



Hoe om te gaan met aanvragen voor verlengd private aansluitingen (VPA's)?

Een afwegingskader voor gemeenten, inclusief technische eisen

21 juni 2022

NKL · Vondellaan 162 · 3521 GH Utrecht
www.nklnederland.nl · info@nklnederland.nl

Inhoudsopgave

1. Introductie 3
1.1 Aanleiding: meer aanvragen verlengde private aansluitpunten 3
1.2 Definitie en scope 4
1.3 Leeswijzer 5
1.4 Totstandkoming: samen met gemeenten en NAL-regio's 5
2. Afwegingskader voor VPA's 6
2.1 Waarom VPA's afwegen? 6
2.2 De afwegingen voor VPA's op een rijtje 6
2.3 Samenvattend 14
3. Aandachtspunten en eisen bij het toestaan van VPA's 15

1. Introductie

Voor u ligt het rapport over verlengde private aansluitingen (VPA's) voor laadpunten. Het document is bedoeld om gemeenten te helpen een standpunt te bepalen over deze VPA's. In dit hoofdstuk geven we een korte introductie met onder andere een definitie, scope en leeswijzer.

1.1 Aanleiding: meer aanvragen verlengde private aansluitpunten

Nederland zet steeds meer in op duurzame mobiliteit. De ambitie uit het Klimaatakkoord is dat in 2030 alle nieuwe auto's emissievrij zijn. De verwachting is dat we dan richting 1,9 miljoen elektrische personenvoertuigen gaan en dat de overgrote meerderheid van deze elektrische voertuigen door (extern op te laden) batterijen worden aangedreven. De behoefte aan zowel (semi)publieke als private laadinfrastructuur in verschillende vormen wordt hierdoor groter en groter.

Eén van de vormen van private laadinfrastructuur is het verlengd privaat aansluitpunt (VPA). Bij VPA bevindt de laadlocatie zich in de publieke ruimte en het laadpunt wordt gevoed via een kabel die op een private netaansluiting van een woonhuis (of bedrijfspand) is aangesloten.

Landelijk advies ten aanzien van VPA's

Het wel of niet toestaan van een VPA is de bevoegdheid van gemeenten. De NAL-regio's, belast met de realisatie van een netwerk van (publieke) laadinfrastructuur, zien een VPA niet als een wenselijke ontwikkeling die bijdraagt aan de opschaling van het publieke laadnetwerk. De voordelen voor het individu wegen niet op tegen de nadelen van het collectief en uitrol van het publieke laadnetwerk. Een VPA in landelijk gebied met stedelijkheidsklasse 5[1] kan in sommige gevallen wel bijdragen aan het laadnetwerk. Als een gemeente overweegt om VPA toe te staan, dan is het raadzaam om rekening te houden met eventuele bestaande afspraken in concessies voor publieke laadpalen en de suggesties die in dit rapport staan.

Omdat de laadvoorziening bij VPA's deels in de publieke ruimte ligt, komt een deel van de risico's en de verantwoordelijkheden bij de gemeente te liggen. Maar gemeenten hebben er minder invloed op aangezien het gaat om een private aansluiting.

De verdeling van de risico's en verantwoordelijkheden en de onzekerheid die dit met zich meebrengt voor gemeenten, roepen een aantal vragen op. Hoe kun je VPA's op een technisch verantwoorde en veilige manier toepassen. Wie moet hiervoor zorgdragen? En wat zijn beleidsmatige afwegingen die gemeenten kunnen maken? Kortom: er is behoefte aan inzicht in de laatste (technologische) ontwikkelingen, de best practices en advies aan gemeenten en andere overheden hoe je het beste kunt omgaan met VPA's.

Dit is precies wat in dit rapport aan bod komt. Om gemeenten te helpen om een goede afweging te maken om VPA's wel of niet toe te staan, is een afwegingskader opgesteld dat rekening houdt met ruimtelijke, juridische, organisatorische, financiële en technische (veiligheids)aspecten.

Daarnaast geeft dit rapport een overzicht van (technische) eisen die een gemeente kan stellen als een bewoner een VPA realiseert. Dit overzicht van eisen is bedoeld om de veiligheid van de toepassing te waarborgen, maar ook om de uitrol van laadinfrastructuur te versnellen.

[1] De uitzonderingspositie die mogelijk is voor stedelijkheidsklasse 5 sluit aan bij de methodiek voor de definitie van een landelijk dekkend laadnetwerk voor de stedelijkheidsklasse 1 t/m 4.

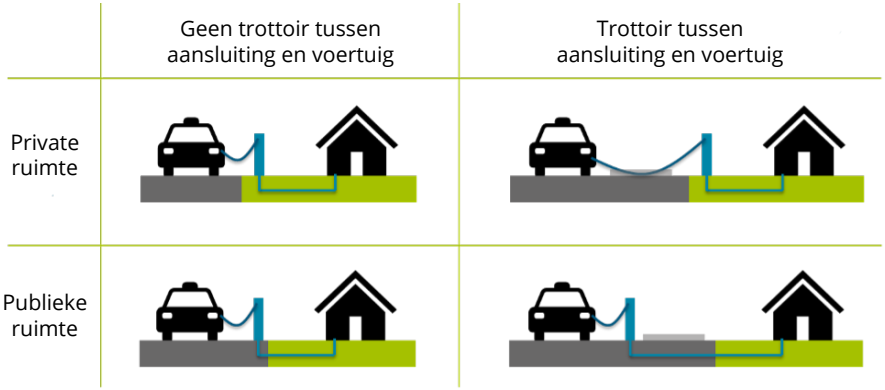
1.2 Definitie en scope

In deze rapportage wordt de volgende definitie van VPA toegepast:

> “Een laadfaciliteit voor privaat gebruik, met de laadlocatie in de publieke ruimte, waarbij het laadpunt gevoed wordt via een kabel die is aangesloten op een private netaansluiting van een woonhuis of bedrijfspand”

Binnen deze definitie vallen zowel gereserveerde als niet-gereserveerde parkeerplekken.

De meest voorkomende configuraties van VPA’s zijn schematisch weergegeven in figuur 1. In figuur 2 staan fotovoorbeelden van VPA-toepassingen.



Figuur 1 - meest voorkomende configuraties van VPA



Figuur 2 - voorbeelden van VPA-toepassingen

Naast de configuraties uit figuur 1 zijn de volgende vormen mogelijk:

- Het laadpunt is gemonteerd aan een object in de private ruimte, maar ligt boven de openbare ruimte. Bijvoorbeeld een laadpaal gemonteerd aan een gevel.
- De laadpaal staat op een private parkeerplek, maar de kabel loopt door de publieke ruimte.

Al deze vormen van VPA's vallen binnen de scope van dit rapport.

Laadpalen voor publiek gebruik en op mandelig terrein vallen buiten scope

Er zijn ook vormen mogelijk waarbij een bewoner een laadpaal voor anderen toegankelijk wil maken. De stroom wordt dan verkocht aan derden, door bijvoorbeeld activatie met een laadpas. Deze laadpalen die (ook) voor publiek gebruik bestemd zijn, vallen buiten de definitie en daarmee de scope van dit rapport. Dit is het toepassingsgebied van openbare laadpalen. Een bewoner fungeert dan als exploitant en moet ook voldoen aan de eisen die aan exploitanten in de openbare ruimte gesteld worden. Daarnaast treedt de eigenaar in concurrentie met de exploitant van publieke laadpalen. Als een particulier laadpalen voor publiek gebruik realiseert, dan zitten daar dus een aantal haken en ogen aan. Deze worden niet behandeld in dit rapport.

Dan zijn er ook nog laadpalen op mandelig terrein. Dit zijn terreinen die niet volledig privé zijn, maar ook niet openbaar. Een voorbeeld is een parkeerterrein waarbij de parkeerplaatsen van eigenaren gezamenlijk zijn en niemand recht heeft op een eigen parkeerplaats. Dit is vaak het geval bij VVE-gebouwen. In de praktijk kan dit leiden tot geschilpunten over wie waar mag parkeren, de realisatie van (gezamenlijke) initiatieven, beheer en de daadwerkelijke uitvoer van gezamenlijk onderhoud. Ook laadpalen op mandelig terrein vallen buiten de definitie en scope.

Wij adviseren gemeenten nadrukkelijk om extra rekening te houden met deze mate van complexiteit bij het wel of niet toepassen van laadpalen op mandelig terrein en dit afzonderlijk af te wegen.

1.3 Leeswijzer

Dit rapport helpt gemeenten om een standpunt over VPA's te bepalen. In hoofdstuk 2 vindt u een afwegingskader voor VPA's. Eerst komt aan bod waarom gemeenten met het vraagstuk aan de slag moeten. Daarna worden alle afwegingen beschreven, in een overzichtelijke tabel.

In hoofdstuk 3 leest u over de aandachtspunten rondom VPA's en over de eisen die u kunt stellen bij het toestaan van VPA's. Gemeenten kunnen deze eisen stellen ten aanzien van de realisatie, beheer en onderhoud van VPA's.

1.4 Totstandkoming: samen met gemeenten en NAL-regio's

Aan dit rapport hebben meegewerkt, in de vorm van interviews:

- Gemeente Krimpenerwaard
- Gemeente Venlo
- Gemeente Leeuwarden
- Gemeente Aa en Hunze
- Gemeente Utrecht

Tijdens de interviews is onder andere gevraagd naar wat de gemeenten nu al doen op het gebied van VPA's en wat hun ervaringen zijn. Ook is ingegaan op mogelijke afwegingen bij het wel of niet toestaan van VPA's en hoe om te gaan met bestaande VPA's. Verder zijn vertegenwoordigers betrokken vanuit de samenwerkingsregio's van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL-regio's).

2. Afwegingskader voor VPA’s

In dit hoofdstuk leest u waarom een gemeente met VPA’s aan de slag zou moeten. Daarna volgen alle afwegingen die een rol spelen bij het wel of niet toestaan van VPA’s.

2.1 Waarom VPA's afwegen?

Bewoners zonder eigen oprit willen ook beschikken over laadinfrastructuur bij hun eigen huis in de buurt. Als een EV-rijder geen eigen oprit heeft, is deze aangewezen op de openbare ruimte om het voertuig op te laden. Hiervoor worden publieke laadpalen geplaatst in de openbare ruimte.

In sommige gevallen wordt door gemeenten gekeken naar VPA’s om in de laadbehoefte van de EV-rijder te voldoen. Dit kan gebeuren op verzoek van EV-rijders, maar ook vanuit de gemeente zelf. De gemeente zal het verzoek om een VPA dan goed moeten afwegen tegen alle belangen. Dus niet alleen de belangen van de EV-rijder, maar ook die van de andere bewoners en de gemeente. Deze afwegingen lichten we hierna toe.

2.2 De afwegingen voor VPA’s op een rijtje

De afwegingen zijn gecategoriseerd in ruimtelijke, juridische, organisatorische, financiële en technische (veiligheids)aspecten. Bij elk aspect staat eerst een omschrijving, gevolgd door de afweging en vervolgens geven we concrete acties voor gemeenten bij wel of niet toestaan.

Ruimtelijke afwegingen

Tabel 1: Afwegingen VPA's

	Impact op de openbare ruimte
Omschrijving	Er zijn veel verschillende soorten VPA's, wat mogelijk verrommeling van het straatbeeld geeft wanneer VPA's worden toegestaan. De gemeente is verantwoordelijk voor de inrichting van de openbare ruimte. Het toevoegen van objecten in de openbare ruimte door particulieren zal zij daarom willen reguleren. De kwantiteit speelt ook een rol; in een relatief rustige straat met bijvoorbeeld 7 woningen aan weerszijden zou je al 14 VPA's kunnen krijgen als die worden toegestaan.
Afweging	Om verrommeling te beperken, kan het wenselijk zijn om één type VPA toe te staan, zoals de kabelgoot, een chargearm, kabelmat, streetplug etc. Overigens kan dit nog steeds verrommeling geven. De toepassing kan namelijk per woning en straat verschillen en het straatbeeld aantasten. Toch kan het een goede manier zijn om naar uniformiteit te streven. De gemeente kan bijvoorbeeld in de algemene plaatselijke verordening (APV) of in een andere verordening een vergunningvereiste voor het plaatsen van een VPA opnemen en daarbij een bepaald type voorschrijven. De gemeente kan ook vanuit privaatrechtelijk oogpunt alleen toestemming verlenen aan een gebruiker voor een bepaald type VPA. Het is aan te raden dit dan op te nemen in beleid, zodat gebruikers weten waar zij aan toe zijn. Vanzelfsprekend is het belangrijk dat het privaatrechtelijk en publiekrechtelijk handelen van de gemeente op elkaar zijn afgestemd. Het is bijvoorbeeld onwenselijk dat iemand wel een vergunning op grond van de APV verkrijgt, maar geen privaatrechtelijke toestemming om de laadpaal in gemeentelijke grond te plaatsen, of andersom. Interne afstemming op beide punten is dus gewenst.
Acties bij toestaan VPA	• Eventueel in APV of andere verordening vergunningvereiste voor het plaatsen van VPA één type voorschrijven. • En/of alleen privaatrechtelijk toestemming verlenen voor één type. • Handhaven op het gebruikte type.
Acties bij niet toestaan VPA	• Eventueel expliciet verbod opnemen in APV of andere verordening (als er niet al een verbod in staat voor het plaatsen van obstakels op de openbare weg). • Geen privaatrechtelijke toestemming verlenen voor VPA. • Minimaal reageren op en handhaven bij meldingen van burgers.
	Toegankelijkheid van de openbare ruimte
Omschrijving	De toegankelijkheid van de openbare ruimte, ook voor minder validen en ouderen, is een aandachtspunt bij VPA's. Zeker wanneer bewoners een kabel over de stoep trekken of gebruik maken van een kabelmat, dan vormt dit een obstakel. Gemeenten beschouwen VPA's daarom vaak als vergunningplichtig op grond van de APV. Daarin is doorgaans is opgenomen dat het niet is toegestaan om zonder vergunning voorwerpen te plaatsen aan, boven, op of in de weg.
Afweging	e gemeente kan de toepassing reguleren in bijvoorbeeld de APV. Bij het vergunningplichtig maken van VPA's kunnen zij voorwaarden stellen, zoals het waarborgen van de toegankelijkheid van de openbare ruimte. Gedacht kan worden aan eisen als het wegwerken van kabels, niet voor nooduitgangen, geen laadpaal als de stoep te smal is etc. Deze voorwaarden kunnen gemeenten dan toetsen bij het proces van vergunningverlening.
Acties bij toestaan VPA	• Voorwaarden voor toegankelijkheid stoep opnemen in APV. • Voorwaarden handhaven.
Acties bij niet toestaan VPA	• Verbod opnemen in APV of APV controleren op algemeen verbod voor het plaatsen van obstakels. • Minimaal reageren op en handhaven bij meldingen van burgers.

Ruimtelijke afwegingen - *vervolg*

Tabel 1: Afwegingen VPA's

	Beschikbaarheid parkeerplaats
Omschrijving	Als bewoners een VPA realiseren, claimen ze daarmee informeel de parkeerplek erbij voor hun eigen voertuig. Dit kan een gevoel van ongelijkheid in de buurt veroorzaken.
Afweging	Het is belangrijk om voor het toestaan van een VPA te verkennen of de omwonenden hiermee akkoord gaan. Het initiatief hiertoe kan bij de aanvrager van de VPA neergelegd worden.
Acties bij toestaan VPA	• Omwonenden betrekken bij behandeling aanvraag VPA.
Acties bij niet toestaan VPA	• Geen bijzonderheden.
	Gelijkheid tussen bewoners
Omschrijving	Sommige delen van een gemeente lenen zich niet goed voor VPA's. 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.
Afweging	De gemeente kan het beleid en de strategische keuzes rondom de toepassing van VPA's, al dan niet onderverdeeld per buurt of wijk, opnemen in een laadvisie. Op die manier wordt ongelijkheid niet weggenomen. Wel worden de verschillen per gebied en situatie helder in kaart gebracht en kan de afweging worden gemotiveerd. Voor het vastleggen van de keuzes rondom VPA's zijn er twee mogelijkheden. Gemeenten kunnen de motivatie opnemen in de laadvisie en daarbij aangeven dat er geen privaatrechtelijke toestemming wordt verleend in de wijken waar deze onwenselijk zijn. En/of de gemeente kan deze motivatie opnemen in het verbod in de APV.
Acties bij toestaan VPA	• Beleid formuleren en onderbouwen in laadvisie. • Eventueel vergunningvoorwaarden opnemen in APV of andere verordening. • Alleen privaatrechtelijke toestemming verlenen voor passende wijken. • Handhaven van vergunningvoorwaarden.
Acties bij niet toestaan VPA	• Geen privaatrechtelijke toestemming verlenen voor niet-passende wijken. • Eventueel expliciet verbod opnemen in APV of andere verordening. • Vastleggen in de gemeentelijke laadvisie. • Handhaven.
	Nut en noodzaak VPA
Omschrijving	Een vraag is hoe de behoefte aan VPA's zich in de toekomst zal ontwikkelen. Alle gemeenten bieden een vorm van publieke laadinfrastructuur aan en het netwerk groeit snel. Dit kan de behoefte aan VPA's doen afnemen. Andersom kan (grootschalige) toepassing van VPA's een bedreiging vormen voor de businesscase van een CPO. Dit kan het onaantrekkelijk maken voor een CPO om te investeren in een dekkend laadnetwerk in de betreffende gemeente. Het kan namelijk ook zo zijn dat het toestaan van VPA's een versterkend effect heeft op de vraag naar VPA's, ook omdat het marktaandeel van elektrische auto's toeneemt.
Afweging	We adviseren de gemeente om het beleid en de strategische keuzes rondom de toepassing van VPA's, op te nemen in laadvisie van de gemeente en in gesprek te gaan met opererende CPO's. In zo'n laadvisie is het raadzaam om rekening te houden met de ontwikkeling van laadinframarkt.
Acties bij toestaan VPA	• Beleid en (strategische) keuzes rondom VPA opnemen in laadvisie. • In gesprek gaan met opererende CPO's in de gemeente.
Acties bij niet toestaan VPA	• Beleid en (strategische) keuzes rondom VPA opnemen in laadvisie.

Juridische afwegingen

Tabel 1: Afwegingen VPA's

	Eigendom
Omschrijving	De eigenaar van de grond wordt ook eigenaar van de werken die op de grond zijn geplaatst en die duurzaam met de grond zijn verenigd. Deze vorm van eigendomsverkrijging heet natrekking (artikel 5:20 Burgerlijk Wetboek). De gemeente zal dus eigenaar worden van een laadpaal of streetplug, die in gemeentegrond is geplaatst met de bedoeling om daar langdurig te blijven staan.
Afweging	Als de gemeente geen eigenaar wil worden van de objecten, dan moet zij de eigenaar een opstalrecht geven voor de objecten. De gemeente kan er ook voor kiezen om geen opstalrecht te verlenen en dus eigenaar te worden van de objecten. In dat geval moeten middels een overeenkomst met de bewoner afspraken gemaakt worden over onderhoud, melding van een verhuizing etc. De gemeente moet vervolgens toezien op de naleving van de overeenkomsten, denk bijvoorbeeld aan periodieke controles.
Acties bij toestaan VPA	• Keuze maken of gemeente eigenaar van laadvoorziening wil zijn. • Zo niet, dan opstalrecht verlenen aan eigenaar, via overeenkomst. • Akte van vestiging opstalrecht vastleggen bij notaris. • Actieve handhaving en controle van overeenkomst.
Acties bij niet toestaan VPA	• Controles uitvoeren op aanwezigheid illegale VPA's in gemeente. Minimaal reageren op en handhaven bij meldingen van burgers. Indien de gemeent niet handhaaft, dan kan zij bij natrekking (bijvoorbeeld bij ongelukken) als eigenaar worden aangemerkt.
	Aansprakelijkheid
Omschrijving	De gemeente die door natrekking eigenaar is van de laadpaal (of andere objecten), is ook aansprakelijk voor schade als die het gevolg is van de laadpaal. De gemeente heeft dan een risicoaansprakelijkheid op grond van artikel 6:174 Burgerlijk Wetboek. Wanneer een opstalrecht is verleend voor de plaatsing van de laadpaal, dan is de bewoner eigenaar en daarmee aansprakelijk. Het opstalrecht moet worden ingeschreven in de openbare registers, zodat derden kunnen nazoeken wie de eigenaar is van de opstal.
Afweging	Met de bewoner kan een overeenkomst worden gesloten waarin staat dat eventuele schadevergoedingen die de gemeente moet betalen, op de bewoner worden verhaald. Bedenk wel dat de kans bestaat dat de gemeente (gedeeltelijk) aansprakelijk blijft bij ongelukken in de straat of de stoep, vanwege haar verantwoordelijkheid voor de openbare ruimte. Een ander aandachtspunt is dat de draagkracht van een particulier (en de aanwezigheid en dekking van een opstal-/ aansprakelijkheidsverzekering) onvoldoende kan zijn om de kosten te kunnen verhalen.
Acties bij toestaan VPA	• Opstalrecht via overeenkomst verlenen aan eigenaar. • Akte van vestiging opstalrecht vastleggen bij notaris. • Overeenkomst met eigenaar over schadevergoedingen. • Incalculeren dat gemeente verantwoordelijk is voor openbare ruimte en dat eigenaar misschien onvoldoende draagkrachtig is om kosten op te kunnen verhalen.
Acties bij niet toestaan VPA	• Controles uitvoeren op aanwezigheid illegale VPA's in gemeente. Minimaal reageren op en handhaven bij meldingen van burgers. Indien de gemeente niet handhaaft, dan kan zij bij natrekking (bijvoorbeeld bij ongelukken) als eigenaar worden aangemerkt.
	Concessie
Omschrijving	Veel gemeenten/regio's hebben concessies verleend aan ondernemingen om publieke laadpalen in de gemeente te mogen plaatsen. Mogelijk bevat de concessie afspraken over VPA's binnen de gemeente.
Afweging	De gemeente kan bij een (op)nieuw te verlenen concessie inschrijvende partijen informeren over de afspraken over VPA's. Dat kan voor of bij het uitzetten van de concessie.
Acties bij toestaan VPA	• Controleren concessieafspraken CPO's. • Informeren partijen en opnemen in concessieafspraken bij nieuw te verlenen concessie over VPA's.
Acties bij niet toestaan VPA	• Geen bijzonderheden.

Organisatorische afwegingen

Tabel 1: Afwegingen VPA's

	Interne processen
Omschrijving	VPA's vereisen extra inzet van medewerkers van de gemeente. Staat een gemeente VPA's níet toe, dan is handhaving nodig, in ieder geval bij meldingen. Staat een gemeente VPA's wél toe, dan zijn er mogelijk vergunningen nodig, moet een overeenkomst worden gesloten of opstalrecht worden afgegeven. De gemeente moet ook beheer uitvoeren op de VPA's en de overeenkomsten, zoals periodieke controle op onderhoud en reageren op meldingen bij schade of verloedering. Verder zal de gemeente bij een verhuizing van de bewoner moeten nagaan of de nieuwe bewoner de VPA wil overnemen. Als die dat niet wil, moet de gemeente erop toezien dat de VPA wordt verwijderd en de openbare ruimte weer in oude staat wordt gebracht. Dit alles brengt extra interne procesgangen en besluitvormingsprocessen met zich mee.
Afweging	De gemeente kan leges in rekening brengen bij de bewoners die een vergunningaanvraag voor een VPA indienen. Deze leges zullen niet alle gemeentelijke kosten dekken, maar wel de kosten voor het verstrekken van de vergunning. De gemeente kan ook in een overeenkomst afspraken maken over te vergoeden kosten, mits dit geen overlap heeft met de leges. Hiermee kunnen de kosten voor de extra interne processen en procedures (deels) gedekt worden.
Acties bij toestaan VPA	• In gesprek gaan met de afdelingen binnen de gemeenten, waaronder handhaving, meldingen, vergunningen, beheer, civiele uitvoer, juridisch en beleid. De gesprekspunten zijn de benodigde werkzaamheden en capaciteit voor het opstellen van beleid, voor handhaving & klachtenafhandeling en voor de aanvraag-, realisatie-, beheer- en onderhoudsfase van VPA's. • Eventueel regels rondom leges voor VPA-vergunning vaststellen in de legesverordening. • Eventueel afspraken opnemen over te vergoeden kosten in een overeenkomst tussen gemeente en bewoner.
Acties bij niet toestaan VPA	• In gesprek gaan met de afdelingen binnen de gemeenten, waaronder handhaving, meldingen, vergunningen, juridisch en beleid. De gesprekspunten zijn de benodigde werkzaamheden en capaciteit voor het opstellen van beleid, voor handhaving & klachtenafhandeling en voor de aanvraagfase omtrent het verbieden van VPA's.
	Bestaande VPA's
Omschrijving	Verschillende gemeenten staan nu VPA's toe. Dit speelt een impliciete rol bij de afwegingen rondom VPA's. Door de ervaring die gemeenten met VPA's hebben opgedaan, kunnen zij ervoor kiezen om VPA's verder toe te staan. Het kan ook zijn dat zij, op basis van een hernieuwde afweging, besluiten om VPA's juist niet meer toe te staan.
Afweging	Een gemeente hoeft het beleid niet te baseren op een bestaande situatie en kan nieuw beleid vormen. Wil de gemeente geen VPA's meer toestaan, dan zal zij haar beleid wijzigen. In het nieuwe beleid moet dan worden verduidelijkt hoe de gemeente omgaat met bestaande situaties. Hierbij is communicatie naar de bewoners van belang, waarin het nieuwe beleid uitgelegd wordt. Is de bestaande VPA niet vergunningplichtig of op een andere manier in strijd met publiekrechtelijke regelgeving, dan kan de gemeente op grond van haar eigendomsrecht eisen dat deze wordt verwijderd. Heeft de gemeente afspraken gemaakt met de bewoner over het realiseren van de bestaande VPA, dan hangt het af van die afspraken of en hoe de gemeente op haar toestemming kan terugkomen. De gemeente kan ook een uitsterfregeling hanteren: geen nieuwe VPA's meer toestaan, maar de bestaande gedogen. Hierbij is wel van belang dat aanpassingen aan de VPA niet meer mogelijk zijn. Mogelijk kan ook een einddatum voor VPA's opgenomen worden. Zijn bestaande VPA's in strijd met de APV en is daarvoor geen vergunning verleend, dan moet de gemeente handhaven. De gemeente kan, onder omstandigheden en goed gemotiveerd, prioriteit aanbrengen in welke situaties zij handhaaft. Wanneer er echter een verzoek om handhaving wordt ingediend, zal de gemeente moeten optreden.
Acties bij toestaan VPA	• (Nieuw) beleid rondom VPA formuleren en onderbouwen in laadvisie. • (Nieuw) beleid communiceren met bewoners.

Tabel 1: Afwegingen VPA's

Organisatorische afwegingen - *vervolg*

	Bestaande VPA's
Acties bij niet toestaan VPA	• Nieuw) beleid rondom niet toestaan van VPA formuleren en onderbouwen in laadvisie. • Beleid formuleren op de bestaande VPA's. • Communiceren naar bewoners waarom de gemeente VPA's verbiedt. • Optreden tegen VPA's op grond van eigendomsrecht. • Bestaande afspraken rondom VPA's nalopen en controleren of gemeente toestemming kan intrekken. • Uitsterfregeling formuleren in beleid en/of in APV. • Minimaal reageren op en handhaven bij meldingen van burgers.

Financiële afwegingen

	Extra benodigde werkzaamheden en kosten
Omschrijving	Bij VPA's bespaart de gemeente kosten, omdat zij niet zelf een laadpaal hoeft aan te leggen en de bewoner dit doorgaans zelf bekostigt. Toch brengen VPA's extra kosten met zich mee ten opzichte van publieke laadinfra. Het gaat om kosten voor extra taken en werkzaamheden (zie Interne processen), zoals: • Ambtelijke uren voor contractvorming of behandeling van vergunningaanvragen. • Extra inzet van medewerkers voor handhaving, klachtenafhandeling en meldingen van bijvoorbeeld schade of verloedering. • Realisatie, beheer en onderhoud en de achterliggende processen hiervoor. • Aansprakelijkheid voor schade als deze is veroorzaakt door de laadpaal. Dit speelt als een gemeente door natrekking eigenaar blijkt te zijn van de laadpaal (of andere objecten). • Communicatie en stakeholdermanagement. • Meerjarenbeleid rondom VPA's. • Overige interne procesgangen, procedures en besluitvormingsprocessen, zoals het opstellen van verkeersbesluiten, toezien op procedures bij verhuizingen, regie houden op de openbare ruimte en de ondergrondse infrastructuur.
Afweging	De gemeente kan leges in rekening brengen bij de bewoners die een vergunningaanvraag voor een VPA indienen. Deze leges zullen niet alle gemeentelijke kosten dekken, maar alleen de kosten voor het verstrekken van de vergunning. De gemeente kan ook in een overeenkomst afspraken maken over te vergoeden kosten, mits dit geen overlap heeft de leges die de gemeente al in rekening brengt. Hiermee kunnen de extra gemeentelijke kostenposten voor VPA's (deels) gedekt worden.
Acties bij toestaan VPA	• Eventueel regels rondom leges voor VPA-vergunning vaststellen in de legesverordening. • Eventueel afspraken over te vergoeden kosten opnemen in een overeenkomst tussen gemeente en bewoner. • Rekening houden met ambtelijke inzet voor contractvorming, handhaving, realisatie, besluitvormingsprocessen. • Incalculeren dat gemeente verantwoordelijk is voor openbare ruimte en dat eigenaar misschien onvoldoende draagkrachtig is om kosten op te kunnen verhalen.
Acties bij niet toestaan VPA	• Intern communiceren dat de gemeente VPA's verbiedt. • Rekening houden met ambtelijke inzet op handhaving, besluitvormingsprocessen en communicatie.

Technische- en veiligheidsafwegingen

Tabel 1: Afwegingen VPA's

	Slip- en struikelgevaar
Omschrijving	Het kan nodig zijn dat de bekabeling van de VPA een openbare weg of fietspad moet doorkruisen om een parkeerplaats te bereiken. Dit brengt gevaren met zich mee, bijvoorbeeld slip- en struikelgevaar bij een kabelgoot of kabelmat. Of het kan gevaarlijke situaties veroorzaken door het loskomen van kabels of de kabelmatten.
Afweging	De gemeente kan de toepassing van wel of niet toestaan van VPA's reguleren in de APV. Daarin kunnen voorwaarden worden gesteld voor de bekabeling om slip- en struikelgevaar in de openbare ruimte te voorkomen. Deze voorwaarden kunnen in een later stadium ook getoetst worden.
Acties bij toestaan VPA	• Voorwaarden ter voorkoming van struikelgevaar opnemen in APV. • Voorwaarden handhaven.
Acties bij niet toestaan VPA	• Verbod opnemen in APV of APV controleren op algemeen verbod. • Minimaal reageren op en handhaven bij meldingen van burgers.
	Druk op ondergrondse infrastructuur
Omschrijving	Bij sommige VPA's is het nodig om de bekabeling in te graven. Dit zorgt voor extra infrastructuur in de ondergrond op plekken waar vaak al veel infrastructuur aanwezig is. Dit heeft gevolgen voor aanleg of renovatie van publieke voorzieningen, zoals riolering, gasvezel, warmtenetten, elektriciteitsnet, waterleidingen etc. De gemeente zal doorgaans regie willen houden op de werkzaamheden in de ondergrond en een particulier niet toestaan om bekabeling in te graven. Wanneer zij het particulieren toestaat om kabels en leidingen te plaatsen in de ondergrond, bemoeilijkt dit de uitvoering van werkzaamheden door de nutsbedrijven.
Afweging	De opdrachtgever die graafwerkzaamheden laat uitvoeren in de ondergrond moet een melding doen bij de Dienst voor het Kadaster en openbare registers, de zogenoemde KLIC-melding. Dit is verplicht op grond van de Wet informatie-uitwisseling bovengrondse en ondergrondse netten en netwerken. De opdrachtgever ontvangt vóór het graven informatie over de ligging van de bestaande leidingen en kabels. Na het graven moet de opdrachtgever een revisietekening indienen zodat bekend is waar de nieuwe kabel ligt. Deze verplichting geldt ook als de opdrachtgever een particulier is. Hiermee kan zicht worden gehouden op de ondergrondse infrastructuur. Wanneer de gemeente de regie wil houden op de ondergrond, kan zij de graafwerkzaamheden laten uitvoeren door een door haar geselecteerde partij en de kosten verhalen op de bewoner.
Acties bij toestaan VPA	• Bij graafwerkzaamheden toezien op KLIC-melding bij de Dienst voor het Kadaster en openbare registers. • Na graafwerkzaamheden, toezien op uitvoer en indienen revisietekening. • Zoveel mogelijk regie houden op de (graaf)werkzaamheden.
Acties bij niet toestaan VPA	• Minimaal reageren op en handhaven bij meldingen van burgers.

Tabel 1: Afwegingen VPA's

Technische- en veiligheidsafwegingen - *vervolg*

	Veiligheidsrisico's
Omschrijving	Bij een VPA ligt het initiatief om laadinfrastructuur te realiseren vaak bij de bewoner. Er is dus minder toezicht op de kwaliteit van de gebruikte laadinfrastructuur, bekabeling en elektrotechnische aansluiting. Dit kan een veiligheidsrisico vormen.
Afweging	Een gemeente kan eisen stellen zodat de laadinfrastructuur voldoet aan de geldende NEN-, IEC-, en ISO-normen, en een CE-keurmerk heeft. Verder kan de gemeente eisen dat een erkend installateur de laadinfrastructuur aanlegt en dat een expert na oplevering eventueel een schouw uitvoert namens de gemeente. Sla zeker de Basisset AC-laden van NKL na. Hierin zijn de technische eisen voor een laadpaal uitgewerkt, die vaak ook voor private laadpalen gelden.
Acties bij toestaan VPA	• Eisen stellen aan de realisatie, beheer en onderhoud van de laadinfrastructuur, zodat de laadinfrastructuur voldoet aan de NEN-, IEC, en ISO-normen, en een CE-keurmerk heeft. • Eisen dat een erkend installateur de laadinfrastructuur aanlegt. • Handhaven en toezien op de uitvoer en naleven van de gestelde eisen.
Acties bij niet toestaan VPA	• Beleid voor eisen op de bestaande VPA's formuleren. • Minimaal reageren op en handhaven bij meldingen van burgers.
	Werkzaamheden netbeheerder
Omschrijving	Het werk van de netbeheerder is complexer bij VPA's dan bij andere laadpunten. Dit komt omdat de netbeheerder per geval moet kijken naar de kruising van de VPA met de kabels- en leidingenstrook, naar de veiligheid van de aansluitingen en naar onvoorspelbaar laadgedrag.
Afweging	De netbeheerder en degene die de VPA aansluit moeten overleggen over bovengenoemde punten. De netbeheerder zal zijn werkprocessen daarop moeten afstemmen.
Acties bij toestaan VPA	• Toezien dat netbeheerder en aanvrager VPA in gesprek komen over het energiesysteem.
Acties bij niet toestaan VPA	• Minimaal reageren op en handhaven bij meldingen van burgers.

2.3 Samenvattend

We weten nu waarom een gemeente VPA's moet afwegen. En we kennen de aandachtspunten, de afwegingen om VPA's wel of niet toe te staan, en de acties die daarbij horen.

Met deze kennis is het aan de gemeenten om de afweging ook te gaan maken. Daarbij tekenen we aan dat het afwegingskader geen uniform toe te passen beleid oplevert. Elke gemeente kent immers zijn eigen context en kan op basis van dezelfde afwegingsaspecten, andere keuzes maken.

Wanneer de maatregelen en de restrisico's niet opwegen tegen de voordelen van VPA's, dan kunnen gemeenten VPA's het beste geheel verbieden. Veel gemeenten in Nederland kiezen, conform het landelijk advies op pagina 3, voor deze lijn. De G4-gemeenten bijvoorbeeld staan geen VPA's toe. Zij ervaren dat bij het grootschalig toepassen van VPA's, de voordelen niet opwegen tegen de nadelen. Ook de RAL-regio Zuid adviseert de gemeenten geen VPA's toe te staan.

Maar wegen de redenen om VPA's toe te staan zwaarder dan de redenen om dat niet te doen? Zijn de acties bij het toestaan van VPA's acceptabel? En is de gemeente bereid de restrisico's te dragen? In dergelijke gevallen kunnen gemeenten VPA's wél toestaan.

Het volgende hoofdstuk gaat verder in op de aandachtspunten en eisen die gemeenten kunt stellen aan VPA's als zij besluiten deze toe te staan.

3. Aandachtspunten en eisen bij het toestaan van VPA's

Als de gemeente heeft besloten om VPA's toe te staan, dan zijn er verschillende aandachtspunten om rekening mee te houden. Tabel 2 toont de belangrijkste punten en bijbehorende eisen die relevant zijn bij de realisatie, beheer en onderhoud van VPA's.

De gemeenten kunnen eisen stellen voor verschillende categorieën:

- Aanvraag van een VPA.
- Vormgeving van een VPA.
- Techniek en veiligheid rondom VPA.
- Standaarden en normen bij VPA.

Niet alle eisen/aandachtspunten zijn altijd van toepassing. Gemeenten dienen de eisenset altijd toe te passen op hun eigen situatie.

Tabel 2: Aandachtspunten en eisen voor de realisatie, beheer en onderhoud van VPA's

Categorie	Aandachtspunt	Eis
Aanvraag	Overleg met gemeente	De gemeente en de bewoner(s) moeten in overleg treden over de plaatsing van laadinstallaties en de inrichting van de laadlocatie en de openbare ruimte. De gemeente blijft verantwoordelijk voor de openbare ruimte en houdt de regie over het besluitvormingsproces voor verschillende elementen in de openbare ruimte.
	Ontwerp laadlocatie	De realiserende partij moet vóór realisatie van de laadlocatie een ontwerp indienen bij de gemeente. Het ontwerp bevat in ieder geval de vormgeving van de laadlocatie en de te gebruiken materialen vermeld. Realisatie kan pas starten als de gemeente dit ontwerp goedgekeurd heeft.
Vormgeving	Toegankelijkheid	De parkeerplek blijft toegankelijk voor ieder voertuig. Een laadlocatie wordt niet bebord zoals gebruikelijk bij een publieke laadlocatie. Ook wordt geen markering aangebracht.
	Schade	Bij het plaatsen, vervangen of verwijderen van de VPA-installaties in de openbare ruimte mag geen schade toegebracht worden aan de omgeving. Mocht dit onverhoopt toch gebeuren, dan meldt de realiserende partij dit direct bij de gemeente. De kosten voor herstel zijn voor rekening van de realiserende partij.
	Ondergrondse kabels	Ondergrondse laadkabels worden op een diepte van 50 cm aangelegd en van deze kabels wordt altijd een melding gemaakt. Voor de KLIC-melding, moet dit bij de Dienst voor het Kadaster worden gemeld.
	Fundering	De fundering van de laadinstallatie moet een invoer van de kabel van de netaansluiting op 50 cm onder maaiveld hebben. De maximale diepte van de fundering is (conform landelijke eisen) 65 cm onder maaiveld.
	Lichtintensiteit	Wanneer op een laadpaal licht wordt gebruikt (bijvoorbeeld een lcd-scherm), dan heeft het een bescheiden omvang en lichtintensiteit en veroorzaakt het geen omgevingshinder. De (licht)intensiteit wordt indien nodig of op verzoek van de gemeente gedimd.
	Uiterlijk	De laadinstallaties zijn hoogwaardig afgewerkt – zonder scherpe punten, uitgesproken holtes of welvingen – en hebben een schuine of bolle bovenkant. Tijdens de levensduur van de laadinstallatie vindt geen corrosie plaats die de functionaliteit en/of het aanzicht van de lader en/of de veiligheid aantast.
Techniek en veiligheid	Controle laadlocatie	Nadat een laadlocatie is gerealiseerd wordt de inrichting van de laadinfrastructuur gecontroleerd door een aangewezen persoon namens de gemeente.
	Erkend installateur	Realisatie van de laadinfrastructuur en bekabeling moet uitgevoerd worden door een erkend installateur.
	Installatie-verantwoordelijkheid	De realiserende partij is verantwoordelijk voor de aanleg van de laadinfrastructuur en de laadlocatie.
	Onderhoud	De realiserende partij is verantwoordelijk voor onderhoud van de laadinfrastructuur en de laadlocatie.
	Brandveiligheid	Een laadinstallatie moet altijd op afstand spanningsloos gemaakt kunnen worden, bijvoorbeeld door de groep in de meterkast af te schakelen.
	Stroomstoring	De laadkabel kan altijd uit de laadinstallatie worden verwijderd tijdens een stroomstoring.
	Slip- en struikelgevaar	Voor laadkabels over de weg, voet- en fietspad worden door de gemeente voorwaarden gesteld om slip- en struikelgevaar te voorkomen.

Tabel 2: Aandachtspunten en eisen voor de realisatie, beheer en onderhoud van VPA's

Categorie	Aandachtspunt	Eis
Standaarden en normen	Commercie	De laadinstallatie mag alleen privaat gebruikt worden en niet voor commerciële activiteiten.
	Normen	Een laadpunt voldoet altijd aan de geldende NEN-, IEC, en ISO-normen, en heeft een CE-keurmerk, voordat het geplaatst wordt.
	Type stekker	Een laadpaal laadt uitsluitend met mode 3. Als een laadpaal geen vaste kabel heeft, is de stekker van het type 2.
	Gebruikers-overeenkomst	Gemeente en aanvrager sluiten een gebruiksovereenkomst af waarbij het gemaakte ontwerp en foto's van de laadlocaties als bijlage zijn bijgevoegd. Deze gebruikersovereenkomst is altijd voor bepaalde tijd. Bij verlenging wordt altijd getoetst of de laadlocatie nog voldoet aan de overeengekomen bepalingen.
	Einde gebruik	Bij einde gebruik, zoals vastgelegd in de gebruikersovereenkomst, is de realiserende partij altijd verantwoordelijk voor het verwijderen van de laadlocatie en het in originele staat terugbrengen van de locatie.