

# Onderzoek en advies VPA

Gemeente Zwijndrecht

Opdrachtgever

Titel rapport

Gemeente Zwijndrecht

Onderzoek en advies VPA

Kenmerk

Kenmerk opdrachtgever

Datum publicatie

018869.20241212.R1.02

2024-0103355

20 januari 2025

Projectleider Goudappel

Michel van Scherpenzeel

Status

Definitief

© Copyright Goudappel BV 20-1-25

# Inhoudsopgave

|                                                     |           |
|-----------------------------------------------------|-----------|
| <b>1. Inleiding</b>                                 | <b>4</b>  |
| <b>2. Relatie met bestaande beleid en afspraken</b> | <b>5</b>  |
| 2.1 Concessieovereenkomst                           | 5         |
| 2.2 Beleid laadinfrastructuur                       | 5         |
| 2.3 Deelconclusie                                   | 7         |
| <b>3. Trends en ontwikkelingen</b>                  | <b>9</b>  |
| 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                          | 12        |
| 3.6 Deelconclusie                                   | 12        |
| <b>4. Ervaringen in andere gemeenten</b>            | <b>14</b> |
| 4.1 Ervaringen gemeente Enschede                    | 14        |
| 4.2 Ervaringen gemeente Zevenaar                    | 15        |
| 4.3 Ervaringen gemeente Rotterdam                   | 16        |
| 4.4 Deelconclusie                                   | 16        |
| <b>5. Bevindingen en aanbevelingen</b>              | <b>18</b> |

# 1. Inleiding

Binnen de kaders van het huidige laadinfrastructuurbeleid van de gemeente Zwijndrecht wordt geen toestemming gegeven voor Verlengd Private Aansluitingen (VPA). Eerder dit jaar heeft de raad van de gemeente Zwijndrecht een motie<sup>1</sup> ingediend waarin het college wordt verzocht een plan op te leveren met kaders waarbinnen een pilot met VPA wel toegestaan zou kunnen worden.

In navolging van deze aangenomen motie is Goudappel gevraagd te voorzien in concrete kaders en stappen waarbinnen een VPA pilot kan worden uitgevoerd. Het voorliggende document bevat de relevante inzichten, afwegingen en aanbevelingen over deze vorm van laden. Hierbij is het volgende ter overweging meegenomen:

- overwegingen en constatering motie<sup>1</sup>;
- bestaande beleid laadinfrastructuur Zwijndrecht<sup>2</sup>;
- bestaande concessieovereenkomst<sup>3</sup>;
- ervaringen en constatering andere gemeenten ten aanzien van VPA laden;
- algemene afwegingen, kaders en alternatieven VPA laden<sup>4</sup>.

## **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 Zwijndrecht 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.

---

<sup>1</sup> Getiteld "Motie Laadpalen VPA" met bestandsnaam "2024-01-23 Motie VPA", zoals behandeld in de gemeenteraadsvergadering van 23 januari 2024

<sup>2</sup> Beleid Laadinfrastructuur Elektrische Voertuigen Gemeente Zwijndrecht 2023-2026, d.d. 27 juni 2024

<sup>3</sup> Documenten bijbehorende bij project 'Openbare laaddiensten gemeente Rotterdam en regio': Beschrijvend document, Bijlage PVE-1 Programma van Eisen

<sup>4</sup> Aanvullend op de gesprekken met andere gemeenten zijn op basis van onze ervaring en met landelijk beschikbare informatie over VPA laden (bijvoorbeeld via Nationaal Kennisplatform Laadinfrastructuur) relevante inzichten toegelicht.

## 2. Relatie met bestaande beleid en afspraken

In de volgende paragrafen gaan we in op de mogelijke rol van VPA laden in het bereik van gemeentelijke beleidsdoelstellingen voor elektrisch laden. Eerst bespreken we onze bevindingen bij het doornemen van de concessieovereenkomst die de gemeente Zwijndrecht is aangegaan met Equans Infra & Mobility.

### 2.1 Concessieovereenkomst

Concessieafspraken hebben invloed op het prijsverschil tussen privaat en publiek laden. Op dit moment is laden op eigen terrein overal in Nederland voordeliger per kWh dan publiek laden, zo ook in Zwijndrecht. In toekomstige concessieafspraken kan worden gestuurd op het verkleinen van het prijsverschil tussen publiek en privaat laden, bijvoorbeeld door de concurrentie tussen aanbieders te vergroten (op dit moment heeft de CPO exclusiviteit voor nieuw te realiseren laadlocaties) en door de mogelijkheden voor pinnen aan de paal te benutten (zie paragraaf 3.5).

### 2.2 Beleid laadinfrastructuur

De gemeente Zwijndrecht heeft een beleidsdocument<sup>5</sup> opgesteld waarin de strategie voor de uitrol van laadinfrastructuur is beschreven. De belangrijkste punten uit dit document kunnen worden samengevat in vijf pijlers: dekking, toegankelijkheid, kosten, veiligheid en stimulerende. 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 VPA niet als volwaardige openbaar laadpunt kan worden ingezet en juridisch complex is. Verder wordt gerefereerd naar ervaringen in andere gemeenten waar het toestaan van VPA heeft geleid tot claimedrag. De ervaringen van andere gemeenten bespreken we in hoofdstuk 4.

#### Dekking

Over de dekking is in het beleid opgenomen: “We willen dat EV-rijders nooit lang hoeven te zoeken naar een 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 loopafstand van maximaal 300 meter. Niet alleen het bedieningsgebied van de laadpaal is van belang, maar ook de zichtbaarheid speelt een rol. Dit aspect komt terug in de vijfde

---

<sup>5</sup> Beleid Laadinfrastructuur Elektrische Voertuigen Gemeente Zwijndrecht 2023-2026, d.d. 27 juni 2024

pijler: stimulering. Daarnaast is het belangrijk dat er voldoende aanbod van laadpalen is. Hierover vinden we in het beleid: “In 2030 wil de gemeente 10% van de parkeerplaatsen voorzien hebben van een laadpunt.” Tegen die tijd is de prognose dat ongeveer 20% van de personenauto’s in Nederland elektrisch is.<sup>6</sup> Afhankelijk van het aantal elektrische auto’s dat op eigen terrein wordt geladen en de efficiëntie van dubbelgebruik, kan bepaald worden of dit aantal toereikend is om de doelstellingen van de dekking te behalen. In het geval dat het aantal laadpalen niet op tijd gerealiseerd kan worden of 10% parkeerplaatsen met laadpalen te weinig blijkt te zijn, kan VPA laden een oplossing zijn om de periode tot verdere uitrol van de laadinfrastructuur te overbruggen. Momenteel is er in Nederland gemiddeld een laadpaal per drie elektrische auto’s beschikbaar en wordt aangenomen dat een laadpaal zes tot acht auto’s kan bedienen. Gezien deze cijfers kunnen we stellen dat het voorzien van 10% van de parkeerplaatsen met laadpalen voor 20% van het wagenpark een zeer ruime dekking zal geven. Derhalve is het niet nodig 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 niet openbaar toegankelijk.

### **Toegankelijkheid**

De tweede pijler is de toegankelijkheid. Hierover staat in het beleid: “Laadpunten moeten voor iedereen eenvoudig te gebruiken zijn. Daarom streven we ernaar dat de werkwijze en het gebruik van de laadinfrastructuur zoveel mogelijk is gestandaardiseerd.” 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.

### **Kosten**

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

---

<sup>6</sup> ElaadNL Outlook Personenauto’s Update 2024

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 aanschaft en het energieverbruik. Bij VPA laden komen hier ook 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.

### **Veiligheid**

Het beleid van de gemeente Zwijndrecht 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 de kabelgoottegel om struikelgevaar op de stoep te voorkomen.

### **Stimulering**

Als laatste pijler in het beleid wordt benoemd dat het plaatsen van elektrische laadpalen stimulerend moet werken, zodat meer mensen elektrisch willen rijden. De gemeente zegt hierover: "Inwoners worden door de plaatsing, zichtbaarheid en toegankelijkheid uitgedaagd om elektrisch te gaan rijden." Voor de plaatsing van laadpalen zijn openbare laadpalen een beter oplossing dan VPA-laden. De gemeente kan strategischere plekken kiezen om zo de dekking te optimaliseren. Wat betreft de zichtbaarheid is VPA-laden minder zichtbaar door het ontbreken van een laadpaal in de openbare ruimte met het bijbehorende verkeersbord.

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.

## **2.3 Deelconclusie**

Op dit moment is laden bij een publieke laadpaal in principe goedkoper per kWh 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 om aan een potentiële VPA pilot deel te nemen. Kijken we echter naar het beleid van de gemeente

Zwijndrecht, 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. 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 motie 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, en toetsen de constatering in de motie. 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; een verviervoudiging volgens de motie. Volgens de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) bedroeg in oktober 2024 het totale aantal Battery Electric Vehicles (BEV's) in Nederland circa 530.000.<sup>7</sup> Naar verwachting zal dit aantal verachtvoudigen tot ruim 4,5 miljoen BEV's richting 2035.<sup>8</sup> Voor de provincie Zuid-Holland betekent dit een stijging van circa 110.000 BEV's in 2024 naar circa 950.000 in 2035. 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 niet dat ook acht maal zoveel laadpunten nodig zullen zijn. 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. Dit zal steeds meer richting het gemiddelde (van alle soorten auto's) schuiven, wat ook leidt tot minder vaak laden.

### 3.2 Salderingsregeling

Een andere genoemde ontwikkeling in de motie is de wens van veel huishoudens zonder eigen oprit 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.

---

<sup>7</sup> <https://duurzamemobiliteit.databank.nl/mosaic/nl-nl/elektrisch-vervoer/personenauto-s>

<sup>8</sup> 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.

### **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. Op dit moment is dit ook in Zwijndrecht het geval voor grootverbruikers (middenspanningsnet). Voor nieuwe laadpalen dient ook rekening gehouden te worden met de netcongestie.

In de motie van de gemeenteraad wordt overwogen 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 (vehicle-

to-grid) en/of (dynamic) load balancing toestaat <sup>9</sup>. Dit verlaagt op piekmomenten de druk op het net.

Een andere toevoeging over de netcongestie en laadpalen gaat over de soort aansluiting. In de motie wordt geconstateerd dat een laadpaal een 3-fasen 35 ampère aansluiting nodig heeft en dat dit erg drukt op het energienetwerk. Het type aansluiting op het laagspanningsnet is echter vaak niet het probleem voor de netbeheerder, maar eerder de capaciteit van transformatorhuisjes en het vermogen van de hogere netvlakken. Daarnaast hebben op dit moment de meeste bewoners een laadpaal met een lager laadvermogen, bijvoorbeeld een 1-fase aansluiting of maximaal een 3-fasen 25 ampère aansluiting. Reguliere openbare laadpalen hebben ook een 3-fasen 25 ampère aansluiting. Deze types zijn op moment van schrijven ongeveer vier keer zo goedkoop als een 3-fasen 35 ampère aansluiting en daarom interessanter voor bewoners. Bovendien hebben oudere huizen doorgaans geen 3-fasen aansluiting, waardoor er in die situaties vaak voor een 1-fase aansluiting wordt gekozen.

### **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.

In de motie wordt gesteld dat het uitvoeren van een pilot met VPA laden niet hoeft te drukken op het ambtelijk apparaat. 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 of meerdere CPO('s) is een beter alternatief, vooral als geclusterd laden wordt toegepast. Dit laatste zorgt ervoor dat het aantal aanpassingen in de openbare ruimte beperkt blijft.

---

<sup>9</sup> Handreiking 'Anders Laden' elektrisch vervoer. Alternatieven voor de reguliere laadpaal. Gepubliceerd door het Nationaal Kennisplatform Laadinfrastructuur in november 2019

### 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 buurt (Nationaal Laadonderzoek 2024). 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 bepaald door de providers van laadpassen (eMSP's). Recent zijn er echter laadpalen op de markt met een display die bankgiro betaling 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 aanzienlijk. Deze te verwachten prijsdaling en prijstransparantie zal mogelijk tot een afnemende vraag naar VPA leiden.

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 kanten 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. Hieruit halen we inzichten over VPA laden in andere gemeenten en inzichten over de benodigde stappen om tot een pilot te komen.

### 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. Het animo neemt geleidelijk af door de gedaalde energieprijzen. 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 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.

Bij het initiëren van een pilot is het advies deze zodanig in te richten dat de optimaal bijdraagt aan de doelstellingen van het laadbeleid en dat de resultaten van de pilot hierop worden getoetst.

De volgende stappen komen aan bod bij het inrichten van een VPA pilot in gemeente Zwijndrecht:

- doelstellingen bepalen aan de hand van gemeentelijk laadbeleid;
- keuzes maken in gewenste gebruikersgroep (bv. etagewoningen)
- bepalen gewenste doorlooptijd en evaluatiemoment;
- voorwaarden voor deelname bepalen, denk hierbij aan ligging van parkeerplaats, ontbreken van parkeermogelijkheid op eigen terrein en instemming met deelname aan evaluatie;
- kostenindicatie bepalen voor gemeente (ambtelijke inzet) en voor deelnemers, waarbij de aanbeveling is de kosten voor aanleg en aanschaf kabelgoottégels te verhalen op de deelnemer;

- opstellen concept bruikleenovereenkomst met afspraken over correct gebruik, eigendom, onderhoud, schade en afspraken over kosten bij verwijderen.  
Aanbeveling is deze bruikleenovereenkomst te laten vervallen bij verhuizing. Indien de nieuwe bewoner niet geïnteresseerd is de overeenkomst voort te zetten, worden de kabelgoottegels verwijderd;
- doorlopen besluitvorming: collegevoorstel en raadbrief;
- inkoop laadtegels door gemeente;
- inrichten webpagina voor aanvraag deelname VPA pilot, waarbij de mogelijkheid voor de aanvraag van een openbare laadpaal kan worden toegevoegd (inclusief voorwaarden);
- communicatie en start pilot;
- evaluatie op basis van gestelde doelstellingen en besluit over het wel of niet formaliseren van VPA laden.

## 5. Bevindingen en aanbevelingen

Onze bevindingen en aanbevelingen op een rij en bieden de gemeente Zwijndrecht concreet handelingsperspectief om het beleid ten aanzien van VPA laden te bepalen. Onderdeel van de notitie is een omschrijving van de concrete stappen die genomen kunnen worden om eventueel een VPA pilot uit te voeren. De concrete stappen om te komen tot een VPA pilot staan in paragraaf 4.4.

Indien de gemeente besluit een VPA pilot te initiëren, dan is het advies de pilot zodanig in te richten dat het succes getoetst wordt aan de hand van de doelstellingen in het beleid. Indien een bijdrage aan de beleidsdoelstellingen niet kan worden vastgesteld is het advies geen pilot te initiëren.

### **Aanbevelingen**

Op korte termijn lijkt het kans op incidenten met VPA laden binnen een pilot beperkt. In eerdere pilots is dit niet geregistreerd, maar is niet uitgesloten dat enig claimedrag of onveilige situaties zal voordoen. Op langere termijn nemen de incidenten naar verwachting toe (druk op ambtelijke organisatie) en worden precedentes geschapt. Op termijn zal VPA 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.

Conclusie: het verdient de aanbevelingen om VPA niet toe te staan. De huidige succesvolle pilots missen veelal een juiste onderzoeksvraag en de verwachting is dat VPA op de langere termijn onbeheersbaar en onwenselijk wordt. Bovendien zijn er trends en ontwikkelingen gaande die de vraag naar VPA op termijn naar alle waarschijnlijkheid doen afnemen.

In dat kader lijkt het meer wenselijk om nu een relatief kleine groep VPA te verbieden, dan op de langere termijn in een onwenselijke situatie te belanden met een grote groep van VPA gebruikers die alsnog VPA 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](mailto:info@goudappel.nl)  
[www.goudappel.nl](http://www.goudappel.nl)

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