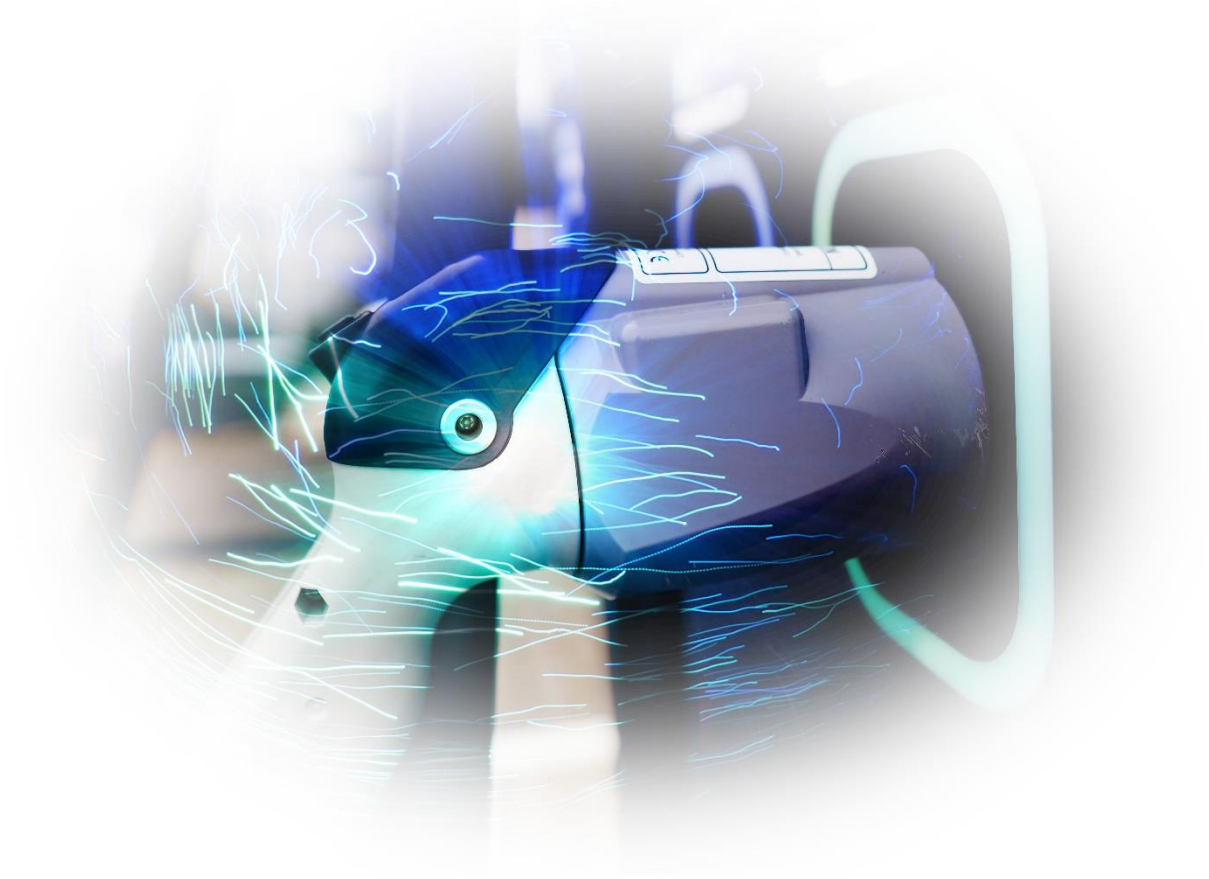
gemeente Barneveld

Locatiebeleid energiestations gemeente Barneveld

April 2023



1. Inleiding

Door de energietransitie en de klimaatproblematiek vindt er een verschuiving plaats van het gebruik van fossiele brandstoffen naar duurzame energiebronnen: elektriciteit en waterstof. Vooral de verkoop van elektrische aangedreven voertuigen neemt een flinke vlucht. Door het eventuele verbod op de verkoop van met fossiele brandstoffen aangedreven voertuigen in 2035 zal de vraag naar elektrische of waterstof aangedreven voertuigen de komende jaren aanzienlijk toenemen.

Het is overigens nog erg onduidelijk of waterstof een grote rol zal gaan spelen in het wegverkeer. Door de snelle innovaties van de batterij-aangedreven auto's en vrachtwagens en laadstations, wat resulteert in een grotere actieradius en snelle laadtijden, lijkt waterstof geen voordelen te bieden ten opzichte van de batterij-aangedreven voertuigen. Dat geldt vooral voor personenvervoer. Dat blijkt ook uit de cijfers. Het aandeel in Nederland geregistreerde elektrische auto's is van 2016 tot 2022 gestegen van 1.1% naar 3,7 % en 26 % van alle verkochte personenauto's in 2022 was volledig elektrisch. Het aandeel waterstofauto's steeg in deze jaren van 0% naar 0,03% en stagneert al een paar jaar (RVO 2023, Electric vehicles startistics in the Netherlands).

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft onlangs een subsidieregeling ingesteld voor meer waterstoftankstations, met bijbehorende vrachtwagens. Met deze subsidieregeling wil het ministerie het gebruik van waterstof als brandstof op de weg een impuls geven. Om de klimaatdoelen te halen, wil het inzetten op meerdere technieken om zonder uitstoot te rijden: elektrisch met een batterij of op waterstof.

Deze verschuiving in de vraag van fossiel naar duurzaam heeft gevolgen voor de verschillende vormen van infrastructuur die hiervoor nodig zijn. Elektrische auto's vragen om een laadinfrastructuur en voertuigen op waterstof hebben een waterstoftankstation nodig. Deze laadinfrastructuur begint zich te ontwikkelen: op veel plaatsen zijn laadpalen geplaatst, opladen kan vaak ook bij werkgevers en er zijn winkels die het opladen gratis aanbieden aan de klanten. Opladen kan ook bij veel tankstations onder andere langs de snelwegen. Waterstoftankstations zijn er nog nauwelijks (anno 2023 zijn er 10 in heel Nederland). Inwoners van Barneveld vinden het dichtstbijzijnde waterstoftankstation in Arnhem. In Amersfoort wordt er thans een waterstoftankstation gerealiseerd.

2. Doel van deze nota

De gemeente heeft een aantal initiatieven ontvangen voor het realiseren van laadstations eventueel gecombineerd met waterstof. Het doel van deze nota is om een kader te scheppen om die verzoeken te beoordelen. Het uitgangspunt van de gemeente is dat zij welwillend staat tegenover deze initiatieven mits aan een aantal voorwaarden, die worden uitgewerkt in deze nota, is voldaan.

3. Laadinfrastructuur Barneveld

In maart 2022 heeft het College de "Integrale laadvisie en plaatsingsbeleid Barneveld" vastgesteld. Het doel van deze integrale laadvisie is om de strategie te bepalen waarmee tijdig een passende laadinfrastructuur voor alle elektrische voertuigen wordt gerealiseerd. De laadvisie richt zich alleen op het personenvervoer (bewoners, bezoekers, forenzen, deelvervoer en toerisme). Het laden van grotere voertuigen zoals bussen en vrachtwagens valt buiten de scope van de laadvisie. Ook beperkt de laadvisie zich tot de laadinfrastructuur in de openbare ruimte. Het uitgangspunt van Barneveld is dat het laden zoveel als mogelijk op eigen terrein plaatsvindt. Voor een particulier is dat alleen mogelijk als zij over een eigen parkeergelegenheid beschikt. Dat is vaak niet het geval en daarom zullen veel EV rijders afhankelijk zijn van laadpalen in de openbare ruimte.

Ook de congestie op het stroomnetwerk zal waarschijnlijk leiden tot grote uitdagingen op het gebied van het thuis laden. Barneveld doet mee aan de aanbesteding van de laadinfrastructuur van de provincies Gelderland en Overijssel samen met twintig Gelderse, een Utrechtse en achttien Overijsselse gemeenten. Het doel van de aanbesteding is het contracteren van een concessiehouder voor het plaatsen en exploiteren van laadpalen. De concessie voorziet in het planmatig, het proactief en het op aanvraag plaatsen van laadpalen.

4. Vrachtverkeer en bussen

Er vindt ook een verduurzamingsslag plaats in het vrachtverkeer, bestelauto's en busvervoer. Ook hier lijkt elektrisch vervoer het te gaan winnen van vervoer op waterstof of groen gas, al is het hier onzekerder dan bij personenvervoer. Het laden van elektrische vrachtwagens en bussen vergt een laadpunt met een hoge capaciteit (600 kWh in 30 minuten). Volgens onderzoek van eLAAD.nl zal het grootste deel van de laadcapaciteit (80%) bij de depots (op bedrijventerreinen) plaatsvinden en zal 20% elders (bijvoorbeeld op verzorgingsplaatsen en truckparkings) plaatsvinden.

Bedrijventerreinen krijgen te maken met een laadvraag vanuit verschillende modaliteiten. Naast bestelauto's en trucks zullen ook personenauto's op bedrijventerreinen willen laden. Elk van deze type voertuigen heeft andere kenmerken als het gaat om laden. Over het algemeen staan er veel personen- en bestelauto's op een bedrijventerrein, maar deze categorie voertuigen veroorzaakt minder hoge pieken per voertuig dan trucks. Personenauto's en bestelauto's laden namelijk gemiddeld ongeveer de helft van hun elektriciteitsvraag bij bedrijventerreinen, doorgaans met een vermogen van 11 kW. Trucks zorgen door een hoge elektriciteitsvraag en de hogere vermogensvraag voor de hoogste pieken op bedrijventerreinen. Door slim te laden (het slim spreiden van het vermogen over de dag) kan een grote piekvraag worden voorkomen. Dit is wel een aandachtspunt bij het verdichten van het netwerk met middenstations.

5. Tankstations in Barneveld

Barneveld als geheel kent op dit moment 16 tankstations. Deze zijn alle bestemd voor de verkoop van motorbrandstoffen (benzine en diesel, enkele verkopen ook LPG). Barneveld heeft geen specifiek beleid voor de situering van tankstations. De randvoorwaarden, zoals de veiligheid bij LPG-tankstations (denk aan veiligheidscontouren waarbinnen niet gebouwd mag worden), volgen uit de wet- en regelgeving. Bij een initiatief voor een tankstation toetst de gemeente of de locatie planologisch en milieu hygiënisch geschikt is voor het doel, het is verder aan de ondernemer om zijn tankstation vorm te geven. Enkele tankstations hebben ook een voorziening om elektrische auto's te laden. Verder zijn er naast de diverse publieke laadpalen ook enkele voorzieningen met meerdere laadpalen.

6. Uitgangspunten

Het bovenstaande leidt tot de volgende uitgangspunten:

1. Naast de elektrificatie van de personenauto zullen ook vrachtwagens en bussen in toenemende mate batterij-elektrische voertuigen zijn.
2. Het is erg onzeker, maar op dit moment is niet te verwachten dat waterstof-elektrische voertuigen een belangrijk marktaandeel zullen krijgen. Een factor die dit beïnvloedt is de netwerkcongestie, waardoor er geen elektriciteit beschikbaar is. Waterstof is dan een goede oplossing;
3. Het is te verwachten dat voor het langeafstand vrachtverkeer waterstof een belangrijke energiebron zal zijn;

4. Een groot deel van het laden gebeurt op privaat terrein: dat geldt voor vrachtwagens, bestelauto's en bussen (bij het depot) en in mindere mate voor personenauto's;
5. Er is voor personenauto's behoefte aan een publieke laadinfrastructuur: voor mensen die niet privaat kunnen laden en voor bezoekers van Barneveld;
6. Voor vrachtwagens is er een behoefte aan (snel)laadcapaciteit. Vrachtwagens zullen vooral bij hun depots laden maar vanwege de beperkte actieradius zal onderweg laden noodzakelijk zijn. Het ligt in de rede deze openbare laadcapaciteit te combineren met andere functies (bewaakte parkeerplaats voor trucks, een verzorgingsplaats etc.).

7. Locatiebeleid duurzame tankstations

Uit de vorige paragrafen volgt dat er vooral behoefte is aan laadstations voor bezoekers van Barneveld en het doorgaande verkeer. Die behoefte betreft niet alleen personenauto's, maar ook vrachtwagens en bussen. Ook is er behoefte aan een publieke laadinfrastructuur voor inwoners van de gemeente die geen eigen laadpaal bezitten en geen toegang hebben tot een private landpaal.

De zorg voor de publieke laadinfrastructuur is geregeld met de aanbesteding van de laadinfrastructuur. Er is nu een beperkte behoefte aan waterstoftankstations. Het is vooralsnog onduidelijk hoe de mobiliteitsbehoeften zich zullen ontwikkelen.

De gemeente is bevoegd een plaatsingsbeleid te voeren. Voorwaarden zijn dat de regels niet discriminatoir zijn, ze moeten nodig zijn en ze moeten evenredig zijn. Dat betekent dat de regels voor het situeren van energiestations geen onderscheid mogen maken tussen aanbieders, dat er vanuit het algemeen belang een reden moet zijn om een plaatsingsbeleid te voeren en dat de regels het doel moeten dienen.

Met deze notitie wil gemeente Barneveld de vestiging van energiestations sturen zodanig dat het aanbod voldoende is gespreid over de gemeente en dat de energiestations worden gesitueerd op plaatsen die daarvoor geschikt zijn. Een mogelijk knelpunt is de beschikbaarheid van voldoende elektriciteit. Voor de korte termijn gaat de voorkeur daarom uit naar locaties waar er voldoende netcapaciteit aanwezig is. Er is behoefte aan plaatsen waar doorgaand verkeer kan laden (vergelijkbaar met een normaal tankstation) en waar laadmogelijkheden voor bussen en vrachtwagens zijn. Het ligt in de rede deze energiestations te situeren nabij de hoofdinfrastructuur of op de bedrijventerreinen die nabij de hoofdinfrastructuur zijn gelegen. De locaties moeten aan een aantal voorwaarden voldoen:

1. Een energiestation is bestemd voor de verkoop van elektriciteit en/of waterstof;
2. De wegenstructuur bij en rondom het energiestation moet voldoende ruimte bieden voor het op- en afrijden van het energiestation. Het verkeer op de weg waaraan het energiestation is gelegen mag geen significante belemmeringen ondervinden door het op- en afrijdende verkeer;
3. Het energiestation moet zijn gesitueerd nabij de hoofdinfrastructuur (A1 en A30) en goed bereikbaar zijn vanaf die hoofdinfrastructuur;
4. Het energiestation moet nabij de woonkernen liggen, maar op voldoende afstand (ten minste 50 meter) om geen gevaar of hinder te veroorzaken;
5. Het energiestation mag ook andere vormen van duurzame energiedragers aanbieden zoals groen gas. Nieuwe verkooppunten met enkel de traditionele brandstoffen (benzine, diesel en LPG) zijn niet nodig en daarmee niet wenselijk. Een uitzondering zal worden gemaakt als een energiestation een bestaand tankstation vervangt, dan zal een combinatie van de traditionele brandstoffen met de nieuwe energiedragers worden toegestaan;

6. Het heeft voor de korte termijn (tot 10 jaar) de voorkeur dat de locatie beschikt of kan beschikken over voldoende netcapaciteit. Een toezegging van de netbeheerder dat een dergelijke aansluiting op korte termijn kan worden gerealiseerd is daarbij een vereiste;
7. Het energiestation moet landschappelijk inpasbaar zijn, waarbij de veiligheid van en rondom het energiestation een belangrijk uitgangspunt is.