

MEMO

Voor : Aan de leden van de gemeenteraad, t.a.v. CDA-fractie, de heer Prins
Van : Wethouder Spek
Datum : 21 maart 2023
Betreft : Technische vragen Laadvisie

Op 13 maart jl. zijn door u twee technische vragen gesteld over de Integrale Laadvisie Sliedrecht. Via dit memo doe ik u graag de antwoorden toekomen.

1. *Volgens de Laadvisie is in 2022 het gebruik van en de behoefte aan walstroomvoorzieningen geëvalueerd. Is het evaluatierapport al gereed? Zo ja, kan het rapport met de gemeenteraad worden gedeeld?*

Antwoord: Het onderzoek heeft bij acht havengemeenten in Nederland die aangesloten zijn bij het Walstroomcollectief plaatsgevonden, waaronder in de Drechtsteden bij Zwijndrecht en Papendrecht. Sliedrecht is niet aangesloten bij het collectief; dit is foutief benoemd in de Laadvisie. Wel is er inmiddels contact gelegd tussen het Walstroomcollectief en de gemeente Sliedrecht. Voor niet-leden is een managementsamenvatting van het onderzoek beschikbaar gemaakt (zie bijlage). Ook staat het de gemeente Sliedrecht vrij om aan te sluiten bij het collectief indien daar een behoefte naar is.

2. *In de Laadvisie staat: "We zien een langzame en gedeeltelijke transitie van autobezit naar een vorm van (gedeeld) autogebruik." Uit welke regionale en lokale cijfers blijkt dat er steeds meer mensen zijn die gebruik willen maken van een deelauto en daarom hun eigen auto wegdoen of helemaal geen auto aanschaffen? Om welke aantallen gaat het?*

Antwoord: Landelijke trends laten zien dat het aantal deelauto's en het aantal gebruikers hiervan jaarlijks toeneemt. Waar Nederland in 2017 minder dan 200 deelauto's per 100.000 inwoners had, waren dit er in 2022 al meer dan 550. Autodelen groeit het snelst in stedelijke gebieden. Het is aannemelijk dat Sliedrecht geen uitzondering vormt in deze trend. (bron: [Rijkswaterstaat](#))

Management samenvatting

Binnenhavens, gemeenten en provincies in Nederland ontwikkelen hun havengebieden zoveel mogelijk in balans. Dit betekent dat er niet alleen geïnvesteerd wordt in economie, maar ook in verbetering van leefbaarheid en milieu. Duurzaamheid is daarbij het sleutelwoord. Het beperken van uitstoot van CO₂, stikstofdioxide en fijnstof staat hoog op de agenda. Een van de manieren waarop havens hieraan kunnen bijdragen is het aanbieden van walstroomvoorzieningen. Walstroom is een manier om schepen aan de kade te voorzien van elektriciteit. Scheepsgeneratoren hoeven daardoor niet meer te draaien. Dat is gunstig voor de luchtkwaliteit en het beperkt geluidsoverlast. Vanuit Europa zijn richtlijnen opgesteld voor het aanleggen van walstroominfrastructuur vóór 31 december 2025 op plaatsen waar dit financieel rendabel is of waar dit milieuwinst oplevert.

Bij de behoefte aan walstroomvoorzieningen wordt gezocht naar een evenwicht tussen aan de ene kant het aanbod van walstroomfaciliteiten door havens, gemeenten en ondernemers en de gebruikers aan de andere kant. In dit onderzoek zijn de belemmeringen en kansen beschreven die aanbieders en gebruikers van walstroom zien, met als doel om gezamenlijk grote stappen te zetten in het verder verduurzamen van Nederlandse binnenhavens.

Havens van dit onderzoek zijn gezamenlijk bijzonder sterk in de maritieme maakindustrie en op het gebied van goederenoverslag. De gezamenlijke goederenoverslag die plaatsvindt in de havens is ruim 18 miljoen ton en 299.000 teu. De toegevoegde waarde van deze havens is substantieel. De havens hebben een strategische ligging op drie corridors, te weten de North Sea Baltic corridor, de Rhine-Alpine corridor en de North Sea – Mediterranean corridor. De ambitie om een duurzame haven te zijn is bij alle partners een zeer belangrijke drijfveer. Er is bij de meeste havens nog geen duidelijk beeld bij de behoefte die er is aan walstroomvoorzieningen. Dit inzicht is nodig om een businesscase op te stellen. Uit ervaringen van aanbieders van walstroom is bekend dat de businesscase voor walstroomvoorzieningen een onrendabele top heeft.

Ondernemers die (in potentie) walstroom aanbieden op hun eigen kades en betrokken zijn bij dit onderzoek hebben allen duurzaamheid een belangrijk onderdeel gemaakt van de bedrijfsstrategie. Bij de ondernemers die op dit moment nog geen walstroom aanbieden, is zeker een behoefte vanuit de wens om duurzamer te werken. Het is voor deze bedrijven echter moeilijk om te starten met de aanleg. De walstroommarkt is een complexe markt met verschillende wensen en eisen; het is onduidelijk hoe deze in kaart te krijgen. Een partij die hierin de regie neemt, is vanuit deze ondernemers wenselijk. De ondernemers die wel walstroom aanbieden, zijn met name zoekend naar een transparante en eerlijke werkwijze om gebruikers te laten betalen voor stroom. Dit is vaak complexer dan bij een walstroomaansluiting van een gemeente of havenbedrijf. Ook hier is een partij die regie neemt wenselijk.

Port of Rotterdam en **Port of Amsterdam** hebben veel ervaring met walstroom. Beide havens werken op dit moment samen aan een aanbesteding voor een gebruikersplatform, omdat zij uniformiteit voor de binnenvaartondernemer van groot belang vinden. De beide havens zijn bereid om kennis en ervaring te delen. Ook **Rijkswaterstaat** vindt uniformiteit voor binnenvaartondernemers van groot belang en pleit voor één gebruikersplatform. De **NVB** stimuleert vanuit haar strategische agenda duurzaam havenbeheer en ziet walstroom als één van de onderwerpen daarvan.

Voor de **gebruikers** van walstroom zijn met name uniformiteit, risico en gevolg van storingen in walstroomkasten en de relatie tussen wetgeving en handhaving van groot belang. Uniformiteit heeft betrekking op daadwerkelijke infrastructuur, de gehanteerde tarieven en het gebruikersplatform. Storingen gaat over de storingsgevoeligheid en de afhandeling van storingen. De relatie tussen wetgeving en handhaving heeft een relatie met storingen in walstroomkasten. Als bijvoorbeeld vanwege een storing geen beschikbare walstroomvoorziening is, maar er wel wordt gehandhaafd op een walstroomplicht. Maar ook bijvoorbeeld met de Binnenvaartwet waarin verplichte rusttijden zijn opgenomen en de walstroomplicht waaraan voldaan moet worden tijdens die rusttijd.

De walstroommarkt wordt, naast aanbieders en gebruikers van walstroom, mede gevormd door leveranciers. Er is onderscheid te maken tussen aanbieders van gebruikersplatformen, aanbieders van infrastructuur (walstroomkasten) en netbeheerders. **Netbeheerders** hebben inzicht nodig in de druk op het transportnetwerk die voortkomt uit het gebruik van walstroom. Dit is er nog onvoldoende, daarom zijn netbeheerders niet meegenomen in dit onderzoek. Op het gebied van **gebruikersplatformen** zijn SAB, Park-Line Aqua en Involtum actief. Er is een duidelijk verschil in positionering van deze partijen. SAB focust op de administratieve afhandeling

van transacties. Involuntum gaat hierin verder en digitaliseert naast de administratieve afhandeling, ook de storingsmeldingen. Park-Line Aqua tenslotte gaat daarin nog een stap verder door met slimme kasten te werken die op afstand worden gemonitord. Slimme kasten voorkomen synchronisatieproblemen, onnodige afzekering van aansluitpunten en onnodige storings en faciliteren load balancing. Dit is een manier om vraag naar walstroom te optimaliseren tussen verschillende aansluitpunten, waardoor de totale vraag lager is.

De markt van **walstroomkasten** is wezenlijk anders dan de markt van gebruikersplatformen. Veel lokale installatiebedrijven kunnen traditionele walstroomkasten leveren en plaatsen. Echter onder andere de firma's Techelec en Seijsener richten zich op het combineren van deze werelden.

Andere relevante onderwerpen die direct invloed hebben op de walstroommarkt zijn de energiebelasting vanuit de overheid en de keuze voor een walstroomplicht of generatorverbod. De **energiebelasting** op walstroom wordt sterk verlaagd, waardoor de (mogelijke) ongelijkheid in kosten tussen het gebruik van scheepsgeneratoren en walstroom wordt weggenomen. **Walstroomplicht** (of een generatorverbod) zorgt voor optimaal gebruik van walstroomfaciliteiten en optimaal rendement op het gebied van milieu en financiën. Tot slot zijn er diverse ontwikkelingen op het gebied van **alternatieve energiebronnen** die relevant (kunnen) zijn voor de toekomst van walstroom. Denk hierbij aan waterstof, zonnepanelen en waterkracht. Ook zijn de ontwikkelingen op het gebied van opslag en hergebruik van energie waar SKOON en ZES aan werken interessant vanwege de link met walstroom.

Als bovenstaande onderwerpen worden beschouwd, kan er gesteld worden dat er sprake is van marktfalen. Bij **marktfalen** schiet de werking tussen vraag en aanbod tekort. Redenen hiervoor kunnen o.a. zijn: onvolledige mededinging, onvolledige informatie voor iedereen, toe- of uittredingsbarrières, hoge transactiekosten en inhomogene producten. Onvolledige mededinging wil zeggen dat een individuele aanbieder invloed heeft op de prijs. Dat is in het geval van walstroom aan de orde. Elke aanbieder kan eigen tarieven vaststellen. Ook is uit dit onderzoek gebleken dat er sprake is van "onvolledige informatie voor iedereen". Elke groep stakeholders heeft zijn eigen informatie en is niet altijd op de hoogte van de informatie bij andere stakeholders. Netbeheerders zijn hier een voorbeeld van. Daarnaast zijn er toetredingsbarrières. Voor de aanbieders van walstroomvoorzieningen is een onrendabele businesscase één van de belangrijkste barrières. Voor de gebruikers is dit de onduidelijkheid over de daadwerkelijke kosten van het gebruik van walstroom.

Tevens is er in de walstroommarkt sprake van hoge transactiekosten. Het gaat bij transactiekosten om kosten die boven op de prijs van het product komen. Het gaat hierbij ook om de moeite (uitgedrukt in tijd en/of geld) die iemand moet doen om een product te gebruiken. In het geval van walstroom liggen deze transactiekosten met name bij de gebruikers, doordat er geen uniformiteit is in infrastructuur, gebruikersplatformen en tarieven. Tot slot, inhomogene producten betekent dat er geen sprake is van uniformiteit. Dat is in de walstroommarkt het geval op het gebied van infrastructuur, gebruikersplatformen en tarieven.

Om te voldoen aan de Europese eisen voor walstroominfrastructuur is het noodzakelijk om het marktfalen aan te pakken. De acties zijn verdeeld in drie fases. In fase 1 wordt de **regierol** voor de vervolgacties belegd. Dit kan ofwel via één of meerdere samenwerkingsverbanden op corridors, ofwel via een bestaande organisatie zoals de Nederlandse Vereniging voor Binnenhavens. Als de regierol is belegd kan een programmamanager worden aangesteld. Fase 2 bestaat uit een drietal trajecten die tegelijkertijd opgepakt kunnen worden. De eerste is de specificatie van de behoefte, de tweede een traject rondom uniformiteit en de derde een traject rondom communicatie. De **specificatie van de behoefte** aan walstroominfrastructuur is nodig om in een volgende fase te komen tot een businesscase. Deze behoefte is opgebouwd uit gegevens over welke schepen, hoe vaak en voor hoe lang, welke locatie bezoeken.

Om een goed beeld te krijgen van de toekomstige behoefte is lokale clustering essentieel. Het is onmogelijk om (de totale) behoefte te bepalen aan de hand van een losse locatie. Het gebruik van de ene locaties is mede afhankelijk van de beschikbaarheid van voorzieningen op andere locaties in de omgeving.

Het traject rondom **uniformiteit** wordt bij voorkeur op twee manieren aangepakt. Beide manieren kunnen naast elkaar en gelijktijdig lopen. De eerste manier is via het aansluiten bij de bestaande lobby voor wijziging in bestaande wet- en regelgeving. Dit is vaak een langlopend traject. De tweede manier is het opstellen van een leidraad voor de keuze voor infrastructuur en een gebruikersplatform waardoor een standaard ontstaat voor de walstroommarkt. Deze standaard wordt leidend in de markt en daarmee wordt een eerste grote aanzet tot uniformiteit gegeven. Het traject rondom **communicatie** bestaat uit drie speerpunten: communicatie naar havens, communicatie naar binnenvaartondernemers en communicatie naar netbeheerders.

Fase 3 is de fase waarin de **businesscase** nader wordt uitgewerkt door de programmamanager, inclusief de mogelijkheden voor subsidies, investeringen en andere financieringsopties.