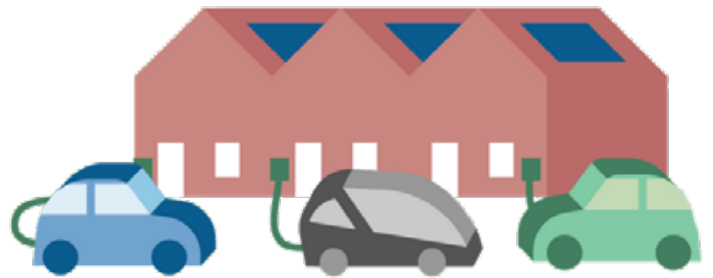


20/08/2024

Kennisdocument

VPA & KABELGOOT

Met de snelle groei van elektrisch vervoer neemt ook de vraag naar laadinfrastructuur toe. Voor mensen zonder eigen parkeergelegenheid realiseren gemeenten publieke laadmogelijkheden. Echter, steeds meer elektrische rijders zonder eigen parkeerplek zoeken naar alternatieven om hun voertuig in de openbare ruimte te laden met stroom van hun eigen aansluiting, door middel van een verlengde private aansluiting (VPA). Voorbeelden van VPA's zijn een kabelgoot, laadarm of kabelmat.



Waarom een VPA?

Een VPA kan financieel aantrekkelijk zijn voor een individu, omdat opladen via het reguliere stroomtarief goedkoper kan zijn dan laden bij openbare laadpalen. Dit voordeel wordt nog groter voor mensen met zonnepanelen, vooral gezien de geplande afbouw van de salderingsregeling en de kosten voor teruglevering van stroom. Daarnaast biedt een VPA meer parkeer- en laadgemak, omdat de laadvoorziening direct bij de woning beschikbaar is, terwijl openbare laadpalen mogelijk nog niet in de directe omgeving aanwezig zijn.

Bij een VPA wordt de gemeente door natrekking eigenaar en aansprakelijk voor het laadpunt en de kabel. Dit kan deels worden beperkt door contracten met de private eigenaar, die dan primair verantwoordelijk is.

Waarom geen VPA?

VPA's brengen verschillende aandachtspunten met zich mee. Zo kunnen bewoners ten onrechte denken dat de parkeerplaats bij hun VPA exclusief voor hen is, wat spanningen en conflicten in de buurt kan veroorzaken. Dit probleem wordt groter naarmate het aantal EV's in de straat toeneemt.

VPA's vormen extra objecten in de openbare ruimte, wat kan interfereren met de aanleg of renovatie van infrastructuur zoals rioleringen, glasvezelnetwerken en warmtenetten. Dit kan ook het straatbeeld negatief beïnvloeden. Gezien de verwachte groei van het aantal elektrische voertuigen zal dit aanzienlijke effecten hebben op de publieke ruimte.

Als een gemeente VPA's toestaat, is het van groot belang dat er duidelijke afspraken worden vastgelegd in een contract met de eigenaar. Hierbij moeten zaken als veiligheid, onderhoud, beheer en verantwoordelijkheid bij verhuizing goed worden geregeld. Daarnaast moet de gemeente duidelijke randvoorwaarden opstellen voor wanneer een VPA wel of niet is toegestaan. Zo willen we voorkomen dat een laadkabel bijvoorbeeld een openbare weg doorkruist of vanaf een hoog appartement naar beneden hangt.

Meer informatie over VPA's is te vinden in het afwegingskader "Hoe om te gaan met aanvragen voor verlengd private aansluitingen (VPA's)?" van het NKL.





Advies

Het is technisch, organisatorisch en juridisch mogelijk om VPA's toe te staan in de openbare ruimte. De voordelen van een VPA lijken echter niet op te wegen tegen de nadelen. Deze voordelen zijn namelijk voornamelijk voor één individu, terwijl de maatschappij last heeft van de nadelen.

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

Als gemeenten hier toch aan mee willen werken, bijvoorbeeld via een pilot of door beleid te ontwikkelen, adviseren wij nadrukkelijk om dit zeer zorgvuldig aan te pakken. Dit betekent dat er een goed doordacht beleid of een goed uitgewerkte pilootaanpak moet worden opgesteld, ondersteund door heldere juridische en contractuele afspraken.

Op deze manier worden aspecten zoals veiligheid, verantwoordelijkheid, aansprakelijkheid en beheer op de juiste manier gewaarborgd.

Vragen? Mail naar info@ralzuid.nl of kijk op www.ralzuid.nl