

Verlengd Private Aansluiting Beleid en Regelgeving

Veel gemeenten zijn momenteel bezig met het verkennen van VPA's. Gemeenten kiezen hierbij of VPA wordt toegestaan of niet. Deze keuze moet worden vastgelegd in beleid. Wanneer het wel wordt toegestaan, komen daar aanvullende kaders bij kijken die ook in regelgeving dienen te worden vastgelegd.

Dit document zet uiteen wat minimaal geregeld moet worden omtrent het vastleggen van de keuzes rondom VPA en welk lang termijnbeleid kan worden geformuleerd.

Laadbeleid

Wanneer we het hebben over lange termijnbeleid dan kijken we verder dan één contractperiode, dus meer dan 10 jaar. In de komende 20 jaar zien we dan het aantal elektrische voertuigen ongeveer vertienvoudigd t.o.v. 2024 en het aantal laadpunten in wijken in 2050 is gegroeid naar meer dan 1,1 miljoen in heel Nederland.

Deze sterke stijging geeft de noodzaak aan om niet meer te kijken naar welke parkeervakken een laadpaal komt, zoals nu vaak het geval is. Het is nodig om verder vooruit te kijken en een plan te maken hoe de openbare ruimte eruit gaat zien met deze laadvraag en hoe dit zo slim mogelijk kan worden ingepast. Daarnaast spelen er in de openbare ruimte nog andere vraagstukken; zoals vergroening, ruimte voor de fiets en ruimte voor water.

Zoals eerder aangehaald zal de groei van elektrische voertuigen enorm zijn. Vanaf dit lange termijn gezicht kan worden teruggekeken of en welke plek VPA heeft. Mocht deze geen plek hebben in de lange termijn, dan kan het nog steeds een transitieoplossing zijn. Tijdelijk kan dan VPA worden toegestaan omdat de vraag naar laadinfra bijvoorbeeld nog laag is. Echter zul je dan wel een afbouw beleid moeten inbouw aan de voorkant.

Andersom kan er ook worden geredeneer dat als VPA grootschalig wordt toegepast, dit een uitdaging op voor de openbare ruimte oplevert: er zijn dan veel kabelgoten/matten/armen bij elkaar wat tot

verrommeling en valgevaar¹ kan leiden. Ook kan het hebben van VPA een herinrichting van een straat in de weg staan omdat een inwoner zijn VPA wil houden.

Wat neem je op in welk beleidsstuk?

Als een gemeente laadbeleid heeft dan wordt meestal één korte alinea gewijd aan VPA's. Dit is voldoende wanneer VPA niet wordt toegestaan. Ook kan dit nog expliciet worden gemaakt in de APV, al is dit juridisch niet noodzakelijk (zie volgend hoofdstuk).

Bij het toestaan van VPA's is het wenselijk om dit uit te breiden met onderbouwingen met afwegingen. De exacte uitwerking van de VPA's stel je vast in nadere regels die conform de APV dienen vastgesteld te worden. Dit zorgt ervoor dat je flexibel bent bij het wijzigen van de werkwijze.

In beleid neem je op welke VPA-vorm (zie document [VPA – Vormen](#) in de map Handreiking VPA) toegestaan wordt in de gemeente. Welke impact dit heeft op de openbare ruimte en de toegankelijkheid en veiligheid blijft gewaarborgd. Neem de belangrijke randvoorwaarden op met daarbij de gemaakt afwegingen. Belangrijk is om in het beleid op te nemen dat het om een transitiefase gaat. Het is onduidelijk welke plaats de VPA op lange termijn gaat innemen in het laadspectrum. Geef de gemeente bij onwenselijk gebruik een oplossing om te stoppen met VPA's. Het is belangrijk om dit te verankeren in het beleid om zo later onderbouwd te kunnen ingrijpen.

Onderstaande tabel geeft aan welke aspecten je opneemt in het laadbeleid en welke in de nadere regels van de APV. Daarnaast zijn een aantal afwegingen die uitsluitend ter besluitvorming worden voorgelegd aan het bestuur.

Tabel 1 Plaatsing afwegingsaspecten in regelgeving

Aspect	Onderdelen	Regelgeving
Bestuurlijke afwegingen	<ul style="list-style-type: none"> • Verloop tot definitieve beleidsvorming • Integrale beleidsafweging 	Collegevoorstel, Beleid
Ruimtelijke afwegingen	<ul style="list-style-type: none"> • VPA Vorm • Waarborgen toegankelijkheid • Impact openbare ruimte • Toegestane gebieden 	APV (nadere regels) en beleid
Juridische afwegingen	<ul style="list-style-type: none"> • Eigendom 	APV (nadere regels)

¹ Het Juridisch advies van advocatenkantoor Pels-Rijken uit 2024 geeft aan dat het aantal struikelgevaren in de openbare ruimte meespeelt in het aansprakelijkheidsrisico van een gemeente. De aansprakelijkheid bij het hebben van één VPA heeft een laag risico op struikelen of vallen, maar zijn dit er meerdere in de nabijheid, dan neemt het valgevaar en daarmee de aansprakelijkheid van de gemeente toe.

	<ul style="list-style-type: none"> • Aansprakelijkheid • Concessie 	
Financiële afweging	<ul style="list-style-type: none"> • Bekostiging van VPA-oplossing • Interne FTE 	Collegevoorstel, APV (nadere regels)
Technische- en veiligheidsafwegingen	<ul style="list-style-type: none"> • Veiligheidsrisico's • Struikelgevaar 	APV (nadere regels)

Wet- en regelgeving

Algemene Plaatselijke Verordening (APV)

Het opladen van elektrische auto's vanaf eigen terrein is volgens de huidige regelgeving vaak alleen mogelijk voor inwoners en bedrijven met een eigen oprit. Laadkabels mogen namelijk niet door de openbare ruimte lopen. Ook het gebruik van kabelgoten of het ingraven van kabels onder de stoep is niet toegestaan.

In de APV staan de wettelijke regels, die alleen in de betreffende gemeente van kracht zijn. In de APV staan verboden en de mogelijkheid tot het aanvragen van een ontheffing of vergunning voor de betreffende bezigheid. Daar zijn meestal voorwaarden aan verbonden.

Per gemeente kan de Algemene Plaatselijke Verordening aangepast zijn maar in veel gevallen zijn de onderstaande artikelen conform het model APV van de VNG.

Volgens artikel 2:10 van de Algemene Plaatselijke Verordening is het verboden een openbare plaats, waaronder de weg of een wegedeelte, anders te gebruiken dan overeenkomstig de publieke functie daarvan, indien het gebruik schade toebrengt of kan toebrengen aan de weg, de bruikbaarheid of veiligheid van de weg belemmert of kan belemmeren, dan wel een belemmering vormt of kan vormen voor het beheer of onderhoud van de weg; of het gebruik niet voldoet aan redelijke eisen van welstand.

Het opladen van voertuigen met een VPA is op basis van deze regels niet toegestaan. Laadkabels over de stoep, zelfs met een kabelmat, kabelgoot of kabelbrug, kunnen de bruikbaarheid en veiligheid van de weg belemmeren door struikelgevaar. Ook een kabelarm kan een risico vormen als deze te laag hangt. Ingegraven laadkabels of kabelgoten onder de stoep, inclusief een streetplug (stopcontact in de stoep), kunnen schade aan de weg veroorzaken en het beheer of onderhoud van de weg en nutsvoorzieningen belemmeren. Volgens artikel 2:11 van de APV is het momenteel niet toegestaan om de verharding van de weg open te breken. Hier hoeft niets aan gewijzigd te worden indien VPA niet wordt toegestaan. Mocht het de wens van de gemeente zijn om het wel te expliciteren, dan kan dat.

Voor alle VPA-oplossingen moet rekening worden gehouden met artikel 2:10. Als het wel nodig is (bijvoorbeeld bij een kabelgoot), moet ook artikel 2:11 van de APV in acht worden genomen.

Artikel 2:10 Algemene Plaatselijke Verordening

Conform dit artikel mag een kabelmat, kabelgoot en kabelarm niet gebruikt worden. Op basis van dit artikel kan gehandhaafd worden op het gebruik van VPA-oplossingen. Om VPA-oplossingen binnen een gemeente mogelijk te maken moet op basis van dit artikel een uitzonderingsvorm worden gemaakt. Er zijn drie mogelijkheden om een VPA-oplossingen mogelijk te maken binnen de gemeente:

1. Ontheffing verlenen

Artikel 2:10 geeft de mogelijkheid om ontheffing te verlenen van het verbod. Dit betekent dat voor iedere kabelmat een ontheffing moet worden aangevraagd en verleend. Hieraan zitten legeskosten. Voor het regisseren van een pilot op korte termijn is dit de efficiëntste oplossing. Voor lange termijn geeft dit te weinig handvaten te sturen.

2. VPA opnemen onder uitzonderingen

Artikel 2:10 heeft een uitzondering lidnummer waar objecten onder staan die niet onder het verbod vallen. Een VPA kan hieraan toe worden gevoegd. Dit geeft de mogelijkheid om zonder ontheffing een VPA te gebruiken. Er is tevens geen meldingsplicht. Het is mogelijk om een aantal voorwaarden aan het lid toe te voegen. Maar dit is minimaal van aard. Dit is een onwenselijke oplossing voor de pilot fase als ook een definitieve oplossing.

3. Nadere regels opstellen over het gebruik en toepassen van VPA

Artikel 2:10 moet voorzien worden van een mogelijkheid om nadere regels te kunnen opstellen ten aanzien van laadkabels voor laadvoorzieningen. Dit geeft de gemeente de mogelijkheid om randvoorwaarden en voorschriften te bepalen voor de VPA. Daarbij is het mogelijk om te definiëren welke VPA toegestaan zijn en of daar een vergunning-/melding voor nodig is. Het geeft de gemeente de mogelijkheid om te handhaven op de randvoorwaarden die in de nadere regels zijn beschreven, ook als er geen vergunning is uitgegeven.

Dit is de beste oplossing om op een efficiënte wijze handhaving mogelijk te maken bij het definitief toestaan van VPA.

Voorbeeld: [Nadere regels verlengde private aansluitingen Amersfoort](#)

Artikel 2:11 Algemene Plaatselijke Verordening (bv. kabelgoot)

Dit artikel is alleen van toepassing als de aanvrager zelf een kabelgoot aanlegt in de publieke ruimte. Of als de aanvrager zelf een opdracht geeft aan een aannemer om de kabelgoot aan te leggen. Het is wenselijk om dit als gemeente zelf te doen.

Indien je als gemeente dit toch bij de aanvrager wil neerleggen dan is een omgevingsvergunning noodzakelijk. De voorwaarden hieraan kunnen in nadere regels worden omschreven zoals in artikel 2:10.

Vergunning/ontheffing

Een vergunning of ontheffing voor een VPA wordt verstrekt op basis van de Algemene Plaatselijke Verordening. In veel gevallen bepaalt artikel 2:10 van de APV dat het plaatsen van een VPA niet is toegestaan. Alleen als er een ontheffing (vergunning) wordt verleend.

In eventuele nadere regels kan beschreven worden wat de randvoorwaarden zijn om in aanmerking te komen voor een ontheffing of vergunning.

Verschil ontheffing en vergunning

Een vergunning is een officiële toestemming van de overheid om een bepaalde activiteit uit te voeren.

Een ontheffing is een officiële toestemming van de overheid om een bepaalde activiteit uit te voeren die eigenlijk door de wet wordt verboden.

Een gemeente beschikt over gestandaardiseerde ontheffingen en vergunningen. Deze worden regulier gebruikt bij bouwprojecten of wegwerkzaamheden. Hoe een vergunning of ontheffing is vormgegeven verschilt per gemeente. Het advies is om de volgende aspecten op te nemen in de vergunning:

1. Algemene informatie
 - a. NAW-gegevens
 - b. Datum van aanvraag
 - c. Locatie van aanvraag
2. Procesbeschrijving
 - a. Wat gaat er nu verder gebeuren? En op welk termijn?
3. Kostenoverzicht
 - a. Legeskosten
 - b. Realisatiekosten
4. Randvoorwaarden en regels (Zie voorbeeld Bijlage 1)
 - a. Neem de voorwaarden die zijn vastgesteld op
 - b. Geef duidelijk aan wat er gebeurt bij overtreding

5. Benadruk sociaal gedrag
 - a. Herhaal claimedgedrag van parkeerplaats
6. Bevestiging definitieve deelname
 - a. Aanvragers kunnen schrikken van het kostenoverzicht. Geef de mogelijkheid om de aanvraag in te trekken.
7. Situatietekening
 - a. Geef aan waar de VPA-geplaats moet worden

Bijlage 1 – Voorbeeld Randvoorwaarden

1. U staat ingeschreven op het adres waarvoor u de vergunning aanvraagt.
2. De woning waarvoor u de ontheffing aanvraagt is op de begane grond, geen appartement of bovenwoning.
3. U beschikt niet over een eigen parkeergelegenheid bij de woning (oprit, garage of carport);
4. U bent in bezit of lease van een elektrische auto en/of kan een aankoopbewijs overleggen.
5. Het oplaadpunt voor de kabelgoot/kabelarm/kabelmat staat of hangt op eigen terrein.
6. Er is nog geen vergunning voor het aanleggen van een kabelgoot/kabelarm/kabelmat geregistreerd op het adres.
7. Uitsluitend een stoep tussen het perceel en de openbare parkeerplaats, dus de stroomkabel doorkruist niet het openbaar groen, een weg of fietspad;
8. De kabelgoot/kabelarm/kabelmat mag niet voor commerciële doeleinde worden gebruikt. Er mag niet door derden tegen betaling geladen worden via de kabelgoot/kabelarm/kabelmat.
9. De overbrugbare afstand van de stoep naar de openbare parkeerplaats is maximaal 5m.
10. De kosten voor het aanleggen van de kabelgoot/kabelarm/kabelmat zijn voor de aanvrager.
11. Een kabelgoot/kabelarm/kabelmat geeft geen recht op een openbare parkeerplaats, andere mogen ook op deze parkeerplaats parkeren.
12. U stelt omwonenden op de hoogte van de locatie en de periode waarin u de kabelgoot laat plaatsen.
13. De elektrische laadkabel die wordt gebruikt en bedoeld is voor elektrische voertuigen moet in goede staat zijn en mag geen zichtbare beschadigingen vertonen.
14. De elektrische laadkabel moet zijn voorzien van een zichtbare CE-certificering.
15. U bent wettelijk aansprakelijk voor ongevallen of schade aan gemeente-eigendommen en/of aan derden, als gevolg van het gebruiken van de kabelgoot/kabelarm/kabelmat.
16. U volgt aanwijzingen van politie, brandweer of controleurs van de gemeente en andere overheidsdiensten direct op.
17. Deze ontheffing (of kopie) dient op het adres van de vergunninghouder aanwezig te zijn;
18. De gemeente is/blijft eigenaar van de kabelgoot/kabelarm/kabelmat en is verantwoordelijk voor het uitwendig beheer en onderhoud ervan. De gebruiker/vergunninghouder is verantwoordelijk voor het inwendig schoon en obstakelvrij houden van de kabelgoot;
19. De vergunninghouder vrijwaart de gemeente van alle vorderingen die derden tegenover haar zouden kunnen instellen tot vergoeding van schade door handelingen, nalatigheden of onvoorzichtigheden, voortvloeiende uit gebruikmaking van deze vergunning.