

Evaluatie Pilot Kabelgoten

Gemeente Alphen aan den Rijn

Inhoud

1.	Inleiding.....	3
1.1.	Doel van de pilot	3
1.2.	Beoogde resultaten	3
1.3.	De Pilot.....	4
1.4.	Evaluatie aanpak.....	4
2.	Evaluatie Pilot Kabelgoot	6
2.1.	Interne afweging.....	6
	Beleidskaders	6
	Werksessie	7
2.2.	Externe ervaringen.....	9
	Meldingen	9
	Enquêteresultaten.....	9
	Locatiebezoek	9
2.3.	Conclusie pilot.....	11
	Bijlage 1 – Enquête deelnemers	12
	Bijlage 2 – Enquêteresultaten	14

1. Inleiding

In het Klimaatakkoord is afgesproken om de CO₂ uitstoot te reduceren, dit heeft ook invloed op de elektrificatie van het wagenpark. Vanaf 2035 geldt een verbod op de verkoop van auto's met fossiele brandstof. Voor de gemeenten in Nederland geeft dit een extra uitdaging om dit op een goede wijze te faciliteren. Ook in onze gemeente zien we de laadvraag en het aandeel elektrische auto's stijgen.

De mobiliteitstransitie heeft ingrijpende gevolgen voor de samenleving. Met de overstap van fossiele naar hernieuwbare brandstoffen moet er veel extra laadpunten bijkomen. Voor particulieren is het financieel interessanter om met hun eigen (opgewekte) energie te laden. Zonder parkeerplaats op eigen terrein is dit niet mogelijk, mede hierdoor is een motie aangenomen om te onderzoeken op welke wijze de gemeente inwoners kan faciliteren om met eigen stroom hun elektrische auto op de openbare weg op te laden.

Het opladen op de openbare weg met eigen stroom kan via een “*Verlengd Private Aansluiting*” (VPA). Met de hedendaagse technologie bestaan meerdere manieren om dit te bewerkstelligen. Een nieuwe techniek is het laden via een kabelgoot. De laadvoorziening bevindt zich op eigen terrein maar de kabel wordt in de kabelgoot begeleid naar de parkeerplaats. Deze kabelgoot kan op aanvraag worden geplaatst.

In het eerste kwartaal van 2024 is intern gestart met het inrichten van de pilot kabelgoten. Bij deze pilot konden bewoners die in het bezit zijn van een elektrische auto een kabelgoot aanvragen bij de gemeente. Met deze kabelgoot kon men hun elektrische auto opladen met eigen (opgewekte) stroom op de parkeerplaats voor de deur. De kabelgoten zijn in juni/juli 2024 aangelegd bij de deelnemers van de pilot.

1.1. Doel van de pilot

Het doel van de pilot was om te onderzoeken of het verlengd privaat laden middels een kabelgoot over het trottoir praktisch uitvoerbaar is en op een veilige wijze gefaciliteerd kan worden door de gemeente, zonder dat het ongewenste neveneffecten heeft. Daarnaast willen we tijdens de pilot inventariseren of het gebruik van kabelgoten voor een langere termijn wenselijk is.

Door op kleine schaal te starten met het aanleggen van kabelgoten is het mogelijk te monitoren op welke wijze ongewenste situaties voordoen.

1.2. Beoogde resultaten

Juridisch

De kabelgoot doorsnijdt trottoirs en dat heeft mogelijk gevolgen voor mobiliteit van voetgangers en gebruikers van rolstoelen en rollators. Onderzocht wordt hoe die weggebruikers de kabelgoot ervaren en of dit tot overlast en schadeclaims kan leiden. Op basis daarvan wordt het risico ingeschat bij uitrol naar een definitieve regeling.

Sociale aspect

Een belangrijk punt is dat de gebruiker van een kabelgoot mogelijk “aanspraak” gaat maken op de aan de kabelgoot grenzende openbare parkeerplaats voor zijn deur. Doordat de kabelgoot naar die parkeerplaats leidt, krijgt hij mogelijk het idee dat de parkeerplaats is toegewezen aan zijn adres. Dat is expliciet niet het geval en dit zal heel duidelijk worden gecommuniceerd met

deelnemers aan de pilot. Op een openbare parkeerplaats mag iedereen parkeren en een gevolg daarvan kan zijn dat de gebruiker van de kabelgoot niet altijd kan opladen wanneer hij dat wil. Dat kan wellicht tot spanningen (parkeerstress, ruzies over het 'bezet houden' van de parkeerplek bij de kabelgoot) leiden in de straat of wijk. In de evaluatie van de pilot is expliciet aandacht voor dit onderdeel.

Technische haalbaarheid

De kabelgoot is een robuuste oplossing gebleken met beperkt onderhoud door gemeente. Er is een shortlist gemaakt met geselecteerde productleveranciers. De criteria zijn getoetst en verbeterd indien nodig op basis van de resultaten. Naast deze haalbaarheidsfactoren is het aantal deelnemers relevant. Op het moment dat er nauwelijks aanvragen zijn, is er blijkbaar geen vraag naar een kabelgootregeling.

Integrale wenselijkheid

Tijdens de evaluatie wordt ook aandacht besteedt aan andere beleidsdomeinen binnen de gemeente. Er wordt een balans opgemaakt van de negatieve implicaties en de positieve aspecten. Daarbij staat de toekomstvisie op het gebied van laadinfrastructuur bij de gemeente centraal.

1.3. De Pilot

De pilot is in 2024 voorbereid en van start gegaan. In april 2024 is het aanvraagportaal van de gemeente geopend en is gecommuniceerd over de start van de pilot. Begin mei is de mogelijkheid tot aanvragen gesloten.

De kosten komen volledig voor rekening van de aanvrager. Deze bestonden uit legeskosten (+/- 100 EUR) en realisatiekosten die afhankelijk waren van het aantal kabelgoottegels. Eén tegel kostte 60 EUR met een standaard aanlegtarief van 100 EUR. In het kader van de pilot is besloten dat de gemeente de kosten pas in rekening brengt na afronding van de pilot.

Er zijn 47 aanvragen ingediend waarvan er 9 zijn afgekeurd doordat deze niet voldeden aan de voorwaarden. Van de overige 38 aanvragen hebben 11 aanvragers hun aanvraag voor een kabelgoot ingetrokken na goedkeuring, onder meer omdat de kosten soms als te hoog werden gezien. Dit in veel gevallen door de hoge kosten en onzekerheid omtrent de pilotfase.

De gemiddelde realisatiekosten voor alle aanvragen was 507 EUR. Dit is exclusief de legeskosten van ongeveer 100 EUR.

1.4. Evaluatie aanpak

De pilot kabelgoten moet antwoord geven op de onderstaande vraag:

Is de kabelgoottegel een oplossing voor langere periode om het gebruik van elektrische voertuigen te stimuleren door gebruikers 'eigen stroom' te laten gebruiken middels een kabel over openbaar gebied?

Voor het beantwoorden van deze vraag moet een integrale afweging worden gemaakt voor alle beleidsvelden. De aansprakelijkheidsrisico's dienen afgewogen te worden en zoveel mogelijk worden beperkt. Daarnaast moet onderzocht worden welke onderhoudsrisico's er zijn voor een definitieve regeling. En op welke wijze deze in de werkprocessen geïntegreerd kan worden.

De evaluatie bestaat uit twee elementen:

1. Interne integrale afweging
 - a. Wenselijkheid van VPA's
 - b. Aansprakelijkheidsrisico's
 - c. Onderhoudsrisico's
 - d. Werk-/realisatieproces
2. Externe ervaringen
 - a. Ervaring gebruikers en omwonende
 - b. Correct gebruik kabelgoot

De pilot is vorig jaar gestart zonder een uitgebreide inhoudelijke afweging over de structurele wenselijkheid van het verlengd privaat laden, met alle beleidsvelden van de gemeente. In de evaluatie is een werksessie georganiseerd gericht op dit vraagstuk voor alle betrokken beleidsvelden. De risico's en meerwaarde per beleidsveld zijn in deze sessie in beeld gebracht.

Tijdens de pilot zijn meerdere informatiebronnen verzameld. Waarbij twee met name gaan over het gebruik van de kabelgoot. Een aantal maanden voor het eindigen van de pilot zijn de eigenaren van een kabelgoot gevraagd om een enquête in te vullen. Daarnaast is bij acht eigenaren een fysiek bezoek gebracht. Daarbij is een open gesprek gevoerd over het gebruik van de kabelgoot. Ook hebben er gesprekken met de omgeving plaatsgevonden tijdens het fysieke locatiebezoek.

2. Evaluatie Pilot Kabelgoot

In dit hoofdstuk wordt inhoudelijk de resultaten van de evaluatie beschreven. Deze is opgedeeld in de interne en de externe evaluatie. Vervolgens volgt een conclusie.

2.1. Interne afweging

In deze paragraaf beschrijven we de interne evaluatie. Daarbij worden de beleidskaders weergegeven die in enige vorm raakvlakken heeft met de pilot. Ook is een werksessie georganiseerd met andere beleidsvelden. De consensus die hieruit voortkomt wordt in deze paragraaf gedeeld.

Beleidskaders

Duurzaamheidsprogramma 2021-2030

In het Duurzaamheidsprogramma schetsen we een vergezicht tot 2050 en vertalen dit terug in de tijd naar ambities voor 2030. De energietransitie gaat kortgezegd over energie besparen, opwek van hernieuwbare elektriciteit, duurzame warmtevoorziening en duurzame mobiliteit.

Het gebruik van VPA's zorgt voor meer draagvlak van de energietransitie en kan hiermee de mobiliteit verduurzamen. Het draagt gedeeltelijk bij aan de ambities van het Duurzaamheidsprogramma.

Integrale visie laadinfrastructuur

Aan de landelijke doelstellingen en opgave willen wij graag bijdragen, omdat elektrisch rijden bijdraagt aan een schonere en stillere mobiliteit in onze gemeente en zorgt voor minder uitstoot van broeikasgassen. Het is een duurzamer alternatief voor rijden op fossiele brandstoffen en draagt bij aan een schonere leefomgeving.

Laadinfrastructuur mag geen drempel vormen om elektrisch te gaan rijden. Om elektrisch rijden mogelijk te maken, zijn adequate laadvoorzieningen van belang. Het gaat daarbij om zowel publiek, semipubliek als privaat laden voor alle doelgroepen. Deze laadvoorzieningen nemen (publieke) ruimte in beslag en verhogen tevens de belasting op ons elektriciteitsnet. Goed beleid is essentieel om de groei van laadvoorzieningen in goede banen te leiden en zo de transitie naar duurzamer, elektrisch transport te faciliteren.

In de huidige visie is geen ruimte geboden aan het gebruik van een VPA. Uitsluitend bij gehandicapten parkeerplaatsen of deelauto's is een VPA mogelijk.

Programma Energietransitie

De gemeente wil in 2050 helemaal duurzaam en energieneutraal zijn. Dat betekent ook dat er dan plek is voor veel verschillende soorten planten en dieren. Daarom investeren we in een duurzame toekomst voor de volgende generaties. In het Programma Energietransitie staat specifiek beschreven welke resultaten we als gemeente willen behalen op het gebied van de energietransitie en hoe dit wordt aangepakt.

In het programma wordt met name ingezet op het verduurzamen van bedrijventerreinen en vrachtverkeer. Het gebruik van VPA's heeft hier minder raakvlakken mee.

Werksessie

Op maandag 24 februari heeft een werksessie plaatsgevonden waar is gediscussieerd over het toestaan en gebruik van VPA's. Bij de sessie waren diverse disciplines aanwezig: wegbeheer, mobiliteitsbeleid, beheerder verkeer. Collega's van duurzaamheid en van afdeling handhaving waren uitgenodigd maar waren niet aanwezig.

Het gebruik van VPA's kent nadelen voor de gemeente en met name voordelen voor de gebruiker. Onderstaand een beknopt overzicht van de voor- en nadelen die tijdens de werksessie zijn besproken.

Voordelen

- Goedkoper elektrisch rijden voor de inwoners
- Geen verhoging parkeerdruk
- Tegemoetkomen wensen samenleving
- Draagvlak voor transitie
- Stimuleren andere momenten opladen,
- Verhoogde laadzekerheid voor de VPA-eigenaar
- bidirectioneel laden voor eigen woning

Nadelen

- Ambtelijke capaciteit
- Aansprakelijkheidsrisico
- Veiligheid openbare ruimte
- Prijs aan openbare laadpaal gaat omhoog
- Grip op het stroomnetwerk. Sturing laadpalen via 'slim laden'
- Claimgedrag van parkeerplaats
- Oneerlijk tegenover bewoners die er geen profijt van hebben
- Toegankelijkheid
- Verrommeling straatbeeld
- Flexibiliteit inrichting straten

We bevinden ons in een transitie van verbrandingsmotors naar elektrisch aangedreven voertuigen. Met het toestaan van de VPA's komen we tegemoet aan de wensen van de maatschappij. Dit zorgt voor draagvlak van de transitie mede doordat men goedkoper kan laden en dat de parkeerdruk niet verhoogd wordt in de wijk. Over een aantal jaren gaat een omslag plaatsvinden waarbij auto's met een stekker hoger zijn vertegenwoordigd dan auto's met een verbrandingsmotor. Het creëren van draagvlak in de samenleving voor elektrische rijden is dan minder relevant. Het hebben van een goed en dekkend laadnetwerk met grip op het elektriciteitsnetwerk wordt dan steeds belangrijker.

Niet iedere inwoner heeft de mogelijkheid om te laden vanuit eigen meterkast. Als er bijvoorbeeld geen parkeerplaats direct voor de deur ligt of is onderbroken door een fietspad of groenstrook. Het toestaan van VPA's kan op termijn nadelige gevolgen hebben voor de laadprijs bij publieke laadvoorzieningen. De businesscase voor laadpaalexploitanten verandert omdat minder inwoners laden. Op termijn verwachten we geen prijsstijging maar sluiten dit niet uit. De prioriteit blijft bij de uitrol van publieke laadvoorzieningen die alle EV-rijders van de gemeente dient.

Op het gebied van elektrische rijden-/laden is veel ontwikkeling. Denk aan netcongestie, bi-directioneel laden, publiek laden met eigen energiecontract, uitbreiding snellaadnetwerk, slimme laadtechnieken en batterijcapaciteit-/efficiëntie. Deze ontwikkelingen zorgen ervoor dat de wijze en de intensiteit van het laden verandert. Gezien de ontwikkelingen en onzekerheden is het daarom wenselijk om een termijn (van ongeveer 3 jaar) aan het toestaan van VPA's te koppelen. Na dit termijn moet bezien worden waar de ontwikkelingen staan en of de VPA hier nog wel in past.

Een termijn koppelen aan de VPA-oplossing zorgt voor een andere kijk op de passendste oplossing. De investeringskosten moeten namelijk op een kortere termijn terug te verdienen zijn en de VPA-oplossing moet terug te draaien zijn. Bij voorkeur moet het gebruikte materiaal elders inzetbaar zijn om de duurzaamheid te borgen.

Momenteel is het voor e-rijders goedkoper om thuis te laden dan bij een publieke laadvoorziening. Dit kan in de toekomst veranderen als het mogelijk is om met eigen energiecontract te laden bij een publieke laadvoorziening. Deze ontwikkeling staat in de kinderschoenen maar is niet ondenkbaar.

De openbare laadvoorzieningen moeten nu al voorbereid zijn op het bidirectioneel laden, het terugladen vanaf het voertuig naar het elektrische net. Het kan in de toekomst ook wenselijk zijn om veel accu's aan het netwerk te hebben zodat het netwerk op piekmomenten gebalanceerd kan worden.

Bovenstaand in overweging nemend zien we de voordelen aan het gebruik van VPA's komende jaren afbouwen. De ontwikkelingen zijn nog onzeker waardoor lastig te oordelen is of VPA's een betekenis kunnen vormen in de toekomst. De conclusie van de werksessie was dat we het gebruik van VPA's daarom in eerste instantie zien als tijdelijke toepassing van drie jaar. Over drie jaar is meer duidelijkheid over de ontwikkelingen en kan de structurele toepassing van VPA's op lange termijn beter beoordeeld worden.

Een kabelgoot is een vast object in de openbare ruimte. Bij het tijdelijk toestaan van VPA's is dit minder wenselijk. Met dit in gedachte zien wij eerder het tijdelijk toestaan van kabelmatten als tussenoplossing of een combinatie van beide. Hieraan kunnen voorwaarden worden gebonden om zo de toegankelijkheid van de openbare ruimte te waarborgen. Een kabelmat heeft een lagere investering en zorgt ervoor dat de regeling relatief gemakkelijker terug te draaien is, ook al blijft het afnemen van een 'verworven recht' altijd gevoelig, en is er een risico dat het terugdraaien over drie jaar toch als te lastig wordt gezien.

2.2. Externe ervaringen

In deze paragraaf worden de resultaten van de binnengekomen meldingen, enquête en locatiebezoek gepresenteerd.

Meldingen

Tijdens de pilot zijn nagenoeg geen klachten ontvangen over het gebruik van de kabelgoottegel. Wel is er een groot aantal meldingen binnengekomen met vragen over de voortgang van de pilot en de mogelijkheid om een ontheffing aan te vragen. Veel bewoners geven aan dat zij een elektrische of hybride auto willen aanschaffen – zowel privé als zakelijk – en graag vanuit huis willen laden. Deze meldingen onderstrepen de behoefte aan een structurele regeling voor het thuisladen via een kabelgoottegel of soortgelijke oplossing.

Enquêteresultaten

In bijlage 1 is de enquête toegevoegd die eind december naar alle deelnemers van de pilot is toegestuurd. De enquête is door 23 van de 27 deelnemers digitaal ingevuld. In bijlage 2 is een overzicht te vinden van de enquêteresultaten.

De meeste gebruikers laadden hun auto voorheen bij een openbare laadvoorziening. Drie gebruikers laadde al op via eigen meterkast. Men laadt voor een groot gedeelte op alle momenten van de dag op, dit is afhankelijk van het moment dat men moet vertrekken. Het overgrote deel gebruikt de kabelgoot 3 á 4 keer in de week.

Men geeft aan dat het af en toe voorkomt dat er iemand anders op de parkeerplaats staat. Als de parkeerplaats bij de kabelgoot bezet is geeft men aan dat ze bij een openbare laadpaal gaan staan of op een andere parkeerplaats om te wachten totdat de plek vrij is.

Het overgrote gedeelte geeft aan nu meer rekening te houden met dal-tarieven en momenten dat de zon schijnt. We zien dus dat de prijscomponent zorgt voor zorgvuldige afweging ten aanzien van het moment van laden.

De gebruikers van de kabelgoot zijn over het algemeen zeer tevreden over de kabelgoot. Het is een extra stimulans om elektrisch (te blijven) rijden. Het is voor de gebruikers voordeliger om met eigen stroom te rijden en ze gaan hier efficiënt mee om.

Locatiebezoek

Bij 8 locaties waar een kabelgoot is gerealiseerd is een bezoek gebracht. Daarbij is ook bij burenen geïnformeerd over hun ervaring. Onderstaand is puntsgewijs de opbrengst beschreven.

- Men is zeer tevreden over de kabelgoot:
 - o Wel is de kabelgoot soms zeer krap voor de iets dikkere kabels
 - o Vuil kan er makkelijk worden uitgehaald en dit is ook in eigen belang
 - o Men die voor deze oplossing kiest ziet het ook als hun taak om de kabel er goed in te leggen. Ze voelen zich verantwoordelijk voor correct gebruik.
- De kabelgoot is prijzig waardoor terugverdientijd langer is;
- Inwoners met dynamisch energiecontract gaven aan op gunstige/goedkope tijden elektrische auto op te laden;
- Meerdere aanvragers hadden hun burenen geïnformeerd over de kabelgoot;
- Ze merken dat de burenen automatisch de plek vermijden als er andere parkeerplekken beschikbaar zijn in de straat;

- Ook de buren geven aan eerst op andere plekken te gaan parkeren voordat ze op de plek gaan staan met de kabelgoot. Dit wordt anders als er meerdere kabelgoten in de straat komen;
- Buren ervaren niet zozeer claimgedrag, eerder gewoon 'goede buur' zijn door deze plek vrij te houden;
- Buren zijn al lang blij dat dit er is en niet nog een extra laadpaal erbij wordt geplaatst in de straat, want daar mogen ze niet staan;
- In de kleine kernen is het gemoedelijk. Iedereen heeft zijn eigen parkeerplekje en dat wordt gerespecteerd.

2.3. Conclusie pilot

De participanten van de pilot waren tevreden. Ze waren blij dat de gemeenten een optie biedt om via hun eigen meterkast op te laden. Tijdens de pilotfase hebben geen incidenten plaatsgevonden. De VPA-mogelijkheid zorgt voor een afname van de druk op openbare laadvoorzieningen. De omgeving ervaarde tot op heden nog geen claimgedrag van de participant. De proef met kabelgoten op kleine schaal kan voor de gebruiker als succesvol worden bestempeld.

De wenselijkheid en haalbaarheid om kabelgoten in de gehele gemeente toe te passen is niet aangetoond. Op het gebied van elektrische rijden-/laden is veel ontwikkeling. De op dit moment geldende voordelen voor de gebruiker zullen naar verwachting komende jaren afbouwen. Ook zullen enkele nadelen nadrukkelijker aanwezig zijn als er grotere aantallen VPA's in de wijk gebruikt worden. Zo is het als 'goede buur' vrijhouden van de parkeerplaats bij een kabelgoot steeds lastiger naarmate er op meer plekken VPA's komen. Daarnaast is er nog een grotere groep die niet verlengd privaat kan laden die potentieel benadeeld worden doordat de laadprijzen omhoog gaan bij publieke laadvoorzieningen.

Hoe de ontwikkelingen vorm gaan krijgen komende jaren is nog onzeker. En of er voor VPA's een plek is binnen de algehele laadmix is ook niet duidelijk. Dit maakt het des te meer om voorzichtig te zijn met het onbeperkt toestaan van VPA's. Het is verstandig om een tijdsduur te verbinden aan het toestaan van VPA's.

Kabelgoten zijn een vast obstakel in de openbare ruimte. Het vergt geld, tijd en grondstoffen om deze te fabriceren en te plaatsen.

Conclusie

Het is aan te bevelen om VPA's tijdelijk toe te staan. De kabelgoot vergt een hoge investering wat risico's met zich meebrengt als een termijn wordt gesteld. Daarom is het aan te bevelen om ook kabelmatten toe te staan voor deze periode. Hiermee geven we de inwoners een keuze voor de passendste VPA-oplossing. Over drie tot vijf jaar kan de situatie opnieuw worden beoordeeld op basis van de dan geldende ontwikkelingen en behoeften. Kabelmatten vergen een lagere investering en kunnen nadien elders worden gebruikt. Onder voorwaarden van de CROW kan de toegankelijkheid zoveel mogelijk gewaarborgd blijven.

Bijlage 1 – Enquête deelnemers

Op welke manier en waar laadde u uw elektrische auto op voordat u een kabelgoot had?
<ul style="list-style-type: none">• Ik had nog geen Elektrische auto• Bij openbare laadpaal• Ook vanuit eigen meterkast, maar op andere manier• Anders, namelijk:
Wanneer gebruikt u met name de kabelgoot?
<ul style="list-style-type: none">• Elk moment van de dag• 's Avonds• 's Ochtends• 's Middags
Bent u tevreden met de kabelgoot?
<ul style="list-style-type: none">• Erg ontevreden• Ontevreden• Geen mening• Tevreden• Erg tevreden
Hoe vaak in de week gebruikt u de kabelgoot voor het opladen van uw elektrische auto?
<ul style="list-style-type: none">• Elke dag• 5 of 6 keer in de week• 3 of 4 keer in de week• 1 of 2 keer in de week• Ik gebruik hem niet
Gebruikt u de kabelgoot ook als de parkeerplaats direct bij het uiteinde van de kabelgoot bezet is, en u ergens anders moet staan?
<ul style="list-style-type: none">• Ja• Nee
Hoeveel moeite heeft u ervaren met het onderhouden van de kabelgoot?
<ul style="list-style-type: none">• Geen moeite• Weinig moeite• Geen ervaring mee• Enige moeite• Veel moeite
Hoe vaak komt het voor dat een andere auto op de parkeerplaats staat waar uw kabelgoot ligt?
<ul style="list-style-type: none">• Heel vaak• Vaak• Soms• Bijna nooit• Nooit
Wat doet u als een andere auto op de parkeerplaats staat waar uw kabelgoot ligt?
<<Open vraag>>
Is uw laadgedrag anders nu uw een kabelgoot hebt? Bv meer laden op momenten dat zon schijnt, of stroomprijzen laag zijn.
<<Open vraag>>

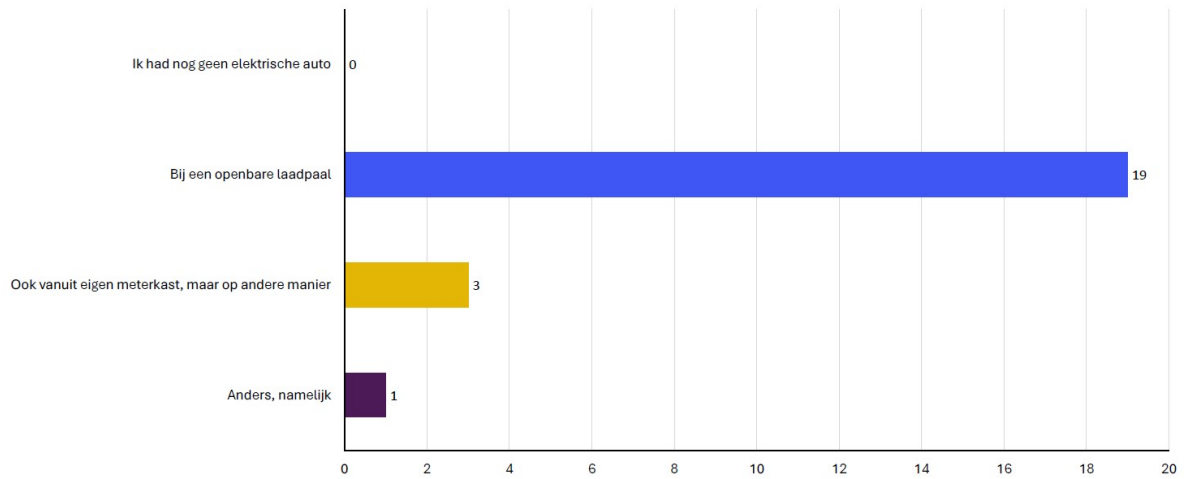
Hoe vond u het aanvraagproces voor het verkrijgen van een kabelgoot?

<<Open vraag>>

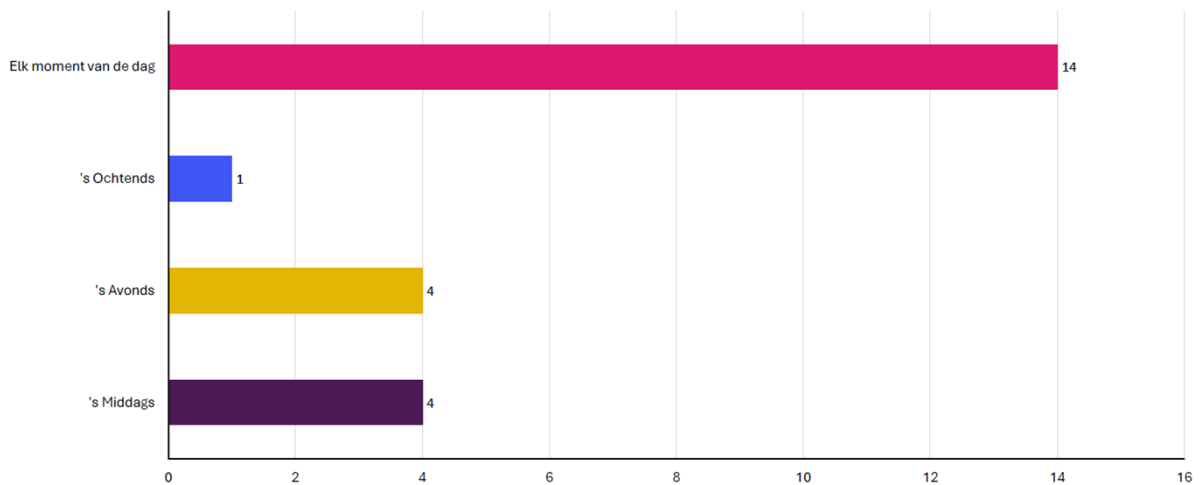
Heeft u nog andere opmerkingen?

Bijlage 2 – Enquêteresultaten

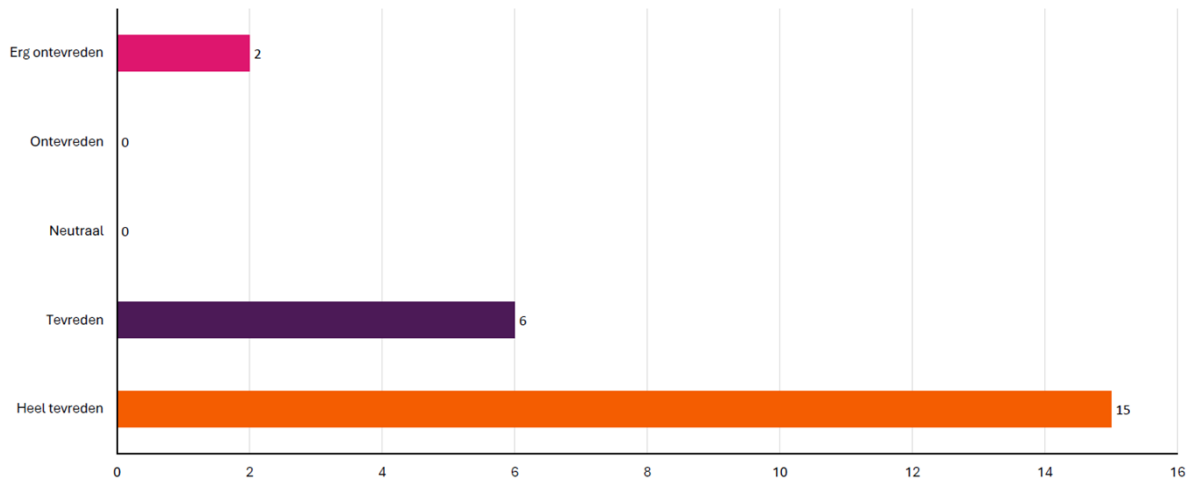
1 - Op welke manier en waar laadde u uw elektrische auto op voordat u een kabelgoot had?



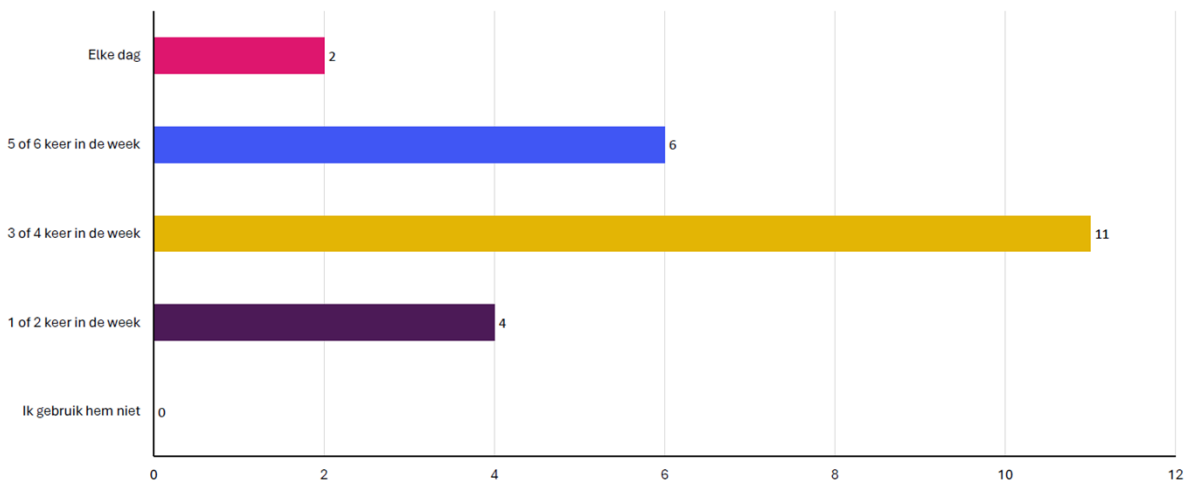
2 - Wanneer gebruikt u de kabelgoot met name?



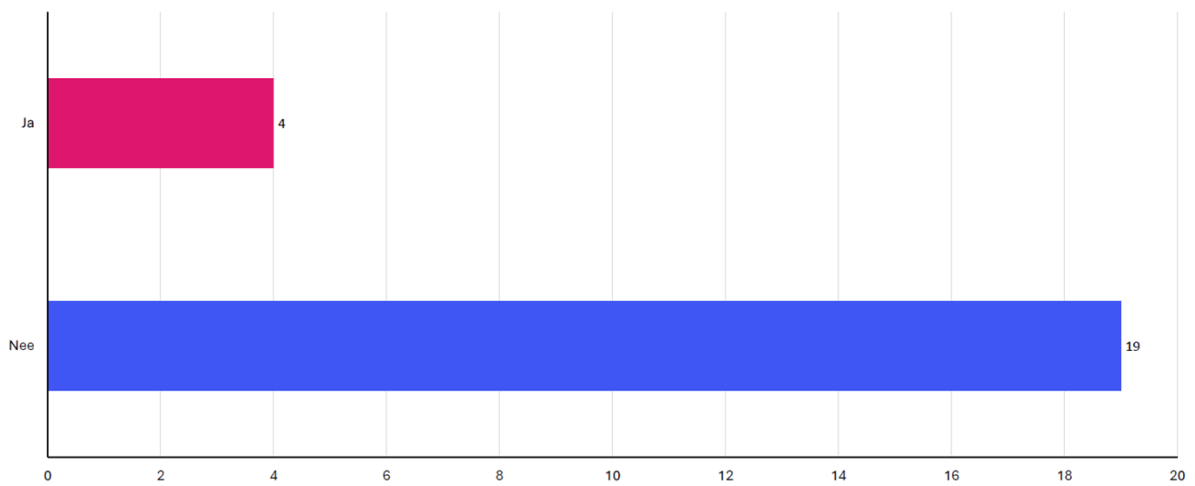
3 - In hoeverre bent u ontevreden/tevreden met de kabelgoot?



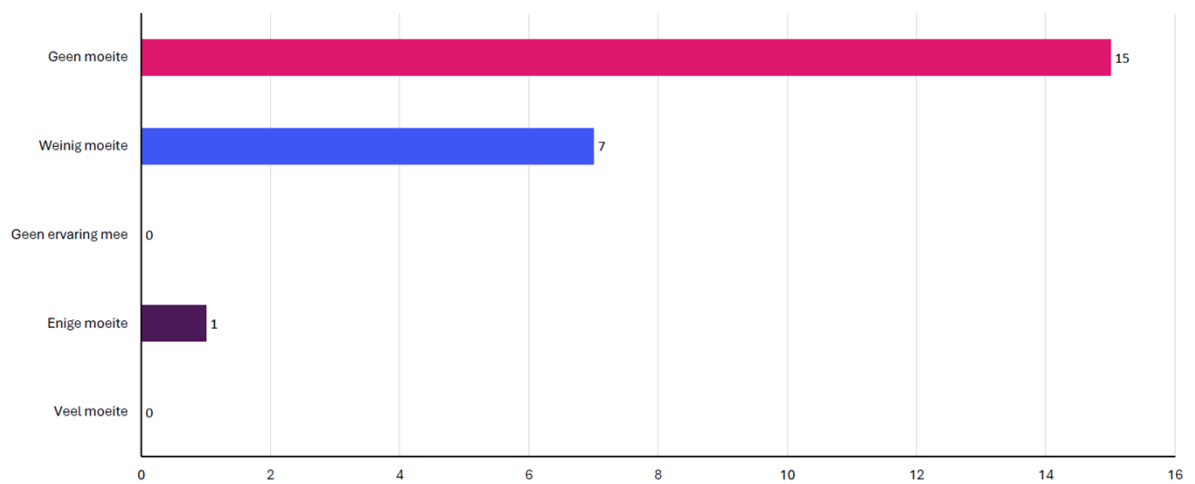
4 - Hoe vaak in de week gebruikt u de kabelgoot voor het opladen van uw elektrische auto?



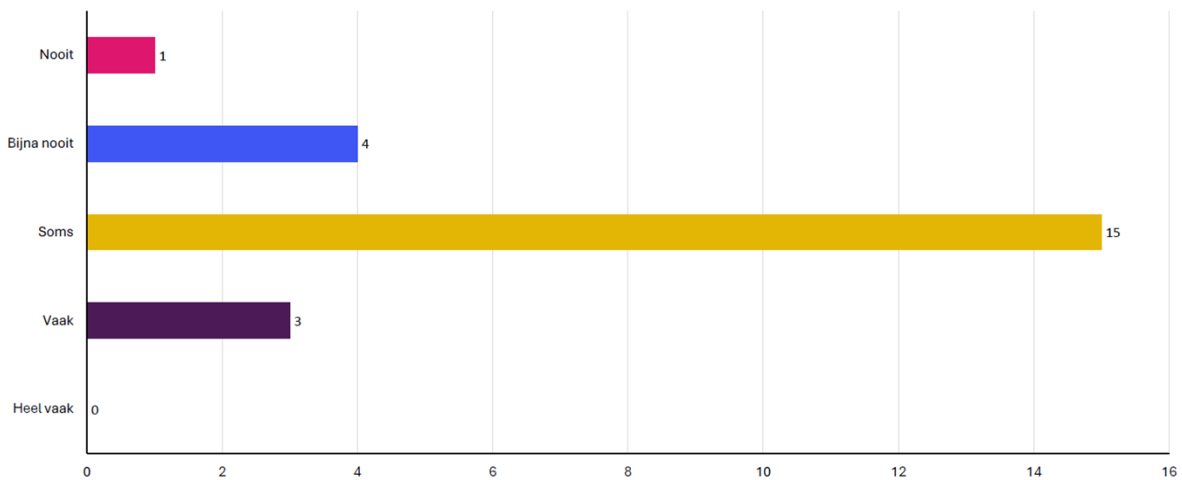
5 - Gebruikt u de kabelgoot ook als de parkeerplaats direct bij het uiteinde van de kabelgoot bezet is, en u ergens anders moet staan?



6 - In hoeverre heeft u moeite ervaren met het onderhouden van de kabelgoot?



7 - Hoe vaak komt het voor dat een andere auto op de parkeerplaats staat waar uw kabelgoot ligt?



8 - Wat doet u als een andere auto op de parkeerplaats staat waar uw kabelgoot ligt?

- Dan laat ik op bij een openbare laadpaal.
 - Niks, dan wachten we af tot die persoon / auto weer vertrekt. Maar meestal gaat het goed. We hebben de burens geïnformeerd over de proef en gevraagd er rekening mee te houden als dat lukt en dat gaat meestal goed.
 - Parkeer ik ergens anders. Maar het komt niet vaak voor want m'n burens weten ervan, enkel bezoekers parkeren soms bij de kabelgoot
 - bij een openbare laadpaal laden
 - Auto laden bij een openbaar laadpunt
 - Ik kan via de kabelgoot ook veilig opladen op de parkeerplaats naast de goot. Ook hebben beide burens aangegeven dat ze het geen probleem vinden om hun auto te verplaatsen mocht ik nodig moeten laden, maar dit heb ik vrijwel nooit nodig
 - mochten het burens zijn en ik moet echt weg... dan vraag ik of ze ergens anders willen parkeren. We hebben hier genoeg parkeerplaatsen. Maar is nog niet voorgekomen.
 - ga ik ergens anders parkeren en laad op ander moment op of ga naar openbare oplaadpaal
 - Ik kies een moment voor opladen als de parkeerplaats weer vrij is. Dit is geen probleem voor mijn situatie.
 - We doen niets als er een andere auto staat, onze kabelgoot is voor 2 parkeerplekken te gebruiken. het komt zelden voor dat beide plekken een heel etmaal bezet zijn, en die enkele keer dat dit gebeurde was het toevallig niet nodig om de auto elders op te laden, konden we wachten tot dat er weer een plek vrij was.
 - Niets, wacht met laden tot auto weg is.
-
- Elders laden of op een ander moment. Er zijn geen garanties, dus daar moet je gewoon rekening mee houden.
 - Parkeren bij de burens en van daaruit laden via mijn eigen paal
 - Niks, dan laden we op een ander moment
 - Wachten tot de plaats weer vrijkomt.
 - Later terugkomen of de plek ervoor of erna gebruiken want mn kabel is langer
 - Meestal is deze snel genoeg vrij om thuis te laden. Zo niet, dan een enkele keer aan een openbare laadpaal.
 - Opladen bij openbare laadpaal.
 - Voor of achter die auto parkeren, vaak is opladen dan nog altijd mogelijk
 - Goed contact met de burens, geen probleem
 - Dan parkeer ik ergens anders. Als ik dan toch wil opladen, dan ga ik naar een openbare laadpaal.

9 -Is uw laadgedrag anders nu uw een kabelgoot hebt? Bv. meer laden op momenten dat de zon schijnt of omdat stroomprijzen laag zijn.

- Precies dat, ik probeer zoveel mogelijk dan te laden als de zonnepanelen veel energie leveren.
- Niet erg anders, zolang de salderingsregeling er is , hoeft dat nog niet zo erg.
- Ja, ik laad juist snachts na 23 uur in dal tarief
- Ja. Ik laad wanneer de prijs laag is en wanneer de zon schijnt, laad ik heb op dat moment zoveel mogelijk op.
- Ik probeer, indien de parkeerplaats vrij is zo veel mogelijk te laden wanneer de zon schijnt
- Nee, maar dit gaat met het vervallen van de salderingsregeling op mijn zonnepanelen wel veranderen. Dan ga ik meer overdag laden.
- ja
- als de zon schijnt ivm onze zonnepanelen. dit zal zeker voor de toekomst ook het gebruik zijn om je eigen stroom op die manier te kunnen gebruiken en het net niet te belasten daarmee
- Zeker
- ja, we beperken het s nachts laden nu zoveel mogelijk en proberen het op stroomnetcongestievermijdende momenten te doen
- Nee, ik heb geen zonnepanelen.
- Nee, geen mogelijkheid om daar rekening mee te houden, goot is immers niet gegarandeerd beschikbaar
- Zeker, laden als de zon schijnt en bij laag stroomtarief
- Ja zeker, nu kunnen we altijd als we willen laden, en halen ook niet gelijk de stekker eruit als hij vol is
- Ik heb ook zonnepanelen, dus ik probeer zo veel mogelijk overdag te laden.
- n.v.t.
- Jazeker meer overdag want dan is er vaak plek
- Ja, veel als de zon schijnt.
- Auto is 100% geladen op het moment dat ik weg wil van huis.
- Ja ik kan/mag nu ook overdag laden omdat er geen risico is voor struikelen
- Zeker, wij hebben sinds een half jaar een dynamisch contract, ideaal
- Heel anders. Ik laad zoveel mogelijk "s middags als de zon schijnt zodat ik profiteer van mijn zonnepanelen.

10 -Hoe vond u het aanvraagproces voor het verkrijgen van een kabelgoot?

- Deze was gelukkig eenvoudig, het was alleen even weten dat het er was, maar dat heb ik volgens mij in de krant gelezen.
- De aanloop was lang maar toen de proef eenmaal gestart was ging het prima.
- Geen bijzonderheden te vermelden
- eenvoudig. Alleen wist ik niet dat er een proef was. Dat hoorde ik van mijn burens.
- Eenvoudig
- Goed ingericht.
- simpel
- even zoeken, maar niet ingewikkeld, maar wel maar paar mensen die in deze gemeente hiervoor in aanmerking kwamen. we hopen dan ook dat dit blijvend zal zijn
- Is vlot verlopen. Er was even wachttijd alvorens de toestemming kwam, maar dat past bij het pilot karakter.
- prima
- Alles verliep heel vlot.
- Dramatisch, van kastje naar de muur gestuurd, maanden druk mee geweest en bijna gewoon een benzineauto gekocht.
- Prima
- Duidelijk, prima in orde
- Heel makkelijk!
- n.v.t.
- Prima
- Makkelijk. Wel typisch dat wij de kosten moeten betalen voor iets wat in de stoep ligt. Wat nu als we verhuizen? Wat als er met vuurwerk schade aan wordt aangericht? Is dat geen discriminatie van mensen die dat niet kunnen betalen? En als gemeente heb je toch een klimaatdoel, waarom moet de burger dit dan betalen? Wij betalen al de elektrische auto's, de laadpaal en de zonnepanelen. Het gaat vele, vele, vele jaren kosten voor we dit ooit terugverdienen. Diverse gemeentes nemen de kosten van de laadgoot, zodat ze ook eigenaar zijn van de goot.
- Ging heel goed online. Ik heb nog een keer telefonisch contact gehad met het telefoonnummer in de brief.
- Prima verlopen
- Prima
- Dat ging vrij vlekkeloos.

11 -Heeft u nog andere opmerkingen?

- Het zou natuurlijk fijn zijn als de parkeerplaats voor mijn deur gemarkeerd kon worden, maar dat is een utopie.
- Ondanks dat het een beetje gedoe ik is om de kabel continue in de goot te doen, is het echt een verademing om niet afhankelijk te zijn van een (mogelijk bezette) openbare laadpaal. Daarnaast is het ook nog 3x zo voordelig en heeft niemand er eigenlijk last van. Ik zie regelmatig mensen kijken en foto's maken omdat ze het denk ik een hele mooie oplossing vinden. Ik ben heel erg tevreden.
- Ik ben zelf heel blij met de goot. Van de burens hoor ik enkel positieve geluiden, zeker ook omdat er ook mensen in de buurt zijn die gewoon een kabel over straat leggen. Deze oplossing wordt als heel netjes beschouwd door de buurt. Ook heb ik ondervonden dat burens bereid zijn rekening te houden met mij door ergens anders te parkeren als er elders plek is.
- Ik vind het wel aan de prijzige kant.
- nee
- We hopen dat het blijvend zal zijn, zodat het een oplossing biedt voor afname van eigen opgewekte stroom. is goed voor milieu en iedereen.
- Ik ben erg tevreden en adviseer de pilot om te zetten in regelgeving. Het voorkomt losse kabelgoten over het trottoir, want er moet toch worden opgeladen. Het beleid is meer elektrisch, dus vanuit de overheid en gemeente maximaal faciliteren.
- ik hoop dat kabelgoten op een of andere wijze definitief mogelijk blijven, ze maken optimaal gebruik van zonnepanelen mogelijk, en dat is een gemeenschappelijk belang
- Aan het einde van de goot zou op de stoeprand nog een gleuf gemaakt moeten worden omdat mensen daar zouden kunnen struikelen. Ik had eerder al foto's gestuurd van situatie.
- De goot is op een andere plek geplaatst dan de tekening, hierdoor ligt de kabel toch iets in de weg en mist er een tegel. Bij 77 is de goot zodanig aangelegd dat deze meneer hierdoor altijd 1 3/4 plek voor zichzelf blokkeert.
- In eerste instantie zag ik dat waar het rubber zit aan de steen dat dit afbrokkelde. Echter dit blijft zo en raakt niet verder los. Dus werkt prima
- Als nadeel de prijs van de kabelgoot + laten aanleggen is behoorlijk hoog
- Ik hoop dat de kabelgoot mag blijven, dit scheelt namelijk heel erg in de kosten van het laden.
- Jazeker de goot is erg smal en moeizaam om de kabel erin te krijgen er komt wel veel vuil in. De flappen zijn nog steeds erg stug. Daarnaast wil ik doorgeven dat de prijs die de gemeente voor de tegels rekent erg hoog is. Dus het zou beter zijn als de werkelijke waarde van de tegels wordt doorberekend ipv het hoge eerder genoemde bedrag. Dan koop ik ze liever zelf voor stuk minder.
- Zie de vorige vraag. Verder zijn we heel tevreden en de burens en wandelaars ook. Er is veel interesse in de goot. De vraag over of we de laadgoot ook gebruiken als de plek voor het huis bezet is: dat is niet mogelijk, daar zijn onze kabels te kort voor.
- De kabelgoot bevat goed. De burens vinden het ook prima, geen klachten gehad. Sommige burens waren geïnteresseerd.
- Beloon de mensen van de pilot met een korting op de aanleg 😊
- Hoop dat er zo snel mogelijk uitsluitel komt ivm aanschaf auto in maart
- Nee, alleen dat ik er erg blij mee ben.