

Integrale laadvisie

De raad van de gemeente Schiermonnikoog;

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

B E S L U I T:

De Integrale laadvisie en het Plaatsingsbeleid laadinfrastructuur vast te stellen.

0 Samenvatting

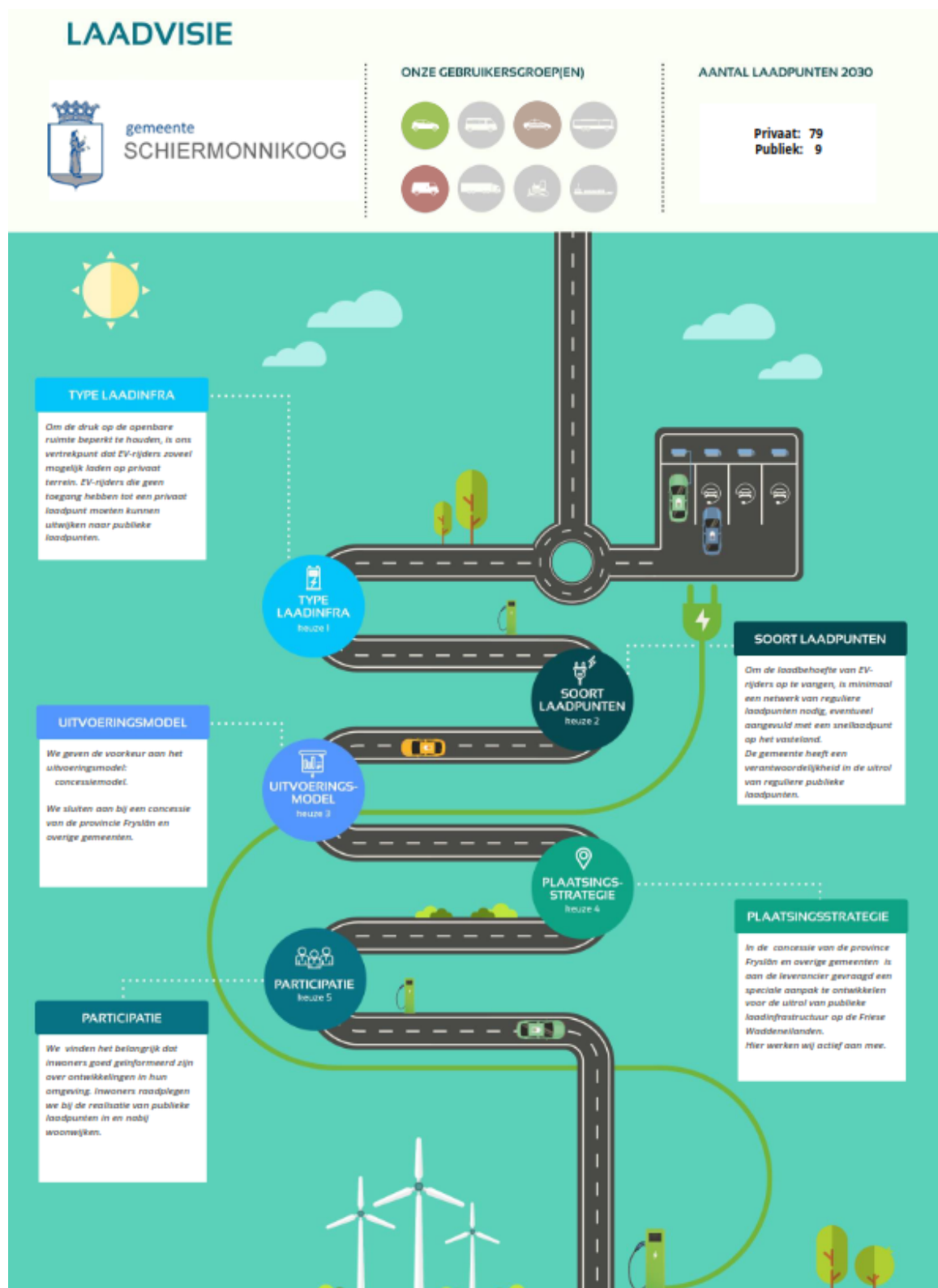
Deze Integrale laadvisie bepaalt de strategie van de gemeente Schiermonnikoog om tijdig een toegankelijke, betaalbare, betrouwbare en veilige laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen te realiseren. Dit in navolging van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL), een bijlage van het Klimaatakkoord. Deze laadvisie richt zich op de volgende gebruikersgroepen: *personenvervoer (inwoners, bezoekers), taxi's en lichte logistieke voertuigen*.

Om de druk op de openbare ruimte beperkt te houden is het uitgangspunt dat EV-rijders zoveel mogelijk laden op privaat terrein. EV-rijders die geen toegang hebben tot een privaat laadpunt moeten kunnen uitwijken naar publieke laadpunten. De gemeente neemt de verantwoordelijkheid om te zorgen voor een basisnetwerk van publieke laadpunten.

Momenteel zijn er twee laadpunten in gemeente Schiermonnikoog. Om in 2025 in de laadbehoefte van elektrische personenauto's en bestelwagens te voorzien zijn ongeveer 5 laadpunten nodig. In 2030 en 2035 zijn respectievelijk ongeveer 9 en 17 laadpunten nodig voor deze gebruikersgroepen.

Voor de gebruikersgroep personenvervoer geven we de voorkeur aan het uitvoeringsmodel: concessiemodel. Dat wil zeggen dat een Charge Point Operator (CPO) het exclusieve plaatsingsrecht krijgt voor publieke laadpunten. We sluiten aan bij een concessie van de provincie Fryslân en overige gemeenten. In de uitrol kiezen we voor een combinatie van vraaggestuurde, basis op orde, strategische en datage-dreven plaatsing.

We vinden het belangrijk dat inwoners goed geïnformeerd zijn over ontwikkelingen in hun omgeving. Inwoners krijgen een raadplegende rol bij de realisatie van publieke laadpunten in en nabij woonwijken.



1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Het aantal elektrische voertuigen neemt sterk toe, ook op Schiermonnikoog. Dat is ook noodzakelijk om de klimaatdoelen te halen. Gemeente Schiermonnikoog heeft begin 2019 het Convenant "Zero emissie Mobiliteit" Waddeneilanden ondertekend:

Gemeente Schiermonnikoog ondersteunt de ambitie om in 2025 zero emissie te rijden met (bestel)auto's en heeft de landelijke Green Deal Zero Emissie logistiek ondertekend.

Naar aanleiding van het convenant hebben diverse bedrijven en de gemeente elektrische voertuigen in gebruik genomen en heeft de gemeenteraad het tarief voor een ontheffing van het rijverbod voor elektrische voertuigen verlaagd naar € 0,-

Gemeente Schiermonnikoog is SDG-gemeente. De laadvisie draagt bij aan:

- Doel 7: Verzeker toegang tot betaalbare, betrouwbare, duurzame en moderne energie voor iedereen;
- Doel 9: Bouw veerkrachtige infrastructuur, bevorder inclusieve en duurzame industrialisering en stimuleer innovatie
- Doel 11: Maak steden en menselijke nederzettingen inclusief, veilig, veerkrachtig en duurzaam
- Doel 13: Neem dringend actie om klimaatverandering en haar impact te bestrijden

In 2024 onderzoekt de gemeente welke stappen nodig zijn om emissievrij eiland te worden.

Vanaf 2035 zijn alle nieuwe auto's emissieloos¹, 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.

Een van de afspraken is dat gemeenten zorgen voor een integrale laadvisie en plaatsingsbeleid. Voor gemeente Schiermonnikoog geeft deze integrale laadvisie 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 voor het opstellen van de plannen voor de uitvoering en uitrol van laadinfra.

1.2 Opgave

Met twee publieke laadpunten² in gemeente Schiermonnikoog staan we pas aan het begin van de transitie naar elektrisch vervoer. 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 in het aantal laadpunten heeft een grote impact op het elektriciteitsnet en het beslag op de openbare ruimte. Belangrijk is 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 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. Een ander deel van de laadpunten krijgt plek in de private ruimte, bijvoorbeeld op bedrijventerreinen.

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 tien tot vijftien jaar.

Met de laadvisie nemen we regie op het plaatsen en opschalen van de laadoplossingen die nodig zijn. Hierbij letten we op het autoluwe karakter van Schiermonnikoog. Op die manier zorgen we voor een goede inpassing in de openbare ruimte en het elektriciteitsnet en willen we onze inwoners, bezoekers en bedrijven vertrouwen geven om de stap naar elektrisch vervoer te maken.

Deze laadvisie richt zich op de volgende gebruikersgroepen: *personenvervoer (inwoners, bezoekers), taxi's en lichte logistieke voertuigen*³. We laten vooralsnog buiten beschouwing: *doelgroepenvervoer, openbaar vervoer, zware logistieke voertuigen, mobiele werktuigen/landbouw en vaartuigen*.

De overstap naar elektrisch rijden verloopt niet voor alle gebruikersgroepen en typen voertuigen in hetzelfde tempo. Voor personenvervoer is de overstap al volop gaande en hebben we redelijk zicht op

1) Afspraak uit het regeerakkoord 'Vertrouwen in de toekomst' 2017-2021 en het nationale Klimaatakkoord

2) Een laadpunt is de elektrische aansluiting op een laadpaal waar de stekker van een elektrisch motorvoertuig op wordt aangesloten. Een laadpaal heeft over het algemeen 2 laadpunten.

3) Zie voor een toelichting op de gebruikersgroepen bijlage II.

wat er nodig is. Voor bijvoorbeeld zwaar vrachtvervoer is nog onzeker in hoeverre elektrisch rijden uitkomst biedt en zo ja, wat de behoefte is aan laadinfrastructuur.

We verwachten dat ook bestelwagens en taxi's 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.

Naast elektrische voertuigen zet zowel Nederland als Europa in op waterstof als energiedrager en 'brandstof' voor met name zware emissievrije voertuigen en vrachtvaart. De ontwikkeling van waterstof is nog niet zo ver als batterij-elektrisch. Het aanbod vulpunten, betaalbare voertuigen en groene waterstof is nog heel beperkt en erg duur. We volgen de ontwikkelingen om niet alleen afhankelijk te zijn van elektriciteit en om het gebruik van waterstof mogelijk te maken.

We herijken onze visie ongeveer elke vijf jaar, zodat we nieuwe inzichten en ontwikkelingen tijdig kunnen meenemen en op elk moment een passende laadinfrastructuur hebben.

1.4 Uitgangspunten voor de uitrol

Deze visie biedt de komende jaren houvast bij de realisatie van laadinfrastructuur. De gemeente Schiermonnikoog heeft maar een beperkt aantal parkeerplaatsen. 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.
- **Betrouwbaar:** We willen een netwerk dat weerbaar is tegen verstoringen en efficiënt gebruik stimuleert.
- **Veilig:** Iedereen moet zijn of haar elektrische voertuig veilig kunnen laden en gebruiken. Dit betreft zowel fysieke veiligheid als digitale veiligheid oftewel cyber security.

Inwoners en bedrijven hebben meegedacht en vragen beantwoord over de locatie van laadpalen en over deelauto's. De resultaten van dit participatieproces zijn in het plaatsingsbeleid opgenomen. Daarnaast heeft een laadpaalsafari plaats gevonden, waar diverse media aandacht aan hebben besteed.

We kunnen deze doelen alleen behalen in samenwerking met de netbeheerder en uitvoerende marktpartijen, 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 uitgangssituatie: hoe ziet de laadinfrastructuur in gemeente Schiermonnikoog er nu uit? Welke ontwikkelingen en trends spelen en met welke kaders en welk aanpalend gemeentelijk beleid hebben we te maken? Hoofdstuk 3 beschrijft de prognoses voor de komende jaren, waarna we in hoofdstuk 4 onze strategische keuzes toelichten. In hoofdstuk 5 gaan we in op de gebruikersgroepen waar de laadvisie zich op richt: *personenvervoer (inwoners, bezoekers), taxi's en lichte logistieke voertuigen*. Tot slot beschrijft hoofdstuk 6 hoe we de uitvoering van deze visie organiseren. In de bijlagen geven we een begrippenlijst (Bijlage I) en een overzicht van de relevante gebruikersgroepen (Bijlage II).

2. Kenmerken laadinfrastructuur

We onderscheiden laadinfrastructuur naar twee kenmerken: op welke grond een laadpunt zich bevindt en op welk vermogen geladen kan worden.

2.1 Typen laadinfrastructuur

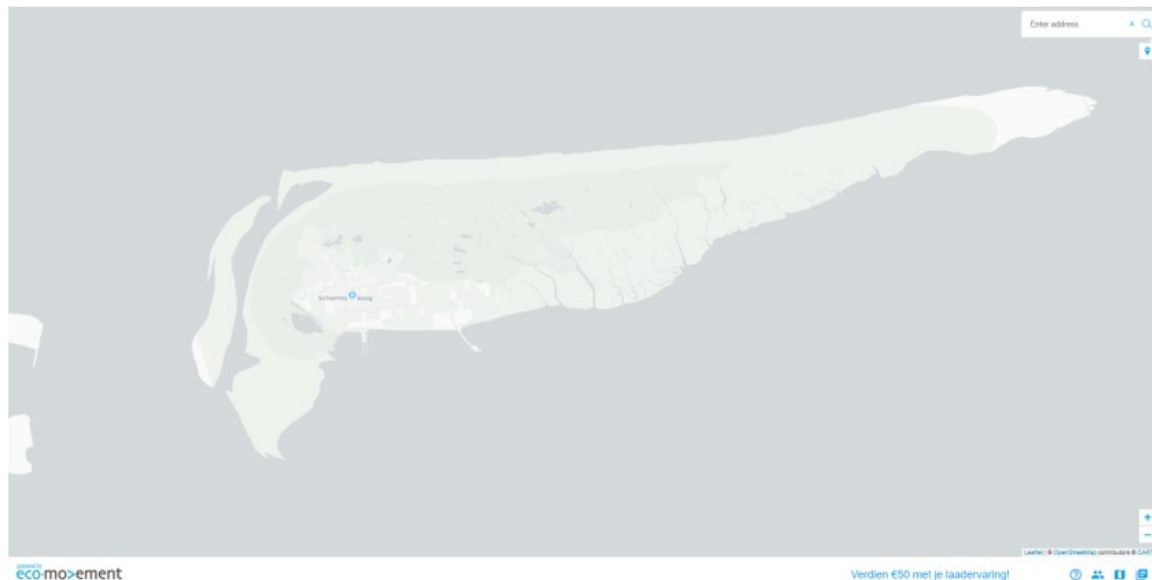
Het laadnetwerk bestaat uit laadpunten in de publieke en private ruimte. Waar de paal staat, bepaalt mede de toegankelijkheid. Als gebruikers geen toegang hebben tot laadpunten op privaat terrein moeten ze kunnen uitwijken naar publieke laadpunten. De gemeente heeft een belangrijke rol in de realisatie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

- **Publiek laadpunt:** Een laadpunt dat 24/7 openbaar toegankelijk is, zonder barrières zoals slagbomen of poorten;
- **Privaat laadpunt:** Een laadpunt op eigen terrein, aan huis of bij een bedrijf.

Momenteel werken we samen met de provincie en andere gemeenten in Fryslân (OVEF) 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 aan derden.

Onderstaande kaart geeft een actuele indicatie hoe het publieke laadnetwerk in gemeente Schiermonnikoog eruitziet. Een actuele kaart vind je op www.oplaadpalen.nl.



Het bundelen van en afstemmen tussen het private en publieke laadnetwerk is een van de grootste uitdagingen. Regionaal regie houden op de ontwikkeling van het laadnetwerk wordt daarom een van de belangrijkste taken van de NAL-samenwerkingsregio Noord. Dit is een samenwerkingsverband tussen provincies Groningen, Fryslân en Drenthe en de inliggende netbeheerders (NAL Noord). Om dit te bereiken zet de NAL Noord in op kennisdelen en waar mogelijk faciliteert zij gemeentelijke en regionale samenwerkingen voor het tot stand komen van een passend laadnetwerk.

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.

3. Ontwikkelingen

3.1 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:

- **Efficiëntere voertuigen** Volledig elektrische voertuigen krijgen een steeds grotere actieradius. Nieuwe modellen hebben een betere accu-capaciteit en zijn steeds vaker technisch geschikt om op hogere vermogens te laden.
- **Efficiëntere 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.

3.1.1 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 terugleveren 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 binnen de Proeftuin Slimme Laadpleinen wordt de techniek al volop getest. Slim laden kan worden gebruikt voor publieke en private laadinfrastructuur.

3.1.2 Wet- & 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;
- Prijs transparantie, 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 III⁴). 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.

3.2 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 een risico betekenen voor het halen van onze ambities in laadinfrastructuur en voor de brede energietransitie. De netbeheerders staan voor de uitdaging ervoor te zorgen dat het net deze verandering aankan. 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 over de haalbaarheid en eventueel maatregelen treffen om te zorgen dat er voldoende ruimte op het net is.

Deze informatie nemen we ook mee in de Regionale Energiestrategie (RES) en de netimpactberekening die in dat kader periodiek wordt uitgevoerd. In de RES staan de regionale keuzes voor de opwekking van duurzame elektriciteit, de warmtetransitie in de gebouwde omgeving en de daarvoor benodigde opslag- en energie-infrastructuur.

Ons uitgangspunt is dat de stroom op publieke laadinfrastructuur in Nederland opgewekte gecertificeerde groene stroom is uit de hernieuwbare energiebronnen wind en zon. Bij voorkeur worden lokale duurzame initiatieven gestimuleerd.

De laadpunten in de publieke ruimte worden ook voorbereid op slim laden. De mogelijkheden voor slim laden zijn nog geen voldongen feit. Onderzoek en experimenten zijn de komende jaren nodig om te bepalen hoe we slim laden het beste kunnen implementeren in onze laadinfrastructuur. We willen dit onderzoeken aangezien het een oplossing lijkt om vraag en aanbod beter af te stemmen op ons overvolle elektriciteitsnet.

3.3 Gemeentelijke kaders en aanpalend beleid

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

- Bestemmingsplan Verbrede Reikwijdte Schiermonnikoog Dorp: beschermd dorpsgezicht
- Convenant "Zero emissie Mobiliteit" Waddeneilanden
- Beleidsregels ontheffing rijverbod
- Duurzaamheidsbeleid

4. Opgave

4.1 Inleiding

Om inzicht te krijgen in hoeveel laadpunten er nodig zijn, hebben we gebruik gemaakt van de prognoses van ElaadNL. De prognoses zetten we af tegen de huidige situatie. Zo maken we de opgave voor de komende periode concreet. Het doel is daarbij niet om het aantal voorspelde laadpunten te realiseren, maar om te zorgen dat de laadinfrastructuur in het juiste tempo meegroeit en om de ontwikkeling van elektrisch vervoer niet te beperken.

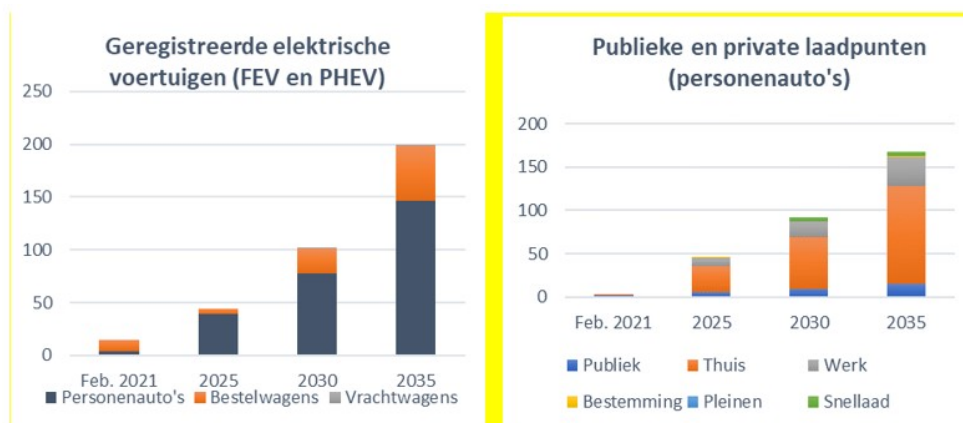
4) Laadinfrastructuur voor elektrisch vervoer – EPBD III

De prognoses geven inzicht in het aantal benodigde publieke en private laadpunten en het aantal benodigde reguliere en snellaadpunten, voor de periodes 2025, 2030 en 2035. ElaadNL gebruikt voor de Outlooks veel openbare databestanden, zoals gegevens over kavels (eigen oprit) en demografische en welvaartsgegevens (waar komen als eerste elektrische auto's). Op basis van deze gegevens heeft ElaadNL drie scenario's ontwikkeld, waarvan het midden-scenario als leidraad voor deze laadvisie dient. Omdat er onzekerheden in de prognoses zitten, houden we de ontwikkelingen goed in de gaten en stellen als nodig onze doelstellingen bij.

4.2 Prognose benodigde laadpunten

Momenteel zijn er twee laadpunten in gemeente Schiermonnikoog.

Om in 2025 in de laadbehoefte van elektrische personenauto's en bestelwagens te voorzien zijn ongeveer 5 laadpunten nodig. In 2030 en 2035 zijn respectievelijk ongeveer 9 en 17 laadpunten nodig voor deze gebruikersgroepen.



Uit de bovenstaande figuren blijkt dat we richting 2035 voor een grote opgave staan. Om te voorzien in deze laadbehoefte is een forse toename van het totaal aantal laadpunten en daarmee ook publieke laadpunten nodig. Een aspect dat voor Schiermonnikoog geldt is dat auto's van bewoners veelal op het vasteland staan. We pleiten er bij gemeente Het Hogeland, Scheepspark en Rijkswaterstaat voor dat er voldoende (snel)laadpunten zijn in en nabij de veerhaven van Lauwersoog voor onze bewoners en bezoekers.

Tot slot moet worden opgemerkt dat de aantallen niet een doel op zich zijn, maar dienen als eerste indicatie. De centrale doelstelling is het voorzien in laadbehoefte van alle ev-rijders en aspirant ev-rijders.

5. 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 gebruikersgroepen: personenvervoer (inwoners, bezoekers), taxi's en lichte logistieke voertuigen.

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

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

5.1 Type laadinfrastructuur: privaat en publiek laden

Om de druk op de openbare ruimte beperkt te houden, is het uitgangspunt dat EV-rijders zoveel mogelijk laden op privaat terrein. EV-rijders die geen toegang hebben tot een privaat laadpunt moeten kunnen uitwijken naar publieke laadpunten. De gemeente neemt de verantwoordelijkheid om te zorgen voor een basisnetwerk van publieke laadpunten voor de gebruikersgroepen inwoners, bezoekers, taxi's en bestelauto's.

Bij het aanleggen van een nieuwe parkeerplaats van minstens 6 parkeervakken in de openbare ruimte wordt standaard laadinfrastructuur geplaatst, die aansluit op de laadbehoefte van dat moment. In het geval dat een particulier of ondernemer uit eigen beweging een privaat laadpunt beschikbaar wil maken voor derden treden we zo'n initiatief positief tegemoet.

5.2 Soorten laadpunten

Om de laadbehoefte van EV-rijders op te vangen, is minimaal een netwerk van reguliere laadpunten nodig, eventueel aangevuld met een snellaadpunt op de Veerweg/Veerhaven en op het vasteland. De gemeente heeft een verantwoordelijkheid in de uitrol van reguliere publieke laadpunten, zoals aangegeven in paragraaf 4.1.

Er bestaat een wens voor een laadpaal op de veerhaven. Door de specifieke situatie (zout milieu, af en toe onderlopen) vraagt dit nader onderzoek naar de mogelijkheden.

Ten aanzien van snelladers voor elektrische personenauto's richt de NAL Noord zich op de vraag wat de verwachte behoefte is aan snelladers en op welke wijze deze snelladers tot stand komen. Hierbij volgt de NAL Noord met interesse de ontwikkeling van een snellaadnetwerk langs de rijkswegen dat onder regie van Rijkswaterstaat tot stand komt. Ook wordt gekeken naar de autonome groei van snelladers.

De gemeente Schiermonnikoog stimuleert dat er een snellader komt bij de veerhaven in Lauwersoog, ten behoeve van bezoekers van Schiermonnikoog die tijdens het parkeren geen plek bij een laadpaal konden vinden en op moeten laden om naar huis te kunnen rijden.

5.3 Uitvoeringsmodel

Voor de gebruikersgroep personenvervoer geven we de voorkeur aan het uitvoeringsmodel: concessiemodel. Dat wil zeggen dat een CPO het exclusieve plaatsingsrecht krijgt voor publieke laadpunten. We sluiten aan bij een concessie van de provincie Fryslân en overige gemeenten (OVEF). We kiezen voor deze samenwerking, omdat het een schaalvoordeel biedt en er relatief weinig ambtelijke capaciteit voor nodig is.

5.4 Plaatsingsstrategie: mate van proactieve uitrol

Met de groei van het aantal elektrische voertuigen en de opkomst van de tweedehandsmarkt is de verwachting dat vraaggestuurde plaatsing in de toekomst niet langer voldoet vanwege de lange doorlooptijden. De behoefte om (ook) proactief uit te rollen – en daarmee voor de vraag uit te plaatsen – wordt steeds groter.

De concessie waar we samen met de provincie en andere gemeenten aan werken is in eerste instantie vraaggestuurd, waarbij inwoners en bedrijven een aanvraag kunnen indienen voor een publiek laadpunt. De nadruk op Aanvraaggestuurde laadobjecten lijkt, gezien de logistieke uitdagingen op de Friese Waddeneilanden, niet opportuun. Vandaar dat is gevraagd een speciale aanpak te ontwikkelen voor de uitrol van publieke laadinfrastructuur op de Friese Waddeneilanden, waar wij actief aan willen meewerken.

5.5 Participatie

Gemeente Schiermonnikoog vindt het belangrijk dat inwoners goed geïnformeerd zijn over ontwikkelingen in hun omgeving. Inwoners raadplegen we bij de realisatie van publieke laadpunten in het dorp.

Dit betekent dat we luisteren naar de inbreng van inwoners over de voorgenomen locaties voor laadpunten en hun inzichten meenemen in de verdere uitwerking.

Inwoners en bedrijven hebben meegedacht en vragen beantwoord over de locatie van laadpalen en over deelauto's. De resultaten van dit participatieproces zijn in het plaatsingsbeleid opgenomen. Daarnaast heeft een laadpaalsafari plaats gevonden, waar diverse media aandacht aan hebben besteed.

6. Gebruikersgroepen

Schiermonnikoog 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 gebruikersgroepen personenvervoer (inwoners, bezoekers), taxi's en lichte logistieke voertuigen op welke laadoplossingen we inzetten. In bijlage II geven we een overzicht van de relevante gebruikersgroepen. Voor de gebruikersgroepen die we nu niet meenemen in onze visie geldt dat we de ontwikkelingen volgen en indien nodig onze visie en ons beleid aanpassen.

6.1 Personenvervoer

Voor personenvervoer maken we onderscheid tussen inwoners en bezoekers, waarbij we bezoekers verdelen in recreatief en werkgerelateerd bezoek.

- **Inwoners**. 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 laadpunt, zetten we in op voldoende publieke laadpunten verspreid over de gemeente. Ook stellen we een publiek laadpunt beschikbaar voor een elektrische deelauto in het dorp.

- **Bezoekers recreatief**. Aangezien Schiermonnikoog een autoluw eiland is zal deze groep weinig gebruik maken van de laadinfrastructuur en zal inzet op een dekkend netwerk voldoende zijn.
- **Bezoekers werk**. De laadbehoefte van werkgerelateerd bezoek wordt waar mogelijk ingevuld met private laadpunten. Voor bedrijven is dit in de meeste gevallen ook de meest kosteneffectieve optie, omdat zij elektriciteit relatief goedkoop kunnen inkopen.

6.2 Overige gebruikersgroepen

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 laadinfrastructuur. De andere helft gaat thuis laden, op de eigen oprit of in de openbare ruimte. Bestelwagens kunnen dezelfde laadinfrastructuur gebruiken als personenauto's, maar gebruiken deze intensiever.

Voor de gebruikersgroep Taxi's faciliteren we zo nodig laadinfra in de openbare ruimte. Taxi's laden in eerste instantie via private laadinfrastructuur en in tweede instantie bij de publieke laadpaal.

7. Uitvoering en organisatie

7.1 Gemeentelijke organisatie

Het college van burgemeester en wethouders is bestuurlijk opdrachtgever voor de realisatie van openbare laadinfrastructuur. Voor de uitrol is team beleid verantwoordelijk.

De opschaling van laadinfrastructuur vraagt om voldoende uitvoeringskracht en kan ook gebruik maken van expertise bij de OVEF. Gezien de beperkte opgave vanwege het autoluwe karakter van het eiland kan het realiseren van een basis laadinfrastructuur binnen de beschikbare ambtelijke capaciteit plaats vinden.

7.2 Samenwerking en afstemming

Om de doelen uit onze laadvisie te behalen, werken we samen met verschillende partners, zoals de NAL-samenwerkingsregio Noord. Dit is een samenwerkingsverband tussen provincies Groningen, Fryslân en Drenthe 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, ondernemers, netbeheerder en de (markt)partijen die de laadinfrastructuur plaatsen, belangrijke partijen waar we mee samenwerken en afstemmen. Ook werken we samen met provincie Fryslân, OVEF, RWS, energiecoöperaties, leveranciers en adviseurs.

7.3 Monitoring

Monitoring levert waardevolle inzichten op over 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 NAL-samenwerkingsregio Noord 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.

7.4 Financiële kaders

Op basis van de huidige aanbesteding is voor de plaatsing van strategische laadpalen een gemeentelijke bijdrage nodig van € 1.000,- indien deze onrendabel blijkt te zijn, en een bijdrage van € 2.452,- voor het verplaatsen/verwijderen van een laadpaal. We verwachten dat het stapsgewijs realiseren van de basis laadinfrastructuur kostenloos is.

Daarnaast vraagt de uitrol van laadinfrastructuur en de uitvoering van deze laadvisie ambtelijke capaciteit. Binnen team beleid is ambtelijke capaciteit beschikbaar voor het realiseren van de basis laadinfrastructuur op Schiermonnikoog.

Voor reguliere laadpalen die we op aanvraag plaatsen, gaan we uit van een ambtelijke capaciteitsbijdrage van acht uur per laadpaal. Dit is bestemd voor onder meer het nemen van het verkeersbesluit en het proces van afstemming en plaatsing.

Aldus besloten in de openbare vergadering van 20 februari 2024

, voorzitter (I. van Gent)

, griffier (T. Toren)

BIJLAGE I Begrippenlijst

Laadpaal/Laadobject

Fysiek object met meestal één of twee laadpunten.

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.

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 voor regulier laden

Laadpunt met een vermogen van hoogstens 22kW.

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.

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, waarbij een brandstofmotor ontbreekt. 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

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.

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 waarbinnen geen logistieke voertuigen mogen komen die emissies uitstoten

BIJLAGE II Overzicht gebruikersgroepen

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

	Gebruikers-groep	Voer-tuigtype	Regulier laden (<22 kW)	Kortparkeerladen en/ of Ultrasnellen voor personen-vervoer (22-350 kW)	Ultrasnellen voor zwaar trans-port zoals logis-tiek, busvervoer (>350)
	Personenver-voer particu-lier Inwoners, Bezoekers*	Perso-nenauto	Privaat: thuis- en be-drijfsaansluiting. Publiek: openbare ruim-te, natuurgebieden, toe-ristische locaties.	Privaat: n.v.t. Publiek: n.v.t.	Voorlopig niet van toepassing.
	Taxi's		Privaat: thuis- en be-drijfsaansluiting stalling-depot. Publiek: openbare ruim-te.	Privaat: snellader bedrijf. Publiek: n.v.t.	Voorlopig niet van toepassing.
	Lichte logistie-ke voertuigen	Bestel-wagens	Privaat: thuis- en be-drijfsaansluiting stalling-depot. Publiek: openbare ruim-te.	Privaat: snellader bedrijf. Publiek: n.v.t.	Voorlopig niet van toepassing.

*: (Schiermonnikoog is een autoluw eiland, bezoekers zullen weinig gebruik maken van de laadinfra-structuur)