



<b>Onderwerp</b> Initiatiefvoorstel Laden met de eigen kabel	
Nummer	2023/1079050
Portefeuillehouder	nvt
Programma/beleidsveld	6.3 Openbare orde en veiligheid
Afdeling	GRIFFIE
Auteur	Frank Visser, raadslid ChristenUnie
Telefoonnummer	023-5113034 (telefoonnummer griffie)
Email	<a href="mailto:griffiebureau@haarlem.nl">griffiebureau@haarlem.nl</a>
Kernboodschap	<p>Het opladen van elektrische auto's vanaf eigen terrein is volgens de huidige regelgeving in Haarlem alleen mogelijk voor inwoners en bedrijven met een eigen oprit. Laadkabels mogen namelijk niet door de openbare ruimte lopen. Ook het gebruik van kabelgoten of het ingraven van kabels onder de stoep is niet toegestaan. Het gebruik van een kabelarm door de lucht tenslotte vraagt een omgevingsvergunning welke tot op heden niet is verstrekt.</p> <p>Veel Haarlemmers hebben geen eigen oprit met parkeergelegenheid om te laden op eigen terrein. Voorgesteld wordt daarom het onder voorwaarden toe te staan dat inwoners en bedrijven in Haarlem een Verlengd Private Aansluiting (VPA) voor een laadpunt voor elektrische auto's bij een openbare parkeerplek kunnen realiseren. Daarbij moet een keuze gemaakt worden welke configuraties worden toegestaan. Voorgesteld wordt twee configuraties toe te staan: kabelgoten en kabelarmen. Deze configuraties geven vanuit toegankelijkheid de minste nadelen (in vergelijking met kabels afgeschermd met kabelmatten of kabelbruggen).</p> <p>Om de toegankelijkheid en de kwaliteit van de inrichting van de openbare ruimte te borgen wordt voorgesteld voor kabelarmen nadere regels te stellen voor het gebruik en om te bepalen of wel of niet aan een omgevingsvergunning wordt meegewerkt en voor kabelgoten de mogelijkheid voor vergunning in de APV te benutten. Voorgesteld wordt dat de gemeente de kabelgoot aanlegt tegen vergoeding van de kostprijs (administratie, aanschaf en plaatsing) door de aanvrager. Ook worden met dit voorstel de verantwoordelijkheden van de gebruiker van de kabelgoot, de gemeente en nutsbedrijven helder vastgelegd in nadere regels.</p> <p>Het leggen van kabels over de stoep met gebruik van kabelmatten of kabelbruggen blijft met dit initiatiefvoorstel verboden in verband met de toegankelijkheid en veiligheid. Het ingraven van kabels wordt met dit</p>

	<p>initiatiefvoorstel in principe ook niet toegestaan vanwege praktische en juridische redenen (onderhoud, eigendom en aansprakelijkheid). In situaties waar sprake is van een fietspad tussen de stoep en het parkeervak lijkt dit echter de enige optie. Gezien de consequenties voor beheer en onderhoud en nutsbedrijven en het feit dat bij de initiatiefnemer nog geen toepassingen in Nederland bekend zijn wordt voorgesteld dat het college voor deze situaties zal onderzoeken of een maatwerkoplossing mogelijk is. Deze initiatiefnota geeft voor deze situaties alleen een aanzet voor een mogelijke oplossing.</p> <p>Na aanneming van dit initiatiefvoorstel is nog een wijziging van de legesverordening en de precarioverordening nodig. Dit initiatiefvoorstel geeft aan om welke wijzigingen dit gaat. Omdat dit initiatiefvoorstel ingaat per 1 januari 2024 kan dit mee in de jaarlijkse belastingvoorstellen in december 2023.</p>
Behandelvoorstel voor commissie	De commissie beheer wordt verzocht advies te geven aan de raad over het voorstel van de initiatiefnemer in paragraaf 2 en over de wijze van agendering van het raadsstuk in de raadsvergadering. Alvorens dit initiatiefvoorstel te bespreken in de commissie beheer zal het college van B&W om advies worden gevraagd.
Relevante eerdere besluiten	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <a href="#">Algemene Plaatselijke Verordening gemeente Haarlem</a></li> <li>- Prioritering 2023 (<a href="#">2022/1739441</a>) in commissie bestuur d.d. 12 januari 2023.</li> <li>- <a href="#">Informatienota consequenties prioritering op raadsjaaragenda punten</a>, d.d. 6 juni 2023</li> </ul>
Besluit Raad d.d. .... (wordt ingevuld door de griffie)	<p>De raad der gemeente Haarlem,</p> <p>Gelezen het initiatiefvoorstel "Laden met de eigen kabel",</p> <p>Besluit:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Verlengd Private Aansluitingen voor het laden van elektrische voertuigen per 1 januari 2024 toe te staan mits wordt voldaan aan nadere regels;</li> <li>2. Het college daarom op te dragen: <ol style="list-style-type: none"> <li>a. op grond van artikel 2:10 en 2:11 van de Algemene Plaatselijke Verordening nadere regels vast te stellen voor het gebruiken van kabelarmen en kabelgoten (2:10) en voor vergunning van kabelgoten (2:11) en kabelarmen (beleidsregels omgevingsvergunning) op basis van de concept nadere regels zoals opgenomen in bijlage 2 bij dit initiatiefvoorstel en deze nadere regels uiterlijk per 1 januari 2024 te laten ingaan;</li> <li>b. het mogelijk te maken dat door de gemeente op aanvraag en op kosten van aanvragers kabelgoten kunnen worden gerealiseerd</li> </ol> </li> </ol>



	<p>tussen privé grond en openbare parkeerplaatsen via de openbare stoep;</p> <ul style="list-style-type: none"><li>c. de organisatie van vergunningverlening, realisatie, beheer en onderhoud van kabelgoten in te richten inclusief een digitaal aanvraagformulier en dit af te stemmen met de onderhoudspartij van de openbare ruimte;</li><li>d. afspraken te maken met de nutsbedrijven; over het herstel van kabelgoten na graafwerkzaamheden;</li><li>e. de noodzakelijke aanpassingen van de verordening leges en de verordening precariobelasting voor te bereiden voor besluitvorming december 2023;</li><li>f. bij de actualisering van het Handboek Inrichting Openbare Ruimte normen voor de functionaliteit, vormgeving en inpassing van kabelgoten in de openbare ruimte als bedoeld in paragraaf 4e van dit voorstel op te nemen;</li><li>g. een voor Haarlem passende kabelgoot te zoeken die past bij deze normen en daarbij uitgaande van kostendekkendheid te streven naar zo laag mogelijke kosten voor de aanvragers;</li><li>h. na ingebruikname van de eerste tranche(s) kabelgoten dit te evalueren en de uitkomsten daarvan te verwerken in de reeds voorziene Strategie Laadinfrastructuur die in 2025 naar de Raad zal worden gestuurd en bij deze evaluatie de vragen in bijlage 3 te betrekken;</li><li>i. In de Strategie Laadinfrastructuur ook te bezien onder welke voorwaarden het mogelijk is kabelarmen omgevingvergunningvrij te maken;</li></ul> <p>de griffier, <span style="float: right;">de voorzitter,</span></p>
--	--

## Het initiatiefvoorstel in beeld

Onderstaande twee video's laten zien wat de initiatiefnemer mogelijk wil maken in Haarlem

### 1. De kabelgoottegels



Bron: Aflevering Omroep Brabant op YouTube

Link: <https://www.youtube.com/watch?list=TLGG21cNiyL5rHkyMTA0MjAyMw&v=5wX3XTJ0bdw>

### 2. De kabelarm



Bron: Aflevering Haarlem105

Link: <https://www.youtube.com/watch?v=0nUnDvcVosY>



Bron: Chargearm.com



## 1. Inleiding

### *a. Groeiende vraag en lange wachttijd voor publieke laadpunten*

De ambitie uit het Klimaatakkoord is dat in 2030 alle nieuwe auto's emissievrij zijn [<https://www.klimaatakkoord.nl/binaries/klimaatakkoord/documenten/publicaties/2019/06/28/klimatakkoord/klimaatakkoord.pdf> blz. 52]. De verwachting is dat hierdoor in 2030 in Nederland circa 1,9 miljoen elektrische personenvoertuigen zullen zijn. De overgrote meerderheid van deze elektrische voertuigen zal door (extern op te laden) batterijen worden aangedreven. De behoefte aan zowel (semi)publieke als private laadinfrastructuur in verschillende vormen wordt hierdoor jaarlijks groter.

Steeds meer inwoners van Haarlem hebben een elektrische auto. Ook bedrijfsauto's zijn steeds vaker elektrisch. Eind 2022 was het aantal elektrische personenauto's in Nederland 3,7%. Inclusief hybride varianten was dit percentage 5,8%<sup>1</sup>. Hiermee is het totaal in twee jaar tijd bijna verdubbeld. In Haarlem beschikt inmiddels 1 op de 100 Haarlemmers over een volledig elektrische auto en dit aantal groeit dus hard<sup>2</sup>. Haarlem heeft voor deze groep inmiddels 371 openbare laadpunten en er zijn er 66 in voorbereiding<sup>3</sup>. Elk laadpunt heeft twee aansluitingen. De nieuwe laadpunten worden gerealiseerd middels een concessie van de Metropoolregio Amsterdam. Het gebruik van de laadpalen groeit sterk. Zo is de Metropoolregio Amsterdam het aantal unieke gebruikers van laadpalen per maand tussen 1 januari 2022 en 31 december 2022 verdubbeld van 100.000 naar 200.000. In dezelfde periode ging het aantal laadsessie van circa 700.000 naar 1,1 miljoen per maand<sup>4</sup>.

Bij de gemeente liggen enkele tientallen aanvragen voor nieuwe openbare laadpunten. Afhandeling van deze aanvragen kost ten minste een half jaar en kan oplopen tot een jaar vanwege de benodigde onderzoeken naar de ondergrond (aanwezigheid kabels en leidingen), de ruimtelijke procedures en de beschikbaarheid van personeel en materialen. Ook is er vanuit netbeheerders een verzoek om terughoudendheid vanwege de beperkte netspanning van het huidig publieke netwerk. Het tempo van het uitrollen van de publieke laadinfrastructuur is om deze redenen momenteel niet toereikend voor de behoefte. Publieke laadvoorzieningen zijn ook niet altijd een reële oplossing. Het realiseren van openbare laadpunten is in smalle straten lastig vanwege de ruimte die laadpalen innemen. Deze ruimte is er op smalle stoepen vaak niet.

### *b. Private laadpunten fysiek niet altijd mogelijk op privaat terrein maar wel in openbare ruimte*

Een deel van de elektrische rijders wil de auto graag opladen met energie die in eigen huis of in het eigen bedrijf is opgewekt middels bijvoorbeeld zonnepanelen. Dit bespaart deze automobilisten

---

<sup>1</sup> <https://nederlandelektrisch.nl/actueel/verkoopcijfers>

<sup>2</sup> <https://indebuurt.nl/haarlem/gemeente/een-openbare-laadpaal-voor-elektrische-autos-aanvragen-zo-doe-je-dat-in-haarlem~173041/>

<sup>3</sup> <https://laadkaart.mrae.nl/>

<sup>4</sup> <https://www.mra-e.nl/feiten-cijfers/>

kosten. Het levert naar verwachting ook een besparing voor de netbeheerder. Hierdoor wordt immers de druk op de netcapaciteit verlaagd. Ook voor de gemeente is dit naar verwachting een besparing want dan is minder ambtelijke capaciteit nodig voor het realiseren van openbare laadpunten.

Opladen van een elektrische auto vanaf de privé aansluiting is geen probleem wanneer er een eigen oprit aanwezig is. Dan volstaat het geschikt maken van de meterkast en het plaatsen van een zogenaamde wallbox met een laadkabel. Veel Haarlemmers hebben echter geen eigen oprit met parkeergelegenheid om daar de auto op te laden. In die situaties is het in de openbare ruimte vaak ruimtelijk gezien wel mogelijk om een elektrische auto met energie vanuit eigen huis of bedrijf op te laden. Dit kan met een zogenaamd Verlengd Privaat Aansluitpunt (VPA). Een VPA is een laadfaciliteit voor privaat gebruik, met de laadlocatie in de publieke ruimte, waarbij het laadpunt wordt gevoed via een kabel die op een private netaansluiting van een woonhuis of bedrijfspand is aangesloten. Deze kabel loopt dan noodzakelijkerwijs boven, over of onder de stoep of er wordt gebruik gemaakt van een kabelgoot in de stoep.

Omdat de laadvoorziening bij VPA's deels in de openbare ruimte ligt, komt een deel van de risico's en de verantwoordelijkheden bij de gemeente te liggen. Maar gemeenten hebben er minder invloed op aangezien het gaat om een private aansluiting. Er kan wel gestuurd worden via de APV maar het risico ligt bij de gemeente. De gemeente kan eventuele kosten verhalen als de particulier schuldaansprakelijk is.

### *c. Laadkabels in de openbare ruimte op dit moment in Haarlem niet toegestaan*

Volgens artikel 2:10, eerste en tweede lid van de Algemene Plaatselijke Verordening is het verboden een openbare plaats, waaronder de weg of een weggedeelte, anders te gebruiken dan overeenkomstig de publieke functie daarvan, indien het gebruik schade toebrengt of kan toebrengen aan de weg, de bruikbaarheid of veiligheid van de weg belemmert of kan belemmeren, dan wel een belemmering vormt of kan vormen voor het beheer of onderhoud van de weg; of het gebruik niet voldoet aan redelijke eisen van welstand. Van een belemmering voor de bruikbaarheid van de weg is in ieder geval sprake wanneer niet ten minste een vrije doorgang van 1.50 m wordt gelaten op het voor voetgangers bestemde gedeelte van de weg.

Het opladen van voertuigen met een VPA is op grond van deze bepalingen in Haarlem niet toegestaan. Laadkabels over de stoep (al dan niet met een kabelmat of kabelbrug) kunnen immers de bruikbaarheid en veiligheid van de weg belemmeren (struikelgevaar). In mindere mate kan de bruikbaarheid en veiligheid ook in het geding zijn bij de kabelarm (tegenaan lopen als deze te laag hangt). Daarom zal er worden gehandhaafd, in ieder geval als zich een onveilige situatie voordoet. Laadkabels die ingegraven zijn onder de stoep of kabelgoten (al dan niet inclusief een straatplug, een stopcontact in de stoep) kunnen schade toebrengen aan de weg en kunnen een belemmering



vormen voor beheer of onderhoud van de weg en nutsvoorzieningen. In de APV is het openbreken van verharding op dit moment niet toegestaan (artikel 2:11).

*d. APV biedt ruimte voor het stellen van regels en ontheffingen/vergunningen die VPA's mogelijk maken*

Volgens artikel 2:10, derde lid van de Algemene Plaatselijk Verordening kan het college in het belang van de openbare orde, de woon- en leefomgeving, de redelijke eisen van welstand en het doelmatig en veilig gebruik van de weg nadere regels stellen ten aanzien van uitstallingen en reclameborden, voorwerpen ten behoeve van (bouw)werkzaamheden, alsmede voor foto- en filmopnamen en laadkabels ten behoeve van een laadvoorziening. Volgens artikel 2:10, vierde lid kan het bevoegd gezag ontheffing verlenen van het verbod in het eerste lid.

De gemeente Haarlem heeft momenteel geen nadere regels voor laadkabels. Daarom zijn VPA's, ondanks dat laadkabels genoemd zijn in artikel 2:10 van de APV, op dit moment niet toegestaan. Door het stellen van nadere regels zouden VPA's in bepaalde configuraties wel mogelijk gemaakt kunnen worden. Dit kan alleen in situaties dat de weg niet opengebroken wordt. Dit betekent dat via nadere regels het realiseren en gebruiken van een VPA met toepassing van kabelarmen, kabelbruggen en kabelmatten mogelijk gemaakt kan worden. Voor kabelgoten en ingegraven kabels is de route van de vergunning op grond van artikel 2:11 mogelijk. In Haarlem worden dergelijke vergunningen voor VPA's op dit moment niet verstrekt.

*e. College wil pas in 2025 eventueel met gewijzigd beleid komen*

De afweging of het college de toepassing van VPA beleidsmatig mogelijk wil maken, maakt onderdeel uit van de nog op te stellen Strategie Laadinfrastructuur. Deze strategie is zoals aangegeven in de prioriteringsbrief uitgesteld tot 2025.

*f. Voor aankoopbeslissing is sneller helderheid nodig*

Gezien de forse groei van het aantal elektrische auto's is het wachten tot 2025 voor beleid voor VPA's niet gewenst. Bewoners en bedrijven die nu voor een aankoopbeslissing staan willen nu weten hoe en waar ze hun auto straks zullen opladen en niet pas in 2025. Als zij kiezen voor een VPA dan willen ze weten aan welke voorwaarden ze moeten voldoen. De mogelijkheid om de auto te laden met een VPA kan een extra stimulans zijn om te kiezen voor een elektrische auto. Dit sluit aan bij de gemeentelijke ambitie om klimaatneutraal te worden.

Meerdere andere gemeenten hebben inmiddels initiatieven genomen om VPA's mogelijk te maken. Zo is het laden van elektrische auto's via een laadkabel over de stoep in Velsen<sup>5</sup> en Wageningen<sup>6</sup>

---

<sup>5</sup> <https://www.velsen.nl/oplaadpunten-voor-elektrische-auto>

<sup>6</sup> <https://www.wageningen.nl/direct-regelen/parkeren-en-vervoer/parkeren/laadpaal-elektrische-auto/> onder veel gestelde vragen

expliciet toegestaan mits er een kabelmat wordt gebruikt. In Zaandam is het ook toegestaan (“gedoogregeling”), maar alleen als er geen publiek laadpunt is binnen 300 meter.<sup>7</sup> In Leidschendam-Voorburg kunnen burgers bij de gemeente een aanvraag doen voor realisatie van een kabelgoot door de gemeente.<sup>8</sup>

*g. Verbod VPA is onbekend bij inwoners*

In het Haarlemse straatbeeld is inmiddels te zien dat steeds meer inwoners ondanks het huidige verbod zelf een VPA realiseren. De meesten gebruiken daarbij kabelmatten of kabelbruggen, maar er zijn ook situaties waarbij inwoners zelf een kabelgoot hebben gerealiseerd. Ook de kabelarm, notabene een Haarlemse uitvinding, wordt toegepast, terwijl hiervoor een omgevingsvergunning verplicht is.



*Toepassing van VPA in Haarlem met van links naar rechts kabelbrug, kabelmat en kabelgoot*

Het gebruik van een kabelmat of kabelbrug gebeurt vaak waarschijnlijk te goeder trouw. Uit gesprekken die indiener met enkele bewoners met een VPA heeft gehad blijkt dat zij zich niet bewust zijn dat dit verboden is in Haarlem. Zij denken door het realiseren van een VPA juist bij te dragen aan de duurzame doelen van de gemeente. Artikel 2:10, derde lid van de APV kan de indruk geven dat een VPA is toegestaan. Als er geen aanvullende regels zijn dan mag het dus, zo kan worden geredeneerd. Het risico is aanwezig dat op korte termijn nog veel meer Haarlemmers besluiten te investeren in een VPA. Deze investering is voor niets als de gemeente constateert dat dit wordt beschouwd als overlast en overgaat tot handhaving.

<sup>7</sup> <https://www.zaanstad.nl/mozard/!suite86.scherm0325?mVrg=6325>

<sup>8</sup> Aanvraagformulier Leidschendam-Voorburg: <https://www.lv.nl/opladen-elektrische-auto-met-kabelgoten>





## 2. Voorstel aan de raad

De initiatiefnemer stelt de raad voor:

1. Verlengd Private Aansluitingen voor het laden van elektrische voertuigen per 1 januari 2024 toe te staan mits wordt voldaan aan nadere regels;
2. Het college daarom op te dragen:
  - a. op grond van artikel 2:10 en 2:11 van de Algemene Plaatselijke Verordening nadere regels vast te stellen voor het gebruiken van kabelarmen en kabelgoten (2:10) en voor vergunning van kabelgoten (2:11) en kabelarmen (beleidsregels omgevingsvergunning) op basis van de concept nadere regels zoals opgenomen in bijlage 2 bij dit initiatiefvoorstel en deze nadere regels uiterlijk per 1 januari 2024 te laten ingaan;
  - b. het mogelijk te maken dat door de gemeente op aanvraag en op kosten van aanvragers kabelgoten kunnen worden gerealiseerd tussen privé grond en openbare parkeerplaatsen via de openbare stoep;
  - c. de organisatie van vergunningverlening, realisatie, beheer en onderhoud van kabelgoten in te richten inclusief een digitaal aanvraagformulier en dit af te stemmen met de onderhoudspartij van de openbare ruimte;
  - d. afspraken te maken met de nutsbedrijven; over het herstel van kabelgoten na graafwerkzaamheden;
  - e. de noodzakelijke aanpassingen van de verordening leges en de verordening precariobelasting voor te bereiden voor besluitvorming december 2023;
  - f. bij de actualisering van het Handboek Inrichting Openbare Ruimte normen voor de functionaliteit, vormgeving en inpassing van kabelgoten in de openbare ruimte als bedoeld in paragraaf 4e van dit voorstel op te nemen;
  - g. een voor Haarlem passende kabelgoot te zoeken die past bij deze normen en daarbij uitgaande van kostendekkendheid te streven naar zo laag mogelijke kosten voor de aanvragers;
  - h. na ingebruikname van de eerste tranche(s) kabelgoten dit te evalueren en de uitkomsten daarvan te verwerken in de reeds voorziene Strategie Laadinfrastructuur die in 2025 naar de Raad zal worden gestuurd en bij deze evaluatie de vragen in bijlage 3 te betrekken;
  - i. In de Strategie Laadinfrastructuur ook te bezien onder welke voorwaarden het mogelijk is kabelarmen omgevingvergunningvrij te maken;

## 3. Beoogd resultaat

Het voor inwoners van en bedrijven in Haarlem mogelijk maken om elektrische auto te op te laden vanaf eigen terrein met borging van de toegankelijkheid, bruikbaarheid, veiligheid, beheer en kwaliteit van de inrichting van de openbare ruimte. Dit gebeurt door het mogelijk maken van het

aanvragen van een kabelgoot welke op kosten van de aanvrager wordt gerealiseerd door de gemeente en door het expliciet toestaan van het gebruik van kabelarmen (geplaatst op eigen terrein) door hier nadere regels voor op te stellen.

#### **4. Argumenten**

##### *a. Toestaan VPA's is impuls voor energietransitie*

Het toestaan van VPA's geeft een impuls aan de energietransitie omdat dit de plaatsing van zonnepanelen en andere vormen van eigen energieopwekking door bewoners en bedrijven zal stimuleren. Het maakt ook de aanschaf van een elektrische auto aantrekkelijker omdat de kosten van eigen opgewekte energie lager zijn dan de energiekosten bij openbare laadpalen. Ook is de wachttijd voor het realiseren van een openbare laadpaal dan niet meer relevant bij de aanschafbeslissing. Wel zal er in geval van kabelgoten een beperkte wachttijd zijn voor vergunning en realisatie.

Het laden vanaf eigen terrein verlaagt naar verwachting ook de druk op de capaciteit van het publieke netwerk doordat minder energie zal worden terug geleverd op het openbare netwerk en ook minder auto's zullen laden via dat openbare netwerk. Dit is van groot belang nu door de snelle energietransitie het netwerk op steeds meer plaatsen overbelast raakt en in steeds meer regio's nieuwe grootverbruikers moeten wachten op een (verzwaring van de) aansluiting en zelfs woningbouwplannen vertraagd dreigen te worden. Door het versoberen van de salderingsregeling voor teruglevering van energie van bijvoorbeeld zonnepanelen zullen inwoners bij het laden vanaf eigen terrein worden gestimuleerd om hun auto overdag op te laden wat de druk op de netcapaciteit nog verder zal verlichten.

##### *b. Wenselijkheid van toestaan van VPA's is afhankelijk van de configuratie*

VPA's kunnen verschillende configuraties hebben afhankelijk van (1) de locatie van de laadfaciliteit (laadpaal of wallbox) in de publieke of private ruimte, (2) de manier waarop de laadkabel de laadfaciliteit verbindt met de parkeerlocatie en (3) de functie van de tussenliggende openbare ruimte. Ook kunnen VPA's, afhankelijk van de regels, gerealiseerd worden door de aanvrager of door de gemeente.

In bijlage 1 staan de mogelijkheden op een rij inclusief de juridische context (publiekrecht, privaatrecht en omgevingsrecht). Op basis hiervan wordt voorgesteld vast te houden aan het uitgangspunt ingegraven kabels, private laadpalen en wallboxen niet toe te staan in de publieke ruimte vanwege het risico op verrommeling en de gevolgen voor aansprakelijkheid. Daarnaast wordt voorgesteld in nadere regels op te nemen dat wallboxen aan de gevel wel zijn toegestaan, mits dit de doorgang op het voetpad niet belemmert.

Laadkabels in of over de stoep zijn nu niet toegestaan en voor laadkabels boven de stoep via laadarmen ontbreken nadere regels die aangeven wanneer ze wel en wanneer ze niet zijn



toegestaan. Voorgesteld wordt kabelgoten in de stoep aangelegd door de gemeente en kabelarmen (op privé terrein en via de lucht verbonden met de op te laden auto) toe te staan en het college op te dragen hiervoor nadere regels op te stellen. Zo kan voor veel Haarlemmers het laden via een VPA mogelijk worden. Kabels over de stoep afgedekt met kabelmatten of kabelbruggen zijn in sommige gemeenten toegestaan. Omdat dit ten koste kan gaan van de toegankelijkheid wordt voorgesteld deze niet toe te staan.

#### *c. Gemeentelijk aanbod ontzorgt aanvragers van een kabelgoot*

Als kabelgoten door inwoners of bedrijven zelf worden aangelegd geldt, net zoals bij ingegraven kabels, dat de gemeente eigenaar wordt en daarmee aansprakelijk wordt. Daarom is het niet gewenst dat bewoners zelf aan de slag gaan met het aanleggen van voorzieningen in de openbare ruimte.

Het zelf aanleggen door inwoners of bedrijven betekent ook niet perse minder werk voor de gemeente en ook niet perse lagere kosten voor de aanvrager ten opzichte van de situatie dat de gemeente de aanleg verzorgt. Dit komt omdat er vooraf en achteraf contact moet zijn over hoe de kabelgoot aangelegd moet worden en er ook controle moet plaatsvinden. Bovendien is het aanleggen van een enkele kabelgoot minder efficiënt dan als meerdere kabelgoten tegelijk worden gerealiseerd.

Daarom wordt voorgesteld dat de gemeente zelf op aanvraag kabelgoten realiseert op kosten van de aanvrager en voor het gebruik daarvan een vergunning verstrekt op grond van artikel 2:11 van de Algemene Plaatselijke Verordening (openbreken van de verharding van de weg). Zo blijft er een duidelijke scheiding tussen publiek en privaat en houdt de gemeente maximale regie op wat er gebeurt in de openbare ruimte. Tegelijk worden aanvragers zo ontzorgd.

Merk op dat artikel 2:11 van de Algemene Plaatselijke Verordening alleen over het openbreken van de verharding van de weg gaat. Op grond van artikel 2:11 vierde lid geldt dit verbod niet voor de gemeente zelf als het gaat om de vervulling van publieke taken. In dit geval is echter geen sprake van een publieke taak en is dus een vergunning nodig.

#### *d. Voorwaarden borgen toegankelijkheid, bruikbaarheid, veiligheid, beheer en onderhoud*

Bijlage 2 van dit initiatiefvoorstel bevat een voorstel voor de nadere regels bij toepassing van kabelgoten en kabelarmen voor een goede toegankelijkheid, bruikbaarheid, veiligheid, beheer en kwaliteit van de inrichting van de openbare ruimte. Zo is duidelijk in welke situaties de gemeente bereid is een vergunning te verlenen voor kabelgoten en in welke situaties een kabelarm boven de openbare weg toegestaan is.

De Raad heeft eerder vastgesteld dat deze regels door het college kunnen worden vastgesteld. Met het aannemen van dit initiatiefvoorstel draagt de Raad het college op dergelijke nadere regels vast te stellen. Het college heeft daarbij dus de ruimte deze regels nog enigszins aan te passen.

Het voorstel voor de nadere regels is grotendeels gebaseerd op de regels van de gemeente Leidschendam-Voorburg.<sup>9</sup> Enkele regels zijn aangescherpt of toegevoegd ten opzichte van de regels uit die gemeente. Zo bevat het voorliggende voorstel ook de eis dat aan normen en keurmerken moet worden voldaan, dat de installatie moet worden aangelegd door een erkend installateur, dat de gemeente het recht heeft om te schouwen en dat laden niet toegestaan is voor commercieel gebruik (geen gebruik tegen betaling). Deze extra regels zijn ingegeven door de aanbevelingen in het afwegingskader “Hoe om te gaan met aanvragen voor verlengd private aansluitingen (VPA’s)?”<sup>10</sup> dat is gebruikt bij het opstellen van dit initiatiefvoorstel. Verder wordt voorgesteld in Haarlem de aanvraagregeling voor kabelgoten niet alleen open te stellen voor inwoners, zoals in Leidschendam-Voorburg is gedaan, maar ook voor bedrijven. Tenslotte bevatten de nadere regels ook regels voor het gebruik van wallboxen aan gevels (voor zover in de publieke ruimte) en het gebruik van kabelarmen.

*e. Keuze kabelgoot en wijze van inpassing in de stoep bepalen kwaliteit inrichting openbare ruimte*

Het succes van dit initiatiefvoorstel en de kwaliteit van de inrichting van de openbare ruimte wordt voor een belangrijk deel bepaald door de keuze voor een goed type kabelgoot. De kabelgoot moet makkelijk te gebruiken zijn voor alle typen kabels en de toegankelijkheid moet geborgd zijn zowel tijdens gebruik als op het moment dat er geen kabel aanwezig is.

Dit betekent dat:

- losse onderdelen zoals een afdekking bovenop de kabelgoot en de stoep ongewenst zijn
- de kabelgoot zowel met als zonder kabel vlak moet zijn om valgevaar te voorkomen, er mag dus geen gleuf zijn op het moment dat er geen kabel in de goot ligt
- de bovenkant stroef moet zijn om uitglijden te voorkomen
- de kabel in de goot goed moet vastliggen tijdens het laden

---

<sup>9</sup> Raadsbrief Leidschendam-Voorburg: <https://lv.bestuurlijkeinformatie.nl/Agenda/Document/2cf09f29-1253-4294-ba2e-36b6c6b89b46?documentId=60f87e01-c997-48e6-a5f0-ee1843aeaaec&agendaltemId=15bdab5c-0eee-4cd6-9ea6-95332caffce9>

Beleidsregels Leidschendam-Voorburg: <https://lv.bestuurlijkeinformatie.nl/Agenda/Document/2cf09f29-1253-4294-ba2e-36b6c6b89b46?documentId=ec4005c8-fade-4e18-9d18-067854b88354&agendaltemId=15bdab5c-0eee-4cd6-9ea6-95332caffce9>

<sup>10</sup> Nationaal Kennisplatform Laadinfrastructuur, d.d. 21 juni 2022 [[https://nknederland.nl/wp-content/uploads/2022/08/Afwegingskader-VPA\\_DEF.pdf](https://nknederland.nl/wp-content/uploads/2022/08/Afwegingskader-VPA_DEF.pdf)]



De gemeente Leidschendam-Voorburg heeft hier een goede oplossing voor gevonden. Er is daar gekozen voor een kabelgoot met een geïntegreerde rubberen strip, waarmee de kabel in de goot gehouden wordt. Een vergelijkbare kabelgoot is te zien in de video aan het begin van dit initiatiefvoorstel.

De kwaliteit van openbare ruimte wordt ook bepaald door de wijze waarop de kabelgoot wordt ingepast in de stoep.

Voorgesteld wordt normen voor de functionaliteit, vormgeving en inpassing van kabelgoten op te nemen in het Handboek Inrichting Openbare Ruimte (HIOR) van de gemeente. Hierin staan immers ook de normen voor ander straatmeubilair. Daarom heeft de indiener een verwijzing naar dit Handboek opgenomen in het concept voor de nadere regels in bijlage 2. Voor kabelarmen is het stellen van normen in het HIOR niet mogelijk omdat deze in principe niet in de publieke ruimte staan. Daarom staan de normen daarvoor in de nadere regels zelf.

Momenteel wordt het HIOR herzien. Mocht bij de invoering van de aanvraagprocedure voor kabelgoten de normen voor kabelgoten nog niet opgenomen zijn in het HIOR dan stelt indiener voor enkele bepalingen op te nemen in de nadere regels zodat voor aanvragers duidelijk is waar de gemeente op toetst. Naast de bovenstaande bepalingen over de functionaliteit en vormgeving van de kabelgoot kan dan voor de inpassing in de stoep gedacht worden aan de volgende bepaling:

“De kabelgoot volgt in een rechte lijn en aansluitend bij het bestratingspatroon de kortste route tussen het private terrein en het openbare parkeervak tenzij met het oog op de doelen van deze nadere regels een andere route wenselijk is.”

## **5. Risico's en kanttekeningen**

### *a. Parkeerplaats blijft beschikbaar voor iedereen*

Bewoners zouden door realisatie van een kabelgoot of het plaatsen van een kabelarm informeel de parkeerplek erbij kunnen claimen voor hun eigen voertuig. Het is een politieke afweging hoe dit risico wordt gewogen. Er is volgens initiatiefnemer geen grond voor deze claim. Deze claim is net zo weinig waard als bewoners die in de huidige situatie ook de plek voor de deur als hun eigen plek zien. De parkeerplaats blijft altijd behoren tot de openbare ruimte en kan door iedereen gebruikt worden. Als de parkeerplaats bezet is kan de bewoner mogelijk verderop parkeren en de laadkabel voor eigen risico via de stoepgoot daar naartoe leiden. In straten met een hoge parkeerdruk is het aan bewoners zelf om onderling afspraken te maken over het parkeren om het gebruik van VPA's mogelijk te maken. Aangezien elektrische auto's een steeds groter bereik krijgen zal doorgaans slechts ongeveer één keer per week geladen moeten worden. Om te verduidelijken dat een vergunning voor een kabelgoot niet leidt tot een claim voor een parkeerplek wordt voorgesteld dit expliciet te benoemen in de nadere regels. Zo is het voor een aanvrager duidelijk dat een dergelijke claim niet mogelijk is.

Doordat deze nadere regels ook op de website van de gemeente komen te staan is dit ook inzichtelijk voor de burens.

*b. Onzekerheid in behoefte laadvoorzieningen lange termijn*

Initiatiefnemer doet geen voorstel voor een gewenste verhouding tussen het aantal publieke en private laadvoorzieningen. Zolang er een publiek netwerk is dat voldoende nabij is voor elke inwoner van Haarlem is het aan bewoners om zelf te kiezen welke laadvoorziening de voorkeur heeft.

Het is niet goed te voorspellen hoe de behoefte aan laadvoorzieningen in het algemeen en VPA's in het bijzonder zich in de toekomst zal ontwikkelen. Haarlem biedt reeds in elke wijk publieke laadinfrastructuur en dit netwerk groeit. Daarnaast verschijnen er steeds meer (snel)laadstations langs doorgaande wegen. Dit kan de behoefte aan VPA's doen afnemen. Mocht in de toekomst geen behoefte meer zijn aan kabelgoten dan zijn deze eenvoudig en tegen geringe kosten weer te verwijderen. Doordat ze voldoen aan toegankelijkheidseisen is het niet erg dat een niet gebruikte kabelgoot langere tijd blijft liggen.

Niet alleen de aanschaf van een elektrisch voertuig is een grote investering, maar ook de realisatie van een VPA. Daarom zal niet elk bezitter van een elektrische auto hiervoor kiezen en blijft ook publieke laadinfrastructuur van belang. Grootschalige toepassing van VPA's zou ook de vraag naar publieke laadinfrastructuur kunnen doen afnemen. Dit kan gevolgen hebben voor de businesscase van deze publieke laadinfrastructuur. Dit laatste risico wordt minimaal ingeschat aangezien de totale markt van laadinfrastructuur momenteel nog een groeimarkt is. Er is dus voor de concessiehouder voldoende ruimte om te anticiperen op de komst van VPA's. De huidige concessie verbiedt het gemeenten overigens niet om VPA's toe te staan. Er is dus geen risico op een financiële claim van de concessiehouder.

*c. VPA niet altijd mogelijk*

Niet elke inwoner van Haarlem heeft de mogelijkheid een VPA te realiseren. Bewoners van appartementencomplexen hebben vaak geen mogelijkheid om vanaf de privé aansluiting een laadkabel naar een parkeerplaats te trekken. Wel is het denkbaar dat bewoners van appartementencomplexen een gezamenlijke VPA realiseren. Ook bij rijtjeshuizen heeft niet elke bewoner een parkeerplek voor de deur. Soms is parkeren slechts aan één zijde van de straat toegestaan. Hierdoor kan de situatie ontstaan dat de helft van de inwoners van de straat wel een VPA kan krijgen en de andere helft niet.

*d. Vasthouden aan verbod betekent grote handhavingsopgave*

De gemeente kan op grond van het huidige beleid en het eigendomsrecht eisen dat door burgers gerealiseerde kabelgoten worden verwijderd of dat burgers geen gebruik meer maken van kabels over de stoep met kabelbruggen of kabelmatten. De gemeente kan, onder omstandigheden en goed



gemotiveerd, prioriteit aanbrengen in welke situaties zij handhaaft. Het college handhaaft op dit moment alleen als er zich onveilige situaties voordoen. Nergens is echter gedefinieerd wanneer hier sprake van is. Dit geeft het risico op ongelijke behandeling. Wanneer een verzoek om handhaving wordt ingediend, zal de gemeente bovendien, ook in het geval van kabels met een kabelmat over de stoep, moeten optreden. Door VPA's onder voorwaarden toe te staan krijgen bewoners een alternatief en zullen er minder situaties zijn dat moet worden gehandhaafd

De afgelopen 1,5 jaar zijn er slechts 10 meldingen geweest over laadkabels. Initiatiefnemer verwacht dat het aantal meldingen zal toenemen nu steeds meer inwoners een VPA realiseren. De kans wordt daarmee groter dat er ook handhavingsverzoeken worden ingediend. Het risico bestaat hierdoor dat de gemeente in de periode tot en met 2025, wanneer de Strategie Laadinfrastructuur is voorzien, gaat handhaven op iets wat door de Raad juist beleidsmatig gewenst is (mits aan bepaalde voorwaarden is voldaan). Deze handhaving kost niet alleen de gemeente geld, maar ook de betreffende bewoners. Dit kan het vertrouwen in de overheid schaden.

Als de gemeente besluit VPA's ook na 2025 niet toe te staan dan betekent dit dat er dan zeker gehandhaafd moet worden. Haarlem heeft hiervoor te weinig handhavingscapaciteit. Dit betekent dat dit of ten koste gaat van andere handhavingsprioriteiten of dat extra zal moeten worden geïnvesteerd in handhavingscapaciteit of dat er slechts sprake zal zijn van beperkte handhaving. Dit laatste geeft naast veiligheidsrisico's, het risico op willekeur en risico op situaties waarin wordt gehandhaafd pas jaren na ingebruikname van een VPA. Met het conform dit initiatiefvoorstel toestaan van kabelgoten die door de gemeente worden gerealiseerd biedt de gemeente een redelijk alternatief voor andere vormen van VPA's. De initiatiefnemer verwacht dat hierdoor minder druk zal zijn op de handhavingscapaciteit.

#### *e. Vergunningsprocedure vraagt extra inzet afdeling VTH*

Het mogelijk maken van een door de gemeente aan te leggen kabelgoot legt beslag op ambtelijke capaciteit. De aanvraag en aanleg wordt weliswaar gedekt (zie paragraaf 6a), maar de capaciteit van de afdeling Vergunning Toezicht en Handhaving van de gemeente Haarlem staat onder druk. Bovendien is deze afdeling bezig met de implementatie van de Omgevingswet wat gelijktijdig moet gebeuren met de inrichting van het in dit initiatiefvoorstel voorgestelde vergunningproces. Dit kan een argument zijn om in plaats van of in aanvulling op kabelgoten toch te kiezen voor het toestaan van kabels over de stoep afgedekt met een kabelmat. Dit vraagt een afweging t.a.v. toegankelijkheid (kabelmat ligt dan meer voor de hand dan kabelbrug). Van belang is wel een structurele oplossing te bieden voor VPA's gezien de druk die er ook is op de handhaving (zie paragraaf 5d)

## **6. Financiële consequenties**

### *a. Leges vergunning kostendekkend, inzet om prijs te verlagen*

Uitgangspunt is dat de kosten voor vergunningverlening voor kabelgoten volledig worden gedekt door de leges. Hiervoor wordt een tarief opgenomen in de legesverordening. Uitgangspunt is verder dat de aanvrager de volledige kosten betaalt voor realisatie van de kabelgoot. Om de kosten voor aanvragers te beperken wordt de realisatie van kabelgoten op een aantal vaste momenten in het jaar aangeboden. Zo kunnen in een korte tijd efficiënt meerdere kabelgoten worden gerealiseerd terwijl de wachttijd voor burgers acceptabel is. Om piekbelasting op de afdeling te voorkomen kan de vergunningaanvraag wel het gehele jaar worden ingediend.

Omdat het om een nieuwe vergunning gaat zijn de kosten nog niet exact bekend. In Leidschendam-Voorburg is het kostendekkende tarief voor de vergunningverlening €29,05. Uit navraag door de initiatiefnemer blijkt dat deze kosten zijn gebaseerd op de leges van een uitritvergunning, omdat er vergelijkbare hoeveelheid werk voor gedaan moet worden. In Leidschendam-Voorburg is er voor gekozen het tarief voor realisatie van de kabelgoot niet in de legesverordening te zetten omdat het kostendekkende tarief situatieafhankelijk is. De kosten zijn daar €275 per strekkende meter. Het exacte bedrag wordt in deze gemeente vooraf in beeld gebracht. Als de aanvrager met dit bedrag instemt, wordt de kabelgoot aangelegd en wordt deze achteraf in rekening gebracht.

In de ogen van initiatiefnemer zijn deze kosten voor aanvragers hoog. Uit navraag blijkt dat deze prijs wel is gebaseerd op de huidige kostprijs van de kabelgoottegels inclusief aanleg (circa 40 euro per tegel + arbeidsloon). Er zijn wel goedkopere kabelgoten, maar deze voldoen niet aan de criteria genoemd in paragraaf 4d van dit initiatiefvoorstel. De verwachting is dat de prijs voor kabelgoten die voldoen aan de criteria in de toekomst goedkoper wordt, omdat het om een relatief nieuw product gaat.

Haarlem kent geen apart tarief voor een uitritvergunning omdat dit is geïntegreerd in het tarief voor de realisatie van de uitrit (titel 2.3.8: €456,-). Een dergelijke constructie is in Haarlem ook wenselijk voor de kabelgoot omdat dit de aanvraagprocedure voor gemeente en aanvrager zo eenvoudig mogelijk houdt. Met aparte leges voor de vergunning en een prijsopgave voor realisatie is het proces ingewikkelder.

Het werken met één integrale prijs vraagt voor de aanvrager wel dat de prijs van tevoren bekend is in de legesverordening. Omdat de aanlegkosten afhankelijk zijn van de lengte wordt voorgesteld in de legesverordening circa drie tarieven op te nemen, afhankelijk van de breedte van de stoep (<2 meter, 2-3 meter en >3 meter). Zo staat de prijs in verhouding tot de werkelijke kosten en is deze toch al bij de aanvraag bekend. Bij de jaarlijkse herziening van de legesverordening kan op basis van de ervaringen een prijsontwikkelingen dit tarief zo nodig worden aangepast.

#### *b. Beheer en onderhoud wordt gedekt uit reguliere middelen*

Na realisatie worden de kabelgoten toegevoegd aan het beheerd areaal. Voorgesteld wordt dit beheer, zoals periodieke controle op onderhoud, afhandeling van klachten en reageren op meldingen





bij schade of verloedering, te dekken uit de reguliere middelen voor beheer en onderhoud. De eventuele langetermijnevolgen voor beheer en onderhoud worden betrokken bij de evaluatie. Deze gevolgen zijn naar verwachting minimaal.

#### *e. Aanpassing precarioverordening noodzakelijk*

Jaarlijkse beheerkosten van kabelgoten zouden ook gedekt kunnen worden uit precario aangezien er gebruik wordt gemaakt van de openbare ruimte. Voorgesteld wordt hiervoor nu nog niet te kiezen omdat de beheerkosten zeker in de eerste jaren naar verwachting minimaal zijn. Voordeel van precario in de toekomst zou kunnen zijn dat hiermee het bestand van kabelgoten beter kan worden beheerd. Er kan zo zicht blijven of de kabelgoten nog in gebruik zijn, bijvoorbeeld na een verhuizing.

Het is wel noodzakelijk in de precarioverordening expliciet vast te leggen hoe wordt omgegaan met kabelgoten en kabelarmen nu deze worden toegestaan. Dit kan door deze expliciet uit te sluiten van precario of door een nultarief te hanteren. Voorgesteld wordt voor kabelgoten te kiezen voor een nultarief omdat precario in de toekomst nog wel een overweging zou kunnen zijn. Voor kabelarmen wordt voorgesteld deze expliciet uit te sluiten van precario omdat deze op eigen terrein staan. Hierbij wordt aangesloten bij de bepalingen over zonweringen waarvan ook is vastgelegd dat geen precario wordt geheven ondanks dat deze gebruik maken van de publieke ruimte. Voor kabelarmen geldt net als bij zonweringen dat er geen beheerkosten aan vastzitten voor de gemeente en het gebruik van de openbare ruimte beperkt en steeds van tijdelijke aard is.

## **7. Uitvoering**

### *a. Vaststellen, publiceren en in werking treden nadere regels*

Na aanneming van dit initiatiefvoorstel zal het college op korte termijn de nadere regels kunnen vaststellen. Deze regels worden bekendgemaakt in het elektronisch gemeenteblad op [overheid.nl](http://overheid.nl). De nadere regels treden de dag daarna in werking en worden ook gepubliceerd in de lokale regelingenbank op [overheid.nl](http://overheid.nl).

### *b. Communicatie*

Naast deze officiële publicatie zal ook aandacht aan de nieuwe regeling worden besteed via de eigen gemeentelijke kanalen. Verder stelt de initiatiefnemer voor dat mensen, die eerder hebben aangegeven geïnteresseerd te zijn in de mogelijkheid van het laden van hun elektrische voertuig met een VPA en waarvan de persoonsgegevens nog bekend zijn bij de gemeente persoonlijk geïnformeerd worden over de nieuwe regeling. Ook zouden handhavers uit coulance eigenaren die nu laden met een laadkabel over de stoep de eerste maanden proactief kunnen informeren over de nieuwe regeling zodat wordt voorkomen dat formele handhaving nodig is.

### *c. Inregelen processen gemeente en afspraken met partners beheer en onderhoud en nutsbedrijven*

De processen voor vergunningverlening, realisatie, beheer en onderhoud van kabelgoten zullen moeten worden ingeregeld. Zo zal er op de website een digitaal aanvraagformulier komen. Ook zal het college voor de realisatie van kabelgoten afspraken moeten maken met de vaste partners voor beheer en onderhoud. De verwachting is dat dit redelijk snel geregeld kan worden omdat het aansluit bij de bestaande werkwijze voor andere vergunningen/ontheffingen en werkzaamheden in de openbare ruimte. Tenslotte zal met de nutsbedrijven afspraken moeten worden gemaakt over het herstel van kabelgoten na graafwerkzaamheden.

#### *d. Start eerste ronde vergunningaanvragen begin 2024*

De verwachting is dat wanneer de Raad dit initiatiefvoorstel najaar 2023 aanneemt de eerste ronde voor vergunningaanvragen begin 2024 kan starten. Elke ronde bestaat uit een aanmeldfase (twee maanden) en parallel daaraan een beoordelingsfase (twee maanden + één week). In de vergunningverleningsfase (twee weken) wordt aan de aanvragers die in aanmerking komen de vergunning verleend. Vervolgens wordt binnen drie maanden de kabelgoot aangelegd.

Verleende vergunningen worden gepubliceerd in het Gemeenteblad. Belanghebbenden kunnen hiertegen bezwaar en beroep aantekenen.

#### *e. Evaluatie*

Voorgesteld wordt het college op te dragen na ingebruikname van de eerste tranche(s) kabelgoten een evaluatie uit te voeren. Deze evaluatie kan worden verwerkt in de reeds voorziene Strategie Laadinfrastructuur die in 2025 naar de Raad zal worden gestuurd. Voorgesteld wordt in de evaluatie onder meer de vragen in bijlage 3 bij dit Raadsvoorstel te betrekken.

## **8. Bijlagen**

Bijlage 1: Analyse regelgeving VPA's

Bijlage 2: CONCEPT Nadere regels voor het laden van elektrische voertuigen in de openbare ruimte vanuit een private laadvoorziening Haarlem 2023

Bijlage 3: Evaluatie



## **Bijlage 1: Analyse regelgeving VPA's**

*VPA's kunnen verschillende configuraties hebben afhankelijk van (1) de locatie van de laadfaciliteit (laadpaal of wallbox) in de publieke of private ruimte, (2) de manier waarop de laadkabel de laadfaciliteit verbindt met de parkeerlocatie en (3) de functie van de tussenliggende openbare ruimte. Ook kunnen VPA's, afhankelijk van de regels, gerealiseerd worden door de aanvrager of door de gemeente. In deze bijlage staan de mogelijkheden op een rij inclusief de juridische context (publiekrecht, privaatrecht en omgevingsrecht).*

### **1. Locatie laadpaal of wallbox**

De laadpaal of wallbox kan aanwezig zijn in de private ruimte (bijvoorbeeld de voortuin) of in de publieke ruimte. Privé laadpalen in de publieke ruimte die niet, zoals bij de publieke laadinfrastructuur wel het geval is, door iedereen te gebruiken zijn, zijn onwenselijk. Dit zorgt namelijk voor verrommeling van het straatbeeld en verslechtering van de toegankelijkheid. Deze verrommeling ontstaat door het potentieel grote aantal laadpalen (minder efficiënt gebruik) en het risico op een wildgroei aan verschijningsvormen. Voor dit laatste zou de gemeente regels kunnen stellen, maar de kans is dan groot dat aanvragers gedwongen worden zaken te doen met een specifieke leverancier of dat de gemeente zelf de laadpalen zal moeten aanschaffen. Dit heeft gevolgen voor bijvoorbeeld de afhandeling van klachten bij storingen.

Daarom blijft in dit initiatiefvoorstel het uitgangspunt dat bij VPA's privé laadfaciliteiten niet worden toegestaan in de publieke ruimte. Hierbij speelt ook de juridische eigendomsstatus en de gevolgen voor aansprakelijkheid een rol, deze wordt toegelicht onder het kopje laadkabels hieronder.

Enige uitzondering is het plaatsen van een wallbox in de openbare ruimte aan de gevel. Voorgesteld wordt in de nadere regels op te nemen dat dit alleen toegestaan is als de wallbox de doorgang op het voetpad niet belemmert.

### **2. Laadkabels onder, in, over of boven de stoep**

De laadkabel kan tussen de laadfaciliteit en de geparkeerde auto over de stoep worden gelegd met gebruik van een kabelbrug of kabelmat, kan worden ingegraven onder de stoep met toepassing van een straatplug, kan naar de stoeprand worden geleid via een kabelgoot of kan middels een kabelarm door de lucht lopen.

In dit initiatiefvoorstel wordt voorgesteld alleen kabelgoten en kabelarmen toe te staan om de volgende redenen:

- De laadkabel over de stoep via een kabelmat of kabelbrug heeft het voordeel dat dit veruit de goedkoopste oplossing is, dat er geen gevolgen zijn voor beheer en onderhoud door de gemeente, geen gevolgen zijn voor nutsbedrijven, dat geen fysieke ingrepen nodig zijn en dat het uiterlijk van de straat - op momenten dat de auto niet wordt opgeladen - niet wordt gewijzigd. Strikt genomen is er ook weinig verschil met iemand die een kabel over de stoep legt tijdens het stofzuigen van de auto. Daarom hebben sommige gemeenten besloten dit toe te staan, mits wordt voldaan aan een beperkt aantal nadere regels.

Door de duur en frequentie van het opladen en de toename van het aantal elektrische auto's is de situatie echter wel wezenlijk anders zowel voor het straatbeeld als voor de toegankelijkheid. De veiligheidsrisico's zijn groter als op stoepen tegelijkertijd meerdere kabels liggen. Hoewel kabelmatten en kabelbruggen zorgen voor overrijdbaarheid geven deze nog steeds een verhoogd risico op valgevaar, met name voor mensen die slecht ter been zijn, voor visueel gehandicapten en voor spelende kinderen. Ook zijn ze een hindernis voor ouders met kinderwagens. Voorgesteld wordt daarom het toepassen van losse kabels over de stoep met kabelmatten of kabelbruggen te blijven verbieden. Een alternatief zou zijn dit wel toe te staan via nadere regels. Een eis kan dan bijvoorbeeld zijn dat de kabelbrug of kabelmat over de volle breedte van de stoep aanwezig moet zijn en daar dus de hele kabel moet bedekken.

- Het ingraven van laadkabels voor VPA's heeft geen nadelen voor de toegankelijkheid en het uiterlijk van de straat. Het maakt echter wel beheer en onderhoud complex. Het heeft ook gevolgen voor aanleg of renovatie van publieke voorzieningen, zoals riolering, glasvezel, warmtenetten, elektriciteitsnet, waterleidingen etc. De gemeente wil regie houden op de werkzaamheden in de ondergrond. Wanneer zij het particulieren toestaat om kabels en leidingen te plaatsen in de ondergrond of op verzoek van particulieren deze kabels en leidingen laat plaatsen, bemoeilijkt dit de uitvoering van werkzaamheden door de nutsbedrijven. Dit komt omdat de netbeheerder per geval moet kijken naar de kruising van de VPA met de kabels- en leidingenstrook, naar de veiligheid van de aansluitingen en naar onvoorspelbaar laadgedrag. De netbeheerder en degene die de VPA aansluit moeten overleggen over bovengenoemde punten. De netbeheerder zal zijn werkprocessen daarop moeten afstemmen. Dit geeft ook complexiteit voor de gemeente die tussen deze twee partijen in staat.

Om ongelukken bij graafwerkzaamheden te voorkomen moet de opdrachtgever die een laadkabel laat ingraven een melding doen bij de Dienst voor het Kadaster en openbare registers, de zogenoemde KLIC-melding. Dit is verplicht op grond van de Wet informatie-uitwisseling bovengrondse en ondergrondse netten en netwerken. De opdrachtgever ontvangt vóór het graven informatie over de ligging van de bestaande leidingen en kabels.



Na het graven moet de opdrachtgever een revisietekening indienen zodat bekend is waar de nieuwe kabel ligt. Deze verplichting geldt ook als de opdrachtgever een particulier is. Dit leidt tot ongewenste kostenverhoging. Als het graven gebeurt met een schop of met de hand en niet dieper gaat dan 40 centimeter is geen KLIC-melding nodig. Hiermee neemt het risico op schade bij werkzaamheden door nutsbedrijven echter ook aanzienlijk toe.

Privaatrechtelijk wordt de eigenaar van de grond ook eigenaar van de werken die op de grond zijn geplaatst en die duurzaam met de grond zijn verenigd. Deze vorm van eigendomsverkrijging heet natrekking (artikel 5:20 Burgerlijk Wetboek). De gemeente zal dus eigenaar worden van een laadpaal, ondergrondse laadkabel of streetplug, die in gemeentegrond is geplaatst met de bedoeling om daar langdurig te blijven staan, zelfs als inwoners of bedrijven de kabel zelf aanschaffen en zelf (legaal of illegaal) ingraven en zelfs als deze niet deugdelijk is aangelegd. Dit leidt tot de onwenselijke situatie dat de gemeente verantwoordelijk wordt voor het beheer van de laadkabel en ook aansprakelijk wordt voor schade die het gevolg is van de laadkabel (artikel 6:174 Burgerlijk Wetboek). Om de risico's te verkleinen zal de gemeente in deze situatie, als niet wordt gekozen voor verwijderen van de laadkabel, middels een overeenkomst met de bewoner of het bedrijf afspraken moeten maken over onderhoud, melding van een verhuizing etc. De gemeente moet vervolgens toezien op de naleving van de overeenkomsten, denk bijvoorbeeld aan periodieke controles.

Als de gemeente geen eigenaar wil worden van de objecten, dan moet zij de betrokken bewoner of het bedrijf een opstalrecht geven voor de objecten. Dit vraagt echter dat dit wordt vastgelegd in een notariële acte en opgenomen in de openbare registers. Dit verhoogt dus de kosten en leidt tot veel administratieve lasten. Ook leidt dit tot complexiteit als de gemeente besluit de openbare ruimte opnieuw in te richten. Bovendien is de bewoner of het bedrijf met opstalrecht aansprakelijk. Daarom is een overeenkomst nodig over schadevergoedingen. Risico blijft echter aanwezig dat de eigenaar onvoldoende draagkrachtig is om kosten op te kunnen verhalen en de gemeente er toch voor opdraait. Ook kan er discussie ontstaan over de aansprakelijkheid omdat de gemeente wel verantwoordelijk blijft voor de openbare ruimte. Om al deze redenen is het onwenselijk dat voor VPA's een opstalrecht wordt verleend.

Gezien de gevolgen voor beheer en onderhoud, voor nutsbedrijven en de complexe juridische situatie rond het eigendom van de kabel zowel in de situatie met als zonder opstalrecht is het ingraven van laadkabels onwenselijk en wordt voorgesteld deze optie niet mogelijk te maken in Haarlem.

- Afdgedekte kabelgoten zijn een veiliger alternatief dan kabels over de stoep. De gevolgen voor beheer en onderhoud zijn tegelijkertijd beperkter dan bij het ingraven van kabels. Er zijn wel afspraken nodig over graafwerkzaamheden door nutsbedrijven, maar zij lopen geen risico's

met hun ondergrondse kabels en leidingen. De gemeente kan afspreken dat nutsbedrijven na graafwerkzaamheden kabelgoten herstellen. Dit zal naar verwachting geen grote gevolgen hebben voor deze werkzaamheden. Hiermee is bovendien slechts één partij verantwoordelijk voor het weer in goede staat terugbrengen van het trottoir na werkzaamheden.

Ook bij een kabelgoot is privaatrechtelijk sprake van natrekking en dus risicoaansprakelijkheid als deze niet door de gemeente wordt aangelegd. Omdat de kabelgoot echter los staat van de laadkabel is het echter mogelijk dit te vermijden door de gemeente zelf de kabelgoot te laten realiseren (zie volgende paragraaf).

- De kabelarm aan een paal is een optie voor inwoners of bedrijven met een voortuin. Voor mensen zonder voortuin is er ook een variant die kan worden gemonteerd aan de gevel. De initiatiefnemer stelt voor dit toe te staan, mits de doorgang op het voetpad niet wordt belemmerd. Door nadere regels te stellen wordt verduidelijkt wanneer aan de eisen van artikel 2:10 van de APV wordt voldaan en in welke situaties het verbod van dit artikel dus niet geldt. Dit is van belang omdat de aansprakelijkheid bij schade in eerste instantie bij de gemeente zal liggen als de kabelarm boven de weg hangt die door de gemeente wordt beheerd.

Momenteel zijn er geen regels die bepalen in welke situaties kabelarmen worden toegestaan. Met nadere regels kan worden verduidelijkt in welke situaties een omgevingsvergunning kan worden verstrekt. Voor het plaatsen van een kabelarm in de voortuin of aan de gevel is namelijk ook een omgevingsvergunning nodig. De kabelarm staat immers niet in bijlage II van het Besluit Omgevingsrecht met vergunningvrije bouwwerken. Het is te overwegen kabelarmen in het nieuwe Omgevingsplan vergunningvrij te maken (vergelijkbaar met vlaggenmasten) mits wordt voldaan aan specifieke voorwaarden.

Privaatrechtelijk wordt de gemeente als eigenaar van de grond in principe geen eigenaar van de wallbox of kabelarm boven deze grond. Als deze wallbox of kabelarm aan de gevel bevestigd wordt of op privégrond staat, dan zal er namelijk waarschijnlijk sprake zijn van een zogenoemde horizontale natrekking (artikel 5:20 Burgerlijk Wetboek). Dit betekent dat als een onderdeel (de wallbox) van de hoofdzaak (de woning) uitstulpt en daarmee boven de grond van een ander komt te hangen, de uitstulping toch eigendom blijft van degene die eigenaar is van de hoofdzaak (de woning). Voor het gedeelte van de kabelarm boven de stoep geldt dat deze tijdelijk aanwezig is en dit kan worden geregeld via de nadere regels.

### **3. Functie openbare ruimte**

Tenslotte is de functie van de openbare ruimte waarlangs de private laadkabel loopt van belang. Dit initiatiefvoorstel biedt met het toestaan van de kabelgoot en de kabelarm een oplossing voor



woningen en bedrijven waar tussen de laadfaciliteit en de parkeerplek alleen een openbare stoep aanwezig is. Hiermee is er echter nog geen oplossing wanneer de parkeerplek aan de overkant van de rijweg is (bijvoorbeeld een parkeerplein) of wanneer er een fietspad of groenstrook is gelegen tussen de stoep en de parkeerplek.

De kabelarm is te kort om een fietspad te overbruggen en geeft daar diverse veiligheidsrisico's (schrik-effect). Gezien de hoogte is deze sowieso geen optie boven de rijbaan. De kabelgoot is theoretisch wel een mogelijkheid, maar in verband met verkeersveiligheid ook niet wenselijk. Daar komt bij dat het bij asfaltverharding tot een onwenselijke onderbreking zou leiden van het vlakke wegdek.

Enige oplossing lijkt daarmee voor alleen deze specifieke situaties het trekken van kabels onder het wegdek door. Er zijn twee zoekrichtingen. Allereerst zouden bij herinrichting of vervanging van het wegdek gemeentelijke kabels ingraven kunnen worden waar een gebruiker de private kabel op kan aansluiten via een streetplug. Het voordeel hiervan is dat de discussies over eigendom en aansprakelijkheid niet zullen spelen. De tweede optie is het aanleggen van mantelbuizen waar op een later moment een kabel doorheen getrokken kan worden. Deze oplossing is flexibeler, maar is, zeker als de kabel vervolgens permanent blijft liggen wel complexer gezien eigendom en aansprakelijkheid.

Beide oplossingen zijn voor zover bij de initiatiefnemer bekend nog nergens in Nederland toegepast. Dit zou in de toekomst verder kunnen worden onderzocht. Voorgesteld wordt echter eerst ervaring op te doen met VPA's waar alleen sprake is van een stoep. Op het moment dat in Haarlem een nieuw fietspad wordt gerealiseerd of de bestrating van een bestaand fietspad wordt vernieuwd zou een proef kunnen worden gedaan.

## **Bijlage 2: CONCEPT Nadere regels voor het laden van elektrische voertuigen in de openbare ruimte vanuit een private laadvoorziening Haarlem 2023**

*In deze bijlage staat een voorstel voor nadere regels. De Raad is niet bevoegd deze regels vast te stellen omdat dit een collegebevoegdheid is. Met het aannemen van dit initiatiefvoorstel draagt de Raad het college op dergelijke nadere regels vast te stellen. Het college heeft daarbij dus de ruimte deze regels nog enigszins aan te passen.*

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlem;

overwegende dat het op grond van artikel 2:11 lid 1 van de Algemene plaatselijke verordening Haarlem 2023 verboden is zonder of in afwijking van een vergunning een weg aan te leggen, de verharding daarvan op te breken, in een weg te graven of te spitten;

overwegende dat het college bevoegd is vergunning te verlenen zodat ondanks deze bepaling kabelgoten kunnen worden aangelegd;

overwegende dat het op grond van artikel 2:10 lid 1 van de Algemene plaatselijke verordening Haarlem 2023 verboden is om een openbare plaats of gedeelte daarvan anders te gebruiken dan overeenkomstig de publieke functie daarvan indien het gebruik schade toebrengt of kan toebrengen aan de weg, de bruikbaarheid of veiligheid van de weg belemmert of kan belemmeren, dan wel een belemmering vormt of kan vormen voor het beheer of onderhoud van de weg; of het gebruik niet voldoet aan redelijke eisen van welstand;

overwegende dat onder dit verbod ook het laden van een elektrisch voertuig in de openbare ruimte met een laadkabel vanuit een private laadvoorziening via een kabelgoot of met een kabelarm valt;

overwegende dat het college van burgemeesters en wethouders de bevoegdheid heeft om nadere regels vast te stellen voor het gebruik van kabelarmen en kabelgoten;

gelet op artikel 2:10 en 2:11 van de Algemene plaatselijke verordening Haarlem;

**b e s l u i t**





vast te stellen:

de Nadere regels voor het laden van elektrische voertuigen in de openbare ruimte vanuit private laadvoorziening Haarlem 2023

### **Artikel 1 Doel nadere regels**

Met deze regels beoogt de gemeente bij plaatsing en gebruik van kabelgoten en kabelarmen:

- a. schade aan de weg te voorkomen
- b. de bruikbaarheid en veiligheid van de weg te garanderen
- c. een goed beheer en onderhoud van de weg te waarborgen
- d. te zorgen dat wordt voldaan aan redelijke eisen van welstand.

### **Artikel 2: Vergunning laden elektrische voertuigen in openbare ruimte vanuit private laadvoorziening met kabelgoten**

1. Het opladen van elektrische voertuigen met een laadkabel over de openbare weg via een kabelgoot is uitsluitend toegestaan met een kabelgoot waarvoor voor de aanleg vergunning is verstrekt;
2. Een vergunning voor aanleg van deze kabelgoot, die door de gemeente wordt aangelegd op kosten van de aanvrager, wordt door het college verleend als wordt voldaan aan de voorwaarden, zoals opgenomen in artikel 3.
3. Met deze vergunning kunnen elektrische voertuigen in de openbare ruimte worden opgeladen vanuit een private laadvoorziening met een laadkabel via een kabelgoot, met inachtneming van de algemene en specifieke voorschriften, zoals opgenomen in de artikelen 4 en 5.

### **Artikel 3: Voorwaarden voor vergunning kabelgoten**

1. De aanvrager is inwoner van Haarlem en staat ingeschreven op het adres van de woning waarvoor de vergunning wordt aangevraagd of een bedrijf dat ingeschreven staat bij de Kamer van Koophandel op het adres waarvoor de vergunning wordt aangevraagd;
2. De aanvrager is in het bezit van, of leaset een elektrisch voertuig (of krijgt uiterlijk 6 maanden na de aanvraag de beschikking hierover) ;
3. De aanvrager beschikt niet over een eigen parkeergelegenheid bij de woning of het bedrijf (oprit, garage, carport of privaat parkeerterrein) of kan deze niet eenvoudig realiseren;

4. De aanvrager levert bij de aanvraag een foto of tekening van het openbare parkeervak waar het voertuig tijdens het laden geparkeerd zal worden en de directe omgeving daarvan;
5. Het openbare parkeervak waar het elektrische voertuig opgeladen wordt, grenst direct aan het trottoir (zonder onderbreking door bijvoorbeeld een groenstrook of fietspad);
6. De aanvrager draagt er zorg voor dat realisatie, beheer en onderhoud van de laadinfrastructuur, bekabeling en de elektrotechnische aansluiting voldoet aan alle NEN-, IEC-, en ISO-normen, en een CE-keurmerk heeft;
7. De aanvrager is verplicht de laadinfrastructuur, bekabeling en de elektrotechnische aansluiting te laten aanleggen door een erkend installateur;
8. De gemeente heeft het recht na oplevering eventueel een schouw te laten uitvoeren door een expert namens de gemeente;
9. De gemeente beslist over de exacte locatie van de kabelgoot volgens de normen in het Handboek Inrichting Openbare Ruimte van de gemeente en rekening houdend met de veiligheid. De aanvrager kan bij de aanvraag wel een voorkeur doorgeven voor de gewenste aanlanding van de kabelgoot bij het private terrein;
10. De aanleg van kabelgoten zal gebundeld worden uitgevoerd (in tranches) en minimaal twee tot maximaal vier maal per jaar plaatsvinden, afhankelijk van het aantal aanvragen;
11. Per adres wordt één kabelgoot aangelegd, waar eventueel meerdere, aan de bewoners van het adres toebehorende elektrische voertuigen, na elkaar geladen kunnen worden;
12. De aanvrager is leges verschuldigd voor de vergunningaanvraag waarmee ook de kosten voor de realisatie van de kabelgoot worden gedekt. De gemeente vraagt geen kosten voor het beheer van de kabelgoot, maar behoudt het recht om in de toekomst hiervoor precario te heffen;
13. De gemeente bekijkt per aanvraag of de situatie geschikt is voor de aanleg van een kabelgoot. Als een aanvrager in aanmerking komt voor een vergunning bepaalt de gemeente de tariefklasse uit de legesverordening op basis van de breedte van de stoep;
14. Als de aanvrager in aanmerking komt dan verleent de gemeente de vergunning en legt de gemeente bij het adres van de vergunninghouder in de openbare grond de kabelgoot aan;



#### **Artikel 4: Algemene voorschriften kabelgoten**

1. De vergunning (of kopie) dient op het adres van de vergunninghouder aanwezig te zijn;
2. Het niet opvolgen van de voorschriften of aanwijzingen door ambtenaren van politie, brandweer of gemeentelijke diensten (met het oog op de openbare orde en veiligheid, verkeers- of brandveiligheid) kan intrekking van de vergunning tot gevolg hebben;
3. De vergunninghouder kan de openbare parkeerplaats, die wordt gebruikt voor het opladen van het elektrische voertuig niet claimen. Deze blijft beschikbaar als openbare parkeerplaats;
4. Als de parkeerplaats ter hoogte van de kabelgoot bezet is, is het toegestaan de elektriciteitskabel over de weg langs de rand van de stoep te geleiden naar de dichtstbijzijnde beschikbare parkeerplek welke direct grenst aan hetzelfde trottoir mits dit geen gevaar oplevert voor andere weggebruikers of geparkeerde auto's;
5. De kabelgoot mag uitsluitend voor privé doeleinden respectievelijk (in geval van een kabelgoot bij een bedrijf) door werknemers en bezoekers van het betreffende bedrijf worden gebruikt. Het is niet toegestaan tegen betaling de kabelgoot te laten gebruiken voor het laden door derden;
6. In geval van werkzaamheden in of aan de openbare ruimte binnen het tracé van de kabelgoot (tegels) is privaat laden tijdelijk niet mogelijk;
7. De gemeente is/blijft eigenaar van de kabelgoot en is verantwoordelijk voor het uitwendig beheer en onderhoud ervan. De gebruiker/vergunninghouder is verantwoordelijk voor het inwendig schoon en obstakelvrij houden van de kabelgoot;
8. Alle werkzaamheden benodigd om (eventueel ontstane) schade aan de openbare bestrating, gemeentelijke eigendommen of anderszins op te heffen, zullen door de gemeente voor rekening van de vergunninghouder geschieden;
9. De vergunninghouder vrijwaart de gemeente van alle vorderingen die derden tegenover haar zouden kunnen instellen tot vergoeding van schade door handelingen, nalatigheden of onvoorzichtigheden, voortvloeiende uit gebruikmaking van de vergunning.

#### **Artikel 5: Specifieke voorschriften kabelgoten**

1. De elektriciteitskabel mag alleen in de kabelgoot liggen wanneer er daadwerkelijk wordt opgeladen;
2. Na opladen ruimt de vergunninghouder de elektriciteitskabel op in het eigen elektrische voertuig of op eigen terrein.

## **Artikel 6: Algemene voorschriften kabelarmen en wallboxen**

1. Een wallbox of kabelarm in de publieke ruimte kan in aanmerking komen voor een omgevingsvergunning als deze wordt bevestigd aan een private gevel of muur, of op privé terrein wordt geplaatst (bijvoorbeeld in een voortuin).
2. De vrije doorgang moet worden gemaximaliseerd. Er dient altijd een vrije doorgang van 1.50 m breed en 2.10 meter hoog worden gelaten op het voor voetgangers bestemde gedeelte van de weg, of zoveel smaller als de stoep is. Een kabelarm mag daarnaast niet meer dan 3.00 meter hoog boven de weg aanwezig zijn en mag niet boven het voor fietsers of auto's bestemde gedeelte van de weg worden gebruikt.
3. De constructie van de kabelarm is zodanig dat deze zowel in gebruikte toestand als wanneer deze is ingeklapt geen gevaar vormt voor het verkeer bij harde wind of storm.
4. Een kabelarm is alleen toegestaan gemonteerd aan de gevel of in het voorerfgebied als deze ingeklapt niet boven openbaar gebied aanwezig is.
5. De eigenaar draagt er zorg voor dat de laadinfrastructuur, bekabeling en de elektrotechnische aansluiting voldoet aan alle NEN-, IEC-, en ISO-normen, en een CE-keurmerk heeft;
6. De eigenaar is verplicht de laadinfrastructuur, bekabeling en de elektrotechnische aansluiting te laten aanleggen door een erkend installateur;
7. De eigenaar dient de voorschriften of aanwijzingen door ambtenaren van politie, brandweer of gemeentelijke diensten (met het oog op de openbare orde en veiligheid, verkeers- of brandveiligheid) op te volgen;
8. De eigenaar kan de openbare parkeerplaats, die wordt gebruikt voor het opladen van het elektrische voertuig niet claimen. Deze blijft beschikbaar als openbare parkeerplaats;
9. Als de parkeerplaats ter hoogte van de kabelarm bezet is, is het toegestaan de elektriciteitskabel over de weg langs de stoeprand te geleiden naar de dichtstbijzijnde beschikbare parkeerplek welke direct grenst aan hetzelfde trottoir mits dit geen gevaar oplevert voor andere weggebruikers of geparkeerde auto's;
10. De kabelarm en wallbox mogen uitsluitend voor privé doeleinden respectievelijk (in geval van een kabelarm of wallbox bij een bedrijf) door werknemers en bezoekers van het betreffende bedrijf worden gebruikt. Het is niet toegestaan deze tegen betaling te laten gebruiken voor het laden door derden;

## **Artikel 7: Slotbepalingen**



1. Deze nadere regels treden in werking op de dag na bekendmaking;
2. Deze nadere regels kunnen worden aangehaald als “Nadere regels voor het laden van elektrische voertuigen in de openbare ruimte vanuit private laadvoorziening Haarlem 2023”.

### **Ondertekening**

Aldus vastgesteld in de vergadering van het college van burgemeester en wethouders van Haarlem  
d.d. DATUM 2023,

burgemeester en wethouders van Haarlem,

### **Toelichting**

#### **Artikel 2:**

Deze nadere regels gaan over kabelgoten in de openbare ruimte voor het opladen van elektrische voertuigen op openbaar terrein. Deze regels zijn dus niet van toepassing op laadpalen op mandelig terrein. Dit zijn terreinen die niet volledig privé zijn, maar ook niet openbaar. Een voorbeeld is een parkeerterrein waarbij de parkeerplaatsen van eigenaren gezamenlijk zijn en niemand recht heeft op een eigen parkeerplaats. Dit is vaak het geval bij VVE-gebouwen.

Het opladen is uitsluitend toegestaan via een kabelgoot of een kabelarm. Kabels voor het laden van elektrische auto's lopen dus niet over de stoep, ook niet met kabelmatten of kabelbruggen. Hiermee wordt voorkomen dat kabels een obstakel en veiligheidsrisico zijn voor gebruikers van de stoep.

#### **Artikel 3 lid 12 t/m 15:**

Het tarief voor de aanvraag voor een vergunning voor en realisatie van een kabelgoot is vastgelegd in de legesverordening. Er zijn verschillende tariefklassen afhankelijk van de breedte van de stoep gebaseerd op de kostprijs per meter.

#### **Artikel 4 lid 5 en artikel 6 lid 10:**

Een kabelgoot, kabelarm en wallbox van een VPA mag alleen voor privé doeleinden worden gebruikt. Laadpalen voor publiek gebruik vallen buiten de scope van deze nadere regels. Regels voor deze publieke laadpalen zijn vastgelegd in het Handboek Inrichting Openbare Ruimte en in de concessie voor deze laadpalen.

Het is niet toegestaan een VPA tegen betaling ook door anderen dan de bewoner of bedrijfseigenaar te laten gebruiken bijvoorbeeld met een laadpas. Dit is het toepassingsgebied van openbare laadpalen. De bewoner of het bedrijf die de stroom levert zou dan fungeren als exploitant en zou dan ook moeten voldoen aan de eisen die aan exploitanten in de openbare ruimte gesteld worden.

Daarnaast treedt deze bewoner of het bedrijf dan in concurrentie met de exploitant van publieke laadpalen. Als een particulier laadpalen voor publiek gebruik realiseert, dan zitten daar dus een aantal haken en ogen aan. De gemeente sluit een dergelijke toepassing voor de toekomst niet uit, maar gezien bovengenoemde redenen is dit op dit moment niet toegestaan. Uiteraard is het gratis laten laden van vrienden en burens wel mogelijk.

**Artikel 6 lid 2:**

De vrije doorgang moet worden gemaximaliseerd. Dit betekent dat een kabelarm de hele stoep moet overkluizen. Bij een stoep van 3 meter breed mag de vrije doorgang dus niet slechts 1.50 meter breed zijn. De minimale vrije doorgang van 1.50 meter voorkomt dat bij een stoep van 1.50 meter breed de vrije doorgang wordt versmald tot onder de 1.50 meter door een wallbox.



## Bijlage 3: Evaluatie

Voorgesteld wordt in de Strategie Laadinfrastructuur in 2025 de resultaten van dit initiatiefvoorstel waaronder de Nadere regels te evalueren. Indiener stelt voor hierbij ondermeer de volgende vragen te betrekken:

- Voorziet de vergunning voor kabelgoten en het toestaan van kabelarmen in een behoefte, is het in de praktijk voldoende veilig en leidt het niet tot veel overlast?
- Wat is de waardering van de gebruikers van de kabelgoten en kabelarmen?
- Wat zijn de gevolgen voor het gebruik van de publieke laadinfrastructuur van de MRA-concessie?
- Zijn aanpassingen aan de nadere regels gewenst?
- Zijn er door de vergunning van kabelgoten gevolgen voor de benodigde middelen voor beheer en onderhoud van de openbare ruimte die niet passen binnen het reguliere budget?
- In hoeverre is het gelukt de kosten voor de realisatie van de kabelgoten te verlagen ten opzichte van de huidige kosteninschatting van 275 euro per strekkende meter?

Bij een positieve evaluatie is het mogelijk de toepassing van VPA's te verruimen. Dit vraagt echter verder onderzoek. Hieronder staan eventuele mogelijkheden. Deze kunnen worden meegenomen in de evaluatie maar ook op een later moment:

- Op termijn is het denkbaar dat de aanleg van kabelgoten standaard wordt meegenomen bij herinrichting van wegen. De kosten zijn dan naar verwachting lager dan de aanleg bij individuele adressen op basis van een aanvraag. Is een dergelijke systematiek in het licht van de ervaringen in de eerste twee jaar, de behoefte aan VPA's in de praktijk en de kosten voor zowel gemeente als aanvragers wenselijk? Zo ja, hoe moet in dat geval met de vergunningplicht en bijbehorende leges worden omgegaan omdat de kabelgoten dan na herinrichting van een wijk reeds aanwezig zijn terwijl veel andere wijken pas over meer dan 10 jaar aan de beurt zijn voor herinrichting? Of is het in dit geval nodig en mogelijk versnelling aan te brengen in de realisatie van kabelgoten, los van de langjarige planning voor herinrichting?
- In de voorgestelde nadere regels is voorgesteld alleen privé gebruik van VPA's toe te staan. Is het wenselijk dat aan burgers alsnog ook wordt toegestaan via een VPA energie tegen betaling aan te bieden aan derden die hun elektrische voertuig willen laden? Zo ja, onder welke voorwaarden?
- Is het wenselijk VPA's ook te faciliteren op locaties waar een fietspad moet worden gekruist bijvoorbeeld door bij groot onderhoud kabels in te graven of mantelbuizen te realiseren?