

Plaatsingsbeleid laadinfrastructuur gemeente Waadhoeke

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Om onze klimaatdoelen te halen én om in 2040 energieneutraal te zijn is het nodig dat ook ons vervoer verduurzaamt. Elektrisch vervoer draagt hieraan bij. In het regeerakkoord en het Klimaatakkoord staat dat uiterlijk in 2030 alle nieuw verkochte auto's emissievrij moeten zijn. Voor een belangrijk deel zullen dat batterij-elektrische auto's zijn. Volgens prognoses uit het Klimaatakkoord en de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) zijn in 2030 landelijk naar schatting 1,7 miljoen laadpunten nodig voor personenvervoer. Voor Waadhoeke is de prognose 220 laadpunten in 2025, 389 laadpunten in 2030, en 724 laadpunten in 2035, ten opzichte van 18 laadpunten nu. De opgave is echter breder dan personenvervoer. We verwachten ook een toename van het aantal elektrische bussen, doelgroepenvervoer, bestelwagens, trucks en mobiele werktuigen. Dat vraagt om een forse uitbreiding van het aantal laadpunten en een slim, dekkend, toegankelijk en betaalbaar laadnetwerk. Een grote opgave die impact heeft op de openbare ruimte en op het elektriciteitsnet. Hoe onze strategie voor laadinfrastructuur eruitziet, hebben we vastgelegd in de Integrale Laadvisie Gemeente Waadhoeke.

We hebben gekozen ons vooralsnog te richten op het personenvervoer (inwoners, bezoekers recreatief, forensen). We laten eerst buiten beschouwing: doelgroepenvervoer, taxi's, openbaar vervoer, lichte logistieke voertuigen, zware logistieke voertuigen, mobiele werktuigen en landbouw 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 voor de gebruikersgroepen bewoners en bezoekers. Daarbij houden we rekening met een goede spreiding van laadpunten over de gemeente. Voor locaties met een hoge parkeerdruk en/of historisch stadsgezicht sturen we aan op maatwerk.

1.2 Doel en scope document

Het plaatsingsbeleid geeft invulling aan de keuzes die in de Integrale Laadvisie van gemeente Waadhoeke zijn gemaakt. Het plaatsingsbeleid richt zich op de uitrol van laadinfrastructuur voor de gebruikersgroep personenvervoer (bewoners en bezoekers).

Voor personenvervoer is op dit moment op veel plaatsen al behoefte aan laadpunten en verwachten we voor de toekomst een sterke toename. Voor andere gebruikersgroepen volgen we de ontwikkelingen en als nodig passen we onze visie en plaatsingsbeleid hierop aan. Omdat de ontwikkelingen op het gebied van elektrisch vervoer en laadinfrastructuur snel gaan, actualiseren we de visie en het plaatsingsbeleid in ieder geval elke twee jaar.

2 Uitwerking beleidskeuzes

2.1 Private, semipublieke, publieke laadpunten

We hanteren het uitgangspunt dat EV-rijders zoveel mogelijk laden op privaat terrein. Alleen voor EV-rijders die daar geen mogelijkheid voor hebben, organiseert de gemeente laadvoorzieningen in de publieke ruimte.

2.2 Locaties

De gemeente wijst de locaties aan waar publieke laadinfrastructuur wordt geplaatst. We stellen een plankaart op met de locaties voor bij te plaatsen laadinfrastructuur. Deze plankaart gebruiken we om, als een verzoek is goedgekeurd, te bepalen op welke locatie deze wordt geplaatst.

Plaatsing beperken

Voor de historische binnenstad van Franeker en wijken/locaties met hoge parkeerdruk kunnen we de plaatsing van publieke laadinfrastructuur beperken vanwege esthetische argumenten dan wel hoge parkeerdruk.

Strategische locaties

Om te kunnen beschikken over een voldoende dekkend laadnetwerk, hebben we de mogelijkheid een aantal plekken aan te wijzen waar laadinfrastructuur kan worden bijgeplaatst.

2.3 Soorten laadinfrastructuur

Reguliere laadpunten

De gemeente heeft een verantwoordelijkheid in de uitrol van reguliere publieke laadpunten. Deze laadpunten met een vermogen tot 22 kW plaatsen we als losse palen.

2.4 Plaatsingsstrategie

Onze plaatsingsstrategie voor publieke laadpunten gaat uit van een combinatie van vraaggestuurd, basis-op-orde, strategisch en het plaatsen op basis van gebruiksdata.

Voor de uitvoering van de plaatsing is sprake van provinciale samenwerking en is er een marktuitvraag gedaan. De concessie is gegund aan een marktpartij waarbij de volgende strategie wordt gehanteerd. In eerste instantie basis-op-orde, vervolgens vraaggestuurd, waarbij bewoners en forenzen een aanvraag kunnen indienen voor een publiek laadpunt.

Er zijn vooraf bepaalde locaties (basis-op-orde) die snel worden geplaatst. Daarmee faciliteren we bezoekers van onze gemeente.

Verder wordt het gebruik voor alle geplaatste laadobjecten bijgehouden. We gaan laadpunten plaatsen op basis van deze gebruiksdata. 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.

Welke locaties geschikt zijn voor laadpalen, leggen we vast in een plankaart. Dit geeft zowel onze organisatie als de netbeheerder houvast en versnelt het proces rond plaatsing. De prognoses van ElaadNL gebruiken we als uitgangspunt.

2.5 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 woont of werkt minimaal 18 uur per week in de gemeente Waadhoeke (aantoonbaar);
2. Indiener verzoek beschikt over een elektrische auto¹. 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 (ondertekent 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;
 - o 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 nog geen oplaadobject in de nabije omgeving van de e-rijder (maximaal 250 m loopafstand van aanvraagadres), tenzij voor dit bestaande oplaadobject het volgende geldt:
 - o Maandelijks energieafname is, gedurende 3 achtereenvolgende maanden, hoger dan 450 kWh;
 - o Bezettingsgraad gemiddeld hoger is dan 50% (over 24 uur), gedurende 3 achtereenvolgende maanden²;
 - o Er door Concessiehouder een nieuwe locatie wordt voorbereid.

Locatiekeuze criteria

Wanneer aanvraag positief beoordeeld is, wordt er op basis van de plankaart een locatiekeuze voorgesteld. Bij het opstellen van de plankarten worden de onderstaande locatiecriteria toegepast.

1) 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.

2) 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)

Het college beoordeelt het verzoek voor plaatsing van een openbare 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:

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 gemeente³;
 - 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-parkeer-gelegenheid' gecreëerd wordt);
3. De doorgang voor ander verkeer (auto, fiets, voetganger, rolstoel etc.) blijft gewaarborgd;
 - i. bij voorkeur 120 cm doorloopruimte (4 stoeptegels⁴) en minimaal 90 cm (3 stoeptegels) resteert;
 - 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 aanvraagadres⁵;
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. De gemeente beargumenteert de gronden voor de afwijking.
9. Aansluiting op het ondergrondse elektriciteitsnet is mogelijk;
 - i. bij voorkeur aansluiting binnen 25 meter van het bestaande laagspanningsnet (in verband met mogelijke kosten meerlengte);
 - ii. indien aansluiting binnen 25 meter niet mogelijk is, wordt een 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 hinderlijk 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;

3) Alhoewel de gemeente ook bevoegd gezag is m.b.t. de verkeersregels op openbaar toegankelijk terrein, focussen we ons nu op de concessie.

4) Stoeptegels hebben in veel gevallen een afmeting van 30 x 30 cm.

5) Uitzondering: in het geval de maximale bezettingsgraad bereikt is, wordt er een oplaadobject bij geplaatst.

- 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.
- 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 2.5.1 1 t/m 10 indien er sprake is van zwaarwichtige publieke of gemeentelijke belangen.

Na aanvraag van een aansluiting bij Liander kan i.v.m. technische/capaciteitsredenen de locatie nog gewijzigd worden.

3 Participatie

Gemeente Waadhoeke vindt het belangrijk dat inwoners goed geïnformeerd zijn over ontwikkelingen in hun omgeving. Na het bepalen van de laadpunt nemen we een verkeersbesluit dat op de gebruikelijke wijze wordt bekend gemaakt.

4 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.

We nemen een verkeersbesluit per locatie en duiden het parkeervak aan als bestemd voor het opladen van elektrische voertuigen.