

In kleine kernen duurder uit met elektrisch laden

De tarieven voor elektrisch laden in de kleine dorpen van Stichtse Vecht zijn torenhoog. Hoger dan bijvoorbeeld in Breukelen, waar een snellaadstation staat. Ook de verschillen met andere gemeenten zijn groot, becijferde een inwoner van Vreeland.

Lieske Pricker

Stichtse Vecht

In de kleine kernen, vooral in Vreeland, Nigtevecht en Loenen aan de Vecht, is de irritatie over de laadtarieven onder inwoners groot. Door het geringe aantal aanbieders van openbare laadpalen rijzen de prijzen de pan uit. „De laadpalen in deze plaatsen zijn bijna allemaal van één aanbieder, die zelf bepaalt welk tarief hij rekent. Daardoor lopen de prijzen op tot 86 cent per kilowattuur. Ter vergelijking: in andere gemeenten betaal je tussen de 30 en 50 cent”, zegt Berry Stapper uit Vreeland.

Hij rijdt zelf (nog) geen elektrische auto, zijn vrouw wel, maar heeft toch veel kennis over het onderwerp. Voor zijn werk in business development bij een leasemaatschappij voert hij regelmatig gesprekken met laadpaalleveranciers. Mede daardoor verbaast hij zich des te meer over de tarieven van openbare laadpalen in de gemeente. Daarin is hij niet de enige. PVV en CDA stelden in februari al vragen over de laadtarieven.

In 2024 waren elektrische rijders uit Stichtse Vecht al het meeste geld kwijt aan laden in de provincie Utrecht. De hoge prijzen hebben volgens Stapper twee oorzaken. Ten eerste is er per dorp slechts een beperkt aantal aanbieders. „In Vreeland en Nigtevecht staan alleen laadpalen van één aanbieder, waardoor zij de tarieven zo



▲ De tarieven van openbare laadpalen in Stichtse Vecht liggen hoog. FOTO JORIS VAN GENNIP

hoog kunnen maken als zij zelf willen. Voor een tankbeurt rij je nog wel om, maar je auto laden wil je dichtbij huis doen.”

Daarnaast mogen aanbieders in de gemeente Stichtse Vecht zelf hun tarieven bepalen. Daarmee komt ook de tweede oorzaak in beeld. „Het heeft alles te maken met het uitblijven van een duidelijk beleid vanuit de gemeente.”

Afspraak

Als er nieuwe laadpunten worden geplaatst, wordt er vaak een afspraak gemaakt over de laadtarieven. Die afspraken zijn zo vijf jaar geldig. „Daarna krijgt de aanbieder de vrije hand, terwijl deze lokaal geen enkele concurrentie heeft en ook geen enkel belang om een lage prijs aan te houden”, aldus Stapper.

In 2020 kwam de gemeente met beleid om elektrisch rijden te sti-

muleren. Volgens de gemeente staan daarin ook afspraken over tarieven. „Deze afspraken houden in dat de aanbieder zelf de prijs voor het gebruik van de laadvoorziening mag bepalen, aangezien zij verantwoordelijk is voor het beheer en exploiteren van de laadvoorziening”, aldus de gemeente.

De gemeente heeft inmiddels de handen ineengeslagen met Metropoolregio Amsterdam Elektrisch (MRA-e). Die organisatie brengt laadpaalexploitanten, gemeenten

en wegbeheerders binnen Utrecht, Noord-Holland en Flevoland met elkaar in contact. „De MRA-e zorgt voor schaalvoordelen, met name voor kleinere gemeenten, en verkort op die manier het plaatsings- en besluitvormingsproces, omdat de gemeente niet meer zelf hoeft te werven en aan te besteden per gebied of wijk.”

De voordelen van de samenwerking zijn volgens Stapper nog niet waarneembaar. „De focus lijkt niet te liggen op concurrerende laadtarieven.” Hij vraagt zich af of de beperkte parkeerplekken in de dorpen wel beschikbaar gesteld moeten worden voor dure laadpunten. „Er zouden juist extra parkeerplekken voor elektrisch laden aangelegd moeten worden. Je kunt denken aan snellaadplekken net buiten het dorp.” Daarmee wordt elektrisch rijden volgens Stapper écht gestimuleerd en gefaciliteerd.



Voor een tankbeurt rij je nog wel om, maar je auto laden wil je dichtbij huis doen

– Berry Stapper