

Juiste communicatie en participatie van inwoners essentieel in ontwikkeling laadinfrastructuur gemeenten

Florian Sloots – Over Morgen – florian.sloots@overmorgen.nl

Skadi Renooy – Over Morgen – skadi.renooy@overmorgen.nl

Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 21 en 22 november 2019, Leuven

Samenvatting

Het verduurzamen van onze mobiliteit speelt een belangrijke rol in het halen van de duurzaamheidsdoelstellingen die Nederland heeft. Door de groei van het aantal elektrische voertuigen verplaatsen steeds meer mensen zich duurzaam. Naar verwachting worden dit er in de nabije toekomst alleen nog maar meer. Om deze voertuigen te voorzien van elektriciteit, is een dekkend netwerk van laadinfrastructuur essentieel. Gemeenten spelen hierin een belangrijke rol. Mensen zonder eigen oprit en/of zonder gelegenheid om thuis te laden zijn aangewezen op de voorzieningen in de publieke ruimte: openbare laadinfrastructuur. Dit netwerk ontwikkelt zich niet zonder slag of stoot. Waar eerder de technologie, businesscase en wet- en regelgeving vertragend werkten, speelt weerstand van de boze burger nu een belangrijke rol in de ontwikkeling van laadinfrastructuur. In de literatuur over de energietransitie zien we terug dat participatie en communicatie een belangrijke rol kunnen spelen in het vergroten van acceptatie en versnellen van de transitie. Deze kans wordt lang niet altijd aangegrepen; er zijn genoeg voorbeelden van weerstand bij ontwikkelingen rondom zonnevelden en windmolens, met alle gevolgen van dien. Een gepaste strategie, aangepast aan het moment, de middelen en de mate van communicatie en participatie is belangrijk om ervoor te zorgen dat we bewoners niet zien en behandelen als boze burgers.

In deze paper beschrijven we welke strategieën toegepast worden door gemeenten om bewoners te informeren en betrekken bij de locatiekeuze en ontwikkeling van de openbare laadinfrastructuur. Er zijn verschillende doelgroepen te onderscheiden die met de juiste strategie betrokken kunnen worden om te zorgen voor begrip, acceptatie en het stimuleren van elektrisch rijden. Aan de hand van twee voorbeeldcasussen die door Over Morgen in samenwerking met de gemeente Utrecht en Dronten ontwikkeld zijn, illustreren we welke mogelijkheden er zijn en tot welke positieve resultaten dit kan leiden. We beargumenteren dat met een passende communicatie en participatiestrategie de omgeving betrokken kan worden en op deze manier er meer acceptatie is voor openbare laadinfrastructuur en de transitie naar duurzame mobiliteit in Nederland.

Inhoud

1. Inleiding.....	3
2. Transitie, acceptatie en versnelling	4
3. Laadinfrastructuur in Nederland	6
4. Het participatieproces bij het realiseren van laadinfra in de praktijk	8
5. Conclusie.....	13
6. Literatuur	14

1. Inleiding

De energietransitie is een van de belangrijkste opgaven van deze tijd. De Nederlandse overheid zet daarom in om de CO₂ uitstoot in 2030 met 49% te verminderen ten opzichte van het niveau van 1990. In 2050 moet de CO₂ uitstoot met 95% zijn gedaald. Het verduurzamen van onze mobiliteit is een belangrijk onderdeel uit het Klimaatakkoord om deze doelstelling te behalen. Er wordt ingezet op verschillende pijlers in de mobiliteit, zoals het verduurzamen van personenvervoer, stadslogistiek en het verduurzamen van energiedragers (het elektrificeren van motoren en het gebruiken van biobrandstoffen). Eén van de doelstellingen is dat na 2030 alle nieuw verkochte auto's zero-emissie zijn. Om de groei van elektrische auto's die dit ten gevolg heeft te ondersteunen, streeft de regering ernaar 1.8 miljoen laadpalen te realiseren in de aanloop naar 2030 (Klimaatakkoord, 2019, p.47).

Waarom zijn er zoveel laadpalen nodig? Het realiseren van laadinfrastructuur is essentieel om de beoogde groei van het aantal elektrische auto's te faciliteren. Een elektrische auto moet immers worden opgeladen met stroom. Dit betekent dat deze auto's ergens stil moeten staan om hun batterij te kunnen opladen. Dit gebeurt steeds vaker op openbare parkeerplaatsen met een laadpaal, omdat niet alle elektrische rijders de mogelijkheid hebben hun auto op eigen terrein op te laden.

Het plaatsen van laadpalen in de openbare ruimte levert vaak weerstand op in de omgeving. Dit komt omdat openbare laadpalen een parkeerplek onttrekken waar vroeger een fossiele brandstof-auto stond. Bewoners hebben het gevoel dat de parkeerplek die zij meestal gebruiken hen wordt afgenomen en wordt ingenomen door iemand die een elektrische auto kan aanschaffen. Elektrisch rijden en laden wordt gezien als een privilege dat alleen een klein deel van de bevolking zich kan veroorloven.

Verschillende onderzoeken tonen aan dat steun en betrokkenheid van lokale inwoners essentieel is voor het slagen van projecten in de energietransitie, weerstand en onbegrip leiden tot vertraging (Wüstenhagen et al., 2007; Kalkbrenner & Roosen, 2016). Het kiezen van passende locaties voor openbare laadinfrastructuur in de wijken is daarom essentieel om weerstand te minimaliseren en de groei van schone mobiliteit te versnellen.

In deze paper laten wij aan de hand van praktijkvoorbeelden zien hoe de omgeving vroegtijdig bij het proces van plaatsing van laadinfrastructuur kan worden betrokken. Het resultaat van deze aanpak is tweeledig. Ten eerste biedt deze aanpak de mogelijkheid om bezwaren te voorkomen door inwoners goed te betrekken bij de aanpak. Ten tweede biedt het mee laten denken en bepalen inwoners de mogelijkheid om het duurzame mobiliteitsbeleid in een bredere context, dat van de energietransitie, uit te dragen naar de samenleving en zo de acceptatie hiervan te vergroten.

Leeswijzer.

In deze paper beschrijven we eerst de theoretische onderbouwing voor de noodzaak van het betrekken van de omgeving bij het ontwikkelen van laadpaalinfrastructuur om acceptatie te vergroten van de transitie naar duurzame mobiliteit. De focus ligt hierbij op het kiezen van locaties voor publieke laadinfrastructuur. Hier is namelijk in de afgelopen jaren veel weerstand tegen ontstaan. Vervolgens wordt de stand van zaken van de Nederlandse markt van elektrisch vervoer en openbare laadinfrastructuur geschetst. In

het tweede deel van de paper laten we aan de hand van voorbeelden uit verschillende gemeenten zien hoe, aan de hand van het actief betrekken van de omgeving bij het kiezen van locaties voor openbare laadinfrastructuur, het begrip en de acceptatie voor deze ontwikkeling wordt vergroot. We sluiten de paper af met conclusies en aanbevelingen.

2. Transitie, acceptatie en versnelling

De acceptatie van laadinfrastructuur is een onderdeel van de energietransitie. In deze paper onderzoeken we daarom eerst hoe acceptatie bij een transitie wordt bewerkstelligd en welke factoren hierbij van belang zijn. Het doel hiervan is om te analyseren hoe we de acceptatie voor laadinfrastructuur en elektrische mobiliteit kunnen vergroten als onderdeel van de energietransitie.

De Nederlandse overheid stelt ambitieuze doelen om de energietransitie te versnellen. Uit verschillende onderzoeken blijkt dat duurzaamheidsbeleid vaak gericht is op het stimuleren van technische oplossingen en financiële aspecten en dat de rol van de omgeving en democratische besluitvorming te weinig wordt meegenomen (Avelino et al. 2016; Hendriks, 2009). Uit onderzoek van Schweizer et al. (2016) naar de energietransitie in Duitsland blijkt dat maatschappelijke acceptatie niet wordt bereikt door vooraf bedachte oplossingen. Het betrekken van publiek bij de totstandkoming (participatie) van een transitie is essentieel. Het informeren over de noodzakelijkheid van geplande maatregelen (communicatie) speelt een belangrijke rol om de acceptatie te vergroten en de transitie te versnellen.

In de focus op technische innovatie om de transitie naar duurzame mobiliteit te versnellen schuilt een paradox. Uit meerdere onderzoeken blijkt namelijk dat draagvlak en acceptatie van duurzame mobiliteit juist vragen om sociale betrokkenheid en dat ze zijn gebaseerd op psychologische, gevoelsmatige factoren. Keuzes van burgers en bedrijven om een ontwikkeling te omarmen zijn in beperkte mate rationeel. Financiële afwegingen maken deel uit van een bredere en vaak impliciete afweging op basis van tal van psychologische aspecten. Gedragspsychologische factoren die keuzes beïnvloeden zijn net zo belangrijk voor de 'groei' van elektrisch rijden als financiële en technologische incentives (Bakker & Trip, 2013).

Er zijn verschillende psychologische factoren zoals bewustzijn, zorgen over het milieu en moreel verplichtingsgevoel die meespelen wanneer mensen een zero-emissie voertuig aanschaffen (Sangroya & Nayak, 2017; Tarigan, 2019). Het inspelen op deze zachte factoren is dus essentiële informatie om de juiste maatregelen te implementeren om duurzaamheidsdoelstellingen te behalen en de energietransitie te bevorderen. Psychologische overwegingen moeten worden meegenomen in de communicatie van de technologische aspecten van de energietransitie naar verschillende bevolkingsgroepen om de acceptatie hiervan te vergroten (e.g., Huijtset al., 2012; Bogel et al., 2018).

Transitie naar duurzame mobiliteit

Het valt niet te ontkennen dat technologische ontwikkelingen nodig zijn om duurzame mobiliteit in Nederland te laten groeien. Ze zorgen ervoor dat elektrische auto's worden doorontwikkeld zodat deze een betere actieradius (batterijcapaciteit) hebben en steeds

meer betaalbaar zijn voor een bredere doelgroep. In deze paper focussen we ons op laadinfrastructuur. Laadinfrastructuur is essentieel om de groei van elektrische auto's te ondersteunen. Deze zorgt er simpelweg voor dat elektrische rijders hun auto kunnen opladen. Dit speelt ook mee in de keuze om een elektrische auto aan te schaffen. Belangrijke factoren zijn volgens Tarigan (2019) gebruiksgemak, voldoende laadpunten op de route en de prijs van elektrisch rijden en laden. Ook uit andere onderzoeken blijkt dat de zekerheid om te kunnen laden een belangrijk niet-financieel aspect is van de beslissing om een elektrische auto aan te schaffen (Sierzchula et al. 2014; Liao et al. 2017).

Laadinfrastructuur kent verschillende verschijningsvormen. Grofweg bestaan er drie vormen van het laden van elektrische auto's: snelladen, laden op publiek terrein en het laden op privaat terrein. In deze paper richten we ons op het laden in het publieke terrein. Dit heeft de laatste jaren meer aandacht gekregen, doordat de groep elektrisch rijders die is aangewezen op laden in de publieke ruimte toeneemt. Dit heeft te maken met de groei van het aantal beschikbare elektrische modellen. Door deze technologische ontwikkeling zijn er steeds meer betaalbare modellen op de markt gekomen waardoor elektrisch rijden mogelijk wordt voor een brede doelgroep. Dit betekent dat er enerzijds meer elektrische auto's komen en anderzijds dat er meer mensen deze auto moeten laden in de publieke ruimte omdat ze geen eigen parkeergelegenheid hebben om de auto op te kunnen laden. Meer laadinfrastructuur in de publieke ruimte is dus nodig om aan deze groeiende behoefte naar openbaar laden te kunnen voldoen. Het realiseren van een dekkend netwerk van laadinfrastructuur kan daarnaast onzekerheid bij potentiële consumenten om een elektrische auto aan te schaffen wegnemen en draagt zo ook bij aan de duurzame mobiliteitsdoelstellingen.

Bij het uitrollen van een netwerk van publieke laadinfrastructuur zijn er verschillende factoren die een geschikte locatie voor laadinfrastructuur bepalen die in de literatuur worden beschreven: de locatie van transportstromen, de ligging en capaciteit van het elektriciteitsnet en de voorkeur om thuis te laden indien mogelijk (Coffman et al., 2017). Het realiseren van laadpalen op aanvraag van e-rijders gaat echter nog niet (altijd) zo snel als gewenst. Eerder waren met name belemmeringen in wet- en regelgeving en het ontbreken van een rendabele businesscase voor openbare laadinfrastructuur vertragende factoren voor de ontwikkeling van een dekkend netwerk. Op dit moment zien we echter dat er andere factoren aan de vertraging ten grondslag liggen. Verschillende studies onderzoeken wel de belangen van verschillende stakeholders (zoals de netbeheerder en de overheid) in de ontwikkeling van elektrisch vervoer en de laadinfrastructuur, maar het belang van bewoners wordt daarbij vaak niet meegenomen (e.g. Bakker et al., 2014). Het ontbreken van belangen van de directe omgeving zorgt vaak voor weerstand in het proces. Concreet leidt dit tot bezwaren en het inbrengen van zienswijzen als reactie op het verkeersbesluit, maar ook tot klachten en zelfs bedreigingen bij de gemeente, exploitant van laadpalen en installateurs.

Het is dus noodzakelijk dat wordt nagedacht over het meenemen van de belangen van de omgeving bij het kiezen van geschikte locaties en om vertraging en weerstand te voorkomen en de acceptatie van deze transitie te vergroten. Gemeenten in Nederland kunnen zelf beleid voeren op het uitrollen van de openbare laadinfrastructuur. Door het groeiend aantal elektrische auto's in Nederland en de toenemende vraag naar openbare laadinfrastructuur wordt het steeds noodzakelijker niet alleen te reageren op de vraag

naar laadinfrastructuur, maar hier ook proactief op in te spelen en het realiseren van laadinfrastructuur mogelijk te maken.

3. Laadinfrastructuur in Nederland

Nederland, gidsland

Nederland is in circa 10 jaar uitgegroeid tot een van de wereldwijde koplopers op het gebied van laadinfrastructuur en elektrisch vervoer met de grootste dichtheid van laadpunten in Europa. In augustus 2019 waren er ruim 44 duizend publieke en semi-publieke laadpunten en 1042 snellaadpunten. Tegelijk groeit ook het aantal elektrische auto's snel, inmiddels zijn er meer dan 67 duizend volledig elektrische auto's en meer dan 96 duizend plug-in hybrids (RVO, 2019).

Om aan de gestelde ambities op het gebied van duurzame mobiliteit te voldoen is het noodzakelijk om het aantal laadpunten verder te laten groeien. De groei van openbare laadinfrastructuur is afhankelijk van zowel de publieke als de private partijen. Ten eerste moet wet- en regelgeving op orde zijn om de technologische ontwikkeling van laadinfrastructuur te faciliteren. Dit betekent dat de lokale overheden het mogelijk maken om in de openbare ruimte laadinfrastructuur te realiseren. In de afgelopen jaren is door de toename van het aantal elektrische auto's de aandacht voor het mogelijk maken van het plaatsen van laadinfrastructuur in de openbare ruimte gegroeid. Overheden bereiden zich voor op deze transitie door het opstellen van beleid en het ruimte geven aan marktpartijen om laadinfrastructuur te plaatsen. Vervolgens is het aan een marktpartij om de laadinfrastructuur te realiseren. Hiervoor is het belangrijk dat de businesscase voor laden rendabel is. Door de groei in de markt van elektrische auto's wordt deze steeds aantrekkelijker voor verschillende partijen om laadinfrastructuur te realiseren. Een andere belangrijke component voor de groei van de markt van laadinfrastructuur is de techniek. Deze is nog sterk in ontwikkeling; er wordt gewerkt aan een universele standaard voor laden in zowel hardware als software. Hierin zijn in de afgelopen jaren al flinke stappen gezet, zodat de technische uitrol van laadinfrastructuur steeds makkelijker wordt.

Achterblijvende groei laadinfrastructuur

Ondanks de grote technologische en economische ontwikkelingen blijft de groei van het aantal openbare laadpunten achter op dat van het aantal elektrische auto's. Dit heeft te maken met het sociale component. Hiervoor is in de huidige ontwikkeling van elektrische auto's en laadinfrastructuur nog weinig aandacht. Verschillende studies hebben onderzocht wat het belang van de verschillende private en publieke stakeholders is bij de groei van deze twee markten, de belangen van de omgeving bij het kiezen van goede locaties wordt hier vaak niet bij meegenomen (e.g. Bakker et al., 2014). Wel wordt onderkend dat het plaatsen van laadinfrastructuur en daarbij het uitsluitend beschikbaar maken van een parkeerplaats voor een elektrische auto, kan leiden tot weerstand in een buurt. Weerstand vanuit de omgeving leidt tot vertraging in het realisatieproces van laadinfrastructuur. Dit heeft te maken met het afhandelen van bezwaren, het voeren van gesprekken en het opnieuw kiezen van de juiste locaties voor openbare laadinfrastructuur.

Versnellen realisatie laadinfrastructuur

Om de transitie naar duurzame mobiliteit mogelijk te maken is het belangrijk dat er voldoende laadinfrastructuur is. Weerstand vanuit de omgeving is een van de

vertragende factoren om dit mogelijk te maken. Het is daarom van belang om de omgeving in een vroeg stadium te betrekken bij de planvorming over laadinfrastructuur. Dit biedt niet alleen de mogelijkheid om weerstand tegen de transitie naar duurzame mobiliteit weg te nemen (mensen worden niet opeens verrast met een laadpaal voor hun deur), maar daarnaast ook om overheidsambities over de energietransitie en duurzaamheid op een breder niveau uit te dragen. Op basis van drie cases beargumenteren wij namelijk dat door het vroegtijdig betrekken van de omgeving de acceptatie voor openbare laadinfrastructuur kan worden vergroot.

Wie is de omgeving?

In de literatuur en vanuit praktijkvoorbeelden wordt veel gesproken over het betrekken van de 'omgeving' bij planvorming over openbare laadinfrastructuur. Om goed te begrijpen waarom weerstand ontstaat en wat een mogelijke aanpak is, is het belangrijk om een goed beeld te krijgen van de verschillende stakeholders in deze 'omgeving'. Op basis van de resultaten uit de drie casussen onderscheiden wij grofweg drie groepen belanghebbenden.

1. Elektrisch rijders die belang hebben bij laadinfrastructuur voor eigen gebruik
2. Mensen die overwegen nu of in de toekomst een elektrisch voertuig aan te schaffen, de juiste ontwikkelingen kunnen hun keuze en keuzemoment beïnvloeden
3. Mensen die (voorlopig) geen elektrisch voertuig gaan aanschaffen, en laadpunten en elektrische voertuigen terugzien als verandering in hun omgeving

Zoals eerder beschreven waren wet- en regelgeving, de businesscase en technologische mogelijkheden nog belemmeringen voor het ontwikkelen van laadinfrastructuur. Nu deze minder in de weg staan is het vooral van belang dat de verdere ontwikkeling van de laadinfrastructuur in Nederland elektrisch vervoer zo goed mogelijk faciliteert voor groep een, stimuleert voor groep twee en gedragen en geaccepteerd wordt door groep drie. In het volgende hoofdstuk beschrijven we aan de hand van drie voorbeelden hoe de omgeving zo goed mogelijk kan worden betrokken in de ontwikkeling van laadinfrastructuur in Nederland.

4. Het participatieproces bij het realiseren van laadinfra in de praktijk

Het betrekken van de verschillende doelgroepen kan op verschillende fasen in het proces van het realiseren van laadinfrastructuur. Deze verschillende manieren worden in de onderstaande casussen beschreven:

Casus 1 Utrecht:

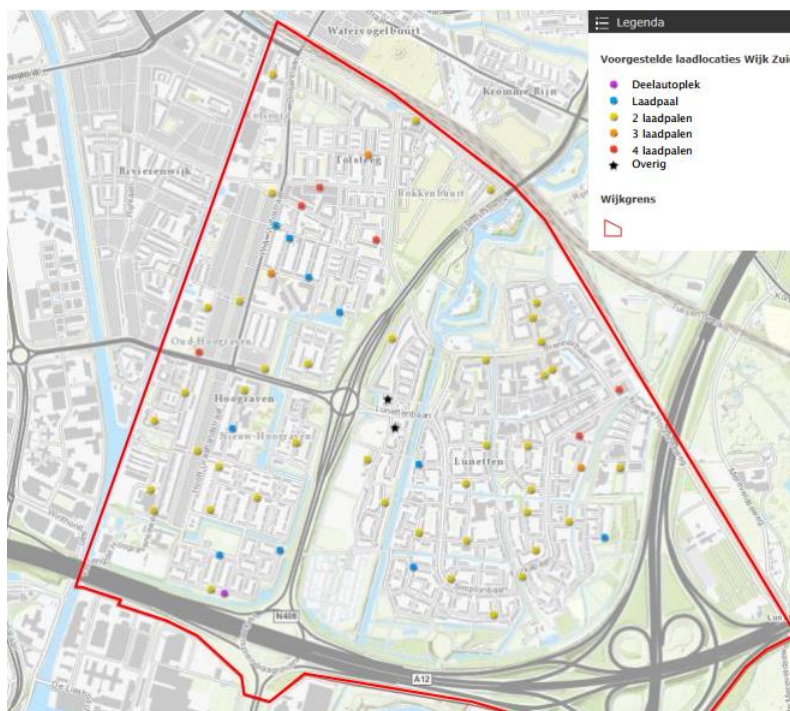
In de gemeente Utrecht wonen, werken en leven veel mensen op een klein grondgebied. Dit betekent dat er zeer zorgvuldig moet worden omgegaan met de inrichting van de openbare ruimte. Het aantal openbare laadpalen in de gemeente is al groot. Maar door de toenemende groei van het aantal elektrische auto's is er nog steeds noodzaak voor het realiseren van meer openbare laadpalen. De gemeente heeft daarom de ambitie om in de periode tot en met 2025 het aantal openbare laadpalen flink uit te breiden. De ervaring van de gemeente op basis van de eerder geplaatste laadpalen is echter niet altijd positief.; Vanuit de omgeving kwam veel weerstand. Vaak omdat inwoners op een laat moment pas op de hoogte zijn gesteld over de komst van de laadpaal. Om de ambitie om meer laadinfrastructuur in de gemeente te realiseren waar te kunnen maken is het daarom van belang om de omgeving goed te betrekken bij het proces van planvorming over het kiezen van passende locaties. Deze aanpak werd getest aan de hand van een pilot in Wijk Zuid. In deze wijk is de doelstelling om 75 openbare laadpalen te plaatsen.

Aanpak

De gemeente Utrecht heeft ervoor gekozen om bewoners actief te betrekken bij het kiezen van de locaties voor deze palen in Wijk Zuid. Door experts van de gemeente is een eerste voorstel voor de locaties gemaakt, dat is getoetst aan een aantal vooraf opgestelde criteria. Zo werd bijvoorbeeld rekening gehouden met verschillende ruimtelijke aspecten; de laadlocaties mogen niet voor de voordeur van woningen staan, niet in het zicht van historische gebouwen en niet in het groen. Daarnaast is het belangrijk voor de aansluiting op het stroomnetwerk dat het laagspanningsnet op minder dan 25 meter van de gekozen locatie aanwezig is. De voorgestelde 75 locaties zijn vervolgens op een kaart weergegeven, het zogenaamde 'wijklocatieplan'. Tegelijkertijd met het kiezen van de locaties is er een communicatie- en participatieplan opgesteld. In dit plan is zorgvuldig gekeken naar het type inwoners in de wijk en de boodschap die de gemeente over het wijklocatieplan wil uitdragen. Hierbij was het belangrijk dat er niet alleen werd gecommuniceerd over de komst van 75 openbare laadpalen in de wijk, maar dat er juist nadruk werd gelegd op de positieve effecten van elektrisch rijden op de lokale leefomgeving en de relatie met de gemeentelijke duurzaamheidsambities. Bij het opstellen van het communicatieplan is nadrukkelijk rekening gehouden met de drie typen doelgroepen. Voor elektrisch rijders is het plan namelijk relevant omdat het hen meer zekerheid biedt dat ze de auto ergens kunnen laden, voor mensen die elektrisch willen gaan rijden is het plan relevant omdat dit mogelijk de twijfel om een elektrische auto aan te schaffen wegneemt. Voor de groep die geen elektrische auto wil aanschaffen is het plan relevant omdat ze hun inbreng kunnen geven over voor hen passende locaties in de wijk met zo min mogelijk negatieve invloed op de leefomgeving en de openbare ruimte.

De kaart in het wijklocatieplan vormde vervolgens de basis voor het participatieplan. Inwoners uit Wijk Zuid werden uitgenodigd om hun mening te geven over de gekozen locaties. Hiervoor heeft de gemeente verschillende middelen ter beschikking gesteld. Zo

zijn de gekozen locaties met krijtverf aangeduid en werd hier een weblink op de grond gespoten. Op dit webadres kregen de inwoners de mogelijkheid om online hun mening over de locatie te geven of een mogelijke alternatieve locatie aan te dragen. Op het online platform was daarnaast aanvullende informatie te vinden over de ruimtelijke en technische criteria waaraan een laadpaal moet voldoen. Naast de online inspraakmogelijkheid is er een inspraakavond georganiseerd. Tijdens deze avond gaf de projectleider van de gemeente toelichting over de gekozen locaties. Ook konden inwoners zowel online als offline hun reactie over de gekozen locaties, of een alternatief voorstel, achterlaten. In totaal zijn er via de online en offline communicatiemiddelen zo'n 250 reacties opgehaald. Een groot deel van deze reacties was constructief en positief van aard. Zo werden veel alternatieve locaties voorgesteld die beter passend zijn in de buurt. Daarnaast werd ook positief gereageerd op de actieve houding van de gemeente over het stimuleren van duurzame mobiliteit en het betrekken van inwoners hierbij. De gekozen aanpak heeft er daarnaast voor gezorgd dat potentiële elektrisch rijders vertrouwen kregen over de aanwezigheid van voldoende laadinfrastructuur in de nabije omgeving en zo sneller geneigd zijn elektrisch te gaan rijden. Deze positieve reacties werden met name gegeven door de eerste en de tweede doelgroep van de aanpak. Ook de derde doelgroep – de groep die niet verwacht binnenkort elektrisch te gaan rijden – was positief over de actieve houding de gemeente had bij het betrekken en informeren van de omgeving.



Locatieplan openbare laadpalen wijk Zuid

Door de lokale kennis van de inwoners over de wijk te gebruiken is opnieuw een wijklocatieplan opgesteld. Hierin zijn op basis van de reacties een aantal extra locaties aangewezen en een aantal voorgestelde alternatieve locaties overgenomen. De aangebrachte veranderingen op de kaart zijn teruggekoppeld aan de inwoners via een wijkbericht en op de speciaal voor laadinfrastructuur ingerichte website en op het online platform. Het nieuwe wijklocatieplan is de basis voor het vervolgproces, het nemen van het verkeersbesluit en het daadwerkelijk plaatsen van de laadpalen.

Conclusie

De wijkgerichte aanpak heeft ervoor gezorgd dat de acceptatie voor de plannen van de gemeente is vergroot en het aantal bezwaren aanzienlijk lager is. Een reactie van de projectleider;

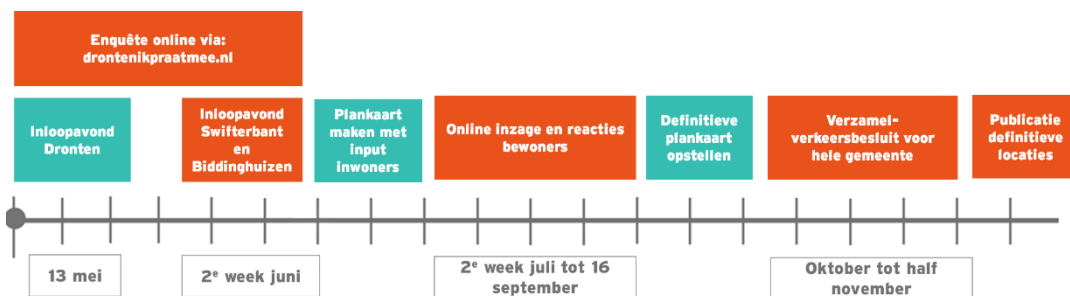
"Door de wijkgerichte aanpak is de weerstand tegen laadinfrastructuur merkbaar lager geworden. Op de bewonersavond waren zowel voorstanders als tegenstanders van de laadpunten aanwezig. Dat gaf een goede balans in de discussie. De avond bood ons ook ruimte om het hele verhaal aan inwoners te vertellen. Uiteindelijk hadden we op 200 voorgestelde locaties slechts enkele tientallen reacties, ook nog deels positief. Normaal hebben we bij het plaatsen van een enkele laadpaal al 10 tot 20 negatieve reactie. Een hele winst!"

Casus 2: Dronten

In vergelijking met Utrecht is de gemeente Dronten een kleinere, meer landelijke gemeente in de provincie Flevoland. Dronten telt ruim 40.000 inwoners verspreid over drie dorpskernen: Dronten, Swifterbant en Biddinghuizen. De gemeente heeft ambities op het gebied van duurzaamheid en wil zelf ook het goede voorbeeld geven. Een voorbeeld hiervan is het elektrische wagenpark van de gemeente. Door gebruik te maken van elektrische auto's en het realiseren van laadpalen voor het gemeentehuis wordt deze ambitie goed zichtbaar. Om de groei van elektrische vervoer in de gemeente verder te stimuleren vindt de gemeente het belangrijk om laadinfrastructuur te realiseren. Dit gebeurt middels de MRA-E concessie voor openbare laadinfrastructuur. Naast duurzaamheid is participatie een speerpunt voor de gemeente Dronten. Bij het opstellen van beleid op verschillende onderwerpen worden ze burgers actief betrokken. Zo heeft de gemeente een populaire website waar men kan meepraten en meedenken met ontwikkelingen in de gemeente: <https://dronten.ikpraatmee.nl/>. Bij het opstellen van beleid ten aanzien van openbare laadinfrastructuur trekt de gemeente deze lijn door. De locaties worden gekozen samen met de inwoners van de drie verschillende kernen.

Aanpak

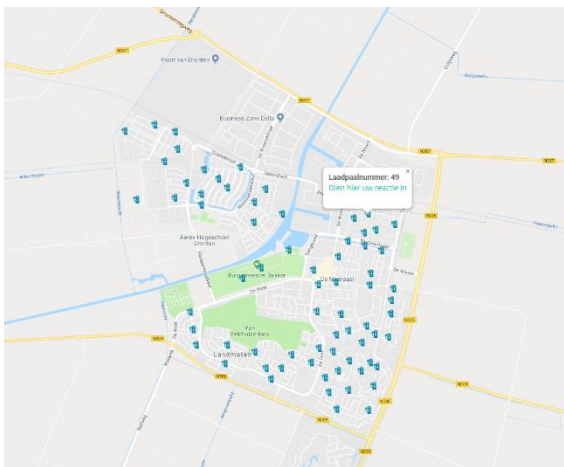
Omdat Dronten de noodzaak ziet om de gemeentelijke openbare laadinfrastructuur uit te breiden naar een dekkend laadnetwerk om de toekomstige groei van het aantal e-rijders te faciliteren wordt een strategische plankaart met geschikte locaties ontwikkeld. Dit is gebeurd met communicatie- en participatiemiddelen passend bij de ambities van de gemeente Dronten. Er is daarom gekozen om bewoners op meerdere momenten in het proces van locatiekeuze te informeren en de kans te geven om mee te denken:



Zo is eerst via een enquête op het participatieplatform om de mening van bewoners gevraagd. Zo konden ze bijvoorbeeld voorkeur aangeven voor type parkeervakken,

spreiding over de wijk en plaatsing ten opzichte van woningen. Ook konden ze specifieke locatiesuggesties indienen.

Vervolgens is in elke kern een bewonersavond gehouden waar bewoners voor hun leefomgeving konden aangeven welke locaties zij geschikt achten. De kaart die is gemaakt op basis van gemeentelijke en technische plaatsingscriteria, in combinatie met de resultaten van de enquête en de bewonersavonden is vervolgens online in te zien, en nogmaals is er de mogelijkheid om op de voorziene locaties te reageren. In het najaar 2019 worden de locaties in procedure gebracht om ze middels een verkeersbesluit vast te leggen. Voor elk van deze mogelijke participatiemomenten is uitgebreid gecommuniceerd om bewoners in te lichten en uit te nodigen om mee te denken. Zo is ook op elke voorziene locatie met krijtverf aangeduid dat hier mogelijk een laadpaal komt.



Reacties

In totaal zijn via alle mogelijke wegen inmiddels ruim 300 reacties binnengekomen. Hierdoor heeft de gemeente een beter beeld van de wensen en behoeften van bewoners die meespelen in de locatiekeuze van laadinfrastructuur. Ook is gevraagd naar de verwachte aankoop van een elektrische auto's de komende jaren. Hoewel het geen wetenschappelijke steekproef is die gegarandeerd representatief is voor de hele bevolking, zeggen de volgende resultaten wel iets over de groei van elektrisch vervoer in de gemeente. Zo geeft 58% van de respondenten aan de aanschaf van een elektrische auto te overwegen. Deze zijn als volgt verdeeld over de tijd:



Het betrekken van bewoners zelf bij de laadinfrastructuur heeft ook geleid tot positieve reacties, van zowel e-rijders, potentiële e-rijders als omwonenden van mogelijke locaties. Door er ruim de tijd is gegeven (het project liep van de periode mei tot en met september) om mee te denken en geïnformeerd waren over de plannen van de gemeente was er meer begrip. Ook gaven bewoners aan dat een vergelijkbare manier van betrekken ook in andere ontwikkelingen op het gebied van duurzaamheid wenselijk was.

Conclusie

Hoewel de locaties nog middels een verzamelverkeersbesluit vastgelegd moeten worden, en pas achteraf met zekerheid gezegd kan worden wat het effect op de acceptatie en voorkomen van weerstand is geweest, geven de eerste resultaten een positieve indruk. De voorgestelde locaties zijn tot stand gekomen op basis van de voorkeuren van betrokken burgers. Waar locatiesuggesties voldeden aan technische eisen zijn deze direct overgenomen, dus een groot deel van de locaties is direct gekozen door bewoners. Daarnaast geeft zowel het aantal als de inhoud van de reacties op deze locaties een indicatie van de acceptatie. Het aantal reacties is in de derde mogelijkheid voor inspraak al afgenomen ten opzichte van de enquête. Het lijkt erop dat mensen tevreden zijn over de inspraak die zij hebben gehad. Ook uit de reacties blijkt dat een deel van de reacties positief is en dat de negatieve reacties al minder voortkomen uit onbegrip. De gemeente Dronten ziet daarom grote winst in de aanpak omdat de derde groep beter betrokken wordt bij het beleid. Deze groep heeft de mogelijkheid gekregen mee te denken over locaties die zo goed mogelijk passen in de buurt. Bovendien is de kennis over noodzaak van het uitgevoerde beleid toegenomen. Bewoners gaven aan meer begrip te hebben voor het uitrollen van een dekkend netwerk van laadinfrastructuur omdat het past binnen de duurzaamheidsambities van de gemeente.

Terug naar de theorie

Het moment van communicatie en participatie lijkt een belangrijke invloed te hebben, maar dit moment kan verschillen (Wolsink, 2007). De gemeenten Utrecht en Dronten hebben beide een ambitieuze communicatie en participatie aanpak uitgevoerd waarin bewoners op verschillende manieren de mogelijkheid hebben gekregen te reageren op de voorgestelde locaties. Hoewel de momenten van participatie in deze twee gemeenten verschillend zijn; in Utrecht kregen inwoners tijdens het proces van locatiekeuzes en achteraf de mogelijkheid te reageren, terwijl in Dronten de bewoners voorafgaand en

tijdens het proces actief betrokken werden, blijkt uit beide casussen dat participatie en communicatie positieve effecten hebben op de acceptatie van openbare laadinfrastructuur en de transitie naar duurzame mobiliteit.

Door op verschillende momenten en via verschillende middelen met de omgeving in gesprek te gaan ontstaat een breder begrip over het voorgestelde beleid. Inwoners zijn zo beter in staat het beleid in samenhang met andere beleidsdoelstellingen, zoals ambities op het gebied van duurzaamheid, te zien. Daarnaast is het heel belangrijk dat inwoners zich gehoord voelen en hun zorgen over het beleid kunnen uiten. Uit de reacties van respondenten in beide casussen blijkt dat veel onvrede en onbegrip voortkomt uit een gebrek aan informatie over het onderwerp. Ook voelden mensen zich vaak overvallen door gemaakte beleidskeuzes. Door het actief inzetten van passende communicatiemiddelen, kunnen deze zorgen worden voorkomen en wordt de acceptatie voor het onderwerp vergroot.

Het uitvoeren van een gedegen communicatie- en participatieplan kost tijd. Het actief betrekken van de omgeving kan dan ook niet in een versneld proces. Bij de uitvoering moet tijd worden ingeruimd voor het betrekken, informeren en ophalen van reacties. Daarnaast is het essentieel dat er voldoende tijd is voor het doen van een goede terugkoppeling van de opgehaalde reacties. Dit kan doormiddel van het sturen van een mailing, brieven of bijvoorbeeld via een gemeentelijke pagina waarop resultaten worden gedeeld. Duidelijkheid over de verschillende ondernomen stappen in het proces is belangrijk voor het vergroten van het draagvlak voor het voorgestelde plan.

5. Conclusie

Het uitvoeren van de twee projecten in Dronten en Utrecht bieden inzicht in de mogelijkheden van communicatie en participatie als strategie om de acceptatie van openbare laadinfrastructuur en de transitie naar duurzame mobiliteit in Nederland te vergroten. De twee voorbeelden laten zien dat door het actief betrekken van de omgeving de acceptatie voor openbare laadinfrastructuur toeneemt. Daarnaast creëert deze aanpak begrip over de bredere duurzaamheidsambities in de gemeenten. De grote winst ten aanzien van het vergroten van de acceptatie zit bij beide gemeenten in het betrekken van de derde doelgroep bij het kiezen van locaties. Door de lokale kennis te gebruiken bij het maken van de kaarten met geschikte locaties voor openbare laadinfrastructuur.

Aanbevelingen voor vervolg

De uitkomsten van de twee casussen bieden positieve aanknopingspunten voor het vergroten van de acceptatie van openbare laadinfrastructuur. De casussen laten zien dat het actief betrekken van de omgeving op verschillende momenten in het proces kan plaatsvinden en afhankelijk is van de ambities en werkwijze van de gemeente. Bij het uitvoeren van beleid ten aanzien van duurzame mobiliteit is het dus aan te bevelen om goed na te denken over het juiste communicatie- en participatieplan en hier bij het proces van opstellen en realisatie van het beleid ruim de tijd voor te nemen. Het is daarbij heel belangrijk om duidelijk te zijn over de momenten waarop de omgeving kan reageren en wat er met de resultaten van het proces wordt gedaan. Op deze manier wordt begrip voor de aanpak gecreëerd en zullen er later in het proces minder bezwaren komen.

6. Literatuur

- Avelino, F., Grin, J., Pel, B., & Jhagroe, S. (2016). The politics of sustainability transitions. *Journal of Environmental Policy & Planning*, 18(5), 557-567.
- Bakker, S., & Trip, J. J. (2013). Policy options to support the adoption of electric vehicles in the urban environment. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 25, 18-23.
- Bakker, S., Maat, K., & van Wee, B. (2014). Stakeholders interests, expectations, and strategies regarding the development and implementation of electric vehicles: The case of the Netherlands. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 66, 52-64.
- Bögel, P., Oltra, C., Sala, R., Lores, M., Upham, P., Dütschke, E., Schneider, U. & Wiemann, P. (2018). The role of attitudes in technology acceptance management: Reflections on the case of hydrogen fuel cells in Europe. *Journal of cleaner production*, 188, 125-135.
- Coffman, M., Bernstein, P., & Wee, S. (2017). Electric vehicles revisited: a review of factors that affect adoption. *Transport Reviews*, 37(1), 79-93.
- Hendriks, C. M. (2009). Policy design without democracy? Making democratic sense of transition management. *Policy Sciences*, 42(4), 341.
- Huijts, N. M., Molin, E. J., & Steg, L. (2012). Psychological factors influencing sustainable energy technology acceptance: A review-based comprehensive framework. *Renewable and sustainable energy reviews*, 16(1), 525-531.
- Kalkbrenner, B. J., & Roosen, J. (2016). Citizens' willingness to participate in local renewable energy projects: The role of community and trust in Germany. *Energy Research & Social Science*, 13, 60-70.
- Klimaatakkoord (2019, p.47) Retrieved via <https://www.klimaatakkoord.nl>.
- Liao, F., Molin, E., & van Wee, B. (2017). Consumer preferences for electric vehicles: a literature review. *Transport Reviews*, 37(3), 252-275.
- Murphy, J. T., & Lawhon, M. (2011). Market intermediaries and rural people in Bolivia's forest products sector: Are trusting partnerships possible?. *Singapore Journal of Tropical Geography*, 32(2), 203-219.
- RVO (2019). Statistics electric vehicles in the Netherlands. Viewed on 13-09-19 via: <https://www.rvo.nl/sites/default/files/2019/09/Statistics%20Electric%20Vehicles%20and%20Charging%20in%20The%20Netherlands%20up%20to%20and%20including%20August%202019.pdf>
- Sangroya, D., & Nayak, J. K. (2017). Factors influencing buying behaviour of green energy consumer. *Journal of cleaner production*, 151, 393-405.
- Schweizer, P. J., Renn, O., Köck, W., Bovet, J., Benighaus, C., Scheel, O., & Schröter, R. (2016). Public participation for infrastructure planning in the context of the German "Energiewende". *Utilities Policy*, 43, 206-209.
- Sierzchula, W., Bakker, S., Maat, K., & Van Wee, B. (2014). The influence of financial incentives and other socio-economic factors on electric vehicle adoption. *Energy Policy*, 68, 183-194.

Tarigan, A. K. (2019). Expectations, attitudes, and preferences regarding support and purchase of eco-friendly fuel vehicles. *Journal of Cleaner Production*, 227, 10-19.

Wolsink, M. (2007). Wind power implementation: the nature of public attitudes: equity and fairness instead of backyard motives. *Renewable Sustainable Energy Review*, 11(6), 1188- 1207.

Wüstenhagen, R., Wolsink, M., & Bürer, M. J. (2007). Social acceptance of renewable energy innovation: An introduction to the concept. *Energy policy*, 35(5), 2683-2691.