

## Leren van laden: Kans voor 2030

Auteurs: Paul van den Bragt, Sebastiaan van Rossum en Nick van der Tak



### Samenvatting

Op dit moment, in 2021, staan alle signalen op groen voor elektrisch rijden. In een hoog tempo komen betaalbare modellen voor de middenklasse op de markt.<sup>1</sup> Dat geldt ook voor de nodige aanschafsubsidies voor zowel eerste- als tweedehandsmodellen.<sup>2</sup> Kosten voor het gebruik zijn laag, zeker indien er op eigen terrein geladen kan worden, en de *total costs of ownership* duiken de komende jaren onder die van brandstofauto's.<sup>3</sup> Echter, er is op dit moment een kink in de kabel. We hebben het niet over de laadpaal thuis of snelladen langs Rijks- of provinciale wegen, maar over laden in de openbare ruimte van gemeenten. Zowel gebruikers (e-rijders) als de eigenaren van deze ruimte (lees: gemeenten) lopen tegen problemen aan. Voor gebruikers bestaat dit probleem primair uit het achterblijven van laadpalen op straat.<sup>4</sup> Voor gemeenten is dit issue complexer. Dit paper focust zich op de problematiek van laadpalen voor gemeenten. Bij realisatie van laadpaleninfrastructuur op gemeentelijk niveau denken wij dat gemeenten met hun huidige werkwijzen achter de feiten aan lopen. Gemeenten zitten met de 'lasten' en delen niet mee in de 'lusten'.

Naar ons idee zou dit moeten veranderen. Gemeenten moeten laadpalen niet zien als een 'moetje', maar als een kans om actief te sturen op de inrichting en het gebruik van hun openbare ruimte. Daarbij verwachten wij dat de huidige werkwijzen in de toekomst maar beperkt werkbaar blijven. Zo zullen er naar verwachting problemen ontstaan over de beschikbaarheid van voldoende ambtelijke capaciteit, een risico op het gebrek van marktwerking voor consumenten (gebruikers van laadpalen) en beperkte netcapaciteit. Oplossingen zijn in meerdere vormen te bedenken, waarbij in ons voorstel de regie vanuit gemeenten centraal staat. Door proactief, kaderstellend en strategisch te handelen met bijvoorbeeld raamcontracten kunnen gemeenten, naar ons idee, huidige en toekomstige problemen voorkomen en meedelen in de lusten.

<sup>1</sup> [Bnef.com](https://www.bnef.com) (2021/06/22)

<sup>2</sup> [Rvo.nl](https://www.rvo.nl) (2021/06/22)

<sup>3</sup> Hoekstra 2017

<sup>4</sup> Enpuls 2020

## 1 Introductie

De opmars van elektrisch rijden vormt een belangrijk onderdeel van de Nederlandse energietransitie en vormt een schakel in het behalen van de doelen uit het Klimaatakkoord.<sup>5</sup> Tegelijkertijd zijn veel gemeentelijke organisaties op dit moment niet voorbereid om op grote schaal mee te werken aan het realiseren van laadinfrastructuur in de openbare ruimte. Dit komt doordat de achterliggende ideeën, vigerend beleid en de betrokken ambtelijke organisaties hier niet op zijn ingericht. Veel vigerend beleid is verouderd en gemeenten missen een integrale visie met betrekking tot elektrisch rijden.<sup>6</sup> De aanpak op basis van dit beleid bestaat vaak uit vrij klassieke een-op-een benadering van het aanwijzen van laadpaallocaties in de openbare ruimte. Hierin zijn de gemeenten faciliterend. Het werkelijke plaatsen is uitbesteed aan vaak één marktpartij en is er sprake van vraagvolgend beleid.<sup>7</sup>

Ondertussen zien we dat in de afgelopen twee jaar elektrisch rijden bezig is met een sterke opmars. Zo neemt het aantal elektrische voertuigen significant toe, evenals het aantal modellen en de betaalbaarheid. Nederland staat nu aan de vooravond van de grote transitie van e-Mobility. Elektrisch rijden is van een uitzondering voor mensen met brede portemonnee, die tevens de nodige subsidies konden vinden, verandert naar een reëel alternatief voor de traditionele autobezitter. Dit heeft als consequentie dat, als deze trend zich doorzet, er tegen 2030 zo'n 1,7 miljoen laadpunten nodig zijn.<sup>8</sup> Nu, lees: 2021, zijn er pas 73.000 (semi) publieke laadpalen in bedrijf.<sup>9</sup> Dit betekent de komende jaren een exponentiele groei van laadpalen in de openbare ruimte. Terwijl gemeentelijke organisaties en de benodigde infrastructuur (elektriciteitsnet) hier niet op zijn ingericht.

Deze snelle ontwikkelingen hoeven naar ons idee niet enkel voor problemen te zorgen, maar biedt ook kansen. De aanpak richting 2030 is nog niet concreet uitgestippeld. De verschillende knelpunten die wij in de praktijk meemaken en de kansen die wij zien worden in dit paper benoemd. Met als doel de discussie aan te gaan over onze ideeën over de wijze waarop gemeenten hun rol kunnen spelen oog hebben op het beschermen van de consument en vaak tevens hun inwoners.

## 2 Praktijk

Het fysiek plaatsen van laadpalen in de openbare ruimte wordt nu vooral overgelaten aan de markt, al dan niet vanuit regionale gemeentelijke samenwerkingen. Dit gaat vaak nog gepaard met de nodige plaatsingsubsidies. Deze aanbieders waren voorheen vooral uit kleine spelers, opgericht als onderdeel van een overheidsbedrijf of ideële organisatie. Deze kleine spelers zijn echter tegenwoordig onderdeel van internationale energieconcerns of overgenomen door (buitenlandse) investeerders. Dat is in principe niet verkeerd, marktwerking is een groot goed. Echter, de ontwikkeling laat ook zien dat laadpalen in de gemeentelijke buitenruimte tegenwoordig een 'werkend' businessmodel is. De fase van pionieren en proberen is voorbij.

Tegelijkertijd ligt er bij gemeenten de nodige verantwoordelijkheid en organisatiedruk die niet wordt gecompenseerd. Deels komt dit door het feit dat gemeenten vaak werken met beleid en strategieën uit de pioniersfase. Dit betekent in de regel dat gemeenten bij het plaatsen van een laadpaal een toetsende en coördinerende rol hebben. Zo wordt er getoetst op de bereikbaarheid, toegankelijkheid en veiligheid van de betreffende locatie. Daarnaast wordt in samenwerking met netbeheerders gekeken naar de aanwezigheid van de benodigde kabels- en leidingen. Verder wordt vaak getoetst of de aanvrager aan de nodige eisen voldoet, zoals het hebben van elektrisch voertuig, niet kan parkeren op eigen terrein en of er in de nabijheid geen andere laadpaal aanwezig is.<sup>10</sup> Hierna gaan gemeenten over tot het formeel aanwijzen van de beoogde locatie, bestaande uit één of twee parkeerplaatsen, om voertuigen elektrisch te laden via een verkeersbesluit. Dit hele traject van aanvraag, toewijzing en realisatie is vaak een vrij intensief traject dat in de praktijk ook stuit op de nodige problemen en

---

<sup>5</sup> [Rvo.nl](#) (2021/06/22)

<sup>6</sup> [Vng.nl](#) (2021/06/22)

<sup>7</sup> [Nkl-kennisloket.nl](#) (2021/06/21) en onze praktijkervaring

<sup>8</sup> [Rvo.nl](#) (2021/03/30) en [Installatieprofs.nl](#) (2021/06/22) en [Bnr.nl](#) (2021/06/22) en [Rvo.nl](#) (2021/06/22)

<sup>9</sup> [Rvo.nl](#) (2021/06/03) en [Rvo.nl](#) (2021/06/22)

<sup>10</sup> Denk aan een range van 150 tot 250 meter radius of loopafstand.

weerstand. Bewoners, los van de aanvrager, zitten vaak (nog) niet te wachten op een laadpaal in hun straat. Daarnaast blijkt in de praktijk dat de soms de nodige kabels en leidingen toch niet aanwezig zijn of dat bijvoorbeeld de grondwaterstanden te hoog zijn. Vanwege weerstand, gebrek aan draagvlak en praktische uitvoeringsproblemen komt het dus nogal eens voor dat een laadpaal er niet komt en het gehele circus van aanvraag, toewijzing en realisatie opnieuw plaatsvindt. Deze praktijk is uiteraard niet de werkwijze die bij zal dragen aan het soepel en effectief uitrollen van het beoogde aantal laadpalen voor 2030. Het een-voor-een behandelen van aanvragen is een tijdrovend proces en gelet op de toekomstige vraag verwachten wij dat deze werkwijze ontoereikend zal zijn. Op dit moment blijkt al dat het huidige aanpak vaak niet aan de groeiende laadbehoefte voldoet.<sup>11</sup>

Tot slot zien wij dat veel gemeenten vaak samenwerken met maar één aanbieder. Dit heeft als consequentie dat binnen een gemeente min of meer een monopoliepositie wordt gecreëerd. Potentiële gebruikers, zeker inwoners zonder eigen parkeerplaats, zijn zo min of meer gebonden aan één aanbieder in een gemeente.

### 3 Kansen voor 2030

Ondanks de benoemde problemen in de dagelijks praktijk zien wij kansen voor 2030. Veel van de problemen worden nu vaak nog praktisch opgepakt met ad hoc oplossingen. Dit leidt er wel toe dat de druk op veel ambtelijke organisatie hoog is en de ontwikkeling van laadpalen veelal wordt gezien als een moetje. Om dit probleem te tackelen zien wij een passend alternatief. De oplossing die wij die wij voorogen hebben is het op de markt zetten van een raamcontract via een Europese aanbesteding.

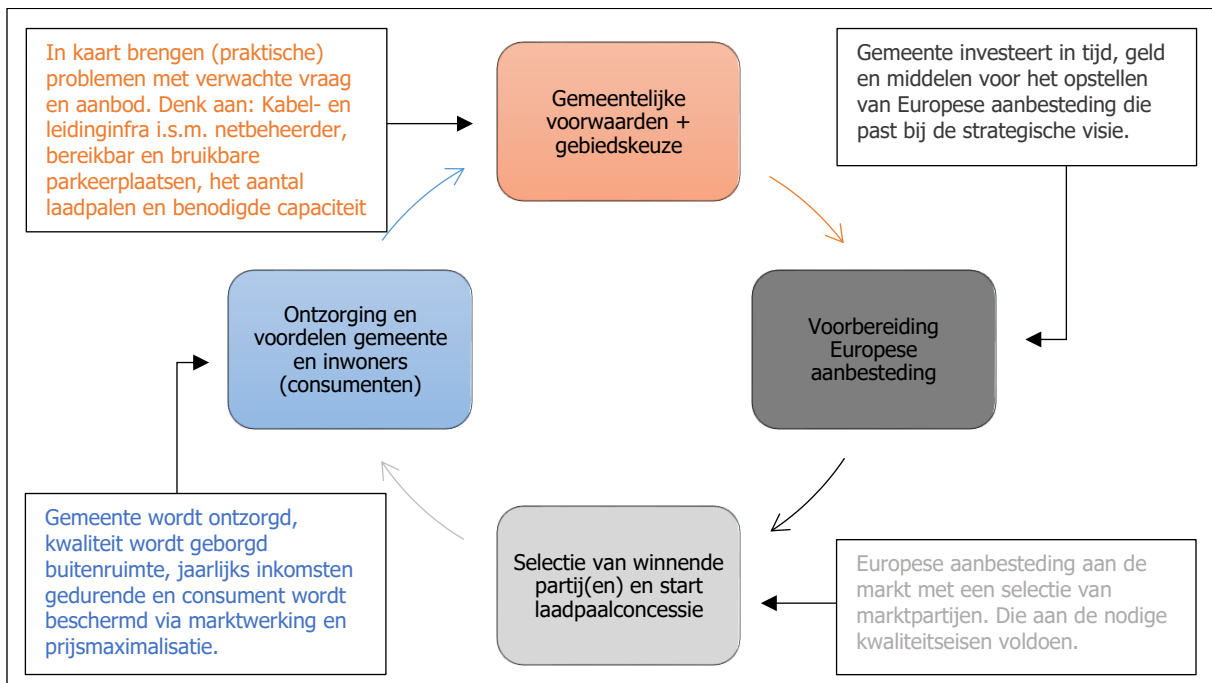
Een dergelijk raamcontract moet meerdere aanbieders de mogelijkheid bieden om binnen een set aan kwaliteits- en geschiktheidseisen de uitrol van laadpalen in de openbare ruimte te versnellen. Daarbij denken wij dat in het opzetten van dergelijke raamcontracten er in ieder geval gekeken moet worden naar de volgende zaken:

1. een passend minimum- en maximumtarief aan de laadpaal ten behoeve van consumentenbescherming. Op deze manier kan er voorkomen worden dat consumenten hoge laadtarieven betalen, al dan niet door het gebrek aan concurrentie binnen een bepaald gebied (straat/wijk/buurt). Daarnaast denken wij dat het verstandig is om een minimumtarief te hanteren zodat marktpartijen elkaar niet 'kapot' concurreren in aantrekkelijke gebieden. Daarnaast zouden juist maximumtarieven gehanteerd moeten worden in gebieden die weinig aantrekkelijk zijn. Zodat ook daar consumenten voor een reëel tarief kunnen laden (als ze geen beschikking hebben over een parkeerplaats op eigen terrein). Zo worden naar ons idee de lusten en de lasten tussen marktpartijen en consumenten eerlijk verdeeld;
2. een financiële vergoeding aan de gemeente voor het gebruik van de openbare ruimte op grond van het raamcontract. Op deze manier kan het gebruik van de openbare ruimte voor elektrisch laden deels terugvloeien naar de gemeente. Ook wordt zo voorkomen dat de 'winsten' enkel terugvloeien naar de markt, terwijl gemeenten (lees: de samenleving/belastingbetaler) achterblijft met de kosten. Een dergelijke financiële vergoeding is niet vreemd. Eigenaren van tankstations langs bijvoorbeeld Rijks- en provinciale wegen betalen nu ook de nodige financiële vergoedingen;
3. een strategische visie om slim te bepalen waar, wanneer en hoeveel laadpalen geplaatst worden. Dit kan geoptimaliseerd worden door gebruik te maken van big data en voorspellende software. Ook kan er op deze manier worden afgestapt van reactief beleid, waarbij pas bij een daadwerkelijke aanvraag wordt geacteerd met het plaatsen van een laadpaal. Wij denken dat actief plaatsingsbeleid het tempo en de uitrol versneld, bijdraagt aan een gelijkwaardigere verdeling en netbeheerders helpt om ook hun energievoorziening en elektriciteitsnet hierop in te richten. Gemeenten kunnen bijvoorbeeld op basis van data een strategische plankaart ontwikkelen waar toekomstige locaties voor laadpalen aangewezen worden. Marktpartijen kunnen hier op inschrijven met de meest passende aanbieding voor gemeente en consumenten (inwoners). Deze data kan bestaan uit het huidige en het te verwachte gebruik van laadpalen, maar ook sociaaleconomische en demografische gegevens. Onze verwachting is dat een dergelijke aanpak

<sup>11</sup> Enpuls 2020

- positief bijdraagt aan de communicatie richting bewoners en ondernemers, aangezien zij tijdig zien waar wanneer laadpalen in de openbare ruimte worden geplaatst;
4. een dergelijke aanpak kan bijdragen aan een samenwerking met netbeheerders om laadpaalontwikkelingen af te stemmen met de capaciteit van het elektriciteitsnetwerk. Zo kan gedacht worden aan het stellen van voorwaarden voor het gebruik van opgewekte lokale 'groene' energie van lokale 'wind- en zonneparken'. Zodat gewerkt wordt met vraag en aanbod op lokaal niveau en er gereden wordt op lokaal opgewekte duurzame energie;
  5. een kans voor procesoptimalisatie en -versnelling is het mogelijk nemen van verzamelverkeersbesluiten, waarbij meerdere parkeerplaatsen in één keer worden aangewezen. Nu is het zo dat voor elke laadpaal een verkeersbesluit genomen wordt ten behoeve van het reserveren van twee parkeerplaatsen voor het laden van elektrische voertuigen. Hiervoor geldt een bezwaartermijn van 6 weken. Bij het in één keer aanwijzen van meerdere locaties in een bepaald gebied, hoeft dit procesonderdeel slechts één keer worden doorlopen. Ook hoeven mogelijke bezwaren slechts eenmalig in behandeling genomen te worden. Dit scheelt aanzienlijk in de totale doorlooptijd van aanvraag tot realisatie. Verkeersbesluiten zouden zo in behapbare 'porties' verdeeld kunnen worden.
  6. er zou gedacht kunnen worden aan het ondersteunen van lokale 'laadpaalcoöperaties' van bewoners, waarbij deze 'laadpaalcoöperaties' op lokaal niveau (al dan niet via bijvoorbeeld zonen/of windcoöperaties), slim energie in kopen. Bewoners van een straat of een wijk zouden naar ons idee zo mee kunnen delen in de opbrengsten van laden. Onderzoek laat daarbij zien dat dergelijke praktijken bijdragen aan het draagvlak onder de lokale bevolking.<sup>12</sup> Zo hebben omwonenden niet alleen 'last' van een laadpaal, maar delen zij ook mee in de 'lusten';

Voorgesteld wordt dat de opbrengsten, via de raamcontracten, voor gemeenten gebruikt worden voor een revolverend fonds. Figuur 3.1 geeft dit idee weer.



Figuur 3.1: Conceptueel idee van raamcontract als revolverend fonds (revolving fund)

De geregenereerde inkomsten vanuit een revolverend fonds kunnen allereerst worden ingezet om de nodige kosten vanuit de ambtelijke organisaties te dekken. Daarnaast zou er een bijdrage apart gezet kunnen worden om verder te investeren in het onderliggende elektriciteitsnet. Verder zouden

<sup>12</sup> Huygen 2019

inwoners met een kleine portemonnee ondersteunen kunnen worden met kortingen en/of subsidies voor elektrisch rijden. Zodat ook voor deze groep elektrisch rijden aantrekkelijk wordt gemaakt maken. Mocht het voor gemeenten niet mogelijk zijn dat heft volledig in handen te nemen of een aantrekkelijk raamcontract vorm te geven, enken wij dat via een coöperatieve manier van samenwerken mogelijk is. Dergelijke samenwerkingen bestaan nu al, zoals de MRA-e in de provincies Noord-Holland en Flevoland.

#### **4 Van last naar lust - Discussie**

Tot zover hebben wij u meegenomen in onze praktijkervaringen en welke kansen wij zien voor laadpalen in de openbare ruimte. De verwachte forse groei geeft naar ons idee in ieder geval aanleiding tot een herziening van de huidige werkwijze en praktijk. Onze boodschap is daarbij dat gemeenten laadpalen niet moeten zien als iets 'dat moet', maar als een kans om actief gebruik te maken van hun 'eigen' openbare ruimte.

Naar ons idee mist nu nog bij gemeenten het gevoel van urgentie en een te beperkte kijk op alle 'ontwikkelingen' die op hun afkomen. Zowel voor de problemen als kansen. Dit verdient een strategie die zowel de transitie naar elektrisch rijden ondersteunt, ervoor zorgt dat er voldoende ambtelijke capaciteit, marktwerking plaatsvindt en consumenten beschermt. Daarbij zien wij dat de openbare ruimte waarde heeft en inkomsten kan generen. Deze kansen zouden naar ons idee via een raamcontract op de markt gezet kunnen worden. Via een revolverend fonds kunnen de financiële middelen die hierdoor beschikbaar komen gebruikt worden voor diverse maatschappelijke doeleinden.

Wij zijn benieuwd naar andere ideeën in ons vakgebied en gaan graag met u de discussie aan over de rol van gemeenten ten aanzien van laadpalen in hun openbare ruimte.

#### **Referenties**

##### **Enpuls 2020**

Amstel, van M., H. Idema en A. van Zante (2020), *De Nationale Laaddrukanalyse*, Enpuls, 's-Hertogenbosch en online beschikbaar via: [Enpuls.nl](https://enpuls.nl) (2021/06/22)

##### **Hoekstra 2017**

Hoekstra, A. (2017), *Modelling the Total Cost of Ownership of Electric Vehicles in the Netherlands*, Conference: EVS30At: Stuttgart en online beschikbaar via: [Researchgate.net](https://www.researchgate.net) (2021/06/22)

##### **Huygen 2019**

Huygen, A., L. Beurkens, M. Menkeveld en L. Hoogwerf (2019), *Wat kunnen we in Nederland leren van warmtenetten in Denemarken?*, TNO, Delft en online beschikbaar via: [Vu.nl](https://www.vu.nl) (2021/06/22)

Overige referenties zijn opgenomen als klikbare hyperlink met datum