

Onderzoek en advies VPA

Gemeente
Woerden/Oudewater

Opdrachtgever

Titel rapport

Gemeente Woerden/Oudewater

Onderzoek en advies VPA

Kenmerk

019420.20250325.R1.02

Datum publicatie

18 april 2025

Projectleider Goudappel

Michel van Scherpenzeel

Status

Definitief

© Copyright Goudappel BV 18-4-25

Inhoudsopgave

1. Inleiding	4
2. Relatie met bestaande beleid en afspraken	5
2.1 Beleid laadinfrastructuur	5
2.2 Deelconclusie	7
3. Trends en ontwikkelingen	9
3.1 Toename aantal elektrische voertuigen	9
3.2 Salderingsregeling	9
3.3 Netcongestie	10
3.4 Druk op gemeentelijk apparaat	11
3.5 Pinnen aan de laadpaal	11
3.6 Deelconclusie	12
4. Ervaringen in andere gemeenten	13
4.1 Ervaringen gemeente Enschede	13
4.2 Ervaringen gemeente Zevenaar	14
4.3 Ervaringen gemeente Rotterdam	15
4.4 Deelconclusie	15
5. Aanbevelingen en conclusie	16

1. Inleiding

Als onderdeel van het project Begeleiding Inkooptraject Laadinfrastructuur is Goudappel gevraagd Woerden/Oudewater te voorzien in een onderbouwd advies inzake VPA laden.

Binnen de kaders van het huidige laadinfrastructuurbeleid van de gemeente Woerden/Oudewater wordt geen toestemming gegeven voor Verlengd Private Aansluitingen (VPA).

Het voorliggende document bevat de relevante inzichten, afwegingen en aanbevelingen over deze vorm van laden. Hierbij is het volgende ter overweging meegenomen:

- Bestaande beleid laadinfrastructuur Woerden/Oudewater;
- Trends en ontwikkelingen in de markt die van invloed kunnen zijn;
- Ervaringen en constatering andere gemeenten ten aanzien van VPA laden;
- Algemene afwegingen, kaders en alternatieven VPA laden.

Wat wordt bedoeld met Verlengd Private Aansluitingen (VPA)?

Bij VPA bevindt de laadlocatie zich in de publieke ruimte en het laadpunt wordt gevoed via een kabel die doorgaans door middel van een ondergrondse kabel op een private netaansluiting van een woonhuis (of bedrijfspand) is aangesloten. Specifiek voor gemeente Woerden/Oudewater wordt met VPA bedoeld dat een privaat persoon (zonder eigen oprit) de eigen auto oplaadt door middel van een kabel die vanuit de private netaansluiting bovengronds is verbonden met de auto die in de publieke ruimte staat geparkeerd.

2. Relatie met bestaande beleid en afspraken

In de volgende paragrafen gaan we in op de mogelijke rol van VPA laden in het bereiken van gemeentelijke beleidsdoelstellingen voor elektrisch laden.

2.1 Beleid laadinfrastructuur

De gemeente Woerden/Oudewater heeft een visie laadinfrastructuur opgesteld waarin de strategie voor de uitrol van laadinfrastructuur is beschreven. De belangrijkste punten uit dit document kunnen worden samengevat in vijf pijlers: dekkend, betrouwbaar, toekomstbestendig, veilig en betaalbaar.

We behandelen per pijler de gekozen richting in het beleid en beoordelen of en, indien dit het geval is, op welke wijze VPA laden hiervoor een oplossing zou kunnen bieden.

In het beleidsdocument staat dat VPA niet wordt gefaciliteerd. De reden die hiervoor wordt gegeven is dat er veiligheidsrisico's aan kleven door losliggende kabels. Ook wordt aangegeven dat er een grijs gebied ontstaat wat betreft handhaving. Verder wordt gerefereerd naar ervaringen en pilots in andere gemeenten. De ervaringen van één van deze genoemde gemeenten en nog twee andere gemeenten bespreken we in hoofdstuk 4.

Dekkend

Over de dekking is in het beleid opgenomen: "We willen dat gebruikers van elektrische voertuigen nooit lang hoeven te zoeken naar een elektrische laadpaal".

De plaatsing en spreiding van laadpalen is hiervoor van belang. De gemeente zet in op het plaatsen van laadpalen in de openbare ruimte binnen een bepaalde maximale loopafstand. Niet alleen het bedieningsgebied van de laadpaal is van belang, maar ook de zichtbaarheid speelt een rol. Daarnaast is het belangrijk dat er voldoende aanbod van laadpalen is.

Als we naar de cijfers in de Laadvisie kijken bedraagt de dekking van het aantal laadpunten ten opzichte van het totaal aantal elektrische personenauto's (BEV) in Woerden/Oudewater ongeveer 1 op 3,5 (1 laadpunt per 3,5 EV). Dat is een hogere dekking dan het landelijk gemiddelde met een ratio van 1 op 5.

De prognose in de laadvisie is dat het aantal laadpunten in 2030 voor beide gemeentes ruim vijf keer zo hoog zal zijn. In vergelijking met de verwachte stijging van het aantal elektrische auto's (ongeveer 4 keer zoveel in 2030)¹ zou dit een meer dan voldoende dekking betekenen, afhankelijk van het aantal elektrische auto's dat op eigen terrein wordt geladen en de efficiëntie van dubbelgebruik.

¹ ElaadNL Outlook Personenauto's Update 2024

Kanttekening bij het cijfer van Elaad is dat na 2030 een grotere stijging van het aantal BEV's wordt verwacht. Aan de andere kant is de verwachting dat de ratio laadpunt/BEV zal afnemen door een gemiddeld grotere actieradius en minder gereden kilometers door toename van particulier gebruik. Particulieren rijden immers veel minder kilometers per jaar dan zakelijke rijders.

In het geval dat het aantal laadpalen niet op tijd gerealiseerd kan worden of het huidige plaatsingsbeleid toch niet afdoende blijkt, kan VPA laden een oplossing zijn om de periode tot verdere uitrol van de laadinfrastructuur te overbruggen.

Voor nu kan echter gesteld worden dat het niet nodig is om VPA laden aan te bieden om de dekkingsgraad te verhogen.

Tevens kan het toestaan van VPA laden ervoor zorgen dat de gemeente een vertekend beeld krijgt van de publieke laadbehoefte, doordat uitsluitend zicht is op het aantal VPA's en niet op het laadgedrag per VPA. Dit kan problemen opleveren wanneer VPA laden in de toekomst niet meer gewenst is en voormalig VPA laders gebruik moeten gaan maken van de publieke laadcapaciteit.

Voor een optimale dekking van laadpalen biedt VPA laden geen uitkomst. Deze vorm van laden vereist een locatie direct grenzend aan de woning of grond van een gebruiker en dus is laden op een strategischere plek (om bijvoorbeeld een groter deel van de buurt te bedienen) niet mogelijk. Bovendien is de uiteindelijke dekking van een VPA laadpaal één woning/gebruiker, want de laadpaal is doorgaans niet openbaar toegankelijk.

Betrouwbaar

De tweede pijler is betrouwbaar. Hierover staat in het beleid: "Er dient van op aangegaan te kunnen worden dat er op gepaste afstand een laadpaal beschikbaar is." Hiertoe dient de gemeente afspraken te maken met Charge Point Operators (CPO's) om zo uniformiteit van de laadpalen te behouden. Deze pijler is niet van toepassing op VPA laden, omdat deze door een gebruiker zelf wordt aangeschaft en ook alleen voor de gebruiker zelf toegankelijk is. Hierbij kan het wel belangrijk zijn dat er duidelijk is aangegeven dat het om een niet-openbare laadpaal gaat, zodat anderen niet verwachten dat zij op deze punten ook kunnen laden.

Toekomstbestendig

"De laadinfrastructuur moet gemakkelijk mee kunnen groeien met de laatste prognoses en innovaties".

Gesteld kan worden dat VPA-laden in principe niet bijdraagt aan toekomstbestendigheid. Innovaties als (gestuurd) slim laden en V2G (vehicle-to-grid) laden vereisen specifieke hardware en software die doorgaans niet aanwezig is of kan zijn in laadkabels die gebruikt worden bij VPA-laden. Ook wanneer er wel een "slimme" laadpaal wordt gebruikt bij VPA-laden is het de vraag of de lokale data kan worden ontsloten. Deze is benodigd bij te maken keuzes op het gebied van nieuwe prognoses of innovatieve initiatieven.

Hiervoor is plaatsing van openbare laadpalen een betere oplossing dan VPA-laden.

Veilig

Het beleid van de gemeente Woerden/Oudewater bevat ook een regel over de veiligheid bij elektrisch laden: "Iedereen moet zijn of haar elektrische voertuig veilig kunnen laden en gebruiken. Dit betreft zowel fysieke, digitale en sociale veiligheid." Dit doel kan bij zowel VPA laden als openbaar laden worden bereikt, al moeten bij VPA laden wel voorwaarden worden gesteld ten aanzien van de veiligheid van de aansluiting en het gebruik van een eventuele kabelgoottegel om struikelgevaar op de stoep te voorkomen.

Betaalbaar

"We zorgen ervoor dat laadsessies betaalbaar blijven".

De invloed van de gemeente op de kosten voor elektrisch laden reiken tot aan de concessieovereenkomsten met CPO's en wordt ook zo benoemd in het beleid van de gemeente. Zoals eerder genoemd, zijn prijsafspraken met CPO's een belangrijke opgave om laden bij een openbare laadpaal aantrekkelijk te houden. Voor de gebruiker zijn op dit moment lagere gebruikskosten mogelijk wanneer een VPA laadpaal wordt aangelegd, omdat de gebruiker dan het standaard energietarief kan betalen zonder marge van eventuele tussenpartijen. Of de investering voor een eigen laadpaal (en VPA aansluiting) rendeert verschilt per situatie. De terugverdientijd van een eigen laadpaal is afhankelijk van het energiecontract (het energietarief en een vast of variabel contract), het laadtarief bij publieke laadpunten, het type laadpaal dat iemand aanschafft en het energieverbruik. Bij VPA laden komen hier ook eventuele kosten voor de verlengde aansluiting bij.

Het huidige prijsverschil tussen publiek en privaat laden wordt beïnvloed door ontwikkelingen in de energiemarkt en door toekomstige (concessie)afspraken, zoals het mogelijk maken van pinnen aan de paal (zie 3.5), dynamische energie- en laadtarieven en afspraken over laadtarieven.

Als laatste de toegankelijkheid van de elektrische auto. Hierboven hebben we de toegankelijkheid van de laadpaal al even benoemd, maar zijn we verder niet ingegaan op de elektrische auto zelf. Voor veel mensen is een elektrische auto een grote investering, daarom wil men voldoende laadzekerheid hebben (een beschikbaar laadpunt in de buurt). VPA laden biedt de gebruiker een grotere laadzekerheid, afhankelijk van de lokale parkeerdruk en mate van claimgedrag. Daarnaast zijn de laadtarieven voor een laadpaal op eigen terrein doorgaans lager. Op die manier kan het voor inwoners aantrekkelijker (en toegankelijker) worden om over te stappen op een elektrische auto. Hierbij moet een aanvrager wel rekening worden gehouden met de kosten voor het plaatsen van een laadpunt op eigen terrein en kosten voor een verlengde aansluiting.

2.2 Deelconclusie

Op dit moment is laden bij een publieke laadpaal in principe duurder dan laden op eigen terrein. Dit prijsverschil, gecombineerd met het gemak van een laadpunt dichtbij huis, maakt het voor sommige EV-gebruikers op dit moment aantrekkelijk door middel van VPA te laden. Kijken we echter naar het beleid van de gemeente Woerden/Oudewater, dan zien we doelen omtrent elektrisch laden waar VPA laden niet aan bijdraagt of deze zelfs tegenwerkt. Zo zorgt VPA laden voor een suboptimale dekking van het laadnetwerk en kan het de toekomstbestendigheid in de weg zitten. Het grootste discussiepunt blijven de kosten van

publiek versus privaat laden. Het huidige prijsverschil tussen publiek en privaat laden wordt beïnvloed door ontwikkelingen in de energiemarkt en door toekomstige (concessie)afspraken.

3. Trends en ontwikkelingen

In de laadvisie staat een aantal constatering en overwegingen ten aanzien van ontwikkelingen in Nederland die raken aan laden middels VPA. Wij geven onze beschouwing van deze ontwikkelingen, zoals netcongestie en de salderingsregeling. Per ontwikkeling beschrijven wij de waarde van de invoering van VPA en waar mogelijk geven we informatie over alternatieven voor VPA.

3.1 Toename aantal elektrische voertuigen

Als eerste bespreken we de toename van het aantal elektrische voertuigen. Volgens de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) bedroeg in februari 2025 het totale aantal Battery Electric Vehicles (BEV's) in Nederland circa 570.000.² Naar verwachting zal dit aantal verachtvoudigen tot ruim 4,5 miljoen BEV's richting 2035.³ VPA laden wordt in de context van deze ontwikkeling genoemd als een oplossing om op korte termijn meer laadvoorzieningen te realiseren. Op korte termijn zou VPA laden een latente behoefte kunnen invullen op plekken waar de beschikbaarheid van openbare laadpunten nog beperkt is.

Met een proactieve plaatsingsstrategie kan de laadbehoefte goed worden ingevuld zonder VPA laden. Bij een proactieve plaatsingsstrategie wordt het netwerk van laadpunten uitgerold op basis van een prognose van de laadbehoefte, waardoor de latente behoefte is meegenomen in de plaatsingsstrategie. De prognose van het benodigde aantal publieke laadpunten en het gewenste plaatsingstempo wordt doorgaans in overleg met de betrokken gemeente, CPO('s), netbeheerder en soms regionale partners bepaald.

Naarmate het aantal elektrische rijders en laadpunten toeneemt wordt het laadnetwerk efficiënter. Een verachtvoudiging van het aantal BEV's betekent dan ook zeker niet dat ook acht maal zoveel laadpunten nodig zullen zijn. Zoals eerder vermeld worden de batterijen in elektrische auto's worden groter waardoor elektrische rijders minder vaak hoeven te laden. Ook rijdt de huidige groep elektrische rijders disproportioneel veel, omdat het overgrote deel nog zakelijk gebruik betreft. Dit zal steeds meer richting het gemiddelde (van alle soorten auto's) schuiven, wat ook leidt tot gemiddeld minder vaak laden.

3.2 Salderingsregeling

Een vaak genoemde reden voor VPA-laden is de wens om hun zelf opgewekte energie te gebruiken in combinatie met het afbouwen van de salderingsregeling. Het huidige beleid van het kabinet is om de salderingsregeling in 2027 af te schaffen. Het is echter een misvatting dat VPA laden interessant is vanwege de mogelijkheid om de auto met zelf opgewekte zonnestroom te laden.

² <https://duurzamemobiliteit.databank.nl/mosaic/nl-nl/elektrisch-vervoer/personenauto-s>

³ ElaadNL Outlook Personenauto's Update 2024

Als we kijken naar een gemiddeld huishouden met 10 zonnepanelen dan is de maximale piek in de zomer (meestal tussen 11 en 13 uur gedurende 30 minuten) ongeveer 3kW. Een elektrische auto laadt onder normale omstandigheden met 11kW. Dus in het meest gunstige geval, op een zonnige zomerdag rond het middaguur, wordt er alsnog 8kW van het reguliere net gevraagd.

In bovenstaand voorbeeld is de gemiddelde jaaropbrengst (tijdens daglicht) ongeveer 0,8kW per uur. Dat betekent dat jaarlijks zo'n 7% van de uit de zonnepanelen opgewekte energie in de auto terecht komt.

En dat geldt alleen wanneer de auto overdag wordt geladen.

Wat wel gebeurt, is dat gebruikers de auto langzamer laten laden, bijvoorbeeld met 5kW, zodat de verhouding netstroom/zonnestroom gunstiger wordt, maar dit levert in bovengenoemd voorbeeld geen significante winst op. Bovendien treedt laadverlies op als de auto langzaam laadt, wat de winst deels teniet doet.

Het installeren van een thuisbatterij kan uitkomst bieden. Dat dient wel een batterij van aanzienlijke omvang te zijn die momenteel (en de komende jaren) nog een onevenredig hoge investering vergen. De meningen over een al dan niet renderende thuisbatterij in combinatie met het handelen op de markt met dynamische energieprijzen lopen uiteen. Gesteld kan worden dat de opgeslagen energie maar één keer kan worden gebruikt; voor het (deels) laden van de auto of het handelen op de markt.

3.3 Netcongestie

Op steeds meer plekken in Nederland ondervinden netbeheerders overbelasting van het elektriciteitsnetwerk. Op sommige locaties is zelfs een stop op de aanvragen voor nieuwe aansluitingen omdat er geen ruimte meer is op bepaalde delen van het elektriciteitsnet. Voor nieuwe laadpalen dient ook rekening gehouden te worden met de netcongestie.

Voorstanders van VPA-laden stellen soms dat VPA het elektriciteitsnet zou verlichten en een CPO juist drukt op het net. Over het algemeen is het omgekeerde het geval. Hoewel een CPO een groter aantal laadpalen zal installeren dan een bewoner, zal dit altijd in afstemming met de netbeheerder gaan om netcongestie te voorkomen. De netbeheerder voert eerst een nettoets uit waarna wordt besloten of ze direct kunnen aansluiten of dat eerst het net moet worden verzwakt. Bij het aansluiten van een VPA gebeurt dit niet. Netbeheerders mogen wettelijk gezien geen metingen uitvoeren om erachter te komen wie er op de eigen oprit of middels een VPA laadt. Hoewel de netimpact van de verschillende laadopties (VPA of CPO) gelijk is, zorgt een VPA daardoor wel degelijk voor een groter risico op netuitval dan een openbaar laadpunt.

Daarnaast kan het risico op netcongestie door het laden van BEV's worden verlaagd door geclusterd laden, te laden op de juiste plek in het netwerk of door een laadpaal te combineren met een bestaand object (zoals een lantaarnpaal of perscontainer). Over het

algemeen ligt zoveel mogelijk de voorkeur op een laadpaal die smart charging, V2G en/of (dynamic) load balancing toestaat ⁴. Dit verlaagt op piekmomenten de druk op het net.

3.4 Druk op gemeentelijk apparaat

De vraag naar (openbare) laadpalen zal de komende jaren toenemen en de ontwikkeling daarvan zal deels door de gemeente gecoördineerd moeten worden. Bij elke laadpaal moet de afweging worden gemaakt op het technisch, financieel, ruimtelijk en juridisch aspect. Dit vraagt veel van de gemeente en haar werknemers. Op dit moment heeft de gemeente te maken met één of enkele aanbieders van openbare laadpalen waarvoor tarieven, vergunning en andere zaken besproken en goedgekeurd moeten worden.

Wanneer de gemeente VPA zal toestaan, zullen extra interne processen nodig zijn voor elke bewoner die een VPA aanvraagt. Hieronder vallen onder andere het beoordelen van aanvragen, het uitgeven van vergunningen en het handhaven op de uitvoering en regelgeving. Daarnaast dient de openbare ruimte te worden aangepast voor elke aanvraag. De kosten voor het (middels een pilot) toestaan van VPA laden kunnen deels worden verhaald op de gebruiker, maar de benodigde inzet blijft.

Om de druk op de gemeente omtrent het installeren van voldoende laadpalen te verlichten is VPA laden daarom niet de meest geschikte optie. Het inzetten op openbare laadpalen bij een CPO is een beter alternatief, vooral als geclusterd laden wordt toegepast. Dit laatste zorgt ervoor dat het aantal aanpassingen in de openbare ruimte beperkt blijft.

3.5 Pinnen aan de laadpaal

In de transitie naar elektrificatie is het van cruciaal belang dat openbare (AC) laadpalen een concurrerende en transparante prijs bieden. Maar liefst 52% van het huidige EV wagenpark heeft de beschikking over een eigen laadpaal. Slechts 15% laadt bij openbare laadpalen in de buurt⁵. Dat heeft niet alleen te maken met het feit dat EV gebruikers vaker een eigen oprit hebben en met het laadgemak op de eigen oprit, maar ook met het prijsverschil tussen thuis laden en aan de publieke laadpaal.

In Nederland wordt het tarief aan de laadpaal nog steeds mede bepaald door de providers van laadpassen (eMSP's). Recent zijn er echter laadpalen op de markt met een display die contactloos betalen aan de paal mogelijk maakt. Daarmee wordt laden zonder laadpas mogelijk; je kunt gewoon afrekenen met betaalpas of telefoon. Daarmee vervalt de marge van de eMSP en daalt het tarief aan de paal. Deze te verwachten prijsdaling en prijstransparantie zal mogelijk tot een afnemende vraag naar VPA leiden.

⁴ Handreiking 'Anders Laden' elektrisch vervoer. Alternatieven voor de reguliere laadpaal. Gepubliceerd door het Nationaal Kennisplatform Laadinfrastructuur in november 2019

⁵ Nationaal Laadonderzoek 2024 (RVO)

Bovendien kan op het display worden getoond wat de prijs per kW is, wat een ander belangrijk punt, prijstransparantie, oplost.

In het hetzelfde Nationaal Laadonderzoek bleek namelijk dat liefst 31% van de EV-rijders meestal niet weet wat ze betalen wanneer ze hun auto opladen bij een openbare laadpaal in hun buurt. Het gebrek aan prijstransparantie zorgt voor onzekerheid en frustratie bij EV-rijders. Het kan er zelfs toe leiden dat mensen minder geneigd zijn om hun auto openbaar op te laden, wat de overstap naar elektrisch rijden kan belemmeren.

3.6 Deelconclusie

Uit dit hoofdstuk kunnen we de volgende conclusies trekken:

- Het aantal elektrische voertuigen in Nederland stijgt de komende jaren verder door en om in de laadbehoefte te voorzien moeten er voldoende laadpalen zijn. VPA laden kan een aanvulling zijn op de uitrol van publieke laadpunten, maar is in de basis niet nodig om de groeiende laadbehoefte op te vangen.
- Het afschaffen van de salderingsregeling maakt het niet per definitie aantrekkelijker voor bezitters van zonnepanelen om hun auto op te laden met eigen stroom (tenzij een thuisbatterij van aanzienlijke omvang wordt geïnstalleerd).
- Het elektriciteitsnetwerk is op veel plekken overbelast en dient daar verzwaard te worden voordat nieuwe aansluitingen mogelijk zijn. Voor publieke laadpalen wordt door de netbeheerder een nettoets uitgevoerd voordat de aansluitingen worden goedgekeurd, maar voor VPA laden is dat verboden. Daarnaast geldt voor publieke laadpalen dat er meer flexibiliteit is in de plaatsingslocatie om zo de juiste plek in het netwerk te benutten en is er de mogelijkheid tot geclusterd laden. VPA laden heeft die mogelijkheden niet. Hoewel beide laadpalen dus dezelfde druk op het net geven, is de impact van VPA laden op de netcongestie groter dan die van publieke laadpalen.
- De ambtelijke druk omtrent laadpalen zal toenemen wanneer VPA laden wordt toegestaan ten opzichte van de huidige werkwijze voor de realisatie van openbare laadpunten. Voor iedere aanvraag voor VPA laden wordt een nieuwe procedure gestart en moeten er aanpassingen worden gedaan in de openbare ruimte.
- De aanstaande mogelijkheid van pinnen aan de paal zal de prijstransparantie van openbare laadpunten vergroten, de prijs van openbaar laden zal naar verwachting dalen waardoor het prijsverschil tussen thuis laden en publiek laden naar verwachting kleiner wordt.

4. Ervaringen in andere gemeenten

Het vraagstuk over wel of niet toestaan van VPA laden speelt ook in andere gemeenten. Er zijn verschillende visies op deze manier van laden waardoor het beleid ook sterk kan verschillen per gemeente. In dit hoofdstuk kijken we naar pilots en beleid in drie gemeenten om te kijken waarom er gekozen is voor VPA laden en onder welke voorwaarden het wordt toegestaan.

4.1 Ervaringen gemeente Enschede

In januari 2023 is de gemeente Enschede gestart met een pilot voor VPA laden naar aanleiding van de hoge energieprijzen destijds. De pilot werd goed ontvangen door de bewoners (zowel gebruikers als omwonenden) en daarom is VPA laden sinds januari 2024 definitief toegestaan. Aan de pilot deden 60 gebruikers mee en inmiddels zijn er 100 gebruikers. Er zijn enkele voorwaarden waar de gebruiker aan moet voldoen. In Enschede wordt voorzien in de laadbehoefte via VPA door kabelgoottegels te faciliteren. Andere vormen, zoals een kabelmat of een arm, zijn niet toegestaan.

De eerste voorwaarden betreffen de locatie waar de kabelgoottegels moeten komen te liggen. Zo heeft de aanvrager geen eigen oprit, staat of hangt de laadpaal op eigen terrein, grenst de parkeerplaats direct aan de stoep en moet er minstens 120 centimeter ruimte overblijven tussen de auto en de laadpaal of kast. Op deze manier valt het laadpunt zo min mogelijk op in het straatbeeld en blijft de hinder voor anderen beperkt.

Daarnaast zijn er voorwaarden over gebruik, eigendom en schade. Zo moet er gebruik worden gemaakt van een goedgekeurde oplaadkabel in goede staat, is de gebruiker verantwoordelijk voor het schoonhouden van de kabelgoot en is de gemeente niet verantwoordelijk voor schade door gebruik. De parkeerplaats blijft bovendien een openbare plek waar iedereen mag parkeren. Dit is opgenomen in de voorwaarden om claimgedrag te voorkomen.

Tot slot zijn er voorwaarden over de kosten van aanleg. Per kabelgoottegel betaalt de gebruiker €40 en daarnaast zijn er kosten voor aanleggen en het in behandeling nemen van de aanvraag. In totaal komen de kosten op ongeveer €500 voor de gebruiker. Wanneer de gebruiker verhuist en de volgende bewoner wil geen kabelgoottegels, dan kunnen de tegels op verzoek door de gemeente worden verwijderd. De kosten hiervoor zijn voor de gemeente.

Gemeente Enschede heeft een enquête gehouden onder gebruikers en omwonenden. Hieruit kwamen positieve resultaten over zowel het gebruik als de verandering in het straatbeeld. Er zijn geen incidenten gemeld over onveilig gedrag (zoals losliggende kabels)

en ook claimgedrag is volgens de gemeente niet aan de orde. Hierop wordt overigens niet actief gehandhaafd.

Om VPA laden mogelijk te maken, heeft de gemeente de Verordening Kwaliteit en Leefomgeving niet aangepast. Dit was niet nodig, omdat het plaatsen van obstakels in de openbare ruimte al verboden is en een wijziging zou zorgen voor legeskosten van circa €300, waardoor het investeren in een VPA voor gebruikers minder interessant zou worden.

4.2 Ervaringen gemeente Zevenaar

De gemeente Zevenaar (vergelijkbaar inwoneraantal met Woerden) is ook in 2023 met een pilot gestart om kabelgoottegels toe te staan. Hoewel er in de laadvisie van de gemeente Zevenaar uit 2021 staat dat VPA laden per 2024 verboden wordt, wordt er nu wel beleid opgesteld om VPA definitief toe te staan. Dit vanwege de succesvolle pilot en veel binnenkomende aanvragen als gevolg daarvan. Op dit moment zijn er tussen de tien en twintig gebruikers.

Voor deze pilot zijn voorwaarden opgesteld door de gemeente Zevenaar. Ten eerste zijn er de selectiecriteria. De gebruiker mag geen eigen oprit hebben en geen verhuisplannen. Daarnaast moet de gebruiker in het bezit zijn van een elektrisch voertuig en moet een bruikleenovereenkomst met de gemeente worden ondertekend. Daarnaast zijn er nog verschillende randvoorwaarden die vrijwel hetzelfde zijn als bij de gemeente Enschede.

Het grote verschil tussen de twee gemeenten is dat de gemeente Zevenaar zelf de aanleg van kabelgoottegels bekostigt. Dat maakt VPA laden nog gunstiger voor de gebruiker omdat die dan alleen de kosten voor het aanleggen van de laadpaal betaalt. Daartegenover staat dat de kabelgoot wel verwijderd kan worden indien de pilot niet succesvol zou zijn. In de gemeente Enschede mochten ze dan wel blijven liggen.

Een andere opvallende voorwaarde is dat de deelnemer van de pilot verondersteld wordt actief mee te werken aan de evaluatie. Die evaluatie is inmiddels geweest. De uitkomsten hiervan laten geen claimgedrag zien maar daarbij moet gezegd worden dat de parkeerdruk ook niet hoog is. Daarnaast gaven gebruikers wel aan dat zij niet altijd bij de kabelgoot kunnen parkeren door andere auto's die daar geparkeerd stonden. Dit gevoel werkt claimgedrag wel in de hand. In de voorwaarden staat hierover: "Er kunnen geen parkeerprivileges geclaimd worden (parkeerplaats is en blijft openbaar en voor iedereen te gebruiken), deelnemers wordt aangeraden om burens te informeren over deelname aan dit proefproject." Het afstemmen van met burens kan overigens worden gezien als een vorm van claimgedrag. Verder was er in de evaluatie geen sprake van incidenten omtrent bijvoorbeeld de veiligheid.

4.3 Ervaringen gemeente Rotterdam

In de gemeente Rotterdam is omstreeks het jaar 2015 een pilot gehouden met VPA laden, maar hieruit is gebleken dat VPA laden niet als volwaardige openbare laadpunten ingezet kunnen worden en derhalve deze vorm van laden niet meer wordt gefaciliteerd. Ook Stedin, de netbeheerder, heeft aangegeven liever geen VPA te faciliteren vanwege de beheersbaarheid van de netcongestie. Dit komt terug op het eerder genoemde punt dat bij VPA de druk op het net niet gecontroleerd kan worden, terwijl dat bij publieke laadpalen wel gebeurt. Daarnaast geeft de gemeente aan dat de groei in VPA aantallen kan leiden tot het minder plaatsen van publieke laadpalen. Dit benadeelt de bezoekers van de gemeente. Als laatste kan VPA laden volgens de gemeente leiden tot sterkere concurrentie met concessionarissen. Door VPA laden toe te staan, verdwijnt een deel van de potentiële gebruikers van publieke laadpalen waardoor een CPO minder klanten kan verwachten. Dit kan zich vervolgens vertalen in hogere prijzen aan de publieke laadpalen.

De algehele opvatting van de gemeente Rotterdam is op dit moment dat het wel of niet slagen van een VPA pilot afhangt van de onderzoeksvraag voor de pilot en dat die over het algemeen ontbreekt of niet duidelijk is. Een pilot toetsen op het aantal deelnemers of het aantal meldingen van omwonenden geeft een heel ander resultaat dan toetsen op de doelstellingen uit het gemeentelijk beleid. Dit laatste gebeurt in de meeste gevallen niet, maar geeft wel de beste inzichten voor een gemeente om te onderzoeken of VPA laden een manier kan zijn om de doelstellingen uit het beleid te behalen.

4.4 Deelconclusie

Verscheidene gemeenten hebben een kleinschalige pilot met VPA laden uitgevoerd. In Zevenaar en Enschede is na de pilot besloten VPA laden te blijven faciliteren, in Rotterdam is besloten hier niet mee door te gaan.

Het wel of niet slagen van een pilot hangt af van een goed onderbouwde onderzoeksvraag. Over het algemeen is deze niet duidelijk of ontbreekt geheel.

5. Aanbevelingen en conclusie

Aanbevelingen

Kijken we naar de genoemde veiligheidsrisico's zoals genoemd in het beleidsdocument dan lijkt de kans op incidenten met VPA laden op korte termijn beperkt als we de resultaten van enkele pilots in andere gemeenten beschouwen. Toch is het zeker niet uitgesloten dat claimgedrag of onveilige situaties zich zullen voordoen. Op langere termijn nemen de incidenten naar verwachting toe (druk op ambtelijke organisatie) en worden precedentes geschept. Op termijn zal VPA-laden ook gaan concurreren met bestaande concessies (prijsstijging in toekomst) en zullen minder publieke laadpalen worden geplaatst (waardoor bezoekers en bewoners die niet voldoen aan de voorwaarden voor VPA-laden worden benadeeld). Stedin heeft aangegeven VPA niet wenselijk te vinden i.v.m. beheersbaarheid. In het kader van rechtvaardigheid zou gesteld kunnen worden dat bewoners zonder eigen oprit in het nadeel zijn ten opzichte van bewoners met een eigen oprit/laadpaal en dat VPA-laden hiervoor uitkomst biedt. Echter, de vraag is waar deze ongelijkheid ophoudt. Er is ook sprake van ongelijkheid indien een bewoner van een gezinswoning zonder oprit maar met VPA mogelijkheid wordt vergeleken met een bewoner van een appartementengebouw op bijvoorbeeld de vierde etage. Deze laatste heeft geen mogelijkheid tot VPA-laden.

Conclusie

Het verdient de aanbeveling om VPA-laden niet toe te staan. De huidige "succesvolle" pilots missen veelal een juiste onderzoeksvraag en de verwachting is dat VPA-laden op de langere termijn onbeheersbaar en onwenselijk wordt. Bovendien zijn er trends en ontwikkelingen gaande die de vraag naar VPA-laden op termijn naar alle waarschijnlijkheid doen afnemen en heeft VPA-laden een averechts effect op het terugdringen van netcongestie.

Daarnaast is de huidige dekking in de gemeente Woerden/Oudewater afdoende en is de verwachting dat het aantal laadpunten volgens het huidige plaatsingsbeleid recht evenredig zal stijgen met de vraag.

In dat kader lijkt het meer wenselijk om nu een relatief kleine groep potentiële VPA-laders te weren, dan op de langere termijn in een onwenselijke situatie te belanden met een grote groep van VPA gebruikers die alsnog VPA-laden wordt ontzegd.



Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32