

Waar laad je het?

Over het opladen van elektrische auto's in de openbare ruimte

De groei van het aantal elektrische auto's overtreft de verwachtingen. Maar wat betekent het laden van die auto's in de openbare ruimte? En hoe komen we tot een rendabel model voor openbare oplaadpalen? Intussen gaat de elektrische revolutie gewoon door.

In 1990 kostte een mobiele telefoon, toen nog autotelefoon geheten, zo'n 8000 gulden. Voor de gemiddelde Nederlander een paar maand-salarissen, en dat terwijl het ding loodzwaar was en je er alleen maar mee kon bellen. En in een documentaire van Frans Bromet uit 1999 was nog te zien dat de gemiddelde Nederlander helemaal niets zag in een mobiele telefoon en zeker niet van plan was er een aan te schaffen. Waar had je die nou voor nodig? Je had toch thuis een telefoon en waarom zou je altijd bereikbaar moeten zijn?

We weten allemaal hoe het sindsdien met de mobieltjes is gegaan, en een van de vragen die in het verlengde hiervan kan worden gesteld is dan ook: gaat het straks met de elektrische auto net zo?

Stroomversnelling

Wie deze vraag vijf jaar geleden had gesteld was waarschijnlijk hard uitgelachen. Elektrische auto's waren schreeuwend duur, zagen er niet uit en hadden een actieradius tot ongeveer het einde van de straat. Deze bezwaren gelden deels nog steeds, maar de technische ontwikkelingen gaan razendsnel en elektrische auto's worden niet alleen steeds beter, ze worden ook in hoog tempo goedkoper. Zo zijn bijvoorbeeld in 2013 de prijzen met maar liefst 18% gedaald ten opzichte van 2012, en die prijsdaling zal nog verder in een stroomversnelling geraken door toenemende concurrentie. Daarmee komt de elektrische auto steeds meer binnen het bereik van de grote massa en dan kan het -net als ooit bij de mobieltjes- opeens heel snel gaan. Zeker omdat de elektrische

auto eigenlijk alleen maar voordelen heeft ten opzichte van de benzine- of dieselauto. Hij is stiller, rijdt comfortabeler, is veel goedkoper per kilometer, stoot minder CO2 uit en maakt ons ook nog eens minder afhankelijk van fossiele brandstoffen. Dus...?

Het gevoel van vrijheid

Er lijkt op dit moment nog maar één echt grote hindernis te zijn die de doorbraak van de elektrische auto in de weg staat, en dat is de actieradius. Met de accu die in de meeste elektrische auto's zit kan ongeveer 130 kilometer worden gereden. Maar ook al valt zo'n 99% van de autoritten die dagelijks in Nederland worden gemaakt daarbinnen, voor veel automobilisten voelt dat als te weinig. De auto heeft immers altijd symbool gestaan voor het gevoel van vrijheid. Voor het onbelemmerd kunnen gaan en staan waar je maar wilt, en wanneer je maar wilt. Met een elektrische auto ben je daarin -op dit moment tenminste- nog iets beperkter. Maar ook daaraan wordt hard gewerkt. Gezien de inspanningen van de auto-industrie om dit te verbeteren, zal het dan ook niet lang meer duren voordat je ook in een elektrische auto in één ruk doorrijdt naar Zuid-Frankrijk.

Opladen in de openbare ruimte

Maar, wanneer de elektrische auto echt doorbreekt naar de grote massa, waar moeten dan al die auto's worden opgeladen? Voor automobilisten met een eigen oprit is het gemakkelijk. Die kunnen op het eigen terrein een voorziening laten maken of desnoods de auto gewoon opladen aan het stopcontact. Maar in meer verstedelijkte gebieden is het anders. Daar zullen elektrische automobilisten vaak zijn aangewezen op openbare oplaadpalen. Op oplaadpalen dus die zijn geplaatst in de openbare ruimte en beslag leggen op openbare parkeerplaatsen, maar alleen te gebruiken zijn door elektrische rijders. En daarmee belanden we niet alleen op het terrein van de gemeente.

HARM WELLEWEERD
EN GERWIN HOP

**OVER
MORGEN**



We belanden ook in een hele trits van mitsen en maren; van voorschriften en verordeningen; van beleidsplannen en bestemmingsplannen; van dingen die niet mogen, en dingen die wel moeten. En ondertussen gaat de elektrische revolutie gewoon door en dreigt er op sommige plaatsen aan oplaadpalen nu al een tekort.

Steeds meer elektrische auto's

Ten aanzien van elektrisch vervoer krijgt iedere Nederlandse gemeente te maken met dezelfde vragen. Allereerst is er natuurlijk de fundamentele vraag of een gemeentelijke overheid zich überhaupt moet bezighouden met het plaatsen van oplaadpalen voor elektrisch vervoer. Iedere gemeente mag daar uiteraard zelf over beslissen, maar die vraag kan wat ons betreft alleen maar met een volmondig ja worden beantwoord. Op de eerste plaats omdat elektrisch vervoer maatschappelijk gezien een zeer gewenste ontwikkeling is en onmisbaar in een duurzame energiehuishouding. Zonder openbare oplaadinfrastructuur geen elektrisch vervoer, en gemeenten hebben een cruciale rol in het realiseren van die infrastructuur. De tweede reden dat gemeenten oplaadpalen zouden moeten plaatsen is dat er steeds meer elektrische auto's komen. Burgers geven door het kopen van een elektrische auto steeds duidelijker aan te willen investeren in een betere toekomst. Dan mag de overheid ze niet in de kou laten staan, maar zou dit op zijn minst moeten faciliteren.

De cost gaet voor de baet uyt

Wanneer de fundamentele vraag over de rol van de gemeente positief is beantwoord, resteert er een aantal vragen die vooral praktisch van aard zijn. Hoe moet je openbare oplaadinfrastructuur realiseren en hoe maak je deze rendabel? Vooral dat laatste is een heikel punt. Op dit moment zijn de meeste oplaadpalen niet kostendekkend, laat staan winstgevend. Op de lange termijn is dat natuurlijk geen duurzaam model. Voor markt-

partijen zijn de oplaadpalen daardoor niet interessant om te exploiteren. Maar (gemeentelijke) overheden kunnen uiteraard ook niet tot in lengte van dagen verantwoordelijk blijven voor het exploitatietekort. Het is een patstelling die alleen door gemeenten kan worden doorbroken. Bij **Over Morgen** denken we dan ook dat gemeentelijke overheden een deel van dit exploitatietekort tijdelijk voor lief moeten nemen, zodat het nog tere plantje van de nieuwe technologie tot volle wasdom kan komen. Zo gauw dat het geval is -en gezien de ontwikkelingen op het gebied van elektrisch vervoer is dat waarschijnlijk zeer snel- kunnen er rendabele business modellen ontstaan en kan de markt het overnemen. Het zal aanvankelijk geld kosten, maar er staat ook wat tegenover. De gemeente krijgt er in ieder geval stillere en schonere binnensteden en dorpskernen voor terug. En op de langere termijn, als het elektrisch rijden een werkelijke doorbraak heeft gemaakt, zal dit effect alleen maar groter zijn. 'De cost gaet voor de baet uyt', zoals dit principe al in de Gouden Eeuw werd genoemd.

Naar een duurzaam model

De kosten voor een oplaadpunt zijn op dit moment nog hoog, terwijl de opbrengsten laag zijn. Om de oplaadpalen rendabel te maken, en dus voor marktpartijen interessant om te exploiteren, zal deze wig moeten



worden omgekeerd. Deels gaat dat “vanzelf”. Er komen steeds meer gebruikers, dus zullen ook de inkomsten per paal toenemen. En door technische ontwikkelingen zullen de kosten van een oplaadpunt snel dalen, net zoals dat bij computers en mobieltjes is gebeurd. Maar ook gemeenten zelf hebben hierin een grote rol. Een groot deel van de kosten van een openbaar oplaadpunt wordt namelijk bepaald door de uitvoering ervan, en de eisen die eraan worden gesteld. En daar gaat het -helaas- nog vaak mis.

Gemeenten hebben bij het creëren van openbare oplaadpunten uiteraard een grote verantwoordelijkheid. Ze moeten zorgen voor de technische veiligheid. Voor de beeldkwaliteit van de omgeving. Voor een verantwoorde financiële structuur. En dan ook nog rekening houden met andere belangen, zoals bijvoorbeeld de parkeerdruk. Een zorgvuldige afweging van al deze belangen leidt echter maar al te vaak tot een enorm eisenpakket. Of tot ellenlange procedures langs vele gemeentelijke instanties, waardoor een aanvrager veel te lang op zijn voorziening moet wachten. Het Projectbureau Elektrisch Rijden voorziet al dat mensen zullen afzien van een elektrische auto, alleen maar omdat ze geen oplaadpunt kunnen regelen, of omdat het veel te lang duurt. Een beter milieu gefrustreerd door stroperig beleid, dat kan toch niet de bedoeling zijn.

In Den Haag is het daarom anders aangepakt. In Den Haag heeft **Over Morgen** -in samenspraak met alle relevante gemeentelijke instanties- de besluitvormingsprocedure rond oplaadpalen kritisch bekeken en vervolgens gestroomlijnd. Uiteindelijk zijn we zo tot een besluitvormingsmodel gekomen dat net zo zorgvuldig is als de oude procedure, maar dat veel sneller -en ook goedkoper- kan worden afgerond. In Den Haag doen we daardoor binnen **vier weken** waar andere gemeenten vijf, soms wel zes **maanden** over doen. Daardoor kan Den Haag op

dit moment een enorme inhaalslag maken en stijgt het aantal oplaadpalen snel. Daar profiteren niet alleen de gebruikers van, het komt ook ten goede aan het leefklimaat van de hele stad.

Over Morgen zou **Over Morgen** niet zijn als we het daarbij zouden laten. We blijven meedenken over manieren om de groei van elektrisch vervoer te versnellen. Centraal daarin staat onze zogenoemde ‘laadpalenplan’, een soort schets of bestemmingsplan dat is gericht op het realiseren van oplaadinfrastructuur. In dit laadpalenplan heeft de gemeente een beperkte, maar wel zeer essentiële rol. Uitgangspunt is om zo snel mogelijk te komen tot een rendabel business model, zodat marktpartijen de uitdaging aan kunnen gaan en gemeenten niet langer



financieel verantwoordelijk zijn. Gemeenten hebben daarin vooral een faciliterende rol. Zij moeten eerst de voorwaarden scheppen waarbinnen marktpartijen de nieuwe technologie verder kunnen ontwikkelen. Dat betekent dat gemeenten vooral kaders moeten aangeven waarbinnen de oplaadinfrastructuur zich kan ontwikkelen –zoals de hoeveelheid oplaadpalen in een bepaald gebied- maar moeten afzien van gedetailleerde richtlijnen en voorschriften over de precieze invulling en uitwerking daarvan. Gemeenten zouden ook op plekken waar dat nodig is efficiënt gebruik moeten afdwingen, zoals een maximum parkeertijd bij een oplaadpaal, zodat de infrastructuur optimaal wordt gebruikt. En ze zouden het realiseren van oplaadinfrastructuur niet moeten behandelen als een lokaal, maar als een regionaal project. Voor een gezonde ontwikkeling is het van groot belang dat de condities in naast elkaar gelegen gemeenten min of meer hetzelfde zijn. Het ‘over de grens tanken’ leidt immers al snel tot overbelasting van de infrastructuur op de ene plaats, en leegstand op de andere. Gemeenten, kortom, hebben in onze ogen vooral een belangrijke rol in het bepalen van de contouren, maar zouden ruimte moeten laten voor de invulling daarvan.

De gemeente als katalysator

Dat de gemeente een belangrijke rol heeft bij het creëren van oplaadplaatsen in de openbare ruimte is duidelijk: zij is immers verantwoordelijk voor die openbare ruimte. Maar de gemeente is geen ondernemer en geen exploitant, en moet dat ook niet willen zijn. Per slot van rekening is er ook geen enkele gemeente die zelf een benzinstation exploiteert. Wat een gemeente wel kan doen, en wat zij in onze ogen -gezien het belang van het slagen van de elektrische revolutie- ook zou moeten doen, is het ontstaan van openbare oplaadplaatsen vergemakkelijken, stimuleren, aanmoedigen, bevorderen. En dat is simpeler dan het lijkt. Een gemeente hoeft alleen maar duidelijke kaders te stellen, een goede set randvoorwaarden

ONZE VIJF TIPS

1. **Neem als Gemeente verantwoordelijkheid als hoeder van de openbare ruimte én het leefklimaat**
2. **Geef kaders aan voor openbare oplaadpalen en zie af van gedetailleerde richtlijnen en stapeling van eisen**
3. **Stimuleer met regelgeving en handhaving efficiënt gebruik van laadpalen**
4. **Denk regionaal, dat is de schaal waarop een marktmodel goed tot z'n recht komt en de afstand waarover de meeste verplaatsingen plaatsvinden**
5. **Streef als gemeente geen commerciële rol na, schep de randvoorwaarden waarbinnen ondernemerschap en innovatie kunnen floreren**

waarbinnen het voor marktpartijen mogelijk wordt om een rendabel business model te realiseren.

Over Morgen kan daarbij helpen. Wij delen graag de kennis die wij de laatste jaren hebben vergaard. Omdat het ons vak is. Maar vooral omdat wij hartstochtelijk geloven in het belang van elektrisch vervoer voor de toekomst. En als er ooit een kans is geweest om elektrisch vervoer te laten doorbreken, dan is het nu.

Bij Over Morgen hebben we ons de laatste jaren intensief bezighouden met de uitdagingen rondom elektrisch vervoer, de laatste twee jaar onder andere voor gemeenten (bijvoorbeeld de gemeente Den Haag), regio's en marktpartijen. Lees meer over onze aanpak in het White paper "Hoe realiseren we de toekomstige laadinfrastructuur voor elektrische auto's?"

OVER MORGEN

HARM WELLEWEERD
EN GERWIN HOP

Over Morgen
Argonstraat 28
6718 WT Ede
T: +31 (0)318 624 299
info@overmorgen.nl
overmorgen.nl