

## Thuisladen zonder eigen terrein

Het ontwikkelen van capaciteit in de laadinfrastructuur gaat ons allemaal aan en kunnen we niet alleen overlaten aan marktpartijen, die hebben uitsluitend hun eigen winst als belang, alle greenwashing ten spijt. Centrale- maar zeker lokale overheden hebben een gedeeld belang met burgers, welk bepaald niet overeenkomt met het belang van marktpartijen.

Een voorbeeld van het belang van marktpartijen: in de actieve/gedunde aanbesteding aan MRA-e heeft uitschrijver Provincie Noord-Holland de gunning opengebroken om het TotalEnergies toe te staan een hoger bedrag te rekenen per kWh omdat de inkooprijzen per kWh waren gestegen. Bewegreden was het op niveau houden van de winstmarge van TotalEnergies per kWh. Let wel, TotalEnergies boekte in 2022; 20 miljard winst maar NH stuurt een vette pluim, subsidieert een goed lopende multinational, over de rug van de EV-rijders in Noord-Holland. Hmm ja. Je zou als burger mogen verwachten dat onze overheid er is voor ingezetenen, net iets meer dan voor marktpartijen.

Als gemeenten hun oor laten hangen naar de marktpartijen dan worden de doelen van 2030 niet gehaald. Het aantal bij te plaatsen oplaadpunten is enorm, de uitdagingen in de lange en complexe ketens van publiek laden zijn groot en worden voorlopig zeker niet kleiner. Als gemeenten laadvisies maken, plannen voor 2030 om te vergroenen en verduurzamen dan is dat allemaal mooi. Het is helaas voor niets als het grote ongebruikte potentieel van de private oplossing niet wordt gebruikt. Alle subsidies, plannen, visies en gepraat ten spijt zakt het kaartenhuis dan ineen.

Als burgers hebben we de mogelijkheid om nu iets te betekenen voor het uitbreiden van de laadinfrastructuur. Gemeentes kunnen dit mogelijk te maken voor EV-rijders zonder eigen terrein, naast de publieke infrastructuur en gelukkigen met eigen oprit. De kabelgoottegels (bron 5) is een mooie oplossing, laten we hopen dat de inwoners van Hilversum er goed gebruik van kunnen maken.

## Drijfveren van EV-rijder

- Legaliseren van PVA, laadkabel ligt nu over de stoep
  - Meest eenvoudige scenario; laag houden kosten van kabelgoot, EV-rijder heeft al een wallbox, investering is beperkt, behalen van maximaal resultaat is eenvoudig.
- Thuisladen vanwege lagere kosten per kWh
  - Iets minder waarschijnlijk scenario; een *wallbox* kost EUR 1000 en het verschil tussen publiek/privaat laden is maar EUR 0,10. Iemand die een beperkt aantal kilometers rijdt, zou jaren bezig zijn met terugverdienen. Dat is geen business case, de burger gaat niet voor deze oplossing, kans voor open doel gemist.
- Thuisladen vanwege bezetting publieke laadpalen
  - De laadkabelgoot kan het ontwijken van overbezette laadpalen alleen faciliteren als er geen beperking is met betrekking tot afstand tot een laadpaal. De neiging om beleid te koppelen aan de bezettingsgraad van een laadpaal over de afgelopen zes maanden of iets dergelijks brengt een hele administratielast mee en gaat ten koste van het private potentieel. Beoordeel de aanvraag en leg geen beperking op voor afstand tot bestaande of geplande publieke laadpalen.

Te hoge kosten van de kabelgoot zou het aanboren van onbenut potentieel teniet doen, evenzo als er teveel beperkingen zouden zijn voor plaatsing, al dan niet in relatie tot publieke laadpalen.

## Drijfveren van uitbaters van laadinfrastructuur

- Maximaliseren van afgenomen kWh per laadpaal, minimaliseren van het aantal laadpalen om het gebruik per paal hoog en totale investering laag te houden.

## Drijfveren van gemeentes

- Faciliteren van de benodigde laadinfrastructuur, tegemoetkomen van ingezetenen mits dit past binnen de doelen, rol en bandbreedte van de gemeente

## Doelen

- In 2025 zullen per dag 550 laadpalen moeten worden opgeleverd (bron 4). Hier is niet voldoende capaciteit voor, niet bij aannemers, niet bij netbeheer, niet aan netcapaciteit, niet bij planners, niet bij gemeenten etc.
- Er zijn met ronkende presentaties hoogdravende doelen gesteld voor 2030/2040, deze worden niet gehaald met publiek laden alleen, dat is duidelijk in alle stukken van RVO, MRA-e, NAL etc. Goeddoordachte private oplossingen zijn nodig voor het halen van de doelen.
- Privaat laden op eigen terrein alleen is geen afdoende oplossing voor de benodigde toename van capaciteit in de laadinfrastructuur. Er is een groot potentieel bij EV-rijders zonder eigen terrein.
- De PVA van 10 jaar geleden is de nek aangedraaid om de CPO's te faciliteren ondanks besef dat private aansluitingen een belangrijk deel van de oplossing waren en zijn voor de capaciteit van de laadinfrastructuur. (bron 2)
- Een auto aangesloten op de eigen meterkast is de ultieme thuisbatterij, met volledige controle over de laadsnelheid en vullingsgraad van de accu. Dit komt ten goede van de kwaliteit van de infrastructuur.
- De hoeveelheid stikstof, fijnstof en zo nog wat milieuvervuiling is bij de publieke laadpalen (sokkel, laadpaal, borden, parkeerplaats, netaansluiting) vele malen groter dan bij het leggen van een kabelgootje, zeker als de EV-rijder toch al een *Wallbox* heeft.

## Principes

- Een overheid die bedrijven faciliteert om burgers op kosten te jagen klinkt onlogisch. Je zou geen exclusiviteit van publiek laden mogen gunnen ten koste van burgers. Als gemeenten wel publiek laden mochten aanbieden dan zou de originele PVA met laadpas ook weer tevoorschijn komen. Wat kan daarop tegen zijn, afgezien van het belang van de CPO?
- Wie-o-wie is gek genoeg om z'n auto een stuk van eigen huis weg te parkeren, naar huis te lopen en na een aantal uur de auto met volle accu weg te halen bij de laadpaal? Die auto gaat weg bij de volgende rit. Laadpaalklever! Frustratie bij de CPO en bij degene die wil laden maar niet kan.
- De CPO wil een maximale bezettingsgraad van een laadpaal, de eindgebruiker wil minimale kosten, maximaal gebruiksgemak en doet geen stap extra, zeker niet voor het verdienmodel van iemand anders.
- Al in 2014 was iedereen overtuigd van het belang van de private aansluiting in combinatie met hoeveelheid EV-rijders zonder eigen oprit. Er was ook al een oplossing bedacht en in pilot gebracht, de originele PVA inclusief laadpas. Deze is onder de grond geschoffeld en verboden door lopende MRA-e aanbestedingen.

## Kosten

- Burgers op kosten jagen om te laden is ongewenst en schaadt de potentiële van EV-rijden.

- Onderhoud van een laadpaal wordt gedaan door de eigenaar, privaat danwel publiek. Onderhoud van de kabelgoot kan worden verlegd naar de aanvrager ervan. De overlast voor het onderhoud van de publieke ruimte is van elke oplossing hetzelfde.
- Kosten voor een gemeente om een oplaadpaal te plaatsen zijn vele malen hoger dan voor een PVA, vastrecht, netbeheer, vergunningen, straatwerkzaamheden, onderhoud
- Kosten van een publieke laadpaal zijn vele malen hoger dan voor een PVA, een laadpaal kost (bron 1, P16) 4100 per 10 jaar, 5550 per jaar, exclusief kosten voor gemeente voor vergunningen, beleid etc. Deze kosten worden 100% afgewenteld op de gebruikers
- Het deel waarop wordt verdiend is het verschil tussen in- en verkoopprijs van elektriciteit, al jarenlang meer dan 100% (bron 1)
- Hoe meer een laadpaal wordt gebruikt, hoe eerder de kosten ervan zijn terugverdiend en de winst per kWh gaat aantikken. Dit is een prikkel voor CPO's om niet elke 50 meter een laadpaal neer te zetten en misschien ook niet elke dag een heel stel
- Slim laden (throttling, verlagen laadstroom/verlengen laadtijd) zou fijn zijn voor de netbelasting/capaciteit en zit weinig forenzen in de weg, de auto staat 's nachts 10+ uur stil. Helaas is dit niet in het belang van de CPO's, die zoeken een maximale bezetting/afname per laadpaal om deze z.s.m. terug te verdienen. Als het al wordt ingericht dan ziet de lader dit niet terug in het tarief per kWh.

### Risico's

- Het risico van publieke laadpalen is hetzelfde als dat van de PVA, voor beide verleent de gemeente een vergunning, laadpaal en laadkabelgoot bevinden zich beide in de publieke ruimte, beide zijn eigendom van een ander dan de gemeente. Bij beide oplossingen wordt risico gedeeld tussen de gemeente en betrokken partijen (net als bij bomen, lantarenpalen, vuilnisbakken, bushokjes etc.)
- De verrommeling van de publieke omgeving is veel groter met een publieke laadpaal, groene parkeerplaatsen, borden etc. dan bij een PVA waar je alleen de kabelgoot ziet.
- Het risico op struikelen is vele malen groter door schots en scheefliggende stoeptegels, boomwortels, bakfietsen, kliko's, huurscooters etc. dan door een kabelgootje.

### Vorming van beleid

- Diverse gemeenten hebben al raamwerken ingericht voor de kabelgoottegels en het afdekken van risico's, niet in een pilot maar in staand beleid, hierop meeliften kan vast de implementatiekosten omlaag brengen waardoor de oplossing weer goedkoper kan blijven
- De kosten van beleid voor de PVA zijn een stuk lager dan voor de publieke laadinfrastructuur. De capaciteit van de publieke laadinfrastructuur is op dit moment nog maar een heel klein deel van wat nodig is in 2030 en later, de last van beleidsvorming zal exponentieel toenemen met de tijd
- De wachttijden voor nieuwe laadpalen is nu al vaak vele maanden, soms een half jaar. Het is ook niet vreemd met de complexe en grote keten van publiek laden.
- Voor de PVA voldoet een nen1010 gecertificeerd elektricien die de *wallbox* aansluit op de meterkast. Daarnaast is de al gecontracteerde aannemer nodig voor het leggen van de tegels; oplevering in 4 uur schoon.
- De VNG neemt wel deel aan de NAL (bron 3) maar brengt zelf niet veel naar voren, het zijn vooral commerciële adviesbureaus die samen met CPO's mooie stukken maken waarop centrale en lokale overheid beleid baseren.

- De benodigde capaciteit bij aannemers, gemeenten en andere partijen is er nu niet en zal in de toekomst alleen maar meer worden overvraagd, wachttijden voor realisatie zullen gaan exploderen.
- Wat misschien gevreesd wordt is het toe-eigenen van parkeerplaats voor de deur. Dit is van alle tijden, niet anders met of zonder een PVA. Dito het zich toe eigenen van een parkeerplaats bij een laadpaal, hier kan op worden gehandhaafd.

#### bronnen

1. <https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/detail?id=2020D23661&did=2020D23661>
2. <https://overmorgen.nl/wp-content/uploads/2014/02/Gratis-Laadpalen.pdf>
3. <https://www.agendalaadinfrastructuur.nl/>
4. <https://www.mra-e.nl/wp-content/uploads/2020/03/prognose-NALdisclaimer-def.pdf>
5. <https://hilversum100.nl/komt-de-kabelgoottegel-naar-hilversum/>