

Laadpaalkleven

Nieuwe vraagstukken



Laadpaalkleven: probleemstelling

Laadpaalkleven is het hinderlijk bezet houden van een laadplek door een elektrisch voertuig. Dit voertuig staat nog wel gestekkerd, maar is niet aan het laden. Hiermee belet de gebruiker dat andere voertuigen van de laadplek gebruik kunnen maken.

Dit komt voor doordat:

- Het voertuig al volgeladen is, maar nog geparkeerd staat. Bijvoorbeeld omdat:
 - de gebruiker bezig is met zijn boodschappen,
 - het voertuig voor de nacht weggezet is.
- Er geen of een lager parkeertarief geldt bij de laadpaal.
In zo'n geval kan het zijn dat de gebruiker zijn voertuig na het volladen niet verplaatst naar een gewone parkeerplek, omdat er dan (meer) parkeergeld betaald moet worden.
- De laadplek gunstiger gelegen is dan andere parkeerplekken.

Dit vraagstuk is op dit moment actueel, en zal dat voor de nabije toekomst ook blijven.

Laadpaalkleven: probleemstelling

Laadpaalkleven is niet altijd een probleem en hangt samen met de omgeving van de laadvoorziening. Je kunt laadpaalkleven als volgt classificeren:

- **Plekken waar laadpaalkleven altijd een probleem is.** Hier gaat het om laadvoorzieningen waar een gebruiker altijd zo snel mogelijk moet vertrekken zodat de lader weer beschikbaar is voor de volgende gebruiker.
 - *Een voor de hand liggend voorbeeld is een snellaadstation.*
- **Plekken waar laadpaalkleven soms een probleem is.** Hier gaat het om laadvoorzieningen waar een gebruiker op bepaalde momenten zo snel mogelijk moet vertrekken zodat de lader weer beschikbaar is voor de volgende gebruiker. Op andere momenten kan het voertuig langer blijven staan.
 - *Bijvoorbeeld een centrumgebied, waar overdag winkelend publiek wil laden en er een beperkt aantal laders beschikbaar is. 's Nachts kunnen bewoners van het gebied langere tijd laden zonder voor hinder te zorgen.*
- **Plekken waar laadpaalkleven geen probleem is.** Hier gaat het veelal om plekken waar je niet kunt verwachten dat een gebruiker zijn voertuig verplaatst.
 - *Bijvoorbeeld een woonwijk, waar gebruikers parkeren en daarbij laden tot het volgende gebruik. Van deze gebruikers kan niet verwacht worden dat zij bijvoorbeeld 's nachts hun voertuig gaan verzetten. Wel kun je verwachten dat een volgeladen voertuig de volgende dag wordt verplaatst.*

Optimaal gebruik van de beschikbare laadvoorzieningen is belangrijk en daardoor het tegengaan van hinderlijk laadpaalkleven ook. Toch is het in sommige gebieden (zoals woonwijken) nodig om meer laders te realiseren omdat laadpaalkleven in zekere mate niet vermeden kan worden.

Laadpaalkleven: kenmerken

- Bewust of onbewust:

- Laadpaalkleven gebeurt soms onbewust: er is geen reden om een volgeladen voertuig te verplaatsen, dus blijft het staan tot het volgende gebruik.
- Bewust laadpaalkleven kan ook: de laadplek is goedkoper, er wordt geen parkeergeld gerekend, of de plek is gunstiger.
- Soms is er sprake van “vals stekkeren” waarbij het laadsnoer bewust niet correct wordt aangesloten zodat de laadtransactie niet beëindigd wordt of er een storing lijkt te zijn.
- Laadpaalkleven is niet alleen slecht voor de gebruiker die wil laden, of de gemeente die laadvoorzieningen wil aanbieden. Ook voor de businesscase van de exploitant (CPO) is laadpaalkleven ongunstig omdat de CPO op het moment dat een voertuig niet aan het laden is maar wel een laadplek bezet houdt niet verdient aan de laadpaal. De bezettingsgraad gemeten naar laadtijd neemt dus af.
- Handhaving is lastig. Dit is gebaseerd op het gekleurde licht van de laadpaal dat aangeeft of er geladen wordt. Er is niet vast te stellen hoe lang de laadsessie al is beëindigd, en er kan ook sprake zijn van een storing.

Maatregelen

Categorie	Maatregel
Stekkertarief	<ul style="list-style-type: none">• Stel een tarief in dat per tijdseenheid wordt betaald nadat het laden is voltooid. Bijvoorbeeld 3 euro per uur.<ul style="list-style-type: none">• Kies dit tarief zo dat het gunstiger wordt voor de gebruiker om naar een gewone parkeerplek te gaan. Maak het verschil groot genoeg om een prikkel tot verplaatsing te bieden.• Een tussenperiode is nodig om de gebruiker de kans te geven om het voertuig te verplaatsen, bijvoorbeeld 30 minuten.• Houd rekening met verschillende gebruikersgroepen. Voorbeeld: Een bewoner zal niet 's nachts zijn voertuig willen verplaatsen.
Handhaving	<ul style="list-style-type: none">• Laat parkeerpauzes handhaven op laadpaalkleven door te kijken naar de indicatoren op de laadpaal.
Ruimtelijk	<ul style="list-style-type: none">• Kies voor laadlocaties niet de meest gunstige plekken, zoals het dichtst bij de ingang van een winkelcentrum. Laadplekken zijn een aanvullende voorziening die een laadbehoefte vervullen: de gebruiker wil daar best een stukje voor lopen!
Aantal en beschikbaarheid	<ul style="list-style-type: none">• Daar waar laadpaalkleven verwacht kan worden zal de bezettingsgraad van laadpalen laag blijven. Denk aan laadpalen voor bewoners, die 's nachts willen opladen en hun voertuig na de laadsessie niet zullen verplaatsen. Het zal hier nodig zijn om meer laadplekken te voorzien.• In sommige gevallen is het mogelijk om de laadpaal zo te plaatsen dat er vanuit de paal meerdere parkeervakken te bedienen zijn.• Er zijn laadpalen die de laadkabel na de laadsessie kunnen loskoppelen en uitwerpen. De paal komt dan automatisch beschikbaar voor de volgende gebruiker.
Sociaal	<ul style="list-style-type: none">• Naast de technische en financiële stimulans zijn er ook verschillende 'social charging' apps die het mogelijk maken om als e-rijders onderling af te stemmen om een laadpaal optimaal te gebruiken. Ook dit is een goede mogelijkheid.

Laadpaalkleven: Oplossingsrichtingen

- Voorkomen:

- Laadpaalkleven kan deels vermeden en ontmoedigd worden door het kiezen van passende locaties voor laadpalen. Door de “beste plekjes” te vermijden vermindert ook de drang om de laadlocatie te misbruiken.
- Laden en parkeren kunnen gezien worden als twee afzonderlijke voorzieningen, waarbij je voor beide voorzieningen moet betalen. Dit betekent dat betaald parkeren ook voor laadplekken geldt. Als er voor het parkeertarief geen voordeel te behalen is door op een laadplek te parkeren, neemt ook het voordeel van laadpaalkleven af.
- Stem parkeer- en oplaadbeleid op elkaar af zodat laadpaalkleven voorkomen kan worden in gebieden met betaald parkeren en een hoge parkeerdruk.

- Oplossen:

- Het bieden van laadvoorzieningen is een belangrijke voorwaarde voor de adoptie van elektrisch vervoer. Bij het handhaven en beboeten, of het instellen van een boetetarief, is het belangrijk om te zorgen dat laden niet onnodig duur of complex wordt.
- In de praktijk blijkt handhaven zeer lastig omdat handhavers niet over genoeg informatie beschikken om te kunnen beoordelen of een boete gepast is. Omdat er ook voor de marktpartij een belang ligt wordt er vaak naar de CPO gekeken om een stekkertarief in te stellen. Door onder de juiste voorwaarden een stekkertarief te rekenen voor het bezet houden van een laadplek zonder te laden kan laadpaalkleven ontmoedigd worden, en neemt de beschikbaarheid van laadplekken toe.

Voorbeelden

- Bij laadpalen van Vattenfall in de concessie van Brabant en Limburg wordt een boetetarief gerekend bij laadpaalkleven.
Zie: <https://incharge.vattenfall.nl/kennis/wat-is-een-laadpaalklever/>
- In Arnhem wordt op een deel van de openbare laadpalen een connectietarief toegepast om laadpaalkleven tegen te gaan:
Zie: <https://openbaarladen.nl/arnhem/connectietarief>

Achtergrondinformatie

- <https://www.nkl-kennisloket.nl/06-parkeren-en-handhaven/>
- <https://www.delta.tudelft.nl/article/blijf-niet-aan-die-laadpaal-kleven>