

Plaatsingsbeleid laadinfrastructuur

De raad van de gemeente Schiermonnikoog;

Gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders van 19 december 2023;

B E S L U I T:

De Integrale laadvisie en het Plaatsingsbeleid laadinfrastructuur vast te stellen.

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Om onze klimaatdoelen te halen, de ambities uit het Convenant "Zero emissie Mobiliteit" Waddeneilanden en de doelen als DSG-gemeente is het nodig dat ook ons vervoer verduurzaamt. Elektrisch vervoer draagt hieraan bij. In het regeerakkoord en het Klimaatakkoord staat dat uiterlijk in 2035 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 Schiermonnikoog is de prognose 5 laadpunten in 2025, 9 laadpunten in 2030, en 17 laadpunten in 2035, ten opzichte van 2 laadpunten nu.

De opgave is echter breder dan personenvervoer. We verwachten ook een toename van het aantal bestelwagens, trucks en mobiele werktuigen. Dat vraagt om een verdere uitbreiding van het aantal laadpunten en een slim, dekkend, toegankelijk en betaalbaar laadnetwerk. Een 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.

We hebben gekozen voor private en publieke laadpunten, inzet op een snellader op Lauwersoog, het uitvoeringsmodel: concessiemodel en een pro-actieve uitrol samen met de concessiehouder. Inwoners raadplegen we bij de realisatie van publieke laadpunten.

1.2 Doel en scope document

Het plaatsingsbeleid geeft invulling aan de keuzes die in de integrale laadvisie van gemeente Schiermonnikoog zijn gemaakt. Het plaatsingsbeleid richt zich op de uitrol van laadinfrastructuur voor de gebruikersgroepen personenvervoer (bewoners en bezoekers), taxi's en lichte logistieke voertuigen en helpt de gemeente bij de uitvoering.

Voor personenvervoer is op dit moment een toenemende behoefte aan laadpunten en verwachten we die toename doorzet. 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 iedere vijf jaar.

2 Uitwerking beleidskeuzes

2.1 Private en publieke laadpunten

We hanteren het uitgangspunt dat EV-rijders (EV = elektrisch voertuig) zoveel mogelijk laden op privaat terrein. Alleen voor EV-rijders die daar geen mogelijkheid voor hebben, organiseert de gemeente laadpalen in de openbare ruimte.

We realiseren een basis laadinfrastructuur in 2024. We zorgen daarbij voor een goede spreiding over het dorp en houden rekening met de input van inwoners. Vervolgens monitoren we de behoefte aan laadpalen in de openbare ruimte en spelen daarop in.

2.2 Locaties

De gemeente plaatst publieke laadpalen voornamelijk op bestaande of toekomstige parkeerplaatsen. Op de plankaart in bijlage 1 staan de locaties waar de basis laadinfrastructuur gerealiseerd wordt en locaties voor bij te plaatsen laadpalen. Deze plankaart gebruiken we om, als een verzoek is goedgekeurd, te bepalen op welke locatie een laadpaal wordt geplaatst.

We plaatsen voornamelijk op officiële parkeerplaatsen in de openbare ruimte in het dorp en onderzoeken de mogelijkheden om een of meer (snel)laadpalen te plaatsen op de Veerdam.

2.3 Soorten laadinfrastructuur

We maken onderscheid tussen reguliere laadpunten en snellaadpunten.

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.

Snellaadpunten

De gemeente Schiermonnikoog stimuleert dat er snelladers komen bij de veerhaven in Lauwersoog, ten behoeve van bezoekers van Schiermonnikoog die tijdens het parkeren geen plek bij een laadpaal konden vinden en wel op moeten laden om thuis te komen. Daarnaast onderzoeken we de behoefte en de technische mogelijkheid om een snellaadpaal te plaatsen op de Veerdam.

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.

De concessie waar we samen met de provincie en andere gemeenten mee werken is in eerste instantie vraaggestuurd, waarbij bewoners een aanvraag kunnen indienen voor een publiek laadpunt. In de concessie is aan de leverancier gevraagd een speciale aanpak te ontwikkelen voor de uitrol van publieke laadinfrastructuur op de Friese Waddeneilanden. Hier werken wij actief aan mee.

Tenslotte wordt het gebruik voor alle geplaatste laadpalen bijgehouden. We gaan laadpunten plaatsen op basis van deze gebruiksdata. Dit verkort de doorlooptijd, zodat bewoners 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 laadpalen groeit.

Welke locaties geschikt zijn voor laadpalen, leggen we vast in een plankaart (zie bijlage 1). 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 in de gemeente Schiermonnikoog (aantonbaar).
2. Indiener 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 beschikt over een ontheffing van het rijverbod voor deze auto.
4. 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. Onder eigen terrein vallen ook (VVE) parkeerplaatsen en/of de (verplichte) mogelijkheid tot het huren/kopen van een parkeerplaats in combinatie met appartement;
5. Per elektrische auto kan maximaal één verzoek worden ingediend.
6. Er is nog geen oplaadpaal in de nabije omgeving van de EV-rijder (maximaal 500 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 de concessiehouder een nieuwe locatie wordt voorbereid.

Locatiekeuze criteria

Wanneer de aanvraag positief beoordeeld is, wordt er op basis van de plankaart een locatiekeuze voorgesteld. Bij het opstellen van de plankaart zijn 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 en minimaal 90 cm 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 500 meter van het aanvraagadres⁴;
5. Het toekomstige oplaadobject wordt geplaatst binnen 500 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 bij voorkeur 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 van 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 en 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, bedrijven en bezoekers);
 - ii. bevindt zich niet direct voor een monument en wordt bij voorkeur niet voor een deur/raam van een woning geplaatst;

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

- iii. bevindt zich bij voorkeur bij een blinde gevel aan en/of aan de straatzijde van gebouwen;
 - iv. zal in woongebieden in het dorp worden geplaatst;
 - v. is een locatie waar bewoners, bedrijven en bezoekers zijn aangewezen op publieke parkeerlocaties en waar veel publieke laadbehoefte wordt verwacht.
- b. Type parkeerplek, aflopend naar voorkeur:
- i. dwars (haaks) parkeren, ten behoeve van het comfort voor de EV-rijder;
 - ii. langs (parallel) parkeren.
- c. 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 EV-rijders en fossiele brandstofrijders.
- d. Meerdere laadlocaties worden bij voorkeur op één plek geconcentreerd;
- e. Groenvoorziening wordt bij voorkeur in stand gehouden;
- i. In het geval een haaks parkeervak breder is dan 2,5 m breedte (per parkeervak) 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.
- f. Oplaadobject en bebording worden in lijn met ander straatmeubilair geplaatst.
- g. 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.

Recht om af te wijken van de beoordelingscriteria verzoek oplaadlocatie

Het college kan afwijken van de beoordelingscriteria bedoeld in 2.5 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 Schiermonnikoog vindt het belangrijk dat inwoners goed geïnformeerd zijn over ontwikkelingen in hun omgeving. Inwoners raadplegen we bij de realisatie van publieke laadpunten in en nabij woonwijken.

In september 2023 heeft participatie plaatsgevonden. In de nieuwsbrief en op de gemeentewebsite is daar meerdere keren aandacht aan besteed. Gedurende enkele weken konden inwoners en bedrijven een vragenlijst over laadpalen en deelauto's invullen. Op 13 september vond een laadpaalsafari plaats langs locaties waar in de toekomst een laadpaal geplaatst zal worden. Diverse media hebben hier aandacht aan besteed.

Laadpalen

87 inwoners hebben de vragenlijst ingevuld. 15% van de respondenten rijdt elektrisch, waarvan de helft ook op het eiland. Een grote meerderheid van de respondenten vond de gekozen locaties van de laadpalen goed. Op parkeerplaats Burgemeester van den Wormstraat en parkeerplaats Oosterreeweg/Kerkelaantje is nu behoefte aan nieuwe laadpalen. De antwoorden op de vragen gaven reden om op parkeerplaats Noorderstreek geen laadpaal te plaatsen, mede vanwege de korte parkeervakken. En om in Oost pas in laatste instantie laadpalen te plaatsen, vanwege de vele spelende kinderen in de buurt.

Onder voorbehoud van technische belemmeringen laten we in 2024 laadpalen plaatsen op de parkeerplaats aan de Burgemeester van den Wormstraat achter de Ambrosijn en op de parkeerplaats Oosterreeweg / Kerkelaantje .

Deelauto

Inwoners geven aan meer behoefte te hebben aan een deelauto in Lauwersoog dan op het eiland. 50% van de respondenten wil een deelauto op Lauwersoog, waarbij de voorkeur uit gaat naar een deelauto voor 4 personen met voldoende ruimte voor bagage. 30% van de respondenten voelt voor een deelauto op het eiland met veel laadruimte. Als de deelauto voordelig is en gemakkelijk te reserveren, overweegt een klein deel van de respondenten om hun auto weg te doen of die niet meer op het eiland te gebruiken. Enkele respondenten maken zich zorgen dat een deelauto op het eiland kan leiden tot meer verkeersbewegingen.

We stimuleren het plaatsen van een deelauto in Lauwersoog en onderzoeken de mogelijkheden om een deelauto op het eiland te plaatsen in combinatie met lokaal gebruik door de gemeente.

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. Als standaard worden twee aan de Laadobject grenzende parkeervakken gereserveerd voor het laden de elektrische auto, bij speciale omstandigheden kan één parkeervak worden gereserveerd.

Aldus besloten in de openbare vergadering van 20 februari 2024

, voorzitter (I. van Gent)

, griffier (T. Toren)

