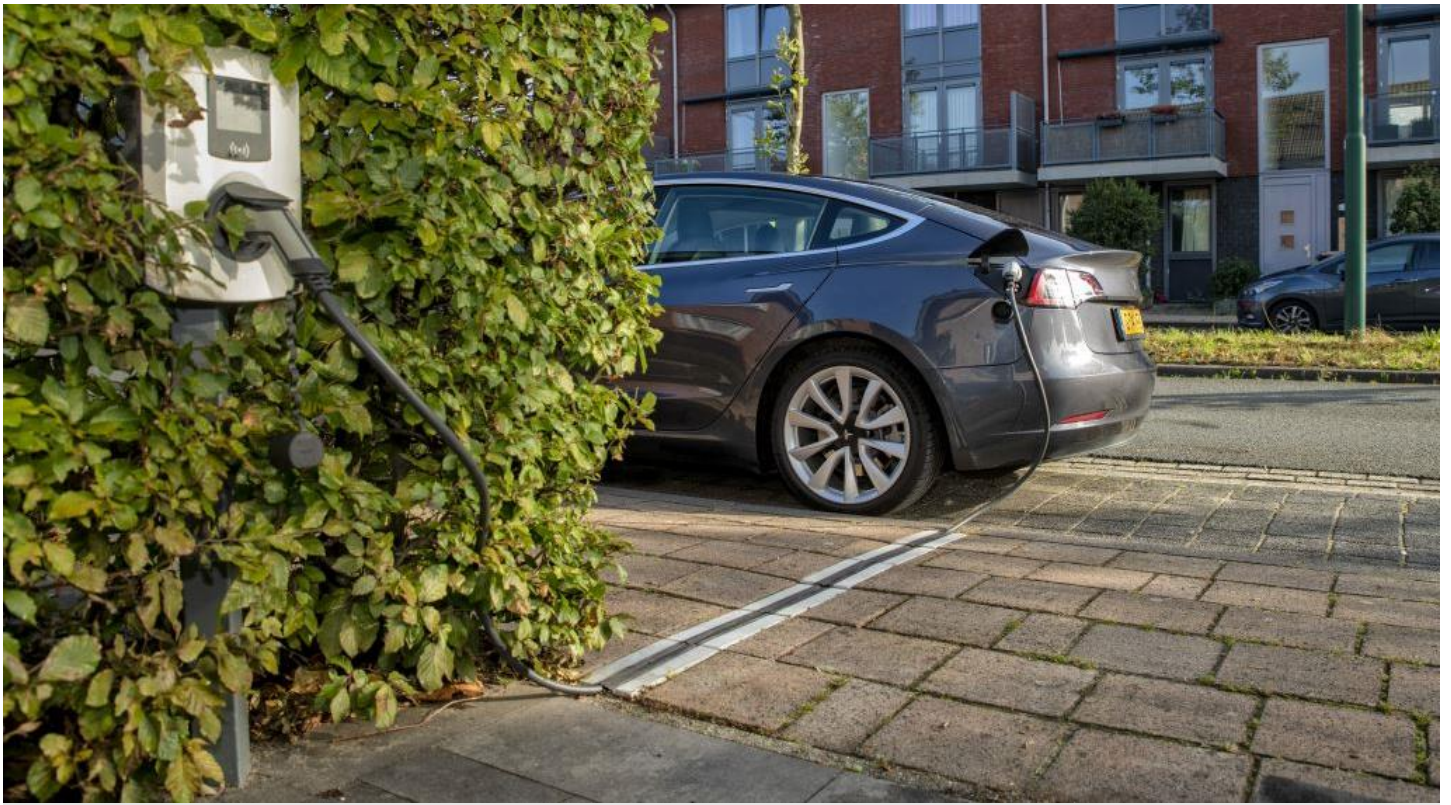




Onderzoek VPA

Afwegingen over de Verlengd Private Aansluiting
voor het laden van elektrische auto's.



gemeente
Haarlemmermeer

Colofon

Tekst, vormgeving en drukwerk

Gemeente Haarlemmermeer
Postbus 250
2130 AG Hoofddorp
Telefoon 0900 1852
E-mail info@haarlemmermeer.nl
Internet www.haarlemmermeer.nl

Fotografie

© Stryk Verwo Infra / © NKL / © LogoMatz

juni 2023

Inhoudsopgave

1.	Aanleiding en doel	4
1.1	Huidige situatie	4
1.2	Aanleiding.....	4
1.3	Doel en aanpak.....	4
1.4	Definitie en scope.....	5
2.	Juridische afwegingen.....	7
2.1	De concessie van de MRA	7
2.2	Eigendom en aansprakelijkheid	7
2.3	De Algemene Plaatselijk Verordening	7
3.	Ruimtelijke afwegingen	8
3.1	Verrommeling van de openbare ruimte?.....	8
3.2	Toegankelijkheid	8
3.3	Parkeerdruk.....	9
3.4	Eigen terrein, woonerven en parkeerkoffers	9
3.5	De toekomst	9
4.	Maatschappelijke afwegingen	10
4.1	Informele parkeerclaim	10
4.2	Gevoel van ongelijkheid	10
4.3	Energietransitie	10
5.	Veiligheid en techniek.....	11
5.1	VPA optie kabelgoottegels	11
5.2	VPA optie kabelmatten	11
6.	Organisatie VPA-kabelgoten	12
6.1	Uitvoering: een doorkijkje.....	12
6.2	Intake en beoordeling van VPA-verzoeken	12
6.3	Aanleg en facturering.....	12
6.4	Beheer en onderhoud	13
7.	Organisatie VPA-kabelmatten.....	14
7.1	Geen vergunningenstelsel.....	14
7.2	Eisen en voorwaarden.....	14
8.	Communicatie en handhaving	15
8.1	Communicatie	15
8.2	Handhaving	15
9.	Andere gemeenten	16
9.1	Opzet en kosten	16
9.2	Conclusie ervaringen elders	17
10.	Conclusies.....	18
10.1	Meningen en argumenten	18
10.2	Wel of niet doen?.....	18
	Bijlage 1 Aanvraag kabelgoot	20
	Bijlage 2 Toestaan kabelmatten.....	21

1. Aanleiding en doel

1.1 Huidige situatie

Haarlemmermeer wil elektrisch rijden stimuleren. Op dit moment kennen we in onze gemeente op hoofdlijnen twee soorten laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen. Enerzijds zijn er inwoners die op eigen terrein kunnen parkeren en hun elektrische of plug-in hybride auto opladen via een wallbox, aangesloten op de eigen private netaansluiting van de woning. Anderzijds zijn er de openbare laadpalen in de publieke ruimte, die voor iedereen met een laadpas toegankelijk zijn, zowel voor geheel elektrische auto's als voor plug-in hybride voertuigen. (Daarnaast zijn er snellaadstations langs de A4 en in Badhoevedorp.)

Bij de gemeente komen steeds vaker vragen van inwoners die hun elektrische auto weliswaar op een openbare parkeerplek parkeren, maar deze via een kabel vanuit de privé netaansluiting willen laden. Zo'n manier van aansluiten noemen we een Verlengd Private Aansluiting (VPA). In het geval dat er zich een openbaar trottoir bevindt tussen de parkeerplaats en de privé aansluiting, staan we dat momenteel niet toe volgens de huidige regels. Redenen daarvoor zijn onder meer veiligheid en toegankelijkheid (geen losse kabels in de openbare ruimte), aantasting van het straatbeeld en de aansprakelijkheid bij calamiteiten.

In de huidige situatie staat in Artikel 2:19 van de APV de volgende verbodsbepaling:

Artikel 2:19 Elektriciteits snoer / kabel boven, op of naast de weg.

1. Het is verboden een elektriciteits snoer / kabel voor het opladen van elektrische auto's, aanhangwagens en/of andere (vakantie)voer- of vaartuigen boven, op of naast de weg te leggen.
2. Het verbod is niet van toepassing bij het gebruik van een door of namens de gemeente geplaatste laadpaal.

Desalniettemin zijn er zijn er steeds vaker bewoners die toch zelf een laadsnoer over een trottoir leggen, bijvoorbeeld onder een rubberen mat of via een hengelconstructie. De vraag is daardoor ook of de gemeente strenger moet gaan handhaven, dan wel door het toestaan van VPA's onder strikte voorwaarden de situatie beter kan gaan reguleren.

1.2 Aanleiding

Inmiddels wordt in meerdere gemeenten ervaring opgedaan met het (onder voorwaarden) toestaan van VPA's. Bovendien zijn er inmiddels meerdere manieren ontwikkeld die de veiligheid van een laadkabel in de openbare ruimte beter waarborgen. Ongeveer 30% van de bewoners (landelijk cijfer) heeft de mogelijkheid om op eigen terrein een e-auto op te laden. In de gemeente Haarlemmermeer zal dat cijfer waarschijnlijk nog hoger liggen. Door het toestaan van VPA's kan de private laadinfrastructuur substantieel worden uitgebreid, privaat laden van een elektrische auto wordt op deze manier bereikbaar voor veel meer inwoners.

In juli 2022 besloot het College van B&W dat het gereguleerd toestaan van VPA's onderzocht moet worden. (Nota 'Uitgangspunten uitvoering maatregelen laadinfrastructuur elektrische auto's', 5 juli 2022, 2022.0001500.) In dat besluit is voorgesorteerd op de wijze van uitvoering: door toepassing van een zogenoemde kabelgoottegels. In dit rapport onderzoeken we de voor- en nadelen van VPA's en vergelijken kabelgoottegels met de toepassing van een (rubberen) kabelmat.

1.3 Doel en aanpak

Doel van dit rapport is het onderzoeken van de mogelijkheden voor het gereguleerd toestaan van VPA's in de gemeente Haarlemmermeer, in welke situaties en onder welke voorwaarden.

Het onderwerp VPA's is op voorhand onderhevig aan discussie en heeft twee uitgesproken 'kampen' van voor- en tegenstanders. Daarom moet dit onderzoek uiterst zorgvuldig plaatsvinden, met inachtneming van alle perspectieven en met onder meer de inbreng van Beheer en Onderhoud, Handhaving, Juridische Zaken, Stedenbouw en Energietransitie. Een besluit over VPA's zal immers gevolgen hebben voor de openbare buitenruimte in de hele gemeente. Door de groei van de verkoop van elektrische auto's en plug-in hybrides zou de vraag naar VPA's weleens fors kunnen groeien, een inschatting van de toekomstige ontwikkeling is moeilijk te maken. Bovendien is het toestaan van VPA's redelijk onomkeerbaar, omdat inwoners bijvoorbeeld juist door de mogelijkheid van een VPA kunnen besluiten om een stekkerauto aan te schaffen, en daarbij bijvoorbeeld zonnepanelen op hun dak leggen.

Aan de eisen van zorgvuldigheid voldoen we in dit rapport door de afwegingen vanuit diverse perspectieven toe te lichten. Deze perspectieven zijn opgesomd in de eerste kolom van onderstaande tabel. We nemen daarbij als leidraad het afwegingskader¹ voor gemeenten dat is opgesteld door het Nationaal Kennisplatform Laadinfrastructuur (NKL).

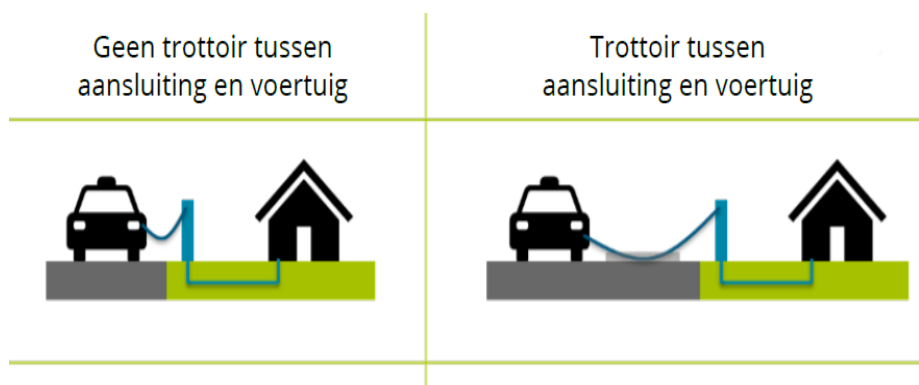
Het introduceren van VPA's raakt aan het werk van meerdere clusters op het gebied van beleid en uitvoering. Daarom is een ronde gehouden waarin de relevante deskundigen van de gemeente Haarlemmermeer werden bevestigd. De interne disciplines die zijn geconsulteerd staan in de tweede kolom van de tabel. De visies, opmerkingen en aandachtspunten van de betreffende clusters zijn als expert judgement in de gehele tekst verwerkt.

Ten slotte nemen we ervaringen van andere gemeenten onder de loep. In veel gemeenten zijn raadsvragen gesteld over VPA's en / of is men beleid aan het ontwikkelen. Sommige gemeenten hebben vooralsnog gekozen om geen VPA te willen toestaan, ook niet in de vorm van een pilot. Wij beperken onze benchmark tot de gemeenten waar momenteel een pilot loopt, of waar staan VPA's inmiddels in de hele gemeente zijn toegestaan. Die gemeenten zijn opgesomd in de derde kolom, en komen aan de orde in hoofdstuk tien.

Aanpak onderzoek VPA's				
Drie sporen	Toepassen afwegingskader VPA's van het NKL	Inbreng vakinhoudelijke clusters intern	Ervaringen van andere gemeenten met VPA's (voor zover bekend)	
Onderdelen	Juridisch Ruimtelijk Maatschappelijk Veiligheid en techniek Organisatorisch Financieel	Beheer en Onderhoud Handhaving Polderarchitect Stedenbouw Juridische Zaken Verkeer Kabels en Leidingen Communicatie Veiligheid - Vergunningen	Kabelgoten: Almere Amstelveen Dongen Leusden Nijmegen Soest Westland Winterswijk Zeewolde	Kabelmatten: Almelo Heemstede Nijmegen Strijen Wijk bij Duurstede Zaanstad

1.4 Definitie en scope

Het enige verschil tussen laden op eigen terrein en laden door middel van een VPA is dat de op te laden auto zich in dat laatste geval bevindt in de openbare ruimte. In beide gevallen bevindt het oplaadpunt zich op eigen terrein. Vervolgens zijn er twee soorten VPA's, afhankelijk van de vraag of er zich wel of geen trottoir bevindt tussen de auto en het laadpunt.



Als er zich geen trottoir bevindt tussen de auto en het oplaadpunt, en de parkeerplek grenst bovendien direct aan het eigen terrein, dan is een VPA in de gemeente Haarlemmermeer ook in de huidige situatie al toegestaan (linker afbeelding). Er is dan geen bezwaar vanwege toegankelijkheid of veiligheid. De configuratie die in dit rapport centraal staat is die volgens de rechter afbeelding, waarbij het trottoir in de publieke ruimte wordt overbrugd.

Definitie Verlengde Private Aansluiting (VPA)

Een laadfaciliteit voor privaat gebruik waarbij de te laden auto zich bevindt in de publieke ruimte en waarbij de laadkabel is aangesloten op een private netaansluiting (woonhuis of bedrijfspand).

Het overbruggen van dat trottoir met de laadkabel kan op verschillende manieren. Ten eerste door de kabel gewoon los over het trottoir te leggen, de meest ongewenste vorm. Daarnaast kan de kabel worden weggewerkt onder een dikke rubberen mat of onder een liggende kabelgoot. Tenslotte zijn er systemen waarmee de laadkabel aan een soort hengelconstructie hangt en zo hoog boven het trottoir naar de auto wordt geleid.

¹ Hoe om te gaan met aanvragen voor Verlengde Private Aansluitingen (VPA's)? Een afwegingskader voor gemeenten, inclusief technische eisen. Nationaal Kennisplatform Laadinfrastructuur. 21 juni 2022.



De scope van dit rapport beperkt zich nadrukkelijk tot twee VPA-varianten om het trottoir te overbruggen. Ten eerste de zogenoemde kabelgoottegel om het trottoir te overbruggen. Een voorbeeld daarvan is foto 3. Daarnaast de kabelmat met als voorbeeld foto 2. (Met daarbij de opmerking dat de uitvoering van de kabelmat in dit voorbeeld te hoog is.) Het voorbeeld van foto 4 komt niet aan de orde omdat daar een particuliere laadpaal is geplaatst in openbare ruimte. De hengelconstructie zoals in het voorbeeld van foto 7 wordt niet meegenomen omdat een straat vol met dit soort constructies op voorhand ongewenst is. Wat betreft de soort elektrische voertuigen geldt dat de VPA's bruikbaar zijn voor alle stekerauto's, dus naast volledig elektrische voertuigen ook plug-in-hybrids.

2. Juridische afwegingen

2.1 De concessie van de MRA

Voor de aanleg van het netwerk van openbare laadpalen in de gemeente heeft de Metropoolregio Amsterdam (MRA) 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 overeenkomsten tussen gemeente, MRAe en de exploitant van de openbare laadpalen is geen bepaling opgenomen die een beperking zou vormen voor de uitrol van VPA's. Dit is relevant omdat de uitrol van VPA's in principe het verdienmodel van de openbare laadpalen verslechtert. Immers: het laadtarief van een VPA is vaak lager dan dat van een openbare laadpaal. Bovendien is er bij een openbare laadpaal een morele plicht om een volgeladen e-auto weg te halen om zo plaats te maken voor een volgende op te laden auto: bij een VPA hoeft dat niet.

Omdat het aandeel e-auto's sterk groeit, zal het verdienmodel van de openbare laadpalen toch overeind blijven. Door het toestaan van de VPA's hoeft het aantal openbare laadpalen dan minder hard te groeien. De twee systemen zijn in die situatie aanvullend en de VPA's zorgen ervoor dat er uiteindelijk minder openbare laadpalen bijgeplaatst moeten worden. Als VPA's worden toegestaan in Haarlemmermeer, zullen de betreffende partijen bij het vernieuwen van de MRAe overeenkomst daarover worden geïnformeerd.

2.2 Eigendom en aansprakelijkheid

Artikel 5:20 van het Burgerlijk Wetboek zegt dat de eigenaar van de grond wordt ook eigenaar van de werken die op die grond zijn geplaatst en duurzaam met de grond verenigd. We noemen dat natrekking. Anders gezegd: een laadpaal in de openbare ruimte wordt automatisch eigendom van de gemeente. Om die reden moet het aansluitpunt van een VPA zich bevinden op het terrein van de particuliere aanvrager: deze is eigenaar van het laadpunt. (In principe kan de gemeente een opstalrecht verlenen, maar dat zou voor iedere laadpaal een notariële acte vergen die ook nog gehandhaafd zou moeten worden.)

In de variant van de VPA's door middel van kabelgoottegels blijft de aanvrager eigenaar van het laadpunt (en de laadkabel) en wordt de gemeente eigenaar van de goot in het trottoir. Mocht er door de kabelgoot in de openbare ruimte een ongeluk of valpartij worden veroorzaakt, dan is de gemeente (gedeeltelijk) aansprakelijk, vergelijkbaar met losliggende stoeptegels. Omdat de gemeente eigenaar is van de kabelgoten valt ook het beheer en onderhoud onder de verantwoordelijkheid van de gemeente.

Bij de variant met kabelmatten is de eigenaar geheel verantwoordelijk voor het creëren van een veilige situatie en ook aansprakelijk voor mogelijk struikelpartijen. De gemeente wordt nergens eigenaar van.

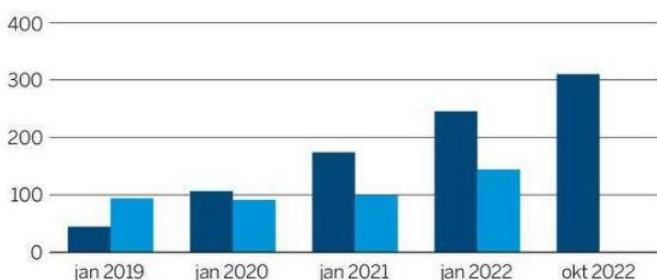
2.3 De Algemene Plaatselijk Verordening

Het toestaan van VPA betekent dat artikel 2:19 van de APV van Haarlemmermeer moet worden uitgebreid met een extra bepaling. Ook moet in het geval van de variant met kabelgoottegels worden beoordeeld of het nodig is om de Verordening fysiek domein Haarlemmermeer aan te passen.

Nederland telt 300 duizend elektrische auto's

Aantal volledig elektrische auto's in Nederland, x1.000

■ Volledig elektrisch ■ Hybride stekkerauto*

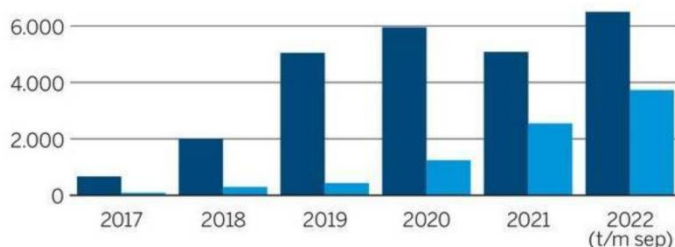


021122 © de Volkskrant. Bron: CBS, RDW | *Enkel hybride auto's met elektriciteit als hoofdbrendstof. Recente data van hybride stekkerauto's ontbreken.

Maandelijkse verkoop niet eerder zo hoog

Aantal nieuw verkochte personenauto's, maandelijks gemiddelde per jaar

■ Volledig elektrisch ■ Hybride stekkerauto



021122 © de Volkskrant. Bron: RVO | *Enkel hybride auto's met elektriciteit als hoofdbrendstof.

3. Ruimtelijke afwegingen

3.1 Verrommeling van de openbare ruimte?

Door de variant met kabelgoottegels toe te staan zullen er op diverse plaatsen ‘doorsnijdingen’ komen, die zich overdwars in de trottoirs bevinden. Aan de uiteinden is op sommige momenten een laadkabel te zien van de VPA naar de auto. Naarmate het marktaandeel van elektrische en plug-in hybride auto's toeneemt, zal ook het aantal aanvragen voor VPA's toenemen. Hoe groter het succes van de VPA's, hoe meer doorsnijdingen. Uiteindelijk kan het bijvoorbeeld zo zijn dat in een straat met twintig woningen ook twintig kabelgoten in de trottoirs liggen. (Dat is dan dus wel een straat waar niemand op eigen terrein kan parkeren.)

Eén van de belangrijkste argumenten tegen kabelgoottegels is dan ook de ‘verrommeling’ van het straatbeeld. Tegenover de verrommeling door kabelgoten staat dat het toestaan ervan als gevolg heeft dat er uiteindelijk minder publieke laadpalen in de openbare ruimte nodig zijn. Ook laadpalen inclusief bebording verrommelen immers het straatbeeld. In die zin is het uit esthetisch oogpunt kiezen tussen twee kwaden.

De esthetiek is ook besproken met de polderarchitect. Deze laat optekenen dat een kabelgoot in een trottoir met betontegels relatief onopvallend is. Voor alle andere vormen van verharding (bijvoorbeeld gele of rode klinkers of sierbestrating) is het advies stellig negatief. Het is echter lastig om het uiterlijk van het trottoir mee te laten wegen in het al dan niet toestaan van een kabelgoot: het toestaan betekent in de praktijk toestaan in alle open verhardingen. (Dichte verhardingen zoals asfalt en beton zijn uitgesloten omdat een kabelgoot dan technisch slecht is in te passen.)

De VPA-variant met een kabelmat heeft enkele voordelen boven de kabelgoot. Kabelmatten leveren ook verrommeling van de openbare ruimte op, maar in veel mindere mate. Ten eerste ligt de kabelmat uitsluitend op de stoep als er wordt geladen, in tegenstelling tot de kabelgoot die ook zonder kabel duidelijk zichtbaar blijft. Ook is er het voordeel bij verhuizingen: een mat verhuist mee met een bewoner, een kabelgoot niet. Tenslotte ligt de kabelmat er überhaupt niet als de betreffende bewoner met de auto op pad is.

Het bezwaar bij sierbestrating en klinkers van de kabelgoot speelt geen rol bij het gebruik van kabelmatten. Bovendien zijn matten in tegenstelling tot kabelgoten ook te gebruiken bij vaste verhardingen zoals asfalt en beton.

In de huidige situatie komen mensen al met allerlei ‘creatieve’ varianten van zelfbedachte VPA's. Ook komen de handhavers regelmatig losse laadkabels tegen vanuit een tuin naar een auto. Hoewel dat zeker niet is toegestaan volgens de APV probeert men het toch. In die zin is het toestaan van VPA's een vorm van regulering en uniformering van iets dat in de praktijk toch al gebeurt. Doordat de gemeente dan één variant voorschrijft (kabelmatten of kabelgoottegels) wordt de moeilijk te handhaven wildgroei van oplossingen beperkt.

3.2 Toegankelijkheid

Op voorhand mag het toestaan van VPA's op geen enkele manier de toegankelijkheid van de openbare ruimte aantasten, ook voor minder validen en ouderen. Bij de keuze voor een bepaalde variant en het bepalen van eisen en voorwaarden is inmiddels ook de Belangengroep Gehandicapten Haarlemmermeer (BGH) betrokken. Overigens doet zich hier een paradoxale situatie voor. Enerzijds ontvangt de gemeente VPA-verzoeken van bewoners die beschikken over een gehandicaptenparkeerplaats (GPP). Voor hen betekent een publieke laadpaal vaak een te grote loopafstand. Met een VPA zouden zij dan wel elektrisch vervoer kunnen 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 hoofdstuk vijf: Veiligheid en techniek.

Het standpunt van de BGH is als volgt. De voorkeur gaat uit naar kabelgoten, met name omdat deze altijd haaks op een vaste plek liggen en omdat ze vlakker zijn dan een kabelmat. Als aanvullende eisen geeft men aan dat de goten een afdichting moeten hebben met rubberen strips en dat de gleufbreedte niet meer is dan 20 mm. De kabelgoten die nu op de markt zijn voldoen aan de eerste eis, niet aan de tweede.

Ook stelt de BGH dat het gebruik van kabelmatten meer afhankelijk is van de netheid van de gebruiker. Ten slotte wijst men erop dat anderen de mat gemakkelijk zou kunnen wegnemen. Aangezien dit laatste een strafbaar feit zou betekenen lijkt dat risico echter gering. De laadkabel zelf zou evenzo door een ander weg gehaald kunnen worden.

De gemeente Almere is een voorbeeld waar VPA's alléén bij Gehandicapten Parkeerplaatsen (GPP's) worden toegestaan. Uit de ervaringen in andere gemeenten (zie hoofdstuk negen) zijn tot nu toe geen negatieve gevolgen voor de toegankelijkheid naar voren gekomen. Dat geldt voor zowel kabelgoten als kabelmatten. Een goed voorbeeld

is Wijk bij Duurstede. Zowel kabelgoten als kabelmatten zijn daar toegestaan en dat heeft niet geleid tot klachten over toegankelijkheid. Ook in Wijk bij Duurstede was de belangengroep voor gehandicapten betrokken bij de invoering. Om zeker te zijn kunnen we de resultaten afwachten van de lopende proeven in andere gemeenten, zie hoofdstuk negen 'Andere gemeenten'.

3.3 Parkeerdruk

Hoe hoger de parkeerdruk, hoe minder geschikt een straat is voor VPA's. Immers, de parkeerplaats waar de VPA op uitkomt, is 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 plaats vindt is dat laatste het geval. Een andere variant is wellicht het toestaan van VPA's koppelen aan betaald parkeren: in de gebieden waar gereguleerd parkeren is komen dan geen VPA's. Toch geldt daar min of meer hetzelfde als bij parkeerdruk als criterium: ook een gereguleerd parkeergebied kan groter worden zodat de situatie voor VPA's verandert. Bovendien bestaat een groot deel van het gereguleerd parkeren uit blauwe zones.

Kortom: parkeerdruk is 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 APV 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 standaardconfiguratie van een VPA bestaat uit een laadpunt op eigen terrein met een overbrugging van het openbare trottoir, tot aan de rand van de openbare parkeerplaats. Kortom: 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 daar van 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 APV worden opgenomen. Overigens zouden VPA's als gevolg kunnen hebben dat projectontwikkelaars anders gaan denken over gebiedsinrichting: degenen die niet op eigen terrein kunnen parkeren krijgen dan zoveel mogelijk een optie voor een VPA vanuit de eigen voortuin. Dat is tegengesteld aan huidige trends zoals 'parkeren op afstand' en het concentreren van parkeerplekken in parkeerkoffers.

3.5 De toekomst

Ten opzichte van openbare laadpalen of snellaadstations biedt een VPA de gebruiker het voordeel van de kortst mogelijke loopafstand. In principe is een VPA ook de goedkoopste manier om te laden, zeker wanneer de gebruiker daarbij zonnepanelen inzet. Daar staat tegenover dat de investering in een elektrische auto, een private laadpaal (wallbox) en zonnepanelen aanzienlijk is. Het is dus onzeker hoe de vraag naar VPA's zich zal ontwikkelen. Het beeld kan variëren van een sporadische VPA in een woonwijk tot aan een woonstraat met aan weerszijden tientallen VPA's.

Momenteel is het aantal bewonersvragen over VPA's nog beperkt. Wel zijn er geregeld klachten over onvoldoende beschikbaarheid van de bestaande publieke laadpalen. VPA's kunnen in die zin een goede aanvulling zijn op de bestaande laadinfrastructuur, en zullen ervoor zorgen dat het aantal publieke laadpalen minder snel hoeft te groeien.

Technische innovaties kunnen er tenslotte voor zorgen dat allerlei andere vormen van laadinfrastructuur in zwang raken. Denk aan slim laden (bijvoorbeeld goedkope tijdvensters), bidirectioneel laden (laden als laag tarief, terugleveren als hoog tarief), contactloos laden, laden via trottoirbanden of geïntegreerd in verlichtingsmasten. Het toestaan van VPA's betekent dus het accepteren van onzekerheid over de uiteindelijke aantallen. Het aandeel elektrische voertuigen in de autoverkoop stijgt momenteel echter snel.

4. Maatschappelijke afwegingen

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

4.2 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 (kabelgoten en/of – matten) momenteel al worden toegestaan gelden er, 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.

4.3 Energietransitie

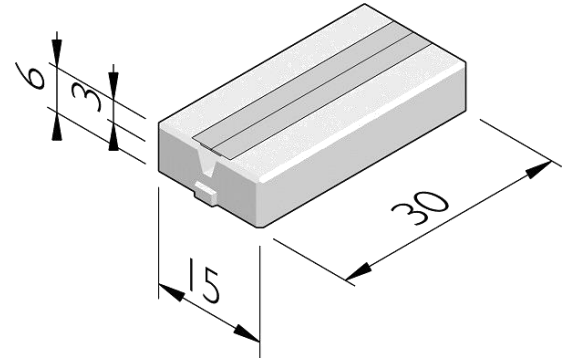
Naast de voorgaande sociaal-maatschappelijke afwegingen zijn er ook afwegingen die aansluiten op bestaand beleid. De generieke toename van het aantal en het aandeel elektrische auto's in het wagenpark draagt op zichzelf bij aan beleidsdoelstellingen op het gebied van milieu en energietransitie. De introductie van VPA's kan ertoe leiden dat meer mensen kiezen voor een elektrische auto. Bovendien kunnen VPA's de particuliere keuze voor zonnepanelen flink stimuleren: als mensen hun auto vanuit een privaat aansluitpunt kunnen laden worden zonnepanelen extra aantrekkelijk, juist ook als de salderingsregeling vervalt. Door het toestaan van VPA's stimuleren we dus de aanschaf van zonnepanelen.

Het feit dat de beschikbaarheid van VPA's bewoners stimuleert om (milieuvriendelijke) investeringen te doen, betekent ook dat de gemeente niet maar zo over bijvoorbeeld drie jaar kan zeggen 'we trekken de maatregel in'. Want als een bewoner door de VPA heeft besloten een elektrische auto aan te schaffen, plus een wallbox en zonnepanelen, zijn daar enige tienduizenden euro's mee gemoeid. Het vertrouwensbeginsel verlangt dat bestuurlijk gewekt vertrouwen niet beschaamd mag worden. De gewekte verwachtingen moeten worden waar gemaakt. In dit licht is een besluit om VPA's toe te staan redelijk onomkeerbaar.

5. Veiligheid en techniek

5.1 VPA optie kabelgoottegels

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 (Richtlijn Toegankelijkheid, CROW-publicatie 337). 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.



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. Uit pilots bij andere gemeenten zal duidelijk worden of er zich problemen kunnen voordoen zoals uitglijden bij regen of sneeuw en bijvoorbeeld wat er gebeurt als iemand met een naaldhak in de goot stapt. Ook de Belangengroep Gehandicapten Haarlemmermeer (BGH) wordt betrokken bij de keuze voor een bepaald type kabelgoottegel..

De technische eisen aan de toe te passen kabelgoottegels moeten uiteindelijk ook worden vastgelegd in de leidraad Duurzame Inrichting Openbare Ruimte (DIOR).

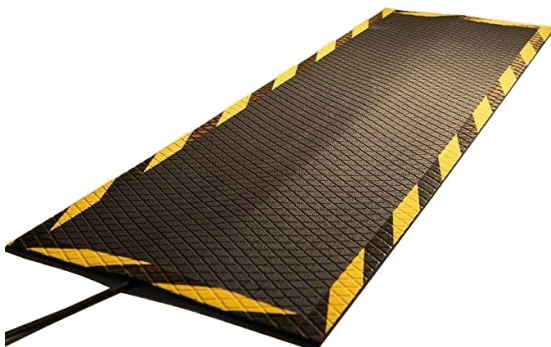
De polderarchitect adviseert om toepassing van kabelgoottegels te beperken tot trottoirs met standaard betontegels. Dus niet bij andere vormen van (sier)bestrating. Wat betreft veiligheid is het van belang dat het laadpunt op eigen terrein, het trottoir en de (openbare) parkeerplaats *rechtstreeks* aan elkaar grenzen.



Omdat de kabelgoot een vaste positie heeft, is er op het trottoir zelf weinig struikelgevaar. Maar dat kan anders zijn als iemand te voet tussen twee auto's door wil oversteken. Een situatie zoals op de bijgaande foto is nogal 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 veel beter zijn.

5.2 VPA optie kabelmatten

Mocht de gemeente VPA's gaan toestaan in de variant met kabelmatten, dan kunnen aan de uitvoering van die matten nadere eisen worden gesteld. Ongeschikt zijn bijvoorbeeld kabelbeschermers die bij festivals en dergelijke worden gebruikt, omdat deze eigenlijk te hoog zijn voor scootmobielen en rolstoelen en het struikelgevaar niet geheel wegnemen. De lengte van de mat moet overeen komen met de breedte van het trottoir. Bij de keuze voor een bepaald type zal wederom de BGH worden betrokken.



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. Voor de eisen aan de soort kabelmat en de voorwaarden bij het gebruik: zie ook bijlage twee.

Omdat de kabelmatten los staan van fysieke inrichting van de openbare ruimte hoeven de technische eisen ervan (in tegenstelling tot kabelgoten) niet te worden vastgelegd in de leidraad Duurzame Inrichting Openbare Ruimte (DIOR).

6. Organisatie VPA-kabelgoten

6.1 Uitvoering: een doorkijkje

Dit hoofdstuk schetst een mogelijke uitwerking van de organisatie voor de variant met kabelgoten. Daarvoor is volgens onze juristen een vergunningstelsel nodig. Deze constructie is tamelijk ingewikkeld en vergt veel personele inzet. We lichten dit in dit hoofdstuk toe.

Het doorkijkje voor het toestaan van kabelgoottegels in dit hoofdstuk is opgedeeld in drie fases: de intake van de aanvragen, de aanleg en facturering en het beheer en onderhoud. Voor alle drie fases wordt aangegeven welke aandachtspunten er zijn, met als doel een indruk te geven van de organisatorische consequenties van VPA's in de variant van kabelgoottegels.

6.2 Intake en beoordeling van VPA-verzoeken

Als de VPA's worden uitgegeven in een vergunningstelsel, kan de gemeente daarvoor 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 uitritconstructie bedragen momenteel € 322,60. 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 volgende paragraaf.)

De vergunning wordt gekoppeld aan een adres, niet aan een persoon. Op die manier wordt voorkomen dat een VPA bij verhuizing meteen weer weg gehaald 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.

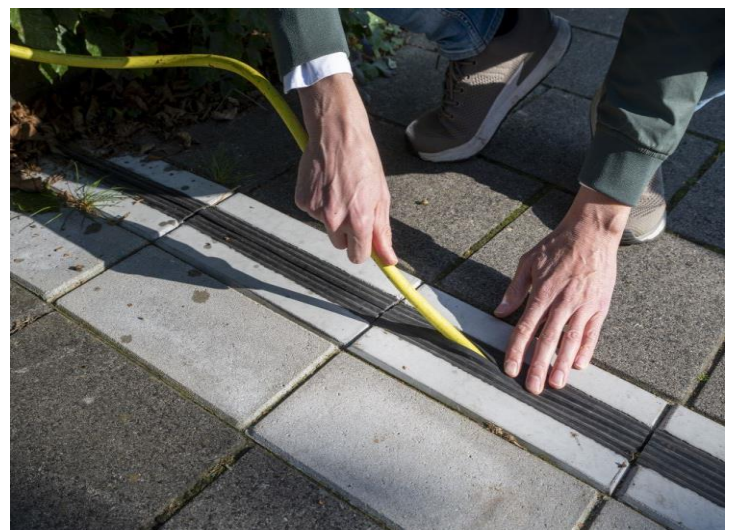
De intake vindt plaats via de website van de gemeente, vergelijkbaar met de aanvraag van uitritconstructies. Op de website van de gemeente worden dan de voorwaarden uitgelegd en komt een aanvraagformulier beschikbaar. (Zie ook Bijlage 1.) Door (met behulp van DigiD) een aanvraag te verzenden gaat de 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 van Beheer en Onderhoud in beeld. Bij een negatieve beoordeling moet aanvrager hiervan (met motivatie) in kennis worden gesteld en volgt de facturering van het legesbesluit. Bij een positieve beoordeling worden de aanlegkosten opgevraagd bij Waterwolf en moet de aanvrager van de VPA een akkoordverklaring retourneren. Waterwolf neemt contact op met aanvrager voor een afspraak over de daadwerkelijke uitvoering.

6.3 Aanleg en facturering

Wanneer de aanvraag voor een VPA door middel van kabelgoottegels wordt gehonoreerd, moet vooraf worden aangegeven wat (naast de leges) de aanlegkosten worden. Deze zijn mede afhankelijk van de lengte van de benodigde kabelgoot, c.q. het aantal benodigde kabelgoottegels. De fysieke eisen aan de aanleg worden door de gemeente afgestemd met Waterwolf.

Een goedkeuring gaat vergezeld van een melding aan Waterwolf. Waterwolf neemt de aanleg op in de planning en verzorgt de communicatie over de uitvoering met de aanvrager. Voor de uitvoering van het werk in de openbare ruimte moet Waterwolf een melding doen bij de gemeente. Na de aanleg volgt terugmelding naar Beheer en Onderhoud (zie volgende paragraaf) en facturering van de aanlegkosten.



6.4 Beheer en onderhoud

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. Het onderhoud of de herinrichting van een straat wordt dus substantieel duurder.

Opname van VPA's in de Basisregistratie Grootschalige Topografie (BGT) is niet verplicht. Maar opname in het Informatie Model Geografische Objecten (IMGO) van Haarlemmermeer is zeker gewenst. Ze kunnen daarin als simpel lijnobject worden aangegeven. (Ook bijvoorbeeld bomen en lichtmasten staan in het IMGO.) Dat betekent dat er een terugkoppeling moet komen van Waterwolf zodra een VPA is aangelegd.



7. Organisatie VPA-kabelmatten

7.1 Geen vergunningenstelsel

Het niet hoeven optuigen van een vergunningenstelsel is een belangrijk voordeel van de optie met kabelmatten. Kabelmatten veranderen bovendien niet fysiek de inrichting van de openbare ruimte, zoals kabelgoten dat doen. In tegenstelling tot kabelgoten is er voor het toestaan van kabelmatten in de openbare ruimte dus relatief weinig organisatorische rompslomp. De intake, de beoordeling, de vergunningverlening, het innen van leges en aanlegkosten, de afstemming met Waterwolf, de consequenties voor beheer en onderhoud: dit alles speelt bij de optie VPA's door middel van kabelmatten geen rol. Verder is het voor zowel de gemeente als voor bewoners aanzienlijk goedkoper.

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

- Aanpassing van de APV;
- Communicatie over eisen en voorwaarden;
- Handhaving als daar niet aan wordt voldaan.

7.2 Eisen en voorwaarden

Aan de uitvoering van de kabelmatten en aan het gebruik ervan zullen eisen gesteld 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:

- Men beschikt niet over een parkeerplaats op eigen terrein;
- De lengte tussen het elektrische voertuig en het terrein waarvandaan wordt geladen is maximaal vijf meter;
- In het openbaar gebied wordt de laadkabel over de gehele lengte afgedekt door de kabelmat;
- De laadkabel moet CE gekeurd en in goede staat zijn;
- De kabelmat mag niet voor hinder of gevaar zorgen;
- Er mag geen kabelmat over een openbare weg (rijbaan of fietspad) liggen;
- Klaar met laden? Kabelmat en laadkabel verwijderen.

Eisen aan de te gebruiken kabelmat zelf zijn:

- De kabelmat moet gemaakt zijn van rubber met een antislipprofiel;
- De kabelmat mag een maximale dikte hebben van vijf millimeter;
- De kabelmat moet een aflooprand hebben;
- De kabelmat moet geelzwarte strepen als markering hebben.



8. Communicatie en handhaving

8.1 Communicatie

Voor de communicatie rondom de VPA's geldt dat de gemeentelijke internetsite het eerste aangewezen medium 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 of –matten 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.

Wat betreft het 'aan de voorkant afvangen' van discussies verdienen kabelmatten de voorkeur. Bij kabelgoten kan een aanvraag worden afgewezen terwijl er nog steeds leges verschuldigd zijn. De aanvrager krijgt dan nul op het request maar moet desalniettemin 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 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.

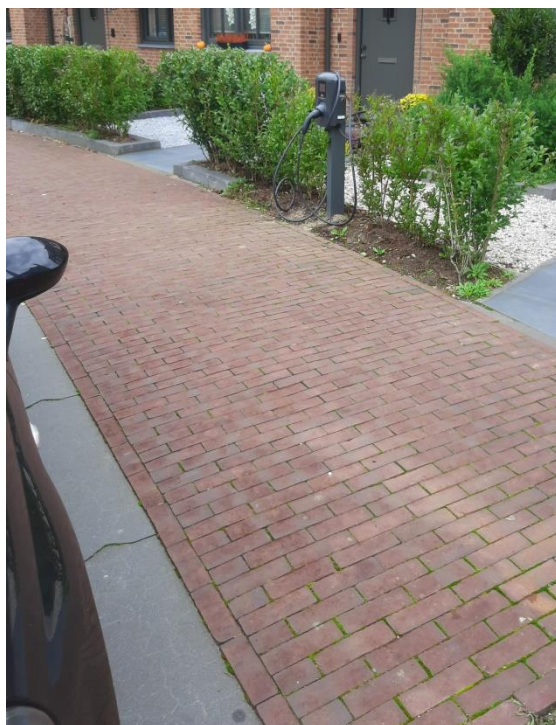
8.2 Handhaving

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 een eigen oplossing proberen.

Zo zien we op steeds meer locaties dat bewoners die geen beschikking hebben over een eigen parkeerplaats een laadpaal in hun voortuin zetten. De laadkabel ligt dan over het trottoir met of zonder struikel beveiliging. Een voorbeeld geeft nevenstaande foto, genomen in onze gemeente. Volgens de huidige APV is dit zeker niet toegestaan.

De foto is ook een illustratie van het feit dat het toestaan van VPA's ervoor zorgt dat dergelijke situaties beter worden gereguleerd en dat daardoor de handhaafbaarheid verbetert.

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 beter te communiceren dan kabelgoten.



9. Andere gemeenten

9.1 Opzet en kosten

In de meeste gemeenten zijn VPA's (nog) niet toegestaan. Wel zijn er veel gemeenten waar vanuit de gemeenteraad vragen komen over VPA's, met de wens om het toe te staan dan wel om een proef te organiseren. Ook zijn er meerdere gemeentes waar geen expliciet beleid is, maar waar kabelmatten in de worden gedoogd. De weergave van de stand van zaken in dit hoofdstuk is een momentopname: wekelijks zijn er nieuwe initiatieven in gemeentes.

In de gemeente Soest is bijvoorbeeld de proefperiode afgesloten en worden sindsdien VPA's (met kabelgoten) definitief toegestaan. Er zijn echter ook gemeenten die expliciet bij B&W besluit kiezen om VPA's nergens in de openbare ruimte toe te staan, in welke vorm dan ook. Een voorbeeld daarvan is Leiden of Utrecht. Nijmegen doet een proef met zowel kabelmatten als kabelgoten. Voor zover bekend is Wijk bij Duurstede de enige gemeente die inmiddels zowel kabelgoten als kabelmatten toestaat. Daarom heeft met die gemeente apart overleg plaatsgevonden. In onderstaande tabel maken we een vergelijking tussen de initiatieven van verschillende gemeenten die wel VPA's toestaan, al dan niet als proef.

In de onderstaande tabel staan meer experimenten met kabelgoottegels dan met kabelmatten. Dat heeft ook te maken met het feit dat kabelgoottegels een fysieke ingreep in de openbare ruimte vergen. Bij kabelmatten is de feitelijke situatie in veel gemeenten dat er geen expliciet beleid voor is, maar dat ze in de praktijk worden gedoogd.

Gemeente	Kosten	Organisatie	Opmerkingen
Almelo	Kabelmatten voor rekening van gebruiker. Kabelgoten na proeven afgewezen als alternatief: niet toegestaan.	Het wordt toegestaan op voorwaarde dat er zonnepanelen op het dak van de woning liggen.	Almelo heeft op enkele locaties kabelgoten getest. Geeft te weinig flexibiliteit in de parkeermogelijkheden.
Almere	Aanschaf kabelgoot tegels betaalt gemeente. Aanleg betaalt gebruiker. Geen bedragen gespecificeerd.	De optie geldt uitsluitend voor mensen met gehandicapten parkeerplaats. Anderen komen niet in aanmerking.	Alleen voor gehandicapten parkeerplaatsen. Kan worden meegenomen in de vergunning GPP.
Amstelveen	Pilot aangekondigd maar nog niet gestart. Kosten(verdeling) nog onduidelijk.	Aanvankelijk naast kabelgoottegels zijn ook zwenkarmen vanaf eigen terrein onderzocht.	Na eerste onderzoek vervallen de zwenkarmen en is de voorkeur kabelgoottegels.
Dongen	In behandeling nemen van de aanvraag voor de vergunning kost € 136,43. Aanlegkosten (t/m 1.80 meter bedragen € 430,48. Als verlenging nodig/mogelijk is bedraagt dit € 42,35 per tegel.	Proef in geheel 2022. Als proef niet succesvol mogen de reeds aangebrachte goten blijven liggen. Dongen werkt met een vergunningensysteem.	Dus ook bij afwijzen van de vergunning leges.
Heemstede	Staat kabelmatten toe	Definitief, geen pilot meer	Animo is groot
Leusden	Trekt € 6000,- uit voor een proef. Eigen bijdrage deelnemers is € 100,- per kabelgoot.	Proef met maximaal 15 deelnemers. Omdat dat aantal is bereikt is er een reservelijst.	Gemeente kan proef op ieder moment stopzetten, deelnemers kunnen geen rechten ontleen aan de proef.
Nijmegen	Tijdens de proef neemt de gemeente de kabelgoten voor rekening. Een rubberen mat voor de andere optie moeten gebruikers zelf aanschaffen, geen aparte toestemming van de gemeente vereist.	Proef met ongeveer 25 woningen tot en met juni 2023. Tegelijk wordt in de proefperiode het gebruik van een rubberen mat over de laadkabel toegestaan.	Aan het einde van de proef wordt over beide methoden om een VPA te realiseren besloten over al dan niet continueren.
Oosterhout	Proef met vijf kabelgoten (gratis voor deelnemers)	Voorwaarde: zonnepanelen. Proef zal geëvalueerd worden.	Minimaal 1x per week laden is ook een voorwaarde
Soest	Kabelgoten toegestaan. Vaste prijs van € 38,- per tegel.	Proefperiode succesvol verlopen. Uitrol kabelgoten nu in de gehele gemeente.	Aanvrager moet foto of tekening aanleveren. De aanvraag loopt via DigiD

			vanwege verificatie identiteit.
Strijen	Kabelmatten via een vergunning, kosten niet bekend.	Bij de beoordeling van de aanvraag kijkt men naar locatie, verkeersveiligheid en verkeersintensiteit van voetgangers.	Enige bekende gemeente waar men ook voor kabelmatten een vergunningensysteem hanteert.
Westland	Kabelgoten. Gemeente betaalt tijdens de proef alle kosten. Maar als proef slaagt moeten alsnog leges of kosten worden betaald.	Proef met maximaal 40 locaties. Na aanvraag stuurt gemeente een te ondertekenen gebruikers overeenkomst.	Voorwaarde: zonnepanelen op het dak. Als burens ook VPA willen komt er één kabelgoot tussen de percelen in.
Winterswijk	Proef kabelgoottegels vanaf begin 2022.	Proef in geheel 2022 met maximaal tien deelnemers.	(Nog) niet via de gemeentelijke website.
Wijk bij Duurstede	Laat inmiddels zowel kabelgoten als kabelmatten toe. Aanleg goten: kosten geheel voor aanvrager, gemeente laat aanleggen. Kabelmatten: kosten voor gebruiker.	Beide varianten zonder vergunning. Kabelgoten worden beoordeeld en als positief advies door de gemeente aangelegd, ook in sierbestrating.	Over beide varianten zijn tot nu toe geen klachten gekomen vanuit het oogpunt van toegankelijkheid. Aan de matten worden strenge eisen gesteld.
Zaandam	Kabelmatten toegestaan voor rekening gebruiker.	Zonder aanvraag, toestaan ('gedogen') op basis van richtlijnen.	Alleen als loopafstand tot publieke laadpaal meer is dan 300 meter.
Zeewolde	Kabelgoten. Gemeente en aanvrager betalen ieder de helft. Tegel inclusief plaatsen kost € 70,-. Beiden betalen € 35,- per tegel.	Momenteel nog een proef. Simpel aanvraagformulier, waarop factuur volgt. Geen vergunning.	De aanvrager moet ook een formulier inleveren waarop de naaste burens schriftelijk toestemming geven.

9.2 Conclusie ervaringen elders

Dat de kabelgoottegels een recent fenomeen is, valt af te lezen uit de grote variatie in de aanpak van gemeenten. Er bestaat een complete lappendeken aan beleid, niet twee gemeenten zijn vergelijkbaar. Dat geldt ook voor de voorwaarden, criteria en eisen die worden gesteld. Inclusief zaken die de beoordeling en handhaafbaarheid ondermijnen zoals de afstand tot een publieke laadpaal, een schriftelijke toestemming van burens, kabelgoten tussen twee percelen in, aparte regelingen voor gehandicaptenparkeerplaatsen, et cetera. Van dat soort extra regels zijn we zeker geen voorstander. Immers, als we VPA's in welke vorm dan ook gaan toestaan, willen we de voorwaarden zo helder en simpel mogelijk houden. Het adagium is: hoe eenvoudiger, hoe beter communiceerbaar en handhaafbaar.

Doordat er elders al meerdere pilots lopen, en sommige gemeenten op basis daarvan al beleid hebben geformuleerd, is het voor de gemeente Haarlemmermeer minder zinvol om alsnog een eigen pilot te organiseren. Immers, tegen de tijd dat Haarlemmermeer de proefperiode start zijn veel nu lopende pilots afgerond. Dan kunnen we de conclusies daarvan ter harte nemen.

Wat in ieder geval duidelijk is, is dat Haarlemmermeer niet de enige gemeente is die afwegingen maakt over VPA's. En dat gemeenten verschillende keuzes maken: soms zijn kabelgoten verboden, in andere gemeenten zijn daartegenover juist kabelmatten verboden. In andere gemeenten zijn beide varianten verboden of beide varianten juist toegestaan. Voor de zomer zal nog een interviewronde worden georganiseerd zodat de ervaringen van andere gemeenten kunnen worden meegenomen.



10. Conclusies

10.1 Meningen en argumenten

De meningen over het al dan niet toelaten van VPA's lopen zeer uiteen, net als de argumenten waar die meningen op zijn gebaseerd. Met dit document hebben we gepoogd om alle relevante aspecten van VPA's op een rij te zetten en de afwegingen voor het al dan niet toelaten ervan inzichtelijk te maken. Het is de uitvoering van het B&W-besluit om eventuele toelating van VPA's door middel van kabelgoottegels eerst nader te onderzoeken. (B&W-nota 'Uitgangspunten uitvoering maatregelen laadinfrastructuur elektrische auto's', 5 juli 2022, 2022.0001500) De in dit document gepresenteerde afwegingen leiden tot een aantal voorwaarden waaronder een VPA potentieel kan worden toegelaten. Dit helpt zeker bij het onderbouwen en objectiveren van de keuze over die toelating. Maar het neemt niet weg dat die keuze uiteindelijk een politiek-bestuurlijke beslissing is.

10.2 Wel of niet doen?

Samengevat komen we tot de volgende conclusie. VPA's bieden een aantal voordelen. Het toestaan van VPA's sluit aan op beleidsdoelen op het gebied van milieu en energietransitie. Naast het stimuleren van elektrisch vervoer kunnen VPA's eraan bijdragen dat bewoners investeren in zonnepanelen op hun dak. De aanlegkosten kunnen voor rekening van de gebruiker komen. Daardoor is de maatregel voor de gemeente een relatief goedkope manier om de laadinfrastructuur uit te breiden. VPA's kunnen bijdragen aan minder druk op de publieke laadpalen en maken in principe ook minder uitbreiding van het bestaan areaal laadpalen nodig.

Wat betreft veiligheid betekenen VPA's dat er meer kabels in de openbare ruimte komen. Door de toe te passen kabelgoottegels of kabelmatten is het struikelgevaar op het trottoir zelf gering. Wel blijft er struikelgevaar bij het tussen auto's doorlopen. Die situatie verschilt niet wezenlijk van die bij openbare laadpalen. Wel is het zo dat openbare laadpalen bij voorkeur worden uitgevoerd met dwarsparkeren terwijl VPA's vaak zullen worden gecombineerd met langsparkeren. Ook dan mogen kabels niet over de rijbaan komen te liggen. In dat opzicht zijn kabelmatten wat flexibeler te positioneren dan een statische kabelgoot.

Het zijn vooral de ruimtelijke en de maatschappelijke overwegingen die discussie opleveren. Deze overwegingen vergen een bestuurlijk-politieke afweging. Ten eerste is er de vraag of VPA's niet teveel een verrommelend effect hebben op de openbare ruimte. Daarbij speelt dat het zeer lastig is om in te schatten hoeveel VPA's er dan over tien jaar in de openbare ruimte aanwezig zijn. We hebben geconstateerd dat ook laadpalen (inclusief bijbehorende bebording) leiden tot visuele verrommeling in de openbare ruimte: VPA's leiden in principe tot minder laadpalen.

Op het aspect verrommeling zijn kabelmatten in het voordeel: als een bewoner weg is (naar het werk, op vakantie, et cetera) is de kabelmat (in tegenstelling tot een kabelgoot) ook weg. Bovendien geldt: laden klaar, laadkabel weg, kabelmat weg. Dat betekent dat kabelmatten slechts tijdelijk in de openbare ruimte liggen en niet 24/7 zoals een kabelgoot. Ook kan een kabelgoot nutteloos worden bij een verhuizing. Verder heeft een kabelmat als voordeel dat deze op alle soorten verhardingen is te gebruiken, zowel open verhardingen (tegels en sierbestratingen) als dichte verhardingen (beton, asfalt). In het geval van kabelgoottegels zou de polderarchitect de toepassing willen beperken tot verhardingen met standaard betonnen tegels, dus niet in sierverhardingen met bijvoorbeeld gekleurde klinkers.

Wat betreft de maatschappelijk overwegingen is het grootste bezwaar dat de kans bestaat op het informeel claimen van een parkeerplaats door gebruikers van VPA's. In gebieden met geringe parkeerdruk speelt dat nauwelijks een rol, maar bij hoge parkeerdruk kan het leiden tot scheve ogen. Ook kunnen VPA's worden ervaren als een bepaalde ongelijkheid: als bijvoorbeeld in een straat aan één kant wel en aan de andere kant VPA's niet mogelijk zijn heeft de helft van de bewoners een voordeel boven de andere helft. Als tegenargument kan gelden dat er in de huidige situatie ook al ongelijkheid is vanwege bewoners die op eigen terrein kunnen parkeren en laden, versus zij die die mogelijkheid niet hebben. Als VPA's worden toegestaan is privé laden in ieder geval voor veel meer mensen bereikbaar.

Voor beide varianten van VPA's betekent toestaan dat de tekst van de APV moet worden aangepast. Maar verder is er op juridisch vlak een heel groot verschil tussen de varianten met kabelgoottegels en kabelmatten. Voor de het toestaan van kabelgoottegels is het volgens onze juristen noodzakelijk om een vergunningstelsel 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 kunnen gewoon worden toegestaan, gekoppeld aan eisen aan de uitvoering en voorwaarden voor het gebruik.

Als gevolg van dit juridische verschil hebben kabelmatten en kabelgoten totaal verschillende organisatorische consequenties. Voor de kabelgoten is het aanvragen, toetsen van de aanvraag, honoreren of afwijzen, in rekening brengen van leges et cetera vergelijkbaar met het proces rondom de aanvraag van een uitwegconstructie. Daarop volgt dan het inschakelen van de aannemer (Waterwolf) die de uitvoering moet doen en afhankelijk van de lengte van de VPA kosten in rekening brengt bij de aanvrager. Maar daarmee stopt het niet: de ligging van de kabelgoten moet worden vastgelegd in het Informatie Model Geografische Objecten (IMGO) met het oog op onderhoud en herinrichting. Als een straat groot onderhoud krijgt zullen de kabelgoten apart gehouden moeten worden en daarna volgens tekening terug gelegd. Dat betekent dat ook beheer en onderhoud in principe structureel duurder wordt.

Voor de kabelmatten geldt al die rompslomp niet. Ze zijn dan ook voor bewoners aanmerkelijk goedkoper dan kabelgoten, zowel in aanschafkosten als door de afwezigheid van leges.

Tenslotte. Om concreet te maken hoe de voorwaarden voor een aanvraag van een VPA voor een bewoner eruit kunnen zien, zijn in de bijlagen twee voorbeelden opgenomen van het er op de website van de gemeente uit zou kunnen zien. Bijlage één is een voorbeeldtekst voor kabelgoten, bijlage twee betreft kabelmatten.

Bijlage 1 Aanvraag kabelgoot

De tekst in deze bijlage is een concept, bedoeld als voorbeeld. Een Verlengde Private Aansluiting (VPA) is een voorziening in de openbare ruimte waarmee de laadkabel van een elektrische auto veilig door een kabelgoot in het trottoir kan worden geleid. Voor de aanleg worden kabelgoottegels gebruikt, deze blijven eigendom van de gemeente. Om in aanmerking te komen voor een (locatie gebonden) vergunning voor de aanleg van een VPA moet de aanvrager instemmen met de hier geformuleerde voorwaarden en gebruiksregels. Een VPA kan alleen worden gelegd na goedkeuring van een officiële aanvraag die via deze website is ingediend.

Voorwaarden

U heeft geen eigen oprit en/of garage.

De locatie waarvoor u de vergunning aanvraagt voldoet aan de volgende eisen: er ligt alleen een trottoir tussen de openbare parkeerplaats en uw huis of tuin. Dat trottoir bestaat uit een open verharding (tegels) en is maximaal vijf meter breed. De kabelgoot mag dus geen openbaar groen, straat of fietspad kruisen.

Het oplaadpunt staat of hangt op eigen terrein.

De parkeerplaats blijft openbaar en voor iedereen toegankelijk. Er kunnen geen parkeerprivileges geclaimd worden.

Per adres wordt niet meer dan één vergunning verleend voor de aanleg van de VPA.

Aanvraag en kosten

U betaalt de kosten voor het aanleggen van de VPA aan de gemeente. (Kostenstructuur nog vast te stellen.)

Gebruik

Als gebruiker van de VPA stemt u in met de volgende regels.

Een veilig gebruik van de voorziening. De laadkabel ligt geheel in de kabelgoot, het kabeldeel dat overblijft ligt op eigen terrein of onder het eigen voertuig.

U gebruikt een CE goedgekeurde laadkabel die in goede staat verkeert.

De oplaadkabel dient na gebruik (accu's vol) te worden verwijderd en opgeslagen op eigen terrein of in eigen voertuig.

Er kunnen geen parkeerprivileges geclaimd worden (parkeerplaats is en blijft openbaar en voor iedereen te gebruiken).

De gebruiker is verantwoordelijk voor het schoonhouden van de goot in de EV-kabelgoottegel.

Indien niet wordt voldaan aan de gebruiksvoorwaarden, is de gemeente gerechtigd om op kosten van de vergunninghouder de kabelgoot te verwijderen.

De gemeente Haarlemmermeer:

De gemeente zorgt voor het aanleggen en in stand houden van een veilige VPA in het trottoir.

De toegepaste kabelgoottegels blijven eigendom van de gemeente.

De gemeente is niet aansprakelijk voor schade (ook aan derden) als gevolg van het gebruik (al dan niet door derden) van de VPA.

Aanvragen

U vraagt de kabelgoottegels online bij ons aan. Dit doet u met uw DigiD. Voor de aanvraag is een foto of tekening nodig waarop duidelijk is aangegeven waar de tegels moeten komen. De gemeente houdt het recht om een aanvraag (met opgaaf van redenen) niet goed te keuren. Na goedkeuring ontvangt u van ons een vergunning en een factuur. Ook nemen wij contact met u op over de vervolgstappen.

Bijlage 2 Toestaan kabelmatten

De tekst in deze bijlage is een concept, bedoeld als voorbeeld. Door middel van een kabelmat kan een laadkabel voor een elektrische auto veilig over het trottoir worden geleid. Om het gebruik van elektrische auto's te stimuleren staat de gemeente het gebruik van kabelmatten in een aantal situaties toe. Daaraan zijn wel voorwaarden verbonden. De gebruiker van een kabelmat moet de volgende voorwaarden en gebruiksregels in acht nemen.

Voorwaarden

U heeft geen eigen oprit en/of garage.

Tussen uw huis of tuin en de openbare parkeerplaats ligt alleen een trottoir.

Het oplaadpunt staat of hangt op eigen terrein.

De parkeerplaats blijft openbaar en voor iedereen toegankelijk. Er kunnen geen parkeerprivileges geclaimd worden.

Er kan een kabelmat haaks op de trottoirband van het laadpunt op eigen terrein naar een parkeerplaats worden gelegd. De laadkabel en de kabelmat mogen dus geen openbaar groen, straat of fietspad kruisen.

De afstand tussen het elektrische voertuig en het perceel waarvandaan geladen wordt bedraagt maximaal vijf meter;

U gebruikt een CE goedgekeurde laadkabel die in goede staat verkeert.

De kosten van de kabelmat zijn voor de gebruiker.

De oplaadkabel en de kabelmat moeten na gebruik worden verwijderd en opgeslagen op eigen terrein of in het eigen voertuig.

De gemeente is niet aansprakelijk voor (letsel)schade (ook aan derden) als gevolg van het gebruik (al dan niet door derden) van de kabelmat.

De kabelmat moet voldoen aan de volgende eisen

- In het openbaar gebied moet de gehele kabel op de grond zijn afgedekt met een kabelmat;
- De kabelmat mag niet voor hinder of gevaar zorgen;
- De kabelmat moet zijn gemaakt van rubber met een antislipprofiel;
- De kabelmat mag een maximale hoogte hebben van 5mm;
- De kabelmat moet voorzien zijn van een aflooprand;
- De kabelmat moet voorzien zijn van geelzwarte striping.

