

Laadconsulenten adviseren over uitrol laadinfrastructuur

Medio 2021 moeten alle gemeenten in Nederland een eigen visie en plaatsingsbeleid hebben voor laadinfrastructuur. Dit is één van de hoofdpunten van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL). De aanpak van de agenda is regionaal georganiseerd. De NAL-regio Oost-Nederland pakt deze opgave voortvarend op, onder meer door de inzet van zogeheten laadconsulenten.

TEKST JEROEN QUEE

Om meer over de inzet van laadconsulenten te weten te komen stelden we enkele vragen aan laadconsulent Richard de Kam van de regio Rivierenland (samenwerkingsverband van acht gemeenten in de provincie Gelderland).

Wat doet een laadconsulent?

We ondersteunen gemeenten met kennis, expertise en capaciteit. Voor nu is onze aandacht gericht op het ondersteunen van gemeenten bij het opstellen van een integrale laadvisie en plaatsingsbeleid voor laadpalen. Om gelijke tred te houden met de groei van het elektrische wagenpark is de opgave om het aantal laadpalen richting 2030 ten opzichte van de huidige situatie met een factor 10 te vergroten. Het devies is dan ook: aan de slag! De provincies Gelderland en Overijssel werken in de regio Oost-Nederland samen en hebben in totaal acht laadconsulenten aangesteld. De regio Oost-Nederland omvat in totaal 77 gemeenten. Ikzelf ben consulent voor de regio Rivierenland, waarin acht gemeenten liggen. De laadconsulenten zijn op 1 oktober 2020 gestart. De eerste opgave voor gemeenten is om te komen tot een laadvisie en plaatsingsbeleid. Een flink aantal gemeenten heeft nog slechts een oud laadpalenbeleid, maar dat is nu echt ontoereikend.

Hoe gaan jullie te werk?

De eerste stap was om gemeenten uit te leggen wat de GO-RAL, de Regionale Aanpak Laadinfrastructuur in Gelderland en Overijssel, betekent. Vervolgens voeden we de gemeenten met kennis die ze als bouwstenen voor hun beleid kunnen gebruiken. Dit alles met als doel dat de gemeenten een eigen laadvisie opstellen die aansluit bij verwachte schaal-sprong van het aantal laadpunten. Daarnaast hebben we een kopgroep waarin tien pilotgemeenten samen met laadconsulenten en netbeheerders een aanpak ontwikkelen met daarin formats die voor alle gemeenten in Gelderland en Overijssel toepasbaar zijn. Deze formats zijn ter ondersteuning en vraagt om het 'eigen' maken door de gemeenten. Dit kan door het invullen van de formats en ze gemeente specifiek te maken of juist door het overnemen van (keuze) elementen en tekstblokken in een ander beleidsstuk. Het is de rol van de laadconsulenten om gemeenten hierbij te ondersteunen. De kracht van deze pilot is dat gemeenten van elkaar leren, elkaar inspireren en daarmee aan de hele groep kennis verspreiden. Hieruit blijkt enerzijds dat elke lokale situatie verschillend is en om een andere keuze in de visie of het beleid kan vragen, maar er anderzijds ook veel overeenkomsten zijn. Uiteraard stemmen we als laadconsulenten ook onderling af, om ook zo de kennis zo goed mogelijk

te bundelen en om te leren van waar anderen tegenaan lopen en uiteraard hoe zij ermee omgaan. Netbeheerders doen ook mee in de aanpak. Zij kijken graag mee omdat ze gebaat zijn bij informatie over de aanpak en de plannen van de gemeenten met het oog op de impact op het elektriciteitsnet. Via hun kennisplatform ElaadNL brengen zij onder andere Outlooks uit over de landelijke ontwikkeling van de laadinfrastructuur.

Waarom voldoet een goede laadvisie?

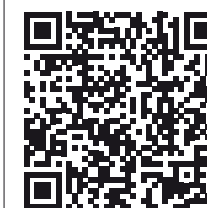
Onderwerpen die in de laadvisie aan bod komen zijn deels organisatorisch, bijvoorbeeld een keuze met betrekking tot het meedoen aan een provinciale concessie. Daarnaast gaat het om de praktische lokale invulling: wat wil ik doen en wanneer, op welke doelgroepen richt ik me, hoe proactief wil ik te werk gaan, ga ik juist voor het inrichten van laadpleinen en welke rol pak ik op gebied van snelladen. Een belangrijk onderwerp is voorts hoe om te gaan met de verdeling tussen publieke, semi-publieke en private laadpunten. Over die laatste heb je als gemeente niet veel zeggenschap, terwijl ze wel een belangrijke bouwsteen kunnen zijn van het totale areaal aan laadinfrastructuur. Uiteraard kun je als gemeente wel inzetten op een stimulering van semi-publieke en private laadpalen, omdat daarmee de openbare ruimte ontlast wordt. Ook van belang is het maken van keuzes hoe bepaalde thema's in de komende periode aangepakt gaan worden: op gemeentelijk of op regionaal niveau. Dat geldt bijvoorbeeld voor het doelgroepenvervoer, logistiek en voorzieningen voor het openbaar vervoer. Na het opstellen van de laadvisie komt de fase van implementatie en dat zal ook weer uitdagingen met

zich meebrengen. Bijvoorbeeld bij het plaatsen van laadpalen in de woonomgeving. Soms wordt dat door de direct omwonenden gezien als het weghalen van 'kostbare' parkeerplaatsen. De manier waarop je als gemeente invulling wilt geven aan participatie is daarmee een belangrijk aspect om mee te nemen in de laadvisie en het plaatsingsbeleid.

Waar raken de parkeerwereld en de wereld van het opladen elkaar?

Uitgangspunt is steeds een basisnetwerk van publieke laadpalen waarbij de publieke ruimte niet onnodig belast wordt. De voorkeur is dat de elektrische rijder oplaadt op eigen terrein. Als laden op eigen terrein niet mogelijk is, dan komen semi-openbare voorzieningen zoals parkeergarages in aanmerking. Is ook dat niet mogelijk, dan kan de gemeente een openbare laadvoorziening faciliteren. Belangrijk is ook een transparante tarievenstructuur, zodat de gebruiker niet voor verrassingen komt te staan. En een aandachtspunt is het welbekende 'laadpaalkleven', omdat dat leidt tot inefficiënt gebruik van de voorzieningen.

Meer informatie over de rol van laadconsulenten in Regio Oost is te vinden op:



JEROEN QUEE – Sweco / redactie Vexpansie

“
Uitgangspunt
is steeds een
basisnetwerk
van publieke
laadpalen
waarbij de
publieke
ruimte niet
onnodig
belast wordt
”



Richard de Kam
Foto: Madame Forêt