

# Laden of parkeren

*Een verkenning van mogelijke knelpunten en oplossingen*

Discussiepaper Nationaal verkeerskunde congres

Door: HetEnergieBureau  
Datum: 14-06-2021

## Samenvatting

De opmars van de elektrische auto is in volle gang. Steeds meer mensen maken de overstap. Om al deze voertuigen te kunnen opladen zijn laadpalen nodig. Een deel daarvan wordt geplaatst in de openbare ruimte. Steeds vaker ontstaat daarmee weerstand tegen deze laadpalen. “Waarom moet juist hier een laadpaal komen?” “Waarom staat dit lelijke ding nu voor mijn huis, op “mijn” parkeerplek”. “Waarom mag een elektrische auto wel op deze plek parkeren en ik niet”. In relatie tot parkeerdruk, worstelen gemeenten met het vinden van een balans tussen vraag en aanbod, belasting van de openbare ruimte, en het tevreden houden van zowel EV-rijders als andere inwoners.

Om dit op te pakken zien we drie oplossingsrichtingen. (1) Streef met een flexibele aanpak naar balans in vraag en aanbod. (2) Houdt rekening met de argumenten van inwoners en communiceer helder over je aanpak. (3) Zorg voor een zo zorgvuldig mogelijke ruimtelijke inpassing. Door daarop in te zetten kan de onvermijdelijke transitie in goede banen worden geleid. Dat zal geen geleidelijk proces worden waarin iedereen evenveel profiteert. Het zal voor iedereen wennen zijn en daar hoort wrijving bij.



## Laden of parkeren

*Een verkenning van mogelijke knelpunten en oplossingen*

### Aanleiding

*“Joop is mijn buurman van een paar huizen verderop. Voor ons huis zijn naast de kant van de weg een aantal parkeerplaatsen. Joop gaat elke dag met zijn auto naar zijn werk en parkeert zijn auto dan op de parkeerplek voor zijn huis. Vorige week kwam Joop bij mij thuis koffiedrinken, zoals we regelmatig doen. Hij ging zitten en begon een tirade over dat hij zijn auto nooit meer kwijt kan op de plek voor zijn huis. Sinds kort staat er op die plek een laadpaal voor elektrische auto's. Joop mag nu niet meer op 'zijn' plek parkeren zelfs niet als er geen elektrische auto aan het laden is. Soms zet Joop zijn auto toch op 'zijn' plaats neer omdat hij anders veel te ver moet lopen naar zijn huis. Joop is ondertussen rood aangelopen terwijl hij vertelt over de boete die hij vorige week heeft gehad vanwege het parkeren op een laadplek voor elektrische auto's. Waarom moeten ze nou mijn parkeerplek aanwijzen voor elektrische auto's, ik heb er niet eens een! En ik moet ook nog eens telkens tegen dat lelijke bord aankijken. Waarom plaatsen ze die dingen niet een paar straten verderop waar toch geen mens zijn auto parkeert”*

De situatie van Joop is een typisch voorbeeld van waar het knelt tussen de ruimte voor parkeren of de ruimte om elektrisch te laden. Nu er steeds meer laadpalen bij komen op straat, komt dit steeds vaker voor. Aan de ene kant is het belangrijk dat er parkeerruimte blijft voor inwoners en bezoekers zonder elektrische auto, maar aan de andere kant zal er ook ruimte gereserveerd moeten worden om de elektrische auto te faciliteren. Effectief en efficiënt inrichten van de openbare ruimte is hierbij noodzakelijk, want meer ruimte is er in de meeste gebieden niet.

Elektrisch vervoer groeit al jaren. Waar deze groei in het begin vooral werd aangejaagd door de lease-rijders en enkele koplopers, beginnen particuliere (waaronder ook private lease) en overige autobezitters ook steeds meer over te schakelen op (volledig) elektrische auto's. Meer elektrische auto's betekent ook dat er op steeds meer plekken in de openbare ruimte laadpalen gerealiseerd moeten gaan worden. Voor de e-rijder gaat dit proces vaak veel te langzaam en die ziet het liefst iedere parkeerplek met een laadpunt uitgerust worden. De fossiele rijder heeft juist het gevoel dat 'zijn' parkeerplek wordt onttrokken uit de openbare ruimte terwijl er toch al zo weinig parkeerplekken zijn. Voldoende aanbod van laadpalen geeft zekerheid voor de e-rijder en kan een stimulans zijn voor anderen om de overstap naar elektrisch te maken. De overstap naar elektrisch vervoer lijkt onvermijdelijk met het oog op de klimaatdoelen, stikstofdebat, en steeds toegankelijke en betaalbare voertuigen. Elektrisch vervoer draagt bij aan de verduurzaming van mobiliteit en is onlosmakelijk verbonden met de energietransitie. Kortom, een wenselijke ontwikkeling vanuit maatschappelijk perspectief, maar heeft Joop niet toch ook een punt? En zo ja, hoe kan je daar dan het beste mee omgaan bij de kwestie parkeren en laden?



## De casus verder verdiept

Voor een inwoner die niet elektrisch rijdt, kan het gek zijn om in de buurt zomaar laadpalen te zien verschijnen. Waar voorheen gewoon geparkeerd kon worden, verdwijnt met de komst van een laadpaal de multi-inzetbaarheid van de parkeerplek. Dit betekent dat de plek nu enkel voor het laden gebruikt mag worden en niet meer voor parkeren. Hierdoor is de plek niet meer voor de brandstofauto beschikbaar. Zeker op plekken waar inwoners geen eigen oprit hebben om te parkeren en waar de parkeerdruk al hoog is, kan het tot veel onbegrip leiden wanneer een parkeerplek niet meer beschikbaar is om te parkeren. Zoals bijvoorbeeld bij buurman Joop.

**‘Eigen’ parkeerplek.** Wat de verandering bemoeilijkt is het ontorechte idee van ‘mijn parkeerplek’ en bijna territoriaal gedrag. Zo is Joop gewend dat er altijd een parkeerplek voor zijn deur is en dat plekje is door de jaren heen ‘zijn’ plek geworden. Publieke parkeerplekken voor de deur worden vaak gezien als eigen parkeerplek. Het zijn ‘ongeschreven regels’ tussen burens geworden. Wanneer deze plek wordt aangewezen als laadplek en je rijdt zelf niet elektrisch, leidt dit vaak tot veel weerstand, want opeens kan en mag er niet meer voor de deur geparkeerd worden. Hierbij heerst het gevoel dat de inwoners het recht hebben op een parkeerplek voor de deur.

**Voorkeursbehandeling.** Het gevoel dat niet elektrische rijders onrechtvaardig behandeld worden wordt versterkt door het idee dat de e-rijder een voorkeursbehandeling krijgt. Voor Joop voelt het nu alsof zijn parkeerplek aan een e-rijder wordt toebedeeld en de e-rijder een mooie gereserveerde plek krijgt. Het gevoel wordt versterkt doordat in het verleden veel gemeenten de suggestie hebben gewekt of dat het beeld is ontstaan dat een eigenaar van een elektrische auto een laadpaal kan aanvragen. In werkelijkheid kan een e-rijder de behoefte aan een laadpaal kenbaar maken, wat een reden is voor een gemeente om te gaan zoeken naar een geschikte locatie. Het klopt dat de plek voor EV's bedoeld is, maar ook een e-rijder mag daar niet zomaar parkeren, maar enkel laden. De laadpaal is bovendien dus niet bedoeld voor één specifieke e-rijder, maar blijft openbaar toegankelijk voor alle e-rijders. In vrijwel alle gemeenten geldt het bestaande parkeerregime ook gewoon voor laadplekken, dus als betaald parkeren of een blauwe zone van toepassing is, blijven betaald deze van toepassing. Er zijn dus geen uitzonderingen voor de EV, maar dat kan wel zo voelen.

**Verrommeling.** Laadpalen en bijbehorende bebording zijn een heel tastbaar en zichtbaar effect van het inrichten van een parkeerplek als laadplek. Net zoals Joop, kunnen inwoners zich hieraan storen. Het is een extra object in de openbare ruimte en het heeft invloed op het straatbeeld. In vergelijking met een lantaarnpaal is die impact misschien niet zo groot, maar in vergelijking met wat eerst een simpele parkeerplek was, misschien wel.

**Waarom hier.** Joop worstelt ook met het idee waarom de laadpalen juist geplaatst worden in zijn straat waar toch al veel parkeerdruk is. Hij vraagt zich af waarom er niet gekozen kan worden voor enkele straten verderop, waar voldoende plekken zijn. Dit lijkt op het eerste gezicht een logische oplossing. Maar juist daar waar veel auto's parkeren in de openbare ruimte, zijn plekken waar uiteindelijk ook de publieke laadpalen nodig zullen zijn. Hierdoor is het niet altijd wenselijk om een laadplek aan te wijzen op een plek waar deze weinig hinder oplevert, omdat dit ook de plekken zijn waar deze het minst nodig is. Bovendien kunnen hier praktische bezwaren aan zitten, bijvoorbeeld dat de businesscase niet rond te krijgen is op deze plekken.



## Hoe ga je hiermee om?

De casus in de introductie laat zien dat laadpalen in de publieke ruimte de nodige weerstand en bezwaren teweeg kunnen brengen. Een deel van de inwoners zal blij zijn met de komst van laadpalen, maar een groot deel ook (nog) niet. Hun bezwaren kunnen grotendeels gevoelsmatig zijn, maar dat betekent niet dat er geen rekening mee gehouden hoeft te worden. Voor sommige mensen vormt de komst van een laadpaal misschien een heel reële zorg of irritatie. Hoe kan je er als gemeente, binnen de kaders en ambities die je hebt, dan wel zo goed mogelijk mee omgaan? We onderscheiden drie oplossingsrichtingen.

- **Streef met een flexibele aanpak naar balans in vraag en aanbod.**

In deze overgangsfase van fossiel naar elektrisch zien we dat het aanbod van laadpalen niet altijd in balans is met de vraag. Een proactieve aanpak is nodig, zodat er voldoende laadpalen zijn en om het kip-ei-verhaal te doorbreken. Dit zorgt ervoor dat vraag en aanbod zoveel mogelijk op elkaar afgestemd zijn en ook dat het plaatsen van laadpalen niet achterloopt of lang duurt. Dat kan bijvoorbeeld door te werken met prognoses van de laadvraag en monitoring van het daadwerkelijke gebruik. Waar wordt veel laadvraag verwacht en waar juist niet? Dat hangt af van vele factoren, bijvoorbeeld demografische aspecten of simpelweg of in een buurt iedereen een eigen oprit heeft. Waar de meerderheid een eigen oprit heeft kan ingezet worden op privé laadpalen op opritten. Omdat een auto hier uiteraard wel tegelijk kan parkeren en laden zorgt dit niet voor extra parkeerdruk. Ook kan je ervoor kiezen om niet direct twee parkeervakken af te kruisen voor een laadplek. Een laadpaal heeft twee laadpunten, maar in eerste instantie kan je slechts één van de twee vakken reserveren voor het laden van een EV. Het andere vak blijft naast laadplek ook beschikbaar voor normaal parkeren. Bij toenemend gebruik, kruis je pas het tweede vak af. Om ervoor te zorgen dat dit goed werkt is het ook belangrijk om te handhaven op juist gebruik van de gereserveerde laadplekken.

- **Houdt rekening met de argumenten van inwoners en communiceer helder.**

Goede communicatie richting inwoners is altijd belangrijk, maar voor dit probleem specifiek is het relevant om de gevoelsmatige bezwaren en weerstand van inwoners rondom parkeerplekken en laadplekken serieus te nemen. Zorg dat helder is dat parkeerplekken voor de deur openbaar zijn en niet exclusief voor één inwoner zijn bedoeld. Dit geldt ook voor een laadplek, ook deze is niet exclusief voor één bepaalde e-rijder. Daarnaast kan er duidelijk gemaakt worden dat e-rijders geen voorkeursbehandeling krijgen. Voorkom ook de suggestie dat men een laadpaal kan aanvragen, maar zorg dat duidelijk is dat enkel een behoefte kan worden aangegeven. Een subtiel verschil, maar het kan verkeerde verwachtingen voorkomen. Neem daarnaast ook inwoners mee in het plaatsingsproces en geef hen de mogelijkheid om aan de voorkant input te leveren, zodat een laadpaal in de buurt niet als een verrassing komt en informeer over het overgangsproces dat er niet meer auto's bij zullen komen, maar een elektrische auto een brandstofauto vervangt.

Het is goed dat gemeenten zich realiseren dat dit niet per se het probleem van ontevreden inwoners oplost. Inwoners kunnen nog steeds het gevoel hebben dat 'hun' parkeerplek hen wordt ontnomen.. Hetzelfde geldt voor het idee dat elektrische auto's bevoorrecht worden. Feitenkennis is regelmatig niet genoeg om een gevoel dat heerst te bestrijden. Hier dient rekening mee gehouden te worden wanneer draagvlak gecreëerd of behouden moet worden.



- **Zorg voor een zo zorgvuldig mogelijke ruimtelijke inpassing.**

Laadpalen doen nu eenmaal een beroep op de toch al schaarse openbare ruimte, net zoals parkeerplekken. Je kunt die impact zo veel mogelijk proberen te minimaliseren door te sturen op laadpalen op eigen terrein (privaat en semipubliek) zodat er voorkomen wordt dat er onnodig wordt uitgeweken naar de openbare ruimte. Dat wordt de ladder van laden genoemd. Sinds maart 2020 moet er voor deze private gebouwde omgeving (nieuwbouw, grootschalige renovatie, en bestaande utiliteitsbouw) al rekening gehouden worden met de minimale eisen voor de aanleg van laadinfrastructuur conform het Bouwbesluit, volgend uit de Europese Energy Performance of Buildings Directive (EPBD III).

Aanvullend kan je als gemeente actief sturen op privaat en semipubliek laden door bijvoorbeeld informatie te verstrekken en in gesprek te gaan met ondernemers, parkeergarages, horeca, bedrijventerreinen en VvE's. Voor de laadpalen in de publieke ruimte spreekt het voor zich om deze zoveel mogelijk langs blinde zijgevels te plaatsen, zo min mogelijk voor voordeuren, en zoveel mogelijk op neutrale plekken, zoals bij parkeerclusters. Sluit daarnaast zoveel mogelijk aan bij bestaand (mobiliteits)beleid en bestaande infrastructuur. Bijvoorbeeld, daar waar autoluwe zones komen of parkeernormen omlaag gaan, komen ook minder of geen laadpalen. Daarnaast kan het goed zijn om op basis van bezettingsgraad of gebruikscijfers laadinfrastructuur bij te plaatsen.

## Durven accepteren dat het proces niet geleidelijk zal gaan

Concluderend, de grootschalige overgang naar elektrische auto's is aanstaande maar niet iedereen profiteert hier direct van of is even blij met de gevolgen hiervan. Dat is afhankelijk van onder andere persoonlijke factoren, bijvoorbeeld of jij zelf of je bezoek elektrisch rijdt, en omgevingsfactoren, bijvoorbeeld waar de laadpaal precies staat. De omschakeling naar elektrisch rijden is onvermijdelijk. Elektrisch vervoer levert een belangrijke bijdrage aan de klimaatdoelstellingen en zero-emissie wordt de nieuwe norm. Daarom is het belangrijk om ervoor te zorgen dat er voldoende draagvlak ontstaat en blijft. Hiervoor zijn verschillende oplossingen mogelijk. Dit kan bijvoorbeeld door duidelijk te communiceren, te zoeken naar een goede balans tussen vraag en aanbod en door oog te hebben voor een zo goed mogelijke ruimtelijke inpassing. Maar ook dat is geen garantie voor een soepele overgangsfase.

Een belangrijk deel in deze overgangsfase en de verschillende keuzes die daarbij gemaakt moeten worden, bestaat uit het niet mooier maken dan het is en durven accepteren dat het proces niet geleidelijk zal verlopen voor iedereen. Er wordt gekozen om in te zetten op elektrisch vervoer vanwege verschillende belangrijke doeleinden, maar elektrisch vervoer is ook onderdeel van grotere momenteel lopende ontwikkelingen waar ook rekening mee gehouden moet worden. Niet alleen de autobranche maakt een stap naar EV, ook speelt de overstap op elektrisch vervoer een steeds belangrijkere rol in de energietransitie. Elektrische auto's kunnen namelijk gebruikt worden als batterijen op wielen die een verlenging kunnen worden van het elektriciteitsnetwerk. Zo dragen ze bij aan de flexibiliteit van het netwerk, wat nodig is bij toenemend aanbod van duurzame energie. Door langer verbonden te staan kan er gespeeld worden met de snelheid en tijdstip van laden. Ook kan er een piek in energieaanbod worden opgevangen en bij tekort aan aanbod kan er mogelijk zelfs worden teruggelieferd aan het elektriciteitsnet. Dit zou juist pleiten voor het zo lang mogelijk aankoppelen van zoveel mogelijk voertuigen en heeft dus weer hele andere implicaties op de inrichting van de publieke ruimte.



Ook is de rol van de auto in de toekomst nog onduidelijk. Verschillende ontwikkelingen op mobiliteitsgebied pleiten juist voor minder autogebruik, bijvoorbeeld door multi-modaler te reizen en gebruik te maken van deelvervoer. Ook het aantal autoluwe zones neemt toe. En wat zal de impact zijn van autonoom rijdende voertuigen? Dit soort ontwikkelingen zouden er op den duur voor kunnen zorgen dat er minder openbare ruimte aan de auto besteed gaat worden en er dus ook op een andere manier wordt omgegaan met parkeren en daarmee ook laden.

Al bij al is het een transitieproces dat doorlopen moet worden, waarin nog veel onzekerheden zijn en de uitkomst nog niet vaststaat. De tijd zal leren welk pad precies gekozen gaat worden. Maar het is noodzakelijk om verdere stappen te gaan zetten als we grotere processen zoals de energietransitie niet in de weg willen zitten, zeker nu er een momentum aan ontwikkelingen rondom elektrisch vervoer is ontstaan. Het zal voor iedereen wennen zijn en daar hoort wrijving bij.

