

technische vragen

Onderwerp: Uitvoeringskader gebiedsgerichte laadinfrastructuur RIB 2023-039
Venlo, 6 juni 2024



Geacht mevrouw Schepers,

Verwijzend naar genoemde RIB en de bijlage, onderstaand enkele vragen ter voorbereiding van de behandeling in de Oordeelsvormende vergadering van woensdag 12 juni onder agendapunt 4.1.

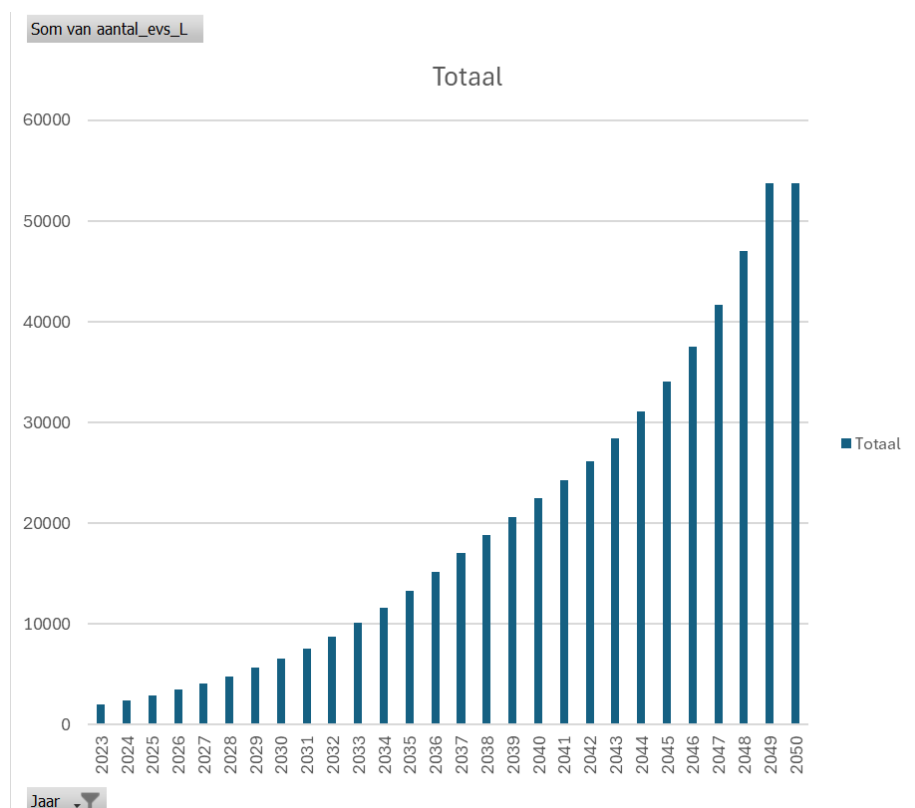
2.3 Elektrisch vervoer.

U schrijft dat het aandeel elektrische voertuigen toeneemt.

T/m April was dit een stijging van slechts 3,9 % t.o.v. dezelfde periode in 2023. Het marktaandeel hybride steeg harder met 7%. Het jaarkilometrage in elektrische auto's neemt verder af, terwijl in de zakelijke markt de looptijd toeneemt. Met andere woorden het totaal aantal gereden elektrische kilometers neemt in Nederland, maar ook in Europa neemt fors af. Volgens economen van de ING, in een publicatie van 3 januari 2024, stagneert de verkoop van elektrische auto's de komende periode fors door een afwachtende houding van de markt.

Vraag: Wat bedoelt u met 'het aandeel elektrische voertuigen toeneemt'?

Om de groei van elektrisch vervoer te schatten, gebruikt de gemeente Venlo de prognoses van ElaadNL, een kenniscentrum op het gebied van laadinfrastructuur van de netbeheerders in Nederland. Deze cijfers worden gezien als de best beschikbare cijfers/prognoses en worden door vrijwel alle overheden in Nederland benut. Het midden scenario van deze prognoses voorspelt een exponentiële toename van elektrische voertuigen op basis van de voortzetting van huidige Europese en nationale wet- en regelgeving en marktontwikkelingen. Zie onderstaande grafiek voor de prognose voor het aantal EV in Venlo tot 2050.



Vraag: Waar leidt u uit af dat het aantal elektrische voertuigen in Venlo is gestegen?

Op basis van bijvoorbeeld de klimaatmonitor, een landelijke database waarin o.a. het aantal geregistreerde elektrische auto's per gemeente gemonitord wordt, is goed inzichtelijk dat het aantal BEV de laatste jaren steeds is blijven groeien. Zie onderstaande tabel:

	Batterij- elektrische voertuigen (BEV) totaal, geregistreerd bij eigenaar	Plug-in hybride voertuigen (PHEV) totaal, geregistreerd bij eigenaar	Voertuigen op waterstof (FCEV) totaal, geregistreerd bij eigenaar
Maart 2019	370	223	0
Maart 2020	624	247	0
Maart 2021	932	388	0
Maart 2022	1.320	536	0
Maart 2023	1.683	687	0
Maart 2024	2.056	1.051	0

3. Landelijke, regionale en lokale kaders.

De prognoses zoals opgenomen in het NAL zijn mede gebaseerd op het Klimaatakkoord. De markt EV vertraagd door fiscale voordelen die wegvallen en het belasten van HSB fors, de prognose is zelfs dat deze terug loopt. Het Frans Automotive Cell Company (een samenwerkingsverband van VW, MB en Volantis (o.a. Opel en Peugeot) heeft vorige maand besloten de bouw van drie mega accufabrieken in Europa, ter waarde van 7 Miljard euro tot tenminste 2026 te stoppen wegens de tegenvallende prognoses in de verkoop van vol elektrische voertuigen.

Vraag: Moet, gezien de marktomstandigheden, de plaatsing van laadpalen in Venlo wel in het voorgestelde tempo door gaan? Iedere laadpaal verslechterd de congestie en beperkt het bedrijfsleven, waar door verdere verduurzaming wel een toenemende vraag naar elektriciteit is, in haar ontwikkeling.

Zoals eerder benoemd worden in Nederland de prognosecijfers van ElaadNL gezien als de best beschikbare prognoses. In deze prognosecijfers, die tweejaarlijks geactualiseerd worden, wordt rekening gehouden met actuele marktomstandigheden.

Ondanks de tijdelijke afname van groei wordt een exponentiële groei van het aandeel EV's verwacht, zoals toegelicht in vraag 1, zelfs in conservatieve scenario's. Dit wordt ondersteund door Europese en nationale wetgeving en voortdurende technologische vooruitgang die de kosten van EV's verlagen.

Het balanceren van vraag en aanbod van laadinfrastructuur is cruciaal. Daarom wordt de publieke laadinfrastructuur in Venlo, als onderdeel van de nieuwe collectieve aanpak van de provincies Noord-Brabant en Limburg, vanaf juli geplaatst op basis van laaddruk. Dit betekent dat er alleen nieuwe laadpalen worden geplaatst wanneer de bezettingsgraad in een bepaald gebied hoog is. Zo wordt ervoor gezorgd dat er nooit meer laadpalen worden geplaatst dan noodzakelijk, maar dat er sprake is van balans in vraag en aanbod en inwoners met een elektrische auto dus ook voldoende mogelijkheden hebben om te laden.

Bovendien wordt in deze collectieve aanpak van publieke laadinfrastructuur netbewust laden ingevoerd om de druk op het elektriciteitsnet te beperken. Dit maakt het mogelijk om de snelheid van laden in geval van dreigende congestie te reguleren. Hierdoor blijft de impact van laadpalen op congestie en het bedrijfsleven minimaal, terwijl de verduurzaming en de toenemende vraag naar elektriciteit efficiënt worden ondersteund. De aanpak netbewust laden is een landelijk programma, opgesteld met marktpartijen, de overheid en de verschillende netbeheerders.

3.3 Lokale beleidskaders.

Het marktaandeel elektrische voertuigen en/of de toename daarvan laadt zich niet leiden door Lokale beleidskaders, maar door marktomstandigheden.

Vraag: waarom toetst u uw lokale beleidskaders waar het gaat om de noodzaak van verder laadinfrastructuur niet aan de marktomstandigheden?

Het marktaandeel en de groei van elektrische voertuigen worden zowel door lokale beleidskaders als door marktomstandigheden beïnvloed. Ons beleid houdt nadrukkelijk rekening met de marktomstandigheden.

We plaatsen binnen de nieuwe collectieve aanpak laadpalen op basis van de laaddruk: wanneer de bezettingsgraad in een gebied hoog is, worden extra laadpalen geïnstalleerd. Dit zorgt ervoor dat we nauw aansluiten op de actuele vraag en voorkomen dat er onnodig laadpalen worden geplaatst.

Daarnaast volgen we voor andere thema's, zoals snelladen, de marktomstandigheden door ruimte te bieden aan marktpartijen om zelf initiatieven te ontwikkelen. Hierdoor ondersteunen we een flexibele en vraag gestuurde uitbreiding van de laadinfrastructuur.

4.1 Stand van zaken en prognoses.

In Nederland is slechts 2,8 procent van het wagenpark volledig elektrisch. Dit aantal zal de komende jaren niet stijgen. U schrijft dat Venlo onder het landelijk gemiddelde ligt.

Vraag: Waar baseert u uw voorspellingen op dat het aantal in Venlo tot 4000 zal toenemen in 2025?

Het middenscenario van de ElaadNL Outlooks.

Vraag: welke voertuigen zijn de andere elektrische voertuigen die vanaf 2025-2030 een steeds grotere rol gaan spelen?

Het gaat hier om bestelvoertuigen, vrachtwagens en mobiele werktuigen.

Voor het goederenvervoer is vol elektrisch rijden een gepasseerd station. Actieradius is hier de beperkende factor. In opkomst is waterstof i.c.m. met een verbrandingsmotor die ook zero emissie is. *(de wet wordt hiervoor aangepast omdat deze voertuigen een uitlaatsysteem hebben waar schone condens uit komt, dus volgens de letter van de wet niet 'zero-emission')*

Vraag: waarom besteed u geen aandacht aan waterstof laadinfrastructuur?

Elektrisch goederenvervoer is geen gepasseerd station. Hoewel de actieradius inderdaad een uitdaging kan zijn voor volledig elektrische vrachtwagens, zijn er al aanzienlijke verbeteringen gaande. Fabrikanten zoals Tesla, Volvo en Daimler ontwikkelen elektrische vrachtwagens met een steeds grotere actieradius die geschikt zijn voor veel toepassingen in het goederenvervoer. Voor stedelijke distributie en korte tot middellange afstanden zijn elektrische vrachtwagens al een haalbare en steeds populairdere optie. Uit cijfers van brancheorganisatie BOVAG volgt dat er over 2023 1.148 elektrische zware bedrijfswagens op naam werden gezet in Nederland. Dat is een vertienvoudiging in vergelijking met 2022. In 2023 zijn er acht waterstofvrachtwagens geregistreerd. Daarnaast werkt de markt aan laadinfra voor elektrische vrachtwagens. In het project Milence worden snelladers voor elektrische vrachtwagens uitgerold in West Europa. Een van die laadstations is in onze gemeente.

De focus ligt momenteel op elektrische voertuigen en daarom ook de laadinfrastructuur om verschillende redenen. Zo zijn elektrische voertuigen al verder ontwikkeld, breder toegepast, over het algemeen goedkoper door lagere totale eigendomskosten en breder geaccepteerd dan waterstofvoertuigen. Dit zien we ook terug in de groei van het aantal elektrische vrachtwagens t.o.v. het aantal waterstofvrachtwagens.

Het beleid van de gemeente Venlo gaat specifiek over laadinfrastructuur voor batterij-elektrische voertuigen. Hoewel Venlo open staat om mee te denken over waterstof tankstations wanneer waterstof meer de norm wordt, valt waterstof momenteel buiten de scope van dit beleid.