

VPA Afwegingen

In dit document worden een aantal afwegingen voor VPA besproken, met daarbij een stuk context. Onderstaande tekst geeft in grote lijnen de afweging op verschillende onderwerpen weer. Deze zijn ook in meer detail te lezen in het [Afwegingskader VPA van NKL](#).

Onderwerp ter afweging	toelichting/nuancering/juistheid
Prijs voor inwoners	De prijzen van openbare laadpalen verschillen sterk per aanbieder en per regio. Ook verschillen de prijzen van energiecontracten van inwoners sterk. Vaak wordt in deze afweging niet de investeringskosten van de inwoner meegenomen (minimaal 1.500 euro voor een laadpaal + kabeltegels). Verder wordt er vaak gesteld dat er geladen kan worden op zonnestroom. Dit kan, mits de inwoner overdag zijn auto bij huis heeft. In de ELAAD meetdata zien wij echter dat veelal de auto in de avond, wanneer er geen zon opwek meer is, de auto wordt geladen. Met dit gedrag kan er, wanneer de salderingsregeling eraf is in 2027, geen extra winst worden gepakt uit het opladen van eigen zonnestroom.
Het elektriciteitsnet zit vol	Het elektriciteitsnet zit op veel plekken in Nederland vol. Het is voor het elektriciteitsnet gunstiger om te laden via een openbare laadpaal t.o.v. een private laadpaal. Dit komt omdat de openbare laadpalen veelal kunnen NETBEWUST LADEN ¹ , wat betekent dat het laden plaatsvindt op tijden dat het net dat aankan. Netbewust laden is op het moment van schrijven nog niet mogelijk met een private laadpaal of VPA.
Het is gevaarlijk op de stoep	Uit onderzoek van het CROW blijkt dat het aantal VPA's en de vorm geen verschil maken, alles resulteert in extra risico de openbare ruimte. (Denk aan minder validen, kindervagens etc).

¹ Vraag voor de actuele stand van het net en hoe netbewust laden in uw gemeente is geregeld uw laadconsulent.

<p>Parkeerdruk</p>	<p>Momenteel is het zo dat bij het plaatsen van een openbare laadpaal, er een verkeersbesluit wordt genomen om 2 direct aangrenzende parkeerplekken te reserveren voor het opladen van elektrische auto's. Door te laden met VPA zijn minder openbare laadpalen nodig en stijgt de parkeerdruk minder hard. Wel kan de parkeerplek die gekoppeld is aan een VPA van een vergunninghouder als 'gereserveerd' worden gezien en kan er discussie ontstaan als andere inwoners hierdoor geen gebruik kunnen maken van de parkeerplek. Op termijn (2+ jaar) zal het naar alle waarschijnlijkheid zo zijn dat er geen parkeerplekken meer worden gereserveerd voor laadpalen en dan verdwijnt dit argument.</p>
<p>Verrommeling van het straatbeeld</p>	<p>Een veel gebruikt argument om geen laadpaal te plaatsen is omdat deze lelijk en niet past in het straatbeeld. Dit geldt zowel voor een VPA middels een kabelmat, kabelgoot of laadarm. Wanneer veel VPA in een gebied of wijk wordt toegepast, kan dit een rommelig straatbeeld geven (zie VPA-kanskaart in VOLT).</p>
<p>Minder makkelijk openbare werken uitvoeren</p>	<p>Als VPA is toegestaan kan de parkeerplaats, die de vergunninghouder gebruikt om zijn auto op te laden, worden "geclaimd". Dit kan werkzaamheden aan de openbare ruimte (zoals het vergroenen e.o. opwaarderen e.o. aanpassen van de wegstructuur zowel boven als ondergronds) in de weg staan.</p> <p>Daarbij kan het moeilijker zijn tijdens de werkzaamheden om de VPA weer terug te leggen op de juiste manier; de stenen moeten apart worden gehouden en het legpatroon op dezelfde manier weer uitkomen.</p>
<p>Toestaan om 'cowboy' VPA te verminderen</p>	<p>Het toestaan van specifieke vormen van VPA zou ook kunnen worden gezien als een manier van handhaven op niet-gewenste vormen van VPA. Echter is het handhaven op niet-toegestane vormen van VPA altijd nodig ook al worden andere voorbeelden wel toegestaan (zie document VPA – Handhaving in de map Handreiking VPA).</p>

Met opmerkingen [MV1]: Is detail kan wat mij betreft eruit. Geldt namelijk ook voor ander soorten objecten in de OR die wel zijn toegestaan.

Ambtelijke capaciteit	<p>Voor het implementeren en inrichten van het toestaan van VPA is ambtelijke capaciteit nodig. Zowel bij wel als niet toestaan van VPA is ambtelijke capaciteit nodig. Denk hierbij aan het vastleggen van de gemaakte keuze in beleid en het handhaven van dit beleid. Voor het toestaan van VPA zijn meer FTE nodig dan voor het niet toestaan (zie document VPA – Capaciteit in de map Handreiking VPA).</p>
Aansprakelijkheidsrisico	<p>Het risico op aansprakelijkheid van de gemeente neemt toe wanneer de gemeente geen beleid heeft e.o. beleid niet handhaaft. Dit gaat dus op voor zowel het -wel als niet- toestaan van VPA. Verder neemt het risico op aansprakelijkheid toe met het aantal situaties in een omgeving; bijv. zijn er 20 VPA op rij, dan is er een hoger risico dan wanneer er 1 in elke straat is. (zie VPA-kanskaart in VOLT)</p>
Oneerlijk voor mensen zonder oprit	<p>Inwoners met een eigen oprit kunnen zelf laden via een laadpaal op eigen terrein, voor inwoners zonder oprit kan dit niet. Een VPA is hiervoor een tussenmiddel voor mensen die een parkeerplaats voor de deur hebben. Echter is deze optie er niet voor mensen in hoogbouw of zonder parkeerplaats direct voor de deur. Een deel van de inwoners blijft dus afhankelijk van (semi-) publieke laadinfrastructuur.</p> <p>De NAL werkt aan een dekkend laadnetwerk, zowel publiek als semipubliek en privaat. De beschikbaarheid van laadinfrastructuur is dus een groot aandachtspunt met aandacht voor alle elektrische rijders (met en zonder eigen oprit).</p>
Gebruik openbare ruimte voor financieel gewin van individu	<p>Als VPA is toegestaan, kan de laadpaal ook worden open gezet voor derden. Zo kan er vanuit het parkeervak voor de deur omzet worden gegenereerd. Dit kan strijdig zijn met de contracten die de gemeente (wel of niet middels een concessie) heeft met laadpaalexploitanten.</p>