

Speelkwartier voor elektrische auto is voorbij

De elektrische auto moet in Nederland wel worden gefaciliteerd door **PRIVATE EN PUBLIEKE** partijen, maar hoeft niet te worden voorgetrokken. Dat is de mening van Alex van der Woerd van Dutch Traffic Consult. Maar ook de gebruiker moet **NADENKEN** en het gebruik van **LAADPALEN** afstemmen op de verblijfsduur van zijn bezoek. Voor beide partijen geldt volgens Van der Woerd hetzelfde motto: “Het speelkwartier is voorbij!”

Momenteel zijn vier tot vijf procent van de nieuwe auto's elektrisch. Hoe dit aandeel zich op termijn ontwikkelt, hangt volgens Alex van der Woerd van Dutch Traffic Consult van een aantal factoren af. “Als eerste de kostprijs ten opzichte van de conventionele auto. Bij een elektrische auto is de kilometerkostprijs de helft lager ten opzichte van benzine. Ook het onderhoud is een stuk goedkoper. Nu de fiscale afschrijving steeds meer wordt beperkt, zijn dat belangrijke voordelen.”

Een andere belangrijke succesfactor is de moeite die een elektrisch rijder moet doen. “Die moet nu nog vaak zijn reis plannen op basis van de beschikbaarheid van laadpalen en soms zelfs voor aanvullend vervoer zorgen bij afwezigheid van laadpalen. Zelf moest ik onlangs naar Noordwijk. Omdat daar geen laadpalen zijn, had ik een vouwfiets in de achterbak.”

Van der Woerd plaatst de ontwikkeling ook in een breder perspectief: “Je ziet een verschui-

ving van autobezit naar autogebruik – denk aan de opkomst van bijvoorbeeld deelauto's – en je ziet ook dat het niet meer vanzelfsprekend is dat een auto voor honderd procent de verplaatsingsbehoefte hoeft te dekken van de gebruiker. Bij een elektrische auto is dat per definitie al niet het geval.”

Bij elektrische auto's is het opladen cruciaal. Dat kan op privéterrein, maar ook via openbare oplaadpunten. Maar welke regels gelden er ten aanzien van openbare oplaadpunten? De situatie kan momenteel nog per wegbeheerder verschillen, vertelt Van der Woerd. Omdat de situatie in Nederland nog niet eensluidend is en nog niet in wet- en regelgeving is vastgelegd, geeft Van der Woerd op de site www.allesoveropladen.nl een overzicht hoe het per gemeente geregeld is. “Soms mag er alleen geladen worden door echte elektrische auto's, maar niet door plug-in hybrides. In bepaalde gemeentes hoef je in een betaaldparkerengebied niet te betalen als je oplaadt, in andere gemeentes wel. Of een parkeerduurbepanking ook voor opladen geldt, is ook niet altijd duidelijk.” Gezien de eerdergenoemde financiële



Alex van der Woerd laadt zijn auto op bij het oplaadpunt voor zijn woning.



Dure oplaadpunten in de Stopera.

P24
MOSSIER

ELEKTRISCH VERVOER

voordelen (kilometerkostprijs, onderhoud) vindt Van der Woerd het verdedigbaar dat gebruikers van elektrische voertuigen gewoon voor parkeren betalen, mits zij dezelfde keuze als anderen hebben tussen dichtbij betalen en gratis parkeren op afstand. "Elektrisch rijden moet niet duurder zijn dan rijden op benzine, maar het hoeft ook niet goedkoper te zijn."

Worden openbare laadstations de benzinestations van de toekomst? Van der Woerd wijst erop dat er een groot verschil is: benzine tanken doe je tijdens het rijden, je auto opladen doe je tijdens het parkeren. "De plek waar je oplaadt moet dus zo dicht mogelijk bij je herkomst of bestemming liggen. Dat betekent dat langs snelwegen de huidige benzinestations geen logische plek zijn, maar wel bijvoorbeeld P+R-terreinen of carpoolplekken waar mensen langer parkeren. Het overgrote deel zal echter binnen de bebouwde kom komen."

Bij parkeergarages plaatsen exploitanten nu vaak dure laadboxen. Van der Woerd: "Dat is helemaal niet nodig. Je kunt vaak volstaan

met eenvoudige stopcontacten, waar je met de blauwe campingstekkers terecht kunt. Als je daar genoeg van hebt, hoeft je mogelijk ook geen aparte plekken te reserveren. Je laadt dan weliswaar minder snel, maar hebt wel meer plaatsen beschikbaar. Een goed voorbeeld is een pretpark. Daar blijf je vier tot zes uur. Vandaar dat een snellader daar niet nodig is."

Maar ook bij gebruikers ligt een deel van de verantwoordelijkheid. Gebruikers moeten bij hun gebruik van laadpalen de laadduur afstemmen op de verblijfsduur van het bezoek, vindt Van der Woerd. "Bovendien is langzaam laden goedkoper en beter voor je auto. Ik pleit daarom ook voor tariefdifferentiatie: maak langzamer laden goedkoper dan sneller laden. En maak het tarief hoger, wanneer iemand onnodig lang een openbare oplaadplek bezet houdt."

KOKETTEREN

Van der Woerd ziet nog te vaak dat er door instanties niet goed wordt nagedacht over

"Elektrisch rijden moet niet duurder zijn dan rijden op benzine, maar hoeft ook niet goedkoper te zijn."

“Je moet elektrische auto’s wel faciliteren, maar niet voortrekken.”

welke laadpalen ze moeten plaatsen of op welke plek. “Bedrijven of instanties koketteren met laadpalen door ze op een parkeerterrein pontificaal in het zicht te zetten, terwijl meer achteraf ook prima is. Bovendien zetten ze vaak onnodig een dure snellader neer, terwijl je voor hetzelfde geld ook meer eenvoudige laadpalen kunt neerzetten. Daarom mijn oproep: denk na! Het speelkwartier is voorbij! Je moet elektrisch auto’s wel faciliteren, maar niet voortrekken.”

Je kunt de redenatie echter ook omdraaien, aldus Van der Woerd. “Geef leaserijders bijvoorbeeld een tankpas voor stroom en maak stroomgebruik fiscaal aftrekbaar, maar laat leaserijders benzine zelf betalen. Dan stappen ze vanzelf wel over en kiezen ze bewust voor een elektrische auto.”

Dan moeten ze vanzelfsprekend wel de laadpalen kunnen vinden. Inmiddels zijn er verschillende laadpaal-apps die daarin voorzien. “Die geven niet alleen aan waar ze staan, maar ook of ze in gebruik zijn. Een nadeel is dat ze nog niet laten zien of de parkeerplaats zelf vrij is. En of de laadpaal in een betaaldparkeerzone staat.”

Bij een laadpaal hoort standaard een afgekruist parkeervak. Omdat de meeste laadpalen echter twee oplaadingangen hebben, is er onder elektrische rijders een ongeschreven regel, dat de eerste rijder bij een laadpaal altijd in

het vrije, ‘normale’ parkeervak gaat staan. Het kan echter nog efficiënter. Van der Woerd:

“Wij hebben een groene parkeerschijf ontworpen, die je voor je ruit kunt doen. Daarmee informeer je andere elektrische rijders wanneer je verwacht klaar te zijn met opladen.”

Goedkope oplaadpunten in Nieuwegein.



AMSTERDAM

Alex van der Woerd, die zelf sinds mei 2012 een hybride Chevrolet Volt rijdt, kwam vier jaar geleden voor het eerst specifiek in aanraking met elektrisch vervoer toen hij door de gemeente Amsterdam gevraagd werd de parkeerparagraaf te schrijven over elektrische auto’s. Een centrale vraag daarbij was hoe de komst van laadpalen zich verhoudt tot het gemeentelijk parkeerbeleid. Hoe moet je het op die plek juridisch verankeren? Moet het wel of niet betaald zijn als die plek in een betaaldparkeerzone zit en hoe ga je met de vergunningen om? Van der Woerd: “Als antwoord op dat laatste probleem besloot Amsterdam de bestaande milieuparkeervergunning voor schone auto’s om te bouwen tot een parkeervergunning voor elektrische auto’s.” Van der Woerd keek bij het schrijven van de paragraaf ook naar de consequenties van de komst van laadpalen voor de parkeerdruk en kwam tot de conclusie dat – als je laadpalen op zinnige plekken neerzet – het best lang duurt voordat je de consequenties merkt. “Wel wordt je parkeerareaal minder flexibel, omdat je uiteindelijk een bestaande parkeerplek gebruikt.”

Amsterdam plaatste eind 2009 de eerste zes openbare laadpalen. “We hebben toen als stip op de horizon als uitgangspunt genomen wat de consequenties zouden zijn als er in 2015 5.000 openbare laadpalen zouden staan. Dat hield in theorie in dat er in elke straat een laadpaal zou staan.” Een ander uitgangspunt was dat er in 2015 10.000 elektrische auto’s in Amsterdam zouden rijden, die goed zouden zijn voor vijf procent van de stadskilometers. “Dat is belangrijk, omdat ook het verbeteren van de luchtkwaliteit in dit opzicht een belangrijk uitgangspunt was.”