

# DE "LAADPAALKLEVER" : DE CIJFERS

Rick Wolbertus & Robert van den Hoed

Gepost op: 16 jan 2017 | IDO-Laad

De Volkskrant publiceerde op 13 januari een artikel “Handen ineen tegen de laadpaalklever” waarin verschillende maatregelen tegen de onnodige bezetting van oplaadpalen worden onderzocht. Het onderwerp van de laadpaalklever, de term die in het artikel gebruikt wordt voor iemand die aan de oplaadpaal staat terwijl hij niet meer aan het opladen is, is ook binnen het IDOLaad onderdeel van het onderzoek: hoeveel langladers zijn er, zijn het veelal dezelfde EV rijders, hoeveel gedupeerden levert dit op, met andere woorden: hoe groot is het probleem van lange laadsessies eigenlijk? Tijd voor wat data gebaseerde uitspraken op basis van laadsessies die afgelopen jaren plaatsvonden in de G4 en MRA.

## LADEN VERSUS PARKEREN

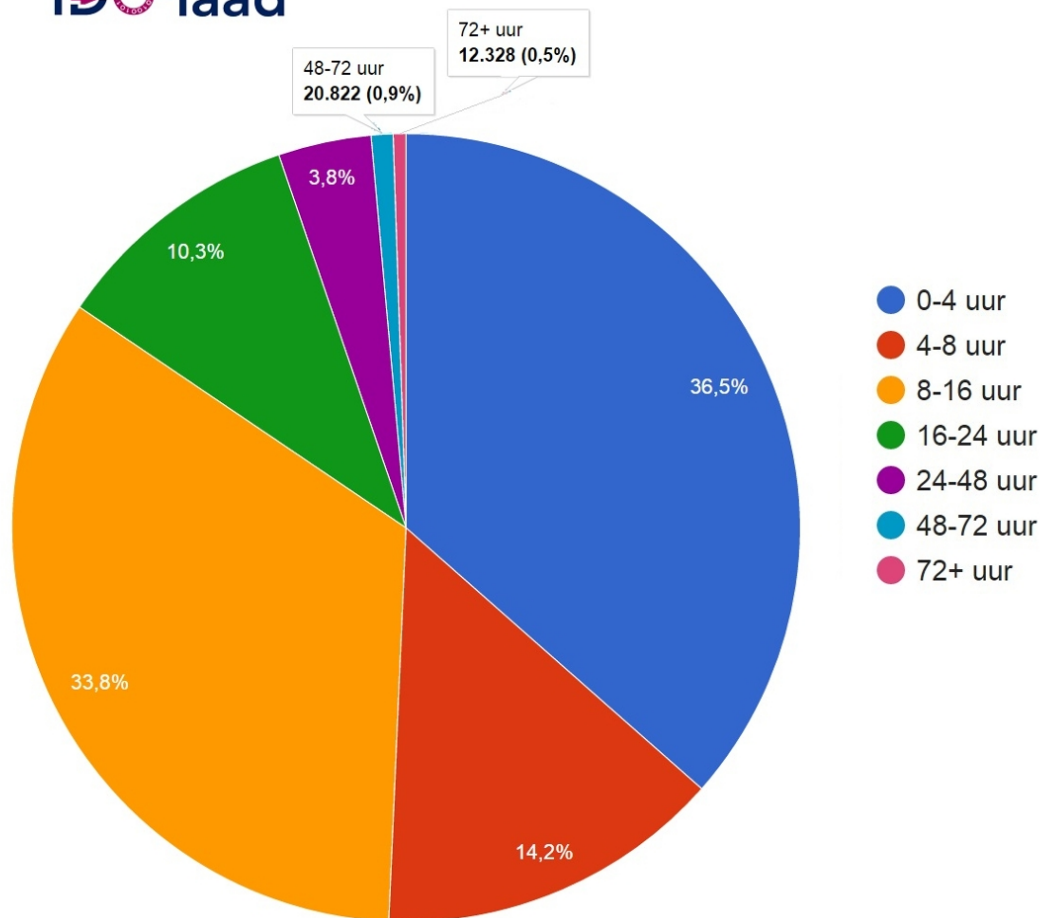
In het [artikel](#) komt GertJan Geurts van Social Charging aan het woord die claimt dat 80% van de tijd dat een elektrische auto aan een oplaadpaal staat, deze niet aan het laden is. Uit eerder [onderzoek](#) van IDOLaad blijkt dat deze bewering juist is: Tijdens de 2,5 miljoen sessies in 2015 en 2016 in de G4/MRA wordt gemiddeld maar 19% van de tijd geladen.

Dit is uiteraard koren op de molen van critici, en eerlijk is eerlijk; het zou goed zijn voor de beschikbaarheid én business case van laadpunten als eenmaal volgeladen elektrisch auto's plaats zouden maken. De realiteit is echter dat het vinden van een nieuwe parkeerplek in steden met hoge parkeerdruk niet altijd mogelijk is en dat stimulering van elektrische auto's voor steden evenzo van belang is als het maximaal bezetten van laadpunten. En daar is ook wel wat voor te zeggen. Een groot deel van deze onnodige bezetting vindt plaats in de nachtelijke uren, waarin de behoefte voor een oplaadplek kleiner is dan overdag. Deze langere laadsessies in de nacht kunnen tevens een voordeel zijn, door middel van “[Smart Charging](#)” technieken kan er dan optimaal gebruik gemaakt worden van een overschot van duurzame energie in de nacht.

Bovendien zijn in steden zoals Amsterdam andere laadplekken (+/- 300 meter) niet ver weg. Ook niet onbelangrijk: volle laadplekken zijn frustrerend voor EV rijders maar *legelaadplekken* exclusief voor elektrische auto's zorgen tevens voor frustratie onder niet EV rijdende bewoners (vooral in wijken met hoge parkeerdruk).

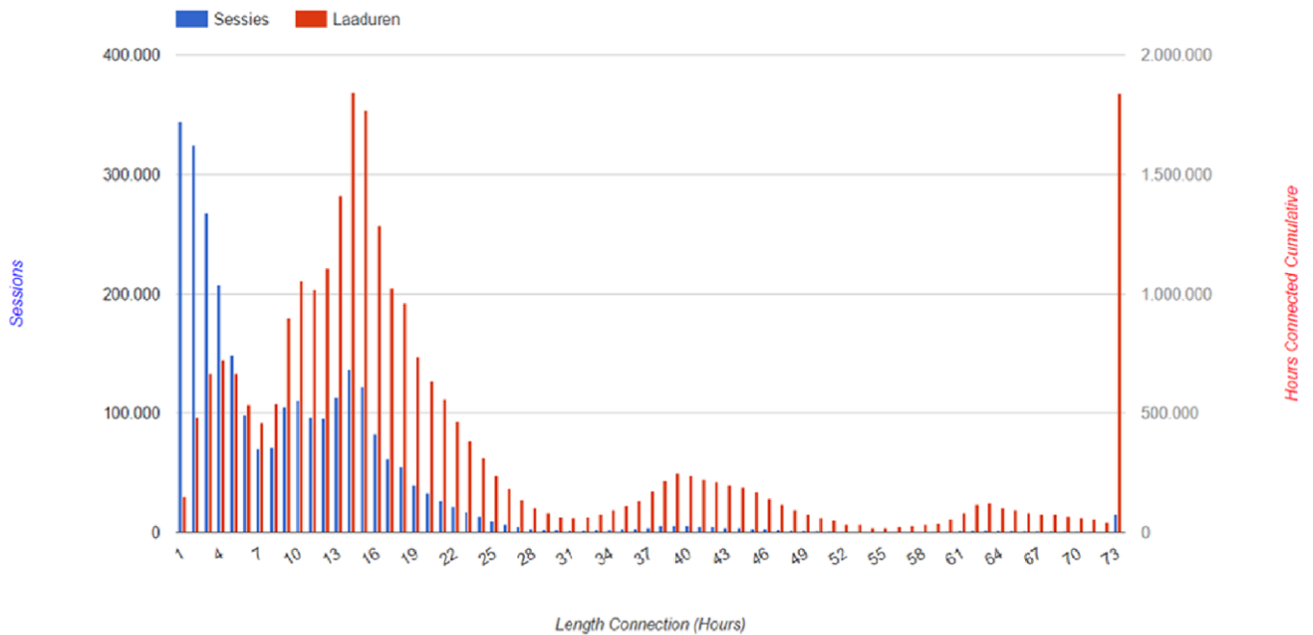
## HOE LANG DUREN DE MEESTE LAADSESSIES?

Dat laadsessies langer duren dan strikt noodzakelijk is een aandachtspunt, maar het zijn met name de extreem lange sessies die direct aandacht verdienen. In figuur 1 staat een overzicht van de lengte van sessies, waarin de volgende zaken opvallend zijn:



Figuur 1: Verdeling duur laadsessies

- 36,5% van alle sessies zijn korter dan 4 uur. Dit zijn sessies waar de meeste connectietijd ook daadwerkelijk wordt geladen.
- Figuur 2 laat vervolgens een piek zien rondom sessies tussen de 8-16 uur. Dit zijn typische laadsessies van de zogenoemde thuislader, die laat in de middag thuis komt en de volgende dag zijn auto weer weghaalt, zij zorgen voor een derde van alle laadsessies.
- Bijna 85% van de sessies duren korter van 16uur, mensen die overdag kantoorladen of 's nachts thuisladen vallen hieronder.
- In totaal is 95% van de sessies korter dan 1 dag; en 3,6% van de sessies korter dan 2 dagen.
- Tenslotte zijn 0,5% van de sessies langer dan 72 uur, de tijdsperiode van een weekend. In totaal gaat het hier om 12.328 aantal sessies (in 2015 en 2016). Hoewel dit een lange tijd is om te laden, zou je kunnen redeneren dat dit overeenkomt met normaal parkeergedrag gedurende weekenden.
- In de database zijn verder 1422 sessies (0,6%) van meer dan een week geweest (meer dan een week); hier is zonder meer sprake van "laadpaalklever"-gedrag.



Verdeling van aantal sessies en cumulatieve aantal laaduren

Lange laadsessies leveren hoge bezetting op

Hoewel lange laadsessies (bij ons gedefinieerd als meer dan 3 dagen) dus 0,5% van alle totale laadsessies beslaat, laat figuur 2 in rood zien hoe zich dit vertaalt naar totale connectietijd (hoeveel uren in bezetting deze laadsessies opleveren). Voor alle laadsessies van de G4/MRA zijn deze lange laadsessies verantwoordelijk voor 6,3% van de totale bezetting van de laadpalen.

### Beschikbaarheid van laadpalen

Om de gevolgen van deze zeer lange sessies in te kunnen schatten, is gekeken wanneer de laadpalen waar een lange laadsessies plaatsvinden in zijn geheel niet beschikbaar zijn. Immers, langladen hoeft niet noodzakelijk gedupeerden op te leveren als de andere stekker op de paal gedurende de lange laadsessie niet gebruikt wordt. Uit de data-analyse blijkt dat er tijdens 48% van *langlaadsessie*-uren ook andere laadsessies op de andere stekker van de laadpaal plaatsvonden en dat deze laadpunten op dat moment dus niet beschikbaar waren voor andere gebruikers. In 2015 betekende dit in totaal 880.000 aan onnodige bezetting van laadpunten door langladers. Gemiddeld gezien in G4 en Metropoolregio Amsterdam betekent het dat een oplaadpaal 183 uur, iets meer dan een week per jaar, daardoor niet beschikbaar is voor andere gebruikers. Momenteel onderzoekt de HVA op basis van gebruiksgegevens van wijken wat de kans is dat deze bezetting daadwerkelijk tot gedupeerden zal hebben geleid; hier over meer in een volgende blog.

Parking is charging?

Discussiepunt is in welke mate elektrische auto's dezelfde rechten hebben als andere geparkeerde auto's, zeker als dit een parkeerplek voor het huis. Een van de grote voordelen van een elektrische auto is dat deze overal opgeladen kan worden, een eventuele kleinere range kan hiermee gemakkelijk worden gecompenseerd. Momenteel lijken veel EV rijders uit te gaan van het "parking is charging" regime. Alternatief is dat we de laadpaal moeten zien als een klein benzinstation waar de auto meteen weg wordt gehaald zodra deze vol is. Maar moet dat dan gelden voor al die tienduizenden oplaadpunten?

Een vergelijking met het beleid van Tesla bij de snelladers, waarbij langladers een fee betalen, zoals in het Volkskrant artikel gaat hierbij mank. Dit zijn plekken die duidelijk alleen voor snelladen zijn bedoeld. Gemeentes in Nederland voeren ook een wegsleepbeleid bij snelladers in de stad.

Het is goed dat de gemeentes actief zoeken naar antwoorden voor lange laadsessies, waarbij de belangen van EV rijders (kunnen laden en parkeren) goed worden afgewogen met de belangen van andere EV rijders en de business case en doelstellingen van een gemeente. Het invoeren van connectietarieven (prijs per uur, nachten uitgezonderd) of het belonen van EV rijders bieden mogelijkheden om langladers te stimuleren maar het invoeren van een dergelijk beleid moet niet zorgen dat EV rijders zich onnodig opgejaagd voelen of dat de parkeerdruk toeneemt omdat oplaadplekken onbezet blijven. Er zijn goede mogelijkheden om middels sociaal gedrag, bijvoorbeeld het matchen van thuis, werk en bezoekend verkeer op een laadpaal optimaal gebruik te kunnen maken van het huidige oplaadnetwerk.

## Conclusie

Het is terecht dat er aandacht is voor lange laadsessies: het vormt een belemmering voor andere elektrische autobezitters, het verslechtert de business case en draagt bij aan een beeld van asociaal laadgedrag. De laadcijfers nuanceren dit beeld echter enigszins: ca. 36% van de sessies is korter dan 4uur; bijna 95% korter dan een dag; en het percentage laadsessies van langer dan 3 dagen is 'slechts' 0,5%. In vergelijking met reguliere parkeerders zijn deze data waarschijnlijk zelfs zeer goed te noemen.