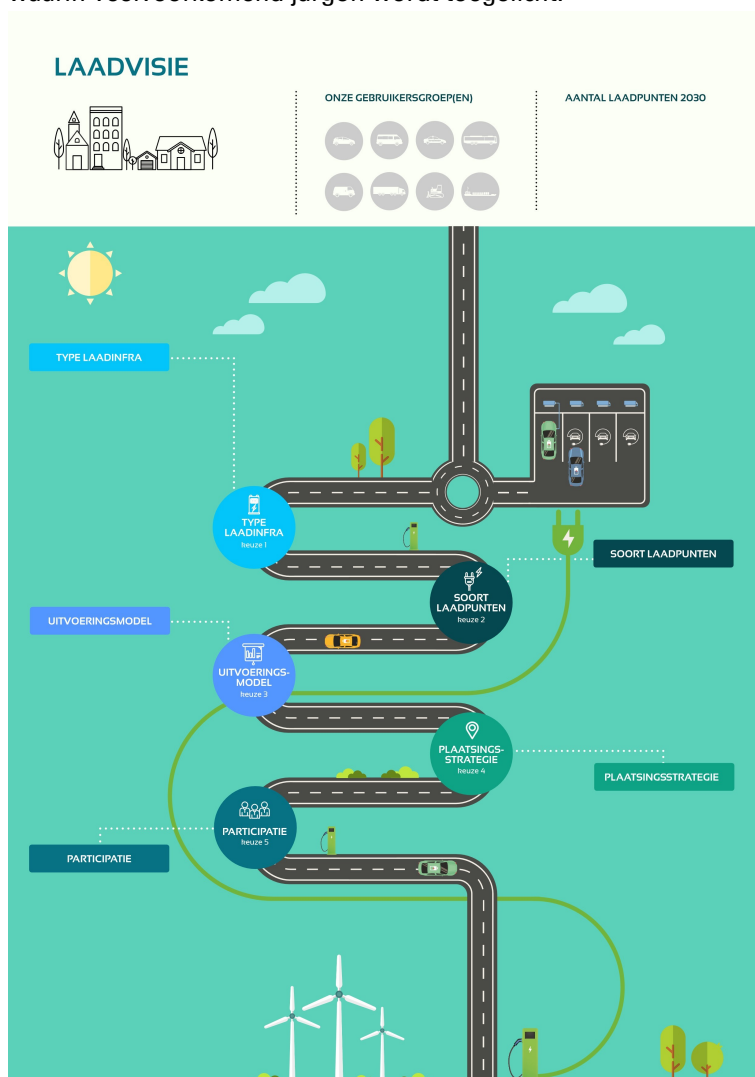


Programma openbare laadinfrastructuur gemeente Veere

1. Inleiding

Dit hoofdstuk bespreekt de aanleiding voor het opstellen van een Programma openbare laadinfrastructuur. In het vervolg van dit document hanteren we hiervoor de term "programma". Daarnaast bespreekt dit hoofdstuk de opgave die voor handen ligt in de gemeente Veere en het doel van het programma. Verder vatten we samen wat de uitgangspunten zijn voor de uitrol van elektrisch laden in de gemeente Veere en lichten we de rol van de gemeente Veere toe. In bijlage 1 is een begrippenlijst te vinden waarin veelvoorkomend jargon wordt toegelicht.



1.1. Aanleiding

Het aantal elektrische voertuigen neemt steeds sneller toe en dat is ook in de gemeente Veere te merken. Elektrische mobiliteit is noodzakelijk om de klimaatdoelen te halen. In Veere wordt ingezet om in 2050 alle energie die wordt verbruikt duurzaam op te wekken. Ook is alle mobiliteit in 2050 in de gemeente CO2 neutraal. Daarnaast is de gemeente Veere onderdeel van het Zeeuws energieakkoord, waarin de ambitie staat 10.000 elektrische (semi-)publieke laadpalen te realiseren.

Vanaf 2030 zijn alle nieuwe auto's emissieloos, dat zullen vrijwel uitsluitend batterij-elektrische auto's zijn. Er is een sterk groeiende behoefte aan elektrische auto's. De automarkt zet hier ook groots op in. Vanuit de techniek is een batterij-elektrische auto op dit moment het meest kost-aantrekkelijke en duurzame alternatief voor een brandstofauto. Ontwikkelingen op het gebied van o.a. waterstof zijn minder ver gevorderd en daardoor een minder toegankelijk alternatief.

Het faciliteren van alle (toekomstige) elektrische auto's is alleen mogelijk als de laadinfrastructuur op orde is. Om te zorgen dat er tijdig voldoende laadpunten zijn, is de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) opgesteld. De NAL is een achtergrondnotitie bij het Nationaal Klimaatakkoord.

Een van de afspraken is dat gemeenten zorgen voor een integraal programma en plaatsingsbeleid. Voor de gemeente Veere geeft dit integrale programma de komende jaren richting aan de ontwikkeling van een dekkend, toegankelijk, betaalbaar, en toekomstbestendig netwerk van laadinfrastructuur voor alle soorten elektrische voertuigen. De gemeente kent veel kleinere en grotere kernen die allemaal baat hebben bij een toegankelijk netwerk van infrastructuur. Daarnaast kent de gemeente veel toerisme. Toeristen en bezoekers kunnen zelf geen laadpaal aanvragen maar hebben wel een groeiende laadbehoefte. In de visie worden die kansen ook meegenomen. Deze visie dient daarmee als basis voor de realisatie van het laadnetwerk in de gemeente Veere.

1.2. Opgave

Met 53 openbare laadpalen in de gemeente Veere zijn de eerste stappen gezet. Bijna elke kern in de gemeente beschikt over een openbare laadpaal. We staan echter pas aan het begin van de transitie naar elektrisch vervoer, waarmee de huidige dekking van laadpalen in Veere in de toekomst niet voldoende zal zijn. De verwachting is dat het aantal elektrische voertuigen op de weg de komende jaren fors gaat groeien, mede doordat er steeds meer betaalbare modellen beschikbaar zijn. Dit geldt voor personenauto's én voor commerciële voertuigen, zoals bestelwagens.

De groei van het laadnetwerk heeft een grote impact op het elektriciteitsnet en de openbare ruimte. Hierbij is een belangrijke opgave dat laadpalen zorgvuldig en tijdig worden ingepast. De kernen in de gemeente kennen bijvoorbeeld een erg hoge parkeerdruk in het hoogseizoen. Daarnaast kent de gemeente historische kernen en straten met beschermde monumentale panden. Een balans vinden tussen ruimtelijke kwaliteit en een toegankelijk en dekkend laadnetwerk is hier van groot belang.

Ook dienen er keuzes te worden gemaakt over het type laadpunt. Er zijn namelijk verschillende manieren om de laadbehoefte van elektrische rijders op te lossen: bijvoorbeeld door reguliere laadpalen te plaatsen, door laadpleinen te realiseren of door snelladers een plek te geven.

Voor een deel vindt het laden plaats in de openbare ruimte. Laadpalen in de openbare ruimte zijn onder andere van groot belang voor bezoekers en bewoners van de gemeente zonder oprit. Zeker in een toeristische gemeente zoals Veere zijn vakantiegasten en strandbezoekers een belangrijke groep om mee te nemen in het ontwikkelen van een programma. Een ander deel van de laadpunten krijgt plek in de private ruimte, bijvoorbeeld bij bedrijven of op parkeerterreinen.

1.3. Doel en Scope

Het doel van dit integrale programma is om de gemeente een visie en uitvoeringsplan te geven waarmee tijdig een passende laadinfrastructuur voor alle elektrische voertuigen in de openbare ruimte wordt gerealiseerd. Dit is belangrijk om de mobiliteit te verduurzamen en de CO₂-uitstoot te verminderen. We willen met dit programma in de toenemende laadvraag kunnen voorzien en richting geven aan de transitie naar elektrisch vervoer. Dit document heeft een zichttermijn van vijf tot tien jaar en biedt ruimte om na twee jaar te evalueren en aan te passen aan de dan relevante omstandigheden en behoeften.

Met dit programma nemen we de regie op de aanvraagprocedure, het plaatsen en opschalen van de laadinfrastructuur. Op die manier zorgen we voor een goede inpassing in de openbare ruimte en het elektriciteitsnet. Daarmee willen we onze inwoners, bezoekers en bedrijven vertrouwen en inzicht geven om de stap naar elektrisch vervoer weloverwogen te kunnen maken.

Dit programma richt zich met name op reguliere laadinfrastructuur bestemd voor personenauto's. Personenauto's worden gebruikt door de gebruikersgroepen bewoners, bezoekers en forenzen. Binnen de groep bezoekers zijn toeristen voor Veere een belangrijke groep. Waar bewoners een laadpaal kunnen aanvragen, kunnen bezoekers en forenzen dat niet. Voor deze doelgroepen willen we als gemeente elektrisch laden ook faciliteren en stimuleren.

De overstap naar elektrisch rijden verloopt niet voor alle gebruikersgroepen en typen voertuigen in hetzelfde tempo. In de logistieke sector, doelgroepenvervoer en lucht- en scheepvaart zijn ook ontwikkelingen zichtbaar. Deze ontwikkelingen zijn nog in de beginfase, maar worden steeds verder uitgerold. Vooral voor licht logistieke voertuigen zijn er zichtbare sprongen gemaakt afgelopen jaren. Licht logistiek vervoer maakt veelal gebruik van dezelfde laadinfrastructuur als personenvervoer, maar heeft een andere gebruikersgroep, vooral zakelijke ritten. Dit gaat bijvoorbeeld om kleine bestelbussen en pakketbezorging.

Bij zwaar logistiek (vracht) vervoer is het daarentegen nog onzeker wanneer elektrisch rijden een vlucht gaat nemen en tot welke behoefte aan laadinfrastructuur dat leidt. In deze visie wordt licht elektrisch vervoer meegenomen, maar zwaar logistiek vervoer maakt geen onderdeel uit van deze visie.

De looptijd van het programma is vijf jaar. Als uitgangspunt nemen we als gemeente dat we ons voornemen het programma elke twee jaar te herijken met een notitie, zodat we nieuwe inzichten en

ontwikkelingen tijdig kunnen meenemen en op tijd onze rol kunnen pakken om de juiste laadinfrastructuur te realiseren. De herijking van het programma wordt vastgesteld door het college.

We houden daarbij ook zicht op aanverwante ontwikkelingen zoals die van waterstof als energiedrager, de ontwikkeling van het opwekken van duurzame energie, en de ontwikkelingen die het elektriciteitsnet als gevolg hiervan zal doormaken.

1.4. Rol van de gemeente

De rol van de gemeente ligt voornamelijk bij de ontwikkelingen die zich afspelen in de openbare ruimte waaronder het plaatsen van laadpalen. Daarnaast kan de gemeente stimulerend optreden bij de transitie naar elektrisch rijden en de realisatie van semi-publieke en private laadinfra. Ook kan de gemeente haar eigen voertuigen elektrificeren.

Het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan (GVVP) spreekt van een "Faciliterende rol voor laadinfrastructuur en een stimulerende rol voor het gebruik van elektrisch vervoer". In dit programma bespreken we de kansen en uitdagingen die liggen bij het actief stimuleren van laadinfra als gemeente.

Naast de ruimtelijke opgave is er een bestuurlijke opgave. De groei van het laadnetwerk zorgt voor een groeiende rol van de gemeente, waarbij er in toenemende mate actief gestuurd wordt op de realisatie van een dekkend laadnetwerk. Dit houdt in dat de gemeente zich bezig zal houden met beheer en monitoring van de laadinfrastructuur, contractmanagement, besluitvorming en participatie. De aanpak die deze opgave vereist vraagt om een organisatie die voldoende kennis en capaciteit heeft om deze aanpak tot uitvoering te brengen. We brengen de implicaties van deze aanpak zo veel mogelijk in kaart als het gaat om financiële implicaties, de benodigde mankracht en het effect op andere beleidsvelden binnen de gemeente.

1.5. Huidige situatie

Op dit moment worden er in de gemeente Veere reactief laadpalen geplaatst door meerdere marktpartijen in de vorm van een open-markt model. In het open-markt model mag een bewoner bij elke partij met wie de gemeente een raamovereenkomst heeft een laadpaal aanvragen. Gemeente Veere doet zelf ook verzoeken tot het plaatsen van strategische laadpalen, zoals op de openbare parkeerterreinen in de gemeente. Marktpartijen plaatsen laadpalen op aanvraag van een bewoner die elektrisch is gaan rijden of in overleg met de gemeente bijvoorbeeld bij het ontwikkelen van een nieuw openbaar parkeerterrein. Alleen als de aanvrager niet op eigen terrein kan parkeren en laden en er geen laadpaal binnen een straal van 150-200 meter aanwezig is, kan een openbare laadpaal worden aangevraagd (zie ladder van laden, 5.1). Elektrische rijders die niet in Veere staan ingeschreven als bewoner kunnen geen laadpaal aanvragen.

De aanvraag komt binnen bij de marktpartij die een locatievoorstel bij de gemeente doet. De gemeente toetst dit locatievoorstel en neemt een verkeersbesluit. Tijdens deze stap wordt de omgeving geïnformeerd over het voornemen van het plaatsen van een laadpaal. Een verkeersbesluit wordt genomen om te kunnen handhaven op het gebruik van de parkeervakken, waardoor parkeervakken met een elektrische laadpaal beschikbaar blijven voor elektrische auto's. Dit wordt kenbaar gemaakt door een verkeersbord zoals hieronder in figuur 1 te zien is.

Daarna kan de realisatie van de aansluiting en de laadpaal in gang worden gezet door de marktpartij.



Figuur 1: Verkeersbord Parkeren voor opladen van elektrische voertuigen

Deze aanpak heeft geleid tot het huidige laadnetwerk in de gemeente Veere, bestaande uit 53 openbare laadpalen (oktober 2021). Door de huidige trend waarin het aantal elektrische voertuigen steeds sneller toeneemt is deze aanpak niet langer houdbaar. Dit komt doordat een aantal stappen in het proces tijdrovend zijn en steeds maar voor één aanvraag worden uitgevoerd.

Op openbare parkeerterreinen is nog geen beleid voor het plaatsen van laadpalen. Er worden echter wel laadpalen geplaatst op voorstel van de CPO (Charge Point Operator) of van de gemeente. Voor licht logistieke voertuigen wordt ervan uitgegaan dat zij privaat laden of gebruik maken van de bestaande openbare laadinfrastructuur.

Los daarvan kunnen er blinde vlekken in het laadnetwerk ontstaan als op een bepaalde locatie wel een laadbehoefte bestaat (bijvoorbeeld vanuit bezoekers) maar geen aanvraag gedaan wordt. Deze aanpak is daarmee reactief en biedt geen toekomstbestendige oplossing voor een snelle groei van het aantal elektrische voertuigen en daarmee samenhangende behoefte aan een dekkend laadnetwerk. Middels

het voorliggende programma willen we toewerken naar een aanpak die past bij de opgave die nu voor ons ligt.

2. Kenmerken Laadinfrastructuur

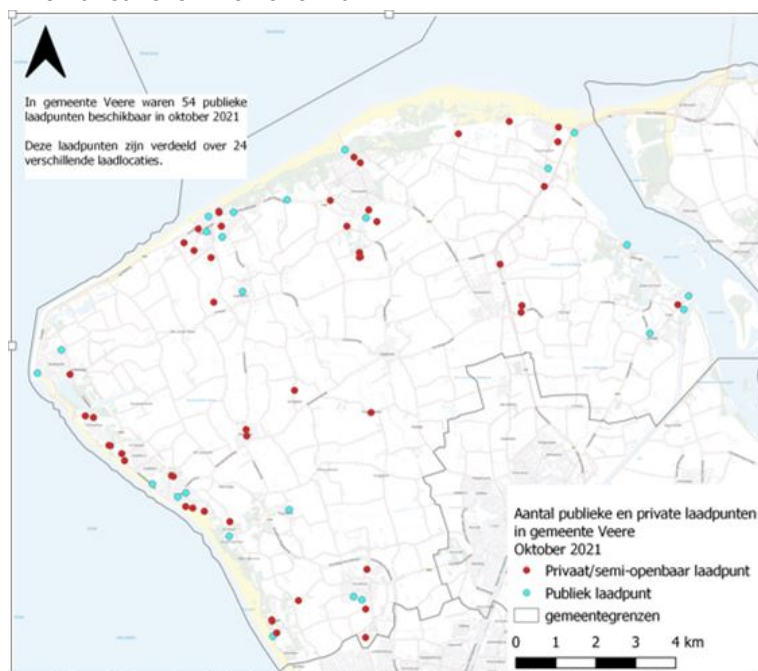
We onderscheiden laadinfrastructuur naar twee kenmerken: op welke grond een laadpunt zich bevindt en op welk vermogen geladen kan worden. In dit hoofdstuk worden de kenmerken toegelicht. Hoe de laadinfrastructuur in de gemeente Veere is ingericht wordt verder besproken in hoofdstuk 5.

2.1. Typen laadinfrastructuur

De ruimte waarin de laadpunten zich bevinden bepaalt de toegankelijkheid, het eigendom en wie het laadpunt exploiteert. Als gebruikers geen toegang hebben tot een privaat laadpunt, zoals op hun eigen oprit, moeten ze kunnen uitwijken naar (semi-)openbare laadpunten. Laadpunten in de openbare ruimte staan doorgaans op grond die in eigendom is van de gemeente. De drie verschillende typen laadpunten zijn:

- **Publiek laadpunt:** Een laadpunt dat 24/7 openbaar toegankelijk is en zich in de openbare ruimte bevindt;
- **Semi-publiek laadpunt:** Een privaat laadpunt dat is opengesteld voor publiek. Denk aan parkeerterreinen, tankstations of horeca-locaties. Er kunnen beperkte toegangstijden zijn;
- **Privaat laadpunt:** Een laadpunt op eigen terrein, zoals aan huis of bij een bedrijf.

Onderstaande kaart geeft een actuele indicatie hoe het private en publieke laadnetwerk er in de gemeente Veere uit ziet. Gemeente Veere heeft 24 publieke laadpalen. In totaal gaat dit om 54 laadpunten. Deze inventarisatie is uit oktober 2021.



Figuur 2: Overzicht van de publieke laadpalen in de gemeente Veere van Oktober 2021 (Bron: Eco-movement, 2021)

Gemeente Veere heeft in oktober 2021 199 private (specifiek in het bezit van een bedrijf) en semi-publieke laadpunten, veelal geconcentreerd in de kustdorpen. In verhouding tot publieke laadpunten, zijn er dus 4x zoveel private en semi-publieke laadpunten. Door het toeristische karakter van Veere is het aantal semi-publieke en private laadpunten naar verwachting hoger dan gemiddeld. In Zeeland heeft alleen gemeente Vlissingen een hogere ratio private/semi-publieke laadpunten tot publieke laadpalen dan gemeente Veere. Veere is dus een uitschieter in Zeeland met een hoog aantal private en semi-publieke laadpunten.

Tabel 1: Overzicht verhouding private/semi-publieke en publieke laadpunten in Zeeuwse gemeenten (Eco-movement, oktober 2021)

Gemeente	Aantal private en semi-publieke laadpunten	Aantal publieke laadpunten	Ratio verhouding privaot : publiek
Borsele	48	22	2,2
Goes	158	80	2,0
Hulst	33	17	1,9
Kapelle	42	24	1,8
Middelburg	113	108	1,0
Noord-Beveland	85	24	3,5
Reimerswaal	15	22	0,7
Schouwen-Duiveland	189	105	1,8
Sluis	114	56	2,0
Terneuzen	141	48	2,9
Tholen	35	46	0,8
Veere	199	54	3,7
Vlissingen	82	20	4,1

2.2. Soorten laadinfrastructuur

Laadpunten kunnen op verschillende vermogens elektriciteit leveren. Op basis van het aantal kilowatts (kW) worden verschillende laadpunten onderscheiden. De verschillende laadpunten zijn:

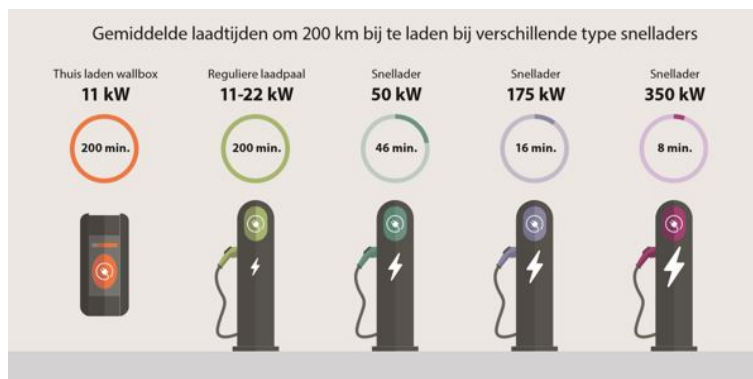
- Reguliere laadpunten: laadpunt met een vermogen tot 22 kilowatt (kW). Het opladen tot de maximale batterijcapaciteit duurt meerdere uren. Reguliere laadpunten kunnen individueel worden geplaatst, geclusterd worden in enkele laadpunten bij elkaar, of in groter aantal worden geplaatst op een laadplein.
- Snellaadpunten: laadpunt met een vermogen van meer dan 22 kW, waarmee elektrische voertuigen in kortere tijd kunnen opladen. Snelladen gebeurt op gelijkstroom en is volop in ontwikkeling. We onderscheiden drie subcategorieën:
 - o Kortparkeerladen of semi-snelladen Laadpunt met een vermogen tussen 22 en 125 kW, deze worden steeds meer geplaatst bij onder andere supermarkten, hotels en vergaderlocaties.
 - o Ultrasnelladen voor personenvervoer Laadpunt met een vermogen tussen 125 en 350 kW. Het grootste deel van de huidige beschikbare elektrische voertuigen is technisch geschikt om te laden met een snelheid van maximaal 50 kW. De nieuwere modellen en modellen in het hogere segment zijn geschikt voor de hogere vermogens. De laadvermogens tussen 125 kW en 350 kW worden tegenwoordig bij snellaadstations langs hoofdwegen geplaatst, bijvoorbeeld bij pompstations en wegrestaurants.
 - o Ultrasnelladen voor openbaar vervoer en logistiek Laadpunt met een vermogen hoger dan 350 kW. De laadpunten zijn geschikt om grote voertuigen zoals vrachtwagens en bussen in korte tijd te laden.



Figuur 3: Verschil tussen regulier 'thuis' laden en snelladen voor personenvervoer bij Supermarkt locaties

Snelladers zijn omvangrijke installaties die om een forse investering vragen. Ook zijn er voor snelladen zwaardere netaansluitingen nodig dan voor regulier laden waardoor de impact op het elektriciteitsnet groter is. Snelladen is daardoor duurder dan regulier laden en het aantal locaties waar snelladers geplaatst kunnen worden is beperkt.

Snelladers zijn daarom vooral gewenst op plaatsen waar een korte verblijfsduur gepaard gaat met een grote laadbehoefte en men bereid is daar meer voor te betalen. Figuur 4 geeft een overzicht van de gemiddelde laadtijden van verschillende type (snel)laders.



Figuur 4: Gemiddelde laadtijden om 200 kilometer bij te laden bij verschillende type (snel)laders

3. Ontwikkelingen

In dit hoofdstuk worden de verschillende ontwikkelingen op het gebied van elektrische voertuigen en elektrisch laden toegelicht. Dit betreft elektrische voertuigen, slim laden, wet- en regelgeving en gemeentelijke beleidskaders.

3.1. Ontwikkelingen in de techniek

We verwachten dat het laadgedrag in de toekomst verandert. Volledig elektrische voertuigen krijgen een steeds grotere actieradius. Nieuwe modellen hebben een grotere accucapaciteit en zijn steeds vaker technisch geschikt om op hogere vermogens te laden. Gebruikers hoeven daardoor minder frequent op te laden. Daardoor kan in de toekomst eenzelfde aantal laadpunten meer EV-rijders bedienen dan nu het geval is.

De prijs van accu's daalt. Binnen enkele jaren zal een nieuwe volledig elektrische auto in aanschaf goedkoper zijn dan een gelijkwaardige auto met verbrandingsmotor. Dit zorgt ervoor dat elektrisch rijden voor veel meer mensen toegankelijk wordt. Ook neemt het aantal modellen toe in alle segmenten. De verwachting is dat het aantal elektrische voertuigen op de Nederlandse wegen hierdoor nog sneller toe gaat nemen dan nu het geval is.

We zien dus een aantal ontwikkelingen die het laadgedrag en de behoefte aan laadinfrastructuur beïnvloeden:

- Grotere accucapaciteiten worden mogelijk en betaalbaarder;
- Grotere actieradius door grotere accucapaciteit en efficiëntere voertuigen;
- Hogere laadvermogens bij snelladen;
- Een in snelheid toenemende groei van het aantal elektrische voertuigen.

Daarnaast zijn er nog technische ontwikkelingen die op kortere termijn niet breed toepasbaar zijn. Voorbeelden daarvan zijn systemen waarbij elektrische voertuigen hun lege accu voor een volle inwisselen, of inductieladers. Het is nog niet duidelijk of deze ontwikkelingen op de langere termijn een grote rol in het laadnetwerk gaan spelen.

De bovenstaande ontwikkelingen kunnen ervoor zorgen dat de laadbehoefte verschuift. De behoefte ligt nu vooral bij regulier laden op lagere vermogens (thuis of op de plaats van bestemming) en incidenteel snelladen (op langere ritten). In de toekomst neemt het aandeel snelladen mogelijk toe of neemt de frequentie van regulier laden af. Desondanks is voor de komende jaren met zekerheid te zeggen dat er een groeiende behoefte is aan reguliere laadinfrastructuur zoals laadpalen in de openbare ruimte. We zetten daarom nu in op het stimuleren van de groei van dit laadnetwerk. Het programma zal ook vanuit de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) periodiek worden herijkt. Op deze momenten kan de visie en aanpak worden bijgesteld naar mate het toekomstbeeld van elektrisch rijden duidelijker wordt.

3.2. Slim laden, solar carports en hubs

Slim laden is een brede term. Het wordt gebruikt om aan te duiden dat slimme technieken de laadtransactie op afstand kunnen aansturen. Een laadsessie kan bijvoorbeeld sneller of langzamer verlopen. Minimaal betekent slim laden dat een beschikbare aansluiting op het elektriciteitsnet optimaal wordt gebruikt, bijvoorbeeld door het vermogen over meerdere laadpunten te verdelen. Slim laden houdt ook in: het opladen van elektrische auto's op het optimale moment, wanneer de kosten laag zijn en het aanbod van (duurzame) energie hoog. Zo is het 's nachts opladen van een elektrische auto optimaal

voor het elektriciteitsnet, in het dal van de energievraag. Het inzetten van slimme technieken kan ervoor zorgen dat het elektriciteitsnet niet te zwaar wordt belast.

Een ander onderdeel van slim laden is bi-directioneel laden. Bij bi-directioneel laden kan het elektrische voertuig stroom terug leveren aan bijvoorbeeld een gebouw of het elektriciteitsnet. Hiermee kunnen pieken en dalen in het energieverbruik worden gebalanceerd. Bi-directioneel laden is nog in ontwikkeling, maar op diverse plekken in Nederland wordt met de techniek geëxperimenteerd. Daarnaast zijn er nog beperkt autofabrikanten die elektrische auto's fabriceren met de mogelijkheid om de accu zowel op als te ontladen. Slim laden is vooral interessant in combinatie met hernieuwbare energie, zoals solar carports, waarbij auto's kunnen worden opgeladen door zonnepanelen die de parkeerplaats overkappen. Hierdoor wordt de energie lokaal opgewekt, opgeslagen en gebruikt.

De provincie Zeeland is op dit moment bezig met een Living Lab Slimme Mobiliteit waarbij de mogelijkheden voor een slim laadplein worden onderzocht. Hierbij wordt een solar carport gecombineerd met slim laden.

Steeds vaker wordt er gekeken naar het realiseren van hubs op strategische locaties. Hubs zijn plekken waar parkeren met laadvoorzieningen, OV, deelmobiliteit en andere faciliteiten samen komen. Men kan hier bijvoorbeeld aan de rand van een stad overstappen van een eigen voertuig naar OV of deelfiets om de reis te vervolgen. Hubs kunnen goed worden gecombineerd met duurzame opwek van elektriciteit en slimme laadinfrastructuur. Samen met de regio 'Zeeland Slim en Duurzaam Bereikbaar' is er een regionale mobiliteitsstrategie opgesteld. Hierin zijn de kansen voor hubs in Zeeland besproken. In Veere wordt er potentie gezien in een toeristische hub. Zo is er een vlakbij Domburg voorzien. Hiervoor staat het proces nog aan het begin.

Ook in het geval van stadslogistiek vervoer zijn hubs interessant. Bij een logistieke hub worden goederen buiten de stad overgeslagen van zware logistiek op kleine elektrische voertuigen die vervolgens de leveringen naar hun eindpunt in stads- en dorpskernen brengen. Er zijn echter nog geen plannen op dit gebied. Als gemeente Veere houden we de ontwikkelingen omtrent hubs en stadslogistiek in de gaten zoals het Living Lab Duurzame Mobiliteit.

3.3. Wet- en regelgeving

Nederland en Europa bouwen aan wet- en regelgeving voor elektrisch laden. We vinden het belangrijk om deze ontwikkelingen te volgen en zodra er wijzigingen zijn, passen we onze werkwijze aan.

Nu al relevant zijn de Europese richtlijnen voor de energieprestatie van gebouwen: de Energy Performance of Buildings Directive (EPBD III). Nederland heeft deze vastgelegd in het Bouwbesluit. De richtlijn verplicht om laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen aan te leggen bij nieuwbouw, bij ingrijpende renovaties of bij bestaande grotere gebouwen, ook als deze niet worden verbouwd. Zo dient er voor utiliteitsbouw per 10 parkeervakken 1 oplaadpunt te zijn aangelegd en moet er leidinginfrastructuur aanwezig zijn voor 1 op de 5 parkeerplaatsen. Er wordt op nationaal, regionaal en gemeentelijk niveau gewerkt aan visies, beleid, en uitvoering:



Figuur 5: Beleidsdomeinen elektrisch laden

Figuur 5: Beleidsdomeinen elektrisch laden

3.4. Gemeentelijke kaders en aanpalend beleid

Er zijn een aantal bestaande beleidskaders opgesteld door de gemeente Veere waarin elektrisch laden wordt benoemd. Deze beleidskaders worden meegenomen in het opstellen van dit programma. De volgende beleidsdocumenten bevatten richtlijnen of aanbevelingen over elektrisch laden:

- Hoofddijng omgevingsvisie Veere 2047: In de omgevingsvisie worden op verschillende thema's - waaronder duurzaam en bereikbaar Veere - doelen opgesteld waar de gemeente zich de aankomende jaren op wilt richten.

mende jaren voor wil gaan inzetten. Het realiseren van oplaadpunten voor elektrische auto's is daar een onderdeel van. Dit programma vormt de basis voor het uitvoeren van elektrische duurzame mobiliteit in Veere.

- Duurzaamheidsprogramma (Pijler Duurzame mobiliteit): Duurzame inkoop gemeentelijk wagenpark en doelgroepenvervoer. Emissieloos vervoer als voorwaarde bij inkoop opdrachten. Faciliteren laadvoorzieningen, visie openbaar laden opstellen.
- Integrale visie op openbare ruimte Gemeente Veere: "(...), zijn er steeds vaker oplaadpunten voor elektrische auto's aanwezig op parkeerterreinen en zijn de voertuigen waar de gemeente mee rijdt zo veel mogelijk elektrisch."
- Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan gemeente Veere (GVVP): De toename van elektrische auto's is een belangrijke aanleiding voor een GVVP. De gemeente heeft een faciliterende rol in het aanleggen van laadvoorzieningen in de openbare ruimte en stimuleert.
- Parkeerbeleidsplan gemeente Veere 2020: Het opstellen van een beleid van laadpalen voor elektrische voertuigen is wenselijk en wordt door de gemeente uitgerold. Daarnaast is het realiseren van laadpalen een investering in het gastheerschap en toeristisch parkeren. Hierin wordt verwezen naar de EV-ontwikkelingen en wordt er benoemd dat nadat het laadpalenbeleid vastgesteld is, een aparte nota wordt opgesteld met parkeernormen voor EV-parkeerplaatsen bij ruimtelijke ontwikkelingen.
- Regionale Mobiliteitsstrategie: Regionaal visie document om het gebied van (duurzame) mobiliteit in de provincie Zeeland. Het document bespreekt onder andere de inzet van Mobiliteitshubs in Zeeland, de ontwikkeling van snellere OV-verbindingen en de kansen voor zero-emissie voertuigen in Zeeland.

Bezoekers en toeristen zijn een belangrijke gebruikersgroep van de Veerse parkeerplaatsen en wegen zoals ook benoemd in het GVVP. Veere wil graag een faciliterende rol aannemen in het verzorgen van laadinfrastructuur, waarbij deze gebruikersgroep niet kan ontbreken.

4. Opgave

Om inzicht te krijgen in hoeveel laadpalen er nodig zijn en zo een beeld te krijgen van de opgave voor de gemeente maken we gebruik van prognosemodellen. Er zijn verschillende modellen toe te passen. In dit hoofdstuk komen er twee aan bod. Door een vergelijking te maken tussen de huidige stand van zaken en de prognosemodellen zorgen we dat het laadnetwerk in het juiste tempo meegroeit met de behoefte.

4.1. EV Prognose Atlas

In 2019 heeft Over Morgen een prognose opgesteld volgens de eigen EV Prognose Atlas voor gemeente Veere. Hierbij is specifiek aandacht geweest voor de aanvullende vraag die voortkomt vanuit het toerisme.



Figuur 6: Uitsnede van de factsheet, onderdeel EV Prognose Atlas (Over Morgen, 2019)

Figuur 6: Uitsnede van de factsheet, onderdeel EV Prognose Atlas (Over Morgen, 2019)

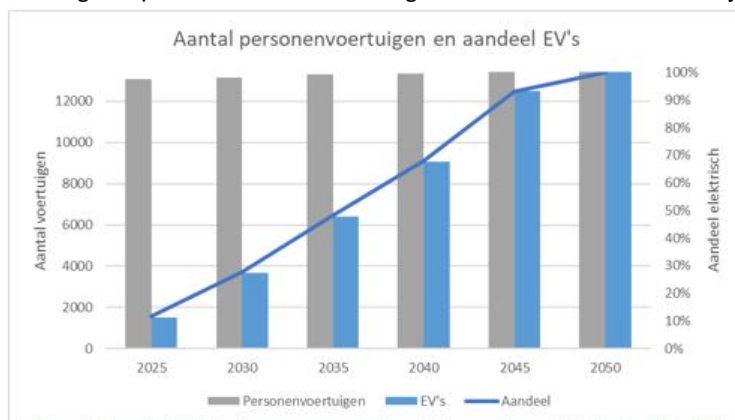
Volgens de EV Prognose Atlas zijn er op dit moment (in 2022) al meer dan 200 laadpalen nodig in Veere. Dat aantal groeit tot 547 in 2025 en 1440 in 2030.

4.2. EV Outlooks

Naast de prognose die door Over Morgen is opgesteld zijn ook de EV Outlooks door stichting ElaadNL aan alle gemeenten beschikbaar gesteld. Deze prognoses geven inzicht in het aantal benodigde publieke en private laders en het aantal benodigde reguliere- en snelladers, voor de jaren 2025, 2030 en 2035. De EV Outlooks van Elaad zijn gebaseerd op een groot aantal publieke datasets. Bij het opstellen van deze prognoses worden daardoor bijvoorbeeld ruimtelijke gegevens (zoals het aantal woningen met een eigen oprit) als demografische gegevens (inkomen en autobezit) meegewogen.

Prognoses voor het aantal benodigde semi-publieke laders zoals bij hotels en supermarkten zijn niet beschikbaar. Daarnaast is er geen specifieke aandacht voor de laadbehoefte van voertuigen van toeristen.

Op dit moment wordt er wel gewerkt aan een aanvullende prognose voor de laadbehoefte vanuit toerisme door het RVO. Deze kan in een later stadium worden gebruikt door de gemeente Veere. Op basis van deze gegevens heeft ElaadNL drie scenario's ontwikkeld, waarvan het midden-scenario als leidraad voor dit programma dient. De onderstaande grafiek toont het aandeel van elektrische voertuigen op het totaal van voertuigen in Veere in de komende jaren, zie afbeelding 7.



Figuur 7: Aandeel elektrische personenauto's in Veere volgens EV Outlooks (ElaadNL)

Figuur 7 - Aandeel elektrische personenauto's in Veere volgens EV Outlooks (ElaadNL)

De onderstaande grafiek (figuur 8) toont het aantal benodigde publieke laadpalen in Veere volgens het prognosemodel van Elaad. In dit model wordt geen rekening gehouden met toerisme waardoor de verwachting lager is dan in het prognosemodel dat door Over Morgen is toegepast.



Figuur 8: Aantal benodigde publieke laadpalen in Veere volgens EV Outlooks (ElaadNL)

Momenteel zijn er 54 laadpunten in gemeente Veere. Dit aantal moet, ongeacht welke prognose er wordt gehanteerd, flink gaan toenemen om de toenemende vraag bij te houden.

Voor dit programma gaan we uit van de prognose die door Elaad is opgesteld, de EV Outlooks. Deze prognose is het meest recent opgesteld en vormt de basis voor beleid rondom laadinfrastructuur voor gemeenten in de NAL-regio Zuidwest waar Veere ook deel van uitmaakt. Binnen deze prognose is de laadbehoefte die door toerisme wordt veroorzaakt niet specifiek onderzocht. Vooral voor de groep daggasten is weinig bekend. We zullen de eventuele aanvullende vraag naar publieke laadpalen voor deze groep invullen door strategisch laadpalen bij te plaatsen, bijvoorbeeld op parkeerlocaties waar bezoekers/toeristen behoefte hebben aan openbare laadpalen zoals op strandparkeerplaatsen of op parkeerterreinen rondom de kernen van gemeente Veere.

Op basis van het aantal toeristische overnachtingen in Veere - ruim 5 miljoen overnachtingen per jaar (2019) - wordt geschat dat in 2025 circa 260.000 overnachtende elektrische auto's een laadbehoefte hebben. Aangezien dit specifiek om overnachtingen gaat, is de verwachting dat het grootste gedeelte van de laadvraag zal worden opgelost op eigen terrein.

Uitgaande van deze prognose moet het aantal publieke laadpalen in 2025 toenemen naar 174. Dat betekent dat er in de jaren 2022 tot en met 2025 jaarlijks circa 30 publieke laadpalen moeten worden gerealiseerd.

5. Strategische keuzes

In de voorgaande hoofdstukken zijn de uitgangspunten, de ontwikkelingen en de opgave voor de gemeente Veere besproken. Op basis van deze onderwerpen stellen we onze aanpak samen, aan de hand van een aantal strategische keuzes. In dit hoofdstuk bespreken we deze strategische keuzes. We bouwen onze strategie op aan de hand van de volgende onderwerpen:

- Type laadinfrastructuur
- Soorten laadpunten
- Realisatiestrategie
- Marktmodel
- Participatie

In de volgende paragrafen lichten we deze strategische keuzes toe.

5.1. Type laadinfrastructuur: ladder van laden

Alleen wanneer de elektrische rijder afhankelijk is van de openbare ruimte om zijn/haar voertuig te laden is er sprake van een openbare laadbehoefte. Dit geldt bijvoorbeeld voor bewoners zonder eigen oprit of voor bezoekers/forenzen in gebieden waar geen openbaar toegankelijke parkeervoorziening is om te laden (bijvoorbeeld parkeerterreinen). Deze prioritering wordt de ladder van laden genoemd, zie ook figuur 9.

Om de druk op de openbare ruimte beperkt te houden, is ons eerste vertrekpunt dat EV-rijders zoveel mogelijk laden op privaat terrein. Zeker in de gemeente Veere hebben veel bewoners een eigen oprit. Dit is de eerste trede in de ladder van laden.

In tweede instantie heeft semiopenbaar laden prioriteit, bijvoorbeeld op het parkeerterrein bij de winkelstraat om de hoek of bij een nabijgelegen bedrijf op het parkeerterrein. EV-rijders die geen toegang hebben tot een privaat laadpunt moeten kunnen uitwijken naar semi-publieke en publieke laadpunten. Als deze opties niet mogelijk of onvoldoende toereikend zijn om de vraag naar laden te faciliteren kijken we naar laadmogelijkheden in de openbare ruimte. Zeker voor daggasten en toeristen is toegang tot openbaar laden wenselijk.

In de gemeente Veere wordt de ladder van laden aangehouden. Daardoor kunnen we ons concentreren op het realiseren van openbare laadinfrastructuur waar dat echt nodig is.



Figuur 9: De ladder van laden

Figuur 9: De ladder van laden

Type laadinfrastructuur

We kiezen in de gemeente Veere voor het toepassen van de ladder van laden. Waar nodig pakken we onze verantwoordelijkheid om in de openbare ruimte laadinfra te realiseren. Hierbij is specifiek aandacht voor gebruikersgroepen die van de openbare ruimte gebruik maken, zoals inwoners zonder parkeergelegenheid op eigen terrein en toeristen.

5.2. Soorten laadinfrastructuur

Om de openbare laadbehoefte van e-rijders op te vangen, is minimaal een dekkend netwerk van reguliere laadpunten nodig (11-22 kW). Een dekkend netwerk houdt in dat er op een redelijke loopafstand (zie plaatsingsleidraad) een laadpaal beschikbaar is, indien prognoses laten zien dat hier een laadbehoefte is. In het marktcontract met CPO's is de exacte loopafstand vastgesteld. Dit netwerk wordt eventueel aangevuld met (semi-) publieke snelladers als laadoplossing voor bijvoorbeeld bezoekers of logistieke voertuigen.

De verschillende types laadinfrastructuur zijn niet concurrerend, maar complementair: er is een goede mix nodig van 'reguliere' en 'snelle' laadpunten om de transitie naar duurzame mobiliteit te maken. De gemeente heeft met name een rol in het faciliteren van reguliere laadinfrastructuur. Deze reguliere laadpalen vervullen namelijk een rol naar de directe omgeving, terwijl snelladers vooral langs doorgaande wegen plaatsvindt. Waar mogelijk concentreren we reguliere laadpalen in laadpleinen, voornamelijk op locaties waar meerdere gebruikers tegelijk willen laden. Denk bijvoorbeeld aan toeristische trekpleisters. Op die manier beperken we de ruimtelijke impact elders en voorkomen we zoekverkeer van elektrische rijders op zoek naar een beschikbare laadpaal. De aanleg van laadpleinen is weliswaar in eerste instantie complexer, maar met name op locaties waar meerdere gebruikers tegelijk willen laden heeft een laadplein de voorkeur. Zo worden er langere loopafstanden gehanteerd voor een laadplein dan een reguliere laadpaal. Het bepalen van geschikte locaties voor laadpleinen valt buiten de scope van dit programma.

In het realiseren van snelladers neemt de gemeente een faciliterende rol aan door snelladers in overwegingen en plannen mee te nemen bij herinrichting van projecten in de openbare ruimte. Snelladers worden veelal gerealiseerd op grond die niet door de gemeente wordt beheerd. Echter streeft de gemeente ernaar mee te werken aan de plaatsing van snelladers. Dit doen we door initiatieven voor snellaadstations waar mogelijk te faciliteren.

Soorten laadinfrastructuur

De prioriteit ligt bij het realiseren van reguliere laadpunten met twee sockets en een totaal vermogen van 22 kW. We gaan actief aan de slag met het realiseren van een dekkend laadnetwerk van reguliere laadinfra. Aanvullen faciliteren we de realisatie van snelladers en laadpleinen

5.3. Realisatiestrategie

Het proces richting plaatsing van een openbare laadpaal begint met een aanzet tot plaatsing. In de huidige situatie (zie 1.5) is deze aanzet de aanvraag die een bewoner doet. Dit heet de vraag-gestuurde realisatiestrategie (ook: paal-volgt-auto).

In totaal onderscheiden we drie realisatiestrategieën:

- **Vraag gestuurd plaatsen**
Bij vraag gestuurd plaatsen ligt het initiatief voor het realiseren van een laadlocatie bij een bewoner. De bewoner vraagt een laadpaal aan bij de CPO die het voorstel voorlegt aan de gemeente. De gemeente keurt het voorstel goed/af en start de procedure voor het nemen van een verkeersbesluit. Dit proces is ook beschreven in paragraaf 1.5.
Met de groei van het aantal elektrische voertuigen en de opkomst van de tweedehandsmarkt voldoet vraag-gestuurde realisatie niet langer vanwege de lange doorlooptijden. Dit wordt versterkt doordat de gemeente Veere bestaat uit een aantal stads- en dorpskernen, maar ook een kustgebied en een aantal toeristische trekpleisters. In deze gebieden bestaat er een laadbehoefte die door vraag-gestuurd plaatsen niet wordt vervuld doordat bezoekers geen aanvraag kunnen doen.
- **Strategisch plaatsen**
Bij strategisch plaatsen ligt het initiatief voor het realiseren van een laadlocatie bij de gemeente. De gemeente heeft hierdoor meer controle op de groei van het laadnetwerk. Een ander groot voordeel is dat de plaatsing gestructureerd wordt: werkzaamheden zoals het aanvragen van net-aansluitingen kan worden gebundeld en uitgevoerd op een vooraf gepland moment. Daarnaast kan het plaatsen van laadpalen gekoppeld worden aan al geplande openbare werken, zoals het herinrichten van een parkeerplein of een straat met parkeervakken.
Bij strategisch plaatsen moet er een marktpartij zijn die de plaatsing uitvoert. Hierbij zijn afspraken nodig over de voorwaarden waarbinnen de paal aangevraagd en geplaatst wordt. De marktpartij zal een zekere garantie op gebruik van de laadpaal willen terwijl de gemeente graag tijdige plaatsing tegen minimale kosten wil. Zie verder: marktmodel, 5.4.
- **Datagedreven plaatsen**
Datagedreven plaatsen bestaat uit twee onderdelen. In de eerste plaats omvat het de uitbreiding van het laadnetwerk door op bestaande laadlocaties een extra laadpaal bij te plaatsen, zodra in de gebruikscijfers te zien is dat de bezettingsgraad van het bestaande aanbod aan laadinfra te hoog ligt. In de tweede plaats omvat datagedreven plaatsen het plaatsen van strategische locaties op basis van een prognosemodel. In dit geval probeert de gemeente de daadwerkelijke vraag naar laadinfra voor te zijn door op basis van voorspellende gegevens laadinfra te plaatsen. Vanuit een prognosemodel is er dan te zien op welke locaties er in de komende periode vraag zal ontstaan.

Realisatiestrategie

In Veere blijven we laadpalen realiseren op aanvraag van bewoners. Op deze manier zorgen we dat er geen blinde vlekken in het laadnetwerk ontstaan en krijgen bewoners die aan de voorwaarden voldoen de mogelijkheid om een openbare laadpaal aan te vragen. Daarbij maken we gebruik van een plankaart waarop mogelijke locaties voor openbare laadinfra vooraf worden aangewezen en aan ruimtelijke en technische criteria worden getoetst. De uitvoerende marktpartij kan deze voorgestelde locaties dan met een korte doorlooptijd realiseren zodra er een aanvraag ontvangen wordt.

Daarnaast gaan we ook strategisch laadinfrastructuur plaatsen. Dit doen we door per jaar aan de hand van onze kennis van de gemeente en de prognosekaarten een aantal locaties aan te wijzen die we vanuit eigen beweging willen laten realiseren. Het gaat hierbij om centrumlocaties of toeristische bezoekerslocaties waar we graag laadinfra willen faciliteren. Het aantal te realiseren strategische laadpalen hangt af van de kosten die door de uitvoerende marktpartij (CPO) worden verbonden aan het plaatsen van laadinfrastructuur zonder directe aanvraag.

5.4. Marktmodel

Op dit moment hanteert de gemeente Veere het open-marktmodel (ook: vergunningenmodel). Dit betekent dat meerdere marktpartijen de mogelijkheid krijgen om laadinfrastructuur in de openbare ruimte te plaatsen. In de praktijk werkt de gemeente Veere met twee partijen: Allego en AgriSnellaad. De dienstverlening van Allego is per 1 januari 2022 beëindigd.

Dit marktmodel geeft flexibiliteit, maar leidt ook tot onzekerheid. Er zijn bijvoorbeeld geen contractuele afspraken te maken met de exploitant over zaken als plaatsingstermijnen, laadprijzen, en het delen van

gebruiksdata. In de praktijk leidt dit ertoe dat niet alle aanvragen direct tot realisatie van een laadpaal leiden en dat er soms veel tijd overheen gaat voor een laadpaal gerealiseerd is.

Naast het open-marktmodel zijn er nog twee vormen van marktsamenwerking te onderscheiden:

- **Concessiemodel**
 Bij het concessiemodel geeft de gemeente één marktpartij het exclusieve recht om voor een bepaalde periode laadpalen in de openbare ruimte te realiseren en te exploiteren. Dit alleenrecht geeft de exploitant zekerheid en geeft de gemeente de gelegenheid bepaalde afspraken te maken. Concessies worden veelal gegeven door grotere gebieden zoals NAL-regio's of provincies.
- **Opdrachtmodel**
 Bij het opdrachtmodel treedt de gemeente zelf op als exploitant. Hierbij wordt een gemeentelijk bedrijf opgetuigd waarbinnen de realisatie, exploitatie, en beheer en onderhoud worden uitgevoerd. Hierbij koopt de gemeente veelal diensten in, zoals het uitvoeren van werkzaamheden, backoffice en servicedienst. Dit marktmodel leidt tot een grote verantwoordelijkheid bij de gemeente en vraagt om voldoende expertise en capaciteit. Daarnaast is er een investering benodigd. Het opdrachtmodel geeft de gemeente volledige regie over het laadnetwerk.

Marktmodel

In Veere blijven we laadpalen volgens het open-marktmodel plaatsen. We sluiten hiertoe een samenwerkingsovereenkomst met marktpartijen en houden ruimte voor eventuele andere marktpartijen die ook in Veere laadpalen willen plaatsen.

Omdat we in Veere laadpalen plaatsen zonder verkeersbesluiten voor de aanliggende parkeervakken zoeken we een marktpartij die volgens deze aanpak wil samenwerken. Er ligt een risico dat we geen marktpartij kunnen aantrekken die daartoe bereid is. In dat geval zullen we deze aanpak moeten herzien. De beslissing om volgens deze aanpak te gaan werken is mede op basis van het memo in bijlage 4 gemaakt.

De pakketten van strategische laadlocaties die we per jaar gaan plaatsen vragen we uit bij de marktpartijen die in Veere actief zijn. We moeten hierbij aan de aanbestedingsregels voldoen en dus hangt de manier waarop we deze opdracht verlenen af van de kosten die gemoeid zijn met het realiseren van strategische laadinfrastructuur.

5.5. Participatie- en communicatieaanpak

Het realiseren van een laadnetwerk in de gemeente leidt tot zichtbare ontwikkelingen in de openbare ruimte. Dit heeft een directe invloed op de leefomgeving van bewoners. We vinden het daarom belangrijk dat inwoners goed geïnformeerd zijn over ontwikkelingen in hun omgeving, omdat veel bewoners nog niet gewend zijn aan laadpalen in het straatbeeld.

Om dat te bereiken is inzet van verschillende communicatiemiddelen nodig. We gaan in het uitvoeringsproces aan de slag met het opzetten van een effectieve communicatieaanpak bij realisatie van laadinfrastructuur.

Naast communiceren willen we bewoners en belanghebbenden ook laten participeren. Dit houdt in de praktijk in dat bewoners kunnen meedenken over de toekomstige locaties van laadpalen in de gemeente. We doen dit bijvoorbeeld door het publiceren van de plankaart op de gemeentelijke website.

Hierbij zal het ook mogelijk zijn om gedurende een bepaalde periode reacties te geven op de voorgestelde locaties. Deze periode valt binnen het proces van actualiseren van de bestaande plankaart voor openbare laadpalen. Het actualiseren hiervan omvat het vaststellen van het plaatsingsbeleid, actualiseren van de beoogde locaties en het valideren van de beoogde locaties door het ophalen van reacties van inwoners van Veere.

5.6. Uitzonderingen en flexibiliteit 5.6.1. Toerisme

Veere is de op een na meest toeristische gemeente van de provincie Zeeland met 5,3 miljoen overnachtingen per jaar. Toerisme speelt dus een grote rol en het is belangrijk dat Veere een aantrekkelijke bestemming blijft. Hiervoor is het ook nodig dat toeristen de mogelijkheid hebben om hun elektrische voertuig op te laden.

Toeristen hebben afwijkend laadgedrag ten opzichte van bewoners van de gemeente. In deze paragraaf gaan we dieper in op de verschillende soorten toeristen en bezoekers van Veere, hun verwachte laadbehoefte en hoe Veere de laadbehoefte van deze gebruikersgroepen kan faciliteren. We onderscheiden daarbij lokale bezoekers, verblijfsgasten en daggasten.

Lokale bezoekers

Onder lokale bezoekers verstaan we mensen uit de regio die naar Veere komen of mensen uit de gemeente Veere die attracties in de buurt bezoeken. De meeste van deze bezoekers leggen geen grote afstanden af tussen hun woonplaats en bestemming. In de meeste gevallen zal de laadbehoefte van deze groep dus klein zijn. Toch kan het voorkomen dat een bezoeker van een museum, zwembad of andere attractie wil laden bij deze bestemming.

Bij het kiezen van laadlocaties in Veere zetten we in op dubbelgebruik, zodat er laadinfra gerealiseerd wordt op plekken waar zowel bewoners als bezoekers van toeristische voorzieningen kunnen laden.

Toch komt het vaak voor dat een attractie te ver van woningen af ligt om op een dergelijke manier bediend kan worden. Er wordt dan dus bij de toeristische voorziening geen laadinfrastructuur gerealiseerd op aanvraag van een bewoner. Om toch laadinfrastructuur op deze locaties te realiseren kan de gemeente zelf als aanvrager optreden voor het realiseren van een zogenoemde "strategische laadlocatie". Deze realisatiestrategie passen we in Veere toe om laadinfrastructuur bij attracties te realiseren. Zie ook paragraaf 5.3.

- **Verblijfsgasten**
 Toeristen die langer verblijven in Veere doen dat veelal in hotels, recreatiewoningen of campings. We zetten erop in om deze groep toeristen in hun laadbehoefte te faciliteren bij hun verblijfslocatie. Als er bij de verblijfslocaties voldoende laadinfrastructuur is, kunnen deze toeristen vanuit daar hun lokale ritten naar bestemming, zoals het strand of een museum maken. Ook kunnen ze met een volle accu aan hun thuisreis beginnen.
 Om de verblijfsgasten op deze manier te faciliteren zal er dus voldoende laadinfrastructuur bij de verblijfslocaties gerealiseerd moeten worden. Veelal beschikken deze accommodaties zelf over een parkeerplaats. In dat geval kan de gemeente geen actieve rol in de realisatie spelen, maar kunnen we de ondernemers wel informeren over de noodzaak van laadinfrastructuur voor toeristen. In andere gevallen parkeren de bezoekers van verblijfslocaties in de openbare ruimte. Het uitgangspunt blijft dat parkeren door verblijfsgasten zoveel mogelijk gebeurt op eigen terrein. Het laden gebeurt dus idealiter ook op eigen terrein van de verblijfsaccommodatie. Echter, gaan we bij het opstellen van de plankaart (hoofdstuk 6) actief op zoek naar locaties waar laadinfrastructuur bij verblijfslocaties door de gemeente gerealiseerd kan worden, denk aan een toeristische badplaats met openbare parkeerplaats. Deze locaties zullen de komende jaren van laadinfra worden voorzien. Bij reeds gerealiseerde locaties monitoren we de gebruiksdata om tijdig laadpunten bij te plaatsen als de bezettingsgraad te hoog wordt. Als eigenaar van de data wordt er met de CPO afgesproken hoe data wordt gedeeld met de gemeente voor strategische doeleinden.
- **Daggasten**
 De categorie daggasten bezoekt de gemeente Veere voor één dag voor een kort bezoek. Daggasten gaan bijvoorbeeld naar het strand of naar het centrum van Veere. Deze gebruikersgroep zal veelal parkeren op openbare parkeerplaatsen en vanaf daar naar hun bestemming gaan. De afstand die daggasten afleggen is doorgaans groot, omdat zij bijvoorbeeld vanuit de randstad, het oosten van het land of zelfs uit het buitenland naar Veere komen en op dezelfde dag terugreizen. Voor deze groep is laden dus belangrijk, zodat de terugreis ook gemaakt kan worden. Aan de andere kant zullen zij hun voertuig waarschijnlijk aan het begin van de dag parkeren en pas aan het einde van de dag weer gaan rijden. Een laadplek is daarmee dan de hele dag bezet en kan daardoor maar één voertuig bedienen.
 We willen voorkomen dat we grote aantallen laders gaan realiseren die vervolgens elk maar één voertuig per dag kunnen bedienen. Ook willen we het negatieve beeld voorkomen waarbij er op rustigere dagen (bij slecht weer, bijvoorbeeld) een groot aantal laders ongebruikt blijft. Om die reden realiseren we een beperkt aantal laders bij de grotere parkeerplaatsen bij stranden en kernen. Gemeente Veere zal door het strategisch- en op basis van data gericht plaatsen van laadpalen de regie hierop voeren.
 Andere daggasten met een laadbehoefte kunnen uitwijken naar snelladers langs hun route. Voorbeelden hiervan zijn de snelladers tussen Middelburg en Goes aan de A58 die in beide richtingen bezocht kunnen worden.

5.6.2. Historische kern Veere

Veere is een stad met een historisch aanzicht dat bovendien beschermd erfgoed is. Voor bewoners van de kern Veere is het mogelijk om een parkeervergunning te krijgen en in de buurt van hun woning te parkeren.

Binnen deze groep bewoners met een parkeervergunning zal de komende jaren een laadbehoefte groeien. We willen als gemeente in deze laadbehoefte voorzien zonder het historische straatbeeld van Veere aan te tasten. Om die reden kiezen we voor de laadinfra voor bewoners van de stad Veere een afwijkende aanpak dan voor de rest van de gemeente Veere. We kiezen zelf een geschikte laadoplossing die we in het straatbeeld vinden passen. Dit kan zijn een esthetisch betere laadpaal, of een andere oplossing zoals een integratie van laadinfra met straatverlichting of een ondergrondse oplossing. Een aantal voorbeelden zijn hieronder zichtbaar. Het specifieke uiterlijk van laadpalen in Veere wordt met de stedenbouwkundige van de gemeente Veere afgestemd.



Figuur 10: Voorbeelden voor esthetische laadpalen: Streetplug (links), van hout (midden) en verwerkt in het straatmeubilair (rechts)

Figuur 10: Voorbeelden voor esthetische laadpalen: Streetplug (links), van hout (midden) en verwerkt in het straatmeubilair (rechts)

Deze oplossingen zijn duurder en worden niet kosteloos geplaatst zoals bij reguliere laadinfra wel mogelijk is. We doorlopen daarom een aantal stappen om deze laadoplossing gerealiseerd te krijgen:

1. Op basis van de verwachte laadbehoefte van de bewoners van het historische deel van Veere bepalen we hoe veel laadpunten er nodig zijn tot 2025.
2. Bij het opstellen van de plankaart (hoofdstuk 6) worden in Veere geschikte locaties aangewezen om dit aantal laadpunten te realiseren.
3. De laadpunten voor bewoners van de historische kern van Veere worden in één keer uitgevraagd aan de markt waarbij we in het programma van eisen aangeven welke eisen we stellen aan het uiterlijk van de laadoplossing.
4. De marktpartij met het hoogst-scorende voorstel krijgt opdracht vanuit de gemeente om deze laadpunten te realiseren.

Door het doorlopen van de bovenstaande aanpak bieden we de inwoners van de historische kern van Veere een passende laadoplossing en stimuleren we ook deze groep om elektrisch te gaan rijden. Dit doen we zonder het straatbeeld aan te tasten.

6. Uitvoering en organisatie

In dit hoofdstuk wordt uiteengezet hoe de uitvoering er in de praktijk uit komt te zien. Deze uitvoering bestaat uit twee fasen:

- I. Voorbereidende fase: In deze fase wordt plaatsingsbeleid vastgesteld, locaties gekozen en besluitvorming inclusief participatie uitgevoerd.
- II. Uitvoerende fase: In deze fase realiseren we laadinfrastructuur volgens de vastgestelde aanpak.

In bijlage II wordt een overzicht gegeven van het werkproces van de gemeente. De onderstaande fasen spelen daarin een belangrijke rol.

6.1. Voorbereidende fase

Voordat we de gekozen strategie voor openbare laadinfrastructuur kunnen gaan hanteren, doorlopen we eerst een zorgvuldig besluitvormingsproces. In dit proces worden deze aanpak en achterliggende documenten zoals de locatiekaart opgesteld en vastgelegd. Dit proces bestaat uit de volgende stappen, die in het vervolg van deze paragraaf verder toegelicht worden:

1. Er is een plaatsingsleidraad opgesteld aan de hand waarvan we bepalen of een locatie technisch en ruimtelijk geschikt is om ingericht te worden als laadplek met laadpaal.
2. Er wordt een geactualiseerde plankaart opgesteld waarin geschikte locaties voor openbare laadpalen zijn aangewezen, hier geven we ook strategische locaties op aan;
3. De plankaart wordt aangescherpt door inwoners van de gemeente te betrekken in de locatiekeuze middels een participatieaanpak;
4. De plankaart wordt vastgesteld. Er worden in eerste instantie geen verkeersbesluiten genomen voor de gekozen locaties.

6.1.1. Plaatsingsleidraad

Bij het plaatsen van laadpalen houden we rekening met een goede spreiding van laadpalen over de gemeente. Om geschikte locaties voor openbare laadinfrastructuur aan te wijzen moet er ook duidelijkheid zijn op basis van welke kaders en afwegingen bepaald wordt of een locatie geschikt is. Deze kaders en afwegingen hebben we opgenomen in de plaatsingsleidraad. De plaatsingsleidraad is bijgesloten

in bijlage III van dit programma. De plaatsingsleidraad is een losstaand document dat apart moet worden vastgesteld door het College.

6.1.2. Plankaart

Op basis van het plaatsingsbeleid en de prognosekaarten kunnen op voorhand al geschikte locaties voor laadpalen worden aangewezen. Dit is in 2020 door bureau Over Morgen uitgevoerd door het opstellen van een plankaart in opdracht van de Provincie Zeeland en netbeheerder Enduris (nu Stedin). Er zal een actualisatie worden uitgevoerd van de huidige plankaart. Voor het opstellen van de plankaart zal gebruik worden gemaakt van de plaatsingsleidraad uit bijlage III en recente prognosekaarten. De achterliggende data zal worden geactualiseerd. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om de kaart van de openbare ruimte, de loop van het laagspanningsnet en het parkeerareaal. Ook nemen we alle nieuw-gerealiseerde laadpalen op in de kaart. Aan de hand van deze actuele informatie controleren we de dekking van het geplande laadnetwerk en passen we eventueel locaties aan.

Aansluitend bepalen we op basis van onze kennis van de gemeente en op basis van de verschillende prognosekaarten een aantal strategische laadlocaties die we in de komende 5 jaar willen plaatsen.

6.1.3. Participatie

De inwoners van Veere kunnen meedenken over de beoogde locaties voor laadinfra zoals die op de plankaart aangewezen zijn. Dit doen we omdat het belangrijk is dat er draagvlak ontstaat voor de locaties die aangewezen zijn als mogelijke laadlocatie. Ook kan op deze manier de kennis die inwoners van Veere hebben worden ingezet om tot optimale laadlocaties te komen. Het ophalen van de reacties voeren we uit door een publiek toegankelijke versie van de plankaart te ontsluiten door middel van een online platform. Inwoners kunnen via dit platform de locaties inzien en een reactie geven. Aan de hand van de reacties kan de kaart waar nodig worden aangepast.

6.1.4. Besluitvorming

We stellen de plankaart vast als uitvoerend document. De plankaart is daardoor een onderdeel van de uitvoeringsaanpak en het werkproces zoals ook te zien is in bijlage II. We nemen in eerste instantie geen verkeersbesluiten voor de beoogde laadlocaties.

Alleen wanneer blijkt dat een laadpaal onvoldoende beschikbaar is kan er alsnog een verkeersbesluit worden genomen. Dit kan voorvallen wanneer andere voertuigen die geen laadbehoefte hebben de laadlocatie te vaak bezet houden en daarmee elektrische voertuigen met een laadbehoefte verhinderen om te laden.

6.1.5. Uitvoerende fase

De uitvoerende fase kan van start nadat de voorbereidende fase in zijn geheel is doorlopen. Gedurende de voorbereidende fase zullen laadpalen op aanvraag worden geplaatst volgens het huidige werkproces. In de uitvoerende fase komen de strategische keuzes (hoofdstuk 5) tot uitvoering. We breiden het laadnetwerk vraag-gestuurd en strategisch uit.

Als een laadpaal wordt aangevraagd zal het werkproces zoals in bijlage II worden doorlopen. In deze situatie komt de aanvraag bij de CPO binnen. Indien de aanvraag kan worden ingevuld door het realiseren van een laadpaal op een locatie die op de plankaart aangewezen is zal de CPO een voorstel voor realisatie voorleggen aan de gemeente. Dit is een noodzakelijke juridische stap (stap 2) waarbij toestemming van de gemeente wordt gevraagd voordat overgegaan wordt tot realisatie van de laadlocatie. De eventuele goedkeuring geeft het team Verkeer van de afdeling Openbare Ruimte (OpRu). Als er goedkeuring ontvangen wordt gaat de CPO over tot het daadwerkelijk realiseren van de laadlocatie (stap 3). De gemeente past na de realisatie de plankaart aan, zodat deze aansluit bij de actuele situatie en de specifieke locatie als gerealiseerde laadpaal bekend staat (stap 4).

Het is ook mogelijk dat de ontvangen aanvraag niet vanuit de plankaart ingevuld kan worden. In dat geval zal de CPO een locatievoorstel aan de gemeente doen. Dit locatievoorstel wordt getoetst aan het plaatsingsbeleid. Na goedkeuring zal de gemeente de locatie toevoegen aan de plankaart en kan de CPO de laadlocatie realiseren.

Het strategische gedeelte van de aanpak bestaat uit nieuwe strategische laadlocaties die in pakketten worden uitgegeven, en uitbreiding van het bestaande laadnetwerk op basis van de bezettingsgraad. Daarnaast zal er een opdracht worden verleend voor het realiseren van passende laadinfrastructuur in de kern Veere zoals besproken in paragraaf 5.6.2.

Coördinatie strategisch plaatsen

De coördinatie van het strategische gedeelte van de aanpak alsook de coördinatie om te komen tot een opdracht voor het realiseren van een passende laadinfrastructuur in de historische kern van Veere vindt plaats vanuit team Verkeer van de afdeling Openbare Ruimte.

6.2. Monitoring

Het laadnetwerk wordt actief gemonitord door de CPO en de gemeente. Het gebruik van een laadpaal is door verschillende gegevens inzichtelijk te maken. Voorbeelden zijn het aantal sessies, het aantal unieke gebruikers, de hoeveelheid afgenomen kWh, de totale duur van een laadsessie, de totale duur van de periode waarin een voertuig aangesloten staat, etc. Met behulp van de aangeleverde data bepalen we onder andere waar het laadnetwerk proactief uitgebreid kan worden. In de afspraken die we met CPO's die actief willen worden in Veere maken leggen we vast dat de gemeente inzicht krijgt in deze gebruiksdata.

6.3. Gemeentelijke organisatie en werkproces

Bijlage II geeft een overzicht van het werkproces dat binnen de gemeente wordt gevolgd voor het realiseren van laadinfrastructuur op aanvraag. De gemeente Veere neemt daarnaast een actieve rol door het realiseren van laadinfrastructuur op strategische locaties en in de historische kern Veere.

6.4. Samenwerking en afstemming 6.4.1. Netbeheerder

De netbeheerder Stedin vervult een belangrijke rol bij het realiseren van een dekkend laadnetwerk. Om de aansluitmogelijkheden van toekomstige laadlocaties te controleren zal de geactualiseerde plankaart worden voorgelegd aan Stedin. Zij kunnen dan per locatie bepalen of een beoogde laadlocatie kan worden aangesloten op het elektriciteitsnet.

Bij realisatie van een laadpaal zal de netbeheerder eerst een netaansluiting moeten realiseren. De aanvraag voor deze aansluiting wordt vanuit de CPO gedaan.

6.4.2. CPO

De Chargepoint Operator (CPO) is de marktpartij die laadpalen realiseert en exploiteert. We kiezen ervoor om de mogelijkheid open te houden om meerdere marktpartijen actief te laten zijn in de gemeente. In eerste instantie zal er één CPO actief zijn. De onderlinge verplichtingen en verantwoordelijkheden worden vastgelegd in een raamovereenkomst.

6.4.3. Inwoners en andere belanghebbenden

De inwoners van Veere worden, net als belangengroepen zoals de toeristische sector en dorpsraden, betrokken in de voorbereidende fase van de uitvoeringsaanpak, zie hoofdstuk 6 paragraaf 1.

6.5. Financieel

Voor het tot uitvoering brengen van deze aanpak zijn verschillende middelen vereist. Het gaat daarbij om een aantal extern uit te zetten opdrachten en werkzaamheden:

- Het uitvoeren van een actualisatie van de plankaart
Dit kan gezien worden als een eenmalige opdracht. Het actualiseren zal door een extern bureau uitgevoerd worden. Een basis-actualisatie waarbij de data van de huidige plankaart ververst wordt kost circa € 1.500, - exclusief BTW.
Voor het uitvoeren van dit programma is een bredere herijking van de plankaart noodzakelijk. De verwachte kosten daarvan liggen rond circa € 5.000, - exclusief BTW. Dit betreft de een integraal proces waarbij de plankaart wordt getoetst bij verschillende gemeentelijke afdelingen. Daarnaast zal er een inspanning nodig zijn vanuit de gemeente bij het aanleveren van gegevens en het controleren van voorgestelde locaties. De hiervoor benodigde tijd is circa 40 uur.
- Participatie van inwoners laten plaatsvinden
Het opzetten van een online inspraakplatform voor de plankaart. Dit wordt door een extern bureau uitgevoerd. De opdrachtsom hiervoor is circa € 5.000, - exclusief BTW. Gemeente Veere werkt zelf de verwerking van reacties en bezwaren uit en verwerkt deze in de opgestelde plankaart. Hiervoor is naar schatting circa 40 uur voor nodig.
- Financiële bijdrage voor het realiseren van strategisch geplaatste locaties
De benodigde bijdrage is nog niet bekend en hangt af van de kosten die een nog te bepalen marktpartij vraagt voor het realiseren van een laadpaal waar geen directe aanvraag van een e-rijder aan verbonden ligt. De kosten per locatie liggen doorgaans in de bandbreedte van € 0,- tot € 2.500, - exclusief BTW.
- Het uitvragen en realiseren van passende laders in de kern Veere
Vanuit de actualisatie van de plankaart volgt een benodigd aantal laadpalen voor bewoners van de historische kern Veere. Voor het uitvragen van een opdracht voor realisatie en exploitatie hiervan is ambtelijke capaciteit nodig. Daarnaast is een nog niet bekende investering per laadpaal benodigd.

Personele capaciteit

Voor uitvoering van dit programma en het beheer en monitoring van het laadnetwerk is inzet van personele capaciteit van de gemeente vereist. De kosten voor deze inzet berekenen we op basis van de volgende aannames:

- Er worden in de jaren van 2022 tot en met 2025 jaarlijks 30 openbare laadpalen gerealiseerd. In 2023 worden er dus 30 laadpalen geplaatst.
- Van de 30 laadpalen worden er 24 (80%) geplaatst vanaf de plankaart. De benodigde inzet vanuit de gemeente is voor deze laadpalen verwaarloosbaar klein omdat de voorbereidende werkzaamheden tijdens het opstellen van de plankaart zijn verricht.
- De overige 6 laadpalen (20%) zijn uitzonderingen en vragen om een maatwerkoplossing. Gemiddeld kost het 8 uur van verschillende ambtenaren in verschillende beleidsvelden om deze locaties aan te wijzen en te realiseren.
- Het gemiddelde uurtarief voor de personele inzet van een medewerker van de gemeente is € 75,-

Er is dus inzet van personele capaciteit vanuit de gemeente vereist voor het realiseren van 6 laadpalen, per laadpaal is 8 uur benodigd en elk uur kost de gemeente € 75,-. In totaal zijn de kosten in 2023 dan € 3.600, -

Bijlage I Begrippenlijst

Batterij elektrisch voertuig (BEV)

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

Bewoner

Een permanente inwoner van de gemeente Veere of de eigenaar van een tweede woning in de gemeente Veere.

Charge Point Operator (CPO)

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

Kortparkeerladen

Snelladen op gematigd hoge vermogens wordt 'kortparkeerladen' genoemd. Deze laders worden vaak geplaatst op plekken waar de EV-rijder het laden kan combineren met een andere activiteit, zoals winkelen of vergaderen.

Laadpaal

Fysiek object met meestal één of twee laadpunten.

Laadpaalkleven

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

Laadplein

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

Laadpunt

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

Laadpunt voor regulier laden

Laadpunt met een vermogen van hoogstens 22kW.

Laadpunt voor snel laden

Laadpunt met een vermogen hoger dan 22 kW.

NAL-regio's

Zes samenwerkingsregio's die zijn voortgekomen uit de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL).

Gemeenten werken binnen deze regio's samen met de provincie en met de netbeheerder.

Privaat laadpunt

Een laadpunt op eigen terrein.

Publiek toegankelijk laadpunt

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

Semi-publiek toegankelijk laadpunt

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

Social charging app

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

Ultrasnelladen

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

Zero-emissielogistiek (ZE-logistiek)

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

Zero-emissiezones (ZE-zones)

Zones die alleen voor uitstootvrije (logistieke) voertuigen toegankelijk zijn.

II Werkproces

