

Kadernotitie

Elektrisch Laden

ten behoeve van het
Omgevingsprogramma Mobiliteit

8 april 2025



Inhoudsopgave

Inleiding	4
1. <i>Introductie</i>	4
2. <i>Aanleiding</i>	4
3. <i>Omgevingsprogramma's</i>	4
4. <i>Leeswijzer</i>	5
1. Doel	6
1. <i>Doelstelling programma</i>	6
2. <i>Maatschappelijk effect</i>	6
3. <i>Scope</i>	6
1. Elektrisch vervoer	7
2. Type laadinfrastructuur	7
3. Laadmethoden	7
4. Locaties	8
2. Onderzoek en data	9
1. <i>Doelgroepen: huidige situatie en prognose</i>	9
1. Lichte voertuigen	9
2. Scheepvaart	9
3. Personenauto's en laadpunten	10
4. Bestel- en stadslogistiek, vrachtwagens	10
5. Bouwlogistiek en materieel	11
6. OV, deelauto, taxi en doelgroepenvervoer	11
7. Gemeentelijk wagenpark	12
8. Energievraag en CO ₂ -uitstoot	12
9. Netcongestie	12
2. <i>Signalen uit de samenleving</i>	13
1. Participatietraject	13
2. Klantvragen	14
3. Samenhang beleid en programma's	15
1. <i>Landelijke en regionale beleidskaders</i>	15
1. Nationaal Klimaatakkoord (2019)	15
2. Nationale Agenda Laadinfrastructuur	15
3. Regionale Agenda Laadinfrastructuur	15
4. Regionaal Mobiliteitsplan	15
5. Zero-Emissie Stadslogistiek 2030	16
6. Besluit bouwwerken leefomgeving	16
3. <i>Lokaal beleid</i>	16



1. Omgevingsvisie.....	16
2. Omgevingsprogramma Mobiliteit	17
3. Programma Duurzaam 2024-2028.....	17
4. GVVP 2017	17
4. Rol gemeente en samenleving	18
1. <i>Publieke laadpunten</i>	18
2. <i>Private (snel)laadpunten</i>	18
3. <i>Verlengde private aansluiting</i>	19
4. <i>Logistiek laden en scheepvaart</i>	19
5. Kaderstelling programma	20
1. <i>Ladder van Laden</i>	20
2. <i>Toegankelijke (semi)publieke laadvoorzieningen</i>	20
3. <i>Gebiedsontwikkeling en herinrichting</i>	21
4. <i>Impact leefomgeving</i>	21
5. <i>Van vraaggestuurd naar datagestuurd</i>	21
6. <i>Laadpaalkleven</i>	21
7. <i>Betaalbare laadtarieven</i>	22
8. <i>Parkeerdruk en laadbehoefte</i>	22
9. <i>Integrale benadering</i>	22
10. <i>Duurzame laadvoorziening</i>	22
11. <i>Pilots en experimenten</i>	23
6. Totstandkoming Omgevingsprogramma	24
1. <i>Proces</i>	24
2. <i>Producten</i>	24
3. <i>Participatie in de uitvoering</i>	25
4. <i>Financiën</i>	25
5. <i>Milieueffectrapport</i>	25
Bijlagen	26
<i>Bijlage 1. Onderzoek en data</i>	26
<i>Bijlage 2. Opbrengst inwonersparticipatie</i>	31



Inleiding

1. Introductie

Meppel wil in 2040 CO₂-neutraal zijn. We maken de gemeente Meppel CO₂-neutraal door de energievraag te verminderen, energie efficiënt te gebruiken en over te stappen op hernieuwbare energie. Dit betekent dat we toe moeten naar andere, duurzame vormen van vervoer. Elektrisch vervoer wordt hierbij de norm. Deze mobiliteitstransitie vraagt om andere (parkeer)voorzieningen zoals een toegankelijk en dekkend netwerk van laadpunten.

2. Aanleiding

Sinds 2017 voorziet Gemeente Meppel in publieke laadpunten voor inwoners en ondernemers die niet op eigen terrein kunnen laden. Door het toenemend aantal elektrische personenauto's en de groeiende vraag naar publieke laadpunten, neemt het belang en ook de impact van laadinfra op onze leefomgeving toe. Tegelijkertijd is er meer diversiteit in het type elektrische voertuigen zoals bestelbusjes, vrachtwagens en bouw materieel. Hiermee ontstaan andere laadbehoeften op specifieke locaties. Het hanteren van de Provinciale Laadvisie en het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (2017) is daarom niet meer toereikend. De elektrificatie van ons mobiliteitssysteem vraagt om lokaal en actueel beleid. In deze Kadernotitie Elektrisch Laden worden de uitgangspunten voor het Omgevingsprogramma Mobiliteit onderdeel Elektrisch Laden uiteen gezet. Het beleid en de maatregelen worden uitgewerkt op basis van de kaders in deze notitie.

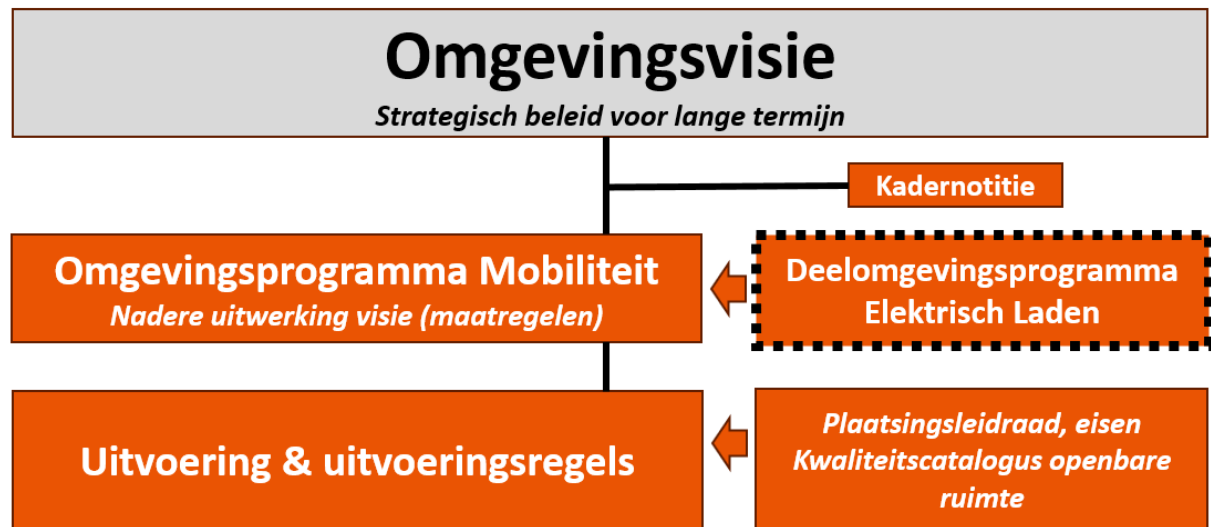
3. Omgevingsprogramma's

Het wettelijk kader voor het Omgevingsprogramma Mobiliteit is vastgelegd in de Omgevingswet die moet bijdragen aan een veilige, gezonde en duurzame fysieke leefomgeving. In de Omgevingswet staat beschreven dat een programma kan worden opgesteld om maatregelen te nemen of voorzieningen te treffen ter uitvoering van beleid dat is vastgelegd in de (gemeentelijke) Omgevingsvisie.

De omgevingsvisie is een visie op hoofdlijnen. Met deze kadernotitie lijnen we een proces uit om tot nieuw laadbeleid te komen. We maken de vertaling van hoofdlijnen naar kaders voor het op te stellen laadbeleid. Deze kaders worden ter vaststelling voorgelegd aan de gemeenteraad. Het vaststellen van het uiteindelijke beleid, in de vorm van het (deel)programma Elektrisch Laden, is een collegebevoegdheid. Zie voor de samenhang tussen omgevingsvisie, omgevingsprogramma en uitvoeringsregels Figuur 1.

Het Omgevingsprogramma Mobiliteit is een vrijwillig omgevingsprogramma. Er is geen verplichting vanuit de Omgevingswet. Gemeenten bepalen zelf of ze deze opstellen en wat de inhoud ervan is.

Figuur 1; Samenhang omgevingsvisie en omgevingsprogramma



4. Leeswijzer

Deze kadernotitie bestaat uit 6 hoofdstukken. In hoofdstuk 1 wordt het doel van het Programma Elektrisch Laden toegelicht met het beoogd maatschappelijk effect. Ook gaan we in op scope van het programma.

De beschikbare data in relatie tot elektrisch rijden en laden inclusief de signalen uit de samenleving komen aan de orde in hoofdstuk 2. In hoofdstuk 3 bespreken we landelijk, regionaal en lokaal beleid dat leidend of van invloed is voor elektrisch laden.

De hoofdstukken 4 en 5 vormen de kern van deze kadernotitie. Hier gaan we in op de rol van de gemeente ten aanzien van de verschillende typen laaifnra en de kaders en strategieën binnen het omgevingsprogramma. We sluiten in hoofdstuk 6 af met een weergave van het vervolgtraject om tot de vaststelling van het Programma Elektrisch Laden te komen.



1. Doel

1. Doelstelling programma

Met het Omgevingsprogramma Mobiliteit, onderdeel elektrisch laden, dragen we bij aan het doel om in 2040 CO₂-neutraal te zijn. Specifiek voor elektrisch laden hebben we in de Omgevingsvisie het doel gesteld dat in 2040 de laadinfrastructuur de verduurzaming van ons mobiliteitssysteem faciliteert. Dit komt voort uit de opgave om ons mobiliteitssysteem en de openbare ruimte dusdanig te transformeren dat duurzame mobiliteit prioriteit krijgt boven minder duurzame vormen van vervoer. Door een goede laadinfrastructuur te faciliteren in onze gemeente dragen we bij aan een schakel in het duurzame mobiliteitssysteem.

Ons streven is dat beleid en maatregelen blijven aansluiten op de laadbehoefte van verschillende gebruikersgroepen en de maatschappelijke en technologische ontwikkelingen. Dit programma beslaat daarom een periode van maximaal vijf jaar. Omdat de transitie naar elektrisch vervoer volop gaande is en de ontwikkelingen elkaar snel opvolgen, wordt het programma indien nodig (op onderdelen) eerder geactualiseerd.

2. Maatschappelijk effect

Met het faciliteren van laadinfra dragen we bij aan de klimaatdoelstellingen om de CO₂-uitstoot te verminderen en de mobiliteit te verduurzamen. Met het oog op 2040 is de ambitie om Meppel te transformeren tot een stad waarin duurzame mobiliteit onderdeel is geworden van ons dagelijks leven. We willen ons mobiliteitssysteem zo inrichten dat het gemakkelijker wordt duurzamere vervoerskeuzes te maken: meer te voet en met de fiets en minder per auto. Voor de bewegingen die wel nog met voertuigen gemaakt worden, wordt elektrisch vervoer de norm.

Hiervoor is samenhang nodig in vraag en aanbod van laadvoorzieningen, waarbij ook de impact op de omgeving en het elektriciteitsnet is afgewogen. Met een dekkend, toegankelijk en betrouwbaar netwerk van laadpunten maken we het voor inwoners en ondernemers makkelijker om een duurzame keuze als elektrisch rijden te maken. Hiermee dragen we bij aan een leefbare, toegankelijke en gastvrije omgeving. Daarbij helpt dat onze inwoners en ondernemers duidelijkheid hebben over de mogelijkheden tot het (laten) plaatsen van eigen laadpunten en wat zij daarin van de gemeente Meppel kunnen verwachten.

3. Scope

Bij elektrisch laden hebben we te maken met verschillende vormen van vervoer, type laadpunten en laadmethoden en specifieke locaties. Voor het stellen van kaders en het uitwerken van beleid en is het nodig om deze onderdelen nader te duiden.



1. Elektrisch vervoer

Bij het elektrisch laden hebben we te maken met verschillende voertuigen. We maken onderscheid tussen personenauto's, bestel- en stadslogistiek, OV-bus- en doelgroepenvervoer (waaronder ook taxi's en deelauto's), vrachtwagens, bouwlogistiek & mobiele werktuigen en vracht- & pleziervaart. Hieronder vallen ook de voertuigen van ons gemeentelijk wagenpark. Daarnaast zijn lichte elektrische voertuigen zoals fietsen, brom- en snorfietsen niet meer weg te denken uit ons straatbeeld.

De grootste opgaven op kortere termijn verwachten we in de groeiende behoefte aan laadpunten voor personenauto's (inwoners, ondernemers, bezoekers en toeristen) en de bestel- en stadslogistiek. Ook ligt er landelijk, regionaal en lokaal een opgave voor passende en toegankelijk laadinfrastructuur voor de elektrificatie van de zware logistiek. Deze kadernotitie richt zich dan ook vooral op laadvoorzieningen voor personenauto's, lichte bestel- en bedrijfswagens en de zware logistiek.

2. Type laadinfrastructuur

Een gedegen netwerk van laadinfrastructuur bestaat uit verschillende types en locaties. Privaat laden (op eigen terrein) draagt bij aan het gemak voor EV-eigenaren en is financieel gunstig, in het bijzonder wanneer eigen energie wordt opgewekt met zonnepanelen. Publieke laadpalen, bijvoorbeeld geplaatst in woonwijken of bij openbare parkeerterreinen, zijn noodzakelijk voor EV-eigenaren zonder een eigen parkeervoorziening. Semipublieke laadpunten zijn gelegen op privaat terrein, maar geheel of gedeeltelijk publiek toegankelijk zoals bij kantoren of winkelcentra. Realisatie en open stellen van private laadpunten vergroot de dekking van publieke laadinfrastructuur, stimuleert samenwerking met en dubbelgebruik tussen lokale bedrijven en verlaagt de druk op de openbare ruimte. Een vierde type laadpunt betreft de verlengde private aansluiting (vpa). Hierbij wordt een auto die geparkeerd staat op openbaar terrein (bijv. straat of parkeerplaats) geladen door middel van een aansluiting vanuit de woning.

In deze kadernotitie richten we ons voornamelijk op de (semi)publieke laadinfrastructuur voor inwoners die niet op eigen terrein kunnen laden.

3. Laadmethoden

De (semi)publieke laadpunten zijn veelal reguliere laadpalen. Dit zijn laadpunten die meestal een laadsnelheid hebben met een maximaal vermogen van 11 of 22 kW. Snelladers zijn een apart type laadpunt waarbij oplaadtijden verminderd worden door hogere laadvermogens (veelal 50 kW, maar steeds vaker tot 150 of zelfs 300 kW). Vanaf 350 kW wordt gesproken over ultrasnelladen.

Snelladers zijn cruciaal als een rit niet met één batterijlading voltooid kan worden, maken het mogelijk om bij te laden wanneer de auto kort wordt geparkeerd en dienen als backup voor regulier laden. Snelladen draagt zo bij aan een robuust netwerk van laadinfrastructuur. Deze laders worden met name geplaatst langs uitvalswegen en snelwegen en bij (strategisch



gelegen) bedrijventerreinen, winkelcentra en tankstations. Dit is veelal private grond die publiek toegankelijk is. We focussen ons in deze kadernotitie vooral op reguliere laadpunten.

Bij logistiek laden, waarbij het voornamelijk gaat om het laden van bestelbussen en vrachtwagens, zien we meerdere opties. Langzaam laden vindt plaats op depot op een bedrijventerrein of bij een verzorgingsplaats/truck parking. Langs het hoofdwegennet op corridorlocaties en bij bijvoorbeeld logistieke hubs wordt snelladen van vrachtverkeer de standaard. Daarom wordt gewerkt aan megawattladers (1.000 kW) om vrachtwagens in korte tijd te kunnen laden. Ten aanzien van logistiek laden richt deze kadernotitie zich vooral op het laden op bedrijventerreinen.

Daarnaast is er 230-volt laden. Hier wordt gebruik van gemaakt bij lichte elektrisch voertuigen zoals (bak)fietsen en scooters. Voor personenauto's wordt 230-volt laden niet aanbevolen vanwege veiligheidsoverwegingen.

4. Locaties

Elektrisch laden richt zich met de verschillende laadtypen op verschillende doelgroepen. Daarmee zijn ook specifieke locaties te onderscheiden. We hebben te maken met bestaande en nieuwe wijken en buurten, zones waar een vergunning of ontheffing geldt, parkeerterreinen en parkeergarages, bestaande en nieuwe bedrijventerreinen, havens, mobiliteitshubs en maatschappelijke locaties als dorp- en wijkcentra en sportvoorzieningen. De genoemde locaties vragen om een specifieke aanpak of maatwerk.

2. Onderzoek en data

1. Doelgroepen: huidige situatie en prognose

We willen weten wat de ontwikkelingen rond elektrisch laden zijn en wat deze voor de gemeente Meppel betekenen. Daarom kijken we in dit hoofdstuk meer specifiek naar de ontwikkelingen rond de elektrificatie van het vervoer. Het is belangrijk te weten welke groei in elektrificatie van vervoer wordt verwacht en wat dat betekent voor de laadmogelijkheden en energievraag in onze gemeente. Een aantal van onderstaande onderdelen wordt in Bijlage 1 uitgebreider toegelicht.

1. Lichte voertuigen

Uit een enquête onder onze inwoners in 2023 ten behoeve van het Actieplan Fiets blijkt dat 35% van de respondenten op een elektrische fiets rijdt¹. Ouderen (65 jaar en ouder) doen dit het meest. De groei lijkt nog verder toe te nemen de komende jaren². Daarnaast rijden er ongeveer 190 elektrische bromfietsen in onze gemeente (2024)³. Dit is ongeveer 10% van het totaal aantal bromfietsen. Gezien de verkoopaantallen zet de elektrificatie door² en neemt de vraag naar laadvoorzieningen toe.

2. Scheepvaart

Water heeft altijd een cruciale rol gespeeld bij onze groei en handel. Er zijn allerlei publieke en private (jacht)havens in de gemeente Meppel; van de industriële havens langs het Meppeler Diep tot een kleine jachthaven in Rogat. In de 'Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens' is tussen het Rijk en de sector afgesproken dat de uitstoot door de binnenvaart omlaag moet. De coöperatie Port of Zwolle is het gezamenlijk havenbedrijf van de gemeenten Zwolle, Kampen en Meppel. Verduurzaming van de scheepvaart is een speerpunt van Port of Zwolle. Hier wordt beleid opgesteld en worden initiatieven ontplooid in het kader van de energietransitie, waaronder alternatieve brandstoffen zoals wind- en zonne-energie. Anders dan bij personenauto's en vrachtvervoer over de weg bevindt elektrificatie van de scheepvaart zich in een pilot- en onderzoeksfase. Het realiseren van laadpunten in onze havens voor de aandrijving van binnen- en pleziervaart is daarom op dit moment niet aan de orde. De mogelijkheid van onder andere waterstof als duurzaam alternatief wordt nog onderzocht. Bij ligplaatsen voor de binnenvaart is walstroom een duurzaam alternatief voor het gebruik van (diesel)generatoren. Deze energie wordt gebruikt voor voorzieningen aan

¹ Actieplan Fiets 2024-2028

² [BOVAG](#)

³ [Allecijfers.nl](#)



boord. Op een aantal plekken zijn dit soort voorzieningen beschikbaar maar lang niet overal. Dit betekent voor Meppel dat de vraag naar elektriciteit en laadcapaciteit toeneemt.

3. Personenauto's en laadpunten

In de gemeente Meppel staan 548 batterij elektrische personenauto's (BEV's) en 570 plug-in hybrides op naam (sept. 2024)⁴. Veel elektrische leasevoertuigen van Meppeler inwoners staan echter in andere gemeenten geregistreerd. ElaadNL⁵ gaat uit van ongeveer 1.200 BEV's in de gemeente Meppel. Landelijk is ongeveer 6% van het aantal personenauto's een BEV. Een groot deel (70%) van de benodigde laadinfra voor personenauto's zijn private laadpunten (werk of thuis). Een deel van onze inwoners kan niet op eigen terrein laden en is afhankelijk van (semi)publieke laadpunten (30%). Sinds 2019 is het aantal publieke laadpunten in onze gemeente toegenomen van 14 naar 225 eind 2024. Voor semipublieke laadpunten zien we een toename van 33 naar 165 (incl. 6 snellaadpunten)⁴.

Prognoses van het aantal te verwachten BEV's en laadpunten worden opgesteld door ElaadNL⁵. De toekomstige verwachtingen zijn in drie scenario's uitgewerkt tot en met 2040: laag, midden, hoog. ElaadNL verwacht een beperkte groei tot aan 2030 vanwege afnemende stimuleringsmaatregelen en de nog beperkte beschikbaarheid van betaalbare BEV's. We houden daarom vast aan het scenario 'laag' van ongeveer 2.700 BEV's in onze gemeente in 2030. Ongeveer 700 (semi-)publieke laadpunten gaan deze groei van elektrische personenauto's ondersteunen. Er wordt verwacht dat daarvan 60% publieke laadpunten zijn (420) en 40% semipublieke laadpunten (280). Na 2030 wordt juist een forse groei verwacht in het aantal BEV's door o.a. Europese regels en dalende prijzen van voertuigen en batterijpakketten. In het middenscenario verwacht ElaadNL dat in 2040 het aantal BEV's en (semi)publieke laadpunten groeit naar respectievelijk 14.000 en 2.150 (1.300 publiek en 850 semipubliek).

Volgens de Foto van de Leefomgeving⁶ is het niet aannemelijk dat de verbeterde langzaam verkeersverbindingen en bereikbaarheid per spoor zullen leiden tot grote verschuivingen in de manier hoe we ons verplaatsen. We verwachten voor de langere termijn daarom geen grote veranderingen in het aantal personenauto's in onze gemeente.

4. Bestel- en stadslogistiek, vrachtwagens

Bedrijvigheid en ondernemen zijn voor de gemeente Meppel van groot belang. Bij de verschillende bedrijventerreinen in de gemeente Meppel staan ongeveer 1.300 bestelauto's en 400 vrachtwagens op naam⁷. In 2023 stonden 19 batterij elektrische bedrijfsauto's

⁴ Klimaatmonitor

⁵ ElaadNL outlook

⁶ Omgevingseffectrapportage Omgevingsvisie Meppel

⁷ [ElaadNL Dashboard Bedrijventerreinen \(v2\) \(arcgis.com\)](#)

geregistreerd⁸. Vanwege veranderde wet- en regelgeving, verbeterde technieken en steeds lagere kosten, wordt de komende jaren een snelle groei verwacht van de elektrificatie van bestelwagens, vrachtwagens en bouwlogistiek. Volgens de prognose van ElaadNL⁷ is de verwachting dat in 2030 ongeveer 300 bestelauto's en 80 vrachtwagens elektrisch zijn. In 2035 is meer dan de helft van het wagenpark van bedrijventerreinen geëlektrificeerd. Licht vrachtvervoer zoals bestelbussen zal deels laden op depot en deels bij de chauffeur thuis (op eigen terrein of bij een openbare laadpaal). Een groot deel van de zware logistiek zal laden op de standplaats. Een klein deel zal vanwege beperkte laadtijd, langere ritafstanden of het ontbreken van laadpunten op depot, aangewezen zijn op openbare (snel)laadpunten op bedrijventerreinen en langs het hoofdwegennet. Hier wordt waarschijnlijk langer verbleven vanwege de rittijdenwet. Dit vraagt naast het laden om aanvullende faciliteiten voor chauffeurs. Laadlocaties voor de logistiek nemen vaak veel ruimte in beslag waarbij ook de nabijheid van het stroomnet (middenspanning) een vereiste is.

5. Bouwlogistiek en materieel

Bij duurzaam bouwen komt er focus te liggen op bouwen met beperkte uitstoot van stikstof en CO₂. Materieel dat hiervoor wordt gebruikt, is veelal elektrisch met specifieke laadbehoeften. Men gebruikt hiervoor een bestaande netaansluiting (bijv. op het eigen terrein of het terrein van de opdrachtgever), een regulier publiek laadpunt en/of (snel)laadstations voor bouw en logistiek. Laden voor de zware (bouw)logistiek vindt plaats op depot en langs het hoofdwegennet. Meer aandacht voor duurzaam bouwen betekent meer behoefte aan laadvoorzieningen voor bouwlogistiek en materiaal. Op dit moment bevindt de elektrificatie van de bouwlogistiek zich in een beginfase. De keuze in zero-emissie materieel is beperkt, evenals de accuduur/bereik. Ook zijn de kosten nog relatief hoog en is het beschikbare materieel nog beperkt leverbaar.

6. OV, deelauto, taxi en doelgroepenvervoer

Onze inwoners en bezoekers verplaatsen zich naast de eigen auto met lijnbussen, de stadsbus (De Mug), personentaxi's en taxibussen. Deze worden eveneens ingezet voor doelgroepenvervoer. Het openbaar (bus)voer in onze gemeente wordt geregistreerd door het OV-bureau Groningen Drenthe en (voor een klein deel) RRReis. In het Bestuursakkoord Zero Emissie Busvervoer is afgesproken dat in 2030 alle bussen emissievrij moeten zijn en op groene energie moeten rijden. De lijnbussen van Qbuzz en EBS rijden al deels elektrisch. Laden vindt vooral plaats op depot aangevuld met snellaadpunten bij busstations snellaadpunten. Vanuit de concessie Groningen-Drenthe rijden er nog beperkt elektrische bussen in onze regio. Naar verwachting zullen in 2029 de dieselmussen worden vervangen door elektrische bussen. Zoals het nu lijkt gaan deze laden op depot, evenals een toekomstige elektrische stadsbus.

⁸ [Regionale Klimaatmonitor](#)



In 2018 ondertekende het Publiek Vervoer Groningen Drenthe een Bestuursakkoord voor Zero Emissie Doelgroepenvervoer. In de verkenning van de nieuwe doelgroepenvervoerconcessie vanaf 2026 wordt onderzocht in hoeverre zero emissie ritten verder ingevoerd kunnen worden. Waarschijnlijk zal binnen de concessie 2026-2036 ZE-ritten tot 100% ingroeien. Daarom zijn steeds vaker personentaxi's, taxibussen en rolstoelbussen elektrisch. De voertuigen laden bij chauffeurs thuis via een private aansluiting, op depot of bij een publiek laadpunt. De groei van elektrische voertuigen voor doelgroepenvervoer vraagt daarom om meer publieke laadpunten. Daar komt mogelijk ook een groei van het aantal deelauto's bij. In onze gemeente rijden momenteel vier elektrische deelauto's.

7. Gemeentelijk wagenpark

We verduurzamen onze eigen mobiliteit door zoveel als mogelijk elektrische voertuigen te gebruiken. Ons doel is dat voor 2030 ons gemeentelijk wagenpark volledig elektrisch rijdt. Een deel van ons wagenpark is elektrisch (o.a. voertuigen handhaving, interne dienstauto's en transportbussen). Om het wagenpark verder te elektrificeren zijn laadvoorzieningen op centrale- en wijklocaties een vereiste. De gewenste stroomcapaciteit voor het vergroten van de aansluiting is vanwege netcongestie echter nog niet direct beschikbaar.

8. Energievraag en CO₂-uitstoot

De totale energievraag voor mobiliteit voor de gemeente Meppel was 907 TeraJoule (TJ) in 2022 (meest recente cijfer). Dit is de energie van alle voer- en vaartuigen inclusief mobiele werktuigen (alle brandstoffen). De energievraag voor specifiek elektriciteit was op dat moment 7,7 TJ⁴. Qua CO₂-uitstoot zijn de sectoren industrie, verkeer en gebouwde omgeving ongeveer gelijk. De CO₂-uitstoot in Meppel (inclusief autowegen) is in de afgelopen tien jaar gedaald van 267 kiloton in 2012 naar 205 kiloton in 2022. Ook het energieverbruik door mobiliteit neemt gestaag af, mede door zuinigere voertuigen. Het aantal voertuigen neemt juist toe⁶.

De vraag naar elektriciteit voor mobiliteit gaat enorm groeien. In de toekomst verwachten we dat mobiliteit ongeveer de helft van de totale elektriciteitsvraag voor rekening neemt. Met de ambitie van Meppel om CO₂-neutraal te zijn, wordt de energievraag voor specifiek elektrisch rijden 302 TJ in 2040. Vanwege de groeiambities van Meppel ligt de energievraag in 2040 mogelijk hoger.

9. Netcongestie

Steeds meer energie gebruiken we in de vorm van elektriciteit. Ook wekken we steeds meer elektriciteit op. Hierdoor vervoeren we meer elektriciteit dan ons stroomnet aankan. Met name op het midden- en hoogspanningsnet is er te weinig capaciteit. Ook in Meppel is dit aan de orde. Op het laagspanningsnet zijn huishoudens (met private laadpunten) en reguliere publieke laadpunten aangesloten. Hoewel deze er nu nog niet zijn, worden op termijn capaciteitsproblemen op het laagspanningsnet verwacht. Snelladers en logistieke



laadpunten worden veelal aangesloten op het middenspanningsnet vanwege de hoge vermogens. Door netcongestie zijn er lange wachtlijsten voor het verkrijgen van een grootverbruik aansluiting (of uitbreiding hiervan).

Soms kan elektrisch laden een oplossing zijn voor netcongestie. Daar waar energie duurzaam wordt opgewekt of wanneer er veel aanbod is van energie, kan deze met elektrisch laden direct worden gebruikt, eventueel met tussenkomst van een batterij. Batterijen kunnen ook piekmomenten op het stroomnet opvangen. In een enkel geval kan een GroepsTransportOvereenkomst (GTO) een uitkomst bieden. Binnen een GTO worden afspraken gemaakt over de levering en afname van energie tussen verschillende bedrijven. Voor de langere termijn is het uitbreiden en verzwaren van het elektriciteitsnet echter de noodzakelijke en structurele oplossing voor een toekomstbestendige laadinfrastructuur. De Rijksoverheid en netbeheerders zijn samen met private partijen bezig in het Landelijk Actieprogramma Netcongestie om het elektriciteitsnet sneller uit te breiden en deze slimmer en beter te benutten. Daarnaast werken de regionale netbeheerder en provincies aan het pMIEK (provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie en Klimaat). In het pMIEK komen regionale projecten samen waar energie-infra voor nodig is.

2. Signalen uit de samenleving

1. Participatietraject

We willen weten wat onze inwoners vinden van elektrisch vervoer en laden. Daarom hebben we in een parkeer & verkeer enquête (april-mei 2024) specifieke vragen gesteld aan onze inwoners over elektrisch laden. Ook hebben we informatie over elektrisch laden opgehaald tijdens twee parkeer- & verkeersmarkten (zomer 2024). Hier volgt een samenvatting van de informatie uit Bijlage 2. De respondenten van de enquête gaven het volgende aan:

- 15% rijdt in elektrische auto (privé of zakelijke auto);
- 8% is van plan om er binnen 2 jaar een te kopen of te leasen.

Van de respondenten die elektrisch rijden:

- laadt 46% meestal op eigen terrein en 31% meestal bij een openbare laadvoorziening;
- is 63% bereid om de auto op een centrale locatie op maximaal 400 meter loopafstand op te laden wanneer men de zekerheid heeft van een vrij laadpunt;
- vindt 70% het goed dat mensen extra betalen voor het laten staan van de auto bij een laadpaal nadat deze is opgeladen;
- heeft 45% wel eens te maken gehad met laadpaalklevers.

Daarnaast zijn er toelichtingen gegeven en opmerkingen geplaatst door respondenten op de gegeven antwoorden. Meerdere respondenten geven aan:



- tevreden of juist ontevreden te zijn over het aantal, de locatie, beschikbaarheid en bezetting van publieke laadpunten;
- de laadsnelheid onvoldoende en de laadtarieven te hoog te vinden.

Een klein aantal respondenten geeft aan:

- hinder te hebben van laadpaalkleven;
- snellaadpunten en laadpunten in parkeergarages te missen;
- dat laadpunten vaak niet werken;
- dat parkeervakken bij laadpunten niet exclusief toegewezen zijn voor elektrische auto's.

2. Klantvragen

De gemeente krijgt regelmatig vragen, opmerkingen en meldingen van onze inwoners over elektrisch laden. De vragen hebben met name betrekking op het reguliere publieke laadnetwerk waarin we als gemeente voorzien. Inwoners hebben vragen of zorgen over de parkeerdruk in relatie tot de realisatie van een laadpaal, de exacte locatie van een te realiseren laadpaal en een beperkt aantal laadpunten voor elektrische rijders. Daarnaast zijn er vragen en verzoeken ten aanzien van het realiseren van een verlengde private aansluiting (vpa).

3. Samenhang beleid en programma's

1. Landelijke en regionale beleidskaders

Vanuit het Rijk zijn een aantal beleidskaders relevant voor het Omgevingsprogramma Mobiliteit onderdeel Elektrisch Laden. Bovendien raakt het programma aanpalend regionaal en gemeentelijk beleid waarmee bij het opstellen rekening wordt gehouden. Een aantal visies en programma's zijn bovendien kaderstellend voor elektrisch laden.

1. Nationaal Klimaatakkoord (2019)

Wereldwijd spant men zich in om klimaatverandering tegen te gaan en de transitie naar schone energie te bevorderen. Landelijk zijn afspraken vastgelegd in het Klimaatakkoord om uitstoot te verminderen en klimaatneutraal te zijn in 2050. De afspraak is dat in 2050 alle vervoer emissieloos is. In het Klimaatakkoord is bovendien afgesproken dat vanaf 2030 alle nieuw personenauto's die in Nederland worden verkocht emissieloos zijn. Er is hierbij een belangrijke rol weggelegd voor batterij elektrische voertuigen. Elektrisch rijden is, wanneer de stroom duurzaam is opgewekt, geheel emissie vrij. Meer elektrische voertuigen vanwege het Klimaatakkoord betekent ook meer behoefte aan laadvoorzieningen.

2. Nationale Agenda Laadinfrastructuur

Het Klimaatakkoord fungeert als kapstok voor regionale en lokale initiatieven. De Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) is onderdeel van het Nationaal Klimaatakkoord. Deze is opgesteld om ervoor te zorgen dat er een goed en dekkend netwerk van laadpunten is voor BEV's. Eén van de acties voor een dekkend, betrouwbaar en toekomstbestendig laadnetwerk, is lokaal beleid voor laden en het opstellen van plaatsingsbeleid voor publieke laadpunten.

3. Regionale Agenda Laadinfrastructuur

De gemeente Meppel maakt met andere Drentse gemeenten en provincie Drenthe onderdeel uit van de Regionale Agenda Laadinfrastructuur (RAL) Noord. Hier zijn ook Friesland en Groningen onderdeel van. In regionaal verband werken gemeenten, provincies en netbeheerder samen en geven vorm aan de acties uit de NAL. Dit maakt de uitrol van een integrale laadinfrastructuur mogelijk. Ook is voor lokaal beleid en lokale maatregelen ondersteuning mogelijk vanuit de RAL Noord.

4. Regionaal Mobiliteitsplan

Vanuit de provincie Drenthe vormt het Regionaal Mobiliteitsplan 2021 (RMP 1.0) een relevant beleidskader voor het lokale (duurzame) mobiliteitsbeleid. In het RMP van provincie Drenthe zijn afspraken gemaakt over hoe de provincie en de gemeenten met elkaar samenwerken om te voldoen aan de inspanningsverplichting uit het Klimaatakkoord.



Duurzaam mobiliteitsgedrag wordt met dit beleidskader gestimuleerd, er worden zero-emissiezones ingevoerd en de laad- en tankinfrastructuur wordt uitgebreid.

5. Zero-Emissie Stadslogistiek 2030

Een zero-emissiezone (ZE-zone) is een stadsgebied waarin bestel- en vrachtauto's die schadelijke stoffen uitstoten geweerd worden. ZE-zones zijn een belangrijke maatregel naar volledig uitstootvrij wegverkeer in 2050. Nieuwe voertuigen moeten vanaf de invoering van een ZE-zone elektrisch zijn. Vanaf 2030 moeten alle bestel- en vrachtauto's in deze zone emissievrij zijn. Dit betekent dat er bij de invoering hiervan laadplekken nodig zijn voor elektrische voertuigen van bedrijven en mogelijk ruimte voor hubs buiten de stad. Er zijn op dit moment geen concrete plannen voor de invoering van een ZE-stadsgebied in Meppel. We volgen de landelijke regelgeving en de ontwikkelingen in buurgemeenten.

6. Besluit bouwwerken leefomgeving

Als het gaat om laadpunten in parkeergarages stelt het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl) hiervoor eisen op. Vanaf 2026 worden de eisen ten aanzien van het realiseren van laadpunten aangepast in de Bbl. Het Nederlands Instituut Publieke Veiligheid (NIPV) heeft richtlijnen opgesteld om het veilig plaatsen van laadpunten in parkeergarages mogelijk te maken. De eisen en richtlijnen van de Bbl en NIPV zijn een leidraad voor de realisatie van laadpunten in de Meppeler parkeergarages.

3. Lokaal beleid

1. Omgevingsvisie

Deze Kadernotitie Elektrisch Laden en het Omgevingsprogramma Mobiliteit staan niet op zichzelf. In onze Ontwerp Omgevingsvisie hebben we ambities en doelen gesteld voor de fysieke leefomgeving vanuit de opgaven die in de toekomst op ons afkomen. Elektrisch laden is niet alleen onderdeel van ons mobiliteitssysteem, maar ook onderdeel van het verduurzamen van onze gemeente. Met de transformatie van ons mobiliteitssysteem geven we meer prioriteit aan duurzame vormen van vervoer.

We beseffen dat de infrastructuur voor elektrisch laden één van de ruimtevragers is in de openbare ruimte. Maar we hebben meer doelen in de openbare ruimte. We gaan daarom uit van zorgvuldig en meervoudig ruimtegebruik. Bij ontwikkelingen dragen we zo veel mogelijk bij aan meerdere ambities. We werken daarom samen met collega's van onder andere gebiedsontwikkeling en openbare ruimte & groenonderhoud. Daarnaast is elektrisch laden onderdeel van onze grotere energie infrastructuur. We gaan over van het gebruik van fossiele brandstoffen naar hernieuwbare energie. Tegelijkertijd verminderen we de energievraag en gaan we energie efficiënter gebruiken. Elektrisch rijden is onderdeel van deze energietransitie.



In onze Ontwerp Omgevingsvisie geven we aan dat we bestaande kwaliteiten, structuren en waarden van de leefomgeving willen behouden. Het gaat om waarden die te maken hebben met natuur, cultuurhistorie en landschap. De realisatie van laadinfra heeft beperkte impact op deze waarden van onze leefomgeving. Op straatniveau kunnen er echter nadelige effecten zijn. De impact op groen en onze gebouwde omgeving proberen we te minimaliseren. We kijken bij het aanleggen van laadinfrastructuur naar combinaties met andere infrastructuur.

2. Omgevingsprogramma Mobiliteit

Het Omgevingsprogramma Mobiliteit wordt het overkoepelende en integrale programma op het gebied van mobiliteit. Met het opstellen van beleid voor de verschillende thema's binnen mobiliteit wordt naar dit samenhangende Omgevingsprogramma toegewerkt. Het onderdeel Elektrisch Laden van het Omgevingsprogramma Mobiliteit hangt nauw samen met de andere thema's die hier deel van uitmaken. Er is een duidelijke relatie met bijvoorbeeld het onderdeel Parkeren welke gelijktijdig wordt opgesteld. Concreet betekent dit dat waar parkeren wordt gestimuleerd dit met laadvoorzieningen wordt gefaciliteerd.

3. Programma Duurzaam 2024-2028

De ambities en doelstellingen van het Programma Duurzaam 2024-2028 zijn medebepalend geweest voor de Ontwerp Omgevingsvisie. Verduurzaming van mobiliteit is onderdeel van de pijler energietransitie in het Programma Duurzaam 2024-2028. In deze sector ligt een grote uitdaging om over te stappen naar duurzame mobiliteit: een vorm van transport die de impact op milieu minimaliseert (door het verlagen van o.a. de CO₂-uitstoot) en bijdraagt aan de gezondheid van de samenleving. Dit zijn bijvoorbeeld vervoersmiddelen zoals de fiets, openbaar vervoer en deelmobiliteit. Maar ook de overstap naar elektrisch vervoer. Laadinfra faciliteert de transitie van fossiele brandstoffen naar elektrisch aangedreven voertuigen.

Elektrisch laden raakt aanpalend beleid in relatie tot onze klimaat- en energiedoelstellingen. Het gaat dan om beleid en maatregelen in relatie tot de opwek van energie, de Transitievisie Warmte (met warmteplannen) en de Regionale Energiestrategie (RES). Zo betekent verduurzaming van mobiliteit net als de warmtetransitie van de gebouwde omgeving een toename aan de vraagkant van elektriciteit. De elektrische laadpunten vormen een schakel in het energienetwerk die vraag en aanbod aan elkaar verbindt.

4. GVVP 2017

Elektrisch rijden, en de laadvoorzieningen die daarvoor nodig zijn, is een van de onderwerpen in het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) van 2017. In het GVVP wordt verwezen naar het 'Beleid oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen in de openbare ruimte (14 december 2016)'. In beleidsregels zijn hierin de voorwaarden vastgelegd waaronder de gemeente meewerkt aan het plaatsen van een laadpaal. Het Programma Elektrisch Laden vervangt bovengenoemd beleid en beleidsregels. Het Omgevingsprogramma Mobiliteit vervangt uiteindelijk het volledige GVVP.

4. Rol gemeente en samenleving

Bij de realisatie van een dekkend en toegankelijk netwerk van laadinfra is een rol weggelegd voor zowel gemeente als samenleving. Als gemeente volgen we daarom nauwlettend de ontwikkelingen met betrekking tot elektrisch rijden en laden en willen we weten wat leeft bij inwoners en ondernemers. We hebben daarom oog voor de behoefte van lokale gebruikers van het laadnetwerk. We vinden het eveneens van belang dat inwoners en ondernemers kennis hebben van de mogelijkheden om eigen laadpunten te realiseren. Een grootste deel van de laadinfrastructuur voor Meppel in 2030 wordt namelijk gerealiseerd door inwoners, ondernemers en bedrijven. Tegelijkertijd willen we transparant zijn over onze rol en doelen bij de totstandkoming van (publieke) laadpunten. Welke rol de gemeente en de samenleving hebben verschilt per type laadinfra en locatie. Grondeigenaarschap is hierbij het vertrekpunt.

1. Publieke laadpunten

De gemeente Meppel heeft een belangrijke rol in het realiseren van reguliere publieke laadpunten voor inwoners en ondernemers die niet op eigen terrein kunnen laden. Publieke laadvoorzieningen bedienen personenvoertuigen (ook deelauto's), (taxi)busjes en bestel- en stadslogistiek. Inwoners, lokale organisaties en ondernemers kunnen een aanvraag doen voor het realiseren van een publieke laadpaal, bezwaar maken op een genomen besluit en brengen lokale situaties onder de aandacht.

Voor wat betreft laadpunten voor lichte elektrische voertuigen is het thuis of op een werk- of overnachtingsadres laden van de fiets- of scooteraccu voldoende voor de meeste ritten. Daarom laten we de realisatie van laadpunten voor lichte voertuigen vooral over aan lokale bedrijven, kantoren, horeca en overnachtingslocaties. Waar mogelijk ondersteunen we particuliere initiatieven. Bij de (her)ontwikkeling van maatschappelijke voorzieningen hebben we aandacht voor laadvoorzieningen voor bijvoorbeeld elektrische fietsen.

2. Private (snel)laadpunten

Reguliere (snel)laadpunten op eigen grond kunnen veelal vergunningsvrij worden gerealiseerd. Inwoners, VVE's en ondernemers zijn hiervoor zelf verantwoordelijk waarbij de gemeente Meppel een informerende rol heeft. Bedrijven en organisaties met parkeergelegenheid op strategisch gelegen locaties stimuleren we tot het realiseren en openstellen van private laadpunten. Deze 'semipublieke' laadpunten zijn namelijk van belang voor een dekkende en passende laadinfrastructuur in onze gemeente. Meer dan de helft van de publiek toegankelijke laadpunten zal in 2030 namelijk semipubliek zijn. Wij geven zelf het goede voorbeeld door het realiseren van eigen laadpunten op gemeentelijke locaties en stellen deze waar mogelijk open voor bezoekers. We monitoren de realisatie van snelladers



ten opzichte van potentiële locaties in onze gemeente. Waar nodig en mogelijk hebben we een sturende rol richting de markt om tot een dekkend netwerk van snellaadinfra te komen.

3. Verlengde private aansluiting

Bij een verlengde private aansluiting (vpa) wordt een auto die geparkeerd staat op openbaar terrein (bijv. straat of parkeerplaats) geladen door middel van een aansluiting vanuit de woning. Een vpa staan we als gemeente niet toe. Ruimtelijke, juridische, organisatorische, financiële en technische aspecten (zoals veiligheid, toegankelijkheid, aansprakelijkheid en verrommeling van de openbare ruimte) zijn afgewogen. Als gemeente hebben we een regulerende rol. We volgen de ontwikkelingen en relevante vpa-pilots in andere gemeenten met het oog op toekomstig beleid.

4. Logistiek laden en scheepvaart

Het realiseren van laadinfra voor de zware logistiek is in principe aan de markt. In onze gemeente is de beschikbare ruimte voor logistiek laden (zeer) schaars. Gemeente Meppel streeft daarom naar efficiënt en waar mogelijk gedeeld gebruik van laadinfrastructuur op bedrijventerreinen en staat open voor initiatieven op dit gebied tussen meerdere bedrijven. We stimuleren door te ondersteunen vanuit de beleidsterreinen economie, duurzaam en mobiliteit. We haken aan op lopende processen zoals de warmte-/energieplannen voor bedrijventerreinen en trekken op met onder andere het parkmanagement. Zij zijn voor ons het aanspreekpunt voor het gezamenlijke bedrijfsleven.

Wat betreft de bestel- en stadslogistiek faciliteren de laadvoorzieningen op den duur de bevoorrading binnen het centrumwinkelgebied via elektrische wagens. We staan open voor lokale initiatieven om duurzamer vervoer naar het centrum te ondersteunen. Bestelbussen tot 6 meter lengte kunnen gebruik maken van publieke laadpunten, ook in onze wijken. Logistiek laden langs het hoofdwegennet is daarentegen een landelijk en regionaal vraagstuk. We volgen de ontwikkelingen in de regio en trekken hierin samen op met onder andere de RAL-Noord, provincie Drenthe, buurgemeenten en netbeheerders. Voor de gemeente Meppel is de toekomstige behoefte naar laadinfra voor bouwgerelateerde activiteiten nog onvoldoende inzichtelijk om laadinfra te stimuleren. We willen eerst meer zicht krijgen op deze opgave en de rol van de gemeente ten aanzien van laadvoorzieningen.

Als het gaat over de scheepvaart volgen we de ontwikkelingen via Port of Zwolle met interesse. We faciliteren op dit moment in een maatregel als walstroom. Als gemeente Meppel hebben we walstroomkasten in eigendom en beheer. De aanleg van voorzieningen langs particuliere kades is in principe aan de betrokken bedrijven. Wel kan de gemeente (met partners) mogelijk een rol spelen bij het zoeken naar subsidies.

5. Kaderstelling programma

Het doel uit de Ontwerp Omgevingsvisie in relatie tot elektrisch laden is dat de laadinfrastructuur de verduurzaming van ons mobiliteitssysteem in 2040 faciliteert. We hanteren in het Omgevingsprogramma Mobiliteit onderdeel Elektrisch Laden de volgende strategieën en uitgangspunten.

1. Ladder van Laden

Om elektrisch vervoer te stimuleren en te ondersteunen, is een gevarieerde laadinfrastructuur essentieel. Binnen het netwerk van laadpalen zijn deze laadpalen strategisch geplaatst op verschillende locaties en bestaan deze uit verschillende types. We hanteren hierbij de 'ladder van laden'. Deze benadering rangschikt drie laadtypen (privaat, semipubliek en publiek laden). In het algemeen gaat de eerste voorkeur uit naar privaat laden op eigen terrein. Als dat niet mogelijk is, gaat de tweede voorkeur uit naar laden bij semipublieke laadpunten. Semipublieke laadpunten passen vooral bij bezoek- en werklocaties daar waar door de locatie dubbelgebruik voor de hand ligt. De laatste optie is het gebruik van publieke laadinfrastructuur. Deze strategische aanpak draagt bij aan een flexibel en efficiënt gebruik van het elektriciteitsnet en de (openbare) ruimte.

2. Toegankelijke (semi)publieke laadvoorzieningen

We streven naar gemakkelijke toegang tot laadfaciliteiten voor inwoners, bezoekers, organisaties en ondernemers van Meppel. We verlagen hiermee de drempel tot het aankopen en bezitten van een elektrisch voertuig. Een makkelijke toegang betekent naast zichtbaarheid en beschikbaarheid van laadpunten ook een goede dekking van (semi)publieke laadinfrastructuur. Meppel streeft naar een maximale loopafstand tot een (semi)publiek laadpunt van 250 meter binnen de bebouwde kom.

Begin 2025 is Meppel een eind op weg om een laadpunt te hebben voor haar inwoners binnen 250 meter loopafstand. Zodra de dekking behaald is, wordt het laadnetwerk verder verdicht. In woongebieden waar beperkte mogelijkheden zijn tot thuisladen, concentreren publieke laadpalen zich zoveel als mogelijk in clusters of laadpleinen in woongebieden. In hoeverre dit mogelijk is, heeft o.a. te maken met hoe parkeren is geregeld in een buurt of wijk. Voor een goede dekking van publieke laadpunten worden ook laadpalen gerealiseerd op strategische locaties zoals bij sportaccommodaties, dorps- en wijkcentra, toekomstige mobiliteitshubs en de grote parkeerterreinen in en rondom het centrum. Daarnaast zetten we ook in op het realiseren van laadpunten in de twee parkeergarages volgens de eisen die het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl) stelt.



3. Gebiedsontwikkeling en herinrichting

We houden rekening met de realisatie van (toekomstige) laadpalen en de daarvoor benodigde extra netinfrastructuur bij de herinrichting van buurten en bij de ontwikkeling van nieuwe woonwijken. Bij de ontwikkeling van nieuwe buurten sluiten we ook aan bij (kleinschalige) mobiliteitshubs en houden we rekening met (elektrische) deelauto's. Zodoende worden in een vroeg stadium locaties toegewezen en wordt bij de inrichting en voorbereiding rekening gehouden met de realisatie van laadpunten. Richtlijnen van het CROW geven aan hoeveel laadpunten nodig zijn in bepaalde nieuwe wijken op basis van woontypes en de mogelijkheid om op private grond te parkeren.

4. Impact leefomgeving

Hoewel laadpalen noodzakelijk zijn voor de overgang naar elektrisch vervoer, zijn deze geen verfraaiing van onze leefomgeving. Daarom proberen we de negatieve impact van laadinfra op de omgeving zoveel als mogelijk te beperken. Bij de locatiekeuze van een laadpaal wordt een integrale afweging gemaakt tussen verduurzaming van mobiliteit en de impact op de leefomgeving (onze groene en gebouwde omgeving, de impact op omwonenden en andere verkeersdeelnemers zoals voetgangers). In onze eisen stellen we dat de publieke laadpunten die door de gemeente worden gerealiseerd uitsluitend groene stroom leveren.

5. Van vraaggestuurd naar datagestuurd

We maken de transitie van plaatsen van laadpunten op vraag van inwoners naar het (bij)plaatsen van laadpalen op basis van gebruiksdata. Omdat we elektrisch rijden willen stimuleren volgen we de groei en de behoefte van elektrische rijders nauwlettend. Dit voorkomt eveneens dat het aanbod van laadinfra te ver vooruit of achter loopt op de vraag naar laden. Aangezien de transitie niet voor iedereen even snel gaat, is het van belang ook rekening te houden met de behoefte van niet-elektrische rijders. Doordat bij de realisatie van laadpunten rekening wordt gehouden met de behoefte van gebruikers, kan de snelheid waarmee de transitie plaatsvindt binnen onze gemeente per wijk/buurt verschillen.

6. Laadpaalkleven

Het bezet houden van een laadpaal wanneer de elektrische auto reeds is opgeladen wordt laadpaalkleven genoemd. Laadpaalkleven is niet strafbaar. Wel is het erg hinderlijk. We streven naar het efficiënt gebruik van laadpunten, zeker op die locaties waar de parkeerdruk hoog is. Laadpaalkleven willen we daarom ontmoedigen. In de komende jaren kan het vanuit netcongestie gezien echter noodzakelijk worden om voertuigen juist met minder vermogen te laden. Hierdoor staan voertuigen mogelijk langer te laden, waardoor er minder doorstroming is.



7. Betaalbare laadtarieven

Om de transitie naar elektrisch rijden mogelijk te maken, is betaalbaarheid één van de voorwaarden. Elektrisch rijden moet niet iets zijn van de zakelijke rijder, de inwoner die meer financiële middelen tot zijn beschikking heeft of kan laden met eigen opgewekt stroom. Ons streven is dat al onze inwoners een duurzame keuze als elektrisch rijden moeten kunnen maken. We zetten ons in voor betaalbare laadtarieven bij publieke laadpunten. We vinden het bovendien onwenselijk dat de tarieven bij publieke laadpalen veel van elkaar verschillen. We trekken hierin op met andere gemeenten in Drenthe en de provincie. We zijn ons er echter ook van bewust dat we als gemeente slechts beperkte invloed hebben op de laadtarieven. Deze worden voornamelijk bepaald door de aanbieder van publieke laadpalen, de laadpasdienstverlener en zijn afhankelijk van de energiemarkt en landelijke (stimulerings)regelingen. Bij de huidige concessie was het tarief van de laadpaalaanbieder een belangrijk selectie criterium.

8. Parkeerdruk en laadbehoefte

Het groeiende aantal elektrische auto's zorgt voor een toenemende vraag naar laadpunten in buurten en wijken met minder privé parkeerplekken. Hier kan publieke laadinfrastructuur leiden tot een hogere parkeerdruk. Een laadplek is enkel te gebruiken door elektrische auto's welke worden verplaatst wanneer deze zijn opgeladen. We houden rekening met de balans tussen parkeerdruk en laadbehoefte bij het kiezen van locaties voor publieke laadpalen en houden hierbij rekening met de karakteristieken van de verschillende wijken. Uitgangspunt is wel dat we met het beleid streven naar goede doorstroming van de bezetting van de laadlocaties.

9. Integrale benadering

We beschouwen het mobiliteitsvraagstuk voor huishoudens, buurten/wijken, bedrijven en bedrijventerreinen als onderdeel van de integrale energie- en duurzaamheidsopgave. Warmtevoorziening, energie opwek, productieprocessen en mobiliteit doen allen een beroep op het elektriciteitsnet. De energiebehoefte voor elektrisch laden wordt integraal afgewogen ten opzichte van andere energievragers. Daarnaast doen veel van deze programma's ook een beroep op onze (schaarse) openbare ruimte. Ook ten aanzien van de beschikbare openbare ruimte wordt elektrisch laden afgewogen ten opzichte van andere opgaven.

10. Duurzame laadvoorziening

We zetten ons in voor het efficiënt beheren van laadpalen en ons stroomnet, het voorkomen van overbelasting van ons elektriciteitsnet en het optimaliseren van het energieverbruik. We volgen hiervoor de ontwikkelingen van de RAL-Noord en de RES. We staan achter en ondersteunen initiatieven die duurzaam laden mogelijk maken.



11. Pilots en experimenten

De transitie naar elektrisch rijden is gezien het aandeel elektrische personenauto's en bedrijfsvoertuigen feitelijk pas net gestart. Op technisch vlak zijn er volop ontwikkelingen die de komende jaren in de praktijk toegepast gaan worden. Welke nieuwe uitdagingen voor specifieke locaties, doelgroepen of type laadinfra op ons pad gaan komen, weten we niet. Of en in welke snelheid de markt ontwikkelingen oppakt is eveneens deels onduidelijk. Bepalend hierbij is ook de koers van de landelijke politiek. We zien daarom potentie in pilots en experimenten om in te spelen op toekomstige uitdagingen.

6. Totstandkoming Omgevingsprogramma

1. Proces

Nadat de Raad deze Kadernotitie Elektrisch Laden heeft vastgesteld, wordt het Omgevingsprogramma Mobiliteit onderdeel Elektrisch Laden (hieronder 'Programma') uitgewerkt. De volgende fasen worden hierbij doorlopen.

1. Uitwerking Ontwerp Programma en beleidsregels;
2. Opstellen plan voor monitoring & evaluatie;
3. Opleveren Ontwerp Programma en beleidsregels in STOP/TPOD;
4. Ontwerp Programma ter inzage (6 weken);
5. Vaststelling Programma door College (Q1 2026).

Als eerste vervolgstap worden het Omgevingsprogramma Mobiliteit onderdeel Elektrisch Laden en de daarbij horende beleidsregels uitgewerkt. Dit doen we op basis van de strategieën en kaders die in hoofdstuk 5 staan beschreven en de rol van de gemeente zoals we die hebben geformuleerd in hoofdstuk 4. Hiermee werken we de kadernotitie uit tot een uitvoeringsagenda. In deze uitvoeringsagenda wordt opgenomen welke maatregelen op korte en middellange termijn (binnen max. 4 jaar) worden getroffen om invulling te geven aan de kaderstelling.

Ook bestaat het Omgevingsprogramma Mobiliteit onderdeel Elektrisch Laden uit een plan voor monitoring en evaluatie. We maken inzichtelijk in hoeverre het beleid en de maatregelen bijdragen aan onze doelen en kunnen daarop bijsturen indien nodig.

Het concept Programma Elektrisch Laden komt ter inzage te liggen en worden eventuele zienswijzen al dan niet verwerkt. Daarmee komen we tot een definitief programma. Vanaf begin 2026 starten we met de uitvoering van het beleid.

2. Producten

Het beleidsvormingstraject resulteert in de volgende producten welke worden vastgesteld door het college:

- Omgevingsprogramma Elektrisch Laden bestaande uit de kaderstelling zoals door de gemeenteraad vastgesteld in deze Kadernotitie, een uitvoeringsagenda, een plan voor monitoring en evaluatie.
- Plaatsingsleidraad voor plaatsing van reguliere publieke laadpunten;
- Beleidsregels ten behoeve van de Kwaliteitscatalogus Openbare Ruimte (KOR).



3. Participatie in de uitvoering

Bij de uitvoering van beleidsmaatregelen is participatie essentieel om draagvlak te creëren, de effectiviteit van de maatregelen te vergroten en een goede aansluiting te vinden bij de behoeften en ervaringen van belanghebbenden. Indien uit te voeren maatregelen impact hebben op de omgeving, dan zullen inwoners of andere belanghebbenden actief worden betrokken. Inwoners kunnen bijvoorbeeld een rol hebben bij het beoordelen of ik kaart brengen van potentiële publieke laadpunten om het laadnetwerk verder te verdichten. Wanneer concrete maatregelen worden gepland, wordt op voorhand uitgewerkt of participatie gewenst is en hoe participatie wordt toegepast. De Leidraad Participatie (2023) geldt daarbij als kader.

4. Financiën

De kaders in deze notitie worden uitgewerkt in maatregelen. Deze maatregelen kunnen een financiële consequentie hebben. Bij de uitwerking van maatregelen in het uitvoeringsprogramma's worden de financiële consequenties en ambtelijke inzet in beeld gebracht. De benodigde middelen worden via de Planning & Control cyclus aangevraagd.

5. Milieueffectrapport

In de Omgevingsvisie maken we keuzes over de leefomgeving. Deze keuzes worden vertaald in Omgevingsprogramma's zoals het Omgevingsprogramma Mobiliteit. Er kunnen aanzienlijke milieueffecten optreden bij een Omgevingsprogramma. Voor ieder Omgevingsprogramma of onderdeel daarvan wordt daarom nagegaan of een plan-MER-beoordeling vereist is. Deze kadernotitie gaat specifiek over het onderdeel elektrisch laden. Uit de MER-scan omgevingsprogramma⁹ blijkt dat er geen verplichting is voor een milieueffectrapportage. Het Omgevingsprogramma Mobiliteit onderdeel Elektrisch Laden is niet kaderstellend voor projecten die of in bijlage V bij het Omgevingsbesluit¹⁰ worden genoemd of die mogelijk aanzienlijke milieueffecten hebben.

⁹ [MER-scan Omgevingsvisie of -programma](#) (Informatiepunt Leefomgeving)

¹⁰ [Omgevingsbesluit](#)

Bijlagen

Bijlage 1. Onderzoek en data

Huidige situatie en prognose

Lichte voertuigen

In Nederland gebruikt bijna een derde (30%) van de fietsers van 12 jaar en ouder een elektrische fiets. Ouderen (65 jaar en ouder) doen dit het meest: ruim de helft van deze groep fietst alleen maar elektrisch¹. Uit een enquête onder onze inwoners in 2023 blijkt dat 35% elektrisch rijdt². De groei lijkt nog verder toe te nemen de komende jaren: van de 804.101 nieuwe fietsen die vorig jaar landelijk werden aangeschaft, komt inmiddels 56% voor rekening van de e-bike¹.

Er rijden ongeveer 190 elektrische bromfietsen in onze gemeente (2024)³. Dit is ongeveer 10% van het totaal aantal bromfietsen. De elektrificatie zet door. In 2023 werden landelijk bijna 35.000 nieuwe brom- en snorfietsen verkocht. Hiervan is 42,4% voorzien van een volledig elektrische aandrijving¹.

Elektrische personenauto's en laadpunten

Totaal staan er 26.016 voertuigen op naam in de gemeente Meppel waarvan 17.758 personenauto's (2022)⁴. Het aantal personenauto's in gemeente Meppel is gegroeid van 0,47 auto per inwoner in 2014 naar 0,51 in 2024⁶. Ondanks de verbeterde langzaam verkeersverbindingen en bereikbaarheid per spoor is het niet aannemelijk dat autonome ontwikkelingen zullen leiden tot grote verschuivingen in de manier hoe we ons verplaatsen⁵.

In de gemeente Meppel staan 548 batterij elektrische personenauto's (BEV's) op naam en 570 plug-in hybrides (sept. 2024)⁶. Veel elektrische voertuigen zijn lease auto's. Deze staan op naam van leasemaatschappijen welke in andere gemeenten zijn gevestigd (veelal Randstedelijke gemeenten). Dit maakt dat het aantal elektrisch personenauto's in gemeente

¹ [BOVAG](#)

² Actieplan Fiets 2024-2028

³ [Allecijfers.nl](#)

⁴ [CBS](#)

⁵ Omgevingseffectrapportage Omgevingsvisie Meppel

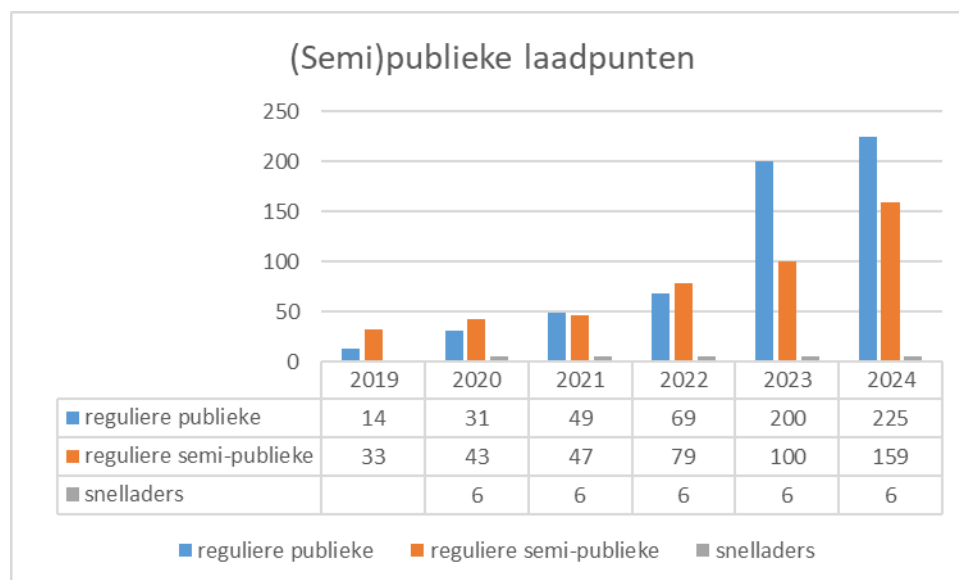
⁶ Klimaatmonitor

Meppel in werkelijkheid hoger is. ElaadNL⁷ gaat uit van ongeveer 1.200 batterij elektrische personenauto's in 2025 in de gemeente Meppel. Landelijk is ongeveer 6% van het aantal personenauto's een BEV. De komende tijd zullen steeds meer elektrische auto's in privébezit bijkomen. Brandstofauto's worden vervangen door elektrische voertuigen, waardoor de parkeerdruk niet toeneemt.

Een deel van deze personenauto's kan niet op eigen terrein laden en is afhankelijk van publieke laadpunten. In Figuur 1 is de ontwikkeling van laadinfrastructuur sinds 2019 in Meppel weergegeven in aantallen laadpunten⁸. Let daarbij op dat een reguliere publieke laadpaal twee aansluitpunten heeft. Bij semipublieke laadpunten en snelladers verschilt dit per locatie.

Sinds 2019 is het aantal publieke laadpunten in onze gemeente toegenomen van 14 naar 225 eind 2024. Voor semipublieke laadpunten zien we een toename van 33 naar 165 (incl. 6 snellaadpunten).

Figuur 1; Aantal laadpunten per type in gemeente Meppel (Databank Duurzame Mobiliteit, 2024)



Prognoses van het aantal te verwachten laadpunten worden opgesteld door ElaadNL⁹ op basis van recente marktontwikkelingen en beschikbare datasets. De toekomstige verwachtingen voor laadpunten en batterij-elektrische personenauto's (BEV's) zijn in drie scenario's uitgewerkt tot en met 2040: laag, midden, hoog. Zie Figuur 2 voor de verwachtingen van ElaadNL voor onze gemeente voor (semi)publieke laadpunten en BEV's.

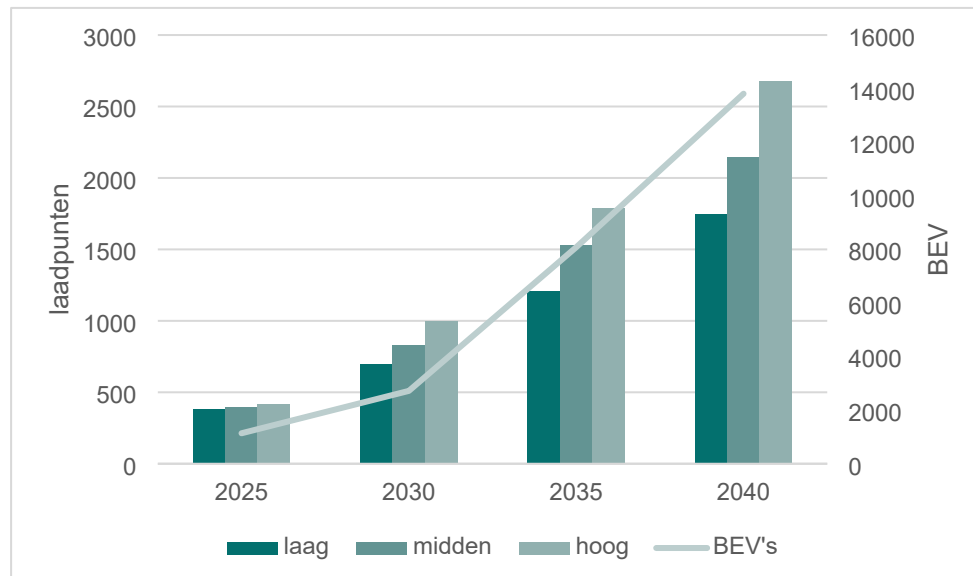
⁷ [ElaadNL interactieve outlook](#)

⁸ Databank Duurzame Mobiliteit

⁹ [Outlook dashboard \(elaad.io\)](#)

ElaadNL verwacht een beperkte groei tot aan 2030 vanwege afnemende stimuleringsmaatregelen en de tot op heden beperkte beschikbaarheid van betaalbare modellen elektrische auto's. We houden daarom vast aan het scenario 'laag' tot 2030. Na 2030 wordt juist een forse groei verwacht door o.a. Europese regels en dalende prijzen van voertuigen en batterijpakketten.

Figuur 2; Prognose van het aantal (semi-)publieke laadpunten voor gemeente Meppel in drie scenario's (ElaadNL, 2025)



In het middenscenario verwacht ElaadNL dat het aantal batterij-elektrische personenauto's groeit naar ongeveer 14.000 in 2040. In datzelfde scenario prognosticeert ElaadNL een groei naar ongeveer 2.150 (semi)publieke laadpunten in 2040. Met te verwachten percentages van 60% publiek en 40% semipubliek gaat het om ongeveer 1.300 publieke laadpunten en 850 semipublieke laadpunten. De prognose is dat de gemeente Meppel volgens scenario 'laag' in 2030 beschikt over ongeveer 2.700 BEV's en ongeveer 700 (semi)publieke laadpunten om deze groei te ondersteunen. De verwachting is dat hiervan ongeveer 420 laadpunten publiek zijn en 280 semipubliek.

Een groot deel van de benodigde laadinfra voor BEV's zijn private laadpunten (werk of thuis). In Tabel 1 wordt het aantal laadpunten voor 2025, 2030 en 2040 weergegeven per type laadinfra: privaat, publiek en semipubliek. In 2030 en 2040 is het percentage private laadpunten ongeveer 70% en publieke en semipublieke laadpunten respectievelijk 18% en 12% van het totaal aantal laadpunten.

Tabel 1; Aantallen laadpunten (en percentages) voor de jaren 2025, 2030 en 2040 per type laadinfra (werk & thuis, publiek en semipubliek) (ElaadNL, 2025)



Jaar	2025	2030	2040
Type laadinfra			
Privaat (werk, thuis)	1.196 (75%)	1.711 (71%)	5.003 (70%)
Publiek	228 (14%)	419 (17%)	1.287 (18%)
Semipubliek	167 (11%)	279 (12%)	858 (12%)
Totaal	1.591	2.409	7.148

Bestel- en stadslogistiek en vrachtvervoer

Deze groep bestaat voornamelijk uit bestelauto's welke stadscentra inrijden voor bevoorrading, aflevering of andere diensten. Bestelauto's zijn nog niet zo ver in de verandering naar elektrisch rijden in vergelijking met personenauto's. In de gemeente Meppel stonden in 2023 bijvoorbeeld 19 batterij elektrische bedrijfsauto's geregistreerd⁶.

In 29 gemeenten wordt begin 2025 een zero-emissiezone van kracht. In de noordelijke provincies gaat het om Assen en Groningen. Dit houdt in dat vanaf dat moment nieuwe bedrijfs- en vrachtauto's een zero-emissie aandrijving moeten hebben om de zone te kunnen betreden in deze steden. Voor bestaande bedrijfswagens gelden overgangsregelingen tot 2028 voor bestelauto's en 2030 voor vrachtauto's. Dit houdt in dat de komende jaren een groei te verwachten is elektrische bestelauto's, ook in de noordelijke provincies.

Voor logistiek vervoer dat gebruikmaakt van zwaardere voertuigen is het vooralsnog het moeilijkst om over te stappen naar elektrisch vervoer. Dat komt door de zware belading en langere afstanden die veelal gereden worden. Daarnaast zijn er ook nog niet overal genoeg geschikte laadpunten met hogere vermogens, aangezien elektrische trucks grotere batterijen gebruiken en krachtigere laadpunten vereisen. En ook zullen deze laadpunten niet altijd op de goede locatie liggen (zoals bij bepaalde logistieke hubs of langs vervoerroutes). Dat zorgt voor uitdagingen om zwaarder vrachtvervoer te elektrificeren. Vooralsnog zal opladen vooral plaatsvinden op het eigen terrein van de bedrijven.

Vanwege veranderde wet- en regelgeving, verbeterde technieken en steeds lagere kosten wordt een snelle groei verwacht van de elektrificatie van zware bedrijfswagens en bouwlogistiek. ElaadNL heeft in 2022 ook prognoses opgesteld voor bedrijventerreinen met de voertuigtypes bestelauto's en elektrische vrachtwagens¹⁰. Bij de verschillende bedrijventerreinen in de gemeente Meppel stonden ongeveer 1.300 bestelauto's en 400 vrachtwagens op naam. De verwachting is dat in 2030 ongeveer 300 van deze bestelauto's en 80 van deze vrachtwagens elektrisch zijn. In 2035 is meer dan de helft van het

¹⁰ [ElaadNL Dashboard Bedrijventerreinen \(v2\) \(arcgis.com\)](#)



wagenpark van bedrijventerreinen geëlektrificeerd. In 2040 gaat het om 1.000 elektrische bestelauto's en 350 elektrische vrachtwagens. Een groot deel zal laden op de standplaats, maar een deel zal vanwege beperkte laadtijd, ritafstanden of ontbreken van laadpunten op depot, aangewezen zijn op openbare laadpunten op bedrijventerreinen of langs het hoofdwegennet. Binnen gemeenten kunnen bedrijventerreinen, verzorgingsplaatsen en tankstations geschikte locaties zijn voor logistiek laden.

Bouwlogistiek en materieel

Duurzaam bouwen krijgt door de stikstofproblematiek steeds meer aandacht. Op deze manier komt de focus te liggen op bouwen met beperkte uitstoot van stikstof en CO₂. Materieel dat hiervoor gebruikt wordt is veelal elektrisch en heeft vaak specifieke laadbehoeften. Men gebruikt hiervoor een bestaande netaansluiting (bijv. op het eigen terrein of het terrein van de opdrachtgever), een regulier publiek laadpunt en/of laadstations voor bouw en logistiek.

Het laden van materieel past niet altijd direct op een reguliere laadpaal voor voertuigen. Als dit wel kan, dan moet het bouwmaterieel voorzien zijn van eenzelfde kabel en stekker als gebruikt wordt bij elektrische voertuigen die de communicatie mogelijk maakt tussen voertuigen en laadpaal om het laadvermogen veilig te regelen. Dit wordt mode 3 genoemd. Als dit niet kan, dan heeft het materieel een ander type aansluiting waardoor het niet direct veilig kan laden bij een publieke laadpaal. Een oplossing hiervoor kan een adapter zijn die aan veiligheidseisen voldoet en opladen via het mode 3 protocol mogelijk maakt.

Bijlage 2. Opbrengst inwonersparticipatie

Gemeente Meppel vindt het belangrijk dat inwoners worden betrokken bij het ontwikkelen van beleid en een uitvoeringsprogramma. Via een 'enquête parkeren en verkeer' 'en een 'parkeer & verkeermarkt' hebben we inwoners in 2024 om input gevraagd voor het Deelomgevingsprogramma Elektrisch Laden.

Enquête

Inwoners zijn betrokken door middel van een online enquête. Het doel van de enquête was input op te halen bij inwoners over 'omgeving & bereikbaarheid', 'parkeren', 'elektrisch laden' en 'deelmobiliteit'. De enquête had 502 respondenten.

Inwoners hebben vragen beantwoord over:

- Of zij over een elektrisch auto beschikken;
- Waar deze wordt opgeladen;
- Hoe tevreden men is over laadmogelijkheden binnen gemeente Meppel.

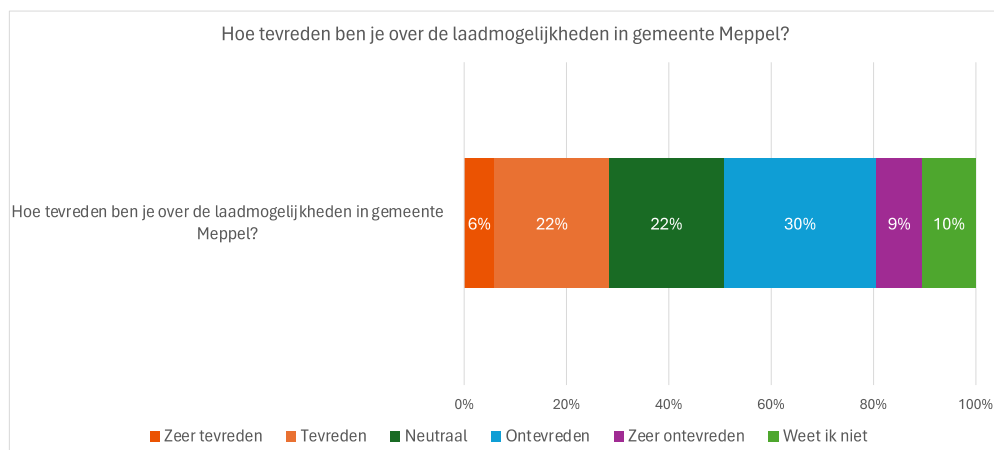
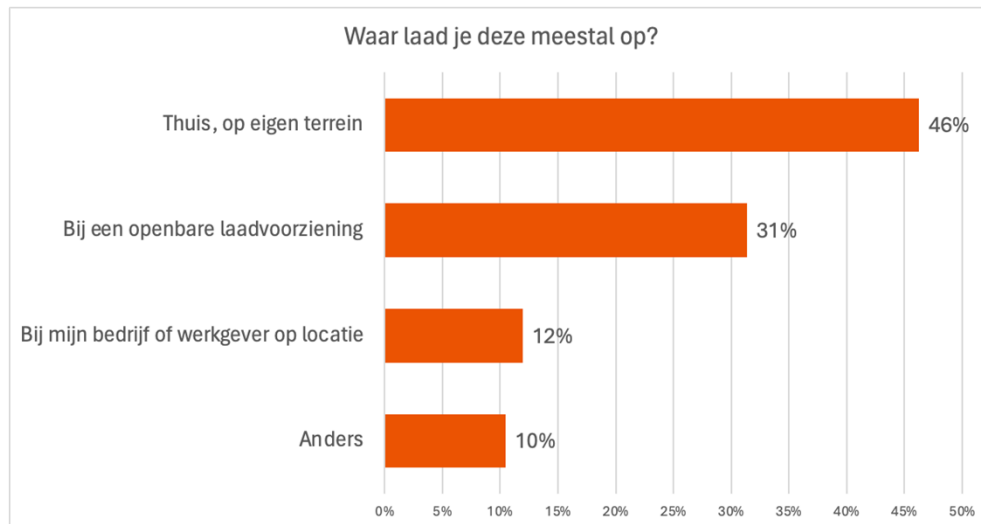
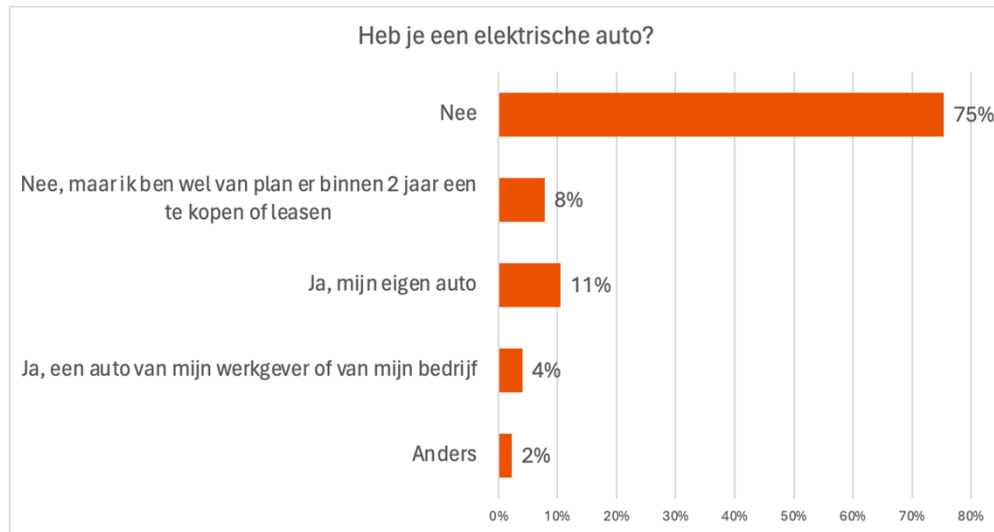
Daarnaast konden respondenten reageren op een aantal stellingen en was het mogelijk een toelichting te geven op antwoorden of opmerkingen te plaatsen.

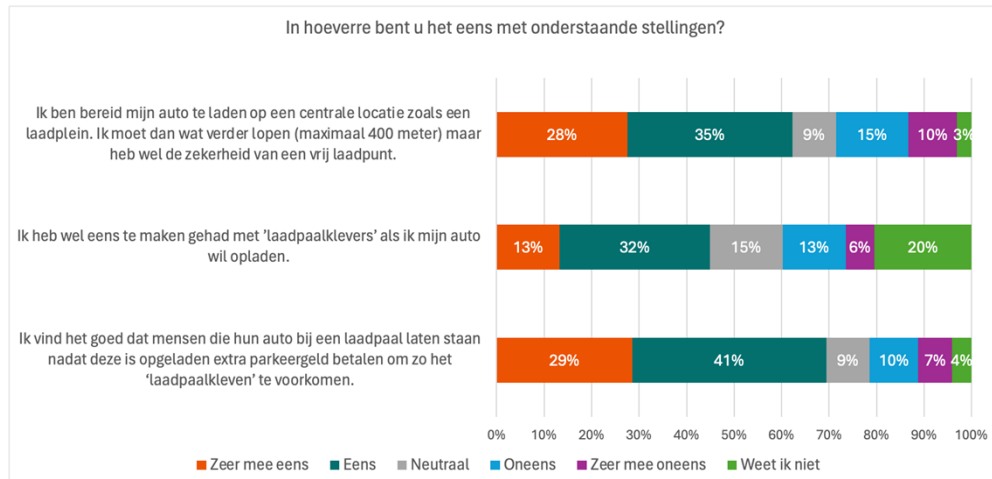
Parkeermarkt

Inwoners zijn nogmaals betrokken via de Parkeer & Verkeermarkt. Op twee dagen konden inwoners op de markt in het centrum van Meppel meedenken over de genoemde onderwerpen. De parkeermarkt was bedoeld om ideeën/suggesties op te halen voor de uitwerking van het beleid en argumenten op te halen voor bepaalde denkrichtingen.

Resultaten

Enquête deel 4: Elektrisch Laden





Open antwoorden enquête

Wil je je antwoord op de vorige vraag toelichten? (Vorige vraag: Hoe tevreden ben je over de laadmogelijkheden in gemeente Meppel?)

- Bij veel woningen geen mogelijkheid om op eigen terrein te parkeren en laden
- De parkeerplaatsen zijn tussen 1500 en 2200 altijd bezet! Ik kan niet even naar een benzinestation
- er komen steeds meer oplaadpunten, dus indien nodig is er wel één te vinden.
- Er zijn meerdere openbare laadpalen in de buurt
- Er zijn nu meer dan genoeg laadpalen geplaatst. Die vaak niet bezet zijn.
- Er zijn te weinig plekken. En die er zijn worden heel lang door dezelfde auto bezet gehouden
- Er zijn veel te weinig laadpunten in Meppel
- Geen snelladers beschikbaar
- Het is een bende, alleen maar langzame laders geen goede laadinfra
- Het is heel vaak dat er auto's parkeren die niet laden, grote ergernis!!
- Ik laad mijn auto op eigen terrein, ik heb een WallBox en zonnepanelen
- Ik heb altijd dichtbij voldoende laadmogelijkheden. Laadplekken zijn ook beschikbaar (vrij).
- ik laad alleen thuis
- Ik maak er geen gebruik van, want oplaadpaal bij huis.
- Ik woon in het centrum aan de Kromme Elleboog. Er is geen laadpaal in de garage tegenover mijn huis.
- In het centrum met name in de parkeergarages geen oplaadpunten beschikbaar
- In sommige wijken staan nog niet genoeg openbare laadpalen.
- Kosten 1kwh erg veel
- Kosten laden bij openbare laadpaal zijn te hoog.



- Laadpalen vragen in stad Meppel twee keer zoveel per Kw als in omliggende gemeenten!
- Laadpalen werken vaak niet (storing) of met één kant van de twee laadmogelijkheden. Plus langzaam!
- Laadpalen werken vaak niet en er zijn ter weinig parkeerplekken (of ze zijn bezet door gewone auto's)
- Op parkeerplaatsen (bijvoorbeeld van Albert Heijn) is geen laadpaal te vinden
- Overdag een tijdsbegrenzing toevoegen ("blauwe zone", bijvoorbeeld 3 uur)
- Palen in het centrum bladen traag achter het gemeente huis ook. Aanbod en spreiding kan beter
- Plekken bij een laadpaal zijn niet exclusief voor elektrische auto's en dus staan hier geregeld ook
- Plugin hybride, dus ik laad alleen thuis of op het werk. Kosten van openbaar laden zijn te hoog.
- Te groot aantal laadplaatsen zijn in vergunninghouders gebied
- Te weinig laadpalen in mijn omgeving. Extra laadpaal mag ik niet aanvragen
- Te weinig laadpunten op openbare weg. Elektrisch rijden wordt absoluut niet aantrekkelijk gemaakt
- Te weinig laadmogelijkheden dichtbij het centrum
- We hebben een laadpunt in de straat. Dat heeft 1,5 jaar geduurd na aanvraag. Mag niet meer typen
- Weinig plaatsen en slechte laadsnelheid
- Wij kunnen altijd laden doordat we een oprit hebben. Maak laden mogelijk in straten zonder oprit

Opbrengst Parkeer & Verkeermarkt

Vastgelegde input van inwoners:

- Meer laadpalen i.v.m. blokkeren van gemeente ambtenaren (parkeerterrein)
- Woont in de Stationsstraat. Hij is bang dat er te veel parkeerplekken voor laadpalen komen. Rijke mensen willen laadpalen.
- Laadpaal Keyzersstroom
- Locaties van laadpalen moeten logischer worden bepaald
- Doevelande: meer elektrische laadpalen - vraag hiernaar ophalen.
- Laadpaalkleven oplossen
- Bedrijfsbusjes moeten weg uit de straten, deze staan te lang geparkeerd, ook 's nachts.
- Aparte plekken voor werkbusjes, ruimte voor vergunninghouders wordt door hen beperkt.



Duurzaamheid in Gemeente Meppel

Gemeente Meppel staat voor duurzaamheid. Dit document is ontworpen voor online gebruik.
Wil je het document toch printen? Print dan in zwart-wit en minimale printkwaliteit.

Kijk voor meer informatie over duurzaamheid in Gemeente Meppel op www.meppel.nl/duurzaam.