Startnotitie Integrale Laadvisie en Plaatsingsbeleid

gemeente Staphorst



Inhoud

1. Aanleiding 3
2. Doelstelling 4
3. Resultaat 5
4. Afbakening; wat is de opgave en op welke manier gaan we hier invulling aan geven? 6
5. Participatie en communicatie 8
6. Planning en besluitvormingsproces 11
7. Risicofactoren 12

1. Aanleiding

Nationaal
In juli 2019 is het Klimaatakkoord vastgesteld. Aangezien elektrisch vervoer een belangrijk onderdeel vormt om de klimaatdoelstellingen te halen, hoort bij het Klimaatakkoord ook de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL). De NAL stelt dat elke Nederlandse gemeente een integrale visie op laadinfrastructuur en bijbehorend plaatsingsbeleid moet ontwikkelen zodat de laadinfrastructuur in het juiste tempo meegroeit met het groeiende aantal elektrische voertuigen. Hiervoor zijn in de NAL Samenwerkingsregio's aangewezen om gemeenten bij het ontwikkelen van genoemd beleid te ondersteunen.

Samenwerkingsregio Oost
De Provincies Gelderland en Overijssel vormen samen de Samenwerkingsregio Oost en hebben zich verenigd in de 'GO-RAL'; Gelderland Overijssel – Regionale Aanpak Laadinfrastructuur. De Samenwerkingsregio ondersteunt gemeenten in verschillende vormen om aan de slag te gaan met de afspraken uit de NAL en deze in regionaal verband op te pakken.

Om ook de gemeenten binnen deze Samenwerkingsregio zo goed mogelijk te faciliteren in het vormen van de genoemde laadvisie en plaatsingsbeleid, heeft zij een pilot opgezet bestaande uit verschillende werksessies. In de werksessies wordt aan de benodigde documentatie gewerkt en deelt de werkgroep informatie vanuit experts en met elkaar als regio en gemeenten onderling. Daarnaast organiseert de Samenwerkingsregio aanbestedingen, helpt zij bij het aanwijzen van geschikte snellaadlocaties en legt de verbinding met andere initiatieven, zoals OV-concessies, Regionale Energie Strategieën (RES), Regionale Mobiliteits Plannen (RMP) en de Clean Energy Hubs.

Regionaal
De NAL biedt de mogelijkheid om in regionaal verband beleid op te stellen. Dit is met name interessant voor beleid op regionaal niveau, zoals bij logistiek, doelgroepenvervoer, OV en snelladers. De Samenwerkingsregio Oost ondersteunt regio's, gemeenten en bestaande structuren, zoals de Clean Tech Regio en de Achterhoek.

Lokaal
Wij hebben als gemeente de opgave om een integrale visie op laadinfrastructuur en bijpassend plaatsingsbeleid vast te stellen. Met deze visie en beleid kan een doorvertaling gemaakt worden naar een capaciteits- en uitrolplanning. In dit proces kan de raad aan de volgende knoppen draaien:

1. Welke ambitie gaan we vervullen? Deze variabele wordt uitgewerkt in hoofdstuk 4 'Afbakening';
2. Voor welke doelgroepen vormen we een visie en beleid? Deze variabele wordt uitgewerkt in hoofdstuk 5 'Participatie en communicatie';
3. Hoe betrekken we de doelgroepen? Deze variabele wordt uitgewerkt in hoofdstuk 5 'Participatie en communicatie'.

Deze startnotitie schetst de opgave en de voorgenomen richting waarmee we uitvoering willen geven aan de uitrol van publieke laadinfrastructuur. We beschrijven hierin hoe wij de rol van de gemeente zien en welke ambities we hebben voor de verschillende gebruikersgroepen van laadinfrastructuur. Deze startnotitie vormt de basis voor het beleid dat wij ontwikkelen en uitvoeren. Hiermee geven we invulling aan de opgave uit de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL).

2. Doelstelling

Deze startnotitie geeft de inhoudelijke en procesmatige kaders voor het maken opstellen van het plaatsingsbeleid. Uw raad wordt op deze wijze vanaf het begin betrokken bij de laadvisie en het plaatsingsbeleid en heeft de mogelijkheid haar visie vast te leggen in richtinggevende kaders.
In de startnotitie wordt richting gegeven voor onderbouwd beleid.

Het opstellen van de laadvisie en het plaatsingsbeleid, heeft twee doelen:

1. Uitvoering geven aan het thema 'Duurzaam voor elkaar' uit de Omgevingsvisie

   In de Omgevingsvisie van Staphorst is opgenomen dat er voldoende laadpalen worden geplaatst voor het opladen van elektrische auto's. Om aan deze ambitie te voldoen, en ervoor te zorgen dat de laadinfrastructuur in het juiste tempo meegroeit met het groeiende aantal elektrische voertuigen, is het belangrijk om een gemeentelijke integrale visie op laadinfrastructuur en bijbehorend plaatsingsbeleid te ontwikkelen.

2. Voldoen aan de doelen die gesteld zijn in het nationale Klimaatakkoord

   De transitie naar elektrisch vervoer is een belangrijk middel om de klimaatdoelen te halen. Die transitie kan alleen slagen als er voldoende mogelijkheden zijn om te laden. In het Klimaatakkoord is met betrekking tot elektrisch vervoer afgesproken dat vanaf 2030 alleen nog maar elektrische personenauto's nieuw te koop zijn, en dat er tegen die tijd 1,8 miljoen laadpalen beschikbaar zijn in Nederland. Om dit te bereiken, is als bijlage van het Klimaatakkoord de NAL opgesteld. In de NAL staan afspraken om te zorgen voor een dekkend laadnetwerk. Dit is een complexe opgave, waar gemeenten een cruciale rol in spelen. Elke gemeente moet daarom visie en beleid opstellen rond laadinfrastructuur.

3. Resultaat

Het eindresultaat van dit proces is als volgt:

1. Een integrale laadvisie wordt ter besluitvorming aan uw raad voorgelegd

   Voor de gemeente Staphorst geeft de integrale laadvisie de komende jaren richting aan de ontwikkeling van een dekkend, toegankelijk, betaalbaar, en veilig netwerk van laadinfrastructuur voor alle elektrische voertuigen. Deze visie dient daarmee als basis om de plannen rondom de uitvoering en uitrol van laadinfra mee op te kunnen stellen.

   De integrale laadvisie gaat onder andere in op de volgende onderwerpen:
   - Uitvoeringsmodel (concessie-, vergunningen- of opdrachtenmodel)
   - Plaatsingsstrategie (vraaggestuurd, strategisch, op basis van gebruiksdata/voorspellende data)
   - Bewonersparticipatie
   - Keuzes die we maken per gebruikersgroep
   - Uitvoering en organisatie, monitoring en financiële kaders

2. Het plaatsingsbeleid wordt ter besluitvorming aan uw raad voorgelegd

   In de Nationale Agenda Laadinfrastructuur is afgesproken dat elke gemeente plaatsingsbeleid opstelt. Elke gemeente moet naast het Plaatsingsbeleid ook een Integrale laadvisie vastleggen (zie punt 1).

   Het plaatsingsbeleid geeft invulling aan de keuzes die in de laadvisie van de gemeente Staphorst zijn gemaakt en gaat in op de volgende onderwerpen:
   - Uitwerking plaatsingsstrategie
   - Locatiebepaling
   - Soorten laadinfrastructuur
   - Procedure tot plaatsing
   - Realisatiecriteria
   - Uitwerking bewonersparticipatie
   - Verkeersbesluiten

4. Afbakening; wat is de opgave en op welke manier gaan we hier invulling aan geven?

Wij hebben als gemeente de opgave om een integrale visie op laadinfrastructuur en bijpassend plaatsingsbeleid vast te stellen. Met deze visie en beleid kan een doorvertaling gemaakt worden naar een capaciteits- en uitrolplanning.

De visie op laadinfrastructuur omvat alle vormen van laden, van publiek tot privaat en snelladen, en alle vormen van elektrische voertuigen. Deze visie wordt nu opgesteld met een zichttermijn van 10-15 jaar en wordt elke 2 jaar herzien. Het plaatsingsbeleid omvat de planning van de uitrol van publieke laadinfrastructuur en wordt ook elke 2 jaar herzien.

Het opgestelde beleid dient meegenomen te worden naar onze RES en RMP, de omgevingsvisie en omgevingsplannen.

De prognose van ElaadNL voor onze gemeente op het gebied van het plaatsen van aantallen laadpunten is als volgt:

Huidige aantal reguliere publieke laadpunten	*12*
Aantal regulier publieke laadpunten in 2025	126*
Aantal regulier publieke laadpunten in 2030	251*

* Volgens prognoses van ElaadNL

Op dit moment lijkt het erop dat de ontwikkeling van de vraag naar elektrische laadpunten minder snel stijgt dan geprognotiseerd.

Het laadnetwerk bestaat echter uit meer dan alleen reguliere publieke laadpunten. De NAL vraagt om een integrale visie op laadinfrastructuur die alle vormen van laden omvat: in publieke en private ruimte, met verschillende laadvermogens en voor alle gebruikersgroepen van elektrische voertuigen.

Deze aspecten hebben grote invloed op de invulling van de opgave van de gemeente:

- Ambitieniveau;
- Gebruikersgroepen (wordt toegelicht in hoofdstuk 4);
- Participatie (wordt toegelicht in hoofdstuk 5).

Hieronder wordt het ambitieniveau verder toegelicht.

Ambitieniveau

De ambitie van gemeente Staphorst is om te zorgen voor een betrouwbaar, veilig, betaalbaar en dekkend netwerk van laadinfrastructuur. Hiervoor zullen ook laadpunten in de publieke ruimte nodig zijn, voor onder meer bestuurders van elektrische voertuigen zonder eigen oprit en bezoekers. Ook wordt gekeken naar behoefte en groei van de verschillende gebruikersgroepen. Dit wordt meegenomen in de laadvisie, waarbij we ook kijken naar de mogelijkheden om de druk op de openbare ruimte beperkt te houden. Als gemeente kunnen we kiezen voor een stimulerende, faciliterende of regulerende rol in de realisatie van laadinfrastructuur. Onderstaand is toegelicht wat de verschillen tussen de rollen zijn.

Stimulerende rol

De aanleg en spreiding van zowel publieke als private laadinfrastructuur sporen we aan en regisseren we. We (mede)financieren en plaatsen publieke laadpalen, zowel op basis van aanvraag als op basis van voorspellende data/gebruikersdata. Ook organiseren we bijeenkomsten voor inwoners, bedrijven of VVE's

Faciliterende rol
We garanderen publieke laadinfrastructuur voor bestuurders van elektrische voertuigen die niet op eigen terrein kunnen laden. We reageren op aanvragen voor publieke laadpalen en maken laadvoorzieningen in de openbare ruimte mogelijk.

Regulerende rol
We volgen de marktontwikkelingen op het gebied van laadinfrastructuur. We stellen beleid op en reguleren zo de activiteiten in de openbare ruimte. Daarvoor stellen we plaatsingscriteria op waarop initiatieven voor laadlocaties vanuit de markt worden getoetst.

Een faciliterende rol lijkt goed aan te sluiten bij de opgave van de gemeente. Faciliteren betekent ook dat we als gemeente ervoor zorgen dat het proces van aanvraag tot plaatsing van een laadpaal zo soepel mogelijk verloopt. Deze pragmatische en vraaggestuurde aanpak zorgt ervoor dat het niet langer duurt dan nodig is om een laadpaal te plaatsen enerzijds en voorkomt dat er al laadpalen geplaatst worden op plaatsen waar hier (nog) geen vraag naar is anderzijds.

5. Participatie en communicatie

Participatie speelt een belangrijke rol in het traject, met name op het moment dat de daadwerkelijke locaties van publieke laadinfrastructuur worden ingepland. We vinden het belangrijk dat inwoners goed geïnformeerd zijn over ontwikkelingen in hun omgeving.

Het ligt voor de hand om inwoners een raadplegende rol te geven bij de realisatie van publieke laadpunten in en nabij woonwijken. Dit betekent dat we reacties van inwoners willen ophalen ten aanzien van de voorgestelde laadlocatie(s). Deze vorm van participatie met inwoners is belangrijk voor het verkrijgen van draagvlak voor laadvoorzieningen in of nabij woonwijken.

Gebruikersgroepen
Er zijn verschillende gebruikersgroepen die (op termijn) overstappen naar elektrisch rijden, met elk hun eigen kenmerken en behoeftes aan laadinfrastructuur. Het is de verantwoordelijkheid van de gemeente om in de laadbehoefte van verschillende gebruikersgroepen te voorzien. Vanuit de NAL is het verplicht om in ieder geval beleid te vormen op de gebruikersgroepen binnen personenvervoer. De reden hiervoor is dat er op dit moment voor personenvervoer op veel plaatsen al een grote behoefte aan laadpunten is en tevens wordt er een sterke toename verwacht. In tabel 1 kunt u lezen welke gebruikersgroepen te onderscheiden zijn, en of de opname van de betreffende gebruikersgroep in het plaatsingsbeleid verplicht of optioneel is.

Tabel 1
Gebruikersgroepen waarvoor beleid voor publieke laadinfrastructuur kan worden gevormd

Gebruikersgroepen	**Beschrijving**	**Opnemen in beleid**
Personenvervoer woon-Werk	Inwoners met een elektrische (lease)auto voor dagelijks woon/werkverkeer.	Verplicht
Personenvervoer bezoekers	Toeristen, forenzen, zakelijk verkeer, gasten van inwoners etc. met een elektrische auto.	Verplicht
OV	Elektrische bussen, belbussen etc.	Optioneel
Doelgroepenvervoer	Elektrische busjes voor speciale doelgroepen bijvoorbeeld WMO- of leerlingenvervoer	Optioneel
Mobiele werktuigen	Elektrische hijskranen, betonmolens, heftrucks, etc.	Optioneel
Deelauto	Elektrische deelauto's	Optioneel
Taxi	Elektrische taxi's	Optioneel
Wegtransport	Elektrische zware vrachtwagens (> 12.000 kg)	Optioneel
Logistiek	Elektrische bestelwagens (3.500 kg) en lichte vrachtwagens (3.500 – 12.000 kg)	Optioneel
Binnenvaart	Elektrische binnenvaartschepen	Optioneel
Fiets	Elektrische (deel-)fietsen en e-cargo bikes. NB: vraagt een ander systeem en aanpak	Optioneel

Op welke doelgroepen willen we het plaatsingsbeleid baseren?
Het plaatsingsbeleid wordt elke twee jaar herzien, waardoor de rollen en gebruikersgroepen in de tijd kunnen wijzigen. We zijn in ieder geval verplicht om beleid te formuleren voor de gebruikersgroepen

personenvervoer woon-/werkverkeer en bezoekers. Voorgesteld wordt om ons de komende twee jaar alleen te richten op deze twee gebruikersgroepen, omdat hier de grootste uitdaging ligt. In tabel 2 wordt uitgebreider ingegaan op de suggesties per doelgroep. Voor de gebruikersgroepen die we nu niet meenemen, geldt dat we de ontwikkelingen volgen en indien nodig over twee jaar onze visie en ons beleid aanpassen.

Tabel 2
Suggestie met betrekking tot beleidsvorming per doelgroep

Doelgroep	**Suggestie**
Personenvervoer woon-Werk	Opnemen in beleid. De verwachting is dat een groot deel van deze voertuigen door algemeen publieke laadinfrastructuur zal moeten worden opgeladen.
Personenvervoer bezoekers	Opnemen in beleid. De verwachting is dat een groot deel van deze voertuigen door algemeen publieke laadinfrastructuur zal moeten worden opgeladen.
OV	Niet opnemen in beleid. In Staphorst is geen busstation waar bussen voor langere tijd geparkeerd staan. Daarnaast heeft openbaar busvervoer vaak een andere laadbehoefte, wat bepalend is voor de laadlocatie en zwaarte van de aansluiting (laadsnelheid). Binnen de samenwerkingsregio wordt onderzocht waar de doelgroep openbaar busvervoer behoefte aan heeft. Afhankelijk van de uitkomsten wordt voor deze doelgroep een concrete aanpak uitgewerkt, bij voorkeur in regionaal verband.
Doelgroepenvervoer	Niet opnemen in beleid. Ook voor deze doelgroep geldt dat er binnen de samenwerkingsregio wordt verkend wat de behoefte is van deze doelgroep, en wordt er mogelijk een concrete aanpak op regionaal niveau uitgewerkt. Voordat we de laadvisie vaststellen willen we als gemeente contact hebben gehad met bedrijven die het WMO- en doelgroepenvervoer te verzorgen om te achterhalen welke behoefte er is op lokaal niveau.
Mobiele werktuigen	Niet opnemen in beleid. Deze doelgroep wordt onderdeel van een specifieke werkgroep Logistiek binnen de NAL. Omdat mobiele voertuigen op locatie moeten worden opgeladen, is het een grote uitdaging om op bouwlocaties voldoende (tijdelijke) netaansluitingen beschikbaar te krijgen, zeker als het gaat om bijvoorbeeld grote bouwkranen. Binnen de landelijke NAL- werkgroep Logistiek worden prognoses opgesteld van de laadbehoefte van zwaar transport, wordt inzichtelijk gemaakt wat er moet landen in het gemeentelijke/regionale laadbeleid, en worden concrete handvatten ontwikkeld om dit in de praktijk vorm te geven.
Deelauto	Niet opnemen in beleid. Er zijn op dit moment nog geen initiatieven voor deelauto's bekend binnen de gemeente. Ontwikkelingen op dit vlak houden we als gemeente nauwlettend in de gaten.
Taxi	Niet opnemen in beleid. Net als voor openbaar busvervoer, geldt voor taxi's dat deze doelgroep een andere laadbehoefte heeft. De verwachting is dat een significant aantal taxi's van snellaadsystemen gebruik wil maken. Voor de doelgroep taxi's wordt daarom eerst verkend wat (extra) nodig is. Dit wordt gedaan door zoveel mogelijk de ervaringen van andere NAL-regio's en NAL-werkgroepen te benutten. Afhankelijk van de uitkomsten wordt voor deze doelgroep een concrete aanpak uitgewerkt, bij voorkeur in regionaal verband.
Wegtransport	Niet opnemen in beleid. Voor de elektrische zware vrachtwagens (> 12.000 kilogram) geldt dat er speciale laadinfrasystemen met hogere vermogens nodig zijn. Dit wordt hoogstwaarschijnlijk op verzorgingsplaatsen gerealiseerd. Wel kan bij diverse logistieke hubs laadinfra worden aangelegd voor wegtransport, maar dit wordt geen

	publieke laadinfra.
Logistiek	Niet opnemen in beleid. Bestelwagens en lichte vrachtwagens (<12.000 kg) hebben vaak een andere laadbehoefte, wat bepalend is voor de laadlocatie en zwaarte van de aansluiting (laadsnelheid). Voor zowel elektrische bestelwagens en lichte vrachtwagens is de verwachting dat deze gebruik zullen maken van de openbare laadinfrastructuur (tot 50kW). Voor lichte vrachtwagens is de verwachting wel dat dit vaker snellaadsystemen moeten worden. Het inrichten van dit soort systemen op verzorgingsplaatsen zal waarschijnlijk de norm worden. Binnen de landelijke NAL-werkgroep wordt een aparte aanpak uitgewerkt voor deze gebruikersgroepen binnen logistiek. Doel van de aanpak is om inzicht te krijgen wat er op het niveau van de samenwerkingsregio nodig is voor deze gebruikersgroep en wat er moet landen in het gemeentelijke/regionale laadbeleid. Er worden concrete handvatten ontwikkeld om dit in de praktijk vorm te geven.
Binnenvaart	Niet opnemen in beleid. De haven ligt voor het grootste deel op het grondgebied van de gemeente Meppel. Bij uitbreiding van de haven zal dit mogelijk wel een optie zijn.
Fiets	Niet opnemen in beleid.

Op welke wijze willen we de stakeholders binnen de gebruikersgroepen personenvervoer woon-/werk en personenvervoer bezoekers betrekken?

Naast inwoners met een elektrische leaseauto, is ons voorstel om ook de gebruikersgroep personenvervoer bezoekers te betrekken bij het proces. Bezoekers kunnen worden verdeeld in recreatief en werk-gerelateerd bezoek, zie ook tabel 1. Onze inschatting is dat het gemakkelijkst contact te leggen valt met georganiseerde lokale stakeholders die zicht hebben op de behoeften van toeristen, forenzen en zakelijke rijders met een elektrische auto. In dat kader willen we graag de ICC, OSR en Stichting Recreatie en Toerisme Staphorst betrekken.

6. Planning en besluitvormingsproces

Voorliggende startnotitie wordt naar verwachting 5 oktober 2021 vastgesteld door uw raad en geeft richting aan het college voor het opstellen van de Integrale Laadvisie en het Plaatsingsbeleid. In de samenwerkingsregio is afgelopen periode gewerkt aan documenten voor de Integrale Laadvisie en het Plaatsingsbeleid die kunnen dienen als format voor de gemeenten binnen de regio. Vanzelfsprekend wordt de tekst aangepast naar de situatie die voor onze gemeente geldt.

Dankzij de formats voor de Integrale Laadvisie en het Plaatsingsbeleid kunnen genoemde documenten sneller gereed zijn dan anders het geval zou zijn. De bedoeling is om de Integrale Laadvisie en het Plaatsingsbeleid tegelijkertijd door uw raad te laten behandelen. De planning is dat genoemde documenten Q2 2022 door uw raad behandeld zullen worden.

7. Risicofactoren

De energietransitie heeft grote impact op het elektriciteitsnetwerk
Duurzame bronnen als zon en wind geven piekmomenten in het aanbod, terwijl bijvoorbeeld aardgasvrije wijken voor een grotere vraag zorgen. Binnen dit complexe plaatje neemt het groeiende aantal elektrische voertuigen ook een plek in. Als door al deze veranderingen netproblemen ontstaan, kan dat tot hoge maatschappelijke kosten leiden, de uitrol van laadinfrastructuur sterk vertragen en een risico betekenen voor het halen van onze ambities voor realisatie van laadinfrastructuur en voor de brede energietransitie. De netbeheerders staan voor de uitdaging ervoor te zorgen dat het net deze verandering aankan. Het is daarom onze verantwoordelijkheid om tijdig, op basis van prognoses, aan te geven welke laadinfrastructuur gewenst is voor de komende jaren. De netbeheerder kan vervolgens inzicht geven in de haalbaarheid en eventueel maatregelen treffen om te zorgen dat er voldoende ruimte op het net is.
Deze informatie nemen we ook mee in de Regionale Energiestrategie (RES) en de netimpactberekening die in dat kader periodiek wordt uitgevoerd. In de RES staan de regionale keuzes voor de opwekking van duurzame elektriciteit, de warmtetransitie in de gebouwde omgeving en de daarvoor benodigde opslag- en energie-infrastructuur.