Onderzoeksrapport: Gemeentelijk Beleid en Ervaringen met Verlengde Private Aansluitpunten (VPA's) voor het Laden van Elektrische Voertuigen



Inleiding

De transitie naar elektrische mobiliteit is in volle gang, maar brengt voor veel burgers een praktische uitdaging met zich mee: het opladen van hun voertuig zonder eigen oprit of garage. Een Verlengd Privaat Aansluitpunt (VPA), waarbij een laadkabel vanaf een private laadpaal over de stoep naar een openbare parkeerplaats wordt geleid, biedt hier een potentiële oplossing. De voordelen van een dergelijke constructie zijn:

- De berekening van Zonneplan heeft laten zien dat het al snel €580,- per jaar scheelt voor huizen zonder zonnepanelen. Voor huizen met zonnepanelen kan dit nog veel meer zijn
- Een laadpaal is geen parkeerplek. Wanneer een auto is volgeladen moet deze worden weggehaald naar een normale parkeerplek. Het uitbreiden van laadpalen zorgt daarmee voor minder parkeerplekken.
- Het kan helpen met het beperken van netcongestie door slim te laden

Toch kiezen veel gemeenten ervoor om geen VPA toe te staan. Dit is voornamelijk voor:

- Zorgen dat de kabel zorgt voor hinder / veiligheidsrisico's
- problemen met aansprakelijkheid wanneer iemand struikelt
- klachten over de esthiek
- Het claimen van de parkeerplek voor de deur
- Technische en juridische problemen zoals bij graafwerkzaamheden en infrastructuurbeheer

Dit onderzoek heeft gekeken naar drie soorten VPA's (zie bijlage)

- Kabelgoottegel
- Kabelmat
- Kabelarm

Het doel van dit onderzoek is:

1. Analyseren wat de voornaamste redenen zijn om een VPA niet toe te staan
2. De algemene tevredenheid analyseren van gemeenten die dit wel toestaan
3. Analyseren welke oplossing gemeenten het meest tevreden over zijn
4. Het verschil analyseren tussen de voornaamste reden om een VPA niet toe te staan en hoe vaak dit voorkomt bij gemeenten die dit wel toestaan

Huidig Beleid en Algemene Tevredenheid

Uit de enquête onder 102 unieke gemeenten blijkt dat het beleid ten aanzien van VPA's sterk uiteenloopt. De respons kan in drie hoofdcategorieën worden verdeeld [7]:

- **Toegestaan (Ja):** 36 van de 102 gemeenten (35%) staan een vorm van laden over de stoep toe, al dan niet onder specifieke voorwaarden.
- **Nooit Toegestaan (Nee):** 62 van de 102 gemeenten (61%) staan dit niet toe en hebben dit in het verleden ook nooit toegestaan.
- **Getest, maar niet doorgevoerd:** 4 van de 102 gemeenten (4%) hebben een pilot of test uitgevoerd, maar hebben daarna besloten de oplossing niet permanent toe te staan.

De gemeenten die VPA's toestaan, zijn over het algemeen positief over hun ervaringen. De tevredenheid varieert licht per type oplossing. De twee meest voorkomende oplossingen zijn de kabelmat en de kabelgoottegel. De gemiddelde tevredenheidsscore voor de kabelmat is 3,70 op een schaal van 5, met 10 antwoorden. Voor de kabelgoottegel is dit met 3,92 op 5, met 27 antwoorden, nog iets hoger.[7]

Tevredenheid en Ervaringen per VPA-Oplossing

Wanneer we dieper inzoomen op de specifieke oplossingen die door de 34 positieve gemeenten worden gefaciliteerd, zien we duidelijke verschillen in aanpak en ervaring.[7]

Kabelgoottegel

De kabelgoottegel is de meest geaccepteerde en geïmplementeerde oplossing(26). Van de gemeenten die VPA's toestaan, bieden velen de kabelgoottegel aan. De tevredenheid hierover is, zoals genoemd, hoog met een gemiddelde score van 3,92.[7] De implementatie vereist in de meeste gevallen een actieve rol van de gemeente. Vaak moet een bewoner een vergunning of een formele aanvraag indienen. De kosten voor de aanleg worden in de overgrote meerderheid van de gevallen volledig door de bewoner gedragen. In enkele gevallen draagt de gemeente (deels) bij aan de kosten. De problemen die met deze oplossing worden ervaren, zijn minimaal. Op vragen over hinder / veiligheidsrisico's (1,48/5), aansprakelijkheid (1,37/5), esthetiek (1,58/5), het claimen van parkeerplekken(2/5), technische / juridische problemen (1,9/5) geven gemeenten aan dat dit vrij beperkt voorkomt gemeenten bijna uitsluitend een 1 of 2 op een schaal van 5, wat aangeeft dat deze problemen zich in de praktijk beperkt voordoen.

Kabelmat

De kabelmat wordt door een kleiner aantal gemeenten toegestaan (10), maar nog steeds met een hoge tevredenheidsscore van 3,70.[7] Een opvallend verschil met de kabelgoottegel is dat het gebruik van een kabelmat vaak vergunningsvrij is. Gemeenten stellen wel duidelijke voorwaarden aan het type mat en het gebruik ervan. De kosten voor de aanschaf van de mat liggen volledig bij de bewoner. Net als bij de kabelgoottegel, rapporteren de gemeenten die de kabelmat toestaan weinig problemen. De scores voor hinder / veiligheidsrisico's (2/5), aansprakelijkheid (1,88/5), esthetiek (1,67/5), het claimen van parkeerplekken(2/5), technische / juridische problemen (1,67/5) laten zien dat de kabelmat in het algemeen een goede oplossing is, wel wordt dit minder goed beoordeeld dan de kabelgoottegel

Kabelarm

Geen van de 101 responderende gemeenten geeft aan het gebruik van een kabelarm toe te staan. Deze oplossing lijkt in de gemeentelijke praktijk (nog) geen rol van betekenis te spelen.[7]

Belangrijkste Redenen voor Weigering

De 62 gemeenten die VPA's nooit hebben toegestaan, voeren hiervoor een aantal zwaarwegende redenen aan. Op basis van de enquête, waarin redenen op een schaal van 1 (geheel niet de reden) tot 5 (voornaamste reden) werden beoordeeld, komen de volgende vier hoofdbezwaren naar voren [7]:

1. **Veiligheidsrisico's:** Dit is een van de meest genoemde hoofdredenen. Gemeenten zijn bezorgd over struikelgevaar en de algemene veiligheid op de stoep, met name voor minder validen en mensen met een visuele beperking(4,35/5).
2. **Aansprakelijkheid van de gemeente:** Direct gekoppeld aan de veiligheidsrisico's is de vrees voor aansprakelijkheidsclaims. Gemeenten willen voorkomen dat zij juridisch en financieel verantwoordelijk worden gehouden voor eventuele ongevallen die door de laadkabels worden veroorzaakt (4,14/5).
3. **Klachten over de esthetiek:** Gemeenten geven beperkt aan een VPA niet toe te staan vanwege klachten over de esthetiek (1,7/5)
4. **Onvoldoende schaalbaar:** gemeenten geven in beperkte maten aan dat ze dit niet toestaan omdat het onvoldoende schaalbaar is (2,27/5)
5. **Claimen van openbare parkeerplekken:** Een zeer belangrijke zorg is dat een VPA in de praktijk leidt tot het onofficieel 'claimen' van een openbare parkeerplek. Dit kan leiden tot sociale frictie en parkeerproblemen in de buurt (4,1/5).
6. **Technische en juridische complicaties:** Gemeenten wijzen op de complexiteit die VPA's met zich meebrengen voor het beheer van de openbare ruimte, bijvoorbeeld bij graafwerkzaamheden, herinrichting van straten of het leggen van kabels en leidingen (3,33/5.

Discrepantie tussen verwachte en ervaren problemen

Een van de meest opvallende conclusies uit dit onderzoek is de grote discrepantie tussen de *verwachte* problemen door gemeenten die VPA's weigeren en de *daadwerkelijk ervaren* problemen door gemeenten die ze wel toestaan.

De gemeenten die VPA's niet toestaan, baseren hun beleid voornamelijk op de angst voor veiligheidsrisico's, aansprakelijkheidskwesties en het claimen van parkeerplekken. Deze thema's worden consistent als voornaamste redenen (scores 4 en 5) voor weigering opgegeven.[7]

Echter, de data van de 34 gemeenten die VPA's (via kabelmatten of -goten) wel toestaan, schetst een totaal ander beeld. Wanneer hen gevraagd wordt naar de mate waarin deze specifieke problemen zich voordoen, zijn de antwoorden overweldigend positief. De scores voor "De kabel zorgt voor hinder / veiligheidsrisico's", "Problemen met aansprakelijkheid" en "Iemand 'claimt' de plek" zijn bijna zonder uitzondering een 1 of 2 op een schaal van 5. Dit geeft aan dat deze problemen in de praktijk als zeer gering of onbestaand worden ervaren.[7]

Deze bevinding suggereert dat de voornaamste barrières voor de implementatie van VPA's gebaseerd zijn op theoretische risico's en aannames, die in de praktijk, bij de gemeenten die een gereguleerde oplossing hebben ingevoerd, grotendeels niet bewaarheid worden.

Van de vier onderzochte gemeenten die na het testen hebben besloten de test niet te verlengen gaf er een aan gebruik te hebben gemaakt van de kabelgoottegel, een gebruik te hebben gemaakt van de laadkabelmat en twee hebben geen antwoord gegeven op welke waren toegestaan. Beide gemeenten die het niet meer toestaan hebben aangegeven dat ze dit hebben gedaan vanwege veiligheid, aansprakelijkheid en om claimgedrag te voorkomen. In het algemeen kan worden gesteld dat gemeenten tevreden zijn met het toestaan van een VPA van de 40 gemeenten die dit toestaan / hebben getest geeft 10% aan dit niet meer te doen.

Conclusie

Het gemeentelijk landschap met betrekking tot Verlengde Private Aansluitpunten is verdeeld. Een meerderheid van de ondervraagde gemeenten (61%) hanteert een terughoudend beleid, primair gedreven door zorgen over veiligheid, aansprakelijkheid en het claimen van openbare ruimte.

Tegelijkertijd toont een substantiële minderheid (35%) aan dat het wel degelijk mogelijk is om VPA's op een veilige en bevredigende manier te faciliteren. Met name de kabelgoottegel (tevredenheidsscore 3,92/5) en de kabelmat (score 3,70/5) bewijzen in de praktijk succesvolle oplossingen te zijn.

De kernconclusie van dit onderzoek is de duidelijke kloof tussen de *gepercipieerde risico's* van de weigerende gemeenten en de *ervaren realiteit* van de toestemmende gemeenten. De problemen die als de grootste obstakels worden gezien, blijken zich in de praktijk nauwelijks voor te doen wanneer er duidelijke voorwaarden en regels worden gehanteerd, zoals een vergunningsplicht voor kabelgoten of specifieke eisen aan kabelmatten. Dit suggereert dat de bezwaren tegen VPA's effectief gemanaged kunnen worden en dat de voordelen voor zowel de burger als de energietransitie zwaarder kunnen wegen dan de beheersbare nadelen.

Limitaties en suggesties voor toekomstig onderzoek

Dit onderzoek is uitgevoerd door Laurens in ‘t Veld. Hij is inwoner van de gemeenten Dijk en Waard waar een VPA niet is toegestaan terwijl hij wel een elektrische auto rijdt. Hierdoor is hij gebaat bij een positieve uitslag van de VPA. Met die reden is besloten het onderzoek en de antwoorden zo transparant mogelijk te maken.

Na het doen van het onderzoek was de mogelijkheid van een platte laadkabel gevonden.Deze optie is niet meegenomen. Toekomstig onderzoek kan hier ook naar kijken.

Dit onderzoek heeft alleen gekeken naar de subjectieve ervaringen van gemeenten. Er is niet gekeken naar de objectieve problemen die gemeenten ondervinden. Er is bijvoorbeeld op de vraag over de veiligheid niet gevraagd hoe vaak dit precies is gebeurd en of mensen daadwerkelijk zijn gestruikeld / zich geblesseerd hebben.

Drie gemeenten hebben de vragenlijst dubbel ingevuld, in dit geval is besloten de eerste inzending te houden

Bijlage

Soorten onderzochten VPA’s

kabelgoottegel



kabelmat



kabelarm

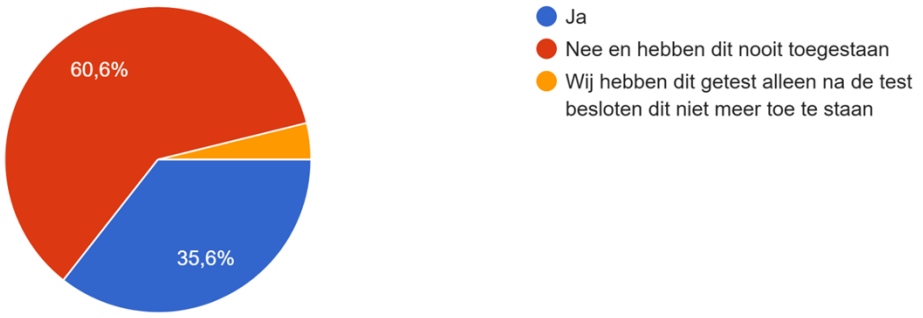


Antwoorden van de enquête

Vraag of het ooit is toegestaan

Is het in uw gemeente toegestaan om, op welke manier dan ook, een laadkabel over de stoep te hebben? Al dan niet met bepaalde voorwaarden?

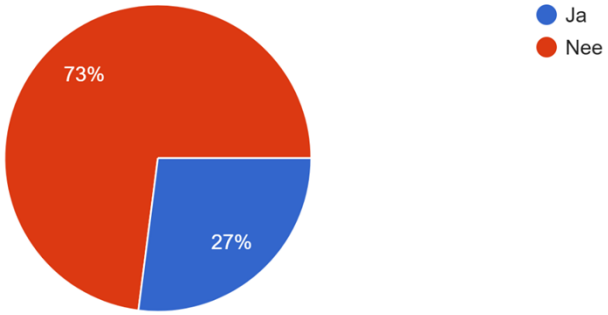
104 antwoorden



Vragen van gemeenten die de kabelmat toestaan

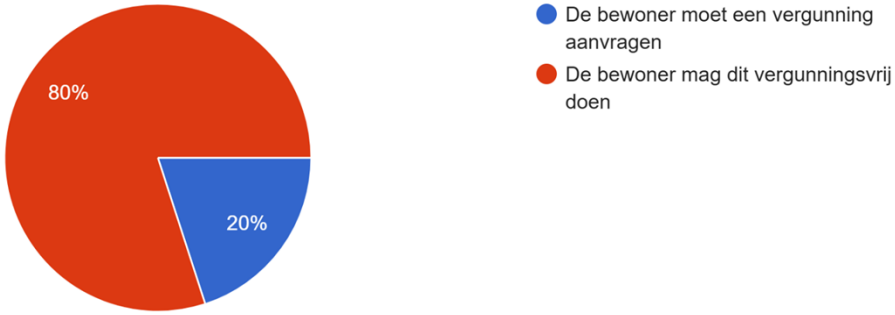
Is het toegestaan om te laden via een kabelmat?

37 antwoorden



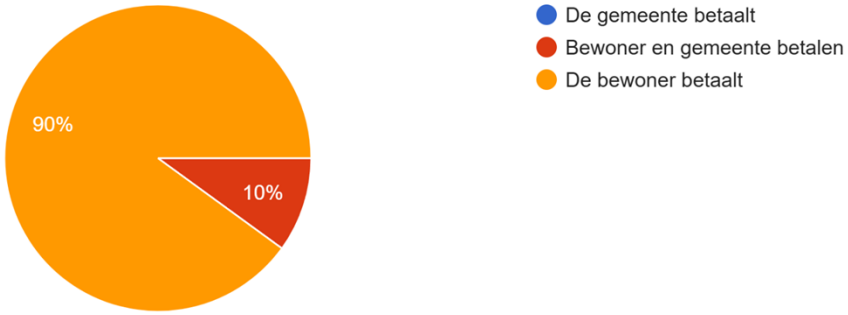
Op welke manier moet de bewoner dit aanvragen?

10 antwoorden



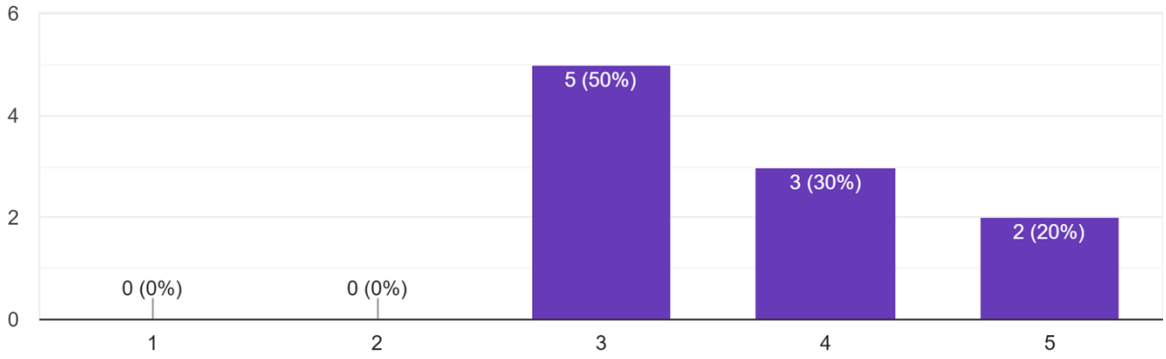
Wie draagt de kosten hiervoor?

10 antwoorden



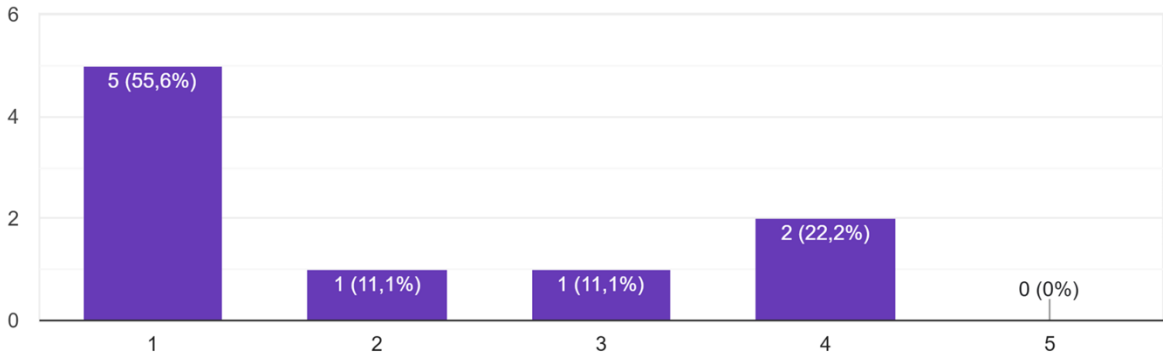
Rekening houdend met eventuele klachten van omwonende en de voordelen voor de bewoner. Hoe tevreden zijn jullie over het toestaan van de kabelmat?

10 antwoorden



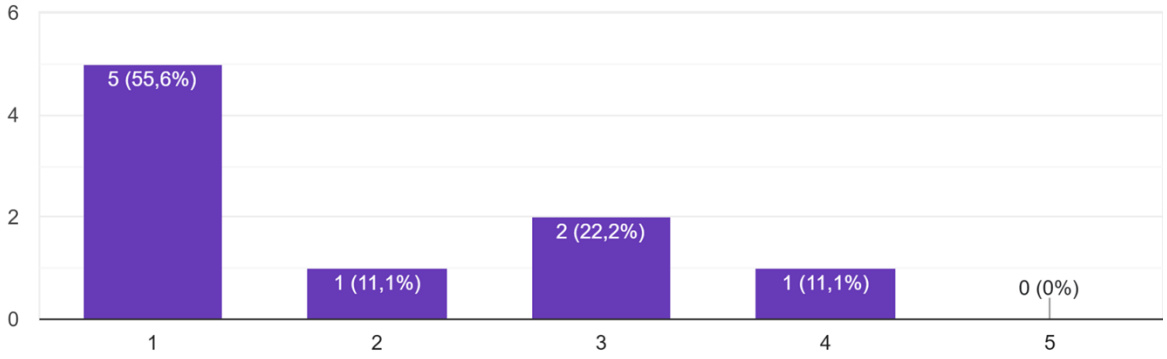
De kabel zorgt voor hinder / veiligheidsrisico's

9 antwoorden



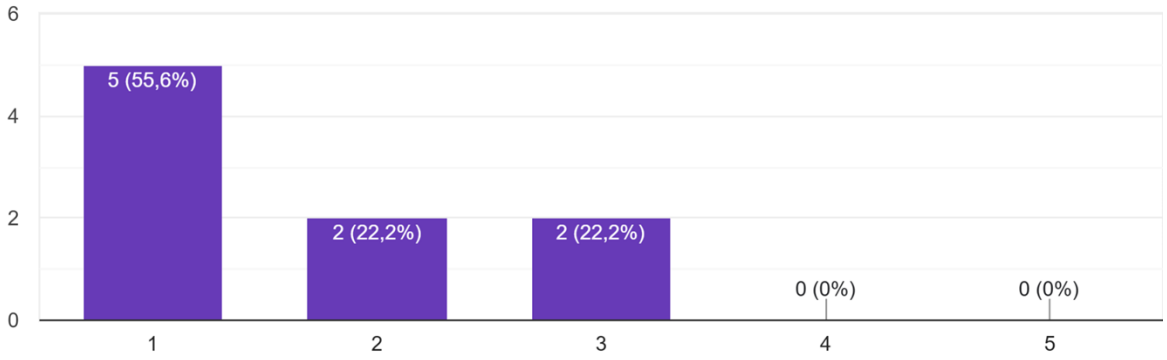
Problemen met aansprakelijkheid wanneer iemand struikelt over de laadkabel

9 antwoorden



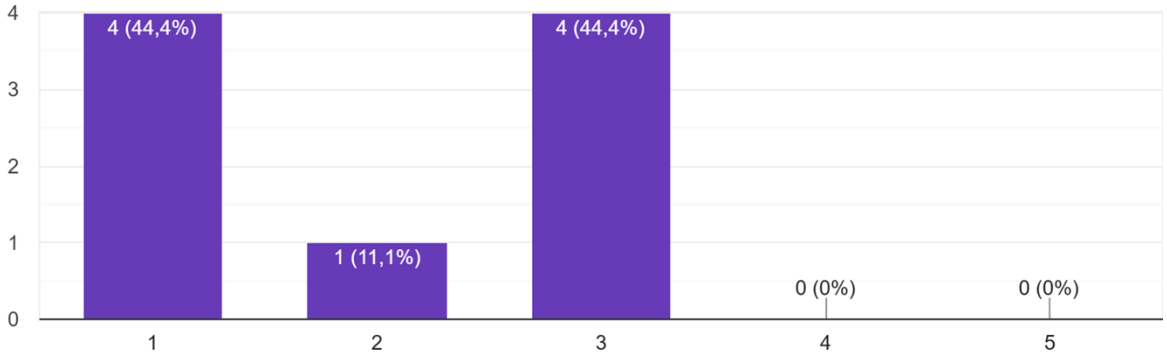
Klachten over de esthetiek van een laadkabel over de stoep.

9 antwoorden



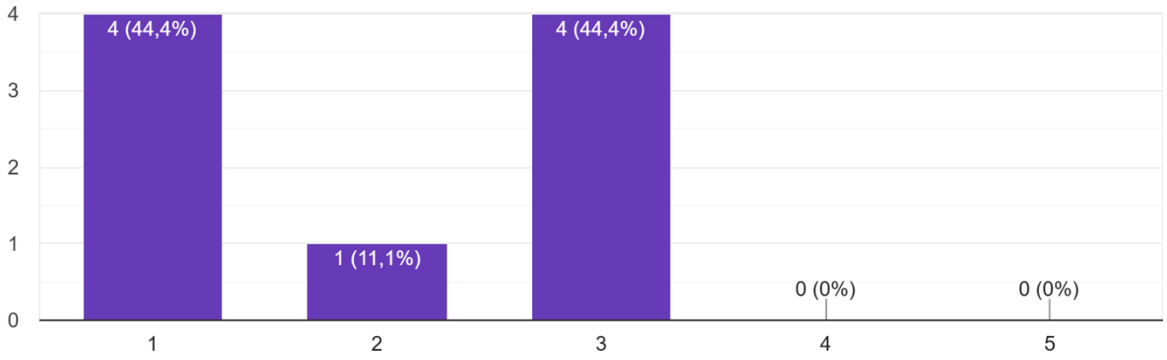
Iemand "claimt" de plek voor de deur wat leidt tot ergernissen bij buren.

9 antwoorden



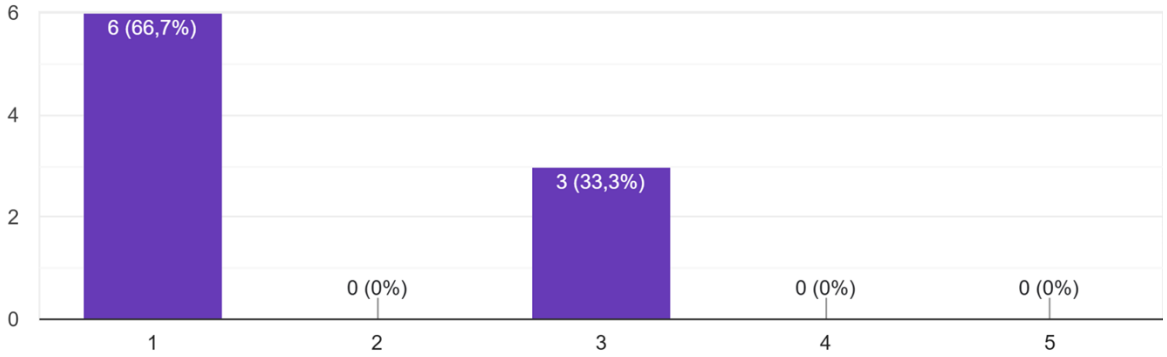
Iemand "claimt" de plek voor de deur wat leidt tot ergernissen bij buren.

9 antwoorden



Technische en juridische problemen zoals bij graafwerkzaamheden en infrastructuurbeheer

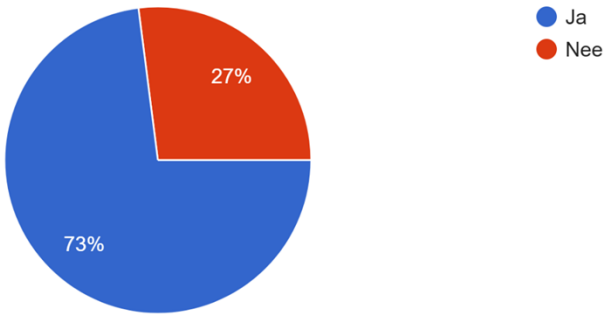
9 antwoorden



De volgende antwoorden zijn van gemeenten die de kabelgoottegel toestaan

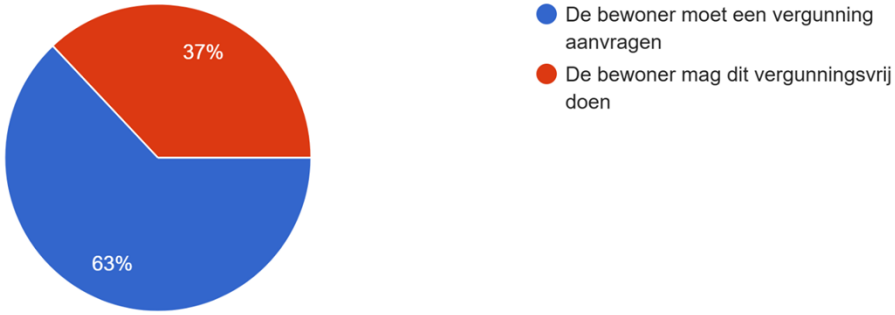
Is het toegestaan om te laden via een kabelgoottegel?

37 antwoorden



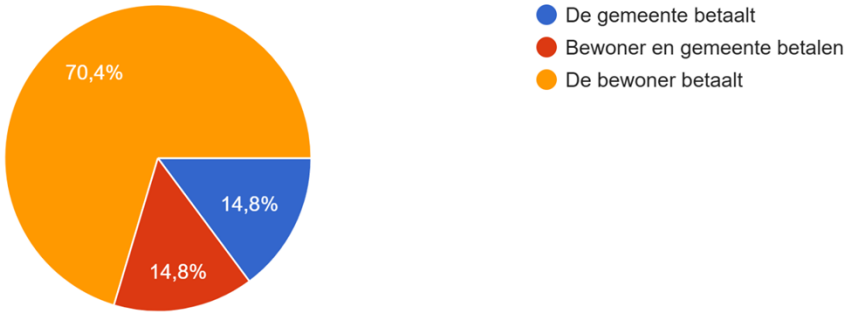
Op welke manier moet de bewoner dit aanvragen? (selecteer alleen wat van toepassing is)

27 antwoorden



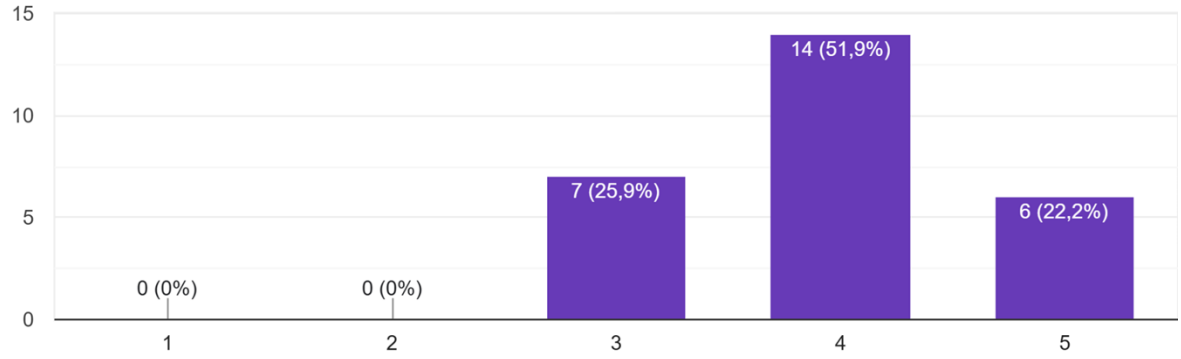
Wie draagt de kosten voor de kabelgoottegel?

27 antwoorden



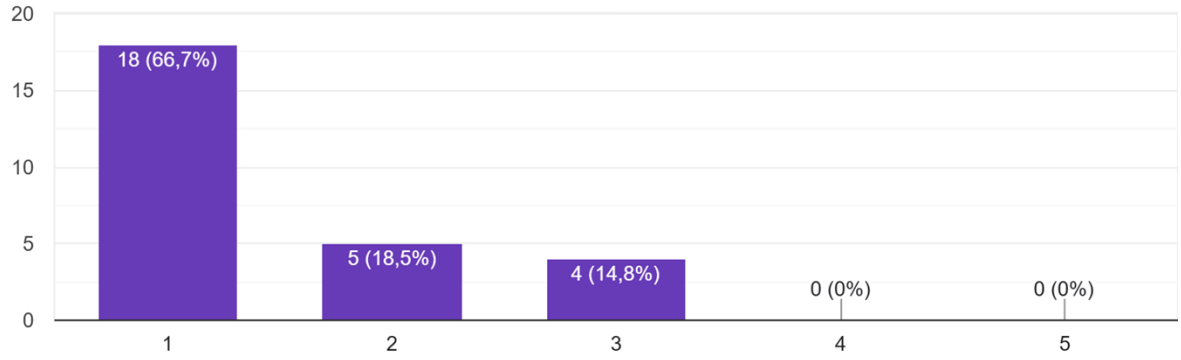
Rekening houdend met eventuele klachten van omwonende en de voordelen voor de bewoner. Hoe tevreden zijn jullie over de kabelgoottegel?

27 antwoorden



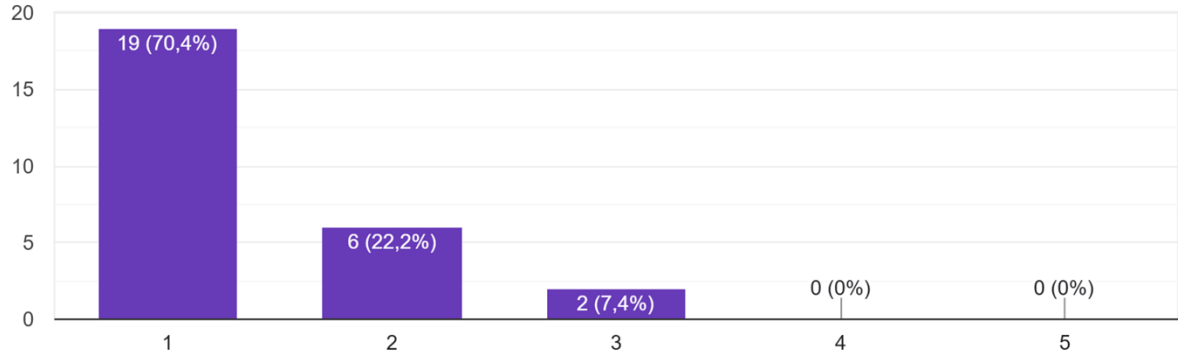
De kabel zorgt voor hinder / veiligheidsrisico's

27 antwoorden



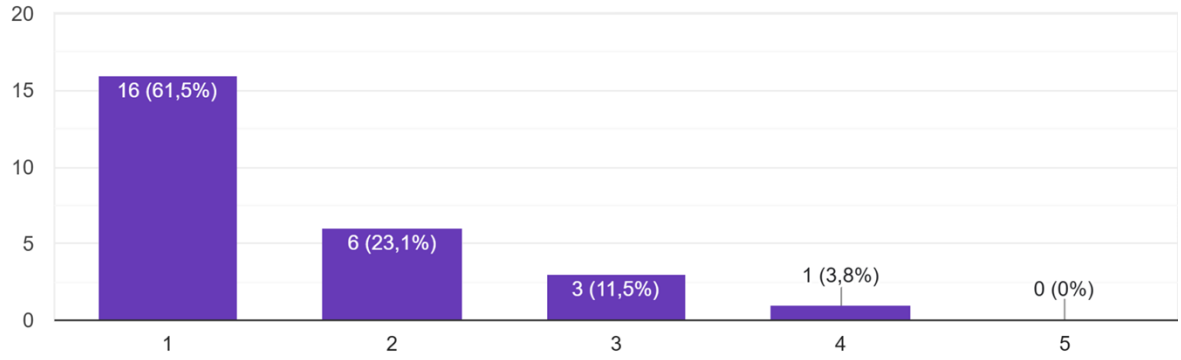
Problemen met aansprakelijkheid wanneer iemand struikelt over de laadkabel

27 antwoorden



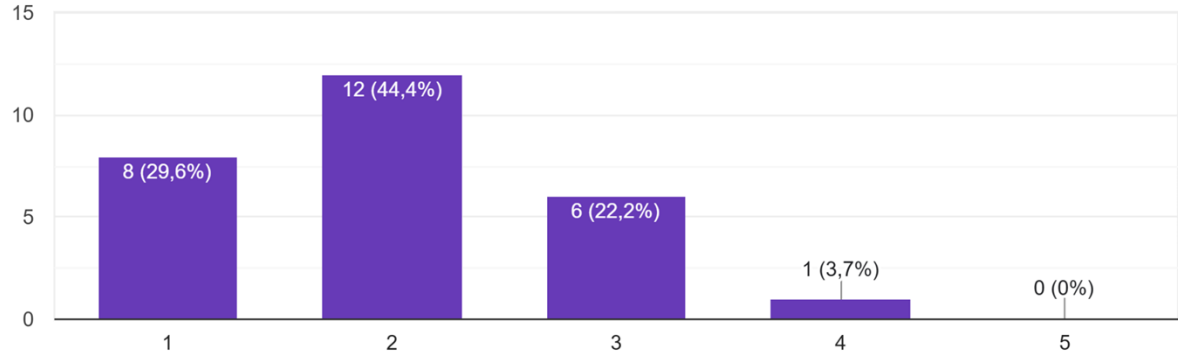
Klachten over de esthetiek van een laadkabel over de stoep.

26 antwoorden



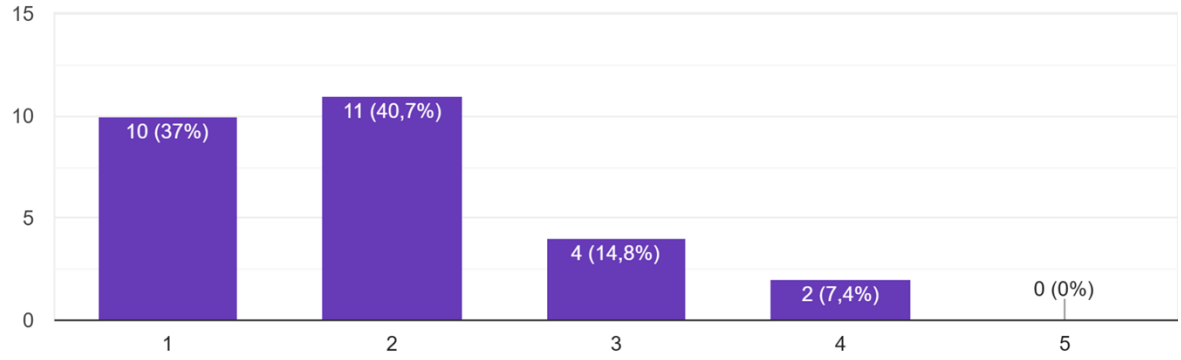
Iemand "claimt" de plek voor de deur wat leidt tot ergernissen bij buren.

27 antwoorden



Technische en juridische problemen zoals bij graafwerkzaamheden en infrastructuurbeheer

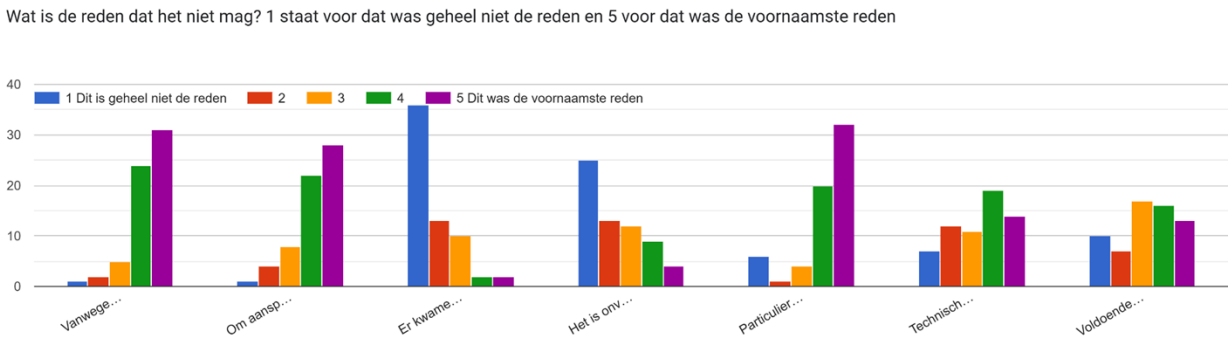
27 antwoorden



De volgende vragen zijn van gemeenten die de kabelarm toestaan



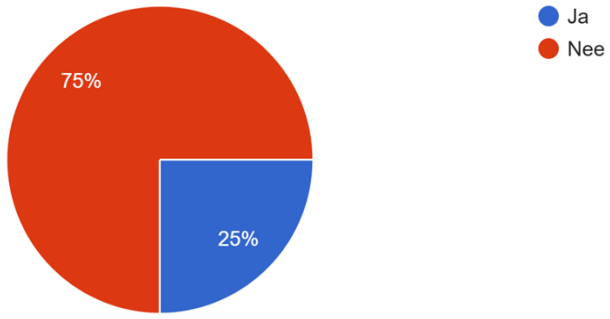
De volgende vragen zijn van gemeenten die het nooit hebben toegestaan



De volgende vragen zijn van gemeenten die de kabelmat wel hebben toegestaan maar na een pilot het niet meer toestaan

Was het gebruik van een kabelmat toegestaan maar nu niet meer?

4 antwoorden



Wat is de reden dat de kabelmat het niet meer mag? 1 staat voor dat was geheel niet de reden en 5 voor dat was de voornaamste reden



De volgende vragen zijn van gemeenten die een kabelgoottegel hebben gesstest maar nu niet meer toestaan





De volgende vragen zijn van gemeenten die hebben gestest met een kabelarm maar nu niet meer toestaan



Aanvullingen op het onderzoek

Wij zijn momenteel bezig met een pilot en hebben gekozen voor de kabelgoot in de tegel. Als dit goed verloopt willen we dit toestaan. Hier zal het college ook nog akkoord over moeten geven.
wij als gemeente plaatsen de goottegels tbv laadkabel
wij hebben een pilot gedraaid met laadtegels, op dit moment zijn wij aa het nadenken om platte laadkabels te gedogen. Hiervoor moeten wij nog wel besluitvorming maken.
In onze gemeente zorgen wij ervoor dat er voldoende laadpalen in de openbare ruimte geplaatst worden/zijn. Inwoners mogen ook altijd zelf een verzoek indienen
Ik denk dat het goed is om ook de beleidsdocumenten te analyseren die gaan over het laden in de openbare ruimte bij verschillende gemeenten; Op deze manier kan je meer informatie vergaren over de beweegredenen achter de beleidskeuzes. Voor onze gemeente is dit hier te vinden: https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR690166/1

Wij hebben nog geen klachten gehad over de kabelgoot.

We maken momenteel pas één jaar gebruik van de kabelgoot. Het kan dus zijn dat "problemen" met kabelgoten zich nog voor moeten doen.

In Diemen loopt nu nog een pilot tot 31-12-2025, deze pilot (dus ook de kabelgoottegels) worden kostenloos verstrekt. Een evaluatie begin 2026 bepaalt onze koers voor de komende jaren. De kans is groot dat de kosten van aanschaf en aanleg van de kabelgoottegels voor nieuwe aanvragen voor rekening komen voor bewoners. Er wordt gehandhaafd op losse kabels over het trottoir. Indien er nog vragen zijn dan kan je contact met me opnemen.

Een kabelgoot is bij de gem Doetinchem pas sinds 1-1-2024 mogelijk. Er zijn tot nu toe pas 10 aanvragen geweest. Veel ervaring hebben we er dus nog niet mee, maar deze 10 hebben nog geen enkele problemen opgeleverd.

Ik heb het laden in de openbare ruimte vanaf een privaat oplaadstation op eigengrond of vanuit de woning laten uitzoeken door onze afdeling JZ. Uit dit onderzoek kwam dat de gemeente altijd aansprakelijk blijft indien er ongevallen oid voorkomen.

Wij zijn voornemens dit jaar een pilot te starten met kabelmatten.

We zijn op dit moment bezig met het opstellen van het beleid en het toestaan van kabelmatten

We hebben gekeken of ervaringen elders voor ons reden konden zijn om een pilot te starten. We hebben zelf moeite met een pilot omdat het starten van een pilot onbedoeld onterechte verwachtingen kan scheppen voor de toekomst.

Nee

Zie onze website voor de argumenten waarom we dit niet toestaan:https://www.eindhoven.nl/stad-en-wonen/stad/parkeren/laadpalen-voor-elektrische-autos/andere-laadoplossingen

Nee

Gemeente Ermelo is een zorgdorp. Er zijn veel zorginstellingen. Gemeente Ermelo heeft de plicht om voor deze mensen te zorgen, zeker waar het gaat om veiligheid in de openbare ruimte. Bewoners van bijv. Bartimeus moeten veilig van de openbare ruimte gebruik kunnen maken. Dit is de voornaamste reden om kabelgoten niet toe te staan.

Wij zijn nog zoekende naar een goed beleid hiervoor.

We hebben in de gemeente Gilze en Rijen op verschillende locaties de kabelgoot getest. Die test was positief. We maken binnenkort een e-laad-beleid, waarin een keuze gemaakt zal worden de kabelgoot al dan niet toe te staan. In de basis zal het advies positief zijn gezien de test. We achten het een passende aanvulling op de openbare laadpalen. En als aanvulling op de mogeljkheid tot gebruik eigen (duurzame) stroom. Uiteraard toepassing onder voorwaarden tav aanvrager en locatiebeperkingen. Uitvoering door eigen dienst of huisaannemer. Kosten voor aanvrager.

Nee

De vraagstelling is niet volledig. Want ondanks dat het vergunningsvrij is toegestaan om een kabelmat te gebruiken, moet wel worden voldaan aan de daaraan gestelde voorwaarden in de Nadere regels VPA gemeente Gorinchem 2025

Nee

De ervaringen zijn nog prematuur, er zijn vanwege de zeer recente start nog geen kabelgoten aangelegd. Wel zijn er enkele illegale kabelgoten en aanverwante constructies aangetroffen in de gemeente. Deze hebben nauwelijks geleid tot klachten.

Ik ga binnenkort hopelijk bezig met een pilot voor VPA's. Hierin zal de gemeente hoogstwaarschijnlijk aan de slag gaan met de platte kabel van flatpower

Vooral nieuwsgierig wat alternatieve mogelijkheden zijn. Maar ook hoe bijvoorbeeld de MRA-e hier tegenaan kijkt als gemeenten het goedkeuren waar zij mee samenwerken met een consessie.

Wij als gemeente Hulst hebben eerst een jaar proefgedraaid met de kabelmatten. In die periode zijn er nul klachten geweest over het gebruik hiervan in de openbare ruimte. Derhalve heeft ons college dit voorjaar besloten het gebruik van deze matten definitief toe te staan en is hiervoor dus ook beleid opgesteld.

We zitten nu nog in de testfase van 2 jaar. Halverwege volgend jaar evalueren we het en kijken of we het door willen zetten. We hebben wat problemen gehad met het uitvoeren van het beleid en of er voor sommige gevallen een uitzondering kon worden gemaakt.

Ik kon bij de meerkeuzevragen niet 'niet van toepassing' selecteren. Dat is namelijk bij graafwerkzaamheden zo, want deze hebben nog niet plaatsgevonden sinds de invoering van de kabelgoottegel.

Nee

Er worden 3 opties genoemd en alleen gevraagd naar kabels "over" de stoep. Dat is wel erg beperkt. Ik heb dan ook alleen die optie beantwoord.

Wij hebben als gemeente Leudal VPA's nooit toegestaan. Het is technisch, organisatorisch en juridisch lastig dit een plek te geven in onze openbare ruimte. De voordelen (die zijn er ook echt wel) wegen niet op tegen de nadelen. Als gemeente dienen we waar mogelijk het individueel belang maar niet wanneer dit niet opweegt tegen het algemeen belang. VPA's wegen volgens onze gemeente niet op tegen het algemeen belang.

Er zijn meerdere opties, kabel zonder mat, een soort 'brug' of hard kunststof mat over de kabel, platte laadkabel. Ook mis je de optie 'nog niet toegestaan, maar er wordt onderzocht of het mogelijk iets is wat we toch moeten gaan toestaan'.

Er is nog een reden voor ons om dit niet toe te staan, namelijk ongelijkheid tussen inwoners. Sommige delen van een gemeente lenen zich niet goed voor VPA’s waardoor ongelijkheid ontstaat. Dit is bijvoorbeeld aan de orde als de parkeerdruk hoog is. Of als de inrichting van de straat dusdanig is dat bij de ene woning wel VPA’s mogelijk zijn en bij de andere woning niet. Wanneer gemeenten onderscheid maken per buurt, zorgt dat voor ongelijkheid tussen bewoners en een niet-eenduidig beleid. Dit heeft op zijn beurt weer effect op het handhaven.

Als gemeente bieden wij kabelgoottegels aan onze inwoners. De inkoopprijs per tegel komt voor rekening van de aanvrager. De gemeente plaatst vervolgens de tegels kosteloos. De bijbehorende parkeervak blijft openbaar.

Let op, het is bij ons nog een pilot en ligt dus nog niet vast in ons beleid. Op onze website kan je zien aan welke voorwaarden inwoneers moeten voldoen om in aanmerking te komen. DOor de gring aantal kabelgoten in onze gemenete kunnen we nu nog niet goed bepalen of dit geaccepteerd wordt door de directe omgeving.

Nee

nee

Wij zijn momenteel bezig met het opstellen van beleidsregels voor het toestaan van de kabelgoot. Geïnteresseerden kunnen vanaf Q3 2025 een vergunningaanvraag indienen.

Oirschot is in het proces een uitspraak te doen betreffende VPA's in de toekomst.

nee

CROW heeft in juni een adviesrapport opgesteld over VPA's. Te vinden via https://www.crow.nl/kennisproducten/laadkabels-laadpalen-hoe-houdt-je-het-trottoir-veilig-en-toegankelijk/

We merken dat er steeds meer kabelgoten worden aangevraagd en daarom ook vaker worden afgewezen omdat ze niet voldoen aan de spelregels. bij afwijzing wil men in beroep gaan, maar omdat het een pilot is (geen verordening) kan dit formeel niet. Een afwijzing wordt steeds vaker niet geaccepteerd.

Nee

Het is ontzettend lastig om hier een goede oplossing voor te vinden, we blijven afhankelijk van de gebruiker om een kabel goed weg te stoppen in een goot of onder een mat, het risico bestaat daarnaast dast wanneer er aan andere auto op een plek met kabelgoot staat, de kabel alsnog naar een andere parkeerplaats wordt getrokken. Tevens ontstaat ongelijkheid tussen buren, want waar een adres een parkeerplaats voor de deur heeft waar het kan, kan de buurman net een bosje voor zijn deur hebben waar geen kabel doorheen kan.

Openbare laadplekken zijn bij ons ook zoveel mogelijk geïntegreerd in de openbare verlichting.

nee

In ons Afwegingskader Elektrische Laadinfrastructuur wordt omschreven welke voor- en nadelen er gezien worden en waarbij voorlopig de nadelen en risico's zwaarder worden gewogen dan de voordelen. Uiteraard houden we de landelijke en regionale ontwikkelingen en initiatieven in de gaten omdat we ons beseffen dat de behoefte zal toenemen na het wegvallen van de salderingsregeling zonnepanelen. Een experiment zou dan wellicht een optie kunnen zijn. Nu is het dus niet toegestaan en werkt de gemeente niet mee aan het realiseren van speciale voorzieningen.

Krachtens onze APV is het eea ook uitgesloten. Ook zijn er diverse bezwaren tav welstand

We zijn nu nog bezig met een proef om het in de toekomst toe te laten staan.

Een onderdeel van onze keuze om niet toe te staan, is het toekomstbeeld. Wij zijn van mening dat een keuze om toe te staan een behoorlijk onomkeerbar ekeuze is omdat bewoners dan investeringen gaan doen. Nu is het gebruik van een enkele VPA nog te overzien, maar hoe is dat over 5 a 10 jaar als bijna alle auto's elektrisch moeten zijn. Ligt er dan bij ieder huis een VPA? Dit kan dan een behoorlijk obstakel worden voor minder validen.

nvt

Nee

Wij missen deze reden in de vragenlijst: Het beperkt de gemeente mogelijk in de toekomst in de ontwerpvrijheid bij een herinrichting van de openbare ruimte. Eigenaren van een VPA kunnen mogelijk rechten ontlenen aan een aansluiting. Hierdoor is het risico dat er geen ruimte is voor toekomstige ambities (fietsstraten, vergroening, ontmoetingsruimte).

De gemeente Voorst werkt op dit moment aan het toestaan van VPA's.

Nee

Nee

Bij ons zijn bepaalde dingen toegestaan, omdat we het door de vingers zien. We handhaven er niet op.

Goed initiatief, vraag wordt steeds meer naar VPA

Volgens mij is er wel eerder onderzoek gedaan naar de mogelijkheden, o.a. door CROW en NKL

De landelijke overheid zou er goed aan doen om richtlijnen of regelgeving op te stellen over VPAs. Dat maakt het voor iedereen duidelijker, anders heb je in elke gemeente ander beleid.
geen
Toestaan onder voorwaarden betekent ook extra inzet van handhaving en toezicht (zijn altijd mensen die zich er niet precies aan houden), en daarmee extra kosten en inzet van schaarse handhavingscapaciteit voor gemeente.
nee
In winterswijk is een proef geweest met de kabelgoot. Uiteindelijk is gekozen voor de platte laadkabel. Zie eerdere info per mail