

CONCEPT

**Integraal uitvoeringsplan
“SCHOUWEN-DUIVELAND
ELEKTRISCH” 2026-2030**

**Integraal uitvoeringsplan openbaar laden en
plaatsingsbeleid**

Conceptversie April 2026

Inhoud

Samenvatting	4
1. Inleiding	7
1.1. Aanleiding	7
1.2. Opgave oplaadinfrastructuur	8
1.3. Doel en scope Integraal uitvoeringsplan “Schouwen-Duiveland elektrisch”	8
1.5. Rol van de gemeente	10
1.5. Leeswijzer	10
2. Kenmerken laadinfrastructuur en gebruikersgroepen	11
2.1. Type laadinfrastructuur	11
2.2. Soorten laadpunten	11
2.3. Gebruikersgroepen	12
3. Ontwikkelingen	16
3.1. Elektrische voertuigen en laadpaalgebruik	16
3.2. Slim laden	16
3.3. Wet- en regelgeving	17
3.4. Netcongestie	17
3.5. Beleidskaders	18
4. Prognose laadinfrastructuur	20
4.1. Prognoses elektrisch vervoer Nederland	20
4.2. Prognoses laadpunten Schouwen-Duiveland	21
4.3. Strategische Plankaart Openbaar Laden (2026-2030)	22
4.4. Prognose laadinfrastructuur voor specifieke doelgroepen	23
5. Strategische keuzes	24
5.1. Type laadinfrastructuur	24
5.2. Soorten laadpunten	25
5.3. Uitvoeringsmodel	26
5.4. Plaatsingsstrategie	27
5.5. Nadere regels kabelgootvoorzieningen	27
5.6. Participatie	28
6. Plaatsingsbeleid publieke reguliere oplaadpunten	29
6.1. Algemene informatie collectieve aanpak concessie RAL ZW	29
6.2. Functionele en technische eisen	30
6.3. Gemeentelijke uitvoeringseisen	32
6.4. Verkeersbesluit en bebording	34
7. Uitvoering en organisatie	35
7.1. Contract- en concessie management	35
7.2. Rol van de gemeente binnen de concessie	36
7.3. Interne gemeentelijke organisatie	37
7.4. Handhaving	38
7.5. Financiële kaders	38

Bijlage 1. Begrippenlijst	39
Bijlage 2. Overzicht gebruikers-groepen	41
Bijlage 3 Prognose elektrisch vervoer Nederland	43
Bijlage 4 Prognose elektrisch vervoer Schouwen-Duiveland	45

Samenvatting

Dit Integraal uitvoeringsplan “Schouwen-Duiveland elektrisch” 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. Dit uitvoeringsplan 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.
- Zwaar logistieke voertuigen als vrachtwagens en bussen.

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 2026-2030. Laden met kabels over de stoep, door middel van een kabelgoot wordt onder voorwaarden toegestaan. In dit uitvoeringsplan zijn hiervoor de algemene voorwaarden opgenomen. De nadere regels kabelgootvoorzieningen wordt nog verder uitgewerkt.

Licht logistieke voertuigen

Steeds meer bedrijven stappen over op elektrische voertuigen. 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.

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.

Zwaar 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. Oplaadpunten voor zwaar logistieke voertuigen worden op projectbasis gerealiseerd.

Aantal laadpunten

Momenteel zijn er in de gemeente Schouwen-Duiveland ongeveer 691 (december 2025) (semi) publieke laadpunten in de openbare ruimte. Volgens de huidige prognoses zijn er in 2030 en 2035 respectievelijk 1225 en 2208 (semi) publieke laadpunten nodig voor de gebruikersgroepen personenvervoer en licht logistiek vervoer. In 2050 zijn er 3493 (semi)publieke oplaadpunten nodig. 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.

Uitvoeringsmodel

Het uitvoeringsmodel zoals was opgenomen in de Integrale laadvisie van 2021 was het “open marktvergunningen” model. Dit wil zeggen dat een aantal aanbieders van laadpalen of te wel Chargepoint Operators (CPO's) het exclusieve plaatsingsrecht krijgen voor het realiseren van publieke laadpunten. In 2025 heeft het college besloten om deel te nemen aan de collectieve aanpak en concessie publieke laadinfrastructuur Zuidwest Nederland. Binnen deze concessie worden twee CPO's geselecteerd voor de uitrol van de laadinfrastructuur (tot 2030) en de exploitatie (tot 2035) voor de deelnemende gemeenten.

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

Participatie

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 en raadplegende 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

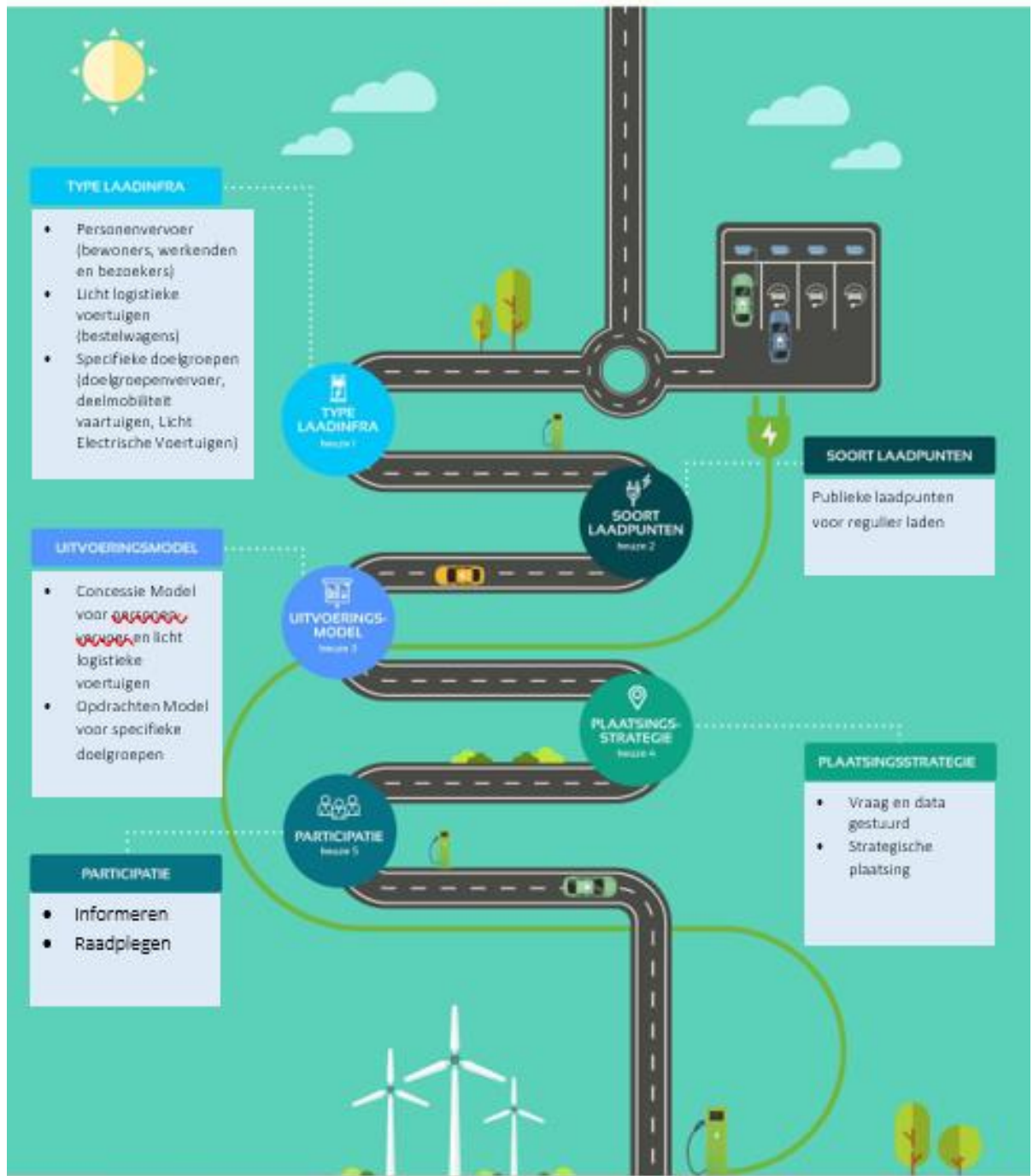


ONZE GEBRUIKERSGROEPEN)



AANTAL LAADPUNTEN 2030

1225



1. Inleiding

1.1. Aanleiding

Doelstelling van de gemeente Schouwen-Duiveland, zoals is vastgelegd in de geactualiseerde Strategische visie Tj van de Toekomst (2025) en de Energie-Agenda 2025-2030, is het realiseren van een energieneutraal Schouwen-Duiveland in 2040. Het stimuleren van duurzame mobiliteit is één van de activiteiten om deze doelstelling te realiseren. De specifieke doelstelling voor het thema Duurzame Mobiliteit is het reduceren van de voertuigbrandstoffen met 20% in 2030. In 2040 en 2050 willen we respectievelijk 60 en 100% minder voertuigbrandstoffen gebruiken. Dit willen we realiseren door het stimuleren van elektrisch vervoer en het realiseren van een dekkende laadinfrastructuur voor publieke oplaadpunten voor personenvervoer en licht logistiek vervoer. Daarnaast willen we ook een dekkende laadinfrastructuur voor vaartuigen, zwaar vervoer en fietsen en scooters. Tot slot willen we duurzame mobiliteit zoals autodelen, openbaar vervoer (OV) en fietsen stimuleren en inzetten op minder en kleinere voertuigen (modaliteiten switch). In de Regionale Energie Strategie (RES) Zeeland (2.0) is de doelstelling opgenomen om in 2030 in totaal 55 % CO₂-reductie in de mobiliteit te realiseren.

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 of plan. Voor gemeente Schouwen-Duiveland geeft dit integraal uitvoeringsplan de komende jaren richting aan de ontwikkeling van een dekkend, toegankelijk, betaalbaar, en veilig netwerk van laadinfrastructuur voor alle elektrische voertuigen. Dit uitvoeringsplan dient daarmee als basis om de plannen rondom de uitvoering en uitrol van laadinfra mee op te kunnen stellen. De Strategische Plankaart Openbaar Laden Schouwen-Duiveland is integraal onderdeel van dit uitvoeringsplan. De strategische plankaart is opgesteld door EV consult in samenspraak met de RAL Zuid West en in afstemming met de netbeheerder Stedin.

Het plaatsingsbeleid geeft invulling aan de keuzes die in het uitvoeringsplan van gemeente Schouwen-Duiveland zijn gemaakt. Het plaatsingsbeleid is als een apart hoofdstuk opgenomen in dit uitvoeringsplan.

1.2. Opgave oplaadinfrastructuur

De overgang naar elektrisch rijden is in volle gang. Onder invloed van nationale en internationale klimaatafspraken groeit het aantal elektrische voertuigen in Nederland snel. Het Nederlandse klimaatbeleid gaat ervan uit dat vanaf 2030 alleen nog emissievrije voertuigen nieuw verkocht worden. Op Europees niveau geldt een verbod op de verkoop van nieuwe voertuigen met een verbrandingsmotor vanaf 2035. Naar verwachting zullen in 2045 vrijwel alle personenvoertuigen elektrisch zijn (bron middenscenario ELaadNL Outlook personenvoertuigen). Hoewel zich af en toe kleine tegenslagen voordoen, zet deze ontwikkeling gestaag door. Voor gemeenten betekent dit een duidelijke opdracht: laadinfra mag geen belemmering vormen voor de overstap naar elektrisch rijden. Gemeenten spelen hierin een sleutelrol. Zij beheren de openbare ruimte, maken afspraken met aanbieders voor laadpalen in de openbare ruimte, nemen verkeersbesluiten en dragen zorg voor een nette en toekomstbestendige inrichting van het straatbeeld. Circa 30–40% van alle laadsessies zal plaatsvinden in de openbare ruimte. Voor inwoners zonder eigen oprit is een goed functionerend, fijnmazig en betaalbaar laadnetwerk nodig om elektrisch te kunnen rijden. Daarmee is publieke laadinfrastructuur een publieke voorziening geworden die bijdraagt aan duurzame mobiliteit, leefbaarheid en een betaalbare (en eerlijke) energietransitie.

De snelle groei van het aantal elektrische voertuigen brengt aanzienlijke uitdagingen met zich mee. De behoefte aan laadinfrastructuur is groot, maar de uitrol wordt bemoeilijkt door de toenemende druk op het elektriciteitsnet, de beschikbare openbare ruimte en de beperkte capaciteit voor uitvoering in de gehele keten. Dit vraagt om doordachte en efficiënte oplossingen die enerzijds gericht zijn op uitbreiding van de laadinfrastructuur en anderzijds de strategie en impact op de lange termijn voor ogen hebben, waaronder het beperken van de knelpunten op het elektriciteitsnet.

1.3. Doel en scope Integraal uitvoeringsplan “Schouwen-Duiveland elektrisch”

De gemeente Schouwen-Duiveland streeft naar een publiek laadnetwerk dat inwoners, forenzen en bezoekers ondersteunt in hun overstap naar elektrisch rijden. Daarbij staan de volgende inhoudelijke doelen centraal:

- Voldoende dekking en beschikbaarheid: Het publieke laadnetwerk groeit mee met de vraag en is zo ingericht dat laden geen drempel vormt voor (de overstap naar) elektrisch rijden;
- Betaalbaar en transparant: Tarieven zijn duidelijk opgebouwd, inzichtelijk en eerlijk voor de gebruikers;
- Onderdeel van de energietransitie: Het publieke laadnetwerk is slim en netbewust en draagt daarmee bij aan een stabiel energiesysteem, en aan onze de duurzaamheids- en klimaatdoelen.
- Betrouwbaar en veilig: Het publieke laadnetwerk functioneert goed, is veilig, voldoet aan alle technische en cybersecurity-eisen en wordt goed beheerd.

1.4. Collectieve aanpak concessie RAL Zuid West

Om te komen tot een toekomstbestendige aanpak voor publieke laadinfrastructuur, en om invulling te geven aan de gestelde gemeentelijke doelen, werkt de gemeente Schouwen-Duiveland samen met andere gemeenten in Zuid-Holland en Zeeland binnen de Collectieve aanpak publieke laadinfrastructuur Zuidwest Nederland. Deze samenwerking maakt onderdeel uit van de bredere aanpak van de NAL-regio Zuidwest.

De NAL-regio Zuidwest heeft hierin duidelijke doelen gesteld die naadloos aansluiten op onze eigen doelstellingen: inwoners en bezoekers van de regio moeten kunnen rekenen op een voldoende dekkend laadnetwerk, laadinfrastructuur moet betaalbaar en transparant zijn, en de uitrol moet veilig, betrouwbaar en toekomstbestendig plaatsvinden. Ook stelt de regio dat gemeenten grip moeten hebben op de kwaliteit en op een uitrol die aansluit bij de daadwerkelijke laadvraag. De collectieve aanpak is ontwikkeld om aan deze doelen te voldoen en gemeenten hierin te ontzorgen. Een belangrijk onderdeel van deze regionale aanpak is het werken met een collectieve concessie voor het plaatsen en exploiteren van publieke laadinfrastructuur. Binnen deze concessie zorgen de provincies Zuid-Holland, Zeeland en de gemeente Rotterdam namens alle deelnemende gemeenten voor de ontwikkeling en uitvoering van deze collectieve aanpak en de uitvoering van het concessie management.

Belangrijke kenmerken van deze aanpak zijn:

- Gezamenlijke aanbesteding van circa 20.000 nieuwe laadpalen in Zuidwest-Nederland.
- Datagedreven uitrol via een uniforme methode op basis van laaddruk en plankarten.
- De mogelijkheid van het plaatsen van laadpalen in gebieden waar nog helemaal geen laadpaal aanwezig is, de mogelijkheid om strategische laadpalen aan te vragen en laadpalen voor elektrische deelauto's en specifieke doelgroepen als invaliden.
- Het goedkeuren van locaties, nemen van verkeersbesluiten en lokaal contactpunt door de gemeente.
- Geen gemeentelijke investering nodig in de laadinfra: plaatsing en exploitatie zijn door de collectieve aanpak volledig marktgedreven; wel blijft gemeentelijke inzet nodig voor een actuele plankkaart, het tijdig nemen van verkeersbesluiten en participatie.
- Collectief concessie management: toezicht en uitvoering worden namens alle gemeenten georganiseerd.

Het aansluiten bij de collectieve concessie heeft de volgende voordelen:

- Kostenbesparing en ontzorging: de aanbesteding wordt centraal uitgevoerd, gemeenten hoeven geen eigen contract of aanbesteding te organiseren;
- Uniformiteit en kwaliteit: gezamenlijke eisen zorgen voor eenduidige inrichting, veilige technologie, en transparante en lagere tarieven;
- Hogere plaatsingszekerheid: plaatsing is afdwingbaar binnen de concessie, wat essentieel is om tijdig aan de vraag te voldoen;
- Gebruik van regionale expertise: laadinfra is inmiddels een zeer complex onderwerp geworden met strategische belangen en overwegingen. Op regionaal niveau is deze kennis en expertise georganiseerd en geborgd;
- Leren van elkaar: kennisdeling tussen gemeenten en gebruik van actuele data verbeteren het netwerk continu.

Deze aanpak sluit aan bij de doelstelling van de NAL om laadinfrastructuur collectief, efficiënt en toekomstgericht te organiseren. De keuze voor een gezamenlijke concessie is daarmee een bewuste beleidskeuze en een beleidsmatige beslissing om de publieke belangen van gemeenten zo goed mogelijk te borgen.

1.5 Rol van de gemeente

Hoewel de concessie centraal wordt uitgevoerd, houdt de gemeente een duidelijke en onmisbare regierol in de ruimtelijke inpassing van nieuwe laadlocaties. We hebben een plankaart opgesteld met geschikte potentiële locaties voor publieke laadpunten en actualiseren deze regelmatig op basis van nieuwe inzichten, gebiedsontwikkelingen of strategische keuzes. Onze plankaart heeft een zichttermijn tot 2030 en bevat zo'n 613 potentiële laadlocaties (1226 laadpunten). Wanneer de data aanleiding geeft tot het bijplaatsen van een laadpaal, beoordelen we of deze nog steeds past binnen de plankaart en de lokale kaders. We nemen vervolgens het verkeersbesluit dat nodig is om de laadlocatie te reserveren voor 'het opladen van elektrische auto's'. Daarnaast wijzen we zelf strategische locaties aan, bijvoorbeeld bij nieuwbouwprojecten, recreatiegebieden, locaties waar deelmobiliteit wordt gestimuleerd of plekken waar specifieke doelgroepen, zoals mindervaliden, aanvullende voorzieningen nodig hebben.

1.5. Leeswijzer

In de volgende hoofdstukken bespreken we het Integraal uitvoeringsplan "Schouwen-Duiveland Elektrisch" in meer detail. In hoofdstuk 2 beschrijven we allereerst de kenmerken van de laadinfrastructuur en de gebruikersgroepen. In hoofdstuk 3 beschrijven we de ontwikkelingen en beleidskaders. In hoofdstuk 4 gaan we in op de prognoses voor de komende jaren. In hoofdstuk 5 lichten we onze strategische keuzes toe. In hoofdstuk 6 geven we de plaatsingsstrategie weer. Tot slot beschrijft hoofdstuk 7 hoe we de uitvoering van deze visie organiseren. In de bijlagen geven we een begrippenlijst (Bijlage 1), een overzicht van relevante gebruikersgroepen (Bijlage 2), de prognoses voor Nederland (Bijlage 3) en de prognoses voor Schouwen-Duiveland (Bijlage 4)

2. Kenmerken laadinfrastructuur en gebruikersgroepen

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 parkeergarages, 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 actueel overzicht met de publieke oplaadpunten op Schouwen-Duiveland vind je op regionale klimaatmonitor van Rijkswaterstaat (klimaatmonitor.databank.nl). Momenteel heeft Schouwen-Duiveland 691 (semi)publieke laadpunten (ongeveer 345 laadpalen) in de openbare ruimte.

2.2. Soorten laadpunten

Laadpunten kunnen op verschillende vermogens elektriciteit leveren:

- 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.

- 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:
 - 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. Inmiddels zien wij op Schouwen-Duiveland verschillende initiatieven bij (retail)ondernemingen (Liddle, AH, Market plaza, etc).
 - 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.
- Ultrasnelladen voor openbaar vervoer en zwaar 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, mobiliteitshubs of logistieke hotspots zoals grote bedrijventerreinen.

2.3. 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, zwaar logistieke voertuigen en de specifieke doelgroepen (doelgroepenvervoer, licht elektrische voertuigen en vaartuigen) welke laadoplossingen we inzetten. Openbaar vervoer, taxi's en mobiele werktuigen worden kort beschreven maar vallen buiten dit uitvoeringsplan.

2.3.1. Personenvervoer

Voor personenvervoer maken we een onderscheid tussen inwoners, werkenden en bezoekers:

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. Onder voorwaarden is laden over de stoep, door middel van een kabelgoot, toegestaan.

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.

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.

2.3.2. Licht 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 herijkingperiode van dit uitvoeringsplan openbaar laden 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.

2.3.3. Specifieke doelgroepen

We onderscheiden de volgende specifieke doelgroepen namelijk: doelgroepen vervoer, licht elektrische voertuigen (fietsen, brommers en scooters) en vaartuigen.

Doelgroepen vervoer

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'.

Licht elektrische voertuigen

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 Hoofdinfrastructuur 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 snel-oplaadstation 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. Inmiddels is er in 2024 in de haven van Zierikzee een oplaadpunt voor boten gerealiseerd.

2.3.4. Zwaar 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)?

2.3.5. Taxi's

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 het integraal uitvoeringsplan "Schouwen-Duiveland elektrisch" ..

2.3.6. Openbaar vervoer

De komende jaren ondergaat het openbaar vervoer in Zeeland een grote groene transitie. Vanaf 13 december 2026 neemt vervoerder EBS de concessie over van Connexxion, met een looptijd van 12 jaar. Een centraal onderdeel van deze nieuwe overeenkomst is de volledige verduurzaming van het wagenpark. EBS heeft hiervoor al 73 nieuwe elektrische bussen besteld. Deze emissievrije voertuigen gaan rijden op zowel de regionale verbindinglijnen als in de kleinere kernen. Hiermee voldoet de provincie aan de landelijke doelstelling om uiterlijk in 2030 al het busvervoer zonder uitstoot te verzorgen. Naast de grote bussen wordt er ook ingezet op flexibel, fijnmazig vervoer om de bereikbaarheid te garanderen.

2.3.7. Mobiele werktuigen

Mobiele werktuigen is een verzamelnaam voor gemotoriseerde machines en voertuigen die worden gebruikt voor werkzaamheden op terreinen, zoals in de bouw, landbouw en industrie. Deze machines zijn ontworpen om werk te verrichten terwijl ze zich voortbewegen of op verschillende locaties inzetbaar zijn. De elektrificatie van mobiele werktuigen (zoals graafmachines, shovels en kranen) is een cruciale stap in de verduurzaming van de bouw- en landbouwsector. Waar deze machines voorheen volledig afhankelijk waren van diesel, schakelen fabrikanten nu massaal over naar batterij-elektrische aandrijvingen om te voldoen aan emissie-eisen zoals het Schone Lucht Akkoord. De reguliere oplaadpunten kunnen worden gebruikt voor het opladen van lichte machines. Het opladen van zware machines op een bouwplaats is uitdagender dan bij een personenauto, omdat er vaak geen krachtige netaansluiting aanwezig is.

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:

- 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.

3.2. 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).

Het Transferium in Renesse beschikt over een uitgebreid laadplein met 50 laadpunten 48 hiervan zijn 11kW AC laadpunten en 2 zijn 100kW DC laadpunten. Hiermee is het een belangrijke hub voor elektrisch laden in de regio. De CPO van het laadplein beschikt over een beperkte netaansluiting welke vanwege door de netbeheerder afgekondigde netcongestie niet kan worden verzwaaard. Op de fysieke netaansluiting kunnen maximaal 24 laadpunten worden aangesloten. Om toch aan de laadvraag in de regio te kunnen voldoen wordt er gebruikt gemaakt van een slim Energie Management Systeem (EMS) en is er een batterijopslag systeem (BESS) toegevoegd. Het BESS creëert een buffer die op gunstige momenten oplaadt/ontlaadt. Het EMS gebruikt deze buffer om op piekmomenten wat betreft laadvraag de laadpunten te voeden. De congestie in Schouwen-Duiveland bestaat grotendeels uit invoedingcongestie.

Op zonnige dagen met veel PV-opwek zorgt het laadplein voor congestieverzachting door op de momenten met piek invoeding juist veel elektriciteit van het net af te halen.



3.3. Wet- en regelgeving

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

3.4. Netcongestie

De energietransitie heeft grote impact op het elektriciteitsnetwerk. Duurzame bronnen als zon en wind geven piekmomenten in het aanbod, terwijl bijvoorbeeld elektrificatie van woningen en bedrijven 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.

Sinds oktober 2020 is er sprake van netcongestie voor teruglevering op de Noordring, het 50 kV elektriciteitsnet dat de eilanden Schouwen-Duiveland en Tholen van elektriciteit voorziet. In 2023 is netcongestie voor afname voor heel Zeeland afgekondigd. Om dit op te lossen, realiseren TenneT en Stedin tussen 2031 en 2033 een nieuw 150 kV-station op Schouwen-Duiveland, gekoppeld aan een 380 kV-station in Bergen op Zoom. Ook een nieuw 50/20 kV-station in Serooskerke en de upgrade van het 50/20 kV station in Oosterland is gepland voor deze periode. Daarnaast verzwaart Stedin het lokale midden- en laagspanningsnet (buurtaanpak) en wordt er via een 'flex challenge' gezocht naar tijdelijke oplossingen zoals energieopslag."

Op 1 januari 2026 is het nieuwe prioriteringskader van de Autoriteit Consument en Markt (ACM) in werking getreden. De belangrijkste wijziging is dat woningen en kleinverbruikers (zoals het MKB) niet langer automatisch voorrang hebben op het stroomnet. In plaats daarvan geldt nu het 'first come, first served'-principe. Alleen projecten die vallen onder de categorieën congestieverzachtters, veiligheid of basisbehoeften krijgen nog voorrang. Alle overige aanvragen, waaronder laadpalen, sluiten achteraan aan in de wachtrij.

Voor de publieke laadinfrastructuur is ons uitgangspunt dat de stroom 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. Lokale opwekking en lokaal gebruik, indien mogelijk achter de meter van gebouwen, kan netverzwaringen voorkomen.

3.5. Beleidskaders

Er zijn diverse beleidskaders zowel gemeentelijk als regionaal die van invloed zijn op de doelstelling om een toekomstbestendige en dekkende laarinfrastructuur te realiseren.

3.5.1. Energieagenda 2025-2030

Algemene ambitie van de Energieagenda 2025- 2030 is het realiseren van een energieneutraal Schouwen-Duiveland. Daarmee bedoelen we dat we binnen onze gemeentegrenzen evenveel duurzame energie opwekken als we verbruiken. Om dit te realiseren werken we aan de vier thema's: 1. Energiebesparing; 2. Duurzame Energieopwekking; 3. Warmtetransitie en 4. Duurzame mobiliteit. Doelstellingen per thema zijn weergegeven in onderstaande tabel 1.

Tabel 1. Thema's en doelstellingen Energieagenda 2025-2030

Thema	Doelstellingen
Energiebesparing	Realiseren van een energiebesparing van 20% in 2030 en 30% in 2040 ten opzichte van 2017.
Duurzame Energieopwekking	In 2030 wordt 60% van het totale energieverbruik duurzaam opgewekt en in 2040 wekken we 100% van het energieverbruik duurzaam op.
Warmtetransitie	In 2030 reduceren we het aardgasverbruik met 50% ten opzichte van 2017 en in 2040 gebruiken we geen aardgas meer
Duurzame mobiliteit	In 2030 reduceren we de voertuigbrandstoffen met 20% ten opzichte van 2017 en in 2040 willen we 60% minder voertuig brandstoffen gebruiken.

3.5.2. Regionale Energie Strategie (RES) Zeeland 2.0

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:

- Gebouwd Omgeving;
- Elektriciteit
- 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 55 % voor mobiliteit in 2030.

3.5.3. Regionale Mobiliteitsstrategie Zeeland

De Regionale Mobiliteitsstrategie Zeeland is gericht op een toekomstig mobiliteitssysteem 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.

3.5.4. Integraal Verkeers- en vervoersplan

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.

3.5.5. 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.

3.5.6. Welstandsnota en Handboek openbare ruimte

De Welstandsnota 2023 bevat criteria voor het toetsen van ruimtelijke initiatieven op het gebied van Welstand. Voor oplaadpunten voor elektrisch vervoer zijn geen specifieke criteria opgenomen. Het doel van het handboek openbare ruimte 2025 is om meer eenheid en continuïteit in de buitenruimte te brengen, standaard waar het kan, maatwerk waar het moet. Deze punten dragen aan de ene kant bij aan een hogere kwaliteit van de openbare ruimte. Aan de andere kant draagt dit bij aan de langdurige instandhouding van goed beheer in de openbare ruimte wat van groot belang is voor een aantrekkelijke leefomgeving.

4. Prognose laadinfrastructuur

De transitie naar emissieloos vervoer versnelt: vanaf 2030 moeten alle nieuwe personenauto's emissievrij zijn, en ook bestelauto's, vrachtwagens en mobiele werktuigen stappen massaal over op batterij-elektrische aandrijving. Deze transitie slaagt alleen met een robuuste laadinfrastructuur. Voor gemeenten ligt er de grote opgave om een dekkend netwerk te realiseren dat geschikt is voor zowel lichte voertuigen als het zware materieel en de logistieke sector.

4.1. Prognoses elektrisch vervoer Nederland

Namens de netbeheerders en NAL-regio's stelt ElaadNL prognoses op voor de groei van batterij-elektrische voertuigen (BEV's) en de benodigde laadinfrastructuur. Hierbij wordt gewerkt met drie groeiscenario's: laag, midden en hoog. In tabel 2 en 3 staan de respectievelijke prognoses voor het aantal voertuigen en de bijbehorende laadpunten per scenario

Tabel 2. Ontwikkeling aantal batterij-elektrische voertuigen (BEV's) in Nederland in 2025 en 2050 voor laag, midden en hoogscenario.

Voertuig	Aantal BEV's 2025			Aantal BEV's 2050		
	Laag	Midden	Hoog	Laag	Midden	Hoog
Personenauto's	641.631	668.552	737.408	10.004.117	10.004.112	10.004.116
Bestelauto's	42.014	50.370	53.881	1.152.541	1.196.446	1.196.446
Trucks	2.529	3.599	3.705	132.681	147.300	164.096
Mobiele werktuigen	13.285	15.554	17.170	141.683	145.006	145.083
Totaalrij						

Tabel 3. Ontwikkeling aantal laadpunten in Nederland in 2025 en 2050 voor laag, midden en hoogscenario.

Voertuig	Aantal laadpunten 2025			Aantal laadpunten 2050		
	Laag	Midden	Hoog	Laag	Midden	Hoog
Personenauto's	752.728	777.446	792.828	4.277.493	4.277.493	4.277.495
Bestelauto's	37.324	44.747	47.866	1.023.881	1.062.888	1.062.888
Trucks	2.120	3.018	3.106	111.229	123.491	137.570
Mobiele werktuigen	-	-	-	-	-	-
Totaalrij						

De ontwikkeling van het aantal emissieloze voertuigen en werktuigen in Nederland tussen 2025 en 2050 is voor alle drie de scenario's terug te vinden in bijlage 3.

4.2. Prognoses laadpunten Schouwen-Duiveland

Ook voor de gemeente Schouwen-Duiveland heeft ElaadNL prognoses opgesteld voor de ontwikkeling van de oplaadpunten per scenario en de prognoses per type oplaadpunt.

4.2.1. Prognoses ontwikkeling oplaadpunten per scenario

De verwachte groei van het aantal elektrische voertuigen en laadpunten op Schouwen-Duiveland voor 2025 en 2050 is per scenario weergegeven in tabel 4 en 5.

Tabel 4. Ontwikkeling aantal batterij-elektrische voertuigen op Schouwen-Duiveland voor 2025 en 2050 voor laag-, midden- en hoogscenario op Schouwen-Duiveland.

Voertuig	Aantal BEV's 2025			Aantal BEV's 2050		
	Laag	Midden	Hoog	Laag	Midden	Hoog
Personenauto's	1646	1767	1892	22.575	22.575	22.575
Bestelauto's	135	162	174	3719	3815	3815
Trucks	3	4	4	144	160	178
Mobiele werktuigen	43	50	55	71	72	72

Tabel 5. Ontwikkeling van benodigde aantal laadpunten op Schouwen-Duiveland voor 2025 en 2050 voor laag-, midden- en hoogscenario.

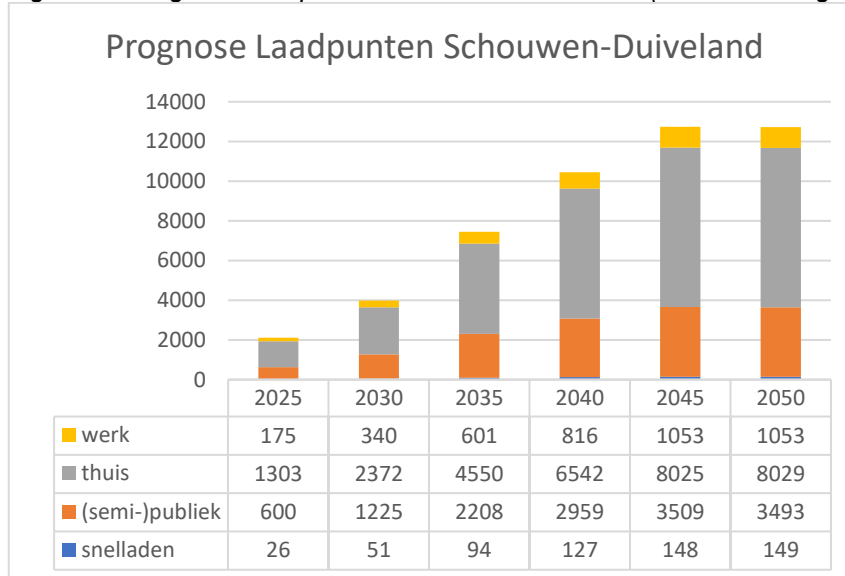
Voertuig	Aantal laadpunten 2025			Aantal laadpunten 2050		
	Laag	Midden	Hoog	Laag	Midden	Hoog
Personenauto's	2.024	2.103	2.173	12.724	12.724	12.724
Bestelauto's	108	130	139	2.972	3.043	3.043
Trucks	3	4	4	142	157	175
Mobiele werktuigen	-	-	-	-	-	-

4.2.2. Prognoses per type oplaadpunt

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 thuisladen te stimuleren, 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.

De prognoses per voor de verschillende type oplaadpunten (werk, thuis, (semi) publiek en snellader) zijn weergegeven in figuur 2.

Figuur 2. Prognose laadpunten Schouwen-Duiveland (Bron: Stichting ElaadN, 2024).



De laadbehoefte neemt de komende decennia fors toe. Voor thuisladen wordt een groei verwacht van 1.303 naar 8.029 oplaadpunten in 2050; op werklocaties stijgt dit aantal in dezelfde periode van 175 naar 1.053.

Met momenteel 691 (semi)publieke laadpunten (december 2025) loopt Schouwen-Duiveland voor op de prognose van ElaadNL, die voor 2025 uitgaat van 600 benodigde punten. De opgave blijft echter groot: de behoefte groeit door naar 1.225 in 2030, 2.208 in 2035 en uiteindelijk 3.439 laadpunten in 2050.

De behoefte aan snelladers op Schouwen-Duiveland stijgt fors: van 26 in 2025 naar 149 in 2050. Met de huidige 16 snelladers ligt de gemeente nu nog achter op de prognose.

4.3. Strategische Plankaart Openbaar Laden (2026-2030)

Voor Schouwen-Duiveland heeft EV consult de Strategische Plankaart van 2022 geactualiseerd in een Strategische Plankaart Openbaar Laden (2026 – 2030). Hierin staan alle bestaande en geplande oplaadpunten tot 2030. Op de kaart staan ongeveer 613 laadpalen (1226 laadpunten). 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 orgunstig voor de aanvragers maar verlicht ook de werkdruk voor de gemeente.

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.

4.4. Prognose laadinfrastructuur voor specifieke doelgroepen

Toerisme is van groot belang voor Schouwen-Duiveland. Jaarlijks bezoeken vele toeristen uit binnen-en buitenland Schouwen-Duiveland. In 2023 waren er ongeveer 5,76 miljoen toeristische overnachtingen op Schouwen-Duiveland. De unieke plekken op het eiland worden verbonden door de Toeristische Hoofdinfrastructuur 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 overgegaan wordt op elektrische varen. Op Schouwen-Duiveland willen we hierop voorsorteren.

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.

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 gebruikersgroep personenvervoer en licht logistiek vervoeren, specifieke doelgroepen (doelgroepenvervoer, deelvervoer, licht elektrische vervoer en vaartuigen) en zwaar logistiek vervoer.

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

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

5.1. Type laadinfrastructuur

De gemeente neemt de verantwoordelijkheid om te zorgen voor een basisnetwerk van publieke laadpunten voor de gebruikersgroep 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



De ladder van laden werkt als volgt:

1. Een elektrisch rijder (EV-rijder) met bestaande private parkeermogelijkheid realiseert zelf een privaat laadpunt. 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;
2. 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.
3. 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 gemeente wil, onder voorwaarden, meewerken aan Verlengd Private Aansluitpunten bij specifieke projecten. Bijvoorbeeld wanneer bedrijven op bedrijventerreinen netcapaciteit over hebben wat bij voorbeeld gebruikt kan worden door andere bedrijven voor het opladen van vrachtauto's of bussen. Realisatie van VPA's zal plaats vinden op projectbasis.

Voor de specifieke doelgroepen (doelgroepenvervoer, deelmobiliteit, licht elektrisch vervoer en voertuigen) 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. Dit geldt ook voor laadinfrastructuur voor zwaar logistiek vervoer.

5.2. Soorten laadpunten

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

5.3. Uitvoeringsmodel

Het uitvoeringsmodel voor het realiseren van publieke reguliere oplaadpunten zoals was opgenomen in de Integrale laadvisie van 2021 was het “open markt vergunningen” model. Dit wil zeggen dat een aantal aanbieders van laadpalen of te wel Chargepoint Operators (CPO's) het exclusieve plaatsingsrecht krijgen voor het realiseren van publieke laadpunten. In 2025 heeft het college besloten om voor publieke laadpunten deel te nemen aan de concessie van de Regionale Aanpak Laadinfrastructuur Zuid West (RAL ZW). De collectieve aanpak en concessie publieke laadinfrastructuur Zuidwest Nederland omvat één integraal contract waarin voor alle deelnemende gemeenten is vastgelegd welke laadpalen wanneer worden geplaatst, binnen welke termijnen dit gebeurt, hoe deze laadpalen worden beheerd en welke kwaliteitseisen en randvoorwaarden daarbij gelden. Zo ontstaat één samenhangend netwerk met dezelfde technische standaarden, dienstverlening en veiligheidsnormen in de gehele regio.

Doel en inhoud van de concessie

Het doel van de concessie is om op een voorspelbare en professionele manier te voorzien in een laadnetwerk dat meegroeit met de vraag. De concessie regelt daarom zowel de plaatsing van nieuwe laadpalen als de exploitatie en het onderhoud van deze palen gedurende de jaren daarna. Alle afspraken die nodig zijn om de publieke laadinfrastructuur betrouwbaar, veilig en betaalbaar te houden — van tarieftransparantie tot cybersecurity en datadeling — zijn hierin vastgelegd. De plaatsing van nieuwe laadpalen gebeurt binnen de nieuwe of huidige concessie in de periode tussen 2026 en 2030. De geplaatste laadpalen worden vervolgens tot en met 2035 geëxploiteerd met één vaste set afspraken. Hierdoor ontstaat stabiliteit in tarieven, dienstverlening en beheer.

Exclusiviteit

Een belangrijk onderdeel van de concessie is dat de twee geselecteerde partijen het exclusieve recht én de verplichting krijgen om reguliere publieke AC-laadpalen (tot en met 22 kW) te plaatsen en te beheren in de openbare ruimte. Deze exclusiviteit is nodig om plaatsingen daadwerkelijk afdwingbaar te maken en om ervoor te zorgen dat investeringen in laadinfra kunnen worden terugverdiend en de tarieven laag zijn. De exclusiviteit heeft een begrenzing: deze geldt niet voor snelladers, grootschalige laadpleinen, laadpunten op privaat terrein of pilots en innovaties van beperkte omvang. Hiermee behouden we dus ruimte om ook andere projecten te realiseren.

Twee concessiehouders

Binnen de concessie worden twee CPO's gecontracteerd, die samen de opdracht uitvoeren. Zij hebben respectievelijk 60% en 40% van de totale opdracht. Twee partijen zorgen voor een goede balans tussen schaalvoordelen, concurrentie en laad zekerheid. De regio en wij als gemeente zijn daarbij niet afhankelijk van één aanbieder, terwijl de kwaliteit en uniformiteit blijft gewaarborgd. Het werken met twee aanbieders verlaagt ook de afhankelijkheidsrisico's en de strategische marktordening op langere termijn.

5.4. Plaatsingsstrategie

De regio werkt met één uniforme uitrolstrategie die ervoor zorgt dat het netwerk van publieke laadpalen zich ontwikkelt op basis van daadwerkelijke behoefte, gebiedsdekking en lokale beleidskeuzes. De uitrolstrategie kent drie sporen die elkaar aanvullen.

1. Wittevlekken

In gebieden (CBS-rasters van 500 bij 500 meter) waar nog geen publiek toegankelijke laadpalen aanwezig zijn en waar voldoende huishoudens wonen (125 of meer), wordt binnen het eerste jaar van de concessie een laadpaal geplaatst. Hiermee wordt basisdekking voor de hele regio en onze gemeente gegarandeerd.

2. Datagedrevenplaatsing

De groei van het netwerk verloopt via een datagedreven methode. Elk kwartaal wordt de bezettingsgraad en het verbruik van de bestaande publieke laadpalen bepaald. In de gebieden waar laadlocaties zijn die boven de drempelwaarden uitkomen, wordt bijgeplaatst. Dit voorkomt dat gemeenten achter de vraag aanlopen en zorgt voor een evenwichtige groei van het netwerk.

3. Strategische aanvragen

Gemeenten kunnen zelf locaties inbrengen wanneer dit vanuit lokaal beleid of specifieke doelgroepen gewenst is. Dit kan bijvoorbeeld gaan om laadpunten bij nieuwbouwprojecten, recreatiegebieden, locaties voor deelmobiliteit of laadvoorzieningen voor mindervaliden. Deze locaties worden aan de plankaart toegevoegd en volgens de afspraken uit de concessie gerealiseerd.

5.5. Nadere regels kabelgootvoorzieningen

Op 10 november 2025 heeft de gemeenteraad de motie "Kabels over de stoep" aangenomen. Middels deze motie vraagt de gemeenteraad aan het college om de juridische en fysieke kaders te scheppen die het faciliteren van het opladen van elektrische voertuigen middels private laadinfrastructuur (met gebruikmaking van eigen opgewekte zonnestroom) over de openbare weg mogelijk maken, specifiek door de inzet van kabelgootvoorzieningen.

Juridische grondslag

Het juridisch instrumentarium hiervoor ligt in de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) Schouwen-Duiveland, in het bijzonder artikel 2:10 (Lid 1). Dit artikel bevat een algemeen verbod op het gebruik van de weg anders dan overeenkomstig de publieke functie daarvan, als dit gebruik de bruikbaarheid van de weg belemmert of een gevaar vormt voor de veiligheid. Een laadkabel, kabelmat of fysieke aanpassing aan het wegdek wordt gekwalificeerd als een voorwerp c.q. handeling die onder de werkingssfeer van dit verbod valt.

Ontheffing en nadere regels

Het college is op grond van artikel 2:10, lid 5 van de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) Schouwen-Duiveland bevoegd om ontheffing te verlenen van het verbod op het plaatsen van voorwerpen op of aan de weg. Om een consistente, veilige en objectieve uitvoering van deze bevoegdheid te waarborgen, zal het college de komende periode gebruikmaken van zijn delegatiebevoegdheid om Nadere regels kabelgootvoorzieningen op te stellen en vast te stellen. Deze op te stellen nadere regels dienen ter nadere invulling van de belangenafweging tussen het faciliteren van de lokale energietransitie — volgens de aangenomen motie “Kabels over de stoep” — enerzijds, en het waarborgen van de verkeersveiligheid en de onbelemmerde toegankelijkheid van de openbare ruimte anderzijds. Door de specifieke voorwaarden voor het aanleggen en gebruiken van kabelgoten in deze uitvoeringsregels te verankeren, wordt bij de toekomstige uitrol voorzien in de nodige rechtszekerheid voor burgers en wordt een eenduidig, handhaafbaar kader voor de gemeentelijke organisatie gecreëerd.

De belangrijkste voorwaarden die in de nadere regels verder zullen worden uitgewerkt zijn:

- De aanvrager staat ingeschreven op het adres van de woning waar de kabelgoot wordt aangevraagd.
- De aanvrager kan niet op eigen terrein parkeren;
- Er ligt geen gras- of groenstrook, weg of fietspad tussen de openbare parkeerplaats en het huis of de tuin;
- De aanvrager beschikt op het moment van aanmelden over werkende zonnepanelen.
- Het oplaadpunt (de lader) moet zich op eigen terrein bevinden (bijv. aan de gevel).
- Beschermd dorps- en stadsgezicht wordt uitgesloten van het plaatsen van kabelgoten.
- Alleen door de gemeente goedgekeurde kabelgoottegels met een afsluitbare rubberen strip zijn toegestaan om struikelgevaar en vuilophoping te voorkomen.
- De aanleg wordt uitsluitend uitgevoerd door (of onder toezicht van) de gemeente Schouwen-Duiveland om de kwaliteit van het straatwerk te waarborgen.
- De volledige kosten voor de tegels en de legkosten komen voor rekening van de aanvrager.
- De parkeerplaats blijft openbaar. De aanvrager heeft geen exclusief parkeerrecht. Als er een andere auto staat, kan er niet geladen worden.
- De kabel mag alleen in de goot liggen tijdens het daadwerkelijke laadproces. Na het laden moet de kabel direct worden verwijderd.
- De eigenaar van de kabel blijft verantwoordelijk voor eventuele schade of ongevallen die voortvloeien uit het gebruik van de kabel.
- De kabelgoot wordt geweigerd wanneer de parkeerdruk in de straat extreem hoog is en de kabelgoot tot ongewenste claimedrag leidt.

De nadere regels zullen verder worden uitgewerkt en zullen samen met het definitieve beleid ter vaststelling worden voorgelegd aan het college.

5.6. Participatie

Inwoners en ondernemers spelen een belangrijke rol bij de realisatie van publieke laadpunten. Via het platform ‘Denk Mee Schouwen-Duiveland’ kunnen zij informeren, adviseren en meedenken over het beleid en de locatie van de laadpunten.

6. Plaatsingsbeleid publieke reguliere oplaadpunten

Het plaatsingsbeleid geeft invulling aan de keuzes die in het uitvoeringsplan van gemeente Schouwen- Duiveland zijn gemaakt. Het plaatsingsbeleid bestaat uit informatie over de collectieve aanpak concessie RAL ZW, de functionele en technische eisen aan de laadpunten en de specifieke eisen vanuit de gemeente.

6.1. Algemene informatie collectieve aanpak concessie RAL ZW

De collectieve aanpak en concessie voor publieke laadinfrastructuur in Zuidwest Nederland biedt gemeenten de mogelijkheid om gezamenlijk een uniform, efficiënt, betaalbaar en duurzaam laadnetwerk (verder) uit te rollen. De concessie heeft als uitgangspunt de principes van de ladder van laden. Daar waar onvoldoende laadinfrastructuur in de private ruimte gerealiseerd kan worden, wordt met deze collectieve aanpak en concessie in publieke laadinfrastructuur voorzien.

6.1.1. Plaatsings- en exploitatieperiode

De concessie kent twee periodes: de plaatsingsperiode en de exploitatieperiode.

- Plaatsingsperiode: de plaatsingsperiode heeft een looptijd, inclusief verlengingsmogelijkheden, vanaf de ondertekening van het contract tot 31 december 2030. Gedurende deze periode kunnen nieuwe aanvragen voor laadpalen worden ingediend en in behandeling genomen door de concessiehouders.
- Exploitatieperiode: de exploitatieperiode loopt tot 31 december 2035 en geldt voor alle nieuwe laadpalen, ongeacht het jaar van plaatsing. Deze termijn is gekozen omdat het een gebruikelijke en realistische periode is om de investeringen terug te verdienen.

Gedurende de plaatsings- en exploitatieperiode is de CPO (Charge Point Operator) verantwoordelijk voor het volledige beheer, onderhoud en de exploitatie van alle gerealiseerde laadpalen conform de eisen die we daaraan hebben gesteld. Na afloop van de exploitatieperiode vervallen de laadpalen zowel commercieel als juridisch aan de concessieverlener, zijnde de gemeente waar de laadpalen staan. Dit is in lijn met de landelijke standaard uit de basisset publieke laadinfrastructuur van het NKL (Nationaal Kennisplatform Laadinfrastructuur) en eerdere concessies. Het uitgangspunt is echter dat de laadpalen worden overgedragen binnen een nieuwe overeenkomst, mogelijk in regionaal verband. De CPO is verantwoordelijk voor het opleveren van de laadinfrastructuur in een staat die overdracht zonder technische aanpassingen mogelijk maakt. Laadpalen in de openbare ruimte worden geplaatst door de concessiehouders. Er zal door de gemeenten geen recht van opstal op de laadpalen worden gevestigd. De concessiehouders blijven economisch eigenaar van de laadpalen voor de duur van de overeenkomst.

6.1.2. Overname van bestaande palen

Het overnemen van bestaande laadpalen uit andere contracten, bijvoorbeeld vanuit het openmarktmodel, is binnen de concessie niet mogelijk. De grote diversiteit en grote onzekerheden die hierbij komen kijken maken de aanbesteding te complex. Wel kunnen leeg opgeleverde laadlocaties in kleinschalige gevallen worden overgenomen door de nieuwe concessiehouder. Dit geldt dus niet als generieke oplossing voor grotere aantallen. Onderling kunnen partijen vrijblijvend afspraken maken over het behouden en overdragen van de bestaande netaansluiting.

Met de CPO's die al laadpalen hebben geplaatst op Schouwen-Duiveland door middel van een addendum op de overeenkomst afspraken gemaakt over het exploiteren van de bestaande laadpalen tot 2035.

6.1.3. Geen onderdeel van concessie

Niet alle mogelijkheden of vormen van laadinfrastructuur zijn onderdeel van deze collectieve aanpak en concessie. Vanwege complexiteit, juridische, praktische, strategische of inkooptechnische aspecten zijn o.a. de volgende zaken geen onderdeel van deze opdracht;

- snelladen/snelladers;
- solar carports;
- laadpalen in (gemeentelijke) parkeergarages;
- laadpunten op privaat terrein;
- grootschalige laadpleinen op P+R-locaties, transferia, etc.

Het staat de provincies en alle gemeenten vrij om, in het kader van innovaties en pilotprojecten, separate afspraken te maken met de concessiehouders of andere partijen. Deze uitzondering geldt in beperkte mate ook voor laadpalen in de openbare ruimte op een netaansluiting van maximaal 3x35A. Hierbij moet het dan wel gaan om innovaties die niet passend zijn binnen deze collectieve aanpak en concessie. Als de gemeente hiervan gebruik wil maken, dan dient dit afgestemd te worden met de contractmanager.

6.2. Functionele en technische eisen

Om ervoor te zorgen dat binnen de concessie wordt gewerkt aan een toekomstbestendig en dekkend netwerk van laadinfrastructuur, stellen we een groot aantal eisen. Voor een groot deel gaat het hierbij om nationaal bepaalde standaard- of basiseisen, bijvoorbeeld uit de basisset van het NKL. De laadpalen moeten voldoen aan alle meest recente en actuele eisen voor onder andere netbewust laden, Smart Charging/slim laden, cyber security en Vehicle-to-Grid laden. Dit maakt dat de laadinfrastructuur:

- veilig is en blijft;
- de impact op het elektriciteitsnet beperkt wordt;
- ingezet kan worden om de energietransitie te versnellen;
- om kan gaan met nieuwe functionaliteiten;
- zowel hardware- als softwarematig klaar is voor de toekomst.

Hieronder worden een aantal voor gemeenten belangrijke onderdelen toegelicht. We gaan hierbij dus niet in op alle basis- en standardeisen.

6.2.1. Laadpaalkleven en connectietarief

Het toepassen van een connectie- of kleeftarief is in principe niet toegestaan, tenzij hiervoor expliciet toestemming wordt gegeven door de concessieverlener. Uit data blijkt namelijk dat 'laadpaalkleven' op dit moment niet of nauwelijks een probleem is. Daarom worden hier vooraf dan ook geen vaste afspraken over gemaakt. Wel is contractueel vastgelegd dat, wanneer op basis van data blijkt dat laadpaalkleven zich structureel voordoet en tot problemen leidt, er met de CPO's wordt afgesproken welke passende maatregelen zij dienen te treffen. De te nemen maatregelen dienen afgestemd en goedgekeurd te worden vanuit het contract- en concessie-management.

6.2.2. Netbewust laden, slim laden en cybersecurity

Vanwege de netcongestieproblematiek die in een groot deel van het concessiegebied op het elektriciteitsnet geldt, heeft netbewust laden absolute prioriteit. Hierbij sluiten we tenminste aan bij de landelijke Handreiking Netbewust Laden. De verwachting is dat gedurende de plaatsingstermijn op diverse plekken in Zuid-Holland en Zeeland de noodzaak zal ontstaan om netbewust laden (tijdelijk) toe te passen. Netbewust laden betekent dat het laadvermogen tijdelijk wordt teruggeschakeld op momenten dat de belasting op het net, aantoonbaar door de netbeheerder, te hoog is. Deze aansturing gebeurt door de netbeheerder en is gebaseerd op de actuele netcapaciteit. Uit het onderzoek 'Regulier en netbewust laden – Outlook Laadprofielen Personenauto's' van ElaadNL (januari 2023) blijkt dat netbewust laden effectief bijdraagt aan het verlagen van piekbelasting op het elektriciteitsnet. Tegelijkertijd ondervinden gebruikers hiervan nauwelijks hinder in hun laadgedrag. Naast netbewust laden is ook ruimte voor slim laden binnen de concessie. Waar netbewust laden draait om aansturing door de netbeheerder op basis van netcapaciteit, wordt slim laden juist aangestuurd door de CPO of een tussenpartij, bijvoorbeeld op basis van prijsprikkels (lagere energietarieven op bepaalde momenten) en de beschikbaarheid van duurzame energie (zoals zon of wind). Slim laden kan bijdragen aan een efficiënter gebruik van het net én extra voordelen opleveren voor de gebruiker, zoals kostenbesparing of meer gemak. Ook toepassingen zoals Vehicle-to-Grid (V2G), waarbij voertuigen stroom terugleveren aan het net, vallen hieronder. Belangrijk uitgangspunt is dat slim laden nooit in strijd mag zijn met netbewust laden. Het belang van het elektriciteitsnet staat voorop, maar binnen dat kader stimuleren we innovatieve oplossingen die ook de gebruiker ten goede komen.

Er is nog veel onbekend over slim laden en V2G en de combinatie met netbewust laden, maar alles wat nu bekend is wordt aan de voorkant in de aanbesteding opgenomen, zodat hier later gebruik van gemaakt kan worden. Tegelijkertijd bieden we voldoende flexibiliteit om toekomstige ontwikkelingen te integreren.

6.2.3. Dynamische tarieven

Dynamische tarieven zullen in de exploitatieperiode naar verwachting steeds gangbaarder worden. Hoewel dit een belangrijke ontwikkeling is, bestaan er nog veel onzekerheden en onduidelijkheden rondom de invoering ervan. Verdere uitwerking en praktijkervaring via pilots zijn daarom noodzakelijk. Binnen de concessie wordt ruimte geboden voor dynamische tarieven, maar het is op dit moment lastig om hier vooraf harde eisen aan te stellen.

6.2.4. Duurzame stroom, circulair inkopen en social return

Duurzame stroom, circulair inkopen en social return zijn belangrijke aspecten binnen de concessie. De Concessiehouder verzorgt stroomlevering op de Laadobjecten met elektriciteit uit in Nederland opgewekte gecertificeerde Groene Stroom uit de hernieuwbare energiebronnen wind en zon. Ten aanzien van de social return worden de standaarden van de gemeente Rotterdam aangehouden. Binnen de aanbesteding wordt circulaire economie gestimuleerd door het stellen van eisen en het stimuleren van verbeteringen op het gebied van:

- Minder materiaalgebruik door slimmere ontwerpkeuzes.
- Beter materiaalgebruik door de inzet van hergebruikt en/of biobased materiaal.
- Langer materiaalgebruik door de levensduur van producten te verlengen door slimmere ontwerp- of materiaalkeuzes.
- Het ontwerpen voor hergebruik, zodat materialen na hun initiële toepassing eenvoudig opnieuw gebruikt kunnen worden.

Daarnaast wordt social return als belangrijk onderdeel meegenomen, met nadruk op Internationale Sociale Voorwaarden (ISV). ISV gaat over het stimuleren van leveranciers om hun verantwoordelijkheid te nemen en misstanden in hun ketens op het gebied van arbeidsomstandigheden, mensenrechten en milieu te voorkomen. Dit is van bijzonder belang voor laadinfra, waar veel elektronica (hardware) wordt gebruikt, en dit valt onder een risicocategorie (hardware/energie). De CPO is verplicht om een risicoanalyse uit te voeren tijdens de uitvoering. Deze analyse vormt de basis voor een dialoog over mogelijke risico's en verbetermaatregelen in de keten.

6.2.5. Uptime

Er wordt een uptime geëist van 99%. Dit betekent dat een individuele laadpaal 99% van de tijd beschikbaar dienen te zijn voor de gebruikers. Ter ondersteuning van deze eis zijn afspraken opgenomen over storingsafhandeling: bij een gevaarlijke elektrische situatie moet de laadpaal binnen 2 uur veilig worden gesteld. In andere gevallen geldt dat storingen binnen 48 uur verholpen moeten zijn, en dat bij fysieke schade of noodzakelijke vervanging herstel binnen 2 weken dient plaats te vinden.

6.3. Gemeentelijke uitvoeringseisen

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

1. Dekking: plaatsing op basis van Strategische Plankaart Openbaar Laden Schouwen-Duiveland.
2. 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.
3. 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.
4. 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.

5. Parkeerbeleid: de in het parkeerbeleid vastgestelde regels met betrekking tot betaald parkeren, blauwe zones en vergunninghoudergebieden zijn onverkort van toepassing op laadpalen.
6. 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.
7. Invalide parkeren: realisatie van laadpaal op een openbare invalideparkeerplaats is maatwerk.
8. 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.
9. Ontwikkelingen: er is geen sprake van geplande reconstructies of andere infrastructurele ontwikkelingen binnen de komende 2 jaar.
10. Een asfalt of beton ondergrond is niet geschikt voor een laadpaal en het aanleggen van de kabel ernaartoe.
11. 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'.
12. Winkelstraten: plaatsing geschiedt niet in winkelstraten.
13. 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'.
14. Hoogte laadpaal: hoogte tussen 1,1 en 1,4 meter.
15. Kleur laadpaal: De kleur van de laadpalen anteciet (7016), 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.
16. Verordening kabels en leidingen: laadpaal is getoetst aan de 'Verordening werkzaamheden kabels en leidingen' van de gemeente Schouwen-Duiveland.
17. 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.
18. Stroomvoorziening: er moet gebruik gemaakt worden van groene stroom.
19. Eigendom gemeente: de ondergrond is in eigendom van de gemeente.
20. 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;
21. 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.

6.4. Verkeersbesluit en bebording

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.

Voor de bestaande laadpalen is al een verkeersbesluit genomen. We nemen een verzamelbesluit voor alle nieuwe locaties die zijn opgenomen in de strategische plankaart. De standaardinrichting van een laadlocatie bestaat uit twee gereserveerde parkeerplaatsen met het verkeersbord E8c: "Parkeergelegenheid alleen bestemd voor het opladen van elektrische voertuigen". Deze inrichting garandeert voldoende beschikbaarheid van laadplekken en voorkomt zoekverkeer. In wijken met een hoge parkeerdruk, kiezen we ervoor om in eerste instantie slechts één van de twee parkeervakken bij een laadpaal te reserveren en te beborden. Het tweede vak blijft dan in eerste instantie vrij toegankelijk voor regulier parkeren. Zodra het gebruik toeneemt en de laadpaal structureel meer dan 3.000 kWh per jaar levert of gemiddeld meer dan 25 transacties per maand heeft, wordt ook het tweede vak met een verkeersbord gereserveerd voor elektrisch laden. In het parkeervak komt verder geen tegelmarkering.



7. Uitvoering en organisatie

In dit hoofdstuk geven we de uitvoering en organisatie weer. Het hoofdstuk bestaat achtereenvolgens uit het contract- en concessie management, de rol van de gemeente binnen de concessie, de interne en gemeentelijke organisatie en financiële aspecten.

7.1. Contract- en concessie management

Het contract- en concessie management wordt centraal georganiseerd om de collectieve aanpak en concessie effectief en efficiënt uit te voeren. De gemeente Rotterdam treedt op als contracthouder en is het centrale aanspreekpunt namens alle deelnemende gemeenten richting de concessiehouders. Binnen iedere gemeente wordt wel een eerste aanspreekpunt aangewezen voor de operationele uitvoering van het contract op lokaal niveau en als contactpersoon voor de gemeente Rotterdam. De nieuwe concessie kent een grotere schaal dan voorheen, zowel in waarde, het aantal deelnemende gemeenten als de inhoudelijke complexiteit. Dit vraagt om een professionele en goed gecoördineerde aanpak. Onderwerpen als netbewust laden, indexering van tarieven, cybersecurity en installatieverantwoordelijkheid vereisen specialistische kennis. Daarnaast betekent de overgang naar een datagedreven uitrol van laadpalen een andere werkwijze dan voorheen. Om hierop voorbereid te zijn, richten Rotterdam en de NAL-regio Zuidwest gezamenlijk een projectorganisatie in. Deze bestaat uit o.a. de functies van een projectleider, contractmanager, regiomanager en data-analisten. Daarnaast is er technische en juridische expertise beschikbaar en ondersteunt een projectsecretaris het team. Naast de dagelijkse coördinatie van het contract wordt met het concessie management ook invulling gegeven aan een breed pakket aan taken, zoals bijvoorbeeld:

- het begeleiden van toetreding van nieuwe gemeenten die vanuit het openmarktmodel komen;
- het beheer van escalaties en bezwaren;
- periodieke analyse van laaddata en datagedreven plaatsingsvoorstellen;
- beheer van de realisatieportal; • (gezamenlijke) pilots en overnames van laadobjecten;
- afstemming en communicatie met concessiehouders én tussen gemeenten;
- rapportage richting landelijke verplichtingen zoals de NAL.

Door deze taken centraal te organiseren, wordt dubbel werk en versnippering voorkomen. Gemeenten profiteren van specialistische ondersteuning, schaalvoordelen en besparingen op bijvoorbeeld juridische, technische en datakosten.

7.2. Rol van de gemeente binnen de concessie

Deelname aan de collectieve concessie biedt gemeenten voordelen. Gemeenten worden ontzorgd in vrijwel het volledige proces rondom publieke laadinfrastructuur: van het contracteren van CPO's tot contractmanagement, het bewaken van gemaakte afspraken, het borgen van hoge kwaliteit en scherpe laadtarieven, de periodieke analyses, uitrol, en het realiseren van strategische doelstellingen. De collectieve aanpak zorgt voor een effectieve en efficiënte invulling van de opgave, met behoud van regie op lokaal niveau. Gemeenten behouden, zoals gewenst, de eindverantwoordelijkheid voor de definitieve locatiekeuze en de bijbehorende operationele werkzaamheden. Dit betekent dat er ook een actieve inzet van gemeenten wordt gevraagd binnen het proces. De gemeentelijke taken verantwoordelijkheden binnen de collectieve concessie zijn onder andere:

- de gemeente verleent exclusiviteit aan de geselecteerde concessiehouders voor het plaatsen van nieuwe laadpalen gedurende de afgesproken plaatsingsperiode;
- het gemeentelijk laad- en plaatsingsbeleid is in lijn met de uitgangspunten van deze concessie;
- de gemeente (of een externe partij) stelt een plankaart op met een doorkijk tot 2030 en valideert de daarin opgenomen (potentiële) locaties;
- indien de gemeente dit wenst organiseert de gemeente een participatietraject rondom de plankaart;
- de gemeente geeft tijdig definitieve goedkeuring aan de door data-analyse voorgestelde laadlocaties. Indien een locatie wordt afgekeurd door de gemeente biedt de gemeente zelf een logische alternatieve locatie aan;
- de gemeente neemt (tijdig) (verzamel)verkeersbesluiten voor de goedgekeurde laadlocaties;
- de gemeente stemt operationeel af met CPO's over de uitvoering en voortgang van de plaatsing;
- de gemeente zorgt ervoor dat er voldoende ambtelijke capaciteit beschikbaar is om haar taken binnen deze aanpak goed en tijdig te vervullen. Dit kan over meerdere functies verdeeld zijn;
- de gemeente kan strategische locaties en doelgroeplocaties aandragen;
- de gemeente is verantwoordelijk voor handhaving van het parkeerbeleid rondom laadlocaties;
- de gemeente geeft de concessiehouders inzicht in benodigde vergunningen en werkt mee aan tijdige verlening;
- de gemeente wijst één vast aanspreekpunt aan voor de concessiehouders en concessiemanager;
- de gemeente verzorgt de communicatie richting inwoners en andere stakeholders over de laadaanpak;
- de gemeente mag optioneel markeringen aanbrengen bij laadplaatsen. Deze zijn geen onderdeel van de concessieopdracht;
- de gemeente stelt locaties voor laadpalen kosteloos beschikbaar en heft geen precario voor de aanvraagprocedures van de laadpaal of het verkeersbesluit. Voor overige procedures, zoals een graafvergunning, kunnen wél kosten in rekening worden gebracht bij de concessiehouders.

7.3. Interne gemeentelijke organisatie

Voor de uitrol van de laadinfrastructuur voor elektrisch vervoer zijn verschillende afdelingen betrokken

Het team duurzaamheid en milieu van de afdeling R&M is verantwoordelijk voor het opstellen van het beleid en de strategische plankaart openbaar laden in samenspraak met het team verkeer van de afdeling Openbare Werken. Het team verkeer is verder verantwoordelijke voor de daadwerkelijke realisatie van de laadpunten en het nemen van de verkeersbesluiten. Het team vergunningen is verantwoordelijk voor de ontheffingen in het kader van de nadere regels kabelgootvoorzieningen. Het team handhaving heeft een rol bij de handhaving. De uitvoeringsorganisatie Openbare Ruimte is verantwoordelijk voor het beheer van de openbare ruimte en de afstemming met de CPO;s bij de aanleg van laadpunten en eventuele kabelgoten bij "kabels over de stoep". 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. In tabel 6 zijn de werkzaamheden, het verantwoordelijke team en afdeling en de verwachte ambtelijke capaciteit weergegeven.

Tabel 6. Verwachte ambtelijke capaciteit

Globale werkzaamheden	Verantwoordelijke	Ingeschatte uren	
		2026	2027 - 2030
Opstellen beleid en strategische plankaart openbaar laden en participatie	Team duurzaamheid (R&M) /	100	-
	Team verkeer en vervoer (OW)	100	-
Aanspreekpunt concessie	Team duurzaamheid (R&M)	100	100
Goedkeuren laadlocaties (circa 300 nieuwe laadpalen (600 laadpunten)	Verkeer en Vervoer (OW)	60	60
Uitvoeren nadere regels kabelgootvoorzieningen (ca. 50 aanvragen per jaar)	Team vergunningen (R&M)	50	50
	Team verkeer en vervoer	50	50
Herstelwerkzaamheden bij aanleg	Uitvoeringsdienst of CPO	120	120
Handhaving (tijdens reguliere rondes	Team Handhaving (OW)	-	-

7.4. 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 hoger tarief per uur nadat de auto is opgeladen.

7.5. Financiële kaders

7.5.1. Contract- en concessie management

Het contract- en concessie management wordt centraal georganiseerd om de collectieve aanpak en concessie effectief en efficiënt uit te voeren. Om de werkzaamheden uit te voeren richten Rotterdam en de NAL-regio Zuidwest gezamenlijk een projectorganisatie in. De projectorganisatie wordt voor een deel betaald door de NAL-regio Zuidwest en gemeente Rotterdam, het overige deel wordt evenredig verdeeld over de deelnemende gemeenten op basis van inwoneraantal. Dit betekent voor Schouwen-Duiveland dat de jaarlijkse kosten tussen €800-€4300 vallen. Deze kosten worden gedekt uit het structurele budget dat beschikbaar is voor de uitvoering van de Energieagenda.

7.5.2. Concessievergoeding

In de concessie is de mogelijkheid opgenomen van het toepassen van een concessievergoeding. Dit betreft een vergoeding per geladen kWh die door de CPO wordt afgedragen aan de gemeente. Deze vergoeding wordt één op één doorbelast aan de e-rijder en betekent dus een verhoging van het laadtarief. Het al dan niet toepassen van een concessievergoeding is een individuele keuze van gemeenten. Gemeenten kunnen één keer per jaar besluiten de concessievergoeding in te voeren (of weer te annuleren). Deze methodiek wordt gebruikt om een (te grote) diversiteit aan tarieven en termijnen te voorkomen, tevens zorgt dit voor minder administratieve lasten bij de concessiehouders en concessieverlener. De concessievergoeding is vastgesteld op 1 cent per geleverde kWh voor de laadpalen binnen de betreffende gemeente. Als gemeente Schouwen-Duiveland hebben wij ervoor gekozen om geen concessievergoeding in te voeren.

7.5.3. Plaatsen laadpalen en inrichten van verkeersvlak

Het plaatsen en het onderhoud van reguliere publieke laadpunten komt voor rekening van de CPO. Dit geldt ook voor de inrichting van het parkeervlak. De kosten voor het eventueel verwijderen van laadpalen (€ 4.000) komen voor rekening van de gemeente.

7.5.4. Opstalrecht

Er zal door de gemeenten geen recht van opstal op de laadpalen worden gevestigd. De concessiehouders blijven economisch eigenaar van de laadpalen voor de duur van de overeenkomst.

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.

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

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.

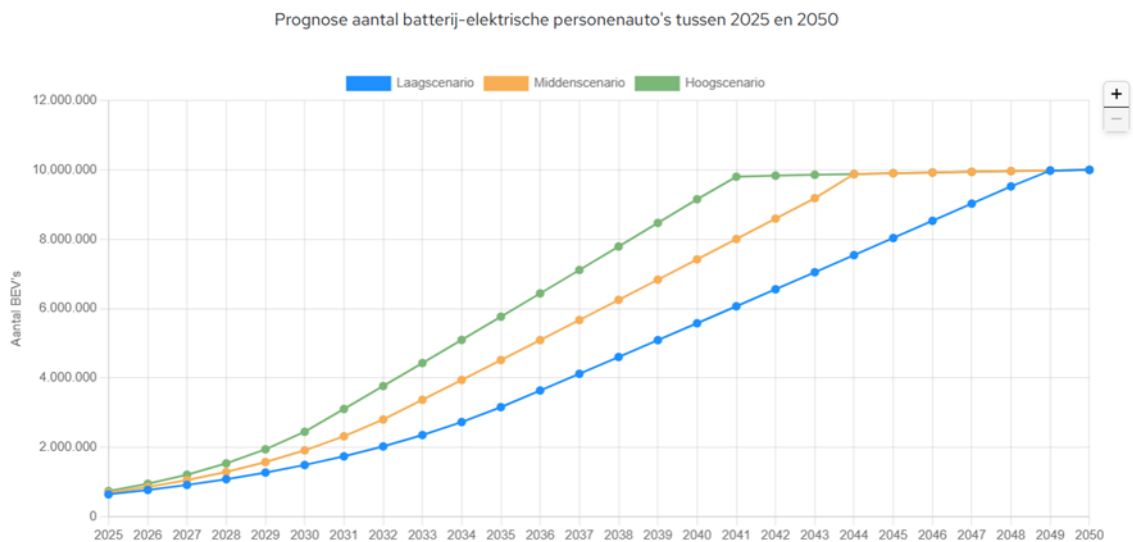
Tabel 7. Overzicht gebruikersgroepen en verwachte laadoplossingen

Gebruikers groep	Voertuigtype	Regulier laden < 22kW	Kortparkeerladen en/of Ultrasnella-den voor personenvervoer (22-350 kW)	Ultrasnelladen voor zware logis-tiek, busvervoer (>350)
Personen vervoer 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.
Doelgroepen vervoer	Personenauto's	Zie personenauto's		
	Personenbus	Zie bestelbus		
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.

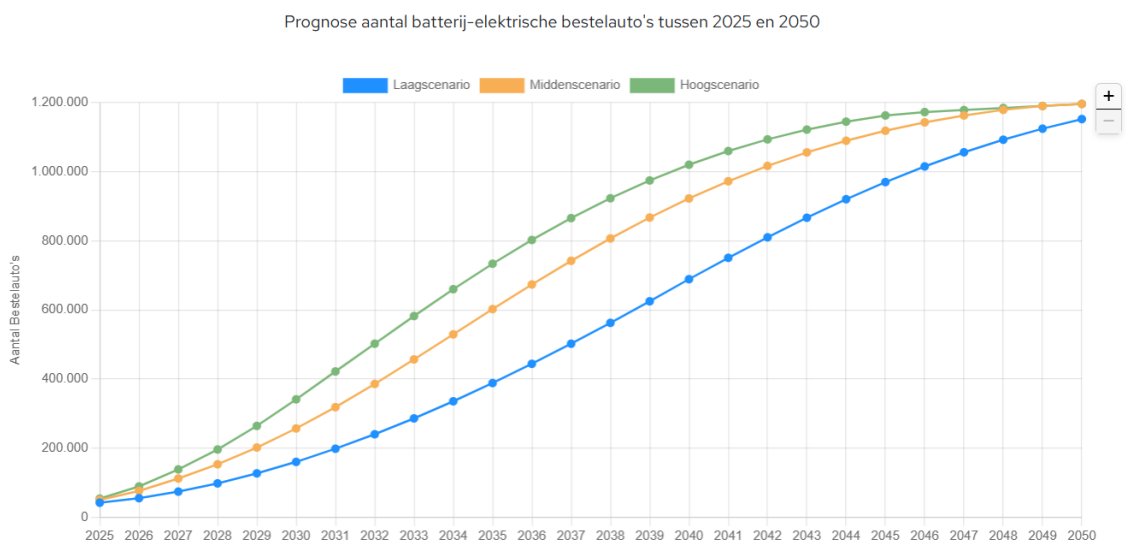
Gebruikers groep	Voertuigtype	Regulier laden < 22kW	Kortparkeerladen en/of Ultrasnelladen voor personenvervoer (22-350 kW)	Ultrasnelladen voor zware logistiek, busvervoer (>350)
Lichte Logistieke Voertuigen	Bestelwagens	Privaat: thuis- en bedrijfs-aansluiting stallingdepot. Semipubliek: (parkeergarages,) horeca en winkelcentra. Publiek: (publieke parkeergarages en) openbare ruimte.	Privaat: snellader bedrijf. Semipubliek: hore-ca, winkelcentra, tankstations, hubs. Publiek: (op strategische hubs, publieke parkeergarages en) openbare ruimte.	Voorlopig niet van toepassing.
	(optie: Light electric vehicles LEV's, onder andere fiets en bromfiets)	Privaat: stopcontact thuis (220 volt) Semipubliek: in fietsenstallingen (220 volt) Publiek: gemeente-lijke stallingsplekken (220 volt).		
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.		
		Walstroom Wissel- en laadplekken voor accucontainers		

Bijlage 3 Prognose elektrisch vervoer Nederland

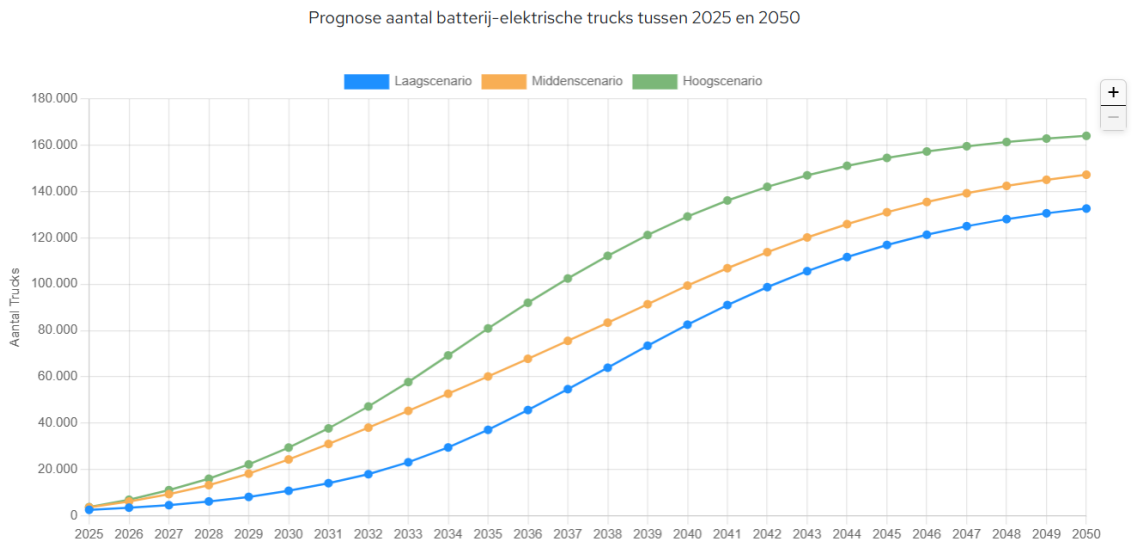
Figuur 5. Prognose aantal batterij elektrische personenauto's tussen 2025 en 2050



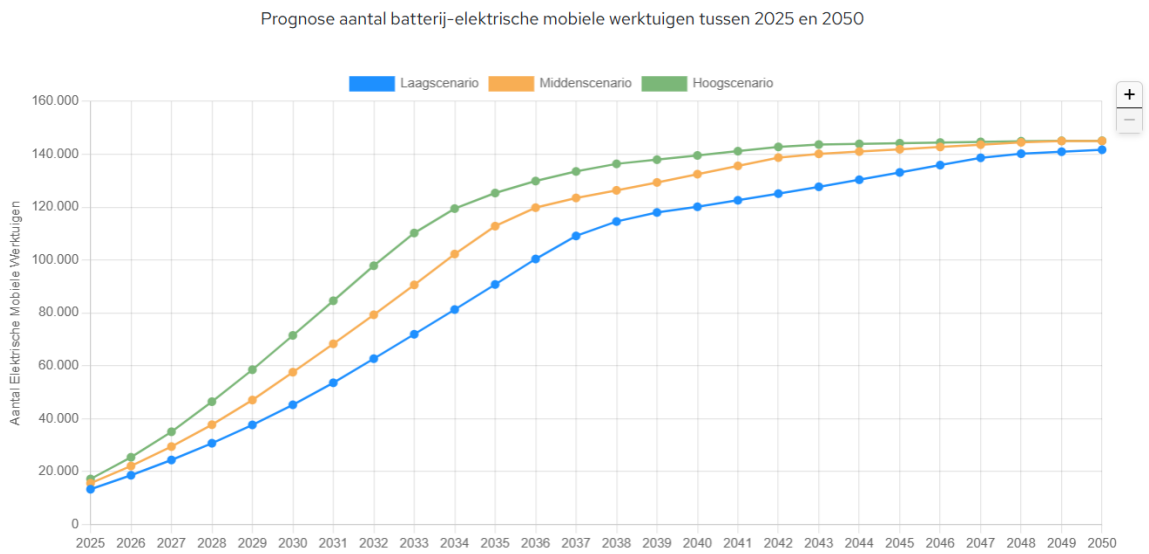
Figuur 6. Prognose aantal batterij elektrische bestelauto's tussen 2025 en 2050



Figuur 7. Prognose aantal batterij elektrische trucks tussen 2025 en 2050

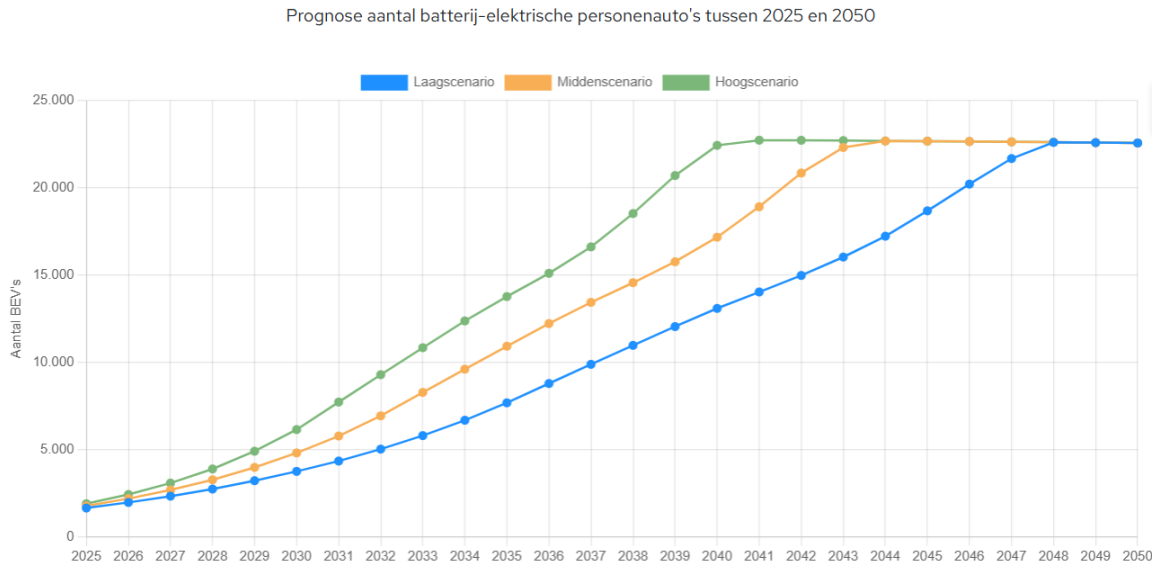


Figuur 8. Prognose aantal batterij elektrische trucks tussen 2025 en 2050

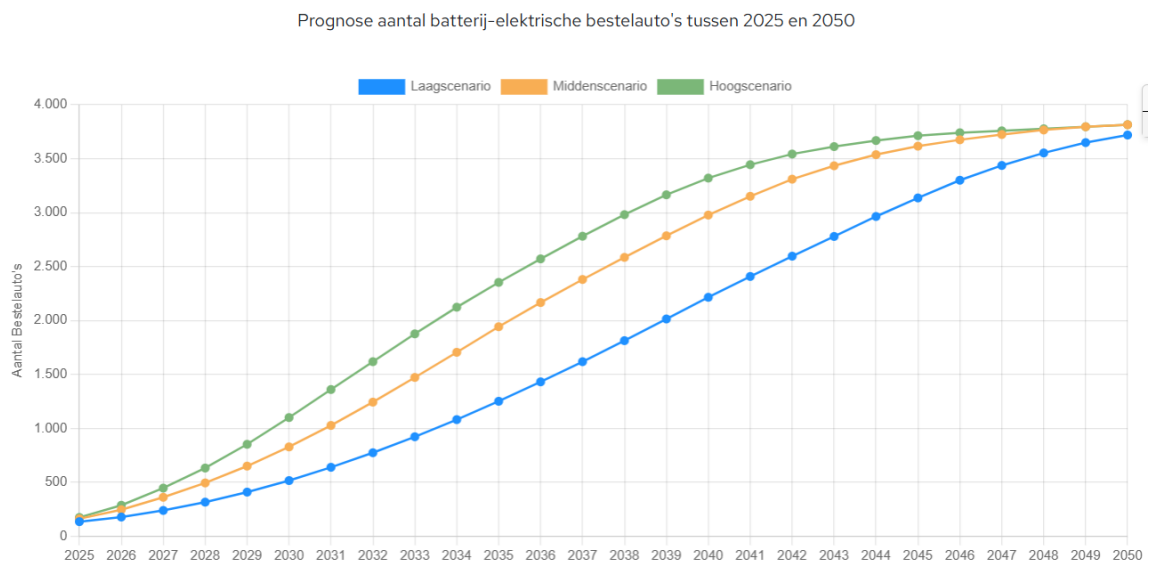


Bijlage 4 Prognose elektrisch vervoer Schouwen-Duiveland

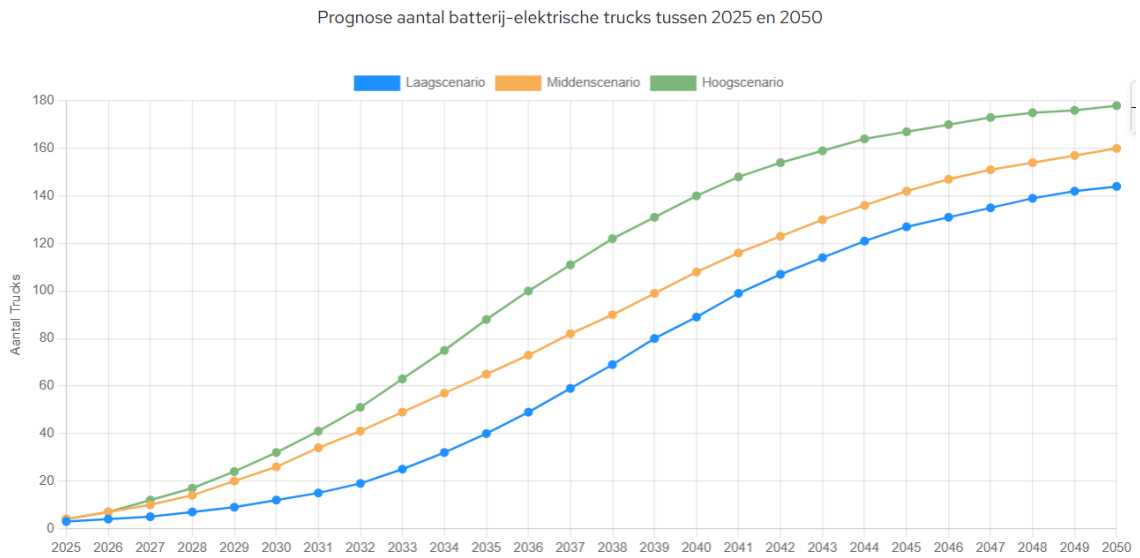
Figuur 9. Prognose aantal batterij elektrische personenauto's Schouwen-Duiveland tussen 2025 en 2050



Figuur 10. Prognose aantal batterij elektrische bestelauto's Schouwen-Duiveland tussen 2025 en 2050



Figuur 11. Prognose aantal batterij elektrische trucks Schouwen-Duiveland tussen 2025 en 2050



Figuur 12. Prognose aantal batterij elektrische mobiele werktuigen Schouwen-Duiveland tussen 2025 en 2050

