

Integrale laadvisie Schouwen-Duiveland Elektrisch

De gemeenteraad van de gemeente Schouwen-Duiveland;

gezien het voorstel van burgemeester en wethouders van 20 september 2022;

Besluit:

1. De integrale laadvisie "Schouwen-Duiveland Elektrisch" vast te stellen.

Samenvatting

Deze Integrale laadvisie bepaalt de strategie van gemeente Schouwen-Duiveland om tijdig een dekkende, toegankelijke, betaalbare, betrouwbare en veilige netwerk van laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen te realiseren. Dit in navolging van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL), een bijlage van het Klimaatakkoord. Deze laadvisie richt zich op de volgende gebruikersgroepen: Personenvervoer (inwoners, werkenden en bezoekers).

Licht logistieke voertuigen als bestelwagens.

Specifieke doelgroepen:

Doelgroepenvervoer, deelmobiliteit en Mobility As A Service (MAAS).

Elektrische vaartuigen (zowel binnenvaart als recreatie).

Licht Elektrische Voertuigen als (brom)fietsen en scooters.

Personenvervoer

Om de druk op de openbare ruimte beperkt te houden is ons eerste uitgangspunt dat Elektrische Vervoer (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. Een semipubliek laadpunt is een laadpunt dat is opengesteld voor publiek op een private locatie. Bijvoorbeeld bij parkeergarages of tankstations. Er kunnen beperkte toegangstijden zijn. Een publiek laadpunt is een laadpunt voor een elektrisch voertuig dat 24/7 openbaar toegankelijk is, zonder barrières zoals slagbomen of poorten.

De gemeente neemt de verantwoordelijkheid om te zorgen voor een basisnetwerk van **publieke** laadpunten. Dit op basis van de **Strategische Plankaart Openbaar Laden Schouwen-Duiveland**.

Licht logistieke voertuigen

Steeds meer bedrijven stappen over op elektrische voertuigen voor goederenvervoer. De verwachting is dat van de bestelwagens ongeveer de helft gaat laden bij het bedrijf, via private (snel) laadinfrastructuur. De andere helft gaat thuis laden, op de eigen oprit of in de openbare ruimte. In de gemeente Schouwen-Duiveland kunnen bestelwagens dezelfde laadinfrastructuur gebruiken als personenauto's. Berijders van elektrische bestelauto's kunnen een aanvraag voor een publieke laadpaal doen conform het aanvraagproces voor personenauto's.

Specifieke doelgroepen

Het Mobiliteitsplatform SD Op Weg helpt projecten rondom mobiliteit op Schouwen-Duiveland (verder) op weg en zoekt daarbij naar verbindingen, gemeenschappelijke oplossingen en nieuwe kansen, om al werkend te komen tot een 'eilandelijk mobiliteitsnetwerk'. De gemeente heeft een faciliterende en ondersteunende rol met betrekking tot oplaadpunten voor specifieke doelgroepen en werkt hierin samen met SD Op Weg. Oplaadpunten voor specifieke doelgroepen worden op projectbasis gerealiseerd.

Aantal laadpunten

Momenteel zijn er in de gemeente Schouwen-Duiveland ongeveer 105 (2021) publieke laadpunten in de openbare ruimte voor personenvervoer en licht logistieke voertuigen. Om in 2025 in de laadbehoefte van elektrische vervoer (personenvervoer en licht logistieke voertuigen) te voorzien zijn ongeveer **473** laadpunten nodig. In 2030 en 2035 zijn respectievelijk ongeveer **1204** en **1677** laadpunten nodig voor deze gebruikersgroep(en). Voor de uitrol van publieke oplaadpunten richten we ons op laadpunten voor regulier laden. Dit zijn laadpunten met een vermogen van hoogstens 22 kW. Voor wat betreft snelladen, laadpunten met een vermogen hoger dan 22 kW, kiezen we voor een faciliterende rol en willen we het initiatief aan de markt overlaten. Voor wat betreft het aantal oplaadpunten voor licht elektrisch vervoer hebben wij 13 laadpunten geplaatst op toeristische rustpunten. In Brouwershaven is het eerste snellaad oplaadpunt voor pleziervaart in Zeeland gerealiseerd. Verdere uitrol is maatwerk.

Vergunnings- cq. Open markt model voor personenvervoer en lichtlogistiek vervoer

Binnen de gemeente Schouwen-Duiveland kiezen we voor het uitvoeringsmodel vergunnings- cq. open markt model wat wil zeggen dat maximaal 3 aanbieders van laadpalen of te wel Chargepoint Operators

(CPO's) het exclusieve plaatsingsrecht krijgen voor het realiseren van publieke laadpunten. In de uitrol kiezen we voor vraag gestuurde plaatsing van publieke oplaadpunten in de wijken en voor strategische plaatsing op centrale publieke parkeerplaatsen. Op specifieke locaties als in een beschermd dorps- en stadsgezicht willen we laadpunten op een innovatieve manier inpassen door deze bijvoorbeeld te combineren met lichtmasten of straatmeubilair of door ondergrondse laadpunten te installeren.

Oprachtenmodel voor specifieke doelgroepen

Voor specifieke doelgroepen als licht elektrisch vervoer ((brom)fiets en scooters) en vaartuigen hanteren we het opdrachtenmodel wat wil zeggen dat deze apart aanbesteed worden, projectmatig worden voorbereid en per project voor goedkeuring worden voorgelegd aan college en gemeenteraad.

Participatie inwoners en ondernemers

We vinden het belangrijk dat inwoners en ondernemers goed geïnformeerd zijn over ontwikkelingen in hun omgeving en hier over kunnen meedenken. Inwoners, ondernemers en andere organisaties krijgen een informerende, raadplegende en adviserende rol bij de realisatie van publieke laadpunten in en nabij woonwijken of bedrijventerreinen. Om inwoners, ondernemers en andere organisaties mee te laten denken zetten we het participatieplatform 'Denk Mee Schouwen-Duiveland' in.

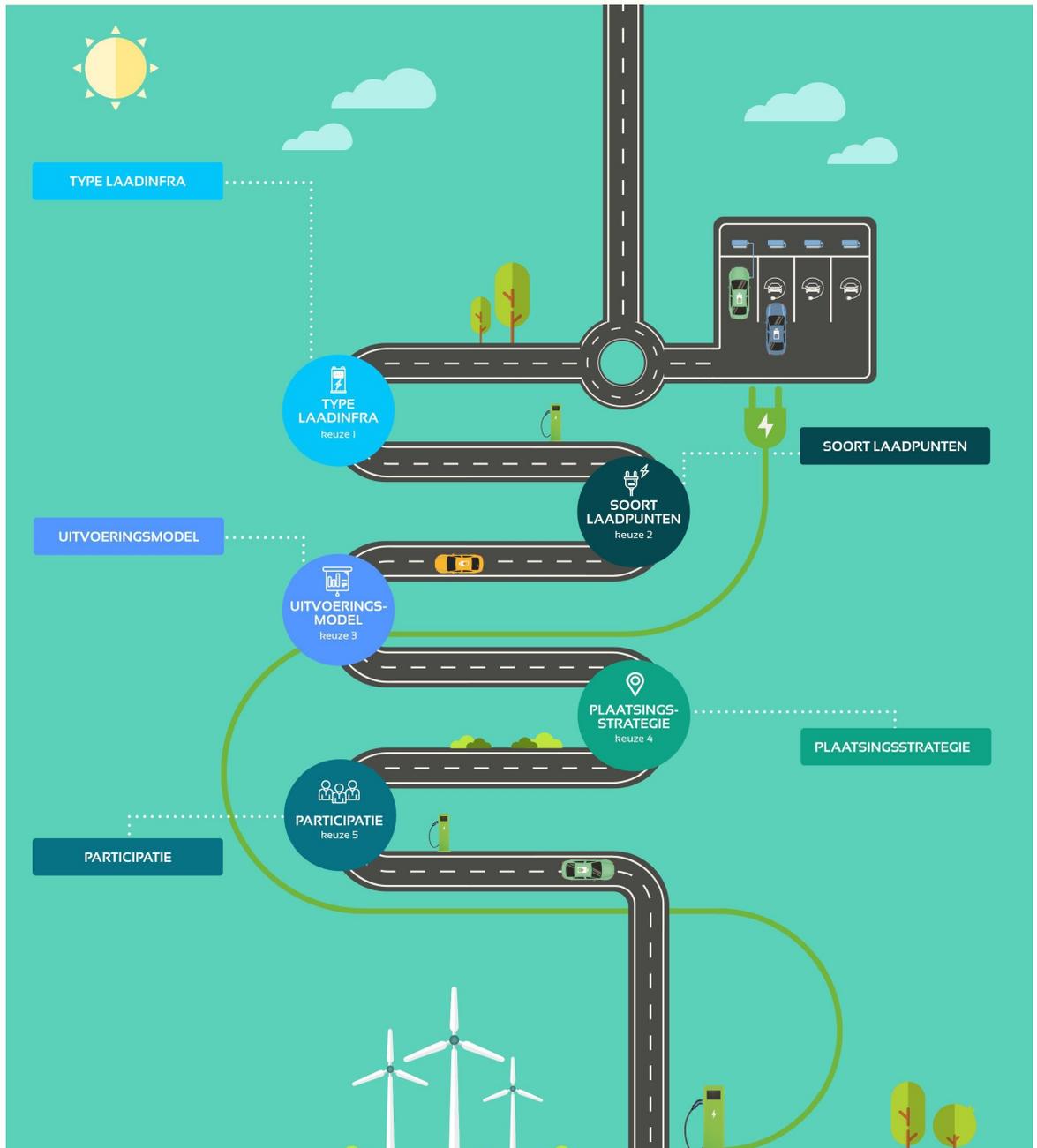
LAADVISIE



ONZE GEBRUIKERSGROEP(EN)



AANTAL LAADPUNTEN 2030



1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Doelstelling van de gemeente Schouwen-Duiveland, zoals is vastgelegd in de Strategische visie Tijden van de Toekomst en de Energie-Agenda, is het realiseren van een energieneutraal Schouwen-Duiveland in 2040. Het stimuleren van duurzame mobiliteit is 1 van de activiteiten om deze doelstelling te kunnen

realiseren. In de Regionale Energie Strategie (RES) Zeeland is de doelstelling opgenomen om in 2030 in totaal 49 % CO₂-reductie in de mobiliteit te realiseren. In de Agenda Toerisme wordt ingezet op de overstap naar duurzaam innovatief vervoer, waarbij de elektrische fiets de basis is voor het toeristisch vervoer anders dan de auto. Naast de doelstellingen met betrekking tot CO₂ draagt het verduurzamen van de mobiliteit ook bij aan een schonere en gezondere lucht.

In het Nationale Klimaatakkoord is afgesproken dat vanaf 2030 alle nieuwe auto's emissieloos zijn. Voor een belangrijk deel zullen dat batterij- elektrische auto's zijn. Die kunnen alleen rijden als de laadinfrastructuur op orde is. Om te zorgen dat er tijdig voldoende laadpunten zijn, is de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) opgesteld, een bijlage van het nationale Klimaatakkoord. De NAL bestaat uit 6 regio's, elke regio heeft dan ook een Regionale Agenda Laadinfrastructuur (RAL). Zeeland vormt samen met provincie Zuid Holland de samenwerkingsregio Zuidwest, en daarmee de RAL ZW. Belangrijk doel van de Regionale Aanpak Zuidwest is het borgen van voldoende laadpunten en een slim, dekkend, toegankelijk en betaalbaar laadnetwerk borgen in beleid en uitvoering bij gemeenten. Elk van de Zeeuwse gemeenten is aangesloten bij de RAL ZW, wat slagkracht geeft in de regionale aanpak van deze mobiliteitstransitie. Met die regionale aanpak beogen we stap voor stap inzicht te krijgen in de transitie die voor elk van de modaliteiten plaatsvindt, en wat de impact daarvan is op onze regionale infrastructuur.

Een van de afspraken uit de NAL is dat gemeenten zorgen voor een integrale laadvisie en plaatsingsbeleid. Voor gemeente Schouwen-Duiveland geeft deze integrale laadvisie elektrisch vervoer de komende jaren richting aan de ontwikkeling van een dekkend, toegankelijk, betaalbaar, en veilig netwerk van laadinfrastructuur voor alle elektrische voertuigen. Deze visie dient daarmee als basis om de plannen rondom de uitvoering en uitrol van laadinfrastructuur mee op te kunnen stellen. De Strategische Plankaart Openbaar Laden Schouwen-Duiveland is integraal onderdeel van deze visie. De strategische plankaart is opgesteld door Bureau Overmorgen in samenspraak met de netbeheerder Stedin. Het plaatsingsbeleid geeft invulling aan de keuzes die in de Integrale Laadvisie van gemeente Schouwen-Duiveland zijn gemaakt. Het plaatsingsbeleid is als een apart hoofdstuk opgenomen in de integrale laadvisie.

1.2 Opgave Laadinfrastructuur

Het aantal elektrische voertuigen neemt sterk toe, ook in de gemeente Schouwen-Duiveland. De verwachting is dat in 2030 zo'n 1,9 miljoen Elektrisch Vervoer (EV) – rijders rondrijden in Nederland. Bureau Overmorgen heeft voor Schouwen-Duiveland de prognoses voor Elektrisch Vervoer voor 2025, 2030 en 2035 in beeld gebracht. Op basis van deze prognoses is voor Schouwen-Duiveland de verwachting dat er in 2025 in totaal 4.905 elektrische voertuigen zijn waarvan 3.276 gebruik willen maken van de publieke oplaadpunten in de openbare ruimte. Voor 2030 en 2035 is dit respectievelijk 12.265 elektrische voertuigen en 18893 elektrische voertuigen waarvan er respectievelijk 8.295 en 11.919 gebruik willen maken van de publieke oplaadpunten. Op basis van deze prognoses zijn er om in de laadbehoefte te voorzien van elektrisch vervoer voor de gebruikersgroepen personenvervoer en licht logistieke voertuigen ongeveer 473 laadpunten voor 2025, 1.204 laadpunten voor 2030 en 1.677 laadpunten voor 2035 in de openbare ruimte nodig. Met ongeveer 105 (2021) publieke laadpunten in onze gemeente zijn de eerste stappen gezet, maar staan we pas aan het begin van de ontwikkeling naar een dekkend laadnetwerk. De verwachting is dat het aantal elektrische voertuigen de komende jaren fors gaat groeien, mede doordat er steeds meer betaalbare modellen op de markt komen.

De groei in het aantal laadpunten heeft een grote impact op het elektriciteitsnet en de openbare ruimte. Daarom is het belangrijk dat de laadpunten zorgvuldig en tijdig worden ingepast. Ook moeten we keuzes maken in het type laadpunten dat we gaan plaatsen. Er zijn namelijk verschillende manieren om de laadbehoefte van EV-rijders op te lossen: bijvoorbeeld door reguliere publieke laadpalen te plaatsen, door laadpleinen te realiseren of door snelladers een plek te geven. Deze laadoplossingen krijgen voor een deel een plek in de publieke ruimte, bijvoorbeeld voor inwoners die geen eigen oprit hebben of voor bezoekers aan onze gemeente. Naast laadpalen willen we in onze historische kernen ook op innovatieve manieren laadpunten inpassen, door laadpunten te combineren met lichtmasten, straatmeubilair of door ondergrondse laadpunten te installeren.

Het mobiliteitsgebruik verandert de komende jaren. In stedelijke omgevingen zien we een transitie van autobezit naar (gedeeld) autogebruik. In minder stedelijk gemeenten als Schouwen-Duiveland willen we deze mobiliteitstransitie bevorderen door het realiseren van projecten voor specifieke doelgroepen. Hiermee wordt samengewerkt in het Mobiliteitsplatform SD Op Weg (zie <https://sdopweg.nl/>). Het Mobiliteitsplatform SD Op Weg helpt projecten rondom mobiliteit op SchouwenDuiveland (verder) op weg en zoekt daarbij naar verbindingen, gemeenschappelijke oplossingen en nieuwe kansen, om al werkend te komen tot een 'eilandelijk mobiliteitsnetwerk'. Via dit mobiliteitsplatform zijn al verschillende

initiatieven gerealiseerd. Binnen de specifieke doelgroepen is er ook aandacht voor Licht Elektrische Vervoer (fietsen, bromfietsen en scooters) en Vaartuigen.

Toerisme is van groot belang voor Schouwen-Duiveland. Jaarlijks bezoeken vele toeristen uit binnen- en buitenland Schouwen-Duiveland. In 2020 zorgde dit voor 4.394.500 overnachtingen (inclusief 2e woningen). De unieke plekken op het eiland worden verbonden door de Toeristische Hoofdinfrastuctuur bestaande uit wegen, fietspaden, wandelpaden en ruiterspaden. De (elektrische) fiets is de basis voor het toeristisch vervoer en vraagt om een infrastructuur van publieke oplaadpunten voor zogenoemde Light Electric Vehicles (LEV) als fietsen, bromfietsen en scooters. Ook binnen de recreatieve watersport en binnenvaart is de verwachting dat meer en meer over gegaan wordt op elektrische varen. Op Schouwen-Duiveland willen we hierop voorsorteren.

Uit de Benchmark Openbaar Laden van Bureau Overmorgen blijkt dat gemeenten onvoldoende zijn voorbereid op de groei van Elektrisch Vervoer. Uit deze benchmark blijkt dat op Schouwen-Duiveland slechts 58 % van de verwachte laadbehoefte uit het model wordt gedekt voor het jaar 2022 en 44 % voor 2025. Op nationaal niveau staat Schouwen-Duiveland op plaats 75 van de 352 gemeenten en op provinciaal niveau staat Schouwen-Duiveland op plaats 1 van de 13 gemeenten.

1.3 Doel en Scope Integrale Laadvisie

Het doel van deze integrale laadvisie is om een strategie te bepalen waarmee tijdig een passende laadinfrastructuur voor alle elektrische voertuigen wordt gerealiseerd. Dit is belangrijk om de mobiliteit te verduurzamen en de CO₂-uitstoot te verminderen. We willen met deze laadvisie in de toenemende laadvraag kunnen voorzien en richting geven aan de transitie naar elektrisch vervoer. De visie heeft een zichttermijn van 10 tot 15 jaar. Met de laadvisie nemen we regie op het plaatsen en opschalen van de laadoplossingen die nodig zijn. Op die manier zorgen we voor een goede inpassing in de openbare ruimte en het elektriciteitsnet. We willen onze inwoners, bezoekers en bedrijven vertrouwen geven om de stap naar elektrisch vervoer te maken.

Deze laadvisie richt zich hoofdzakelijk op de gebruikersgroep personenvervoer (inwoners, werkenden en bezoekers). We verwachten dat licht logistieke voertuigen als bestelwagens steeds meer overstappen naar elektrisch. Een deel van die voertuigen gaan 's avonds mee naar huis en laadt in de wijk. De laadbehoefte van deze voertuigen in de wijk nemen we ook mee in deze laadvisie. Daarnaast hebben we in deze laadvisie aandacht voor specifieke doelgroepen als doelgroepenvervoer, deelmobiliteit, vaartuigen en licht elektrisch vervoer als (brom)fietsen en scooters. De overstap naar elektrisch rijden verloopt niet voor alle gebruikersgroepen en type voertuigen in hetzelfde tempo. Voor personenvervoer is de overstap al volop gaande en hebben we redelijk zicht op wat er nodig is. Voor bijvoorbeeld zwaar vrachtvervoer is nog onzeker in welke mate elektrisch rijden uitkomst biedt en zo ja, wat de behoefte is aan (publieke) laadinfrastructuur. Om deze reden hebben we de gebruikersgroep zwaar vrachtvervoer niet meegenomen in deze visie. We herijken onze visie minstens elke 5 jaar zodat we nieuwe inzichten en ontwikkelingen tijdig kunnen meenemen en op elk moment een passende laadinfrastructuur hebben.

Naast elektrische voertuigen wordt zowel in Nederland als Europa ook naar waterstof als energiedrager en 'brandstof' gekeken, met name voor zware emissievrije voertuigen. De ontwikkeling van waterstof loopt momenteel echter achter op batterij-elektrische ontwikkelingen. Bovendien is batterij elektrisch voor mobiliteit een prioriteit, gezien waterstof slechts een efficiëntie (well-to-wheel) van 30 % heeft ten opzichte van 76 % voor EV's. Het aanbod vulpunten, betaalbare voertuigen en groene waterstof is nog heel beperkt en erg duur. Op Schouwen-Duiveland lopen er een aantal initiatieven op het gebied van waterstof. We volgen deze ontwikkelingen en indien nodig faciliteren we deze.

1.4 Uitgangspunten voor de Uitrol

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

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

We kunnen deze doelen alleen behalen in samenwerking met de netbeheerder en uitvoerende markt-partijen, maar houden zelf de regie.

1.5 Leeswijzer

In de volgende hoofdstukken bespreken we de integrale laadvisie in meer detail. In hoofdstuk 2 beschrijven we allereerst de kenmerken van de laadinfrastructuur. In hoofdstuk 3 gaan we in op de gebruikersgroep (en) waar de laadvisie zich op richt. Hoofdstuk 4 beschrijft de ontwikkelingen en gemeentelijke kaders. In hoofdstuk 5 gaan we in op de prognoses voor de komende jaren. In hoofdstuk 6 lichten we onze strategische keuzes toe. In hoofdstuk 7 geven we de plaatsingsstrategie weer. Tot slot beschrijft hoofdstuk 8 hoe we de uitvoering van deze visie organiseren. In de bijlagen geven we een begrippenlijst (Bijlage 1) en een overzicht van relevante gebruikersgroepen (bijlage 2) en de Factsheet prognose elektrisch vervoer Schouwen-Duiveland (bijlage 3).

2 Kenmerken Laadinfrastructuur

We onderscheiden laadinfrastructuur naar 2 kenmerken:

1. Op welke grond een laadpunt zich bevindt (type).
2. Op welk vermogen geladen kan worden (soort).

In de verdere tekst worden begrippen laadpaal en laadpunt afwisselend genoemd. Een *laadpaal* is de zuil ofwel fysieke structuur waarin de installatie is ondergebracht. Een *laadpunt* is de stekker(aansluiting) die verbonden wordt met de aansluiting van de auto. De meeste laadpalen hebben 2 laadpunten, en kunnen dus 2 voertuigen tegelijkertijd opladen. In bijlage 1 is een begrippenlijst bijgevoegd.

2.1 Type Laadinfrastructuur

Het laadnetwerk bestaat uit laadpunten in de publieke, semipublieke en private ruimte. Waar de paal staat, bepaalt mede de toegankelijkheid. Als gebruikers geen toegang hebben tot laadpunten op privaat terrein moeten ze kunnen uitwijken naar semipublieke of publieke laadpunten. De gemeente heeft een belangrijke rol in de realisatie van voldoende publieke laadinfrastructuur.

- **Publiek laadpunt:** Een laadpunt dat 24/7 openbaar toegankelijk is, zonder barrières zoals slagbomen of poorten.
- **Semipubliek laadpunt:** Een privaat laadpunt dat is opengesteld voor publiek. Denk aan parkeer-garages, tankstations of horeca-locaties. Er kunnen beperkte toegangstijden zijn.
- **Verlengd Privaat Aansluitpunt:** Bij het Verlengd Privaat Aansluitpunt [VPA] wordt een oplaadpunt in de publieke ruimte geplaatst en gevoed door een kabel die wordt aangesloten 'achter' de elektriciteitsmeter van een woonhuis of bedrijfspand.

Sinds een aantal jaar werken we aan de uitrol van publieke laadinfrastructuur om te voorzien in de toenemende behoefte. Daarnaast mag iedereen een laadpunt realiseren op eigen terrein en deze op een parkeerplek op eigen terrein beschikbaar stellen voor derden. Een actuele kaart met de publieke oplaadpunten op Schouwen-Duiveland vind je op oplaadpalen.nl. De kaart geeft de locatie van laadpalen aan. Laadpalen bevatten vaak 2 laadpunten. Momenteel heeft Schouwen-Duiveland 105 publieke laadpunten in de openbare ruimte.

2.2 Soorten Laadpunten

Laadpunten kunnen op verschillende vermogens elektriciteit leveren:

1. **Regulier laden:** laadpunt met een vermogen tot 22 kilowatt (kW). Het opladen tot de maximale batterijcapaciteit duurt meerdere uren. Reguliere laadpunten kunnen individueel worden geplaatst, of geclusterd worden op een laadplein.
2. **Snelladen:** laadpunt met een vermogen van meer dan 22 kW, waarmee elektrische voertuigen in kortere tijd kunnen opladen. Snelladen gebeurt op gelijkstroom en is volop in ontwikkeling. We onderscheiden 3 subcategorieën:
 - a. **Kortparkeerladen of semi-snelladen:** Laadpunt met een vermogen tussen 22 en 125 kW, deze worden steeds meer geplaatst bij onder andere supermarkten, hotels en vergaderlocaties.
 - b. **Ultrasnelladen voor personenvervoer:** Laadpunt met een vermogen tussen 125 en 350 kW. Het grootste deel van de huidige beschikbare elektrische voertuigen is technisch geschikt

om te laden met een snelheid van maximaal 50 kW. De nieuwere modellen en modellen in het hogere segment zijn geschikt voor de hogere vermogens. De laadvermogens tussen 125 kW en 350 kW worden tegenwoordig bij snellaadstations langs hoofdwegen geplaatst, bijvoorbeeld bij pompstations en wegrestaurants.

- c. **Ultrasnelladen voor openbaar vervoer en logistiek:** Laadpunt met een vermogen hoger dan 350 kW, bijvoorbeeld een pantograaf. De laadpunten zijn geschikt om grote voertuigen zoals vrachtwagens en bussen in korte tijd te laden.

Snelladen is duurder dan regulier laden en zorgt voor een grotere impact op het elektriciteitsnetwerk. Snelladers zijn daarom vooral gewenst op plaatsen waar een korte verblijfsduur gepaard gaat met een grote laadbehoefte en men bereid is daar meer voor te betalen. Denk bijvoorbeeld aan taxistandplaatsen, (toeristische) verzorgingsplaatsen langs de snelweg, of logistieke hotspots zoals grote bedrijventerreinen.

3 Gebruikersgroepen

Gemeente Schouwen-Duiveland kent verschillende gebruikersgroepen die (op termijn) overstappen naar elektrisch rijden, met elk hun eigen kenmerken en behoeftes aan laadinfrastructuur. In dit hoofdstuk beschrijven we voor de gebruikersgroep(en) personenvervoer, licht logistieke voertuigen en de specifieke doelgroepen (doelgroepenvervoer, licht elektrische voertuigen en vaartuigen) welke laadoplossingen we inzetten. Zwaar logistiek vervoer, Openbaar vervoer en taxi's worden kort beschreven maar vallen buiten deze visie.

3.1 Personenvervoer

Voor personenvervoer maken wij onderscheid tussen inwoners, forensen (structurele bezoekers) en toeristen. Met het vergunnings- cq. Open Markt Model wordt het mogelijk voor Chargepoint Operators (CPO's, oftewel aanbieders van laadpalen) om laadpalen in de openbare ruimte te plaatsen mits deze voldoen aan door de gemeente (vooraf) vastgestelde voorwaarden. Met de CPO wordt een contract gesloten waarin afspraken staan over exploitatietermijnen, eigenaarschap na verlopen van de exploitatietermijn, veiligheid, minimaal laadvermogen, enzovoort. Plaatsing vindt plaats op basis van de Strategische Plankaart Openbaar Laden Schouwen-Duiveland.

Inwoners. Gemeente hanteert de ladder van laden (zie ook paragraaf 5.1). De voornaamste laadoplossing voor bewoners met een eigen parkeerplaats is privaat laden op eigen terrein. Voor inwoners die elektrisch rijden en geen toegang hebben tot een privaat dan wel semipubliek laadpunt, zetten we in op voldoende publieke laadpunten verspreid over de gemeente. Gemeente plaatst niet zelf een publiek laadpunt maar sluit een overeenkomst met een CPO. De CPO plaatst vraag gestuurd laadpalen. In wijken met een hoge parkeerdruk stimuleren we het gebruik van private en semipublieke laadpunten door derden en clusteren wij laadpalen waar mogelijk.

Werkenden. De laadbehoefte van werk gerelateerd bezoek wordt waar mogelijk ingevuld met private en semipublieke laadpunten bij onder andere kantorencomplexen. Voor bedrijven is dit in de meeste gevallen ook de meest kosteneffectieve optie, omdat zij elektriciteit relatief goedkoop kunnen inkopen. Daarnaast zijn snellaadpunten van belang als vangnet voor bezoekers die lange afstanden moeten rijden en tussen bezoek aan klanten kort de tijd hebben om te laden. Inmiddels zien wij verschillenden initiatieven bij (retail)ondernemingen (Karwei, AH, etc).

Bezoekers. Hieronder valt bezoek aan vrienden en familie maar ook bezoek aan toeristische locaties en het centrum. De eerste groep maakt voornamelijk gebruik van publieke laadpunten in woonwijken. Daarvoor zetten we in op een dekkend netwerk van publieke laadpunten verspreid over de gemeente, zodat er binnen redelijke afstand een laadpunt beschikbaar is. Om inzicht te krijgen in de laadbehoefte van toeristen maakt de gemeente gebruik van laaddata en worden laadpalen geclusterd geplaatst. De gemeente trekt samen actief op met de provincie en netbeheerder. Waar mogelijk wordt de laadbehoefte van bezoekers aan toeristische locaties en het centrumgebied ingevuld door private en semipublieke laadpunten bij de betreffende toeristische locatie. Snellaadpunten vormen een belangrijk vangnet voor bezoekers die lange ritten maken. In RAL verband wordt onderzoek gedaan waar snelladers het beste geplaatst kunnen worden.

3.2 Lichte logistieke voertuigen

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

In de gemeente Schouwen-Duiveland kunnen bestelwagens dezelfde laadinfrastructuur gebruiken als personenauto's. Berijders van elektrische bestelauto's kunnen een aanvraag voor een publieke laadpaal doen conform het aanvraagproces voor personenauto's.

Op dit moment heeft de gemeente Schouwen-Duiveland geen plannen om een zero-emissiezone voor logistiek in te richten. Ook wordt er in de nabije toekomst (tenminste binnen de herijkingsperiode van deze laadvisie) geen grote toename van de laadbehoefte van deze doelgroep verwacht. De gemeente blijft de ontwikkelingen op dit gebied volgen en past indien nodig deze visie daarop aan.

3.3 Specifieke doelgroepen

Doelgroepenvervoer

Voor het realiseren van oplaadpunten voor specifieke doelgroepen werkt de gemeente Schouwen-Duiveland samen in het Mobiliteitsplatform SD Op Weg. Het Mobiliteitsplatform SD Op Weg helpt projecten rondom mobiliteit op Schouwen-Duiveland (verder) op weg en zoekt daarbij naar verbindingen, gemeenschappelijke oplossingen en nieuwe kansen, om al werkend te komen tot een 'eilandelijk mobiliteitsnetwerk'.

Via dit mobiliteitsplatform zijn de volgende initiatieven gerealiseerd:

- SD Verbindt: Realisatie van een slim, elektrisch en fijnmazig vervoersnetwerk dat ouderen uit hun isolement verlost (in Bruinisse, Burgh Haamstede en Zonnemaire).
- Mobiliteitshub Renesse: Verduurzaming van het mobiliteitsaanbod bij het Transferium in Renesse onder andere door 24 elektrische oplaadpunten voor personenvervoer en elektrisch natransport voor stranden.
- Elektrische Deelauto's van woningbouwcorporatie Zeeuwsland om te delen buiten werktijd (in Brouwershaven, Renesse en Zierikzee)
- Elektrische deelauto Duinen van Haamstede ten behoeve van de inwoners (voornamelijk ouderen) van het appartement Duinen van Haamstede (Burgh- Haamstede).
- Stichting Schoolbus Zonnemaire: Elektrische bus voor leerlingen uit Zonnemaire en omstreken naar Zierikzee.

Licht elektrische voertuigen (fietsen en bromfietsen en scooters)

Elektrische fietsen, bromfietsen en scooters kunnen worden geladen met een 230 volt-aansluiting en kunnen door de uitneembare accu's makkelijk thuis worden geladen. Wel zien we een toenemende behoefte aan fietslaadpunten op strategische locaties, zoals busstations en toeristische locaties. Deze laadbehoefte moet waar mogelijk ingevuld worden met private fietslaadpunten. Daar waar fietsoplaadpunten in de door de raad vastgestelde dorps- en stadsvisies zijn geplaatst, worden deze door de gemeente geëxploiteerd.

In Schouwen-Duiveland zijn in 2020 op 13 zogenaamde rustpunten langs de Toeristische Hoofdinfrastuctuur elektrische oplaadpunten gerealiseerd voor fietsen. Op deze rustpunten zijn naast de oplaadpunten ook andere voorzieningen als bijvoorbeeld picknicktafels gerealiseerd. Ook deze laadpunten worden door de gemeente geëxploiteerd.

Vaartuigen

De verwachting is dat er in de watersport meer en meer overgegaan zal worden op elektrisch varen. In Brouwershaven is het eerste snellaad oplaadpunt voor pleziervaart in Zeeland gerealiseerd. Het sneloplaadstation heeft de naam Greenport Brouwershaven gekregen omdat de stroom die de boten krijgen afkomstig van zonne- en windenergie. Greenport is echter niet toegankelijk voor grotere schepen.

Om elektrisch vervoer binnen de watersport verder te stimuleren wil de gemeente in de gemeentelijke havens (Zierikzee, Brouwershaven en Bruinisse) een toegankelijk oplaadpunt voor vaartuigen realiseren. In de overige havens wil de gemeente hier een faciliterende rol hebben. De uitrol van deze oplaadpunten zal projectgericht worden opgepakt. RAL Zuidwest wil in 2022 onderzoek doen naar de juiste standaard voor het laden in de pleziervaart en onderzoeken welke wegen er zijn om een eerste impuls te geven aan de laadinfrastructuur in jachthavens. Deze items staan in de Regionale Agenda Laadinfrastructuur

Zuidwest 2022. De RAL Zuidwest hoopt met dit onderzoek inliggende gemeenten van informatie te kunnen voorzien over het elektrificatietraject wat de pleziervaart te wachten staat. De gemeente Schouwen-Duiveland werkt mee aan dit onderzoek.

3.4 Zware logistieke voertuigen

Voor zwaar vrachtvervoer over de weg volgt de gemeente Schouwen-Duiveland de koers van de Kennis- en actieagenda logistiek laden welke in NAL verband is opgesteld. De agenda bevat kennisvragen en acties die nodig zijn om op succesvol logistieke laadinfrastructuur te realiseren. In de agenda worden 5 thema's benoemd. De 5 thema's zijn benoemd vanuit de opdracht aan de landelijk werkgroep dat laadinfrastructuur geen belemmering mag zijn voor de overgang van de logistieke sector naar elektrisch rijden. Rond deze 5 thema's zijn taakgroepen geformeerd van ketenpartijen. Deze taakgroepen werken aan het volgende:

- Prognoses: waar en wanneer kan logistieke laadvraag worden verwacht? En met welke impact op het net, op zowel publieke als private locaties?
- Publieke stimulering van logistiek laden: welke ondersteuning van lokale overheden is nodig bij het faciliteren van logistiek laden; zowel in het publieke als private domein?
- Privaat logistiek laden: hoe zit het met standaarden, veiligheid, netimpact en basiseisen voor logistieke partijen ten aanzien van private laadoplossingen?
- Basisnetwerk: op welke wijze kan er een landelijk, publiek toegankelijk basisnetwerk van laadvoorzieningen op voor bestel- en vrachtvoertuigen worden gerealiseerd?
- Laden op bouwlocaties: welke mogelijkheden zijn er voor mobiele laadoplossingen op bouwplaatsen (onder andere zwaar bouwtransport en elektrische voertuigen voor grond-, weg- en waterbouw)?

De transportsector lijkt vooral behoefte te gaan hebben aan enkele grote snellaadhubs, waar langer verbleven kan worden om onder meer te voldoen aan de rijtijdenwet. Dit vraagt naast hoog vermogen laders ook andere faciliteiten, zoals een restaurant en/of douche- en sportfaciliteiten. De gemeente Schouwen-Duiveland volgt de ontwikkelingen op dit onderwerp en trekt samen op met de RAL Zuidwest en passen waar nodig ons beleid hierop aan.

3.5 Taxi

Vervoerders van taxi diensten worden aangemoedigd om elektrisch te gaan rijden. Rekening houdend met de regionale dienstverlening van de sector, wordt in regionaal verband gezocht naar mogelijke ondersteuning indien wenselijk. Samen met de sector kan naar locaties worden gekeken waar snelladers geplaatst kunnen worden door marktpartijen specifiek voor taxi's. Deze gebruikersgroep valt buiten de integrale laadvisie.

3.6 Openbaar vervoer

In 2016 hebben het IPO, de Vervoerregio Amsterdam, de Metropoolregio Rotterdam Den Haag en het ministerie van IenW samen het nationaal Bestuursakkoord Zero Emissie Regionaal Openbaar Vervoer per Bus (BAZEB) ondertekend. Kern van het akkoord zijn 3 doelstellingen:

1. Instroom nieuwe bussen 100 % zero emissie aan de uitlaat vanaf 2025.
2. Uiterlijk 2025 100 % gebruik van hernieuwbare opgewekte energie voor vervoer (waar mogelijk).
3. 100 % van de vloot vervangen door zero-emissiebussen in 2030.

De provincie Zeeland is concessieverlener voor het openbaar vervoer in de gemeente Schouwen-Duiveland, waardoor de gemeente bij de transitie naar zero emissie bussen geen actieve rol heeft. Wel heeft de gemeente een positieve grondhouding als op gemeentelijke grond of in de publieke ruimte laadinfrastructuur ten behoeve van het opladen van elektrische bussen gerealiseerd moet worden. Een logische locatie voor het op-/bijladen van bussen is, naast de remise, een bushalte waar een bus langer halteert of stilstaat. De gebruikersgroep valt verder buiten deze integrale laadvisie.

4. Ontwikkelingen

4.1 Elektrische Voertuigen en Laadpaalgebruik

We verwachten dat in de toekomst laden steeds efficiënter verloopt. In de toekomst kan eenzelfde aantal laadpunten meer EV-rijders bedienen dan nu het geval is. Die verwachting is gebaseerd op een aantal ontwikkelingen:

- **Ontwikkeling voertuigen:** Volledig elektrische voertuigen krijgen een steeds grotere actieradius. Nieuwe modellen hebben een betere accucapaciteit en zijn steeds vaker technisch geschikt om op hogere vermogens te laden.
- **Toename laadpunten:** Het aantal snelladers neemt toe, vooral langs snelwegen, maar ook binnen gemeentegrenzen.
- **Efficiënter laadpaalgebruik:** Er zijn meerdere manieren om laadpaalkleven tegen te gaan, zoals tarifiering en social-charging apps. Social Charging verbindt elektrische rijders met elkaar en met slimme systemen. Zodat je eenvoudig oplaadpunten kunt delen met buurtgenoten, collega's en/of onbekenden.

4.2 Slim Laden

Slim laden is een brede term die wordt gebruikt om aan te duiden dat slimme technieken de laadtransactie op afstand kunnen aansturen. Een laadsessie kan bijvoorbeeld sneller of langzamer verlopen. Minimaal betekent slim laden dat het opladen van elektrische auto's op het meest optimale moment gebeurt, wanneer de kosten laag zijn en het aanbod van (duurzame) energie hoog. Slimme technieken kunnen ervoor zorgen dat het elektriciteitsnet niet te zwaar wordt belast. Een aspect van slim laden is bi-directioneel laden. Bij bi-directioneel laden kan het elektrische voertuig stroom terug leveren aan bijvoorbeeld een gebouw of het elektriciteitsnet. Hiermee kunnen pieken en dalen in het energieverbruik worden gebalanceerd. Bi-directioneel laden staat nog in de kinderschoenen, maar wordt steeds vaker toegepast (binnen de Proeftuin Slimme Laadpleinen wordt de techniek volop getest).

4.3 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. Onderwerpen waar Nederland aan werkt, zijn onder andere:

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

Nu al relevant zijn de Europese richtlijnen voor de energieprestatie van gebouwen: de Energy Performance of Buildings Directive (EPBD III). 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.

4.4 Energietransitie

De energietransitie heeft grote impact op het elektriciteitsnetwerk. Duurzame bronnen als zon en wind geven piekmomenten in het aanbod, terwijl bijvoorbeeld aardgasvrije wijken voor een grotere vraag zorgen. Binnen dit complexe plaatje neemt het groeiende aantal elektrische voertuigen ook een plek in.

Als door al deze veranderingen netproblemen ontstaan, kan dat tot hoge maatschappelijke kosten leiden, de uitrol van laadinfrastructuur sterk vertragen en daarmee een risico vormen voor het halen van onze ambities voor laadinfrastructuur en voor de algehele energietransitie. De netbeheerders staan voor de uitdaging ervoor te zorgen dat het net deze verandering aan kan. Het is daarom onze verantwoordelijkheid om tijdig, op basis van prognoses, aan te geven welke laadinfrastructuur gewenst is voor de komende jaren. De netbeheerder kan vervolgens inzicht geven in haalbaarheid en eventueel maatregelen treffen om te zorgen dat er voldoende ruimte op het net is. In het kader van de Regionale Energie Strategie (RES) Zeeland is een onderzoek gedaan naar het energienetwerk. Uit dit onderzoek blijkt dat het energienetwerk op Schouwen-Duiveland en Tholen op dit moment niet toereikend is om de duurzame energie die wordt opgewekt op piekmomenten af te voeren. Met de energietransitie, het aardgasvrij maken van wijken en de toenemende vraag naar elektrisch laden zal de energievraag toenemen. De verwachting is dat in 2025 er ook problemen in het net zullen ontstaan met betrekking tot de energievraag.

Om de problemen van het energienetwerk op te lossen is het noodzakelijk om een 150 kV station te realiseren in samenhang met een nieuw 380 kV station in Bergen op Zoom. Inmiddels heeft de gemeenteraad ingestemd met het verder uitwerken van een voorkeurslocatie voor het nieuwe 150 kV station. Het realiseren van een 150 kV station duurt ongeveer 5 jaar zodat het 150 kV station pas na 2027 kan worden gerealiseerd. Als tijdelijke oplossing wordt onderzoek gedaan naar de mogelijkheden van energieopslag en een flexibel energievermogen om ruimte op het net te krijgen (flex challenge)

Ons uitgangspunt is dat de stroom op publieke laadinfrastructuur groen is en als het even kan regionaal is opgewekt (bijvoorbeeld in Zeeland opgewekte Zeeuwse Stroom). Bij het plaatsen van laadpalen streven we naar een koppeling met lokaal opgewekte energie. Dit door laden op privaat terrein te prevaleren boven het laden in de publieke ruimte (zie "6.1 Type laadinfrastructuur: privaat, semipubliek en publiek laden" op pagina 23). Lokale opwekking en lokaal gebruik, indien mogelijk achter de meter van gebouwen, kan netverzwaringen voorkomen.

4.5 Beleidskaders

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

Integraal Verkeer en Vervoersplan (IVVP)

Het integraal Verkeers- en Vervoersplan Schouwen-Duiveland (2017) bevat de mobiliteitsvisie voor Schouwen-Duiveland. Deze visie is richting geven aan een zo duurzaam mogelijk verkeers- en vervoerssysteem, dat onder veilige omstandigheden voor personen en goederen een betrouwbaar bereikbaarheidsniveau biedt voor de strategische doelen wonen, werken en verblijven. De ambitie met betrekking tot duurzaamheid is om de ontwikkeling van alternatieve vervoersvormen door middel van pilots op te pakken. Parkeerbeleid en fietsbeleid moet nog verder worden uitgewerkt.

Regionale Energie Strategie Zeeland

In de RES-regio's werken overheden met maatschappelijke partners, netbeheerders (voor gas, elektriciteit en warmte), het bedrijfsleven en waar mogelijk bewoners regionaal gedragen keuzes uit. Zeeland is als gehele provincie 1 van de 30 RES regio's. De samenwerking binnen de RES vindt plaats door middel van 3 hoofdtafels namelijk:

1. Gebouwd Omgeving;
2. Elektriciteit
3. Duurzame Mobiliteit.

De algemene doelstelling van de Regionale Energie Strategie (RES – Zeeland), die met provincie, gemeenten en andere partijen binnen Zeeland is opgesteld, is een CO2 besparing van 100 Kton en een duurzame energieopwekking van 11 PJ. De doelstelling die is opgenomen voor Duurzame Mobiliteit is een CO2 reductie van 49 % voor mobiliteit in 2030.

Regionale Mobiliteitsstrategie Zeeland

De Regionale Mobiliteitsstrategie Zeeland is gericht op een toekomstig mobiliteitsstelsel dat aansluit op de behoeften van de individuele reiziger. Dit onder andere door:

- snelle OV verbindingen binnen Zeeland en tussen Zeeland en omliggende steden;
- een fijnmazig systeem van flextaxi's en kleine busjes in combinatie met het doelgroepenvervoer, vrijwilligersinitiatieven en deelmobiliteit;
- daarnaast inzetten op fietsen en wandelen.

Energie-agenda

De algemene doelstelling binnen de gemeentelijke Energie-Agenda is het realiseren van een energie-neutraal Schouwen-Duiveland in 2040. Specifieke doelstellingen voor 2023 zijn het realiseren van een energiebesparing van 3 % ten opzichte van het huidige gebruik (referentiejaar 2017) en 16 % van het energieverbruik wordt duurzaam opgewekt. Stimuleren van duurzame mobiliteit behoort ook tot 1 van de doelstellingen van de Energie-Agenda.

Agenda Toerisme

In de agenda Toerisme is de ambitie vastgelegd dat de Groen Blauwe Oase Schouwen-Duiveland ook in de toekomst een aantrekkelijke toeristische bestemming blijft. In de Agenda Toerisme is met betrekking tot duurzame mobiliteit de volgende doelstelling neergelegd namelijk we stimuleren de realisering van meer Transferia/'Overstaphubs' en de overstap naar duurzaam en innovatief vervoer. De elektrische fiets is de basis voor het toeristisch vervoer anders dan de auto.

Welstandsnota

De Welstandsnota 2012 bevat criteria voor het toetsen van ruimtelijke initiatieven op het gebied van Welstand. Voor oplaadpunten voor elektrisch vervoer zijn geen specifieke criteria opgenomen. Bij de actualisatie van de Welstandsnota zullen de criteria uit deze laadvisie meegenomen worden.

5 Prognose elektrisch vervoer Schouwen-Duiveland

5.1 Inleiding

Elektrisch rijden is momenteel sterk in ontwikkeling. Vanaf 2030 moeten alle auto's emissieloos zijn. Voor een belangrijk deel zullen dat batterij- elektrische auto's zijn. Die kunnen alleen rijden als de laadinfrastructuur op orde is. Het zorgen voor een dekkende infrastructuur voor elektrisch vervoer is een opgave waar alle gemeenten momenteel voor staan. De prognose voor openbare laadinfrastructuur voor personenvervoer en licht logistieke voertuigen is door bureau Overmorgen voor alle gemeenten in Zeeland in beeld gebracht in de factsheet prognose elektrisch vervoer. De factsheet is bijgevoegd in bijlage 3. Op basis van de factsheet is een Strategische Plankaart Openbaar Laden voor de gemeente Schouwen-Duiveland opgesteld. De Strategische Plankaart Openbaar Laden Schouwen-Duiveland is via de gemeentelijke website schouwen-duiveland.nl te zien.

5.2 Prognose laadinfra Schouwen-Duiveland

Voor de prognose van de laadinfra is het Sparkcity model gebruikt. Dit model berekent op basis van demografische data, verwachte groei van het marktaandeel van elektrische voertuigen, en topografische data, hoe groot de laadbehoefte voor een gebied zal zijn in 2025. Hierbij wordt gekeken naar het aantal elektrische voertuigen, de daarmee samenhangende laadbehoefte, en de van ruimtelijke factoren afhankelijk behoeft aan laadinfra in de openbare ruimte.

Het SparkCity prognosemodel maakt de laadbehoefte van 3 verschillende gebruikersgroepen inzichtelijk, namelijk van: bewoners, forenzen en bezoekers. Voor iedere gebruikersgroep geldt ook een ander laadgedrag, het gebruiksprofiel. Een voorbeeld is dat bewoners van een bepaald deelgebied vooral 's avonds en 's nachts zullen laden, terwijl forenzen die naar dat gebied reizen juist overdag tijdens kantooruren zullen willen laden. Dit maakt dubbelgebruik mogelijk: het gebruik van dezelfde laadinfrastructuur op verschillende momenten. Dit dubbelgebruik verbetert de bezettingsgraad van de laadinfrastructuur en leidt er toe dat er in totaal minder laadpalen nodig zijn mits deze zo worden geplaatst dat dubbelgebruik mogelijk is.

In het SparkCity model is ook rekening gehouden met toerisme. Naast de groep van 'Bezoekers', die zich richt op dagbezoekers vanuit de provincie zoals inwoners die een zwembad of sportvereniging bezoeken, zijn nog 2 groepen toegevoegd. De toeristen van buiten de provincie zijn verdeeld in strandgangers, en toeristen. Strandgangers zijn in deze verdeling geïdentificeerd als groep die vanuit buiten de provincie Zeeland afreist naar de stranden van Zeeland. Deze groep komt vanuit elders in Nederland maar ook vanuit Duitsland en België. Strandgangers reizen een relatief lange afstand, en hebben dus een laadbehoefte, maar overnachten niet in de provincie.

Toeristen zijn gedefinieerd als de groep bezoekers van buiten de provincie die 1 of meerdere nachten overnacht in accommodaties zoals campings, vakantieparken, hotels, of vakantiehuizen. Deze toeristen komen vanuit Nederland, maar ook voor een groot deel vanuit Duitsland en België, en zullen gezien de afgelegde afstand een laadbehoefte hebben. Eenmaal op de overnachtingsplaats aangekomen worden gedurende het verblijf korte ritten gemaakt naar bestemmingen in de omgeving zoals dorpscentra, het strand en andere bezoekerslocaties. Het is voor deze groep dus voldoende om alleen op de verblijfsplaats te laden.

In de prognosekaart voor Zeeland is dus gerekend met de gebruikersgroepen:

- Bewoners
- Forenzen
- Bezoekers:
 - Dagbezoekers
 - Strandgangers
 - Toeristen

In de Factsheet Prognose Elektrisch Vervoer is de opgave voor de laadinfrastructuur voor de gemeente Schouwen-Duiveland weergegeven. De prognoses geven inzicht in het aantal EV-rijders en het aantal benodigde reguliere publieke oplaadpunten voor de periodes 2025, 2030 en 2035.

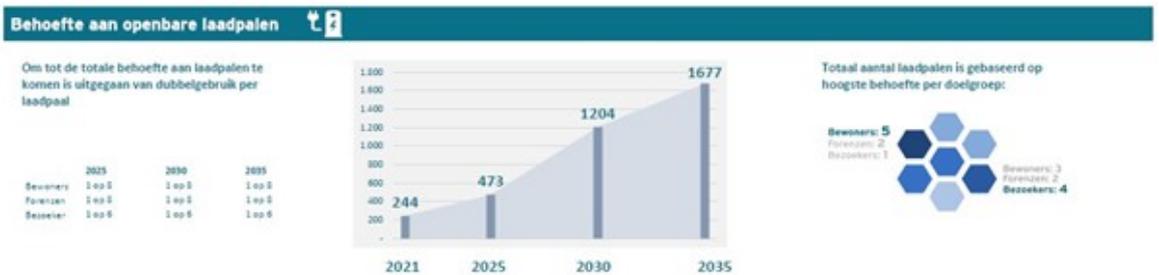
Op basis van de prognoses is de verwachting voor Schouwen-Duiveland dat er in 2025 in totaal 4905 elektrische voertuigen zijn waarvan 3276 gebruik willen maken van de publieke oplaadpunten in de openbare ruimte. Voor 2030 en 2035 zijn dit respectievelijk 12265 elektrische voertuigen en 18893 elektrische voertuigen waarvan er respectievelijk 8295 en 11919 gebruik willen maken van de publieke oplaadpunten. Zie figuur 1.

Figuur 1. Prognose aantal elektrische voertuigen



Op basis van deze prognoses zijn in 2025 ongeveer 473 laadpunten nodig om in de laadbehoefte van elektrisch vervoer (personenvervoer en licht logistieke voertuigen) te voorzien. Voor 2030 en 2035 is dit respectievelijk 1204 en 1677. Zie figuur 2.

Figuur 2. Behoefte aan openbare laadpalen in Schouwen-Duiveland



Met ongeveer 105 (2021) publieke laadpunten in onze gemeente zijn de eerste stappen gezet, maar staan we pas aan het begin van de ontwikkeling naar een dekkend laadnetwerk. De verwachting is dat het aantal elektrische voertuigen de komende jaren fors gaat groeien, mede doordat er steeds meer betaalbare modellen op de markt komen. Uit de bovenstaande figuren blijkt dat we richting 2025, 2030 en 2035 voor een grote opgave staan. Om te voorzien in deze laadbehoefte is een forse toename van het totaal aantal regulier publieke laadpunten nodig.

5.3 Strategische Plankaart Openbaar laden

De strategische plankaart openbaar laden is een uitwerking van de prognose en het plaatsingsbeleid. Op basis van de prognose en de kaders die de gemeente stelt voor het plaatsen van laadpalen, worden locatievoorstellen op parkeerniveau gedaan voor uitbreiding van het laadnetwerk in de gemeente.

Dit is een essentiële stap richting een meer planmatige en integrale aanpak voor het faciliteren van laadinfrastructuur. Zo kan van een reactief proces van aanvraag, locatiekeuze en realisatie naar een proactieve aanpak gegaan worden. Naast meer regie, stuurt deze aanpak ook op het verkorten van de doorlooptijd van het aanvraag- en realisatieproces, en strategisch plaatsen mogelijk maken (zonder aanvraag), bijvoorbeeld voor bezoekers en toeristen.

De Strategische Plankaart Openbaar Laden is hiermee een leidraad voor de uitbreiding van het netwerk. Dit betekent niet dat alle locaties meteen ontwikkeld worden, maar dat de uitbreiding van het huidige laadnetwerk in de gemeente wordt gedaan aan de hand van de gekozen locaties op de plankaart: als een nieuwe aanvraag binnenkomt kan deze snel worden behandeld omdat er reeds geschikte locaties op de plankaart zijn gekozen en hier ook al een verzamelverkeersbesluit voor is genomen. Het is hiermee voor de gemeente mogelijk om strategisch laadlocaties te plaatsen op locaties waarvoor nog geen aanvraag is gedaan, maar waarvan wordt verwacht dat er een grote laadbehoefte zal zijn. Bijvoorbeeld op locaties die belangrijk zijn voor het toerisme.

Essentieel bij het opstellen van een Strategische Plankaart Openbaar Laden, is de afstemming met netbeheerder Stedin. Zij dienen de laadpalen op de mogelijke locaties aan te sluiten en akkoord te zijn met de kaart. Bovendien geeft de plankaart inzicht voor hen in de gebieden waar een hoge laadbehoefte wordt verwacht en die mogelijk kritiek zijn voor de belasting van het netwerk.

Voordelen strategische plankaart

Het vooraf ontwerpen van een laadnetwerk door een plankaart op te stellen biedt een aantal grote voordelen:

- Er kan vooraf beter worden nagedacht over de spreiding van het netwerk door eerst te kiezen voor het laaghangend fruit: de meest geschikte locaties (zoals laadpleinen en parkeergarages) aanwijzen en daarna de dekking waarborgen door minder ideale locaties te kiezen waar nodig.
- Door op dubbelgebruik te sturen, worden locaties gekozen die op verschillende momenten verschillende gebruikersgroepen bedienen. Hierdoor zijn minder laadlocaties nodig, en de te realiseren locaties hebben een hogere bezettingsgraad.

Het belangrijkste voordeel van de plankaart is dat deze als basis kan dienen om ook andere onderdelen van het realisatieproces naar voren te halen. Het betreft de afstemming met de netbeheerder, inwoners, ondernemers en andere partijen en het nemen van een verzamelverkeersbesluit. Hiermee kan het aanvraagproces aanzienlijk worden verkort, dat is gunstig voor de aanvragers maar verlicht ook de werkdruk voor de gemeente. De Strategische Plankaart Openbaar Laden is in te zien via de gemeentelijke website www.schouwen-duiveland.nl

5.4 Prognose laadinfra voor specifieke doelgroepen

Doelstelling is om een dekkend netwerk van openbare oplaadpunten voor licht elektrisch vervoer als (brom)fietsen en scooters te realiseren bij mobiliteitshubs, toeristische rustplaatsen. Voor vaartuigen is de opgave om in iedere gemeentelijke haven een oplaadpunt voor vaartuigen te realiseren en in de commerciële havens oplaadpunten te stimuleren. Uitwerking vindt plaats op projectbasis.

6 Strategische keuzes

Elke gebruikersgroep heeft een andere laadbehoefte: waar wordt geladen, hoe vaak wordt geladen en hoe hoog het gewenste laadvermogen is, verschilt. Wij richten ons op de gebruikersgroep personenvervoer en licht logistiek vervoer en specifieke doelgroepen als doelgroepenvervoer, deelvervoer, licht elektrische vervoer en vaartuigen.

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

1. **Type laadinfrastructuur:** de verhouding private, semipublieke en/of publieke laadpunten.
2. **Soorten laadpunten:** reguliere laadpalen, laadpleinen en snelladen.
3. **Uitvoeringsmodel:** de wijze van samenwerking met Charge Point Operators (CPO) voor de uitrol van publieke laadpunten.
4. **Plaatsingsstrategie:** vraag gestuurd en/of meer proactief plaatsen.
5. **Participatie:** het verkrijgen van draagvlak voor laadvoorzieningen in of nabij woonwijken.

6.1 Type laadinfrastructuur: privaat, semipubliek en publiek laden

De gemeente neemt de verantwoordelijkheid om te zorgen voor een basisnetwerk van publieke laadpunten voor de gebruikersgroepen personenvervoer (bewoners, werkenden en bezoekers). Dat geldt ook voor inwoners welke voor hun werkzaamheden de dienstauto of bestelbus, enzovoort mee naar huis nemen en zijn aangewezen om in de openbare ruimte te parkeren. Ook voor deze groep (licht logistiek vervoer) zorgt de gemeente voor voldoende laadinfrastructuur. Daarbij houden we rekening met een goede spreiding van laadpunten over de gemeente. De gemeente hanteert de stelregel dat laden op privaat terrein prevaleert boven het laden in de publieke ruimte. Hierdoor wordt slim gebruik gemaakt van reeds bestaande netaansluiting (bij bedrijven en huishoudens) en wordt de druk op de openbare ruimte beperkt. Laden op privaat terrein heeft ook voordelen voor de gebruiker omdat gebruik kan worden gemaakt van het bestaande energiecontract en eventuele aanwezigheid van zonnepanelen. Binnen de gemeente Schouwen-Duiveland geldt daarom de stelregel 'privaat waar mogelijk, publiek als het niet anders kan.' Concreet betekent dit dat alle aanvragen voor een laadpunt worden getoetst aan de 'ladder van laden'. Zie figuur 3.

Figuur 3. Ladder van laden.

Ladder van laden



De ladder van laden werkt als volgt:

1. Een elektrisch rijder (EV-rijder) met bestaande private parkeermogelijkheid realiseert zelf een privaat laadpunt.
2. Een EV-rijder met semipublieke parkeermogelijkheden realiseert in samenwerking met de beheerder een semipubliek laadpunt. Het laadpunt wordt waar mogelijk voorzien van stroom via de bestaande netaansluiting;
3. Is een EV-rijder aangewezen op publiek parkeren of er geen mogelijkheid om een semipubliek laadpunt te realiseren? In dat geval neemt de gemeente de verantwoordelijkheid op zich als facilitator voor het realiseren van een laadpunt voor deze EV-rijder. Het laadpunt is in dit geval direct aangesloten op het elektriciteitsnet. De gemeente plaatst de laadpalen niet zelf. Zij maakt voor het plaatsen, beheren en exploiteren van een publiek laadpunten afspraken met een CPO. Rondom locaties welke zich kenmerken door een hoge parkeerdruk en/of historisch stadsgezicht onderzoeken wij de mogelijkheden om private en semipublieke laadpunten beter beschikbaar te maken voor derden.
4. Voor EV-rijders die zijn aangewezen op publiek parkeren zijn in diverse gemeenten proeven gedaan met Verlengd Private Aansluitpunten (VPA). Bij het Verlengd Privaat Aansluitpunt [VPA] wordt een oplaadpunt in de publieke ruimte geplaatst en gevoed door een kabel die wordt aangesloten 'achter' de elektriciteitsmeter van een woonhuis of bedrijfspand. Voordelen hiervan is dat EV-rijders gebruik kunnen maken van de duurzame opwekking van de eigen zonnepanelen wat het elektriciteitsnet ontlast. Een nadeel is dat het juridisch een ingewikkelde constructie is. De ervaringen van andere gemeenten zijn dan ook overwegend negatief. Reden om deze mogelijkheid niet mee te nemen in dit beleid.

Voor de specifieke doelgroepen (doelgroepenvervoer, deelmobiliteit, licht elektrisch vervoer en vaartuigen) zet de gemeente in op strategische plaatsing op specifieke locaties als mobiliteitshubs, toeristische rustplaatsen, gemeentelijke havens, enzovoort. Realisatie van oplaadinfrastructuur voor specifieke doelgroepen zal plaats vinden op projectbasis.

6.2 Soorten laadpunten

Om de laadbehoefte van EV-rijders uit de gebruikersgroep personenvervoer en licht logistieke vaartuigen op te vangen, is minimaal een netwerk van reguliere publieke laadpunten nodig, eventueel aangevuld met snellaadpunten als aanvullende laadoplossing voor bijvoorbeeld forenzen, toeristen of logistieke voertuigen.

Voor het tot stand komen van een netwerk met reguliere laadpunten in de openbare ruimte passend bij de vraag, maakt de gemeente Schouwen-Duiveland gebruik van Strategische Plankaart Openbaar Laden (zie "4.3 Wet- en Regelgeving" op pagina 17). Reguliere laadpalen kunnen los worden geplaatst,

of geclusterd in een laadplein. Het heeft de voorkeur van de gemeente om laadpalen waar mogelijk geclusterd te plaatsen om zo de druk op de openbare ruimte te beperken, zoekverkeer van e-rijders te beperken en duidelijkheid te creëren voor zowel de elektrisch rijder als de conventionele rijder. Voor aanvragen van inwoners geldt dat de gemeente zoekt naar een passende locatie binnen een straal van maximaal 250 meter van het woonhuis.

Laadpleinen zijn een goede oplossing voor grote parkeerplaatsen rondom steden en stranden en hub-locaties. Voorbeelden zijn laadpleinen op grote parkeerplaatsen in Zierikzee en het Mobiliteitshub in Renesse.

Voor het snel opladen van personenauto's ziet de gemeente vooral een rol weggelegd voor marktpartijen en zien we een netwerk van snelladen ontstaan bij retail- en restaurantlocaties. Rekening houdend met de grote stroom van toeristen neemt de vraag naar snelladers de komende jaren toe. De gemeente zal niet zelf investeren in snelladen, maar bij verzoeken vanuit de markt neemt de gemeente een actieve houding aan en biedt het op basis van de plankaarten inzicht in locaties waar de vraag naar snelladen gaat toenemen.

Snelladen speelt richting de toekomst ook een rol voor de doelgroep bestel- en (stads-)logistiek. Omdat dit laatste een bovengemeentelijk vraagstuk betreft, pakt de gemeente Schouwen-Duiveland dit regionaal in RAL verband op.

Laadpunten voor de specifieke doelgroepen licht elektrisch vervoer en vaartuigen zijn maatwerk. Provincie onderzoekt momenteel de meest optimale laadpunten voor vaartuigen.

6.3 Uitvoeringsmodel

Voor het tot stand komen van het publieke laadnetwerk voor reguliere laadpalen voor personenvervoer en licht logistieke voertuigen hanteert de gemeente het vergunnings- cq. open markt model. Dit houdt in dat verschillende aanbieders van laadpalen of te wel Chargepoint Operators (CPO's) binnen vooraf gestelde kaders en na het sluiten van een overeenkomst met de gemeente publieke laadpalen mogen plaatsen, beheren en exploiteren.

Een CPO verzorgt de bezorging van de laadpalen, de installatie, onderhoud en de distributie van elektriciteit naar laadpalen en hebben een pechservice. We werken samen met Charge Point Operators (CPO's) waar de gemeente een overeenkomst mee heeft afgesloten. Op SchouwenDuiveland wordt momenteel samengewerkt met Agrisnellaad en Allego. Allego heeft aangegeven per 1 januari 2022 geen nieuwe oplaadpunten meer te willen plaatsen binnen gemeenten.

We kiezen voor dit model omdat dit marktpartijen de mogelijkheid biedt op kleinere schaal uit te rollen. We stellen onze eigen eisen aan prijs, spreiding, uitvoeringstempo en flexibiliteit door middel van een overeenkomst.. Voor alle laadpunten op gemeentelijke gronden wordt het gebruik van groene stroom als voorwaarde gesteld. Hiermee wordt energie bedoeld uit duurzame, hernieuwbare bronnen die in Nederland opgewekt wordt.

Voor laadpunten voor de specifieke doelgroepen als licht elektrisch vervoer ((brom)fietsen en scooters) en vaartuigen hanteren we het opdrachtenmodel wat wil zeggen dat deze apart aanbesteed worden, projectmatig worden voorbereid en per project voor goedkeuring worden voorgelegd aan college en gemeenteraad.

6.4 Plaatsingsstrategie: mate van proactieve uitrol

In onze plaatsingsstrategie onderscheiden we 2 mogelijkheden namelijk vraag gestuurde en strategische plaatsing. Onze plaatsingsstrategie voor publieke laadpunten gaat uit van vraag gedreven plaatsing in de wijken en strategische plaatsing op centrale parkeerterreinen en nieuwbouwlocaties.

Datagedreven plaatsing, waarbij we e-laadpalen gaan plaatsen op basis van voorspellende data, passen we alleen toe als blijkt dat het aantal aanvragen zo snel toeneemt dat de doorlooptijden te lang worden.

Onze plaatsingsstrategie heeft ten doel laadzekerheid te bieden voor de EV-rijder. De laadpaal wordt geplaatst, beheerd en geëxploiteerd door een CPO (oftewel aanbieders van laadpalen). De CPO mag laadpalen enkel plaatsen in de openbare ruimte als zij een contract met de gemeente heeft gesloten met daarin vastgestelde voorwaarden over exploitatietermijnen, eigenaarschap na verlopen van de exploitatietermijn, veiligheid, minimaal laadvermogen, enzovoort.

De plaatsingsstrategie voor laadpunten voor de specifieke doelgroepen als licht elektrisch vervoer ((brom)fietsen en scooters) en vaartuigen is strategische plaatsing op projectbasis.

6.5 Participatie

Als gemeente vinden wij het belangrijk dat inwoners goed geïnformeerd zijn over ontwikkelingen in hun omgeving. Inwoners informeren we en raadplegen we en hebben een adviserende rol bij de realisatie van publieke laadpunten in en nabij woonwijken. Dit betekent dat we inwoners vragen om te reageren op de voorgenomen locaties voor laadpunten en om suggesties aan te dragen. We houden de mogelijkheid om beargumenteerd af te wijken van de voorstellen. Om inwoners, ondernemers en andere stakeholders mee te laten denken in het beleid oplaadinfrastructuur elektrische vervoer zijn zij actief geïnformeerd en hebben een reactie kunnen geven en mee kunnen denken via het participatieplatform denkmeeschouwen-duiveland.nl.

We doorlopen hiervoor de volgende stappen:

Stap 1: Opstellen conceptbeleid en strategische plankaart

We stellen conceptbeleid op (inclusief strategische plankaart). Het college stemt in met het conceptbeleid en geeft het concept beleid vrij voor inspraak.

Stap 2: Conceptbeleid en conceptplankaart voorleggen aan stakeholders

Nadat het conceptbeleid en de plankaart vrijgegeven zijn voor inspraak leggen we deze gedurende 4 weken voor aan inwoners, ondernemers en andere relevante stakeholders en vragen hen om hierop reactie te geven. Dit doen we via het participatieplatform denkmeeschouwen-duiveland.nl. We bieden de mogelijkheid om telefonisch te reageren; zo nodig houden we een fysieke bijeenkomst.

Stap 3: Reacties beoordelen

We beoordelen de ingediende reacties en geven een gemotiveerd antwoord aan de indiener. Terugkoppeling vindt plaats via het eerder genoemd participatieplatform denkmeeschouwen-duiveland.nl.

Stap 4: Definitief maken beleid en strategische plankaart

We passen het conceptbeleid en de conceptplankaart aan op de basis van de beoordeling van de reacties. Het definitieve beleid en de definitieve plankaart wordt voor vaststelling voorgelegd aan de gemeenteraad.

Stap 5: Opstellen van een verzamel verkeersbesluit

Op basis van de definitieve plankaart wordt een verzamel verkeersbesluit opgesteld. Zie verder hoofdstuk 7 plaatsingsbeleid.

7 Plaatsingsbeleid voor personenvervoer en licht logistieke voertuigen

7.1 Locaties

In de Strategische Plankaart Openbaar Laden van Schouwen-Duiveland heeft de gemeente locaties aangewezen waar reguliere publieke laadinfrastructuur wordt geplaatst voor personenvervoer en licht logistiek vervoer. Deze plankaart gebruiken we om, als een aanvraag is goedgekeurd, te bepalen op welke locatie deze wordt geplaatst. De plankaart is afgestemd met de netbeheerder Stedin.

7.2 Plaatsingsstrategie

Onze plaatsingsstrategie voor publieke laadpunten voor personenvervoer en licht logistiek vervoer gaat uit van vraag gedreven plaatsing in de wijken en strategische plaatsing op centrale parkeerterreinen en nieuwbouw. Openbare laadpunten voor specifieke doelgroepen worden strategisch geplaatst op projectbasis.

Vraag gestuurd

We kiezen voor vraag gestuurde plaatsing, waarbij inwoners van Schouwen-Duiveland een aanvraag kunnen indienen voor een publiek laadpunt. Daarna zoeken we een geschikte locatie op basis van de Strategische Plankaart Openbaar Laden.

Strategische plaatsing

Naast de vraag gestuurde plaatsing willen we ook laadpunten kunnen realiseren op plekken zoals toeristische trekpleisters (grote parkeerplaatsen bij kernen, havens en stranden), logistieke knooppunten (mobiliteitshubs en ander overstappunten), nieuwbouw locaties en oplaadpunten voor specifieke

doelgroepen (deelauto's, schoolbus, buurtauto, enzovoort). Strategische plaatsing zal plaats vinden op projectbasis.

7.3 Realisatiecriteria

Indien er wordt voldaan aan onderstaande criteria, wordt plaatsing van laadinfrastructuur toegestaan:

- Aantoonbare behoefte (zie ook paragraaf 6.1) door een aanvraag van een inwoner van Schouwen-Duiveland die een elektrisch voertuig in bezit of gebruik heeft dan wel krijgt.
- De aanvrager beschikt niet over een privéterrein waarop een elektrische auto middels een eigen aan te brengen laadvoorziening kan worden opgeladen.
- De laadpaal wordt gerealiseerd binnen een straal van circa 250 meter van het adres van de aanvrager op een locatie die is aangewezen in de Strategische plankaart openbaar laden Schouwen-Duiveland.
- Indien er binnen een straal van circa 250 meter al een laadlocatie van een CPO aanwezig is, wordt aan de hand van het gebruik bepaald of een extra laadlocatie noodzakelijk is.

7.4 Uitvoeringseisen

Bij de realisatie van laadinfrastructuur, voor zowel individuele als strategische locaties, gelden de volgende uitvoeringseisen:

- Dekking: plaatsing op basis van Strategische Plankaart Openbaar Laden Schouwen-Duiveland.
- Concentratie: het clusteren van laadpalen heeft altijd de voorkeur boven losse laadpalen in de openbare ruimte. Uitgangspunt hierbij is steeds de Strategische Plankaart Openbaar Laden Schouwen-Duiveland.
- Voor de locaties in wijken worden per locatie 2 parkeervlakken aangewezen als bestemd voor het opladen van elektrische voertuigen. Bij hoge parkeerdruk wordt in principe middels bebording 1 plaats toegewezen als laadpunt. Bij toename van de vraag kan een 2e parkeerplaats in overleg worden aangewezen.
- Hoogte laadpaal: hoogte tussen 1,1 en 1,4 meter.
- Kleur laadpaal: De kleur van de laadpalen antracietgrijs (RAL 6009), voorzien van storingsnummer van CPO, naam CPO witte of crèmekleurig; in historische stads- of dorpskernen monumentengroen (RAL 6009). Het betreft dan de historische kernen van Zierikzee, Brouwershaven, Dreischor en Noordgouwe. Grootte en kleur van reclame-uitingen moeten beperkt zijn. Laadpalen die worden bijgeplaatst op laadpleinen zijn van hetzelfde type en in dezelfde kleur als de aanwezige laadpalen.
- Belemmering voorkomen: de minimale doorgang van het trottoir moet na plaatsing van laadpunt en bebording minimaal 120 cm en zo mogelijk 120 cm bedragen. Hiervoor kan alleen in uitzonderlijke gevallen en alleen na goedkeuring van de gemeente worden afgeweken. Ook wordt er niet geplaatst op de smalle uitstapstrook tussen parkeerplaats en fietspad.
- Veiligheid: de laadkabel mag niet over het trottoir liggen.
- Parkeerbeleid: de in het parkeerbeleid vastgestelde regels met betrekking tot betaald parkeren, blauwe zones en vergunninghoudergebieden zijn onverkort van toepassing op e-laadpunten.
- Laadpalen worden waar mogelijk gerealiseerd bij bestaande parkeerplaatsen.
- De laadpaal wordt op de raaklijn met de aangrenzende parkeervak(ken) geplaatst zodat (in de toekomst) eenvoudig 2 (of meer) elektrische auto's tegelijk kunnen laden.
- Invalide parkeren: realisatie van een e-laadpunt op een openbare invalideparkeerplaats is maatwerk.
- Verordening kabels en leidingen: laadpaal is getoetst aan de 'Verordening werkzaamheden kabels en leidingen' van de gemeente Schouwen-Duiveland.
- Elektriciteitsnet: laadpalen worden waar mogelijk binnen 25 meter van het elektriciteitsnet (laagspanningsnet) gerealiseerd. Dit in verband met de meerkosten voor kabels die langer dan 25 meter zijn. Daarnaast wordt er rekening gehouden met voldoende ruimte voor de realisatie van ondersteunende hardware bij grotere aansluitingen zoals de trafo en omvormers.
- Stroomvoorziening: er moet gebruik gemaakt worden van groene stroom.
- Eigendom gemeente: de ondergrond is in eigendom van de gemeente.
- Belemmeringen openbare ruimte: de laadpaal vormt geen belemmering voor het gebruik, beheer en/of onderhoud van de openbare ruimte rondom de laadpaal. Er zijn geen belemmeringen ten aanzien van ander straatmeubilair. Plaatsing geschiedt niet onder een boom.
- Ontwikkelingen: er is geen sprake van geplande reconstructies of andere infrastructurele ontwikkelingen binnen de komende 2 jaar.
- Monumenten en beschermd dorps- en stadsgezicht: plaatsing voor monumenten en in historische binnensteden wordt zoveel mogelijk vermeden, maar kan mogelijk worden gemaakt met maatwerk. Inpassing in straatmeubilair en ondergrondse laadpunten heeft op deze locaties de voorkeur;

- Niet voor de deur van de aanvrager: bij voorkeur wordt een laadpaal niet op het parkeervak voor de deur van de aanvrager geplaatst, om te voorkomen dat aanvrager en omwonenden het laadpunt ervaren als 'eigen'.
- Winkelstraten: plaatsing geschiedt niet in winkelstraten.
- Bebording: ledere laadlocatie wordt voorzien van een verkeersbord op basis waarvan wettelijke handhaving mogelijk is, met een wit onderbord met de tekst 'Uitsluitend voor het opladen van elektrische voertuigen'.

Aanvullend gelden de volgende uitvoeringseisen bij laadpleinen:

- Bij laadpleinen kiezen we zo nodig voor smallere laadpalen, die minder ruimte innemen. De bijbehorende verdeelkast is hierbij wel groter en passen we zo efficiënt mogelijk in, bijvoorbeeld door deze te combineren met straatmeubilair.
- In de voorbereidingen bij de aanleg van een laadplein houden we er rekening mee dat we in de toekomst meer laadpalen nodig hebben. We leggen hiervoor alvast kabels, leidingen en mantelbuizen aan, maar de palen zelf plaatsen we nog niet.

7.5 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.

Een verkeersbesluit zorgt ervoor dat een (bestaand) parkeervak de bestemming 'elektrisch laden' krijgt, waarmee een aangewezen parkeervak alleen gebruikt kan worden voor het opladen van elektrische auto's. Met het nemen van een verkeersbesluit kan de gemeente ook optreden tegen het zogenaamde laadpaalkleven, oftewel EV-rijders die hun auto's laten staan aan een laadpaal terwijl deze reeds volledig is opgeladen.

Opstellen verzamel verkeersbesluit

We nemen een verzamelbesluit voor alle locaties die zijn opgenomen in de strategische plankaart. Voor de locaties in wijken worden per locatie 2 parkeervlakken aangewezen als bestemd voor het opladen van elektrische voertuigen.

Bij laadpleinen kiezen we ervoor om niet alle parkeervakken direct te bestemmen voor elektrische voertuigen. We nemen een verkeersbesluit voor een gedeelte van een laadplein afhankelijk van de huidige behoefte.

Als uiteindelijk blijkt dat er meer laadpunten nodig zijn dan op de strategische plankaart zijn aangewezen zal voor die plaatsen te zijner tijd een apart Verkeersbesluit worden opgesteld.

Publicatie

Het verzamelbesluit wordt gepubliceerd in de Staatscourant. Om inwoners goed te informeren over de voorgenomen plaatsing van de laadpaal/laadpalen kondigen we het (verzamel)verkeersbesluit ook aan op de gemeentelijke website en op de gemeente-pagina van het huis-aan huisblad (Wereldregio.) Tegen het verkeersbesluit kan bezwaar worden gemaakt; deze mogelijkheid wordt bij publicatie van het verkeersbesluit aangegeven. Bij bezwaar vindt een heroverweging van 1 of meerdere locaties plaats.

Definitief besluit

Als er geen bezwaar wordt ingediend tegen het Verkeersbesluit dan wordt het Verkeersbesluit definitief. Bij bezwaar vindt een heroverweging van 1 of meerdere locaties plaats en zal het Verkeersbesluit worden aangepast en opnieuw worden gepubliceerd. Iedere laadlocatie wordt voorzien van een verkeersbord op basis waarvan wettelijke handhaving mogelijk is, met een wit onderbord met de tekst 'Uitsluitend voor het opladen van elektrische voertuigen'. De CPO is verantwoordelijk voor het plaatsen en financieren van dit bord. De CPO heeft immers financieel voordeel van het toewijzen van parkeerplaatsen enkel voor het opladen van elektrische voertuigen.

7.6 Aanvraagproces

Het aanvraagproces na vaststelling van de strategische plankaart is als volgt:

Optie 1. Voorgestelde locatie past in strategische plankaart:

- Een aanvrager, die voldoet aan de voorwaarden zoals beschreven in paragraaf 7.2., dient een aanvraag in bij een aanbieder (CPO) via de website van de gemeente.
- De aanbieder toetst aan de vastgestelde Strategische Plankaart.
- Indien de locatie is opgenomen in de Strategische plankaart dan doet de aanbieder een (locatie) voorstel op aan de gemeente.

- De gemeente beoordeelt het voorstel, stemt intern af en stemt wel of niet in met het voorstel. Bij geen instemming vindt overleg plaats met de aanbieder over aanpassingen.
- Als de gemeente instemt met het voorstel dan realiseert de aanbieder het laadpunt in de openbare ruimte.
- Aanvrager kan daarna de auto laden.

Optie 2. Voorgestelde locatie past niet in de strategische plankaart:

- Als de aangevraagde locatie niet in de strategische plankaart is opgenomen dan doet de aanbieder, in afstemming met de netbeheerder, een voorstel voor een nieuwe locatie.
- De gemeente beoordeelt de locatie, stemt intern af en stemt wel of niet in met het voorstel.
- Bij instemming neemt de gemeente een verkeersbesluit
- Het verkeersbesluit ligt 6 weken ter inzage en staat open voor bezwaar en beroep.
- Bij definitief besluit realiseert de aanbieder het oplaadpunt.
- Aanvrager kan daarna auto laden.

In figuur 4 is het aanvraagproces weergegeven.

Figuur 4. Aanvraagproces



De aanvrager van een publieke laadpaal moet rekeninghouden met een plaatsingstermijn na aanvraag van ongeveer 20 weken als de locatie in de strategische plankaart is opgenomen. Is de locatie niet in de strategische plankaart opgenomen dan duurt de realisatie van de laadpaal ongeveer 30 weken.

8 Uitvoering en organisatie

8.1 Gemeentelijke Organisatie

Voor de uitrol is de afdeling Openbare Werken (Verkeer) verantwoordelijk in samenspraak met de afdelingen Ruimte en Milieu (R en M) en Uitvoeringsorganisatie Openbare Ruimte (UOR).

De opschaling van laadinfrastructuur vraagt om grotere uitvoeringskracht en verdere professionalisering van het werkproces. Ook is het belangrijk dat het onderwerp structureel aandacht krijgt bij meerdere gemeentelijke afdelingen, die op de hoogte zijn van elkaars werk en visie, zoals verkeer en vervoer, duurzaamheid, ruimtelijke ordening, economie en toerisme.

8.2 Samenwerking en afstemming

Om de doelen uit onze laadvisie te behalen, werken we samen met verschillende partners, zoals de NAL-samenwerkingsregio Zuid West. Dit is een samenwerkingsverband tussen provincies Zeeland en Zuid-Holland en de inliggende netbeheerders. De samenwerkingsregio ondersteunt gemeenten bij de uitrol van laadinfrastructuur, onder andere door het delen van kennis en het organiseren van aanbestedingen voor laadpunten in de publieke ruimte. Daarnaast zijn de bewoners, netbeheerder en de

(markt)partijen die de laadinfrastructuur plaatsen, belangrijke partijen waar we mee samenwerken en afstemmen. Ook werken we samen op lokaal niveau met Stichting Schouwen-Duiveland op Weg (SD op Weg), woningbouwcorporatie Zeeuwsland, dorps-, stad- en wijkraden en de netbeheerder en op regionaal niveau met de 13 gemeenten van de provincie Zeeland.

8.3 Monitoring

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

8.4 Handhaving

Handhaving vindt plaats op het gebruik van niet-elektrische voertuigen en het parkeren zonder opladen. De CPO kan onder meer de laadtijd en beschikbaarheid van de paal zien. Als blijkt dat de paal bezet wordt gehouden door een auto die niet worden opgeladen (paalkleven) zal de eigenaar hierop worden aangesproken. Indien noodzakelijk is het mogelijk om bijvoorbeeld op drukke locaties een kleeftarief in te stellen om laadpaalkleven te ontmoedigen. Een kleeftarief is een tarief per uur nadat de auto is opgeladen.

8.5 Financiële Kaders

Plaatsen van reguliere laadpunten in de openbare ruimte

Het plaatsen en het onderhoud van reguliere publieke laadpunten komt voor rekening van de marktpartij waar een overeenkomst mee is afgesloten. Hierin is opgenomen dat de kosten voor het aanbrengen, onderhouden en weer verwijderen van de palen voor de CPO is.

Strategische plaatsing bij toeristische trekpleisters (grote parkeerplaatsen bij kernen, havens en stranden), logistieke knooppunten (mobiliteitshubs en ander overstappunten), nieuwbouw locaties en oplaadpunten voor specifieke doelgroepen (deelauto's, schoolbus, buurtauto, licht elektrisch vervoer en vaartuigen, enzovoort) zal plaats vinden op projectbasis. De kosten zullen per project inzichtelijk worden gemaakt. Financiële consequenties hiervan zullen per project inzichtelijk worden gemaakt en in een apart voorstel voorgelegd worden aan de gemeenteraad. Dit geldt ook voor locaties (onder andere historische centra) waarop het vanuit de beeldkwaliteit gewenst is om een ander en duurder type laadpunt toe te passen zoals een ondergrondse laadpunt of een in de lichtmast te integreren laadpunt.

Inrichten van parkeervak

De CPO is verantwoordelijk voor de inrichting van het parkeervlak, onder andere plaatsen van bebording. Herstraatwerkzaamheden na het plaatsen en aansluiten van de laadpaal wordt uitgevoerd door huis-aanwoner van de gemeente en is voor rekening van de CPO.

Ambtelijke capaciteit

De uitrol van laadinfrastructuur en de uitvoering van deze laadvisie vraagt ambtelijke capaciteit. Voor het jaar 2022 wordt deze ambtelijke capaciteit ingeschat op 8 uur per week (participatie, communicatie, opstellen verzamel verkeersbesluit, en dergelijke). In de jaren daarna wordt de ambtelijke capaciteit geschat op 4 uur per week (175 op jaarbasis)

De begeleiding van de werkzaamheden zoals aanwijzen ter plaatse, laten uitvoeren van de herstraatwerkzaamheden door de uitvoeringsdienst kost uit ervaring 2 uur per e-laadplaats; bij 110 plaatsen is dit 220 uur/jaar.

Handhaving van dit beleid vindt plaats tijdens het rijden van de reguliere routes. Extra uren hiervoor zijn niet noodzakelijk.

Opstalrecht en vergunningen: niet van toepassing

De gemeente Schouwen-Duiveland wil het gebruik van elektrisch vervoer stimuleren en heeft de ambitie om een dekkende laadinfrastructuur te faciliteren voor de gebruikersgroepen personenvervoer, licht logistieke voertuigen en specifiek doelgroepen. Voor het plaatsen van oplaadpunten in de openbare ruimte wordt om deze reden geen recht van opstal gevestigd. Dit betekent wel dat door natrekking de gemeente eigenaar wordt van laadpalen die op haar grond worden geplaatst. Formeel wordt de gemeente dus eigenaar van de laadpalen die op haar grondgebied worden geplaatst. Om het risico te voorkomen dat de gemeente aansprakelijk wordt gesteld zal in de overeenkomst met de CPO bepaald worden dat de aanbieder verantwoordelijk is voor het beheer, onderhoud en aansprakelijkheid van

deze laadpalen. Voor de toekomst wordt de optie opengehouden om recht van opstal te vestigen en voor het gebruik van de openbare ruimte leges te vragen. Dit wordt meegenomen in de verlenging van de overeenkomsten met de CPO's.

Besloten door de gemeenteraad van Schouwen-Duiveland in zijn openbare vergadering van 20 oktober 2022,

R. Lievense, waarnemend voorzitter

P.M.W. Goossens-Smits, griffier

Bijlage 1: begrippenlijst

Laadpaal

Fysiek object met meestal 1 of 2 laadpunten.

Laadpunt

De elektrische aansluiting op een laadpaal waar de stekker wordt aangesloten. Reguliere laadpalen beschikken meestal over 2 laadpunten. Een laadpunt kan ook verwerkt zijn in bijvoorbeeld een muurbox of lichtmast.g

Laadplein

Een laadplein bestaat uit meer dan 2 laadpalen voor elektrische voertuigen die een gedeelde netaansluiting hebben (bij publieke laadpalen) of die op een gedeelde groep achter de meter zitten.

Laadpunt voor regulier laden

Laadpunt met een vermogen van hoogstens 22 kW.

Laadpunt voor snel laden

Laadpunt met een vermogen hoger dan 22 kW.

Kortparkeerladen

Snelladen aan het begin van de snellaadrange wordt 'kortparkeerladen' genoemd. Deze laadpalen worden vaak geplaatst op plekken waar de EV-rijder het laden kan combineren met een andere activiteit, zoals winkelen of vergaderen.

Ultrasnelladen

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

Slim laden

Brede term, die wordt gebruikt om aan te duiden dat slimme technieken de laadtransactie op afstand kunnen aansturen. Minimaal betekent dit dat het opladen van elektrische auto's op het meest optimale moment gebeurt, wanneer de kosten laag zijn en het aanbod van (duurzame) energie hoog.

Publiek toegankelijk laadpunt

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

Semipubliek toegankelijk laadpunt

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

Privaat laadpunt

Een laadpunt op eigen terrein.

Laadpaalkleven

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

Social charging app

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

Batterij elektrisch voertuig (BEV)

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

Charge Point Operator (CPO)

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

NAL-regio's

6 samenwerkingsregio's die zijn voortgekomen uit de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL). Gemeenten werken binnen deze regio's samen met de provincie en met de netbeheerder.

Zero-emissielogistiek (ZE-logistiek)

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

Zero-emissiezones (ZE-zones)

Zones waar binnen geen logistieke voertuigen mogen komen die emissies uitstoten (en dus een brandstofmotor hebben).

Bijlage 2: overzicht gebruikersgroepen

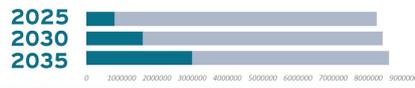
In onderstaande tabel staat een overzicht van de verschillende gebruikersgroepen en de verwachte laadoplossingen.

Gebruikersgroep	Voertuigtype	Regulier Laden (<22kW)	Kortparkeerladen en/of Ultrasnelladen voor personenvervoer (22-350 kW)	Ultrasnelladen voor zware logistiek, busvervoer (>350)
Personenvervoer particulier (woon-werk en bezoekers)	Personenauto	Privaat: thuis- en bedrijfsaansluiting. Semipubliek: (parkeergarages,) horeca, winkelcentra. Publiek: (publieke parkeergarages en) openbare ruimte.	Privaat: Niet van toepassing. Semipubliek: winkelcentra, supermarkten, tankstations, horeca. Publiek: snel(bij) laden in (publieke parkeergarages, hubs en) openbare ruimte.	Voorlopig niet van toepassing.
Doelgroepenvervoer	Personenauto's Personenbus	Zie Personenauto's Zie Bestelwagens		
Taxi's		Privaat: thuis- en bedrijfsaansluiting stallingdepot. Semipubliek: parkeergarages, horeca, winkelcentra en taxistandplaatsen.	Privaat: snellader bedrijf. Semipubliek: parkeergarages, horeca, winkelcentra, standplaatsen, tankstations en op bedrijfsaansluiting stallingdepot.	
Openbaar vervoer	Bus	Niet van toepassing	Privaat: remise concessiehouder en via opportunityladen (eigen laadinfra) bij eindhaltes buslijnen. Semipubliek: Niet van toepassing. Publiek: Niet van toepassing.	Privaat: remise concessiehouder en via opportunityladen (eigen laadinfra) bij eindhaltes buslijnen. Semipubliek: Niet van toepassing. Publiek: Niet van toepassing.
Gebruikersgroep	Voertuigtype	Regulier Laden (<22kW)	Kortparkeerladen en/of Ultrasnelladen voor personenvervoer (22-350 kW)	Ultrasnelladen voor zware logistiek, busvervoer (>350)
Lichte Logistieke Voertuigen	Bestelwagens (optie: Light electric vehicles LEV's, onder andere fiets en bromfiets)	Privaat: thuis- en bedrijfsaansluiting stallingdepot Semipubliek: (parkeergarages,) horeca en winkelcentra. Publiek: (publieke parkeergarages en) openbare ruimte. Privaat: stopcontact thuis (220 volt) Semipubliek: in fietsenstallingen (220 volt) Publiek: gemeentelijke stallingsplekken (220 volt).	Privaat: snellader bedrijf. Semipubliek: horeca, winkelcentra, tankstations, hubs. Publiek: (op strategische hubs, publieke parkeergarages en) openbare ruimte.	Voorlopig niet van toepassing.
Zware logistieke voertuigen	Vrachtwagens	Privaat: bedrijf/depot. Semipubliek: niet van toepassing. Publiek: niet van toepassing.	Privaat: bedrijf/depot. Semipubliek: laad- en losplekken, tankstations, hubs. Publiek: openbare ruimte	Privaat: bedrijf/ depot. Semipubliek: laad- en losplekken, tankstations, hubs. Publiek: openbare ruimte
Mobiele werktuigen		Er is nog geen duidelijk eindbeeld van technologie en laadbehoefte: van 220 volt tot krachtstroom.		
Vaartuigen		Walstroom Wissel- en laadplekken voor accucontainers		

Bijlage 3: factsheet prognose elektrisch vervoer

EV Prognose - gemeente Schouwen-Duiveland

Elektrische voertuigen in Nederland op basis van NAL cijfers



Parkeren



Bestaande laadpalen

105

Prognose aantal elektrische voertuigen

2025



2030



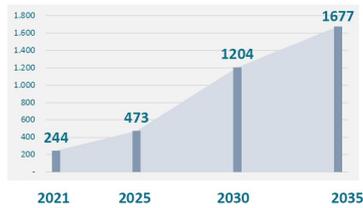
2035



Behoefte aan openbare laadpalen

Om tot de totale behoefte aan laadpalen te komen is uitgegaan van dubbelgebruik per laadpaal

	2025	2030	2035
Bewoners	1 op 8	1 op 8	1 op 8
Forenzen	1 op 8	1 op 8	1 op 8
Bezoeker	1 op 6	1 op 6	1 op 6



Totaal aantal laadpalen is gebaseerd op hoogste behoefte per doelgroep:

