

Privaat laden in de openbare ruimte.

Informatiedocument expertisecentrum Ral-Zuid



Datum: 22-07-2021

Auteurs: Jeroen van Gestel
Ben van Andel

+31 6 46445595

+31 6 13046684

Noot: Privaat laden in de openbare ruimte is complexe materie, waarbij veel aandachtspunten en wet- en regelgeving bij komen kijken. Dit kennisdocument heeft tot niet doel om volledig te zijn, maar biedt gemeenten de belangrijkste en praktische informatie om hierover te kunnen oordelen.

Met de groei van elektrisch vervoer groeit ook de behoefte naar laadinfrastructuur. Inwoners met een eigen oprit of parkeervoorziening kunnen hier een eigen laadpunt plaatsen. Voor mensen die die mogelijkheid niet hebben faciliteren de meeste gemeenten publieke laadinfrastructuur. Daarnaast stellen steeds meer bewoners zonder eigen parkeergelegenheid de vraag of het mogelijk is om in de openbare ruimte te laden met de “eigen” stroom doormiddel van een verlengsnoer, kabel of kabelgoot vanuit de eigen elektrotechnische installatie. Reden daarvoor is bijvoorbeeld omdat men de stroom van zonnepanelen wil inzetten om de auto te laden, men voor de deur wil kunnen laden of verwacht dat dit goedkoper is. Globaal gezien zijn er twee oplossingen om dit te realiseren (1) een Verlengd privaat aansluitpunt (VPA) of (2) een laadpaal op eigen terrein met kabel naar een publieke parkeerplek (al dan niet middels een kabelgoot). In dit document beschrijven we beide oplossingen en de voor- en nadelen ervan.

Verlengd privaat aansluitpunt (VPA)

Een VPA is een laadpaal die in de publieke ruimte staat, maar die niet aangesloten is op het openbare elektriciteitsnet maar op een private aansluiting. Om het laadpunt van stroom te voorzien moet er in de publieke ruimte een kabel en laadpaal geplaatst worden. Omdat deze kabel en laadpaal in de publieke ruimte staan, moet er toestemming van de gemeente zijn om een VPA aan te leggen.

Laadpaal op eigen terrein (met kabelgoot) om te laden in de publieke ruimte

Bij deze categorie gaat het net als bij VPA om parkeren in de publieke ruimte. Echter waar bij een VPA een laadpunt gerealiseerd wordt in de openbare ruimte, wordt het laadpunt hier op privaat terrein gerealiseerd. Vanaf het laadpunt wordt dan de laadkabel aangesloten op het voertuig dat in de openbare ruimte staat. De kabel loopt dan door de openbare ruimte. De kabel kan weggewerkt worden door bijvoorbeeld het gebruik van een kabelgoot.

Waarom privaat laden in de openbare ruimte?

Allereerst verwacht men vaak dat privaat laden in de openbare ruimte goedkoper is dan publiek laden omdat de gebruiker tegen het reguliere stroomtarief kan laden. Het lijkt dus voor de e-rijder een financieel voordelige oplossing ten opzichte van laden bij een publieke laadpaal. Dit is echter lang niet altijd het geval. Zo zijn de laadkosten bij laadpalen van Vattenfall in Brabant en Limburg nagenoeg gelijk aan het tarief thuis.

Ten tweede is het een manier om min of meer een eigen laadplek te realiseren in openbare ruimte. Wanneer de voorziening van publieke laadpalen achterblijft is het mogelijk om op deze manier toch een laadplek te realiseren. Of wanneer de gemeente geen afspraken heeft met een aanbieder voor het plaatsen van publieke laadpunten.

Voor vragen over dit en andere onderwerpen omtrent laadinfrastructuur en elektrisch vervoer, mail naar: info@ralzuid.nl

Een 3^e reden kan zijn dat een bewoner meer zonne-energie opwekt dan dat ze zelf gebruikt i.c.m. de salderingsregeling die de komende jaren afgebouwd gaat worden. Zowel vanuit duurzaamheidsoogpunt als kostenooipunt kan een VPA dan een oplossing zijn.

Een van de aandachtspunten bij het toestaan van privaat laden in de openbare ruimte is dat de gemeente door natrekking eigenaar wordt van het laadpunt en daarmee ook verantwoordelijk en aansprakelijk is voor de VPA of de kabel in de openbare ruimte. Dit kan voor een deel opgevangen worden door contractuele overeenkomsten aan te gaan met de private eigenaar. De private gebruiker van de VPA of de kabelgoot wordt dan primair verantwoordelijk en eventueel aansprakelijk. Strikt juridisch wordt hierbij nog opgemerkt dat, zonder het vestigen van een recht van opstal, de gemeente uiteindelijk alsnog eigenaar en mogelijk aansprakelijk wordt. Omdat een particulier juridisch meer bescherming geniet, is dit anders dan bij publieke laadpalen van een commerciële aanbieder.

Waarom geen privaat laden in de openbare ruimte?

Privaat laden in de openbare ken een aantal aandachtspunten. Ten eerste is er het probleem dat inwoners het idee kunnen krijgen dat de parkeerplek bij de VPA of dichtbij hun huis, hun 'eigen' parkeerplek is. Over het algemeen moeten ze zelf de aanleg van de laadvoorziening betalen en regelen, terwijl het parkeervak niet exclusief voor deze persoon wordt en men dus nog geen zekerheid heeft op laden. Het is mogelijk om het parkeervak te 'reserveren voor het opladen van elektrische auto's' doormiddel van een verkeersbesluit en bebording. Dan mag elke elektrische auto hier laden. In de overeenkomst met de particulier moet goed geborgd worden dat het dan een interoperabele laadpaal betreft. Het is juridisch niet mogelijk een parkeervak op kenteken te reserveren of het parkeervak te realiseren voor een bepaald persoon.

Het aanleggen van de kabels is een aandachtspunt. Dit aandachtspunt is niet zozeer van juridische aard, maar van praktische aard. De kabels moeten bijvoorbeeld ingeschreven worden bij het KLIC register. Wanneer dit niet gebeurt wordt het risico gelopen dat de kabel beschadigd raakt bij graafwerkzaamheden. Een ander aandachtspunt is wanneer de bewoner verhuist. Wie is er na de verhuizing verantwoordelijk voor het herstellen van de openbare ruimte?

Ook zorgen de kabels voor een extra 'last' in de ondergrond. Niet omdat ze zichtbaar zijn, maar omdat het extra infrastructuur in de grond is. Dit heeft gevolgen voor eventuele renovatie of aanleg van publieke voorzieningen zoals riolering, glasvezel, warmtenetten, elektravoorzieningen, waterleidingen etc. Zeker in stedelijk gebied, waar veel ondergrondse infrastructuur nodig en aanwezig is, is dit vaak onwenselijk.

Wanneer een inwoner een laadpaal op eigen terrein plaatst en vanaf hier een kabel trekt naar een publiek parkeervak krijgt een gemeente met andere uitdagingen te maken dan met de VPA. Waar het bij VPA nog goed mogelijk is om eisen te stellen aan de installatie, is dit bij laden in de openbare ruimte zonder VPA veel minder gemakkelijk. Laden moet op een veilige manier gebeuren. Laden aan een publieke laadpaal of een goedgekeurde private laadpaal gebeurt middels communicatieprotocollen tussen auto en laadpaal. Hiermee wordt de veiligheid van laden geborgd. Dit is niet het geval als aan een regulier stopcontact geladen wordt of bij een aansluiting rechtstreeks op de elektrotechnische installatie.

Er zijn gemeenten die (willen) experimenteren met het aanleggen van een kabelgoot door de publieke ruimte. Dit zorgt ervoor dat de laadkabel, als deze bijvoorbeeld over de stoep ligt, goed weggewerkt kan worden. Dit lijkt een nette oplossing, maar hier zitten zeker aandachtspunten aan. Pilots zijn

mogelijk om in beperkte omvang ervaringen op te doen. In dat geval is het raadzaam om dit nadrukkelijk als pilot te benoemen, om precedentwerking te voorkomen.

Discussiepunt bij een dergelijke oplossing is de maximale afstand dat kabels door de openbare ruimte mogen liggen. Wat als het dichtstbijzijnde parkeervak bezet is en de auto 2 of 3 plekken verderop geparkeerd wordt? Wat als er een straat of fietspad doorkruist wordt met de kabel?

Voor beide oplossingen geldt, als een gemeente hieraan wil meewerken, dat het noodzakelijk is om goede kaders te stellen en afspraken middels een contract met de eigenaar vast te leggen. Voorbeelden van zaken die vastgelegd moeten worden, zijn wat de maximale afstand is die de kabel door de openbare ruimte mag lopen. Of de kabel een openbare weg mag doorkruisen of niet. Borgen dat de installatie aan alle benodigde veiligheidsaspecten voldoet, afspraken in geval van verhuizing, afspraken over onderhoud en beheer en afspraken over verantwoordelijkheid.

Voor de koppeling van de “eigen” zonne-energie met de laadpalen is de provincie in samenwerking met Vattenfall druk bezig met de implementatie van Vrije Keuze Energieleverancier (VKE). Deze techniek maakt het op termijn mogelijk voor e-rijders om zelf te kiezen van welke aanbieder ze stroom willen laden op de laadpalen uit deze concessie, daarbij moet het vervolgens ook mogelijk worden om te laden op de eigen opgewekte zonne-energie.

Voor zowel VPA als laden in de openbare ruimte zonder VPA geldt dat er zorgvuldig omgegaan moet worden met het aspect veiligheid. De afgelopen jaren zijn tal van voorbeelden gesignaleerd in meerdere gemeenten, waarbij zich onveilige situaties voordeden.

Conclusie en advies

Het is technisch, organisatorisch en juridisch mogelijk om deze oplossingen toe te staan in de openbare ruimte. De voordelen van een VPA of laden via een kabelgoot lijken echter niet op te wegen tegen de nadelen. Zeker in het geval de gemeente deelneemt aan de collectieve concessie van Vattenfall lijken er geen steekhoudende argumenten te zijn om toch voor een VPA of Kabelgoot te kiezen.

Om die reden wordt dan ook geadviseerd om hier zeer terughoudend mee om te gaan. Vanuit de provincies Brabant en Limburg worden VPA's en kabelgoten niet gezien als robuuste en toekomstbestendige oplossing, die onderdeel uit gaan maken van het netwerk van laadinfrastructuur.

Wanneer gemeenten hier toch aan mee willen werken, in de vorm van een pilot of in de vorm van beleid, dan adviseren wij nadrukkelijk om hier zeer zorgvuldig mee om te gaan door goed doordacht beleid of een goed doordachte pilootaanpak en goede juridisch en contractuele afspraken vast te leggen om te borgen dat zaken als veiligheid, verantwoordelijkheid, aansprakelijkheid en beheer op de juiste wijze geregeld zijn.