

Van: [REDACTED] <[REDACTED]>

Verzonden: zondag 31 augustus 2025 11:17

Aan: [REDACTED] <[REDACTED]>

CC: [REDACTED] <[REDACTED]>

Onderwerp: Brief aan de raad m.b.t. verlengd privaat laden

Beste raadsleden,

Op 1 juli 2024 is het initiatief voorstel van de VVD, Groen Links, Beter voor Dordt en CDA "Makkelijker thuisladen op straat" ingediend bij de raad.

Graag wil ik met u mijn persoonlijke visie hierop delen middels de brief in de bijlage, omdat ook ik van mening ben dat het huidige beleid bijgesteld moet worden aan de huidige tijd, waarbij steeds meer mensen elektrisch gaan rijden en eigenaren van PV panelen moeten proberen zo veel mogelijk de eigen energieproductie op te maken.

Wanneer daar behoefte aan is, ben ik bereid om actief mee te denken hoe we in Dordrecht in de toekomst met dit beleid om kunnen gaan.

Met vriendelijke groeten,

[REDACTED]



Gemeente Dordrecht
t.a.v. Gemeenteraad
Spuiboulevard 300
3311GR Dordrecht

Postbus 8
3300AA Dordrecht

Dordrecht, 31-8-2025

Betreft: Beleid verlengd privaat laden (VPL)

Beste gemeenteraad,

Graag zou ik uw aandacht willen vragen m.b.t. het beleid rond laden van elektrische auto's (geparkeerd op openbare parkeergelegenheid voor de woning) vanaf een laadinrichting op het privéterrein van de bestuurder van de auto: het verlengd privaat laden. De huidige regelgeving is helder, maar sluit niet meer aan bij de problematiek rond netcongestie en de situatie in de energietransitie waarbij iedereen gemotiveerd wordt om zo veel mogelijk eigen opwek zelf te gebruiken in plaats van terug te leveren.

Deze kwestie projecteer ik op mijn eigen situatie maar is op vele andere bewoners in de stad van toepassing.

Vanuit mijn werk rij ik inmiddels een elektrische auto en heb (na wat moeite) de vergunning "verlengd privaat laden" gekregen.

Wij wonen in de prachtige wijk Wilgenwende, waar de nodige openbare laadpalen staan. In de wijk is een groei van elektrische voertuigen waarneembaar. Tegelijk met die groei, groeit ook het aanbod in laadpalen, wat mij positief stemt.

Omdat er voor de meeste bewoners in onze wijk binnen 200 meter van de voordeur wel ergens een openbare paal staat krijgt (in principe) niemand een vergunning voor verlengd privaat laden.

Veel woningen in de wijk zijn uitgerust met zonnepanelen – vanuit vergunningseisen van de gemeente en EPC normering. Die zonnepanelen maakt dat het huidige beleid rond verlengd privaat laden niet meer aansluit bij de huidige tijd.

Mijn bevindingen rond deze kwestie heb ik opgedeeld in 4 items:

1. Energietransitie en netcongestie
2. (Niet) "reserveren" openbare parkeerplaats
3. Toepasbaarheid VPL
4. Voorstel tot aanpassing beleid VPL

1. Energietransitie en netcongestie

Ondertussen hebben we in Nederland wat praktische problemen in het energienet vanwege de energietransitie. De belasting op het net is veel grilliger door allerlei eigen opwek en meer elektrische verbruikers waardoor netbeheerders allerlei interessante uitdagingen hebben.

In onze wijk, zo ook bij ons thuis op het dak zijn de nodige zonnepanelen geïnstalleerd. Geen overdreven grote hoeveelheid, maar zoals een aantal jaar geleden geadviseerd werd: Ongeveer voldoende voor een normaal jaarverbruik.

Het idee is dat de zonnepanelen dan gedurende het jaar ongeveer net zo veel opbrengen als het bruto verbruik in de woning is, waarmee het over vermogen in de zomer in de winter wordt terug gehaald en dankzij de salderingsregeling tegen elkaar wordt weggestreept waardoor het jaarverbruik per saldo dan ~ 0 is.

Ons verbruik ligt net wat hoger dan de capaciteit van onze panelen, wat niet wegneemt dat wij op zonnige dagen een aardig vermogen het net invoeden, wat de netbeheerder weer ergens anders moet zien kwijt te raken.

Dan is er nog de netcongestie. Gelukkig hebben we daar in Dordrecht nog niet echt last van, ik heb echter geen zicht op hoe dat zich ontwikkelt. Het probleem is dat we met alle zonnepanelen gebruikers het net als accu gebruiken (in de zomer opladen, in de winter verbruiken) terwijl het net geen opslagcapaciteit heeft.

Dat resulteert in 3 praktische zaken bewoners van woningen met zonnepanelen:

- Energieleveranciers rekenen "terug leverkosten" waarbij een klant die terug levert aan het net een bepaald bedrag per maand betaalt – en per saldo dus minder saldeert omdat die klant terug levert aan het net. Hoe meer er wordt terug geleverd, hoe hoger de terug leverkosten zijn.
- Netbeheerders vragen om zo veel mogelijk van de eigen opgewekte energie zo veel mogelijk zelf te verbruiken, door overdag de was te doen, de vaatwasser te laten draaien maar ook het laden van thuisbatterijen en elektrische auto's.
- Salderingsregeling wordt nu ècht afgebouwd, waardoor het uiteindelijk aantrekkelijker wordt om de eigen opwek ook echt zo veel mogelijk te gebruiken dan deze in te voeden in het net.

De auto overdag laden aan de openbare laadpaal helpt technisch absoluut mee in de netcongestie, omdat “de paal op de hoek van de straat” hoogstwaarschijnlijk in de zelfde voeding hangt als de woningen in die straat en daardoor de opwek van de eigenwoning alsnog bij de auto terecht komt en dus niet in het grote net terecht komt. Echter wringt hier de schoen bij zonnepanelen eigenaren:

- Men levert op een willekeurige dag vanuit de woning energie van de zonnepanelen aan het net kan nu nog salderen maar daar staan nog wel terug leverkosten tegenover. Als voorbeeld krijgt men €0,27/kWh terug van de energieleverancier, en betaalt €15,- per maand aan terug leverkosten.
- Wanneer de salderingsregeling is afgebouwd levert ingevoede energie niets meer op, en kost met de terug leverkosten dan geld.
- De auto wordt gedurende deze dag geladen aan de laadpaal “op de hoek”. Omdat deze laadpaal in het zelfde netsegment is aangesloten wordt de auto o.a. geladen met de zonne-energie van de woning van de bestuurder. Echter kost een kWh aan de paal ~€0,60, exclusief bijkomende kosten voor o.a. het bezethouden van de plek gedurende de laadsessie.

→ De bestuurder koopt dus de eigen opgewekte energie voor meer dan 2x de prijs die hij/zij er (nu nog!) voor terugkrijgen van de energieleverancier - wanneer de salderingsregeling is afgebouwd betaalt de burger dus in de eerste plaats om de overtollige energie in het net te brengen en vervolgens kan die zelfde energie aan de overkant van de straat voor een aanzienlijk bedrag worden terug gekocht.

Het kan in de energietransitie en elektrificeren van de gehele maatschappij niet zo zijn dat bovenstaande situatie de werkelijkheid gaat worden. Dit motiveert niemand tot het plaatsen van zonnepanelen (dat loopt nu al terug vanwege de onduidelijkheid rond salderingsregeling en terug leverkosten!) en daarnaast een elektrische auto te gaan rijden.

In theorie kan er een afrekenmodel ontwikkeld worden waarop de energie die een eigenaar van EV en zonnepanelen thuis de straat in breng in mindering wordt gebracht op de energie die diegene aan de overkant van de straat aan de openbare laadpaal weer gebruikt.

De data van de slimme meter kan ontsloten worden naar de laadpaal operator / de instantie die de verrekening van de kosten regelt en daarmee de eigen opwek ten tijde van de laadsessie verrekend worden met het verbruik van de laadsessie.

Echter heeft dit technisch wat voeten in de aarde, zeker omdat er meerdere aanbieders in de wijk kunnen zijn en palen ook nog wel eens van aanbieder veranderen. Dat maakt het administratief ingewikkeld en technisch lastig.

Deze optie zo mooi kunnen zijn, maar vanwege allerlei (terechte) regelgeving rond privacy en betalingsverkeer (gevoelige data) niet haalbaar.

2. (niet) “reserveren” openbare parkeerplaats

Het maakt geen verschil wat voor auto iemand rijdt, die auto zal ergens geparkeerd moeten worden. De meeste mensen parkeren nu eenmaal de auto graag voor het huis. Een EV rijder zal dit vaker willen om te kunnen laden.

Het lijkt mij vanzelfsprekend dat een openbare parkeerplaats door iedereen gebruikt moet kunnen worden, ongeacht of het voor de deur is van een EV eigenaar met VPL.

In het kader van “goede buur” kan de EV eigenaar bij de burens vragen of de auto’s van plaats kunnen wisselen. Zijn de burens niet thuis of willen ze niet meewerken en moet er toch geladen worden dan zal de EV eigenaar moeten uitwijken naar een openbare paal.

In het huidige beleid laat de vergunning (terecht) geen ruimte voor discussie over de “reservering”: *De vergunninghouder kan de openbare parkeerplaats die hij/zij gebruikt voor het opladen van de elektrische auto niet claimen, deze blijft beschikbaar als openbare parkeerplaats.*

De eigenaar van de EV zal zich dus vooraf moeten bezinnen of het met de beschikbaarheid van de aanwezige parkeergelegenheid en de kwaliteit van het contact met de burens haalbaar is om met enige regelmaat voor de deur te kunnen laden.

3. Toepasbaarheid VPL

Kijkend naar mijn eigen ervaring:

Voor onze deur zijn 3 openbare parkeervakken, het blok telt 4 woningen. 2 burens hebben parkeergelegenheid op eigen terrein waardoor zij in het parkeerplan Wilgenwende niet zijn meegeteld in de vaststelling van het aantal openbare parkeerplaatsen. 1 buur houdt zich doorgaans strikt aan dit beleid, de ander heeft consequent minstens 1 auto op de openbare parkeerplaatsen staan, het liefst op 1 van genoemde 3 parkeervakken.

- Binnen de in de vergunning gestelde maximale kabellengte kan ik op alle 3 de vakken laden met een daarvoor aangeschafte langere laadkabel.
 - In de periode dat ik de vergunning heb (10 maanden) heb ik 1x uitgeweken naar de openbare paal, omdat ik laat thuis was en de 3 plekken bezet en ik de volgende ochtend vroeg moest vertrekken
 - Regelmatig komt het voor dat ik thuiskom en er geen plek voor de deur is, maar ik wel wil laden. Vaak vertrekt er rond etenstijd of in het begin van de avond nog iemand, of anders de volgende ochtend waardoor ik alsnog vanuit de eigen voorziening kan laden.
 - Sinds zomer 2025 is handhaving actief in Wilgenwende m.b.t. foutparkeerders. Buren die de wagen voor hun oprit, op de openbare straat parkeerden zijn aangesproken (overigens stonden ze niet in de weg voor voetgangers of het verkeer op de weg) en parkeren nu vaak de 2^e auto ook op de openbare plaatsen waarin voor deze woningen niet is gerekend. Hierdoor wordt de parkeerdruk in de wijk dus verhoogd. (zie afbeelding onderstaand)
- Zo ook bij ons voor de deur, dus ik vraag nu vaker bij een willekeurige buur of we even kunnen wisselen van plek – wat tot nu toe geen probleem is.

Dat gezegd hebbende, als een VPL houder beseft wat “openbare parkeerplaats” inhoud, dan respecteert diegene ook het risico dat er een keertje niet direct ingeplugd kan worden of uitgeweken moet worden naar een openbare paal – of desnoods de volgende ochtend even langs de snel lader.

Per situatie zal de “laadkans” anders zijn. Een en ander wordt beïnvloed door het ontwerp van de wijk (waar liggen de parkeervakken t.o.v. de woning) en de bouwperiode van de wijk. In oudere wijken zijn beduidend minder parkeerplaatsen beschikbaar per x huishoudens t.o.v. moderne nieuwbouwwijken.

Tot 2020 woonde ik op de staart [REDACTED] waar de parkeerdruk aanzienlijk groter is doordat de wijk in de jaren 30 gebouwd is en het niet gebruikelijk was dat ieder huishouden een, laat staan meerdere auto's voor de deur heeft. Ondanks dat daar lang niet altijd plaats voor de deur was. Zeker buiten kantoortijd was het daar nog wel eens zoeken naar een parkeerplaats.

Echter blijven daar overdag genoeg auto's staan van mensen die thuiswerken, parttime werken of onregelmatige diensten draaien. Voor die groep is overdag voldoende mogelijkheid om de auto voor de deur te halen en te laden.

Kijkend naar andere gebieden in Dordrecht waar openbare parkeerplaatsen nabij de woningen beschikbaar zijn (in vele gebieden wel) kan dit goed uitpakken – zo lang men geen strijd gaat voeren om de parkeerplaats voor de deur door bijvoorbeeld te eisen dat burens het vrijhouden of eigengemaakte “niet parkeren” borden gaat plaatsen.

4. Voorstel tot aanpassing beleid verlengd privaat laden

Om wildgroei van laadkabels over trottoirs te voorkomen vind ik dat het vergunningsbeleid niet geheel losgelaten moet worden. De vergunningscriteria omschrijven mooi hoe, in vergunde gevallen een en ander ingericht dient te zijn.

Belangrijke items vind ik:

- Kabel zodanig afschermen dat er geen struikelgevaar is en dat deze goed te passeren is voor mensen met rollator / rolstoel / kinderwagen e.d.
(de bekende kabeldrempel is daar minder geschikt voor, deze zijn te steil. Een mat is beter.)
- De maximale kabellengte over het trottoir (ook vanuit technisch oogpunt, hoe langer de kabel, hoe groter de kans op overbelasting en gevaarlijke situaties)
- Parkeerplaats direct voor, naast of achter de woning – dit wordt al geborgd met de kabellengte
- Kabel niet over openbare weg (i.v.m. stuk rijden en daardoor gevaarlijke situaties) en over fietspad (valgevaar)
- Uitsluitend laden via daarvoor bestemde “wallbox”.

Wat mijns inziens aangepast zou moeten worden:

- De vergunning zou verstrekt moeten worden aan iedereen die vanuit de eigen voorzieningen wil laden met een goede motivatie – nader te bepalen wat een goede motivatie is – bijvoorbeeld zonnepanelen op het dak: Eigen opgewekte energie zo veel mogelijk gebruiken. (ongeacht of er een openbare paal aanwezig is of een werkgever die wel of niet verbied openbaar te laden)
- Het allermooiste zou zijn om de vergunning los te laten, en verlengd privaat laden toestaan binnen de “spelregels” die nu vanuit de vergunning gelden. Het laten vallen van de eisen werkgever en aanwezigheid openbare paal levert als voordeel dat er minder openbare palen nodig zijn – die openbare palen leveren irritatie op bij brandstofrijders, omdat zij dit juist zien als gereserveerde plaatsen.
- Toestaan om de kabel netjes weg te kunnen leggen via kabelgoot-tegels of charge-arm (voorbeelden onderstaand)

Op deze manier kan een eigenaar van een elektrische auto en zonnepanelen een positieve bijdrage leveren aan de energietransitie en kunnen laadkabels netter worden weggewerkt.

Door gebruik te maken van kabelgoot-tegels of Charge-arm wordt het geen rommel op straat door allerlei kabels en afdekkingen.

Graag ga ik met u in gesprek om dit verder toe te lichten en mee te denken hoe we in Dordrecht verder kunnen in de energietransitie en het laden van Elektrische voertuigen.

In afwachting van uw reactie,
Met vriendelijke groeten,

████████████████████
████████████████████

Gemeente Hoeksewaard voert hier beleid op:

<https://www.gemeentehw.nl/beleidsregels-laden-elektrische-voertuigen-met-eigen-kabel/>

Gemeente Westland loopt proef (2024 evaluatie):

<https://www.gemeentewestland.nl/in-de-gemeente/verkeer-en-vervoer/kabelgoottegel-elektrische-auto>

Gemeente Leidschendam Voorburg voert hier beleid op:

<https://www.lv.nl/kabelgoot-voor-laden-elektrisch-voertuig>

Gemeente Dongen loopt proef:

<https://www.dongen.nl/kabelgoottegel>

Voorbeeld kabelgoot



Voorbeeld chargearm



Voertuig geparkeerd voor de oprit

