

## Overwegingen 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 waarbij inwoners met 'eigen' energie kunnen laden.

MRA-Elektrisch en de andere NAL-regio's signaleren dat het toenemende aantal VPA's gevolgen kan hebben voor de openbare ruimte.<sup>1</sup> De bevoegdheid om VPA's te overwegen ligt 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 raadt af om VPA's te gedogen en adviseert gemeenten terughoudend te zijn met het toestaan ervan, vooral vanwege de zorgplicht. Het is belangrijk hier zorgvuldig mee om te gaan, zeker omdat er in de meeste gevallen voldoende laadinfra in de openbare ruimte beschikbaar is.

Toch kunnen VPA's in sommige situaties, zoals in landelijke gebieden of wijken met voldoende ruimte, een uitkomst bieden. In zulke gevallen is het essentieel dat gemeenten goed bepalen onder welke voorwaarden en voor welke termijn VPA's worden toegestaan. Zorg ervoor dat VPA's altijd tijdelijk zijn, bijvoorbeeld binnen een pilot, zodat er nog een weg terug is.

Of een gemeente nu besluit VPA's toe te staan of te verbieden, het is in beide gevallen essentieel om hier helder beleid voor op te stellen. Duidelijke regelgeving en afspraken over veiligheid en aansprakelijkheid zijn nodig om passende handhaving mogelijk te maken.

Uit onderzoek, waaronder dat van Pels Rijcken, blijkt dat er juridische en praktische uitdagingen zijn die meegewogen moeten worden bij het nemen van een besluit.

---

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

## Wat zijn de aandachtspunten bij Verlengde Private Aansluitingen?

Belangrijke overwegingen voor gemeenten bij het toestaan van VPA's:

- **Gemeente is verantwoordelijk voor de veiligheid**

Gemeenten zijn aansprakelijk voor de veiligheid in de openbare ruimte. Wanneer men VPA's toestaat, 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 moeten onveilige situaties op straat voorkomen worden. Denk aan struikelen over kabels of meer (brand)technische gevaren. Daarnaast kunnen ongevallen leiden tot claims bij de gemeente.<sup>2</sup>
- **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.

---

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

- **Minder grip op een nette uitrol publiek laadnetwerk**

Tot slot kunnen VPA's effect hebben op de uitrol van een dekkend publiek laadnetwerk. 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.<sup>3</sup>

### Wat kan er wél?

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. De genoemde nadelen brengen belangrijke aandachtspunten met zich mee. Het is daarom van belang dat gemeenten zorgvuldig afwegen onder welke voorwaarden VPA's eventueel kunnen worden toegestaan.

Er is vol ingezet op het lonkende alternatief: het uitrollen van een **dekkend publiek laadnetwerk** door tempo te maken met de aanleg van openbare laadpunten. Bedenk dat Nederland, en met name regio Noordwest, al een groot netwerk van laadpunten op straat heeft, en dat dit continu wordt uitgebreid. Hierdoor kunnen elektrische rijders vrijwel overal eenvoudig en dichtbij huis hun voertuig opladen.

Natuurlijk wordt privaat laden waar dat wel 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.

---

<sup>3</sup> Ex artikel 6:162 BW kan er sprake zijn van schuldaansprakelijkheid van wegbeheerder.

## Belangrijke overwegingen

Het is belangrijk dat gemeenten goed overwegen onder welke voorwaarden VPA's (tijdelijk) toegestaan zijn. MRA-E adviseert gemeenten om hier beleid voor te formuleren en actief te handhaven waar nodig. Mocht een gemeente overwegen om VPA's toe te staan, 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.

## Heeft u vragen?

Heeft u vragen of wilt u meer inzicht in deze overwegingen? We denken graag met u mee. Neem contact op met uw regioadviseur of [Paul Schmidt](#), projectleider privaat laden.

