

# Uiteenlopende aanpak gemeenten bij ‘Elektrisch Parkeren’

Het streven is dat in 2025 een miljoen **ELEKTRISCHE AUTO'S** in Nederland rondrijden. Nu al verschijnen er steeds meer oplaadpunten in de openbare ruimte en op privéterrein. Elke oplaadpaal gaat vergezeld van één of meerdere parkeerplekken die vrijgehouden moeten worden voor dit **SPECIFIEKE GEBRUIK**. Los van het plaatsen van oplaadpunten of het verder willen stimuleren van elektrisch rijden, roept dit vragen op die **RELEVANT** zijn voor het parkeerbeleid: Hoe gaan gemeenten om met parkeerbeleid bij **OPLAADPUNTEN** voor elektrisch rijden? Ecorys polste acht middelgrote en drie kleinere gemeenten over hoe zij **OMGAAN MET** wat wij noemen “elektrisch parkeren”.

## **W**AT ZIJN OPLAADPUNTEN

Gemeenten hebben te maken met drie typen aanvragen voor oplaadpunten met bijbehorende parkeerplek:

**1.** Oplaadpunten voor de openbare weg. De openbare weg is de verantwoordelijkheid van de wegbeheerder. Normaal gesproken is het de gemeente die over plaatsing van de paal en het regelen van de parkeerplek gaat. Meer hierover in het vervolg.

**2.** Oplaadpunten voor privéterrein. De oplaadpunten op privéterrein zijn alleen te gebruiken door hen die daar toegang tot hebben. Elke elektrische rijder kan met een stekker uit het keukenraam zelf zijn of haar auto opladen. Maar de gemeente Amersfoort en Bussum zien problemen rond aansprakelijkheid indien snoeren uit een woning leiden naar een auto op de openbare weg voor de deur. De gemeente Zoetermeer geeft aan dat er een ontheffingsregeling is getroffen voor het opladen met verlengsnoeren vanuit huis, zolang er nog geen openbaar oplaadpunt

in de buurt is geplaatst. Thuis opladen gaat langzaam en daarom denken verschillende gemeenten aan het stimuleren van oplaadpunten op privé terrein, zoals subsidieregelingen of het verstrekken van informatie over de mogelijkheden voor laadinfrastructuur.

**3.** Oplaadpunten op openbaar toegankelijk privaat gebied. Steeds meer openbare parkeergarages worden ook uitgerust met een oplaadpunt; de combinatie ligt dan ook erg voor de hand: opladen terwijl u winkelt of werkt. Deze oplaadpunten zijn voor iedereen te gebruiken die betaald heeft voor de garage. Plaatsing en aanvullende regels vallen onder de verantwoordelijkheid van de exploitant van de garage. Enkele gemeenten geven aan dat ze de mogelijkheden voor oplaadpunten op openbaar toegankelijk privaatgebied op den duur willen stimuleren, bijvoorbeeld door een subsidieregeling voor dit type oplaadpunt vanaf 2014. De gemeente Almere kent een oplaadpaal in een eigen parkeergarage en ook de gemeente 's-Hertogenbosch bena-



drukt haar betrokkenheid bij het plaatsen van oplaadpalen in parkeergarages. De gemeente Amersfoort was voornemens palen te laten plaatsen bij publieke instellingen als de dierentuin, maar dit is op het laatste moment niet doorgegaan toen stichting E-laad de stop aankondigde.

De driedeling in type aanvragen laat zien dat een parkeerbeleid bij oplaadpunten voor gemeenten een hoge mate van diversiteit kent.

#### HOEVEEL (OPENBARE) OPLAADPUNTEN

De hoeveelheid aanwezige oplaadpunten in de openbare ruimte van een gemeente (aanvraagtype 1) is een indicator voor de behoefte aan elektrisch parkeren. De tabel laat zien dat de gesproken gemeenten tussen de 3.000 en 8.000 inwoners per oplaadpaal kennen, met enkele uitschieters. Oplaadpunten bij woningen en bedrijven zijn in onderstaande tabel niet meegenomen. Uit de tabel kunnen daarom geen al te harde conclusies worden getrokken. Het zegt vooral iets over de mate waarin gemeenten elektrisch rijden ondersteunen.

Tabel 1 oplaadpunten per geïnterviewde gemeenten

\* Bron: Oplaadpalen.nl (correcties door geïnterviewde gemeente)

GEMEENTE	AANTAL INWONERS	OPENBARE OPLAADPUNTEN	IINWONERS PER OPLAADPUNT
ZOETERMEER	123.000	14	8.786
AMERSFOORT	150.000	24	6.250
NAARDEN	17.000	2	8.500
BUSSUM	32.000	15	2.133
APELDOORN	138.000	38	4.078
DEN BOSCH*	142.000	59	2.407
ALMERE	195.000	50	3.900
AALSMEER	31.000	9	3.444
AMSTELVEEN	85.000	57	1.526
HELMOND	89.000	24	3.708
ZWOLLE	123.000	65	1.892

Tabel 2 laat ter vergelijking een prognose voor 2014 zien van de vier gemeenten die als trendsetters worden gezien op het gebied van elektrisch rijden. Deze trendsetters zullen in de nabije toekomst richting de 500 en 1.000 inwoners per oplaadpunt gaan.

### KOSTEN

Voorheen werd de laadinfrastructuur voor elektrische auto's voornamelijk aangelegd door stichting E-laad, zonder kosten voor de gemeenten zelf. Door een aanvraagstop bij deze stichting moeten gemeenten naar andere mogelijkheden zoeken. De meeste gemeenten proberen samenwerkingen aan te gaan bij aanbestedingen van de laadinfrastructuur met bijvoorbeeld de Provincie of een Stadsgebied (bijv. Metropool Regio Amsterdam). De gemeente betaalt soms zelf voor onderhoud, maar meestal zijn de onderhoudskosten voor rekening van de provider.

### CRITERIA BIJ DE LOCATIE

Nagenoeg alle gemeenten geven aan dat de aanvrager voor een oplaadpunt tot voor kort bij stichting E-laad terecht kwamen. Ze bepaalden dan in samenwerking met stichting E-laad waar de paal geplaatst werd, normaal gesproken zo dicht mogelijk bij het adres van de aanvrager (met een maximum loopafstand van 200 tot 300 meter). De gemeente Bussum is een voorbeeld van een gemeente die op een andere wijze te werk gaat. In Bussum wordt de locatie mede bepaald op een evenredige spreiding. Oplaadpunten worden o.a. aan de randen van de gemeente bij de grote in- en uitgaande wegen geplaatst. De

gemeente Helmond geeft aan dat zij de criteria hanteren die zijn opgesteld in de "ladder van laden".

De ladder van Laden is voor gemeenten ontwikkeld door het CROW in opdracht van de taskforce formule E-team. De ladder gaat uit van een drietrapsplan in de mate van zelfvoorziening bij het opladen door de e-rijder.

1. De eerste trap staat voor complete onafhankelijkheid van de e-rijder, waarbij de auto op eigen terrein kan worden opgeladen.
2. De tweede trap staat voor opladen vanuit privéterrein maar over de openbare ruimte (denk aan verlengsnoeren, e.d.).
3. De derde trap betreft het opladen via openbaar toegankelijke oplaadpunten.

De gemeente Zoetermeer hanteert een ontheffing die laden vanuit huis met een elektrische auto op een openbare parkeerplaats mogelijk maakt, in feite trap 2 van de ladder van laden. Dit maakt het een interessant voorbeeld van een gemeente die laden vanuit huis (al dan niet tijdelijk) faciliteert.

### VORMEN VAN REGULERING

Elektrisch parkeren is normaal gesproken bedoeld voor elektrische auto's tijdens de duur van de oplaadactie. Onder opladen wordt bedoeld dat een elektrische auto is aangesloten aan de oplaadpaal door middel van een stekker. Dit stelt drie met elkaar samenhangende eisen aan een dergelijke plaats:

1. Er moet sprake zijn van een activiteit ('opladen'),
2. Het parkeren mag niet te lang duren
3. Het parkeren mag alleen gebeuren door elektrische auto's.

In praktijk concentreren gemeenten zich alleen op de eerste eis ('opladen') omdat de rest daar logisch uit volgt. Uitzondering hierop is de gemeente Helmond die het aspect van de tijdsduur ook in acht neemt. Buiten de openbare weg zal de verantwoordelijke een eigen vorm van regulering willen toepassen; gemeenten hebben daar niet veel zicht op.

Tabel 2 Gegevens Trendsetters op het gebied van Elektrisch rijden (prognose 2014). Bron: KpVV

GEMEENTE	AANTAL INWONERS	OPENBARE OPLAADPUNTEN	IINWONERS PER OPLAADPUNT
ARNHEM / NIJMEGEN	317.000	1.057	300
ROTTERDAM	617.000	1.028	600
EINDHOVEN	220.000	293	751
AMSTERDAM	805.000	1.000	805

## HANDHAVINGSBELEID VOOR ELEKTRISCH PARKEREN

Van de door Ecorys geïnterviewde gemeenten beschikken de gemeente Bussum en Helmond al over een eigen handhavingsbeleid voor de elektrische parkeerplaatsen op de openbare weg. Deze gemeenten handhaven door elke niet-elektrische auto te beboeten. Elektrische auto's zijn voor de gemeente Bussum toelaatbaar indien de auto is aangesloten op de lader. Bij de overige gemeenten vallen de elektrische oplaadpunten onder het parkeerregime van de omgeving en wordt het correct gebruik via de regulering afgedwongen. (In deze gevallen leidt dit tot een vierde eis: voor het gebruik van de elektrische parkeerplaats dient ook te worden betaald, met een parkeerticket of met een parkeervergunning).

De handhaving bij de gesproken gemeenten vindt visueel plaats. Voor het laden moet dan gelet worden of de betreffende auto aan het opladen is; dit gebeurt door te kijken of de auto met een snoer is aangesloten aan het oplaadpunt. Deze vorm van handhaven behandelt de eerste (opladen) en de derde eis (het betreft een elektrische auto) voor regulering. De gemeente Zwolle benadrukt dat de handhaving wordt uitgevoerd door de politie, ongeacht de tijdsduur van opladen. De gemeente Helmond houdt bij het handhaven in betaald parkeergebied ook rekening met de tweede eis voor regulering (tijdsduur). Amersfoort benadrukt dat de toekomstige handhaving kan worden afgestemd op de display bij de oplaadpunten (vol=rood, laden=groen).

Handhaven buiten het betaald parkeergebied vindt voornamelijk plaats op basis van meldingen van gebruikers, bijvoorbeeld bij langdurige bezetting van een oplaadpunt of door het parkeren van een brandstofauto op de oplaadlocatie.

## DE TOEKOMST

De gemeenten onderkennen dat het bezit en gebruik van elektrische auto's zal groeien. Dit zal gevolgen hebben voor de parkeerplaatsen die voor opladen gebruikt gaan worden. Welke die gevolgen zijn is volgens hen nog moeilijk aan te geven. Komen er



tankstations toegespitst op elektrisch laden? Krijgt elke straat of erf standaard één of meer oplaadpunten? Wat betekent dat voor de parkeerbehoefte en voor de handhaving? Een verandering van het parkeerbeleid is nog niet actueel. De gemeenten geven aan dat ze zich vanwege de geringe vraag naar oplaadpunten nog in een faciliterende fase bevinden.

Toch leven deze aandachtspunten voor de toekomst wel. Enkele specifieke aspecten kwamen uit de interviews naar voren:

- De gemeente Bussum en Amstelveen voeren al een actief beleid met betrekking tot de locatie bepaling. Ze zullen nog meer strategisch voor locaties moeten kiezen zodat in de vraag kan worden voorzien. Ook zullen volgens deze gemeenten in de toekomst metingen nodig zijn om het gebruik van bestaande laadinfrastructuur te monitoren en om input te leveren voor een betere spreiding. Op de korte- en middellange termijn gaan deze gemeenten door met het plaatsen van oplaadpunten om in de behoeften van de gebruiker/aanvrager te voorzien.
- Veel gemeenten gaan ervan uit dat de technologische ontwikkelingen van de laadinfrastructuur zodanig zal verbe-

teren dat de conventionele manier van laden niet gaat leiden tot een openbare ruimte vol met oplaadpunten. Elke paal zal veel effectiever worden benut. Zoals de gemeente Almere benadrukt, lijkt een openbare ruimte vol met oplaadpunten niet een na te streven einddoel.

- De gemeente Apeldoorn benadrukt dat er al wordt geëxperimenteerd door externe partijen met het combineren van straatverlichting met oplaadpunten, een maatregel die de gemeente als een mooie toekomstige oplossing ziet in plaats van het plaatsen van oplaadpalen. Ook inductieladen en het strategisch plaatsen van snelladers worden vaker genoemd als oplossingen voor het opladen in de toekomst. Zo geeft de gemeente Amersfoort aan dat in de toekomst misschien wel kan worden opgeladen via inductie terwijl men voor het stoplicht staat.



#### TOT SLOT...

De huidige infrastructuur van oplaadpalen zal niet voldoende zijn voor de doelstelling van 1 miljoen elektrische auto's in 2025. Indien men niet beschikt over een parkeerplaats op eigen terrein, is de elektrische rijder voor het opladen van de auto aangewezen op de openbare palen. Is het echter reëel dat een oplaadplaats alleen voor opladen kan worden gebruikt en

niet primair als parkeerplaats? Het is niet te verwachten dat een gebruiker de auto midden in de nacht of halverwege zijn werkdag van de plaats verwijderd, omdat deze is opgeladen. Het alternatief is een snoer uit het raam naar de auto over de openbare weg. De beren op de weg die de gemeente Amersfoort hier ziet, zijn relevant. In dergelijke ongecontroleerde situaties kan er van alles misgaan.

Afsluitend kunnen we stellen dat de groei van het elektrische parkeren gemeenten vooralsnog niet voor grote problemen stelt; een faciliterende rol is voldoende. Een herziening van het parkeerbeleid bij oplaadpalen is ook nog niet aan de orde (Wel moet een concrete oplossing worden gevonden voor de stop bij stichting E-Laad). Er leven bij de gemeenten wel aandachtspunten voor de toekomst. Deze aandachtspunten worden urgent als aan gemeenten gevraagd wordt actiever beleid te voeren om het toekomstbeeld van 1 miljoen auto's dichterbij te brengen.

- Niemand heeft behoefte aan een woud met oplaadpalen in zijn stad met alle gevolgen voor het parkeerbeleid en de handhaving. Het is echter goed mogelijk dat de snelle ontwikkelingen rond elektrisch rijden tot heel andere vormen van opladen leidt (bij lantaarnpalen, op het werk, bij stoplichten). De meningen zijn hierover nog verdeeld.
- De situatie op eigen terrein vergt extra aandacht. Weinig problemen zijn er als die parkeerplaats bij woningen beschikbaar is. Wat doe je in woonwijken waar mensen met snoeren naar de openbare weg moeten werken? ('stekker uit het keukenraam')? Misschien heeft dit gevolgen voor de eisen ten aanzien van voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein.
- Een interessante groep vormen de oplaadpunten bij attracties (bijvoorbeeld Dierenpark Amersfoort). De gemeente kan een rol spelen om oplaadpunten op dit soort semi openbare plaatsen te stimuleren.