

Aan:	De gemeenteraad
Van:	Het college van burgemeester en wethouders
Datum:	9 september 2024
Zaaknummer:	744721
Onderwerp:	Afhandeling motie 'Elektrisch laden auto in openbare ruimte, kabelgoottegels'

Aanleiding

Op 18 december 2023 heeft de gemeenteraad de motie 'Elektrisch laden auto in openbare ruimte, kabelgoottegels' aangenomen. Dit collegebericht gaat over de afhandeling van deze motie.

Inhoud motie

Ruim 40 procent van de huishoudens in Dijk en Waard wekt eigen elektriciteit op middels eigen zonnepanelen. Te veel opgewekte elektriciteit wordt terug geleverd aan het al overbelaste openbare stroomnet. Inwoners zonder eigen garagepad of oprit kunnen de eigen opgewekte elektriciteit niet gebruiken voor een eigen laadpaal, behalve als er kabels over weg of voetpad gelegd worden.

Op dit moment is het in de gemeente Dijk en Waard niet toegestaan om in de openbare ruimte een elektrische auto op te laden via een verlengde huisaansluiting

De raad heeft daarom aan het college gevraagd om:

- te onderzoeken op welke wijze en volgens welke regels de gemeente kabelgoottegels en/of een alternatieve oplossing voor thuisladen aan haar inwoners kan aanbieden;
- naar aanleiding van de resultaten van dit onderzoek met een voorstel voor uitvoering van deze service te komen;
- in dit voorstel rekening te houden met de betaalbaarheid van de kabelgoottegels voor de inwoners, maar de kosten wel bij de aanvrager in rekening te brengen.

Een laadpunt via de eigen stroommeter om in de openbare ruimte een elektrische auto op te laden, bijvoorbeeld met een kabel door kabelgoottegels, heet een Verlengd Private Aansluiting (VPA).

Afdoening motie

Het college snapt de vraag en onderkent de behoefte. Ook in andere gemeenten in het land worden pilots gedaan met kabelgoten. Recent is dit gestart in de gemeente Schagen en ook in de gemeenteraad van Alkmaar wordt hierover nagedacht. Het college heeft besloten de VPA niet faciliteren in de openbare ruimte omdat de voordelen voor de individuele gebruiker niet opwegen tegen de collectieve nadelen. Het college houdt vast aan het beleid om geen VPA's toe te staan in de gemeente Dijk en Waard.

Het college volgt hiermee de aanbevelingen van het Nationaal Kenniscentrum Laadinfrastructuur en het projectbureau MRA Elektrisch.

Hieronder leest u een toelichting op het standpunt van het college. De toelichting is een samenvatting van het onderzoek (bijlage) dat het college heeft uitgevoerd naar de Verlengd Private Aansluiting

Toelichting

Uit pilots in Nederland komt naar voren dat wanneer het openbare laadnetwerk voldoende dekkend is de voordelen van een VPA voor de individuele gebruiker niet opwegen tegen de collectieve nadelen van VPA's. Het gaat dan om de nadelen als:

1. Veiligheid

a. struikelgevaar, met name voor mensen met een (visuele) beperking,

De gemeente is verantwoordelijk voor de openbare ruimte. Dijk en Waard streeft naar een inclusieve gemeente. Dat betekent onder andere dat de openbare ruimte toegankelijk moet zijn voor alle inwoners, mét en zonder een beperking.

Over laadkabels kunnen mensen struikelen. Met name voor mensen met een rollator, rolstoel, stok, kinderwagen of mensen met een (visuele) beperking zijn laadkabels over de stoep een uitdaging en soms een gevaar. Hulpmiddelen zoals een kabelgoot of een drempelmatje waarmee het elektriciteitsnoer afgeschermd kan worden, vindt het college onvoldoende veilig. Kabelmatten kunnen door de wind bijvoorbeeld ongelukkig op te stoep komen te liggen.

b. installatieveiligheid

Een VPA is aangesloten op de meterkast van een particulier. Deze aansluiting moet voldoen aan de NEN norm (NEN1010) om de veiligheid te waarborgen. Dit moet borgen dat kortsluitingen en overbelastingen niet kunnen leiden tot brand dan wel een onveilige aanraakspanning. De eigenaar van de meterkast is hiervoor verantwoordelijk, danwel de elektrotechnisch installateur die de installatie heeft gerealiseerd. Het college wil niet dat aansprakelijkheid over veiligheid bij de gemeente komt te liggen. Onze handhavers zien regelmatig onveilige voorbeelden in de gemeente.

2. Verkapte privé-parkeerplaatsen

Gezien de beperkte lengte van kabels zal een elektrische auto altijd dichtbij een VPA moeten opladen. Dat houdt in dat een elektrische auto vlakbij de woning van de eigenaar zal staan om op te kunnen laden. De VPA staat daarmee vrijwel altijd dicht in de buurt dan een publieke laadpaal. Bij het toestaan van VPA's kunnen eigenaren van elektrische auto's de nabije parkeerplaats gaan beschouwen als hun "eigen" parkeerplaats, terwijl de parkeerplaats niet exclusief voor hen wordt gereserveerd. Het claimen van parkeerplaatsen voor het opladen bij een VPA kan een voedingsbodem zijn voor conflicten met de buurt als anderen daar parkeren. Aangezien de parkeerplaatsen openbaar zijn is dergelijk claim-gedrag ongewenst. Ook via een VPA is er geen zekerheid om te kunnen laden.

3. Juridische aspecten zoals aansprakelijkheid en eigenaarschap nemen veel tijd in beslag

Juridische aspecten omtrent aansprakelijkheid en eigenaarschap vergen de ambtelijke organisatie veel tijd. Wanneer een VPA wordt toegestaan moet rekening worden gehouden met "natrekking": objecten worden eigendom van de gemeente wanneer ze in de openbare ruimte worden geplaatst. Hierdoor wordt de gemeente automatisch verantwoordelijk en aansprakelijk. Hoewel de gemeente via een private overeenkomst het merendeel van deze aansprakelijkheid bij de VPA-aanvrager kan leggen, zijn individuele afspraken met elke VPA-gebruiker noodzakelijk. Ook is controle op naleving van de afspraken noodzakelijk.

Voor openbare oplaadpalen heeft de gemeente de aansprakelijkheid bij een beperkt aantal marktpartijen gelegd via modelovereenkomsten. Het is complexer om dit soort afspraken te maken met veel particulieren.

4. VPA's belemmeren de uitrol van een publiek laadnetwerk

Doordat een VPA in principe alleen beschikbaar is voor de eigenaar van de meterkast is deze daardoor niet beschikbaar voor anderen. Daarmee draagt een VPA niet bij aan een creëren van een dekkend publiek laadnetwerk in de gemeente. Bovendien worden openbare laadpalen uitsluitend geplaatst op aanvraag van een inwoner. Een inwoner die zijn auto oplaadt via een VPA zal geen openbare laadpaal aanvragen. Daarmee belemmert een VPA de uitrol van een publiek laadnetwerk.

5. VPA's dragen niet bij aan het verminderen van overbelasting van het net

- Met publieke oplaadpalen kan gebruik gemaakt worden van 'slim laden' om pieken in het netwerk op te vangen. Zo kunnen de accu's van elektrische auto's worden gebruikt als buffer op momenten dat er veel groene energie is (zon + wind) of door het opladen van een elektrische auto even uit te stellen op het moment als er een hoge energievraag is (bijvoorbeeld niet laden tussen 18 en 21 uur, maar opladen tussen 23 en 5 uur). Hierdoor kan het elektriciteitsnetwerk uitgebalanceerd worden. Bij VPA's is deze sturing niet mogelijk voor de netbeheerder en ligt deze bij de particulier. Momenteel zijn er 30 slimme publieke laadpalen in de gemeente, en alle andere laadpalen worden ook slim gemaakt om het elektriciteitsnetwerk te kunnen balanceren.
- De meeste particulieren laden 's nachts hun auto op en benutten hierbij niet direct de overdag beschikbare zonne-energie.
- Op doorsnee woningen is vaak onvoldoende dakoppervlakte voor zonnepanelen beschikbaar om zowel in de totale elektriciteitsbehoefte van een huishouden als in het volledig opladen van een elektrische auto te voorzien.

6. Niet-opschaalbaar

Voor het plaatsen van publieke laadpalen werkt de gemeente samen met MRA Elektrisch en exploitanten aan een laadoplossing die goed uit te breiden (schaalbaar) is voor de snelle opkomst van het aantal elektrische auto's. Om bovengenoemde argumenten zijn VPA's geen schaalbare oplossing. Immers, meer VPA's betekent meer kabels over/door de stoep, een rommeliger straatbeeld, meer onveiligheid en de gemeente is meer tijd kwijt aan juridische aspecten met betrekking tot aansprakelijkheid en eigenaarschap.

Vervolg

Om bovengenoemde redenen wordt door het college geen voorstel gedaan voor uitvoering van een service met kabelgoottegels.

Bijlage

- Onderzoek verlengd private aansluitingen Dijk en Waard