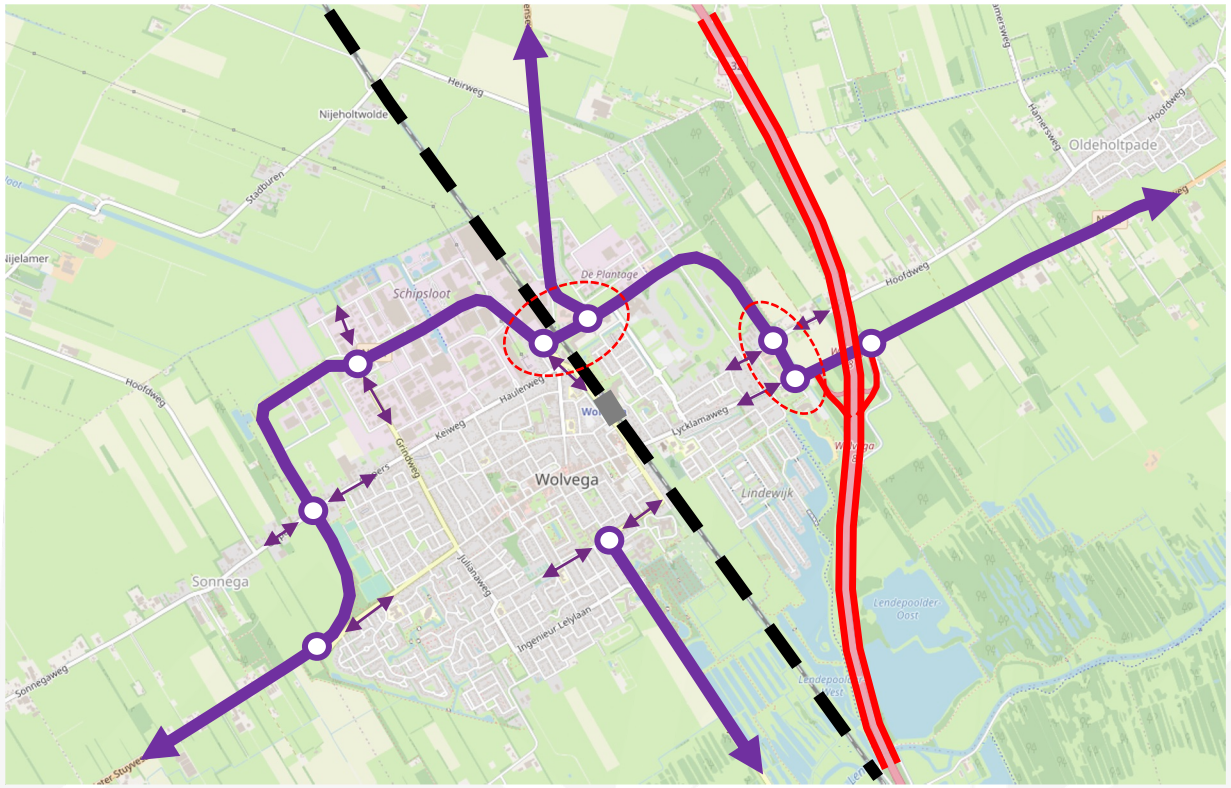
Als de woningbouwopgave groeit en/of we slagen er onvoldoende in de alternatieve vervoerwijzen te benutten, dan zijn aanpassingen aan de hoofdinfrastructuur nodig om het verkeer goed af te wikkelen en te voorkomen dat (sluip)verkeer door de woongebieden en de kern ontstaat.

Verkend moet worden of de bestaande verkeersoplossingen bij onderdoorgang Om den Noort en de oostelijke entree van Wolvega kunnen worden aangepast en afgestemd op de toekomstige intensiteiten. Als dit niet mogelijk blijkt, dan moet worden gekeken naar nieuwe verbindingen en/of aansluitingen voor de langere termijn.

Ontsluiting kern Wolvega

De focus wat betreft verkeersafwikkeling ligt hierbij op Wolvega, en niet op de andere kernen, omdat juist hier de hoge verkeersintensiteiten zorgen voor een verzadiging van het hoofdwegennet. Dit speelt vooral ter hoogte van de noordelijke en westelijke invalsweg, zeker als er de komende jaren nog bij gebouwd gaat worden in en rond het dorp, en zeker als we de Lycklamaweg minder als ontsluiting van het centrum willen gebruiken. Dit vraagt om:

- Inzetten op alternatieve vervoerwijzen om (de groei van) het autoverkeer te beperken (de rode draad in het GVVP)
- Bij het zoeken van nieuwe locaties van woningbouw de effecten op de verkeersafwikkeling in beeld brengen prioriteit geven bij de integrale afweging. Hierbij op voorhand al kijken naar passende oplossingen voor bereikbaarheid, mobiliteit en parkeren.



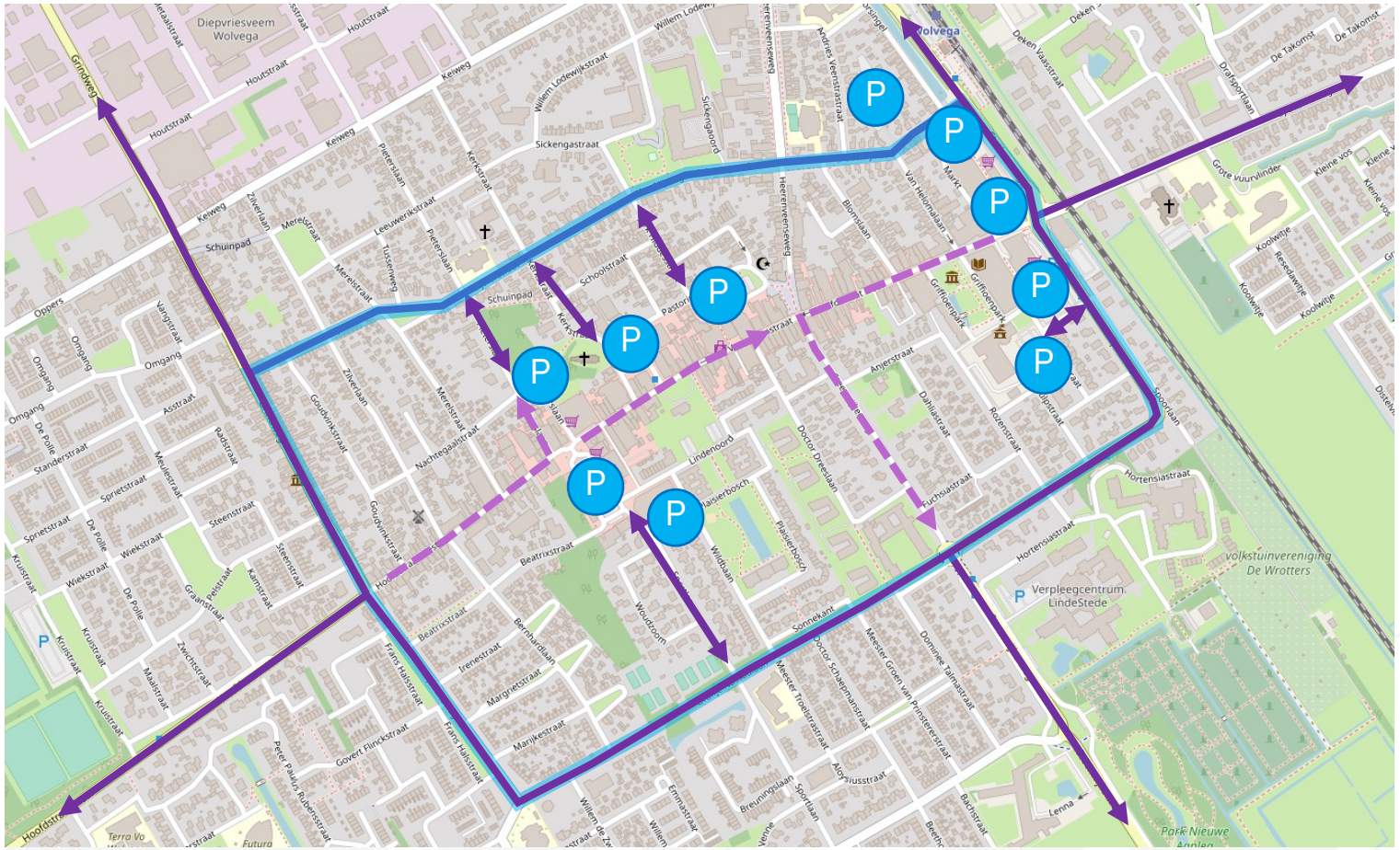
Opgave 1: Realisatie van een toekomstbestendige ontsluitingsstructuur Wolvega

Bereikbaarheid en circulatie centrum Wolvega

Om de bereikbaarheid en leefbaarheid in en rond het centrum te verbeteren is in het kader van het centrumplan al een aantal acties in gang gezet, waaronder de herinrichting van de Hoofdstraat en de zone rondom het Pastorieplein en de pilot centrumgebied. Voor het Achtpilarenplein wordt momenteel een visie opgesteld waarin ook de ontsluitingsstructuur een onderdeel is (o.a. nut en noodzaak doorbraak Heerenveense weg). De circulatie en bereikbaarheid van de parkeerterreinen verdient nog aandacht en uitwerking. In lijn met de geformuleerde richting van het beleid moet deze zijn gebaseerd op:

- Autoverkeer zoveel mogelijk rondom het centrum richting parkeerplaatsen leiden en niet er doorheen.
- Versnippering parkeren tegengaan. Een aantal grotere parkeerterreinen ontsluiten en goed verwijzen vanaf de buitenzijde.
- De circulatie in en rond het centrum afstemmen op de wens om het centrale deel van de Hoofdstraat op gezette tijden af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer en doorgaande bewegingen door het centrum tegen te gaan.

De afbeelding geeft het principe weer met een mogelijke circulatie in de Hoofdstraat.



Opgave 2: Duurzaam veilige indeling en inrichting wegennet

Het verhogen van de verkeersveiligheid blijft een belangrijke opgave de komende jaren. Een veilige inrichting van het wegennet is een belangrijke factor in het voorkomen van ongevallen en het beperken van de risico's. Herinrichting van het wegennet is een grote (financiële) opgave die gefaseerd en met inzet van subsidie en een koppeling met onderhoud tot stand kan worden gebracht.

Intensief onderhoud wegen en paden

Een veilig wegennet valt of staat met goed onderhoud. Een vlak en sluitend wegdek en duidelijke markering en signalering voorkomt vallen, glijden, onveilig gedrag en onduidelijkheid. De mogelijkheden van intensivering van onderhoud moeten worden onderzocht. Daarbij moet in gedachten worden gehouden dat onderhoudswerkzaamheden vaak een drager zijn voor de optimalisatie van de inrichting van wegen (conform duurzaam veilig).

Inrichting conform actuele wegencategorisering

De functionele indeling van het wegennet, de categorisering stamt uit het jaar 2000 en is achterhaald. Nieuwe ontwikkelingen en opgaven vragen om een actualisatie waarbij op meer wegen de nadruk komt te liggen op de verblijfsfunctie en minder op de verkeersfunctie. Meer 60 en 30 km/uur (erftoegangswegen | ETW 60 en 30) en minder 80 en 50 km/uur (gebiedsontsluitingwegen | GOW 80 en 50). Daarbij wordt binnen de kom voor een aantal drukkere wegen gekozen voor de ontsluitingsfunctie met een maximumsnelheid van 30 km/uur (GOW 30). Van belang is dat de wegen de komende jaren conform de functie worden ingericht. Hiervoor gelden een aantal essentiële kenmerken met betrekking tot voorrangsituatie, scheiding van langzaam verkeer, parkeren, kruispuntvormen et cetera. Hierbij moet ook specifiek aandacht zijn voor duidelijk vormgegeven overgangen van buiten naar binnen de bebouwde kom.

Inrichting van het wegennet conform de functie en de hiervoor geldende kenmerken schept duidelijkheid en beperkt de risico's. Op de afbeelding op de volgende pagina is het voorstel voor de wegencategorisering weergegeven.

Aanpak potentieel onveilige locaties

Met het structureel conform de principes van duurzaam veilig inrichten van het wegennet wordt veel leed voorkomen en worden risico's beperkt. Toch blijven er nu en in de toekomst nog locaties die ondanks de theoretisch juiste inrichting conform de basisprincipes nog altijd onveilig zijn en/of als zodanig worden ervaren. De komende jaren wordt met prioriteit gewerkt aan de aanpak van de locaties die vanuit de beleving en/of risico-benadering het meest urgent zijn. Een recente risico-analyse van de provincie o.b.v. ongevallen en snelheden laat zien dat de volgende locaties in ieder geval aandacht verdienen:

- Lyclamaweg – Deken Vaasstraat (Wolvega)
- Bernhardlaan - Zilverlaan – Hoofdstraat West (Wolvega) Vinkegavaartweg – Kontermansweg (buitengebied)
- Bekhofweg – Boekelterweg – Zandhuizerweg (buitengebied)

De komende jaren zal op basis van actuele data moeten worden gewerkt aan de aanpak van deze en andere urgente en actuele risico-locaties.

Opgave 2: Duurzaam veilige indeling en inrichting wegennet







Grindweg
NTB: ETW 30 of GOW 30









	Stroomweg (100/130 km/uur)
	Gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom (80 km/uur)
	Gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom (50 km/uur)
	Gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom (30 km/uur)
Overig	Erftoegangsweg binnen en buiten de bebouwde kom (30 en 60 km/uur) / wegen bedrijventerrein

Opgave 3: Veiliger en duurzamer verkeersgedrag

Het verbeteren van de verkeersveiligheid en het stimuleren van duurzame en gezonde vervoer- en verplaatsingswijzen vraagt niet alleen om goed ingerichte wegen. Permanente educatie, voorlichting en handhaving zijn van essentieel belang om het gedrag te beïnvloeden en moeten de komende jaren een prominente rol krijgen in het beleid.

Actieplan (verkeerseducatie)

Al vele jaren wordt in het kader van het jaarlijkse actieplan verkeersveiligheid een aantal educatieve programma's aangeboden en uitgevoerd, zoals de scootmobielcursus en "Wij gaan weer naar school". De komende jaren moet het programma nog meer worden afgestemd op de actuele wensen en speerpunten: Ouderen, verkeershufters en de situatie rondom scholen. De scholen moeten hierbij vooral worden gestimuleerd om ook zelf aan de slag te gaan met verkeersveiligheid en het beperken van autoverkeer rondom de school, bijvoorbeeld door het programma "Op voeten en fietsen naar school"

Voorlichting gedrag

De gemeente heeft een belangrijke rol daar waar het gaat om het communiceren en voorlichten over het gewenste verkeersgedrag. Niet alleen gekoppeld aan concrete (herinrichtings)projecten maar op structurele basis moet bijvoorbeeld via de social media aandacht worden besteed aan verschillende aspecten die te maken hebben met verkeersgedrag en –regels.

Gerichte handhaving

Handhaving is aan de ene kant een sluitstuk daar waar het gaat om verkeersgedrag maar aan de andere kant soms noodzakelijk. Handhaving ligt grotendeels bij de politie. Deze hebben echter ook andere prioriteiten en de capaciteit is daardoor beperkt. Aan de inzet van gemeentelijke BOA's op het blak van verkeershandhaving wordt gewerkt. Gezamenlijk moet worden bekeken hoe de beperkte capaciteit zo effectief mogelijk kan worden ingezet. Veelal is dit op projectbasis waarin educatie, voorlichting en handhaving op elkaar zijn afgestemd. Het beperken van hard rijden in de wijken en het buitengebied is hierbij een speerpunt.







Opgave 4: Een veilig en aantrekkelijk fietsnetwerk

De fiets vormt als vervoermiddel een belangrijke schakel binnen de ambities van de gemeente. Fietsen is gezond, het belast het milieu niet en is voor een grote groep mensen een beschikbaar en toegankelijk alternatief (voor de auto). Binnen Wolvega zijn de afstanden zodanig dat fietsen eigenlijk altijd een optie is. Vanuit het buitengebied en de omringende dorpen is de afstand naar voorzieningen, school of werk weliswaar iets groter, maar zeker met de elektrische fiets niet onoverbrugbaar. De fiets leeft onder de inwoners, zo blijkt ook uit de enquête. Het optimaal benutten van de potentie van de fiets in de gemeente vraagt om een veilig, aantrekkelijk en samenhangend fietsnetwerk en voldoende goede stallingsmogelijkheden.



Inrichten netwerk hoofdfietsroutes

De fiets heeft veel potentie en in 2019 is daar binnen de regio al werk van gemaakt door het vaststellen van de Fietsagenda Zuidoost Fryslân 2019-2023. Hierin lag de focus op het verbeteren van de regionale fietsverbindingen. Provinciaal is er daarnaast veel aandacht voor de doorfietsroutes Heerenveen – Wolvega en Wolvega – Oosterwolde. De komende jaren zal er ook aandacht moeten zijn voor het verbeteren van het lokale netwerk van hoofdfietsroutes.

Op de afbeelding op de volgende pagina is het netwerk van hoofdfietsroutes weergegeven. Het betreft de (in potentie) meest gebruikte routes voor utilitair gebruik. Met name deze routes verdienen aandacht daar waar het gaat om het beter positioneren en zichtbaar maken van de (aanwezigheid van) fietsers. Dit kan afhankelijk van de situatie (hoeveelheid verkeer, functie van de weg, snelheid, aanwezigheid landbouwverkeer) in de vorm van vrijliggende fietspaden (met voldoende breedte), fiets(suggestie)stroken of een fietsstraat. In ieder geval zal de snelheid van het gemotoriseerde verkeer op de fietsroutes zelf en op de belangrijke kruisingen moeten worden beperkt om de veiligheid te waarborgen. Zowel een hoge snelheid als het ontbreken van fietsvoorzieningen is een door inwoners veelgenoemd punt van aandacht.

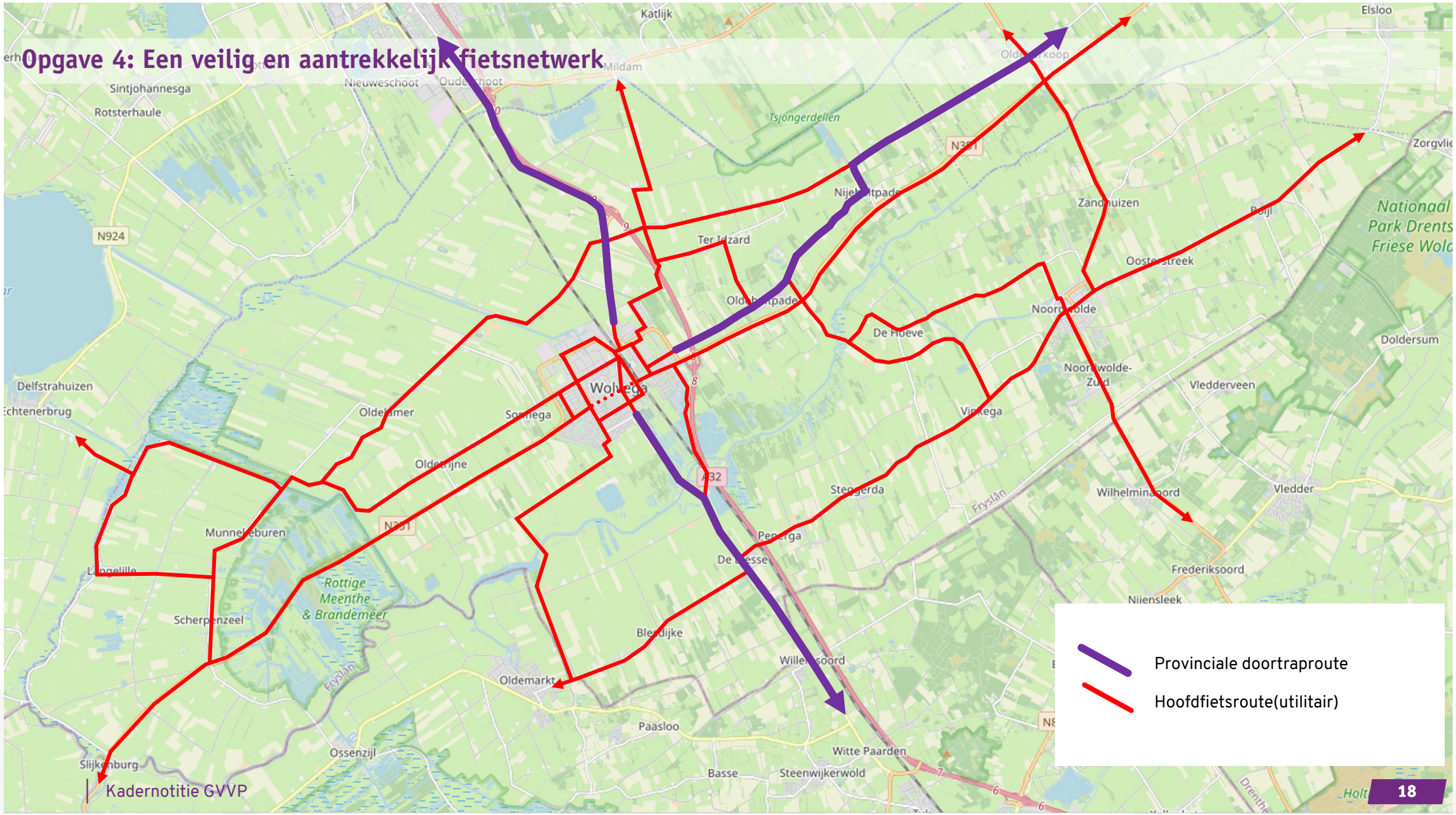
Naast het verbeteren van de fietsvoorzieningen op netwerkniveau zal de komende jaren meer prioriteit moeten worden gegeven aan fietsers op de kruispunten, door bijvoorbeeld fietsers voorrang te geven op rotondes binnen de bebouwde kom.

Verbeteren stallingsmogelijkheden fiets

Voor het stimuleren van fietsen is het van belang dat het aantal en de kwaliteit van stallingen toeneemt. Duurdere elektrische fietsen of speed-pedelecs vragen om bewaakte stallingen. De focus ligt hierbij primair op het station en het centrum van Wolvega maar er zal ook moeten worden bekeken of op andere locaties extra en betere stallingen nodig zijn.

Bij nieuwe ontwikkelingen, bijvoorbeeld woningbouw, zal het stallen van fietsen, net als parkeren van auto's, onderdeel uit moeten maken van de toetsing van het plan. Een nieuwe nota parkeernormen zal ook fietsparkeernormen bevatten.

Opgave 4: Een veilig en aantrekkelijk fietsnetwerk



Opgave 5: Een gezonde parkeerbalans in de centra en woongebieden

Bereikbaarheid is afhankelijk van de manier waarop en snelheid waarmee je een bestemming kan bereiken. Voor wat betreft de verplaatsingen per auto maakt ook het (kunnen) parkeren een belangrijk onderdeel uit van de de mate van bereikbaarheid. In het kader van de mobiliteitstransitie moet kritisch worden gekeken naar de hoeveelheid en locatie van parkeerplaatsen. Efficient gebruik van plaatsen is van belang om een overdaad aan plaatsen te voorkomen. Daarnaast moet de manier waarop wordt omgegaan met parkeren worden bekeken in het licht van mogelijke alternatieven voor het gebruik van de auto. Dat vraagt om een juridische verankering in gemeentelijke normen en specifiek voor het centrum van Wolvega, waar de komende jaren meerdere ontwikkelingen plaatsvinden, om een uitwerking in een goede toekomstbestendige parkeerbalans.

Actuele parkeernormen

Ruimtelijke ontwikkelingen worden getoetst aan het bestemmingsplan en indirect aan de gemeentelijke parkeernormen. Nieuwe inzichten en ontwikkelingen vragen om actuele normen. Parkeernormen die afgestemd zijn op de meest recente richtlijnen, woonvormen, woningprijzen en waarin ook ruimte wordt geboden aan alternatieven in de vorm van bijvoorbeeld deelmobiliteit. Daarbij is een onderscheid naar gebiedskenmerken nodig. Zo kent een gebied dat goed bereikbaar is met het OV en dicht bij de primaire voorzieningen ligt in potentie een lager autogebruik en –bezit. Hier kunnen lagere parkeernormen worden toegepast. Daarnaast moet de methodiek waarop ontwikkelingen worden getoetst worden herijkt. Wat als er geen ruimte is voor parkeren op eigen terrein? Wanneer is dat een probleem en wanneer niet? Een nieuwe nota parkeernormen biedt duidelijkheid.



Gezonde balans in centrum Wolvega

Het centrum van Wolvega ondergaat de komende jaren in het kader van het centrumplan een aantal veranderingen wat betreft inrichting en parkeermogelijkheden. Monitoring van het parkeren de komende jaren is van essentieel belang om grip te houden op vraag en aanbod. Ook hier geldt dat een overdaad aan plekken versnippering moet worden voorkomen. Een centrumbrede benadering waarin voor verschillende ontwikkelscenario's wordt bekeken waar welke doelgroep (bewoner, werker, bezoeker) kan of moet staan, is nodig om grip te houden op de balans.



Opgave 6: Stimuleren elektrisch vervoer

Daar waar in de toekomst nog gebruik wordt gemaakt van de auto of vrachtauto zal dat veelal op een duurzame manier moeten. Elektrisch aangedreven is het meest voor de hand liggend en de laatste jaren al sterk in ontwikkeling. De gemeente moet ook op dit vlak de mogelijkheden aangrijpen om het elektrisch rijden te stimuleren en bij te dragen aan het beperken van het gebruik van fossiel aangedreven auto's en logistiek vervoer. Juist in een gemeente waarin gebruik van de auto belangrijk is (en blijft), is een snelle transitie naar elektrisch rijden essentieel.

Verdichten van netwerk van laadpalen

Het netwerk van laadpalen in de gemeente blijft achter bij de laadbehoefte, zo blijkt uit benchmarks. Er is binnen de concessie nog ruimte om laadpalen te plaatsen, dus hier moet de komende periode een inhaalslag worden gemaakt. Niet alleen vraagafhankelijk maar ook (meer) op strategische plaatsen. In het centrum van Wolvega en op de bedrijventerreinen is al een aantal laadpalen beschikbaar. Van de 25 publieke laadpunten staan 19 in Wolvega (2023). Specifiek de buitenwijken en dorpen waar nog geen laadpalen staan verdienen aandacht. De concept laadvisie, waarin de kaders voor de uitrol van laadvoorzieningen zijn vastgelegd, is bijgevoegd bij dit rapport.

Transitie naar duurzame logistiek

Het verduurzamen van logistiek verkeer en vervoer kost nog jaren. In grotere steden worden de komende jaren zero-emissie zones ingevoerd in de centra. De kleinere kernen zullen op termijn volgen. Vele bedrijven zijn al bezig om de logistiek te verduurzamen. De gemeente zal de komende jaren in overleg met de lokale bedrijven moeten bekijken wat mogelijk en nodig is om de gewenste transitie door te voeren. De gesprekken moeten uitwijzen waar de gemeente kan ondersteunen of faciliteren.



Benchmark laadpalen (bron Overmorgen)





Opgave 7: Meer ruimte voor voetgangers en minder validen

Lopen is de belangrijkste manier van verplaatsen op korte afstanden en elke verplaatsing per fiets, OV of auto begint en eindigt veelal met een stukje lopen. Lopen en de positie van de voetganger zal een prominentere rol moeten krijgen bij de afwegingen die we maken bij de inrichting van de openbare ruimte. Des te meer omdat we gemiddeld steeds ouder worden maar gelukkig ook langer actief meedoen in de samenleving en langer blijven lopen of scootmobielen.



Ruimte en prioriteit voor de voetganger

Meer prioriteit voor de voetganger betekent dat de belangen van de voetganger voorop komen te staan, met name in de centra en de woongebieden. Enerzijds moet de fysieke ruimte voor de voetganger worden gewaarborgd (brede voetpaden) en anderzijds moet de aanwezigheid van obstakels worden beperkt. Een helder uitstallingenbeleid en handhaving op (structureel) foutparkeren geeft voetgangers meer ruimte.

Er is altijd terughoudend omgegaan met de aanleg van zebrapaden. Binnen 30 km/uur gebieden heeft dat ook niet de voorkeur omdat, zo is de gedachte, je daar overal makkelijk en veilig kan oversteken. Op de drukkere wegen in binnen de bebouwde kom kunnen zebrapaden op specifieke punten, bijvoorbeeld op de Lyclamamaweg, ook bij een 30 km/uur regime, echter wel houvast bieden aan met name jongere en oudere voetgangers. Een zebrapad benadrukt ook de prioriteit voor de voetganger. Voorwaarde blijft dat er relatief veel voetgangers oversteken en dat de snelheid van het verkeer laag ligt (door een maatregel).

Ontwerpen voor de mindervalide

Daar waar hoogteverschillen in de openbare ruimte niet functioneel of nodig zijn, moeten deze worden beperkt om de toegankelijkheid voor voetgangers, scootmobielers en mindervaliden te vergroten. Bij de herinrichting van het centrum van Wolvega wordt hier al aandacht aan besteed. Ook bij de herinrichting van andere (woon)straten verdient het beperken of kunnen overwinnen van hoogteverschillen meer aandacht.



Opgave 8: Stimuleren gebruik OV en deelmobiliteit

De rol van de gemeente wat betreft het aanbod van openbaar vervoer is beperkt. In Friesland wordt in 2023 het streekvervoer opnieuw aanbesteed voor de periode van 2024-2034. Dit biedt kansen om de lijnvoering en het aanbod nog beter af te stemmen op de wensen van de (potentiële) reiziger. Naast de lobby voor de belangen van de inwoners richting provincie en vervoerder heeft de gemeente zelf ook mogelijkheden om het gebruik van het OV te stimuleren. Het ondersteunen van lokale initiatieven, het verstrekken van OV-informatie en het verbeteren van het voor- en natransport (goede fietsroutes, voldoende stallingen bij haltes) vormen de belangrijkste.

Samenwerking provincie en vervoerder

De nieuwe concessie zal ruimte bieden voor pilots en lokale wensen en ideeën aangaande de lijnvoering. De gemeente moet een actieve(re) verbindende rol spelen tussen de inwoners en belangenverenigingen enerzijds en de provincie en vervoerder anderzijds om het busvervoer op niveau te houden en waar mogelijk te verbeteren.

Lokale vervoersvormen faciliteren

In de provincie zijn al veel voorbeelden van lokale initiatieven voor aanvullend vervoer. Ook in Weststellingwerf rijdt in de Westhoek al een buurtbus die draait op vrijwilliger. Dergelijke initiatieven kunnen een mooie aanvulling zijn op het reguliere aanbod. Niet alleen in het kader van mobiliteit maar ook wat betreft het sociale aspect van dergelijke initiatieven, die veelal gereden worden door lokale vrijwilligers. De rol van de gemeente is het stimuleren, verstrekken van informatie en het (mede) faciliteren van dergelijke lokale vervoersvormen. Een actieve rol is nodig om initiatieven van de grond te krijgen en te behouden.

Optimaliseren keten

Een goed gebruik van het OV valt of staat met voor- natransport. Goede fietsroutes en stallingen bij de haltes en station zijn essentieel. Meer gebruik van OV-fietsen en/of de opzet van andere deelfiets initiatieven moeten worden bekeken en de gemeente kan ook een actievere rol spelen bij het verstrekken van informatie over de mogelijkheden van voor- en natransport .





Opgave 9: Verbeteren leefomgeving en beperken verkeershinder

Onze directe leefomgeving, onze eigen straat, is van groot belang in onze beleving van welzijn. De aanwezigheid van gemotoriseerd verkeer drukt nog te veel een stempel op de manier waarop wij naar de publieke ruimte kijken en hoe wij deze inrichten. Een iets minder dominante plaats voor de rijdende en geparkeerde auto maakt straten leefbaarder, gezonder en veiliger.

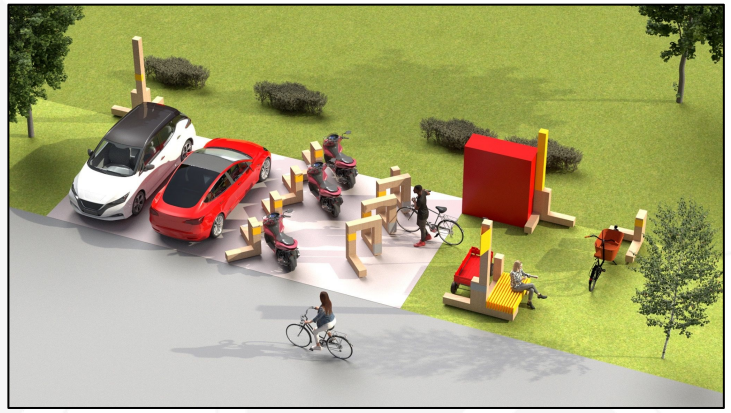
Beperken hinder rijdend verkeer

Een betere leefomgeving begint met het beperken van de hinder van het verkeer. Een inrichting geënt op lagere snelheden beperkt de geluids- en trillingshinder (meer 30 minder 50). Het aanbieden van alternatieven in de vorm van goede OV- fiets- en loopverbindingen beperkt het aantal autobewegingen in de straat. Minder fossiel en meer elektrisch betekent daarnaast minder stankoverlast.



Verdeling van de ruimte

Parkeren gecentraliseerd in de wijk of straat of aan de achterzijde van de woningen in plaats van prominent in de primaire openbare ruimte, biedt plaats aan andere zaken zoals groen, spelen, langzaam verkeer en waterberging. Ook de ontwikkeling van wijkhubs met een concentratie van laden, pickup, deelmobiliteit enz. kan bijdragen aan het beperken van autobewegingen en geparkeerde auto's in de woonstraten. In een nieuwe woonwijk of bij groot onderhoud moeten de mogelijkheden hiervoor worden overwogen.



Opgaven Gemeentelijk Verkeer- en VervoerPlan

Opgaven \ Draagt bij aan:		Verkeers-veiligheid	Bereikbaarheid	Duurzaamheid	Leefbaarheid	Gezondheid
1	Realisatie toekomstbestendige ontsluitingsstructuur Wolvega		✓		✓	
2	Duurzaam veilige indeling en inrichting van het wegennet	✓		✓	✓	
3	Veiliger en duurzamer (verkeers)gedrag	✓		✓		
4	Realiseren veilig en aantrekkelijk fietsnetwerk	✓	✓	✓		✓
5	Een gezonde parkeerbalans in de centra en woongebieden		✓		✓	
6	Stimuleren elektrisch verkeer en vervoer		✓	✓	✓	
7	Meer ruimte voor voetgangers en minder validen		✓		✓	✓
8	Stimuleren gebruik openbaar vervoer en deelmobiliteit		✓	✓		
9	Verbeteren leefomgeving				✓	✓

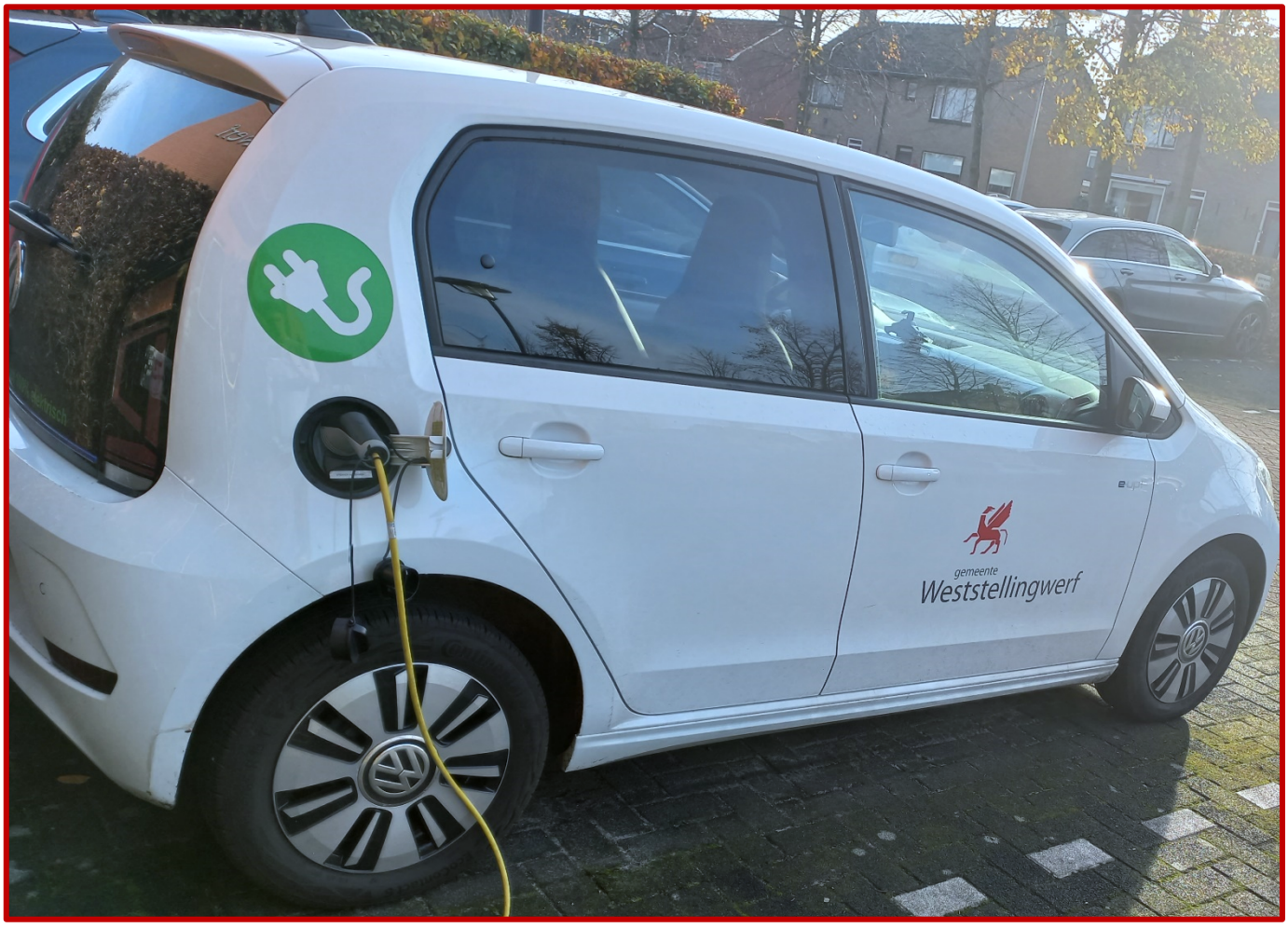
BonoTraffics

GVVP | Kaders, beleidsrichting en opgaven

Gemeente Weststellingwerf

Projectomschrijving:	Gemeentelijk Verkeer- en VervoerPlan Weststellingwerf
Projectnummer:	22.0300
Datum:	22 augustus 2023
Status:	Eindconcept
Auteur(s):	E. Kloezen | E. Wietses

Laadinfrastructuur elektrische voertuigen in de openbare ruimte



Integrale-laadvisie en plaatsingsbeleid laadinfrastructuur gemeente Weststellingwerf

Samenvatting

Deze Integrale laadvisie bepaalt de strategie van gemeente Weststellingwerf om tijdig een toegankelijke, betaalbare, betrouwbare en veilige laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen te realiseren. Dit in navolging van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL), een bijlage van het Klimaatakkoord.
Deze laadvisie richt zich op de volgende gebruikersgroepen: personenvervoer en vaartuigen.

Om de druk op de openbare ruimte beperkt te houden is ons eerste uitgangspunt dat EV-rijders zoveel mogelijk laden op privaat terrein. EV-rijders die geen toegang hebben tot een privaat laadpunt moeten kunnen uitwijken naar semipublieke en publieke laadpunten. De gemeente neemt de verantwoordelijkheid om te zorgen voor een basisnetwerk van publieke laadpunten.

Momenteel zijn er 75 laadpunten in de gemeente Weststellingwerf (per 1 januari 2023).
Om in 2025 in de laadbehoefte van elektrische personenauto's te voorzien zijn naar verwachting 1500 laadpunten nodig. In 2030 en 2035 bedraagt het benodigde aantal laadpunten ongeveer 3000 en 5500 laadpunten nodig voor de personenvervoer.

Vanuit de provincie Friesland is er een concessiemodel waar de gemeente Weststellingwerf zich bij heeft aangesloten, wat wil zeggen dat een of meerdere CPO's (begrippenlijst) het exclusieve plaatsingsrecht krijgt(en) voor publieke laadpunten. In de uitrol kiest de gemeente Weststellingwerf voor vraaggestuurde en strategische plaatsing.

De gemeente vindt het belangrijk dat inwoners goed geïnformeerd zijn over ontwikkelingen in hun omgeving. Inwoners krijgen een informerende rol bij de realisatie van publieke laadpunten in en nabij woonwijken.

LAADVISIE



Gemeente

ONZE GEBRUIKERSGROEP(EN)



AANTAL LAADPUNTEN 2030

198 publieke laadpunten
245 (semi) private laadpunten bij bedrijven
2284 thuislaadpunten





TYPE LAADINFRA

Laden op eigen terrein waar mogelijk aangevuld door een dekkend netwerk van publieke laadpunten op loopafstand.

We stimuleren het beschikbaar stellen van private laadpunten voor

TYPE LAADINFRA
keuze 1

SOORT LAADPUNTEN
keuze 2

SOORT LAADPUNTEN

De gemeente plaatst regulier ladeninfra (<22 kWh)

Als gemeente zijn we terughoudend in snelladen op publiek terrein (>22 kWh)

We ontwikkelen vooralsnog geen Laadpleinen

UITVOERINGSMODEL

We zijn aangesloten bij de concessie van de provincie Fryslân. Hierin heeft een CPO het exclusieve plaatsingsrecht voor publieke laadpunten

De concessie verplicht tot proactieve plaatsing

UITVOERINGS-MODEL
keuze 3

PLAATSINGS-STRATEGIE
keuze 4

PLAATSINGSSTRATEGIE

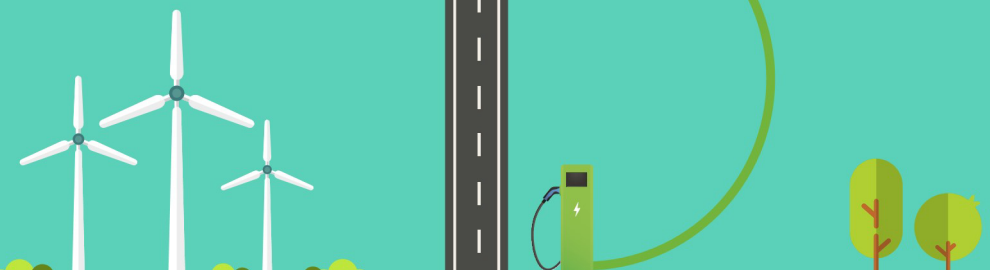
Vraaggestuurde plaatsingsstrategie aangevuld met:

- basis-op-orde palen
- strategische palen
- het plaatsen op

PARTICIPATIE
keuze 5

PARTICIPATIE

Vraaggestuurd
Bewoners en forenzen kunnen een aanvraag indienen voor een publiek laadpunt. De omgeving wordt hier ruim op tijd via een bewonersbrief van op de



Inhoud

Samenvatting 2
1. Inleiding 5
1.1 Aanleiding 5
1.2 Opgave 5
1.3 Doel en scope integrale laadvisie 5
1.4 Uitgangspunten voor de uitrol 6
1.5 Leeswijzer 6
2. Kenmerken laadinfrastructuur 7
2.1 Typen laadinfrastructuur 7
2.2 Soorten laadpunten 9
3. Ontwikkelingen 10
3.1 Elektrische voertuigen en laadpaalgebruik 10
3.1.1 Slim laden 10
3.1.2 Wet- & regelgeving 10
3.2 Gemeentelijke kaders en aanpalend beleid 10
4. Opgave 12
4.1 Inleiding 12
4.2 Prognose benodigde laadpunten 12
5. Strategische keuzes 13
5.1 Type laadinfrastructuur: privaat, semipubliek en publiek laden 13
5.2 Soorten laadpunten 14
5.3 Laadpleinen 15
5.4 Uitvoeringsmodel 16
5.5 Plaatsingsstrategie: mate van proactieve uitrol 16
5.6 Participatie 16
6. Gebruikersgroepen 17
6.1 Personenvervoer 17
6.2 De logistieke sector 19
6.3 Overige gebruikersgroepen 19
7. Uitvoering en organisatie 20
7.1 Gemeentelijke organisatie 20
7.2 Samenwerking en afstemming 20
7.3 Monitoring 20
7.4 Financiële kaders 20
BIJLAGE I Begrippenlijst 21
BIJLAGE II Privaat laden in de openbare ruimte 22
Bijlage III Plaatsingsstrategie en verkeersbesluit 24

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Het aantal elektrische voertuigen neemt sterk toe, ook in Weststellingwerf. Dat is ook noodzakelijk om de klimaatdoelen te halen. Vanaf 2030 zijn alle nieuwe auto's emissieloos[1], voor een belangrijk deel zullen dat batterij-elektrische auto's zijn. Die kunnen alleen rijden als de laadinfrastructuur op orde is. Om ervoor te zorgen dat er tijdig voldoende laadpunten zijn, is de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) opgesteld, een bijlage van het nationale Klimaatakkoord.
Een van de afspraken hieruit is dat gemeenten zorgen voor een integrale laadvisie en plaatsingsbeleid. Voor de gemeente Weststellingwerf geeft deze integrale laadvisie de komende 5 jaar richting aan de ontwikkeling van een dekkend, toegankelijk, betaalbaar en veilig netwerk van laadinfrastructuur voor alle elektrische voertuigen. Deze visie dient daarmee als basis voor de plannen rondom de uitvoering en uitrol van laadinfra mee op te kunnen stellen.

De gemeente Weststellingwerf stimuleert en faciliteert elektrisch vervoer als onderdeel van een breder pakket maatregelen om mobiliteit te verduurzamen. Denk aan bijvoorbeeld het stimuleren van fietsen.

1.2 Opgave

Met ongeveer 16 publieke en naar schatting en 60 private laadpunten[2] in de gemeente zijn de eerste stappen gezet. Maar we staan pas aan het begin van de transitie naar elektrisch vervoer. De verwachting is dat het aantal elektrische voertuigen op de weg de komende jaren fors gaat groeien, mede doordat er steeds meer betaalbare modellen beschikbaar komen. Dit geldt voor personenauto's én voor commerciële voertuigen, zoals bestelwagens.

De groei in het aantal laadpunten heeft een grote impact op het elektriciteitsnet en het beslag op de openbare ruimte. Belangrijk is dat de laadpunten zorgvuldig en tijdig worden ingepast. Ook moeten we keuzes maken in het type laadpunten dat we gaan plaatsen. Er zijn namelijk verschillende manieren om in de laadbehoefte van EV-rijders te voorzien: 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 eigen oprit hebben of voor bezoekers aan onze gemeente. Een ander deel van de laadpunten krijgt plek in de private ruimte, bijvoorbeeld op bedrijventerreinen.

1.3 Doel en scope integrale laadvisie

Het doel van deze integrale laadvisie is om een strategie te bepalen waarmee tijdig een passende laadinfrastructuur voor alle elektrische voertuigen kan worden gerealiseerd. Dit is belangrijk om de mobiliteit te verduurzamen en de CO_2-uitstoot te verminderen.
De gemeente Weststellingwerf wil met deze laadvisie in de toenemende laadvraag kunnen voorzien en richting geven aan de transitie naar elektrisch vervoer. De visie heeft een zichttermijn van 5 jaar.

---

[1] Afspraak uit het regeerakkoord 'Vertrouwen in de toekomst' 2017-2021 en het nationale Klimaatakkoord
[2] Een laadpunt is de elektrische aansluiting op een laadpaal waar de stekker van een elektrisch motorvoertuig op wordt aangesloten. Een laadpaal heeft over het algemeen 2 laadpunten.

Met de laadvisie neemt de gemeente de regie op het plaatsen en opschalen van de laadoplossingen die nodig zijn. Op die manier zorgt de gemeente voor een goede inpassing in de openbare ruimte en het elektriciteitsnet en wil de gemeente haar inwoners, bezoekers en bedrijven vertrouwen geven om de stap naar elektrisch vervoer te maken.

Deze laadvisie richt zich op de volgende gebruikersgroepen: personenververvoer en vaartuigen: De gemeente Weststellingwerf laat vooralsnog doelgroepenvervoer, taxi's, openbaar vervoer, lichte logistieke voertuigen, zware logistieke voertuigen en mobiele werktuigen buiten beschouwing.
Omdat de ontwikkeling van laadpunten voor vaartuigen nog aan het begin staat, wordt daar in deze laadvisie minimaal bij stil gestaan.

De overstap naar elektrisch rijden verloopt niet voor alle gebruikersgroepen en typen voertuigen in hetzelfde tempo. Voor personenvervoer is de overstap al volop gaande en heeft de gemeente redelijk zicht op wat er nodig is. Voor bijvoorbeeld zwaar vrachtvervoer is nog onzeker in hoeverre elektrisch rijden uitkomst biedt en zo ja, wat de behoefte is aan laadinfrastructuur.
De gemeente herijkt haar visie elke vijf jaar of eerder als daar aanleiding voor is. Hierdoor kunnen nieuwe inzichten en ontwikkelingen tijdig worden meegenomen, waardoor op elk moment een passende laadinfrastructuur aanwezig is.

1.4 Uitgangspunten voor de uitrol

Deze visie biedt de komende jaren houvast bij de realisatie van laadinfrastructuur. Om te zorgen dat laadinfrastructuur geen belemmering vormt voor de groei van elektrisch vervoer werkt de gemeente aan een dekkend, toegankelijk, betaalbaar, en veilig netwerk van laadinfrastructuur:

- **Dekkend:** De gemeente Weststellingwerf wil dat EV-rijders nooit lang hoeven te zoeken, voor ze een laadpaal tegenkomen.
- **Toegankelijk:** Laadpunten moeten voor iedereen eenvoudig te gebruiken zijn. Daarom streeft de gemeente ernaar dat de werkwijze en het gebruik van de laadinfrastructuur zoveel mogelijk is gestandaardiseerd.
- **Betaalbaar:** De gemeente zorgt ervoor dat laadsessies betaalbaar blijven.
- **Veilig:** Iedereen moet zijn of haar elektrische voertuig veilig kunnen laden en gebruiken. Dit betreft zowel fysieke veiligheid als digitale veiligheid oftewel cyber security.

De gemeente Weststellingwerf kan deze doelen alleen behalen in samenwerking met de netbeheerder en uitvoerende marktpartijen, maar de regie wordt in eigen hand gehouden.

1.5 Leeswijzer

In de volgende hoofdstukken bespreken we de integrale laadvisie meer in detail. In hoofdstuk 2 beschrijven we allereerst de uitgangssituatie: hoe ziet de laadinfrastructuur in gemeente Weststellingwerf er nu uit? Welke ontwikkelingen en trends spelen er en met welke kaders en aanpalend gemeentelijk beleid hebben we te maken? Hoofdstuk 3 beschrijft de prognoses voor de komende jaren, waarna we in hoofdstuk 4 onze strategische keuzes toelichten. In hoofdstuk 5 gaan we in op het personenvervoer. Tot slot beschrijft hoofdstuk 6 hoe we de uitvoering van deze visie organiseren.

In bijlage I is een begrippenlijst opgenomen en in bijlage II is beschreven hoe we als gemeente omgaan met verlengde private aansluitingen. In bijlage III wordt de plaatsingsstrategie beschreven. Hierin wordt ingegaan op de specifieke eisen bij de aanleg van laadpalen in de openbare ruimte en op het opstellen van het verkeersbesluit.

2. Kenmerken laadinfrastructuur

We onderscheiden laadinfrastructuur naar twee kenmerken: op welke grond een laadpunt zich bevindt en met welk vermogen geladen kan worden.

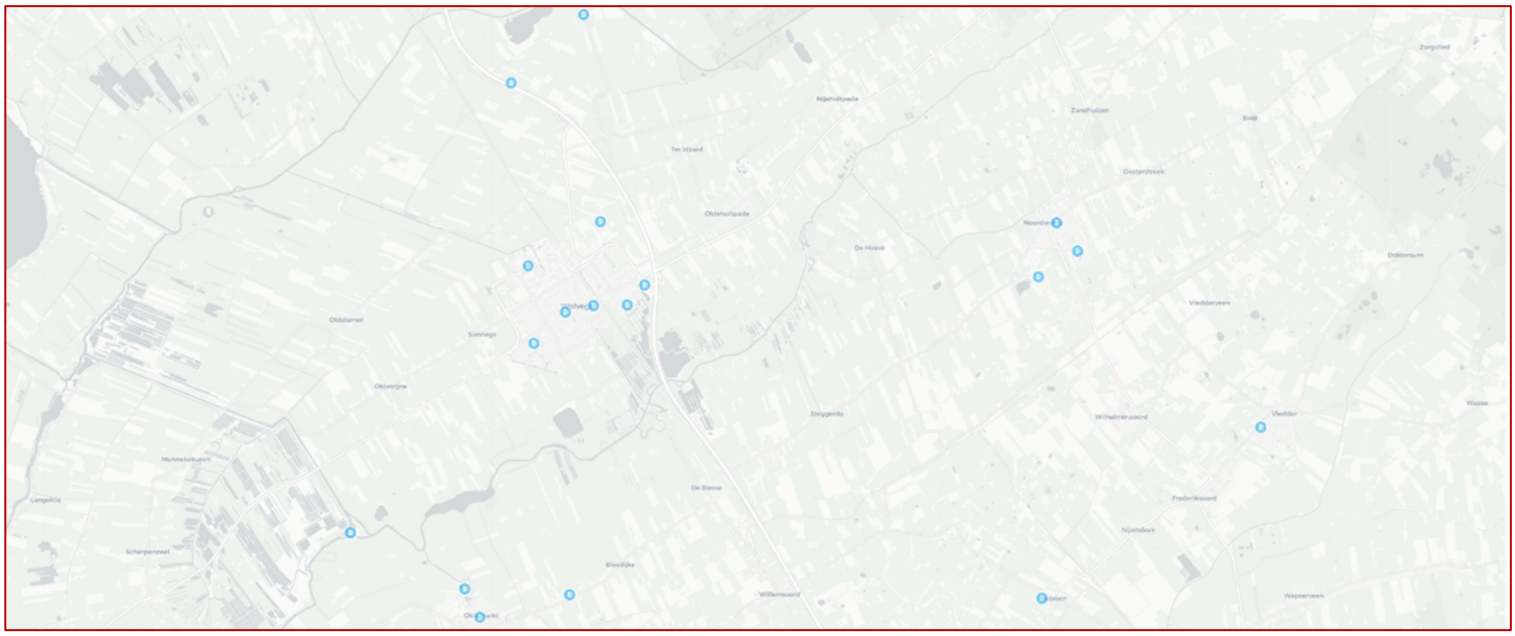
2.1 Typen laadinfrastructuur

Het laadnetwerk bestaat uit laadpunten in de publieke, semipublieke 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 semipublieke of publieke laadpunten. De gemeente 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;
- **Semipubliek 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. Hierbij horen ook verlengd private aansluitingen. Hier wordt in bijlage II bij stil gestaan.

Sinds een aantal jaar werkt de gemeente Weststellingwerf aan de uitrol van publieke laadinfrastructuur om te voorzien in de toenemende behoefte. Daarnaast mag iedereen een laadpunt realiseren op eigen terrein en deze op een parkeerplek op eigen terrein beschikbaar stellen aan derden.

Onderstaande kaart geeft een actuele indicatie hoe het (semi)publieke laadnetwerk in de gemeente Weststellingwerf eruitziet. Een actuele kaart is te vinden op www.oplaadpalen.nl.



Figuur 1 Huidige locaties oplaadpalen gemeente Weststellingwerf

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. We onderscheiden drie subcategorieën:
   a. **Kortparkeerladen of semi-snelladen**
   Laadpunt met een vermogen tussen 22 en 125 kW, deze worden steeds meer geplaatst bij onder andere supermarkten, hotels en vergaderlocaties.
   b. **Ultrasnelladen voor personenvervoer**
   Laadpunt met een vermogen tussen 125 en 350 kW. Het grootste deel van de huidige beschikbare elektrische voertuigen is technisch geschikt om te laden met een snelheid van maximaal 50 kW. De nieuwere modellen en modellen in het hogere segment zijn geschikt voor de hogere vermogens. De laadvermogens tussen 125 kW en 350 kW worden tegenwoordig bij snellaadstations langs hoofdwegen geplaatst, bijvoorbeeld bij pompstations en wegrestaurants.
   c. **Ultrasnelladen voor openbaar vervoer en logistiek**
   Laadpunt met een vermogen hoger dan 350 kW, bijvoorbeeld een pantograaf. De laadpunten zijn geschikt om grote voertuigen zoals vrachtwagens en bussen in korte tijd te laden.

Snelladen is duurder dan regulier laden. Snelladers zijn daarom vooral gewenst op plaatsen waar een korte verblijfsduur gepaard gaat met een grote laadbehoefte en men bereid is daar meer voor te betalen. Denk bijvoorbeeld aan taxistandplaatsen of verzorgingsplaatsen langs de snelweg.

3. Ontwikkelingen

3.1 Elektrische voertuigen en laadpaalgebruik

We verwachten dat in de toekomst laden steeds efficiënter verloopt. 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. Nieuwe modellen hebben een betere accucapaciteit en zijn steeds vaker technisch geschikt om op hogere vermogens te laden.
- **Efficiëntere laadpunten** Het aantal snelladers neemt toe, vooral langs snelwegen, maar ook daarbuiten.
- **Efficiënter laadpaalgebruik** Er zijn meerdere manieren om laadpaalkleven tegen te gaan, zoals tarifering en social charging apps.

3.1.1 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 laadsessies kan bijvoorbeeld sneller of langzamer verlopen. Minimaal betekent slim laden 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. Slimme technieken kunnen ervoor zorgen dat het elektriciteitsnet niet te zwaar wordt belast.
Een aspect van slim laden is bi-directioneel laden. Bij bi-directioneel laden kan het elektrische voertuig stroom terugleveren 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. Dit is een project waarin slimladen wordt getest en waar onderzoek wordt gedaan naar de beste locaties en toevoeging van lokaal opgewekte stroom.

3.1.2 Wet- & regelgeving

Nederland en Europa werken aan aanvullende wet- en regelgeving voor elektrisch laden. Het is van belang om deze ontwikkelingen te volgen en zodra er wijzigingen zijn, de werkwijze aan te passen.
Onderwerpen waar Nederland aan werkt, zijn onder andere:

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

Nu al relevant zijn de Europese richtlijnen voor de energieprestatie van gebouwen: de Energy Performance of Buildings Directive (EPBD III[3]). 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 Gemeentelijke kaders en aanpalend beleid

Deze laadvisie raakt verschillende bestaande beleidskaders waarmee we in de uitwerking rekening houden. De volgende beleidskaders zijn van belang:

[3] *Laadinfrastructuur voor elektrisch vervoer – EPBD III*

Energie- en warmtetransitie
De energietransitie heeft grote impact op het elektriciteitsnetwerk. Duurzame bronnen als zon en wind geven piekmomenten in het aanbod, terwijl bijvoorbeeld aardgasvrije wijken voor een grotere vraag zorgen. Voor de overstap van verwarmen met aardgas naar een fossielvrij alternatief voorziet onze transitievisie Warmte op dit moment grotendeels in All Electric oplossingen.
Binnen dit complexe plaatje neemt het groeiende aantal elektrische voertuigen ook een plek in. Als door al deze veranderingen netproblemen ontstaan, kan dat tot hoge maatschappelijke kosten leiden, de uitrol van laadinfrastructuur sterk vertragen en een risico betekenen voor het halen van onze ambities in laadinfrastructuur en voor de brede energietransitie. De netbeheerders staan voor de uitdaging ervoor te zorgen dat het net deze verandering aankan. Het is de gemeentelijke verantwoordelijkheid om tijdig, op basis van prognoses, aan te geven welke laadinfrastructuur gewenst is voor de komende jaren. De netbeheerder kan vervolgens inzicht geven over de haalbaarheid en eventueel maatregelen treffen om te zorgen dat er voldoende ruimte op het net is.
Deze informatie nemen we ook mee in de Regionale Energiestrategie Fryslân (RES- Fryslân) en de netimpactberekening die in dat kader periodiek wordt uitgevoerd. 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.

Parkeerbeleid
Ten tijde van het verschijnen van deze laadvisie is er nog geen Parkeerbeleid opgesteld door de gemeente Weststellingwerf. Hoe moet worden omgegaan met laadpalen in verschillende parkeerzones zal worden meegenomen in de parkeerbeleidsnota.

Omgevingsvisie Weststellingwerf- Ruimte voor kwaliteit-
In de omgevingsvisie wordt beschreven hoe de gemeente Weststellingwerf de ruimtelijke kwaliteit wil verbeteren en daarbij de identiteit en gebiedskwaliteiten binnen de gemeente kan versterken. Ook worden hierin de toekomstige ontwikkelingen en trends beschreven waar elektrisch rijden er één van is. Deze draagt bij aan een verbeterde en schone leefomgeving.

Nota recreatie en toerisme – Mooi hè Weststellingwerf!-
In deze visie is beschreven hoe de gemeente Weststellingwerf zich op het gebied van recreatie en toerisme wil ontwikkelen. Hierin wordt de ambitie beschreven om meer toeristen binnen de gemeente te laten verblijven en overnachten. Het aanbieden van laadinfrastructuur draagt bij aan het behalen van deze ambitie.

Gemeentelijk Verkeer en Vervoersplan (GVVP)
Ten tijde van het verschijnen van deze laadvisie bevindt het GVVP zich nog in de besluitvormingsprocedure. Bij het opstellen van de beide beleidsvisies heeft een goede onderlinge inhoudelijke afstemming plaatsgevonden.

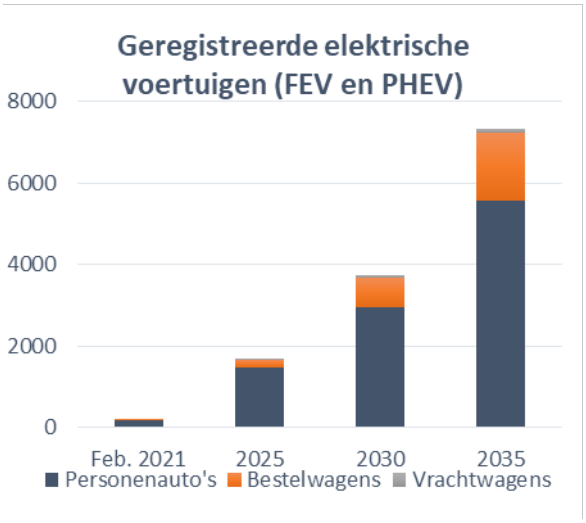
4. Opgave

4.1 Inleiding

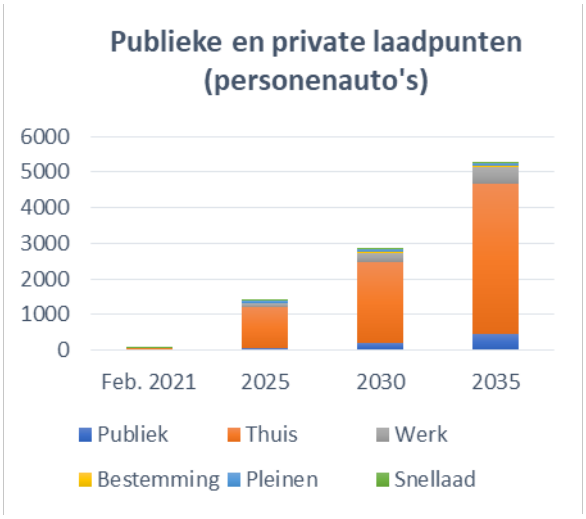
Om inzicht te krijgen in hoeveel laadpunten er nodig zijn, is gebruik gemaakt van de prognoses van ElaadNL, de zogeheten Outlooks, van maart 2021. De prognoses zijn afgezet tegen de huidige situatie. Zo is de opgave voor de komende periode concreet gemaakt voor het personenvervoer. Het doel is daarbij niet om het aantal voorspelde laadpunten te realiseren, maar om te zorgen dat de laadinfrastructuur in het juiste tempo meegroeit en om de ontwikkeling van elektrisch vervoer niet te beperken.
De prognoses geven 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 voor de Outlooks veel openbare databestanden, zoals gegevens over kavels (eigen oprit) en demografische en welvaartsgegevens (waar komen als eerste elektrische auto's). Prognoses voor semipublieke 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 laadvisie dient.
Omdat er onzekerheden in de prognoses zitten en semipublieke laadpunten niet apart zijn weergegeven, houdt de gemeente Weststellingwerf de ontwikkelingen goed in de gaten stellt indien nodig de doelstellingen bij.

4.2 Prognose benodigde laadpunten

Momenteel zijn er ongeveer 75 laadpunten in de gemeente Weststellingwerf.
Om in 2025 in de laadbehoefte van elektrische personenauto's te voorzien zijn naar verwachting 1.500 laadpunten nodig. De prognose voor 2030 en 2035 is de conclusie dat er respectievelijk ongeveer 3000 en 5500 laadpunten nodig zijn voor deze gebruikersgroep.



Figuur 3 Geregistreerde en voorspeld aantal elektrische voertuigen Weststellingwerf



Figuur 2 Aantal huidige en toekomstige publieke en private laadpunten Weststellingwerf

Uit de bovenstaande figuren blijkt dat we richting 2030 voor een grote opgave staan. Om te voorzien in deze laadbehoefte is een forse toename van het totaal aantal laadpunten en daarmee ook publieke laadpunten nodig. Wel is de verwachting dat er verhoudingsgewijs minder laadpunten per elektrische auto nodig zijn dan in de huidige situatie, zoals beschreven in 3.1. In de voorspelling is rekening gehouden met deze ontwikkelingen.

5. Strategische keuzes

Elke gebruikersgroep heeft een andere laadbehoefte: waar wordt geladen, hoe vaak wordt geladen en hoe hoog het gewenste laadvermogen is, verschilt. Wij richten ons op de gebruikersgroep personenvervoer.

We bouwen onze strategie op aan de hand van de volgende onderwerpen:

1. **Type laadinfrastructuur:** de verhouding private, semipublieke 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, semipubliek en publiek laden

Om de druk op de openbare ruimte beperkt te houden, is ons eerste vertrekpunt dat EV-rijders zoveel mogelijk laden op privaat terrein. EV-rijders die geen toegang hebben tot een privaat laadpunt moeten kunnen uitwijken naar semipublieke en publieke laadpunten. De gemeente neemt de verantwoordelijkheid om te zorgen voor een basisnetwerk van publieke laadpunten voor de gebruikersgroepen bewoners en bezoekers.

Daarbij wordt rekening gehouden met een goede spreiding van laadpunten over de gemeente. En wordt rekening gehouden met een hoge parkeerdruk. Op deze locaties wordt in eerste instantie één parkeervak voor een niet-elektrische auto een plek beschikbaar gehouden. Om de druk op het parkeren op deze locaties te beperken. Dit wordt gedaan door op het geplaatste verkeersbord één pijl af te plakken.

Verlengd privaat aansluitpunt
Dit is een laadpunt in de openbare ruimte dat niet aangesloten is op het openbare elektriciteitsnetwerk, maar op een private netaansluiting. Met het concessiemodel, dat toegelicht wordt in paragraaf 5.4, geven we exclusiviteit aan de concessiehouder voor het plaatsen van laadpalen in de openbare ruimte. Het plaatsen van VPA's is strijdig met deze concessievoorwaarden. Daarnaast voldoen laadpalen in de openbare ruimte aan eisen en afspraken op het gebied van veiligheid, aansprakelijkheid, eigendom, verantwoordelijkheid en beheer. Bij VPA's is dit juridisch complex en lastig handhaafbaar. Ook zorgt dit voor verrommeling van de openbare ruimte.

Verlengd privaat laden in de openbare ruimte
Dit betreft een laadpunt op privaat terrein met een kabel naar het, in de openbare ruimte geparkeerde voertuig. Het laden met de kabels over het trottoir is niet toegestaan. Wel wordt het aanbrengen van kabelgoten gefaciliteerd. De aanleg en aanvraag hiervan wordt behandeld door de gemeente. Hiervoor verwijderen we een aantal stoeptegels en vervangen we die door nieuwe exemplaren met geïntegreerde kabelgoot. De eigenaar kan de laadkabel zo veilig richting de aan de straat geparkeerde auto leggen. Er zijn verschillende voorwaarden verbonden aan het aanvragen van een kabelgoot. (zie bijlage II voor spelregels)

5.2 Soorten laadpunten

Om de laadbehoefte van EV-rijders op te vangen, is minimaal een netwerk van reguliere laadpunten nodig, eventueel aangevuld met snellaadpunten.

Reguliere laadpalen
De gemeente heeft een verantwoordelijkheid in de uitrol van reguliere publieke laadpunten, zoals aangegeven in paragraaf 4.1. Reguliere laadpalen kunnen los worden geplaatst, of geclusterd in een laadplein.

Snelladers
Als gemeente willen we op dit moment geen actieve rol spelen in snelladen.
Er zijn enkele snellaadpunten aanwezig langs de Rijkswegen in en rondom de gemeente. De verwachting is dat dit voorlopig voldoende is om invulling te geven aan de laadbehoefte. Bij mogelijke aanvragen bepalen we vanuit het afwegingskader van het NAL of we plaatsing van een

snellader op publiek terrein toestaan. Hierin toetsen we een aanvraag op verschillende onderwerpen zoals: consequenties voor het elektriciteitsnet, parkeerdruk, ruimtelijke inpassing, straatbeeld, aanrijdroutes en laadbehoefte in de omgeving.

De ruimte op het elektriciteitsnet is beperkt. Snelladers hebben een zwaardere netaansluiting nodig dan reguliere laadpunten. Op locaties waarvan bekend is dat de ruimte op het elektriciteitsnet een knelpunt is, kiezen we ervoor:

- om nu niet in te zetten op snelladers;
- om ruimte te laten aan andere ontwikkelingen die ruimte vragen op het net, zoals opwekking van hernieuwbare energie.

5.3 Laadpleinen

In enkele specifieke gevallen is het mogelijk om te kiezen voor clustering van laadpalen bij een hogere vraag, onder meer bij winkelcentra of sportfaciliteiten. We kiezen hier in principe voor een clustering van drie palen (=6 laadpunten). Bij clustering van meer dan drie laadpalen is er sprake van een laadplein. De realisatie van laadpleinen is complexer en over het algemeen duurder en naar verwachting in ieder geval de komende jaren nog niet noodzakelijk. We kiezen daarom voorlopig niet voor actieve realisatie van laadpleinen. Wanneer zich in de toekomst gevallen aandienen waarin een laadplein van meer dan drie palen duidelijk gerechtvaardigd is, sluiten we deze optie zeker niet uit. Het ontwikkelen van een laadplein valt buiten de concessie.

5.4 Uitvoeringsmodel

Voor de gebruikersgroep personenvervoer heeft de gemeente Weststellingwerf gekozen voor het uitvoeringsmodel: concessiemodel, wat wil zeggen dat een CPO het exclusieve plaatsingsrecht heeft gekregen voor publieke laadpunten. De gemeente is aangesloten bij een concessie van de provincie Fryslân en overige gemeenten. De gemeente heeft gekozen voor de samenwerking, omdat het een schaalvoordeel biedt en er relatief weinig inzet van ambtelijke capaciteit voor nodig is.

5.5 Plaatsingsstrategie: mate van proactieve uitrol

Met de groei van het aantal elektrische voertuigen en de opkomst van de tweedehandsmarkt is de verwachting dat vraaggestuurde plaatsing 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.

Onze plaatsingsstrategie voor publieke laadpunten gaat uit van een combinatie van vraaggestuurd, basis-op-orde, strategisch en het plaatsen op basis van gebruiksdata. Deze gebruiksdata wordt door de CPO beschikbaar gesteld en kost daardoor geen extra moeite of geld.

De concessie waar de gemeente Weststellingwerf samen met de provincie en andere gemeenten aan werken is in eerste instantie vraaggestuurd, waarbij bewoners en forenzen een aanvraag kunnen indienen voor een publiek laadpunt.

Ook omvat de concessie een lijst van vooraf bepaalde locaties (basis-op-orde) die snel worden geplaatst en is er de mogelijkheid om als gemeente strategische laadobjecten te realiseren op plekken waar bewoners of forenzen geen aanvraag kunnen doen, zoals de Driewegsluis, het centrum van Wolvega en het Vlechtmuseum en de Spokenplas in Noordwolde. Daarmee worden bezoekers van de gemeente met een elektrisch voertuig bediend. In kleine kernen waar nog geen openbare laadpalen beschikbaar zijn wordt de laadbehoefte in de gaten gehouden vanuit contact met Plaatselijk Belang. Zo kan de gemeente, wanneer de behoefte er is hierop inspelen met de plaatsing van strategische laadpalen.

Tenslotte wordt het gebruik van alle geplaatste laadobjecten bijgehouden. We gaan indien nodig laadpunten plaatsen op basis van deze gebruiksdata. Op dit moment is deze data nog niet beschikbaar, maar de verwachting is dat dit op korte termijn beschikbaar komt. 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 als het aantal geplaatste laadobjecten groeit.

5.6 Participatie

De gemeente Weststellingwerf vindt het belangrijk dat inwoners goed geïnformeerd zijn over ontwikkelingen in hun omgeving. Inwoners krijgen een informerende rol.
Dit betekent dat we inwoners met goede informatie op de hoogte houden van verkeersbesluiten die zijn gepubliceerd. We doen dit door middel van een bewonersbrief die wordt gestuurd aan de bewoners die zich binnen een de straal van circa 50-100 meter rond de locatie van de laadpaal bevinden. Deze brief wordt verstuurd voordat de bezwaartermijn op het verkeersbesluit is ingegaan. Naast de bekendmaking dat er in de omgeving een laadpaal wordt geplaatst, wordt de bewoner geïnformeerd over de manier waarop bezwaar kan worden gemaakt.

Vraaggestuurd
We kiezen voor een vraag gestuurde plaatsing, waarbij bewoners en forenzen een aanvraag kunnen indienen voor een publiek laadpunt. Daarna zoeken we een geschikte locatie. Vanuit de concessie wordt dit geregeld. Daarbij accepteren we dat de doorlooptijden langer zijn dan bij data gedreven plaatsing. Als de doorlooptijden te hoog oplopen doordat het aantal aanvragen snel toeneemt, gaan we over op plaatsing op basis van gebruiksdata/voorspellende data.

6. Gebruikersgroepen

Weststellingwerf kent verschillende gebruikersgroepen die (op termijn) overstappen naar elektrisch rijden, met elk hun eigen kenmerken en behoeftes aan laadinfrastructuur. In dit hoofdstuk beschrijven we voor de gebruikersgroepen: personenvervoer, openbaar vervoer, mobiele werktuigen, landbouwvoertuigen en vaartuigen op welke laadoplossingen we inzetten. Voor de gebruikersgroepen die we nu niet meenemen in onze visie geldt dat we de ontwikkelingen volgen en indien nodig onze visie en ons beleid aanpassen.

6.1 Personenvervoer

Voor personenvervoer maken we onderscheid tussen inwoners en bezoekers, waarbij we bezoekers verdelen in recreatief en werk gerelateerd bezoek.

- **Inwoners.** De voornaamste laadoplossing voor bewoners met een eigen parkeerplaats is privaat laden op eigen terrein. Voor inwoners die elektrisch rijden en geen toegang hebben tot een privaat dan wel semipubliek laadpunt, zetten we in op voldoende publieke laadpunten verspreid over de gemeente.
- **Bezoekers recreatief.** Hieronder valt bezoek aan vrienden en familie maar ook bezoek aan toeristische locaties en het centrum van Wolvega of Noordwolde. De eerste groep maakt voornamelijk gebruik van publieke laadpunten in woonwijken. Daarvoor zetten we in op een dekkend netwerk van publieke laadpunten verspreid over de gemeente, zodat er binnen redelijke afstand een laadpunt beschikbaar is. De laadbehoefte van bezoekers aan toeristische locaties en het centrumgebied wordt waar mogelijk ingevuld door private en semipublieke laadpunten bij de betreffende toeristische locatie.
- **Bezoekers werk.** De laadbehoefte van werkgerelateerd bezoek wordt waar mogelijk ingevuld met private en semipublieke laadpunten bij onder andere kantorencomplexen. Voor bedrijven is dit in de meeste gevallen ook de meest kosteneffectieve optie, omdat zij elektriciteit relatief goedkoop kunnen inkopen. Hier heeft de gemeente dus geen rol. Wanneer permanente werkbezoekers niet de beschikking hebben tot een eigen parkeerplaats, dan kunnen zij een laadpaal aanvragen bij de gemeente.

Bezoekers – recreatief, toeristische locaties
Op locaties waar geen mogelijkheden zijn voor het plaatsen van een vraaggestuurde, voorziet de gemeente in publieke laadpunten, bij voorkeur op parkeerterreinen.

Fiets
Elektrische fietsen kunnen worden geladen met een 230 volt-aansluiting en kunnen door de uitneembare accu's makkelijk thuis worden geladen. Wel zien we een toenemende behoefte aan fietslaadpunten op strategische locaties, zoals toeristische locaties. Deze laadbehoefte moet waar mogelijk ingevuld worden met private fietslaadpunten. Daarom zet de gemeente in op

publieke fietslaadpunten bij toeristische en vrijetijdslocaties zoals: de Driewegsluis en het centrum van Wolvega.

6.2 De logistieke sector

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

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

6.3 Overige gebruikersgroepen

Vaartuigen
De ontwikkeling van elektrificatie van de pleziervaart wordt door NAL Noord met veel interesse gevolgd. Elektrische plezierboten zijn mondjesmaat in opkomst. Zeker in het waterrijke Fryslân zijn ontwikkelingen te verwachten. Het is interessant om onderzoek te doen naar de mogelijkheden om walstroom en reguliere laadpalen te bundelen. De NAL Noord richt zich op het in kaart brengen van de verwachte behoefte, het identificeren van kansrijke plekken voor de realisatie ervan, en de rol van de NAL Noord, provincies en gemeenten. Op basis van de visie wordt bepaald welk type ondersteuning vanuit de NAL Noord aanvullend nodig is: informeren en/of realiseren. Wij volgen deze ontwikkelingen.

Elektrificatie van vrachtschepen wordt niet voorzien op de korte termijn. Stimulatieprogramma's voor deze sector zullen vooral op landelijk niveau moeten plaatsvinden. In de komende jaren staat de NAL Noord open voor pilotontwikkeling op bestaande vaarwegen. NAL Noord volgt deze ontwikkelingen met interesse en ziet haar rol vooralsnog beperkt tot visievorming.

7. Uitvoering en organisatie

7.1 Gemeentelijke organisatie

Het college van B&W is bestuurlijk opdrachtgever voor de realisatie van openbare laadinfrastructuur. Voor de uitrol is het team Beleid verantwoordelijk.
De opschaling van laadinfrastructuur vraagt om grotere uitvoeringskracht en verdere professionalisering van het werkproces. Ook is het belangrijk dat het onderwerp structureel aandacht krijgt bij meerdere gemeentelijke afdelingen, die op de hoogte zijn van elkaars werk en visie, zoals mobiliteit/duurzaamheid/ruimtelijke ordening/industrie/toerisme en de Gemeentewerf.

7.2 Samenwerking en afstemming

Om de doelen uit onze laadvisie te behalen, werken we samen met verschillende partners, zoals de NAL-samenwerkingsregio Noord. Dit is een samenwerkingsverband tussen provincies Drenthe, Friesland en Groningen en de inliggende netbeheerders. De samenwerkingsregio ondersteunt gemeenten bij de uitrol van laadinfrastructuur, onder andere door het delen van kennis en het organiseren van aanbestedingen voor laadpunten in de publieke ruimte[4].
Daarnaast zijn de bewoners, netbeheerder en de (markt)partijen die de laadinfrastructuur plaatsen, belangrijke partijen waar we mee samenwerken en afstemmen. Ook werken we samen met de provincie Fryslân.

7.3 Monitoring

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

7.4 Financiële kaders

Voor de plaatsing van strategische laadpalen is een gemeentelijke bijdrage nodig van € 1000,- indien deze onrendabel blijkt te zijn, en een bijdrage van maximaal € 2500 voor het verplaatsen/verwijderen van een laadpaal.
Voor de plaatsing /laadpleinen/innovatie-projecten/ is naar verwachting wel budget nodig.

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

[4] Zie voor meer informatie de Gelders-Overijsselse Regionale Aanpak Laadinfrastructuur (GO-RAL)

BIJLAGE I Begrippenlijst

Laadpaal
Fysiek object met meestal één of twee laadpunten.

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

Laadplein
Een laadplein bestaat uit meer dan drie 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.

Semipubliek 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 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 uitsto

BIJLAGE II Privaat laden in de openbare ruimte

Wanneer een eigenaar van een elektrische auto niet te beschikking heeft tot een eigen oprit en er binnen een acceptabele loopafstand van 250 meter van het woon/werk adres van de aanvrager geen geschikte openbare laadpaal geplaatst kan worden of beschikbaar is, dan biedt de gemeente Weststellingwerf gebruikers van een elektrisch voertuig de optie om privaat te laden in de openbare ruimte. Dit kan alleen doormiddel van een kabelgoot. Alternatieve constructies die het privaat laden in de openbare ruimte mogelijk maken worden door de gemeente(werf) beoordeeld. De oplaadkabel mag in geen enkele situatie op de stoep of de openbare weg liggen.

De kabelgoot is voorzien van een rubberen strip waardoor de kabel in zijn geheel kan worden weggewerkt. Hiermee blijft toegankelijkheid van het trottoir gewaarborgd en is de aantasting van de ruimtelijke kwaliteit door middel van kabels minimaal. Door de aanleg van een kabelgoot is het mogelijk om vanaf een privaatlaadpunt op eigen terrein een elektrisch voertuig op te laden die geparkeerd staat op een openbare parkeerplaats. De kabelgoottegels waar de kabelgoot in verwerkt is, worden door de gemeente aangelegd.

Hieronder zijn de voorwaarden voor de aanleg van een kabelgoot weergegeven:

- De aanvrager heeft geen eigen oprit.
- De aanvrager heeft geen openbare laadpaal beschikbaar binnen een acceptabele loopafstand
- De huidige openbare laadpaal in de omgeving wordt structureel gebruikt en er zijn geen alternatieve beschikbare (nog te realiseren) laadpalen op acceptabele loopafstand beschikbaar.
- Het oplaadpunt staat of hangt op het eigen terrein van de aanvrager.
- De openbare parkeerplaats grens direct aan de stoep.
- De oplaadkabel moet in zijn geheel in de kabelgoot liggen tijdens het opladen. Het kan zijn dat de laadkabel langer is dan de kabelgoot. Dan moet een deel van de kabel op eigen terrein of onder de auto liggen. En niet op de stoep
- De kabelgoot mag geen openbaar groen, weg of fietspad kruisen.
  Tussen laadpaal of laadkast en auto moet minimaal 120 centimeter ruimte overblijven op de stoep.
- De aanvrager gebruikt een goedgekeurde oplaadkabel, die bedoeld is voor elektrische of hybride auto’s. De kabel moet in goede staat zijn.
- De aanvrager is verantwoordelijk voor het schoonhouden van de kabelgoot.
- De aanvrager moet de oplaadkabel na gebruik opbergen op eigen terrein of in de auto.
- Als de aanvrager verhuist, verwijderen we de tegels op kosten van de aanvrager. Dat doen we alleen als de nieuwe bewoners ze niet willen houden.
- De gemeente is niet aansprakelijk voor schade aan de kabelgoottegels als gevolg van het gebruik, door u of door anderen. De gemeentewerf repareert de schade op de kosten van de aanvrager.

Naast de genoemde voorwaarden zijn er een aantal onderdelen waar een aanvrager rekening mee moet houden.

- Ook na de aanleg van de kabelgoottegels blijft de parkeerplaats voor iedereen toegankelijk.
- De aanvrager betaalt de kosten van de kabelgoottegels, de aanleg en de beoordeling wordt uitgevoerd door de gemeente. Per adres wordt maximaal 1 vergunning verleend.
- De gemeente brengt de kabelgoottegels aan, waardoor er eenheid is in het type kabelgoottegel. De tegels blijven eigendom van de gemeente.
- De gemeente mag aanvragen afwijzen. Bijvoorbeeld als de afstand tussen het oplaadpunt en de parkeerplaatst te groot is. Of als de veiligheid niet gegarandeerd kan worden.

Financiele kaders

Voor de aanleg van een kabelgoottegel wordt een prijs gehandteerd van ongeveer €40,- per stuk. Daarbij komen de kosten voor het aanleggen en het beoordelen van de aanvragen. In totaal kan er gerekend worden op ongeveer €500 per aanvraag.

Nadat de aanvraag is beoordeeld krijgt de bewoner een factuur. Na de betaling van de factuur worden de kabelgoottegels geplaatst.

Bijlage III Plaatsingsstrategie en verkeersbesluit

Welke locaties geschikt zijn voor laadpalen, is vastgelegd in een plankaart. Dit geeft zowel onze organisatie als de netbeheerder houvast en versnelt het proces rond plaatsing. De prognoses van ElaadNL wordt gebruikt als uitgangspunt. In samenwerking tussen CPO en gemeente (team beleid en gemeentwerf) wordt de locatie definitief vastgesteld.

Realisatiecriteria

Toetsing verzoek:
Voor vraaggestuurd plaatsen toetst de Gemeente het verzoek. Alleen verzoeken voor oplaadobjecten die voldoen aan de volgende eisen worden geaccepteerd:

1. Aanvrager werkt minimaal 18 uur per week in de gemeente Weststellingwerf of woont in de Gemeente Weststellingwerf (aantoonbaar);
2. Indiener verzoek beschikt over een elektrische auto[5]. Indiener moet dit aantonen door middel van een (voorlopige) koop- of leaseovereenkomst, eigendomsbewijs of document met vergelijkbare bewijskracht.
3. Indiener is voor het parkeren van de elektrische auto afhankelijk van een publieke parkeerplaats op straat. Dit betekent dat de indiener niet beschikt over eigen parkeergelegenheid (ondertekend hiervoor een verklaring). Onder eigen terrein vallen ook (VVE) parkeerplaatsen en/of de (verplichte) mogelijkheid tot het huren/kopen van een parkeerplaats in combinatie met appartement;
    - Indien in omgeving van indiener een parkeervergunning vereist is, beschikt de indiener van verzoek over een parkeervergunning in het betreffende vergunningsgebied of komt hiervoor in aanmerking;
4. Per elektrische auto kan maximaal één verzoek worden ingediend.
5. Er is reeds nog geen oplaadobject in de nabije omgeving van de e-rijder (maximaal 250 m loopafstand van aanvraagadres),
6. Er is een oplaadobject in de nabije omgeving van e-rijder aanwezig maar:
    - De maandelijks energieafname is, gedurende 3 achtereenvolgende maanden, hoger dan 450 kWh;
    - De bezettingsgraad is gemiddeld hoger is dan 50% (over 24 uur), gedurende 3 achtereenvolgende maanden[6];
7. Er is door de Concessiehouder nog geen nieuwe locatie in de omgeving voorbereid.

Team beleid beoordeelt in samenspraak met de gemeentwerf het verzoek voor plaatsing van een openbaar oplaadobject op publieke oplaadlocatie(s). Om doorlooptijden te versnellen en de kwaliteit van de laadplekken te verhogen, wordt bij het kiezen van een nieuwe oplaadlocatie rekening gehouden met de volgende criteria:

[5] Overeenkomstig met eerste lid van artikel 1 sub c, van de Wegenverkeerswet 1994 en nader bepaald in de Regeling auto en die is geregistreerd bij de Rijksdienst voor Wegverkeer: zijnde een personen-of bedrijfsauto die geheel of gedeeltelijk - met een minimaal volledig elektrisch bereik van 45 km - door een elektromotor wordt aangedreven, waarvoor de elektrische energie geleverd wordt door een batterij en waarvan deze batterij wordt opgeladen door middel van een voorziening buiten de auto.
[6] De bezettingsgraad per oplaadobject wordt als volgt berekend: gerealiseerde connectietijd per laadpunt in drie kalendermaanden / (totale tijd in drie kalendermaanden*aantal laadpunten per oplaadobject of Laadplein)

2.5.1 Eisen laadlocatie

1. Het oplaadobject wordt tussen twee parkeervakken geplaatst
2. De geselecteerde oplaadlocatie;
   i. is voldoende zichtbaar en vindbaar vanaf de doorgaande weg;
   ii. betreft grond dat in eigendom is van de gemeente[7];
   iii. bevindt zich op een bestaande openbare parkeerplaats (de locatie is 24 uur per dag, 7 dagen per week toegankelijk);
   iv. kan door meerdere gebruikers gedeeld worden (dit om te voorkomen dat er 'privé-parkeergelegenheid' gecreëerd wordt);
3. De doorgang voor ander verkeer (auto, fiets, voetganger, rolstoel etc.) blijft gewaarborgd;
   i. bij voorkeur 120 cm doorloopruimte (4 stoeptegels[8]) en minimaal 90 cm (3 stoeptegels);
   ii. minimaal 45 cm en bij voorkeur 60 cm doorloopruimte vanaf de trottoirband resteert;
   iii. struikelgevaar wordt voorkomen.
4. Er zijn geen bestaande openbare oplaadlocaties aanwezig binnen een straal van 250 meter van het aanvraagadres[9];
5. Het toekomstige oplaadobject wordt geplaatst binnen 250 meter loopafstand van (toekomstige) het toekomstige aanvraagadres.
6. Objecten in openbare ruimte:
   i. het oplaadobject en bebording worden niet hinderlijk dichtbij straatmeubilair, afvalcontainers geplaatst.
   ii. het oplaadobject dient minimaal op 2 meter afstand van de boomkruin geplaatst te worden.
7. Het oplaadobject wordt voorzien van twee of meer aansluitpunten en kan twee of meer parkeerplaatsen bedienen.
8. Uitgangspunt is het inrichten en het nemen van een verkeersbesluit voor twee parkeervakken voor elektrisch laden, bij elk oplaadobject. De gemeente kan er bij wijze van uitzondering voor kiezen om af te wijken van dit uitgangspunt, indien bij hoge parkeerdruk op de locatie het aanwijzen van twee parkeervakken beter kan worden vermeden. In deze situaties wordt er één pijl afgeplakt en blijft één parkeerplaats beschikbaar voor een niet-elektrisch voertuig.
   De gemeente beargumenteert de gronden voor de afwijking.
9. Aansluiting op het ondergrondse elektriciteitsnet is mogelijk;

[7] Alhoewel de gemeente ook bevoegd gezag is m.b.t. de verkeersregels op openbaar toegankelijk terrein, focussen we ons nu op de concessie.
[8] Stoeptegels hebben in veel gevallen een afmeting van 30 x 30 cm.
[9] Uitzondering: in het geval de maximale bezettingsgraad bereikt is, wordt er een oplaadobject bij geplaatst.

i. bij voorkeur aansluiting binnen 25 meter van het bestaande laagspanningsnet (in verband met mogelijke kosten meerlengte);
ii. indien aansluiting binnen 25 meter niet mogelijk is, wordt een locatie geselecteerd waarbij afstand tot het bestaande laagspanningsnet zo klein mogelijk is;
iii. mogelijke meerkosten worden bekostigd door de gemeente waarbij gemeente toestemming geeft voor plaatsing van het oplaadobject.

10. Ten behoeve van onderhoud & installatie gelden de volgende eisen:
    i. minimaal 50 cm ruimte voor onderhoud aan alle zijden van het oplaadobject;
    ii. flespaal met bebording dient op minimaal 10 cm afstand van het oplaadobject geplaatst te worden en niet hinderlink voor de kaartlezer of voor het luik dat dient om in het oplaadobject onderhoud te kunnen plegen.

2.5.2 Wensen laadlocatie

a. De geselecteerde laadlocatie;
    i. maakt dubbelgebruik mogelijk tussen verschillende gebruikersgroepen (bewoners, forenzen, bezoekers);
    ii. bevindt zich niet direct voor een monument en wordt bij voorkeur niet voor een deur/raam van een woning geplaatst;
    iii. bevindt zich bij voorkeur bij een blinde gevel aan en/of aan de straatzijde van gebouwen;
    iv. zal in woongebieden centraal in de wijk worden geplaatst;
    v. is een locatie waar bewoners, bezoekers, forenzen zijn aangewezen op publieke parkeerlocaties en waar veel publieke laadbehoefte wordt verwacht.
b. Type parkeerplek, aflopend naar voorkeur:
    i. parkeerplein, ten behoeve van mogelijkheid tot uitbreiding naar laadplein;
    ii. dwars (haaks) parkeren, ten behoeve van het comfort voor de e-rijder;
    iii. langs (parallel) parkeren.
c. Er is geen sprake van geplande reconstructies of andere infrastructurele ontwikkelingen in de openbare ruimte;
d. De parkeerdruk laat het realiseren van een laadlocatie toe;
    i. op locaties met een hoge parkeerdruk, wordt rekening gehouden met een goede verhouding voor parkeerplekken voor e-rijders en fossiele brandstofrijders.
    Hier wordt in geval van een hoge parkeerdruk 1 parkeerplaats beschikbaar gehouden voor een fossiele brandstofrijder. Eén pijl op het verkeersbord wordt in deze situaties afgeplakt, tot dat blijkt dat de paal door veel e-rijders gebruikt wordt.
e. Meerdere laadlocaties worden bij voorkeur op één plek geconcentreerd;
f. Groenvoorziening wordt bij voorkeur in stand gehouden;
    i. In het geval een haaks parkeervak breder is dan 2.5m breedte (per parkeervak) dan kan ervoor worden gekozen om een oplaadobject tussen de parkeervakken op de scheidingslijn te plaatsen. Dit voorkomt het verwijderen van groen en voorkomt aanrijding tijdens onderhoud aan de groenvoorziening.
g. Oplaadobject en bebording worden in lijn met ander straatmeubilair geplaatst.
h. Vermijden aanrijdrisico:
    i. plaatsen van oplaadobject op (verhoogde) stoep verlaagd het aanrijdrisico
    ii. indien toch gekozen wordt voor locatie met aanrijdrisico, dan wordt er aanrijdbeveiliging geplaatst. Dat kan dit in de vorm van:

- biggenruggen
- stalen aanrijdbeveiliging (paaltjes of buiswerk)
- oortje van 3x3 tegels
- paaltje

Recht om af te wijken van de beoordelingscriteria verzoek oplaadlocatie
Het college kan afwijken van de beoordelingscriteria bedoeld onder lid 2.1 a t/m j indien er sprake is van zwaarwichtige publieke of gemeentelijke belangen.

Verkeersbesluit
Het verkeersbesluit geeft het parkeervak de doelbestemming ‘opladen van elektrische voertuigen’. In dit vak mag alleen worden geparkeerd door elektrische auto’s die laden. Dat wil zeggen dat de stekker in de laadpaal moet zitten. Op deze manier kan de gemeente ook optreden tegen het zogenaamd laadpaalkleven, oftewel EV-rijders die hun auto’s laten staan aan een laadpaal terwijl deze reeds volledig is opgeladen.

De gemeente Weststellingwerf neemt een verkeersbesluit per locatie en duidt het parkeervak aan als bestemd voor het opladen van elektrische voertuigen. Er is een mandaat voor het nemen van verkeersbesluiten toegekend op teamleider niveau, waardoor besluiten met goedkeuring van de teamleider kunnen worden doorgezet.