

Consequenties Verlengd Private Aansluitingen

Steeds meer gemeenten krijgen aanvragen voor een verlengd privaat aansluitpunt (VPA). Bij een VPA bevindt de laadlocatie zich in de publieke ruimte. Het laadpunt wordt gevoed via een kabel die op een private netaansluiting van een woonhuis (of bedrijfspand) is aangesloten. Er zijn verschillende soorten VPA's zoals de kabelgoot, een laad-arm, een kabelmat of een *streetplug*. Het lijkt een eenvoudig en aantrekkelijk perspectief om inwoners zelf afdoende laadinfra te laten realiseren.

MRA-Elektrisch en de andere NAL-regio's zien het oppoppen van VPA's als een onwenselijke ontwikkeling in de openbare ruimte.¹ De bevoegdheid om VPA's al dan niet toe te staan ligt namelijk bij gemeenten; en daarmee ook de bijkomende verantwoordelijkheden. Deze zorgplicht wordt bevestigd in [nieuw onderzoek van Pels Rijcken](#): 'Op de gemeente rust als wegbeheerder een algemene zorgplicht ten aanzien van de veiligheid van weggebruikers.'

MRA-E adviseert nadrukkelijk aan haar gemeenten om VPA's **niet** toe te staan in de publieke ruimte, hier beleid voor te maken en, indien noodzakelijk ook op te handhaven. Hieronder geven we de overwegingen die gemeenten kunnen gebruiken bij het nemen van een besluit over vervolgstappen.

Waarom niet verlengd privaat aansluiten?

- **Gemeente is verantwoordelijk voor de veiligheid**

Gemeenten zijn aansprakelijk voor de veiligheid in de openbare ruimte, dat geldt ook bij VPA's. Wanneer men deze **toestaat of gedooft** dient een gemeente zich in te spannen om te waken voor veiligheid. Denk aan het vooraf geven van bepaalde technische en veiligheidsstandaarden voor VPA's (in beleid) zodat ook handhaving daarop mogelijk is. Ook al is de gemeente niet betrokken bij de realisatie dienen onveilige situaties op straat voorkomen te worden. Denk bijvoorbeeld aan struikelen over kabels of meer (brand)technische gevaren. Daarnaast kunnen ongevallen leiden tot claims bij de gemeente.²

¹ Hoe om te gaan met aanvragen voor privaat verlengde aansluitingen (VPA's). Een afwegingskader voor gemeenten, inclusief technische eisen. NKL, 21 juni 2022.

² Op grond van artikel 6:174 lid 2 en 6 rust risicoaansprakelijkheid op de wegbeheerder ten aanzien van de openbare weg.

- **Claim-gedrag**
Een VPA wordt aangelegd en betaald door particulieren. Die inwoners worden daarmee afhankelijk van een of enkele specifieke openbare parkeerplekken bij de VPA. Daardoor kunnen inwoners het idee krijgen exclusief recht te hebben op 'hun' parkeerplek. De openbare ruimte en parkeervakken zijn voor algemeen gebruik en niet voor specifieke individuen. Als overheid waken we voor 'precedentwerking' en is er ook een stuk zorgplicht om onrust te voorkomen.
- **Grip op netcongestie**
Een verschuiving in aantallen naar laden achter de meter van huishoudens (via VPA's) is bovendien ongunstig met het oog op de toenemende netcongestie. Openbare laadpalen kunnen beter worden ingezet voor slim laden en het balanceren van het elektriciteitsnet; de netbeheerder en CPO kunnen 'op schaal' sturen met het netwerk aan laadpalen.
- **Belemmering transitie elektrisch rijden**
De transitie naar schone mobiliteit levert een wezenlijke bijdrage aan het behalen van de klimaatdoelen. Uit onderzoek blijkt dat onveiligheid en 'moeilijk' laden vaak als redenen worden gegeven om niet over te stappen naar elektrisch rijden. Deze belemmeringen kunnen versterkt worden als ongevallen met VPA's optreden en in de media verschijnen.
- **Minder grip op een nette uitrol publiek laadnetwerk**
Tot slot kunnen VPA's de uitrol van een dekkend publiek laadnetwerk hinderen. Gemeenten en NAL-regio's gebruiken (data) van laadpunten voor het bepalen van nieuwe locaties. Daarna vindt intensieve afstemming plaats met oog op spreiding en lokale factoren als omwonenden. Op termijn kan het ontbreken van data leiden tot verlies van grip op een nette uitrol.

Oók bij het **verbieden** van VPA's blijft de gemeente aansprakelijk maar is de kans op eventuele schade veel beperkter; er zullen dan geen grote aantallen kabels over dezelfde stoep liggen of hangen. Een gemeente zal zich ook dan voldoende, maar beperkter moeten inzetten op het voorkomen. Communicatie en incidentele handhaving, op basis van beleid, kan invulling geven aan de zorgplicht.³



³ Ex artikel 6:162 BW kan er sprake zijn van schuldaansprakelijkheid van wegbeheerder.

Wat kan er wel?

De wens voor een VPA is te begrijpen wanneer de voorziening van publieke laadpalen in de buurt achterblijft. Dan zijn VPA's een manier om toch snel een laadplek te realiseren. Ook kan de e-rijder gebruik maken van eigen stroom, eventueel opgewekt met zonnepanelen. Toch wegen de genoemde nadelen zwaarder dan de voordelen, en adviseert MRA-Elektrisch om geen VPA's toe te staan binnen uw gemeente. Er wordt vol ingezet op het lonkende alternatief: het uitrollen van een **dekkend publiek laadnetwerk** door tempo te maken met de aanleg van openbare laadpunten. Op basis van data wordt zorgvuldig afgestemd of en waar publieke laadinfra wordt gerealiseerd.

Natuurlijk wordt privaat laden waar dat wél kan - op eigen terrein - ondertussen zo veel mogelijk gestimuleerd. Uitgangspunt is een gebalanceerd laadnetwerk, zodat altijd ergens geladen kan worden: thuis, op het werk, of in de openbare ruimte.

Advies aan gemeenten

MRA-Elektrisch adviseert nadrukkelijk om VPA's niet toe te staan in de publieke ruimte, hier beleid voor te maken en indien nodig ook op te handhaven. Vermoeden is dat brede communicatie van een verbod voldoende is. Mocht een gemeente toch overwegen om VPA's toe te staan of te gedogen, is ons advies om hier heel zorgvuldig mee om te gaan. In landelijk gebied en in specifieke wijken waar voldoende ruimte is, kán het een uitkomst zijn. Zorg dat VPA's dan tijdelijk zijn bijvoorbeeld in een pilot, zodat er nog een weg terug is. Dat vereist helder beleid, duidelijke regelgeving met afspraken over veiligheid en aansprakelijkheid met passende handhaving. De gemeente blijft immers verantwoordelijk voor de veiligheid op straat.

