Onderzoek VPA

VERLENGDE PRIVATE

AANSLUITINGEN (VPA)

gemeente Rheden

Datum: oktober 2026

Inhoud

1. Inleiding 3

1.1 Huidige situatie 3

1.2 Aanleiding 3

1.3 Doel en aanpak 4

1.4 Definitie en scope 5

2. Juridische afwegingen 7

2.1. Eigendom 7

2.2. Aansprakelijkheid 7

2.3. Concessie 8

2.4. Implementatie 8

3. Ruimtelijke afwegingen 8

3.1. Verrommeling openbare ruimte 8

3.2. Toegankelijkheid 9

3.3. Parkeerdruk 10

3.4. Eigen terrein, woonerven en parkeerkoffers 10

4. Maatschappelijke afwegingen 11

4.1 Energietransitie 11

4.2 Informele parkeerclaim 11

4.3 Gevoel van ongelijkheid 12

5. Technische- en veiligheidsafwegingen 12

5.1 Algemeen 12

5.2 VPA optie kabelgoottegel 12

5.2 VPA optie kabelmatten 13

5.3 VPA optie platte laadkabel 14

6. Organisatorische en financiële afwegingen 14

6.1 VPA Kabelgoottegels 14

6.2 VPA kabelmatten en platte laadkabels 15

7. Communicatie en handhaving 17

7.1 Communicatie 17

7.2 Handhaving 18

8. Conclusies 19

8.1 VPA's wel of niet toestaan 19

8.2 Meest passende vorm VPA voor gemeente Rheden 20

1. Inleiding

1.1 Huidige situatie

Eind 2022 heeft de gemeente Rheden de Rhedense Visie Laadinfrastructuur vastgesteld. Hierin is opgenomen dat een Verlengd Private Aansluiting (VPA) in de gemeente Rheden verboden is op één vorm na. Onder een reeks voorwaarden staat de gemeente Rheden het gebruik van eigen stroom toe, waarbij de laadkabel via een kabelgoot met daarin een afgesloten rubberen holte van de woning naar de parkeerplaats loopt. Dit staat de gemeente alleen toe als er een laadpaal op privégrond staat en de auto op een publieke parkeerplaats. In het "Uitvoeringsplan laadinfrastructuur gemeente Rheden" zouden alle voorwaarden voor een kabelgoot worden opgenomen. Aanvullend is in december 2022 de Motie 'Vreemd aan de orde van de dag Privaat laden op openbaar terrein in de etalage' aangenomen met aan het college het verzoek om:

1. Bij de uitwerking van het uitvoeringsplan laadinfrastructuur gemeente Rheden, ook privaat laden met eigen opgewekte stroom op publiek terrein, actief als mogelijkheid aan te bieden wanneer men geen parkeerplaats heeft op eigen terrein;
2. Te onderzoeken aan welke voorwaarden dit moet voldoen;
3. De uitkomsten van dit onderzoek te verwerken in het uitvoeringsplan Laadinfrastructuur.

Tot op heden is er nog geen uitvoeringsplan opgeleverd, omdat er nog geen consensus is over de meest geschikte mogelijkheden in de openbare ruimte en de ontwikkelingen op het gebied van netcongestie. Op dit moment geldt dan ook nog de verbodsbepaling in Artikel 2:10A van de APV:

Artikel 2:10A Voorwerpen op of aan de openbare plaats

1. Het is verboden zonder vergunning van het bevoegde bestuursorgaan de weg of een weggedeelte of een andere openbare plaats anders te gebruiken dan overeenkomstig de publieke functie daarvan.

2. Onverminderd het bepaalde in artikel 1:8 kan een vergunning worden geweigerd:

a. als het beoogde gebruik schade toebrengt aan de weg of openbare plaats, gevaar oplevert voor de bruikbaarheid van de weg of openbare plaats of voor het doelmatig en veilig gebruik daarvan, dan wel een belemmering kan vormen voor het doelmatig beheer en onderhoud van de weg of openbare plaats;

b. als het beoogde gebruik hetzij op zichzelf, hetzij in verband met de omgeving niet voldoet aan redelijke eisen van welstand;

c. in het belang van de voorkoming of beperking van overlast voor gebruikers van een in de nabijheid gelegen onroerende zaak.

3. De minimale vrije doorgang op openbare plaatsen, voor wat betreft de gedeelten voor voetgangers en rolstoelgebruikers, is 1,50 meter breed waarbij de vrij te houden hoogte minimaal 2,20 meter is.

4. Het is verboden om een object te plaatsen of te hebben op of nabij een gidslijn en een geleidelijn voor blinden en slechtzienden

Hierdoor zijn in de huidige situatie in beginsel alle vormen van een VPA in de gemeente verboden, dus ook de genoemde kabelgoot uit de laadvisie 2022.

1.2 Aanleiding

Tot op heden is er nog geen uitvoeringsplan laadinfrastructuur opgesteld, is nog geen uitvoering gegeven aan de motie 'Vreemd aan de orde van de dag Privaat laden op openbaar terrein in de etalage' en spelen er veel ontwikkelingen op het gebied van netcongestie. Tegelijkertijd ontvangt de gemeente regelmatig vragen van inwoners over de mogelijkheden voor een VPA en/of constateert eigen oplossingen in de openbare ruimte (bijvoorbeeld door over de kabel een (kunstgras)mat te leggen, zie afbeelding 1). Dit laat zien dat er behoefte is aan een mogelijkheid voor en duidelijkheid over het gebruik van VPA's in de gemeente Rheden.



Afbeelding 1. Voorbeelden eigen oplossingen VPA in openbare ruimte

In dit rapport onderzoeken we het toestaan van VPA's in relatie tot de netcongestie en onderzoeken we welke vorm van een VPA het meest passend is voor de gemeente Rheden. Op basis hiervan kan de gemeente een onderbouwt en gewogen besluit nemen over of en in welke vorm VPA's in de gemeente Rheden toe te staan en onder welke regels en voorwaarden.

1.3 Doel en aanpak

Het doel van dit onderzoek is om inzicht te krijgen in de relatie van VPA's tot de netcongestie, een afweging te maken in de verschillende vormen van een VPA en op basis hiervan het college van B&W te adviseren over of en op welke manier VPA's wel of niet toe te staan in de gemeente Rheden. Hierdoor kunnen we duidelijk en concreet naar de gemeenteraad en inwoners communiceren en kunnen we de regels en voorwaarden hiervoor vastleggen in het Omgevingsplan.

Over VPA's is al veel kennis beschikbaar. Op het Nationaal Kennisplatform Laadinfrastructuur (NKL) staat informatie over VPA's gebundeld en is een afwegingskader voor gemeenten opgesteld om te bepalen om VPA's wel of niet toe te staan. Mede op basis van deze informatie heeft de gemeente Haarlemmermeer in 2023 een onderzoek naar de afwegingen voor VPA's in haar gemeente gedaan. Daarnaast heeft het kennisplatform CROW in 2025 onderzoek gedaan naar de invloed van laadpalen en -kabels op de veiligheid en toegankelijkheid van het trottoir. Deze kennis is in het gehele rapport verwerkt.

Een besluit over VPA's heeft gevolgen voor de hele openbare ruimte in de gemeente. Daarom is het belangrijk om dit onderwerp vanuit meerdere perspectieven te belichten en is advies ingewonnen bij verschillende vakdiciplines (zie tabel 1). Daarnaast is bij de buurgemeenten Arnhem, Brummen, Doesburg en 1Stroom opgehaald wat hun beleid is op het gebied van VPA's en wat hun ervaringen hiermee zijn.

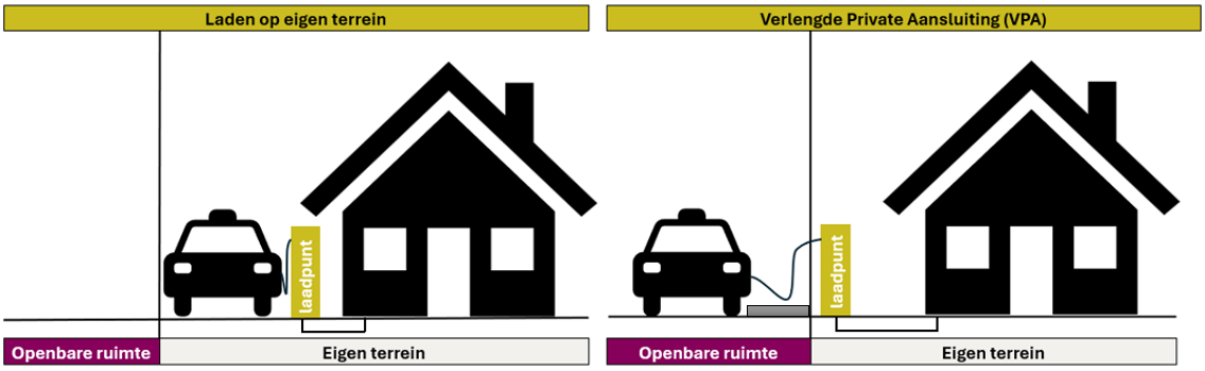
Met behulp van het ingewonnen advies bij verschillende clusters, ervaringen van buurgemeenten, het afwegingskader van NKL en overig gevonden informatie, lichten we de afwegingen vanuit diverse perspectieven toe. Ook is gesproken met de Werkgroep Onbeperkt Meedoen, de voorzitter van de Algemene Senioren Vereniging Rheden-Rozendaal, is een inwoner die recent een VPA aanvroeg actief betrokken en is gesproken met een enkele actieve buurt vertegenwoordiger.

Tabel 1. Aanpak onderzoek VPA

Aanpak onderzoek VPA			
Ophalen vakinhoudelijke inbreng intern	**Ervaringen buurgemeenten**	**Toetsen aan afwegingskader**	**Participatie inwoners en belangengroepen om input op te halen**
• Energietransitie • Inrichting en Beheer Openbare Ruimte • Omgevingsrecht • Openbare Orde en Veiligheid • Stedenbouw • Groen	• Arnhem • Brummen • Doesburg • Stroom 1	• Juridisch • Ruimtelijk • Maatschappelijk • Veiligheid en techniek • Organisatorisch • Financieel	• Inwoners • Algemene Senioren Vereniging Rheden-Rozendaal • Werkgroep Onbeperkt Meedoen

1.4 Definitie en scope

Het verschil tussen laden op eigen terrein en laden met een VPA is dat het op te laden voertuig bij een VPA zich in de openbare ruimte bevindt (zie afbeelding 2). Het oplaadpunt zelf bevindt zich in beide gevallen op eigen terrein.



Afbeelding 2. Voorbeeld laden op eigen terrein en voorbeeld Verlengde Private Aansluiting (VPA)

Definitie Verlengde Private Aansluiting (VPA)
Een laadvoorziening voor privaat gebruik, waarbij de laadlocatie zich in de publieke ruimte bevindt. Het laadpunt wordt gevoed via een kabel die is aangesloten op de private netaansluiting van een woonhuis of bedrijfspand. Zo kan een bestuurder laden aan de stoep zonder een nieuwe publieke netaansluiting aan te vragen

Er zijn verschillende manieren om de laadkabel van het laadpunt bij huis naar de auto in de openbare ruimte te leggen. Het Nationaal Kennisplatform Laadinfrastructuur (NKL) heeft in kaart gebracht wat de meest voorkomende vormen in Nederland zijn. Allereerst de kabel gewoon los over het trottoir leggen. Daarnaast kan de kabel worden weggewerkt onder een beschermende mat of in een stoeptegel met een kabelgoot. Een andere manier is een laad-arm. Dit is een systeem waarmee de laadkabel aan een soort hengelconstructie hangt en op deze manier hoog boven het trottoir naar de auto wordt geleid. Tot slot is een private laadpaal in de openbare ruimte nog een manier. In figuur 1 zijn de verschillende vormen weergegeven.

In dit rapport kijken we alleen naar de kabelgoottegels, kabelmatten en platte laadkabels als mogelijkheid voor een VPA in de gemeente Rheden. Dit om de volgende redenen:

- Landelijk zien we dat gemeenten voornamelijk naar deze drie mogelijkheden kijken.
- Wij willen zoveel mogelijk met beleid aansluiten op omliggende gemeenten. Onze buurgemeenten Arnhem, Brummen, Doesburg en 1Stroom staan of kabelmatten toe of doen onderzoek naar kabelgoottegels of hebben nog geen bestaand beleid voor VPA's en gaan dit nog ontwikkelen.
- Uit de vakinhoudelijke opbreng kwam over het algemeen naar voren dat losse kabels, kabelbruggen en laad-armen niet als een geschikte oplossing worden gezien in verband met struikel- en botsingsgevaar, toegankelijkheid en mogelijke mechanische gebreken specifiek bij laad-armen.
- De openbare weg is van iedereen. Met een private laadpaal in de openbare ruimte wordt een gereserveerde plek gecreëerd en de laadpaal is alleen toegankelijk voor de eigenaar.

Figuur 1. Meest voorkomende vormen van een VPA in Nederland. (Bronnen: 1. kennisoverzien.nl, 2. gemeente Winterswijk, 3. gemeente Haarlemmermeer, 4. logomatz.nl, 5. betondingen.nl, 6. chargearm.com)



2. Juridische afwegingen

2.1. Eigendom

Volgens Artikel 5:20 van het Burgerlijk Wetboek wordt de eigenaar van de grond ook eigenaar van de werken die op die grond zijn geplaatst en duurzaam met de grond zijn verenigd. Dit noemen we natrekking. Dit betekent dat een laadpaal in de openbare ruimte automatisch eigendom wordt van de gemeente. Om deze reden moet het aansluitpunt van een VPA zich bevinden op het eigen terrein van de particuliere aanvrager. Deze persoon is en blijft dan eigenaar van het laadpunt. In theorie kan de gemeente een opstalrecht verlenen, maar dat zou voor iedere laadpaal een notariële akte moeten worden opgesteld met alle notariële kosten van dien. Dit is niet wenselijk.

2.2. Aansprakelijkheid

De gemeente heeft als wegbeheerder de zorgplicht om een veilig begaanbare weg te waarborgen, ongeacht of de gemeente een VPA al dan niet reguleert[1]. Als de gemeente ervoor kiest VPA's niet actief toe te staan, dan is het mogelijk dat de gemeente aansprakelijk is als zij niet handhaaft en dient aan de hand van de zorgplicht te worden beoordeeld of de gemeente in voorkomend geval aansprakelijk is. Als de gemeente ervoor kiest om de VPA's toe te staan, dan is het antwoord op de vraag, in hoeverre dat leidt tot aansprakelijkheidsrisico's, afhankelijk van de vorm en mate waarin zij de VPA's toestaat. Duidelijke afspraken in overeenkomsten en goede handhaving verlagen het risico.

Het risico op aansprakelijkheid van een gemeente voor een valpartij over een enkele laadkabel op de stoep is in algemene zin niet groot[1]. De beoordeling kan anders uitpakken als de gemeente het gebruik van losse laadkabels zonder enig voorbehoud toestaat. Dit zou ertoe kunnen leiden dat een stoep/straat vol ligt met laadkabels, die mogelijkerwijs ook over elkaar heen liggen. Hoe meer laadkabels op de stoep, hoe groter het risico op een gevaarlijke situatie is, waarmee aldus de noodzaak tot het nemen van (veiligheids)maatregelen toeneemt. Het toestaan van een VPA onder bepaalde voorwaarden is dus wenselijk. Aanvullend hierop is het juridisch advies dat de kabel op een zichtbare manier moet worden afgedekt en duidelijke communicatie richting inwoners en handhaving nodig is om het risico op aansprakelijkheid zo klein mogelijk te maken.

Kabelgoottegel

Een kabelgoottegel, die wordt aangelegd door de gemeente, kan het gevaar van (te veel) losse laadkabels op de stoep verkleinen. De aanvrager van de kabelgoottegels blijft de eigenaar van het laadpunt (en de laadkabel) en de gemeente wordt eigenaar van de goot in het trottoir. Als de kabelgoot in de openbare ruimte een ongeluk of valpartij veroorzaakt, dan is de gemeente daarvoor aansprakelijk als wordt geoordeeld dat de weg gebrekkig is en daardoor een gevaar oplevert. Een voorbeeld kan zijn wanneer de tegel zo erg uitsteekt, dat een groot risico op struikelen ontstaat. In gevallen waarbij de gebruiker bijvoorbeeld de kabel niet juist in de goot heeft gelegd, is de eigenaar aansprakelijk. Daarom is het belangrijk dat de gemeente duidelijke regels en eisen stelt voor het gebruik van de kabelgoottegel als ervoor wordt gekozen om dit toe te staan.

[1] Pels Rijcken heeft in 2024 een advies opgesteld van de risico's van VPA's op het gebied van aansprakelijkheid.

Kabelmat en platte laadkabel

Voor zowel kabelmatten als platte laadkabels geldt dat de eigenaar geheel verantwoordelijk is voor het creëren van een veilige situatie en ook aansprakelijk is voor mogelijk struikelpartijen. De gemeente wordt nergens eigenaar van. Het aansprakelijkheidsrisico wordt hoger als de situatie onoverzichtelijk is, omdat er veel matten of platte kabels door en over elkaar liggen en/of de verlichting van de stoep slecht is. Daarom is het belangrijk dat de gemeente duidelijke regels en eisen stelt voor het gebruik van kabelmatten en platte laadkabels als ervoor wordt gekozen om dit toe te staan. Net als bij kabelgoten bestaat er een kans dat mensen zich hier niet altijd aan houden, waardoor een grotere kans op struikelgevaar kan ontstaan. Daarnaast is het risico op struikelgevaar met platte laadkabels groter, wanneer de stoep niet volledig recht is.

2.3. Concessie

Voor de aanleg van het netwerk van openbare laadpalen in de gemeente heeft de GO-RAL[2] een concessie verleend aan een exploitant die het aanbrengen van nieuwe laadpalen op zich neemt en vervolgens deze commercieel exploiteert. De concessie wordt periodiek opnieuw aanbesteed. In de huidige concessie 2024-2026 is er geen bepaling opgenomen die een beperking vormt voor de uitrol van VPA's. Dit is relevant omdat de uitrol van VPA's in principe het verdienmodel van de openbare laadpalen verslechtert. Het laadtarief van een VPA is namelijk vaak lager dan dat van een openbare laadpaal. De verwachting is dat vanaf juli 2028 een opvolging van de huidige concessie zal starten. Tot die tijd geldt de huidige concessie. Het is niet uitgesloten dat in de nieuwe concessie van 2028 wel een bepaling wordt opgenomen die een beperking kan vormen voor de uitrol van VPA's.

Omdat het aandeel elektrische auto's sterk groeit, is de verwachting dat het verdienmodel van de openbare laadpalen overeind zal blijven. Door de netcongestie zullen de komende jaren nauwelijks tot geen openbare laadpalen bijkomen. Door het toestaan van VPA's hoeft het aantal openbare laadpalen ook (minder) te groeien. De twee systemen zijn dus aanvullend op elkaar. Als VPA's worden toegestaan in de gemeente Rheden, zullen de betreffende partijen die betrokken zijn bij het vernieuwen van de concessieovereenkomst daarover worden geïnformeerd.

2.4. Implementatie

Voor het toestaan van kabelgoottegels is het noodzakelijk om een vergunningenstelsel op te tuigen. Daarmee worden leges in rekening gebracht voor de vergunningaanvraag. Ook bij afwijzing van de aanvraag is een bewoner dan deze leges verschuldigd. Kabelmatten en platte laadkabels kunnen gewoon worden toegestaan, gekoppeld aan eisen aan de uitvoering en voorwaarden voor het gebruik. In de uitvoeringsregels dient verwezen te worden naar het betreffende APV-artikel.

3. Ruimtelijke afwegingen

3.1. Verrommeling openbare ruimte

Om verrommeling van de openbare ruimte te voorkomen is het wenselijk om één type VPA in de gemeente toe te staan. Met een kabelgoot ontstaan goten die zich overdwars in de trottoirs bevinden met momenten dat er een laadkabel doorheen ligt en de kabel zichtbaar is van de laadpaal op eigen terrein naar de auto. De groei van het aantal elektrische auto's en daarmee de behoefte om te laden in combinatie met de verwachting dat er de komende jaren nauwelijks tot geen extra openbare laadpalen geplaatst kunnen worden, kan ervoor zorgen dat de vraag naar VPA's de komende jaren fors toeneemt. Hoe meer VPA's hoe meer goten in het trottoir. Dit kan ertoe leiden

[2] Regionale Aanpak Laadinfrastructuur – Gelderland-Overijssel

dat in een straat, bijvoorbeeld waar (bijna) niemand op eigen terrein kan laden, voor elk huis een kabelgoot in het trottoir ligt. Het toepassen van kabelgoten kan in dat geval zorgen voor een rommelig beeld van de openbare ruimte.

Daartegenover staat dat het toestaan van kabelgoten, maar ook andere vormen van VPA, ervoor zorgt dat er uiteindelijk minder publieke laadpalen in de openbare ruimte nodig zijn. Ook laadpalen inclusief bebording kunnen als verrommeling van het straatbeeld worden gezien. In die zin is het uit esthetisch oogpunt kiezen tussen twee kwaden.

De kabelmat en platte laadkabel leveren ook verrommeling van de openbare ruimte op, maar in veel mindere mate dan een kabelgoot. De kabelmat en platte laadkabel liggen namelijk alleen op de stoep als er wordt geladen, in tegenstelling tot de kabelgoot die ook zonder kabel duidelijk zichtbaar blijft. Daarnaast is het voordeel dat bij verhuizingen de mat of laadkabel meeverhuist met de bewoner, een kabelgoot niet.

In de huidige situatie komen mensen met zelfbedachte VPA's of losse laadkabels, ondanks dat dit niet is toegestaan. In die zin is het toestaan van VPA's een vorm van regulering en uniformering van iets dat in de praktijk toch al gebeurt.

3.2. Toegankelijkheid

Het toestaan van VPA's mag op geen enkele manier de toegankelijkheid van de openbare ruimte aantasten, ook niet voor minder validen en ouderen. Opvallend is dat zich hier een paradoxale situatie voordoet. Enerzijds ontvangen gemeenten, waaronder ook de gemeente Rheden, het verzoek om VPA's toe te staan van bewoners die beschikken over een gehandicaptenparkeerplaats (GPP) en een elektrische auto wil aanschaffen. Voor hen betekent een publieke laadpaal vaak een te grote loopafstand. Met een VPA zouden zij wel een elektrische auto kunnen aanschaffen en gebruiken. Anderzijds moeten mensen met een visuele beperking geen last hebben van mogelijk struikelgevaar door VPA's. Ook de soepele overrijdbaarheid met rollators, scootmobielen en rolstoelen moet gegarandeerd zijn (Zie ook H5 Technische- en veiligheidsafwegingen).

In 2025 heeft het CROW-onderzoek gedaan naar hoe het trottoir toegankelijk te houden bij het toestaan van VPA's[3]. Uit oogpunt van toegankelijkheid en veiligheid moet de VPA voldoen aan de onderstaande eisen. De eisen zijn van toepassing op de gehele breedte van het trottoir waar de laadkabel overheen ligt:

- Geen oneffenheden (oppervlakteoneffenheid niet groter dan 5 millimeter);
- Geen steile hellingen (hellingshoek maximaal 1:10);
- Goed zichtbaar;
- Voldoende stroef;
- Goed verankerd;
- Smalle gleuven bij de toepassing van kabelgoten (niet breder dan 2 centimeter).

Een platte laadkabel wordt in het onderzoek als een goede oplossing gezien als deze niet hoger is dan 5 millimeter en aan de bovenzijde is afgeschuind. Het platte deel moet over de volle breedte van het trottoir liggen. Daarbij is het ook van belang dat de kabel goed verankerd is zodat hij niet kan opkrullen, wegschuiven of wegwaaien.

Ook kabelgoten worden uit het oogpunt van toegankelijkheid en veiligheid als goede oplossing gezien, omdat deze verzonken liggen in het trottoir en daarmee geen oneffenheden met zich meebrengen. Voorwaarden hierbij zijn dat de gleuf niet breder is dan 2 centimeter, de afwerking van

[3] Laadkabels en laadpalen, hoe houd je het trottoir veilig en toegankelijk? (CROW 2025)

het oppervlak voldoende stroef is en de goot haaks op het trottoir wordt aangebracht. Hierbij moet de kabel steeds goed in de goot worden gelegd en de goot goed worden onderhouden (bijvoorbeeld door regelmatig bladeren te verwijderen).

Kabelmatten zouden volgens het onderzoek in theorie een bruikbare oplossing kunnen zijn als ze aan alle gestelde eisen voldoen. In de praktijk zorgen de matten volgens het onderzoek echter regelmatig voor een grotere oneffenheid dan de maximale 5 millimeter, liggen ze niet over de volle breedte van het trottoir, en haaks op het trottoir, zijn ze niet goed verankerd of zijn ze te glad. Daardoor vormen ze in de praktijk geregeld een hindernis voor mensen die een rollator, rolstoel of kinderwagen gebruiken en leiden ze relatief makkelijk tot struikelen. Het toestaan van kabelmatten vergt dan ook dat de gemeente er eisen aan stelt en regelmatig toezicht houdt op het correcte gebruik ervan.

Gemeente 1Stroom en gemeente Doesburg staan op dit moment het gebruik van kabelmatten onder bepaalde voorwaarden toe. Gemeente 1Stroom geeft aan af en toe meldingen te ontvangen van inwoners die de mat als obstakel ervaren en/of matten die niet netjes zijn neergelegd of dubbelgevouwen liggen. Zij geeft aan dat het totaal aantal meldingen meevalt. De gemeente Doesburg heeft tot op heden geen meldingen ontvangen over struikelgevaar door kabelmatten.

We hebben de situatie ook voorgelegd aan de voorzitter van de Algemene Senioren Vereniging Rheden-Rozendaal. Hij is positief over het toestaan van kabelmatten, maar wel met aandacht voor het juiste type mat. Hij kon zich vinden in een mat die:

- Maximaal 5 mm dik is;
- Goed zichtbaar is door bijvoorbeeld (reflecterende) geel zwarte strepen;
- Van voldoende gewicht is tegen opwaaien;
- Anti-slipprofiel heeft;
- De mat de breedte van het trottoir moet overbruggen.

Daarnaast heeft de gemeente 1Stroom in het proces ook de gehandicaptenraad van Duiven geconsulteerd en de adviezen overwogen en deels meegenomen in het beleid. Wanneer we besluiten in de gemeente Rheden ook kabelmatten toe te staan, gebruiken we het beleid van 1Stroom als voorbeeld.

3.3. Parkeerdruk

Hoe hoger de parkeerdruk, hoe minder geschikt een straat is voor VPA's. De parkeerplaats waar de VPA op uitkomt is namelijk openbaar en dus bij hoge parkeerdruk relatief weinig beschikbaar voor de bewoner die het aansluitpunt van de VPA heeft. In de eerste plaats is het van belang nadrukkelijk te communiceren dat een VPA géén recht geeft op een vaste parkeerplek.

In principe is het mogelijk om VPA's niet toe te staan boven een bepaalde gemeten parkeerdruk. Toch is dat een lastig criterium: een parkeerdruk is niet statisch en kan in de toekomst lager of hoger worden. Zeker waar verdichting en inbreiding van woningbouw plaatsvindt is dat laatste het geval.

De parkeerdruk is dus geen hanteerbaar criterium voor het toestaan van VPA's. Dat betekent dat het des te duidelijker moet zijn voor bewoners dat zij absoluut geen openbare parkeerplaats kunnen 'claimen' (Zie hoofdstuk 4 'Maatschappelijke afwegingen').

3.4. Eigen terrein, woonerven en parkeerkoffers

Bij bestaande bouw komen bewoners die de mogelijkheid hebben om op eigen terrein te parkeren vanzelfsprekend niet in aanmerking voor een VPA. Dit kan in de nadere regels worden opgenomen. Ook al heeft men bijvoorbeeld twee elektrische auto's en slechts één laadpunt. Bewoners die op eigen terrein kunnen parkeren en laden, bevinden zich in een gunstige onafhankelijke positie.

De standaard situatie voor een VPA bestaat uit een laadpunt op eigen terrein met een overbrugging van het openbare trottoir, tot aan de rand van de openbare parkeerplaats. Het gaat dus om een standaardstraat met langsparkeren of gestoken parkeren direct naast het trottoir. Het is op voorhand te voorzien dat er ook verzoeken komen voor situaties die daarvan afwijken. Voorbeelden van andere inrichtingen zijn woonerven, straten waar maar aan één kant geparkeerd wordt en woonwijken waar het parkeren in zogenoemde parkeerkoffers is gecentraliseerd.

Om deze situaties uit te sluiten moet als criterium gelden dat VPA's uitsluitend een trottoir overbruggen, en niet een straat, een fietspad, woonerf of andere plek waar verkeer overheen rijdt. Ook dit criterium kan in de nadere regels worden opgenomen.

4. Maatschappelijke afwegingen

4.1 Energietransitie

Landelijk is er sprake van netcongestie, zo ook in de gemeente Rheden. De verwachting is dat vanaf juli 2026 het in onze gemeente voor ongeveer 7 jaar lang niet mogelijk is om nieuwe verzwaarde aansluitingen aan te leggen. Dit betekent dat ook het plaatsen van extra openbare laadpalen in deze periode waarschijnlijk nauwelijks tot niet mogelijk is. Tegelijkertijd groeit het aantal elektrische auto's fors, zowel privé als in het bedrijfsleven, en hiermee ook de behoefte om te laden. Om in de toekomst aan deze behoefte te blijven voldoen, is laden met eigen stroom een oplossing. Dit vraagt wel om management van stroomgebruik achter de voordeur om te voorkomen dat de stroom in een wijk uitvalt. Voor de laadpalen van een leasemaatschappij gebeurt dit al doordat slim laden hiervoor verplicht is. Dit houdt in dat de provider achter de laadpaal invloed kan uitoefenen op het aantal kilowattuur dat de laadpaal levert om zo een stroompiek te voorkomen. Ook voor private laadpalen is dit sinds eind 2026 standaard mogelijk door een nieuw ACM codebesluit.

Door deze ontwikkelingen is vanuit het perspectief van de energietransitie het advies positief om de komende jaren VPA's toe te staan. Op deze manier blijft de gemeente inwoners stimuleren om duurzaam te zijn, zich duurzaam te verplaatsen en het kan mogelijk ook bijdragen aan een positievere mindset over duurzaamheid. Het droombeeld vanuit de energietransitie blijft wel dat de gemeente in de toekomst laden voor 100% gaat faciliteren en alle private laadpunten uiteindelijk verdwijnen. Het is vanuit de energietransitie dus een oplossing voor de periode waarin we nog te maken hebben met netcongestie en de gemeente naar verwachting nog niet 100% kan faciliteren.

4.2 Informele parkeerclaim

Bewoners die een VPA realiseren, kunnen vervolgens informeel de parkeerplek erbij 'claimen' voor hun voertuig. Ook al stelt de gemeente vooraf zeer duidelijk dat de parkeerplaats openbaar blijft en dus voor ieder voertuig toegankelijk is. Omdat er bij een VPA geen verkeersbesluit aan te pas komt, is het voor omwonenden niet mogelijk om bezwaar te maken tegen de aanleg. Ook het omgekeerde is mogelijk: als de parkeerdruk hoog genoeg is, blijft de VPA het grootste deel van de tijd feitelijk onbruikbaar voor de betreffende bewoner. In een extreem geval zou een VPA kunnen leiden tot conflicten tussen buurtbewoners.

Toch beschouwen we dit niet als tegenargument voor VPA's. Het is namelijk aannemelijk dat er in een dergelijk geval al een burenruzie bestond die dan misschien via de parkeerplek verder verergert. Doorgaans regelen bewoners in een straat de beschikbaarheid van de parkeerplekken onderling, rekening houdend met elkaars situatie. In steeds meer gevallen fungeren buurt-apps daarbij als smeermiddel. Overigens geeft de variant met een kabelmat of platte laadkabel meer flexibiliteit voor

het parkeren van de auto voor de deur omdat deze, in tegenstelling tot de kabelgoot, niet op een vaste plek ligt.

4.3 Gevoel van ongelijkheid

Een maatschappelijke component van de afwegingen rond VPA's is de vraag of ze een gevoel van ongelijkheid tussen bewoners kunnen oproepen. Wat dat betreft zijn VPA's vergelijkbaar met parkeerplekken met een publieke laadpaal: ook die leveren soms gevoelens van ongenoegen op, omdat parkeerplekken niet meer beschikbaar zijn voor traditionele brandstofauto's. Parkeerruimte is een schaars goed.

Gevoelens van ongelijkheid kunnen zich ook voordoen in straten waar niet iedereen de mogelijkheid heeft voor een VPA. Bijvoorbeeld omdat er maar aan één kant van de straat parkeerplekken zijn, of omdat sommige huizen een openbare groenstrook voor de deur hebben in plaats van parkeerplekken. De gemeente heeft als optie om bepaalde gebieden aan te wijzen als minder geschikt voor VPA's, maar dat heeft als nadeel dat er moeilijk eenduidige criteria voor zijn te formuleren. In de gemeenten waar VPA's momenteel al worden toegestaan gelden over het algemeen, voor zover bekend, geen restricties op basis van gebiedsindelingen.

Overigens laat het hele verschijnsel elektrisch rijden ongelijkheid zien: pas langzaam komen de prijzen van elektrische voertuigen binnen het bereik van brede maatschappelijke groepen. Daar veranderen VPA's weinig aan.

5. Technische- en veiligheidsafwegingen

5.1 Algemeen

Ongeacht de vorm waarin de gemeente een VPA mogelijk toestaat, is het onwenselijk om de bekabeling een openbare weg of fietspad te laten doorkruisen om een parkeerplaats te bereiken. Dit brengt slip- en struikelgevaar met zich mee en/of kan gevaarlijke situaties veroorzaken door het loskomen van kabels of de kabelmatten. Ook door openbaar groen is onwenselijk in verband met maaien en het mogelijk beschadigen van het groen. Daarom is het wenselijk om een VPA te beperken tot trottoirs waaraan zowel de woning als de parkeerplaats direct grenst.

Daarnaast ligt bij een VPA het initiatief om laadinfrastructuur te realiseren bij de bewoner. Er is dus minder toezicht op de kwaliteit van de gebruikte laadinfrastructuur, bekabeling en elektrotechnische aansluiting. Dit kan een veiligheidsrisico vormen. Een gemeente kan eisen stellen zodat de laadinfrastructuur voldoet aan de geldende NEN-, IEC-, en ISO-normen, en een CE-keurmerk heeft.

5.2 VPA optie kabelgoottegel

De gemeente bepaalt welke kabelgoottegels worden ingekocht om de VPA's aan te leggen. Het belangrijkste criterium is veiligheid: slip- en struikelgevaar. Kabelgoottegels kunnen uitsluitend in een rechte lijn worden gelegd, niet in hoeken of bochten en alleen dwars op de looprichting. Aanleggen kan alleen in open verhardingen (die bestaan uit losse tegels). Aanleg in asfalt- of beton verhardingen is niet mogelijk, en dat geldt ook voor groenstroken. Daarnaast kreeg de gemeente Haarlemmermeer het advies om toepassing van kabelgoottegels te beperken tot trottoirs met standaard betontegels. Dus niet bij andere vormen van (sier)bestrating. Stedenbouw geeft daarnaast aan dat de kabelgoottegel voor het straatbeeld dezelfde kleur dient te hebben als de rest van de trottoirtegels.

De tegel is een betonnen tegel met een uitsparing en rubber afdekstrip waarin ook dikkere kabels makkelijk weggelegd kunnen worden. De rubberstrips geven enige weerstand bij het verwijderen van de kabel. De tegels moeten voldoen aan stroefheidseisen. Cluster Inrichting en Beheer Openbare Ruimte geeft aan dat met name in de zomer door de warmte de rubberenstrips droog en daardoor extra stroef worden en mogelijk hierdoor kunnen afbrokkelen. Daarnaast benoemt zij dat de stugheid ertoe kan leiden dat inwoners de kabel niet volledig in de goot drukken, door de kracht en moeite dat het kost. Daarnaast dienen de goten en kabels regelmatig schoongemaakt te worden om vuilophoping, waardoor de kabel niet goed in de goot kan, te voorkomen. Dit is dan de verantwoordelijkheid van de gebruiker. Gemeente Arnhem is na een pilot van een jaar wel positief over de kabelgoot en gaat kijken of zij dit in nieuw beleid gaat vastleggen. De exacte resultaten van de pilot zijn op moment van schrijven nog niet bekend.

Wat betreft veiligheid is het van belang dat het laadpunt op eigen terrein, het trottoir en de (openbare) parkeerplaats rechtstreeks aan elkaar grenzen. Doordat de kabelgoot een vaste positie heeft, is er op het trottoir zelf weinig struikelgevaar als de kabel netjes in de kabelgoot licht. Maar dat kan anders zijn als iemand te voet tussen twee auto's door wil oversteken. Een situatie zoals in afbeelding 3 is onwenselijk vanwege het struikelgevaar, zeker in het donker. In dit voorbeeld zou plaatsing van de kabelgoot een meter naar links in het trottoir in ieder geval beter zijn.



Afbeelding 3. Voorbeeld onwenselijk geplaatste kabelgoot (Bron: Gemeente Haarlemmermeer)

5.2 VPA optie kabelmatten

Als de gemeente VPA's gaat toestaan in de vorm van kabelmatten, dan kunnen aan de uitvoering van die matten nadere eisen worden gesteld. Om struikelgevaar tegen te gaan en de openbare ruimte toegankelijk te houden dient de mat:

- Maximaal 5 mm dik te zijn met bij voorkeur een sleuf voor de kabel, zodat de kabel vlak en stabiel blijft liggen;
- Reflecterende geel zwarte strepen te bevatten, zodat deze goed zichtbaar is;
- Minimaal 5.5 kg per m² wegen, zodat deze niet kan weg- en/of opwaaien;
- Gemaakt te zijn van anti-slipprofiel;
- De lengte van de mat moet overeenkomen met de breedte van het trottoir.

In afbeelding 3 is een voorbeeld van een kabelmat weergegeven.



Afbeelding 3. Voorbeeld kabelmat (Bron: Gemeente Haarlemmermeer)

Een voordeel van een kabelmat boven een kabelgoot is dat de positionering over het trottoir enige marge geeft, aan te passen aan de precieze plek waar de auto geparkeerd kan worden. Daardoor kan het gedeelte 'losse kabel' zo kort mogelijk worden gehouden.

5.3 VPA optie platte laadkabel

Ook voor de platte laadkabel geldt dat deze voor de veiligheid en toegankelijkheid niet hoger dan 5 millimeter mag zijn en aan de bovenzijde afgeschuind is. Het platte deel moet over de volle breedte van het trottoir liggen, waarbij het van belang is dat de kabel goed geplaatst is zodat hij niet kan opkrullen, wegschuiven of wegwaaien.

Het grootste bezwaar tegen de platte laadkabel vanuit Cluster Inrichting en Beheer Openbare Ruimte is dat het nog steeds een losse laadkabel in de openbare ruimte betreft en dat wanneer het trottoir niet (volledig) recht is er naar verwachting een grotere kans is op struikelgevaar, wegschuiven en/of opwaaien van de kabel ten opzichte van kabelgoottegels en kabelmatten. Daarnaast is een platte laadkabel in het donker vaak slecht zichtbaar.

Net als de kabelmat heeft ook de platte laadkabel het voordeel dat de positionering over het trottoir enige marge geeft, aan te passen aan de precieze plek waar de auto geparkeerd kan worden.

6. Organisatorische en financiële afwegingen

In dit hoofdstuk geven we inzicht in de gevolgen van de organisatie bij het toestaan van kabelgoottegels, kabelmatten en platte laadkabels. Voor alle drie de vormen geldt dat, in ieder geval bij meldingen, handhaving nodig is. Dit geldt ook voor de huidige situatie waarin VPA's niet zijn toegestaan. Het wel of niet toestaan van VPA's vraagt in de basis dus niet om meer inzet van handhaving.

6.1 VPA Kabelgoottegels

Om kabelgoottegels toe te kunnen staan is het volgens onze juristen nodig om een vergunningsstelsel op te zetten. Deze constructie is redelijk ingewikkeld en vergt veel personele inzet. Om inzicht te krijgen in de organisatorische impact, is het proces opgeknipt in 2 fases: de intake van de aanvragen en de aanleg (fase 1) en het beheer en onderhoud (fase 2). Voor elke fase beschrijven we onderstaand wat de aandachtspunten zijn.

Intake en beoordeling van het verzoek (fase 1)

Wanneer de VPA's in een vergunningsstelsel worden uitgegeven, kan de gemeente leges in rekening brengen. De hoogte van het bedrag is maximaal de kostendekking. Minder mag ook, als het gemeentelijk beleid meer stimulerend wil zijn. Ter indicatie: de leges voor een aanvraag van een uitweg/inrit of overige aanlegactiviteiten bedragen momenteel €600,-. De constructie met leges heeft twee consequenties. Ten eerste betaalt een aanvrager deze kosten ook in het geval dat de aanvraag wordt afgewezen. Ten tweede is er dan een onderscheid tussen de aanvraagkosten en de aanlegkosten (Zie paragraaf 6.1.2).

De vergunning wordt gekoppeld aan een adres, niet aan een persoon. Op die manier wordt voorkomen dat een VPA bij verhuizing meteen weer weggehaald zou moeten worden, zelfs al zou het laadpunt in de tuin blijven staan. Door een adres gebonden vergunning blijven de kabelgoot en de laadvoorziening met elkaar verbonden.

De intake vindt plaats via de website van de gemeente, vergelijkbaar met de aanvraag van uitweg-/inritconstructies. Op de website van de gemeente worden dan de voorwaarden uitgelegd en komt

een aanvraagformulier beschikbaar. Door een aanvraag te verzenden gaat de aanvrager akkoord met de voorwaarden. Om de beoordeling van de aanvraag te vergemakkelijken kan de gemeente verzoeken om bij de aanvraag een foto en/of tekening van de situatie mee te sturen. Een voorwaarde voor toekenning van een VPA is dat men niet op eigen terrein kan parkeren.

Voor de beoordeling komt bijvoorbeeld de verkeerskundige, wegbeheerder en plantoetser in beeld. Bij een negatieve beoordeling moet de aanvrager hiervan (met motivatie) in kennis worden gesteld en volgt de facturering van het legesbesluit. Bij een positieve beoordeling worden de aanlegkosten opgevraagd bij Integraal Beheer Openbare Ruimte (IBOR) en moet de aanvrager van de VPA een akkoordverklaring retourneren.

Aanleg, beheer en onderhoud (fase 2)

Wanneer de aanvraag voor een VPA door middel van kabelgoottegels wordt gehonoreerd, moet vooraf worden aangeven wat (naast de leges) de aanlegkosten worden. Deze zijn mede afhankelijk van de lengte van de benodigde kabelgoot en dus het aantal benodigde kabelgoottegels.

Het plaatsen en eventueel verwijderen van kabelgoottegels kost tijd en met een verwachtte toename van de vraag, in verband met de groei van het aantal elektrische auto's en er naar verwachting meerdere jaren nauwelijks tot geen nieuwe openbare laadpalen kunnen worden geplaatst, kan dit veel tijd vragen.

Het is van belang dat de kabelgoten terechtkomen in het geografisch beheersysteem. Als bijvoorbeeld een bepaalde straat wordt opgebroken waar zich meerdere kabelgoten in het trottoir bevinden, moeten deze alle weer op de juiste plek worden terug gelegd in de nieuwe verharding. Toezicht hierop houden kan tijd kosten. Daarnaast wordt het onderhoud of de herinrichting van een straat dus substantieel duurder.

Ook geeft het Cluster Inrichting en Beheer Openbare aan dat onder de trottoirs doorgaans alle nuts tracés (kabels en leidingen) liggen. Bij graafwerkzaamheden, die regelmatig voorkomen, ondervind men hinder van onderbrekingen in het straatwerk door kabelgoten. Om de kwaliteit te waarborgen zijn extra kosten voor uitvoering en toezicht nodig wanneer kabelgoten worden toegestaan.

6.2 VPA kabelmatten en platte laadkabels

Geen vergunningsstelsel nodig

Een belangrijk voordeel van kabelmatten en platte laadkabels is dat we hier geen vergunningsstelsel voor hoeven optuigen. Daarnaast veranderen deze vormen van VPA niet de fysieke inrichting van de openbare ruimte, zoals kabelgoottegels. In tegenstelling tot kabelgoten is de organisatorische impact van kabelmatten en platte laadkabels dus laag. De intake, de beoordeling, de vergunningverlening, het innen van leges en aanlegkosten, de consequenties voor beheer en onderhoud: dit alles speelt bij de optie VPA's door middel van kabelmatten en platte laadkabels geen rol. Verder is het voor zowel de gemeente als voor bewoners aanzienlijk goedkoper, met name de kabelmat. De kosten voor een goede kabelmat (afhankelijk van de lengte) liggen ongeveer tussen de €60,- en €160,-. De kosten voor een platte laadkabel zijn ten opzichte van de kabelmat weer aanzienlijk hoger, ongeveer €350,-. Financieel gezien is de kabelmat dus het meest gunstig voor inwoners.

Overblijvende organisatorische zaken die zowel voor kabelgoottegels als matten gelden, zijn:

- Opstellen nadere uitvoeringsregels gelinkt aan de APV;
- Communicatie over eisen en voorwaarden;
- Handhaving als daar niet aan wordt voldaan.

Eisen en voorwaarden

Aan de uitvoering en het gebruik van de kabelmatten en platte laadkabels zullen eisen gesteld moeten worden. Cruciaal is dat de voorwaarden zodanig geformuleerd zijn dat er niet op voorhand toestemming gevraagd hoeft te worden. De openbare ruimte moet optimaal toegankelijk blijven voor mindervaliden en slechtzienden. Daarom zijn voorwaarden voor het gebruik van kabelmatten en platte laadkabels (mede gebaseerd op de voorwaarden van de gemeente 1Stroom):

Algemene eisen

- De eigenaar van de verlengde private aansluiting beschikt niet over een parkeerplaats op eigen terrein.
- Het oplaadpunt dat wordt gebruikt voor het opladen van een elektrisch voertuig op een openbare parkeerplaats, bevindt zich op het eigen, particuliere terrein van de gebruiker/bezitter van de verlengde private aansluiting.
- Een verlengde private aansluiting mag alleen gebruikt worden wanneer de openbare parkeerplaats direct naast, voor of achter de woning van de gebruiker ligt.
- Gebruikers leven de geldende parkeerregels na. Men kan door het gebruik van een verlengde private aansluiting geen rechten ontlenen op een openbare parkeerplaats aan huis om daar op te laden. Ook andere mensen mogen daar hun auto parkeren.
- De uitzondering op de verbodsbepaling geldt specifiek voor het gebruik van een verlengde private aansluiting met een kabelmat, en niet voor alternatieven als een kabelgoot, een kabelarm of een kabelbrug.
- Het gebruik van een VPA mag geen schade veroorzaken aan eigendommen van de gemeente of derden.
- De kabelmat mag niet voor hinder of gevaar zorgen;

Voorschriften voor het gebruik van de verlengde private aansluiting

- Gebruikers verwijderen tussen 06:00 uur en 22:00 uur de laadkabel en de kabelmat direct na het opladen van het voertuig uit de openbare ruimte.
- Gebruikers dekken een laadkabel over de gehele lengte waar deze de stoep raakt af door een kabelmat die voldoet aan de gestelde eisen.
- Gebruikers leggen de laadkabel en kabelmat niet over een rijbaan of fietspad.
- Gebruikers leggen de laadkabel en kabelmat strak en vlak en veroorzaken geen hinder of gevaar.
- Gebruikers leggen de laadkabel op de kortst mogelijke manier van het oplaadpunt naar het elektrische voertuig over de stoep.
- De gebruiker is aansprakelijk voor eventuele schade door het gebruik van de VPA bijvoorbeeld voor ongelukken veroorzaakt door de gebruikte kabel of kabelmat.

Eisen aan de laadkabel en kabelmat:

- De kabelmat heeft een antislipprofiel en/of is gemaakt van antislipmateriaal;
- De kabelmat kan niet opwaaien, minimaal 5,5 kg per m^2;
- De kabelmat heeft een maximale dikte van vijf millimeter;

- Als de laadkabel langer is dan de te overbruggen afstand moet het overbodige deel van de laadkabel op eigen terrein liggen;
- De kabelmat moet een aflooprand hebben;
- De kabelmat heeft reflecterende geel-zwarte strepen als markering van de langste zijden van de mat of de zijden van de mat die door bijvoorbeeld voetgangers worden gebruikt
- De laadkabel moet CE gekeurd zijn, is ononderbroken en niet beschadigd;



Afbeelding 5. Voorbeeld kabelmat (Bron: Gemeente Haarlemmermeer)

Bovenstaande eisen en voorwaarden kunnen met enkele aanpassingen en de volgende aanvullende punten, ook gebruikt worden voor de optie platte laadkabels:

- De platte laadkabel dient aan de bovenkant afgeschuind te zijn;
- De platte laadkabel moet zodanig zijn geplaatst dat deze altijd vlak op de grond ligt en niet kan kantelen, opkrullen, verschuiven of verwaaien.
- De platte laadkabel moet te allen tijde, dus ook ’s nachts, zodanig goed zichtbaar zijn voor gebruikers van het publiek terrein dat het voorwerp geen gevaar vormt voor voorbijgangers. Indien die zichtbaarheid gedurende bepaalde perioden niet gewaarborgd kan worden, mag de platte laadkabel gedurende die perioden niet zijn neergelegd.

Echter bij de laatste 2 eisen, kan zich de discussie voordoen over wanneer een kabel dan goed genoeg verankerd is om kantelen, opkrullen, verschuiven of verwaaien te voorkomen en of een platte laadkabel nu wel of niet voldoende zichtbaar is.

7. Communicatie en handhaving

7.1 Communicatie

Voor de communicatie rondom de VPA’s geldt dat de gemeentelijke website het eerste aangewezen communicatiekanaal is. Het is van groot belang dat zeer helder gecommuniceerd wordt welke voorwaarden en eisen er zijn aan het gebruik van VPA’s, of het nu door middel van kabelgoten, kabelmatten en/of platte laadkabels is. Dat geldt zeker voor het feit dat een openbare parkeerplaats openbaar is en blijft, en dat er dus ook met een VPA geen informele claim op een parkeerplek kan zijn. Daarnaast is het belangrijk dat inwoners die nu, ondanks het verbod, een VPA hebben op de hoogte worden gebracht van de voorwaarden en eisen waarop het wel is toegestaan. Dit kan door

handhaving flyers mee te geven die zij achter de ruitenwisser kunnen doen, wanneer zij een niet toegestane vorm van VPA tijdens het surveilleren tegenkomen. Deze flyers kan zij ook bij haar spreekuren neerleggen. In afbeelding 6 is het voorbeeld van de gemeente 1Stroom (gemeente Duiven en Westervoort) weergegeven.

Wat betreft het 'aan de voorkant afvangen' van discussies verdienen kabelmatten en platte laadkabels de voorkeur. Bij kabelgoten kan een aanvraag worden afgewezen terwijl er nog steeds leges verschuldigd zijn. De aanvrager krijgt dan geen vergunning maar moet alsnog betalen. Bovendien: vanwege de vergunningaanvraag zullen er ook twijfelgevallen beoordeeld moeten worden, hetgeen tot discussies en juridische procedures kan leiden. In het geval van kabelmatten en platte laadkabels hoeft ten eerste geen vergunning aangevraagd te worden en ten tweede is er geen aparte toestemming vooraf voor nodig.

Goede communicatie en éénduidige voorwaarden zijn niet alleen van belang voor de bewoners. Minstens zo belangrijk is: hoe simpeler en helderder de voorwaarden, hoe beter de handhaafbaarheid.



Afbeelding 6. Voorbeeld informatieflyer gemeente 1Stroom (Duiven en Westervoort)

7.2 Handhaving

De uitrol van VPA's kan betekenen dat de handhaafbaarheid van ongewenste situaties verbetert. Immers, in de APV staat weliswaar dat losse kabels in de openbare ruimte niet zijn toegestaan (ook niet onder een mat), maar met de stijging van het aantal elektrische auto's zijn er toch steeds vaker mensen die op verschillende manieren een VPA gebruiken. Dit ondanks het verbod. Zo zien we op steeds meer locaties dat bewoners die geen beschikking hebben over een eigen parkeerplaats een laadpaal in hun voortuin plaatsen. De laadkabel ligt dan over het trottoir met of zonder struikel beveiliging.

Voor handhaving is dus de crux: duidelijkheid richting gebruikers. Zoals over het feit dat een parkeerplek met VPA niet 'geclaimd' kan worden. Ook geldt: hoe minder aanvullende ingewikkelde

regels, hoe beter te communiceren. Ook in eenvoud is het toestaan van kabelmatten of platte laadkabels beter te communiceren dan kabelgoten.

Aandachtspunt is de beschikbare capaciteit. Handhaving zal vooral afgaan op meldingen en situaties die zij tegenkomen tijdens het surveilleren. In gevallen waarbij een inwoner na meerdere gesprekken en waarschuwingen zich niet aan de voorwaarden houdt, heeft handhaving juridische ondersteuning nodig om dit te rapporteren.

8. Conclusies

8.1 VPA's wel of niet toestaan

In de Rhedense Visie Laadinfrastructuur heeft de gemeente al de intentie geuit om onder een reeks voorwaarden één vorm van VPA toe te staan. Ook de gemeenteraad deed in 2022 via een motie het verzoek om privaat laden met eigen opgewekte stroom op publiek terrein, actief als mogelijkheid aan te bieden wanneer men geen parkeerplaats heeft op eigen terrein. Dat hier behoefte aan is, blijkt ook uit enkele vragen die de gemeente heeft ontvangen en huidige vormen die we nu in de openbare ruimte constateren ondanks het in beginsel geldende verbod. Het toestaan van VPA's kan dan ook gezien worden als een vorm van regulering en uniformering van iets dat in de praktijk toch al gebeurt.

Tegelijkertijd speelden er veel vragen rondom netcongestie en de gevolgen hierop van het toestaan van VPA's. Inmiddels is het juist vanuit het perspectief van netcongestie en de energietransitie wenselijk om in ieder geval de komende jaren VPA's toe te staan. De behoefte om te laden neemt namelijk toe en door de netcongestie kunnen naar verwachting de komende 7 jaar geen nieuwe openbare laadpalen worden geplaatst. Door het toestaan van VPA's kan de gemeente, in lijn met haar ambities, inwoners blijven stimuleren om duurzaam te zijn en zich duurzaam te verplaatsen. Dit vraagt wel om management van stroomgebruik achter de voordeur om te voorkomen dat de stroom in een wijk uitvalt. Slim laden maakt dit mogelijk.

Daarnaast is vanuit de juridische, ruimtelijke, maatschappelijke, veiligheid en technische, organisatorische en financiële afwegingen niet direct aanleiding om VPA's niet toe te staan. Ook vanuit de vakinhoudelijk inbreng, ondersteunt elke benaderde vakgroep in de basis het toestaan van VPA's. Uit zowel de afwegingen als de vakinhoudelijke inbreng zijn wel de volgende aandachtspunten meegegeven bij het toestaan van VPA's:

- De kabel wordt op een zichtbare, veilige en toegankelijke manier afgedekt;
- De VPA wordt onder bepaalde eisen en voorwaarden toegestaan met aandacht voor claimgedrag;
- Er vindt duidelijke communicatie plaats richting inwoners;
- Handhaving is nodig en vindt in de basis vooral plaats via meldingen;
- Om verrommeling en onduidelijkheid tegen te gaan is het wenselijk om één vorm VPA toe te staan.

Kortom, het advies is om VPA's in de gemeente Rheden in ieder geval de komende 5 jaar toe te staan, rekening houdend met de meegegeven aandachtspunten door het opstellen van heldere regels en deze duidelijk naar buiten te communiceren. Na 5 jaar evalueren we het beleid en kijken we of VPA's nog steeds wenselijk zijn in verband met ontwikkelingen op het gebied van netcongestie en de energietransitie.

8.2 Meest passende vorm VPA voor gemeente Rheden

Om te komen tot een passende vorm van VPA voor de gemeente Rheden is gekeken naar kabelgoottegels, kabelmatten en platte laadkabels. In de verschillende afwegingen hebben kabelmatten en platte laadkabels veel overeenkomsten. Wanneer we naar deze twee vormen kijken heeft de kabelmat een lichte voorkeur boven de platte laadkabel. Dit in verband met een negatief advies vanuit de vakgroep Inrichting en Beheer Openbare Ruimte, een groter risico op struikelgevaar wanneer het trottoir niet volledig recht is, de kans op opwaaien en/of verschuiven groter is als de kabel niet goed is verankerd, de beperkte zichtbaarheid van de kabel in het donker en het aanschaffen van een platte laadkabel voor een inwoner duurder is dan de aanschaf van een kabelmat. Daartegenover staat dat het advies vanuit het CROW over toegankelijkheid positiever was over de platte laadkabel dan een kabelmat. Dit hangt echter sterk samen met het type en het gebruik van de kabelmat. Ook de Werkgroep Onbeperkt Meedoen gaf de voorkeur aan een kabelmat boven een platte laadkabel. Het advies is om in eerste instantie platte laadkabels niet toe te staan, ook vanuit het oogpunt om één vorm VPA toe te staan voor duidelijkheid in communicatie en verrommeling van de openbare ruimte tegen te gaan.

Wanneer we vervolgens kijken naar kabelgoottegels ten opzichte van kabelmatten zien we dat een kabelmat over het algemeen meer voordelen heeft dan een kabelgoottegel. Zo is de kans op aansprakelijkheid bij kabelgoottegels iets groter dan bij kabelmatten, doordat de gemeente bij kabelgoottegels eigenaar wordt van de goot in het trottoir en bij kabelmatten nergens eigenaar van wordt. In beide gevallen zijn eisen en voorwaarden nodig voor het gebruik. Daarnaast liggen kabelgoottegels vast in de openbare ruimte, waardoor de kans op verrommeling groter is bij een forse toename van VPA's dan bij kabelmatten. Een ander voordeel van een kabelmat boven een kabelgoot is dat de positionering over het trottoir enige marge geeft, aan te passen aan de precieze plek waar de auto geparkeerd kan worden. Hierdoor is de kans op informele parkeerclaim bij kabelmatten iets kleiner dan bij kabelgoottegels. Organisatorisch gezien hebben kabelgoottegels ook een veel grotere impact dan kabelmatten en zijn de kosten voor de inwoner relatief hoog ten opzichte van kabelmatten. Vanuit toegankelijkheid is het advies positiever over de kabelgoottegel dan de kabelmat. Echter, staat de voorzitter van de Algemene Senioren Vereniging Rheden-Rozendaal en de Werkgroep Onbeperkt Meedoen positief tegenover kabelmatten zolang in de eisen en voorwaarden aandacht is voor het juiste type mat en het juiste gebruik. Ook bij buurgemeenten zien we dat de kabelmat over het algemeen goed werkt en het aantal meldingen meevalt of dat er zelfs geen meldingen zijn.

Kortom, het advies is om in de gemeente Rheden VPA's toe te staan door middel van het gebruik van een kabelmat met duidelijke eisen en voorwaarden voor het type mat, het gebruik en wanneer een VPA is toegestaan. Hierbij zorgen we voor duidelijke communicatie op de gemeentelijke website en maken we flyers om mee te geven aan de buitengewoon opsporingsambtenaren (Boa's).