

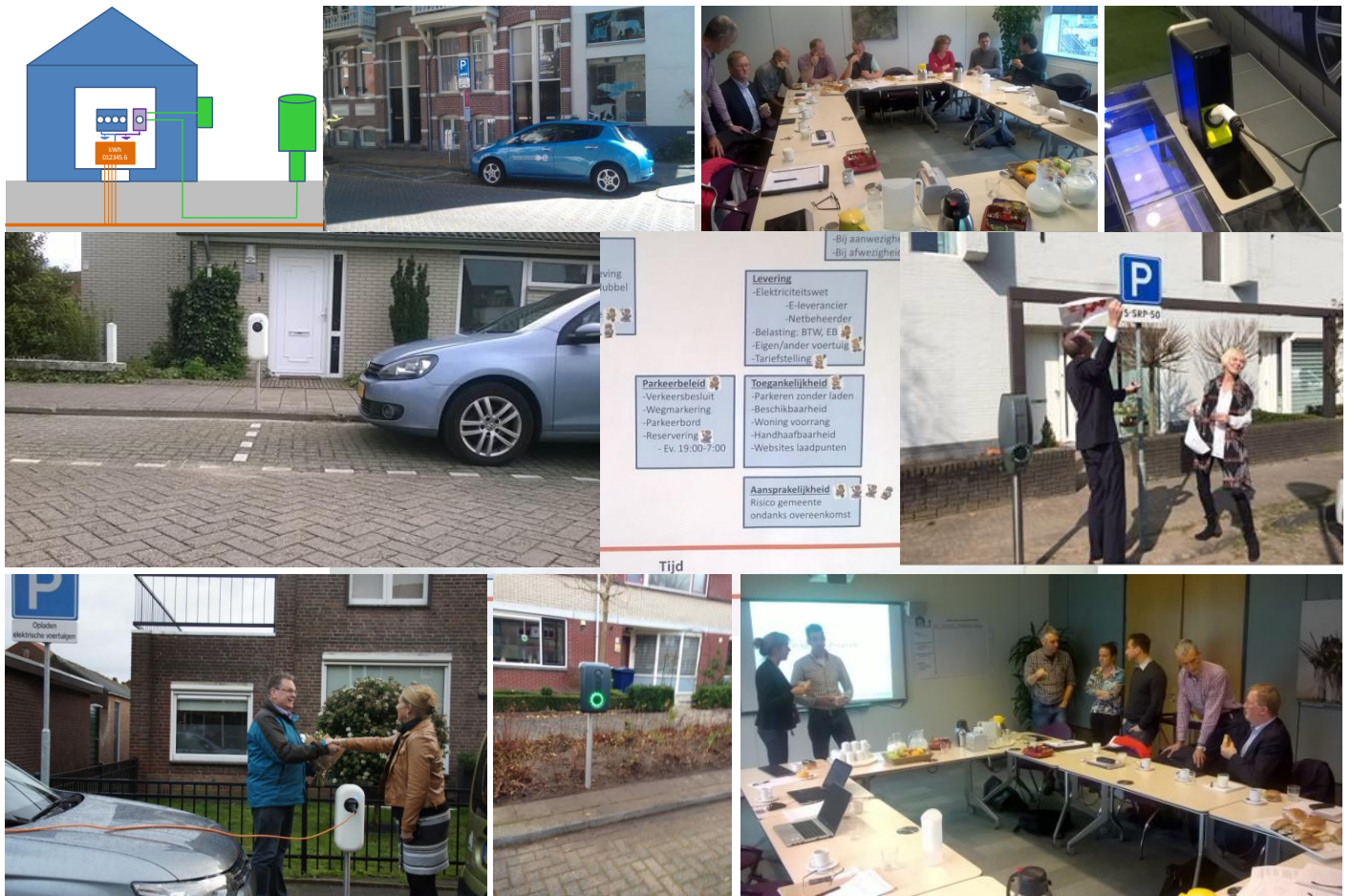


Rijksdienst voor Ondernemend  
Nederland

# *Realisatie Verlengd Privaat Aansluitpunt Een pilot in vijf gemeenten*

*In opdracht van het ministerie van Economische Zaken*

*>> Duurzaam, Agrarisch, Innovatief  
en Internationaal ondernemen*



## Realisatie Verlengd Privaat Aansluitpunt

**Opdrachtgever** Gemeente 's-Hertogenbosch - Marc Pluijgers  
Rijksdienst Voor Ondernemend Nederland – Monica Kwakkelstein

**Opdrachtnemers** HetEnergieBureau – Jeroen van Gestel  
Movares – Menno Chang

**Kenmerk** Kenmerk RM131377 / EN-MC- 160001770/ definitief

**Datum** 1 maart 2016

## Samenvatting

Gemeenten vervullen een sleutelrol in het succes van elektrisch rijden. Met de groei van het aantal elektrische voertuigen neemt de vraag naar oplaadpunten in de openbare ruimte toe. Zo staat in de Autobrief II te lezen dat alleen volledig elektrische voertuigen kunnen blijven rekenen op fiscale stimulering, hetgeen zal leiden tot nog meer vraag naar publieke laadpunten. Mogelijk leidt dit ook tot een toenemende belangstelling voor het Verlengd Privaat Aansluitpunt. Bij het Verlengd Privaat Aansluitpunt [VPA] wordt een oplaadpunt in de publieke ruimte geplaatst en gevoed door een kabel die wordt aangesloten 'achter' de elektriciteitsmeter van een woonhuis of bedrijfspand.

Het VPA kan het best beschouwd worden als een niche oplossing onder de publieke laadconcepten, en heeft onder meer de volgende voordelen:

- Het VPA voorziet in een alternatief bij het achterblijven van de uitrol van voldoende publieke laadpalen of het onvoldoende beschikbaar zijn van publieke laadpalen;
- Het is een prima alternatief voor ongelukkige gedoogsituaties, zoals een losse kabel over het trottoir of ongewenste objecten in de openbare ruimte;
- De investering in de realisatie van het VPA wordt doorgaans gedaan door de eigenaar van het VPA. Daartegenover staat een lager tarief voor laden, omdat geladen wordt tegen het reguliere stroomtarief. In bepaalde gevallen kan een VPA een financieel voordeel voor de gebruiker opleveren;
- Het VPA past goed bij het beeld van de faciliterende overheid die burgerinitiatieven stimuleert.

Binnen het project 'Realisatie Verlengd Privaat Aansluitpunt' zijn de gemeenten Almere, 's-Hertogenbosch, Katwijk, Venlo en Veldhoven door HetEnergieBureau en Movares begeleid bij hun vragen rond het VPA en de daadwerkelijke realisatie ervan. De kennis en ervaringen zijn verspreid onder een groep van vijftientig gemeenten. Omdat gemeenten vaak nog weinig ervaring hebben zullen gemeenten die voor het eerst met een aanvraag geconfronteerd worden, zich een aantal vragen stellen. Deze rapportage geeft handvatten voor het beantwoorden van deze vragen. In de deelnemende gemeenten zijn ondertussen meerdere VPA's gerealiseerd.

### *Praktische vragen en antwoorden*

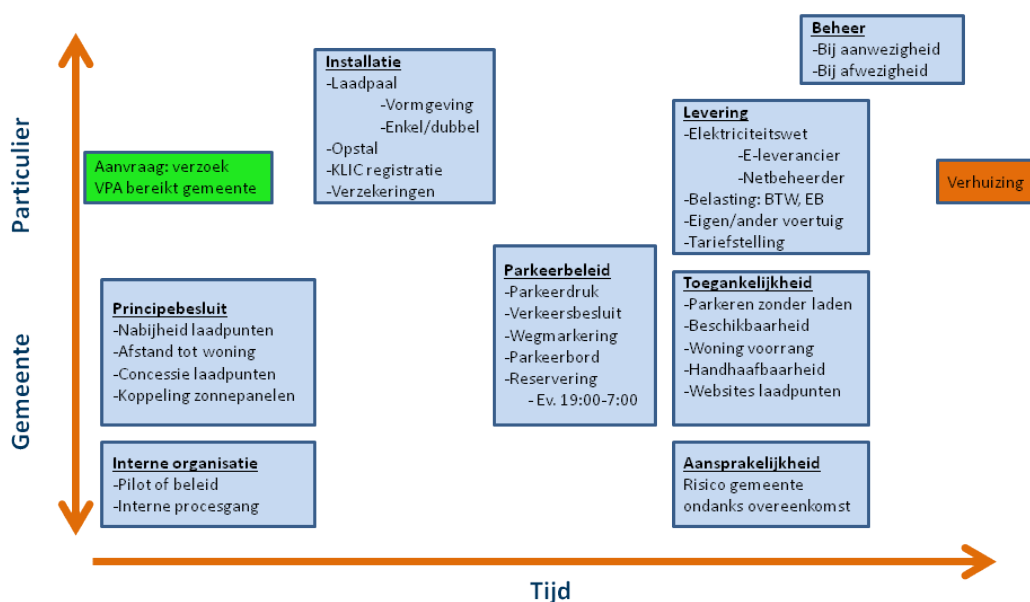
Deze vragen hebben vaak betrekking op risico's, aansprakelijkheid, beschikbaarheid, parkeerbeleid of juridische aspecten en zijn over het algemeen goed te beantwoorden. Technisch gezien lijken er geen belemmeringen te zijn voor het realiseren van een VPA. Ook alle veiligheidsaspecten zijn met bestaande normen goed ondervangen.

Een aandachtspunt is aansprakelijkheid. Laadpunten in de publieke ruimte zijn door natrekking eigendom van de gemeente, tenzij dit geregeld wordt door middel van opstal of erfpacht. De gemeente blijft in het geval van een VPA echter de ogenschijnlijke 'bezitter', en daarmee ook de aansprakelijke partij. De gevolgen van die aansprakelijkheid kan een gemeente middels een private overeenkomst (modelcontract) grotendeels bij de aanvrager van het VPA neerleggen. Hiermee is het risico niet tot nul gereduceerd, maar de kans op een incident en de mogelijke gevolgen daarvan worden wel zeer klein geacht.

Ook zijn er vragen of de voedingskabel wel of niet geregistreerd moet worden. Volgens de huidige formulering van de Wet informatie-uitwisseling ondergrondse netten (WION) kan een particulier zich niet registreren als een beheerder van kabels en leidingen. Dit betekent dat in opdracht van een particulier gelegde kabels niet hoeven te worden aangemeld middels een KLIC registratie. Het is overigens onze verwachting dat bij de aangekondigde wijziging van de WION rond dit punt wel enige discussie zal ontstaan.

Tenslotte zijn er enkele belastinggerelateerde vragen. Er is bij het VPA geen sprake van een BTW plicht indien 'op beperkte schaal' andere voertuigen dan die van de aanvrager gebruik maken van het VPA. De staatssecretaris heeft zich niet uitgelaten over de hoogte van dat omslagpunt. Indien dat omslagpunt overigens wordt bereikt, is het onwaarschijnlijk dat de verschuldigde BTW het drempelbedrag van € 1.345,- uit de kleine-ondernemersregeling zou overstijgen.

Verder zijn bij de Belastingdienst sommigen van mening dat de Energiebelasting zou moeten worden geheven per voertuig, en niet per aansluiting. Dit is een visie die impact zou hebben op het laden van alle elektrische voertuigen en gaat verder dan het VPA.



Figuur 1 Overzicht meest geadresseerde onderwerpen rond het VPA

### Aanbevelingen

De opgedane kennis en ervaring en onderliggende rapportage geven gemeenten die aan de slag willen met VPA's handvatten en antwoorden op vragen die naar voren zullen komen. Hierdoor wordt het niet alleen mogelijk om gemotiveerde keuzes te kunnen maken, maar ook om de benodigde processen te versnellen. Om ook de komende jaren stappen te kunnen zetten adviseren wij de in het kader van dit project gerealiseerde VPA's te volgen en te evalueren, te onderzoeken of er mogelijkheden zijn om meer uniformiteit te bereiken en om veranderingen in regelgeving die betrekking hebben op dit onderwerp te volgen.

## Inhoudsopgave

<b>Samenvatting</b>	<b>1</b>
<b>1 Inleiding</b>	<b>5</b>
1.1 Achtergrond	5
1.2 Opdoen praktijkervaring	6
1.3 Projectdoelstelling en resultaten	6
1.4 Organisatie en ondersteuning	7
1.5 Leeswijzer	7
<b>2 Ontwikkelingen en introductie realisatie VPA</b>	<b>8</b>
2.1 Ontwikkelingen	8
2.1.1. <i>Rijksambitie en groei van het aantal elektrische voertuigen</i>	8
2.1.2. <i>Duurzame Brandstofvisie met LEF</i>	9
2.1.3. <i>Autobrief II</i>	9
2.1.4. <i>Ontwikkeling elektrische voertuigen</i>	9
2.1.5. <i>Green Deal Laadinfra</i>	9
2.1.6. <i>Marktmodellen</i>	10
2.2 Over het VPA	11
2.2.1. <i>VPA in de ladder van laden</i>	11
2.2.2. <i>De voordelen van /motivatie voor een VPA</i>	12
2.2.3. <i>De gemeente en het VPA</i>	13
2.3 Realisatieproces VPA	14
<b>3 Aandachtspunten en beleidskeuzes VPA</b>	<b>17</b>
3.1 Principebesluit en interne organisatie	18
3.2 Installatie	18
3.2.1. <i>Opstal en verzekeringen</i>	18
3.2.2. <i>KLIC registratie</i>	18
3.3 Parkeerbeleid	19
3.3.1. <i>Bebording bij laadpunten</i>	19
3.4 Levering	21
3.4.1. <i>Elektriciteitswet</i>	21
3.4.2. <i>Belastingwet</i>	21
3.5 Toegankelijkheid	21
3.6 Aansprakelijkheid en risico	22
3.6.1. <i>Aansprakelijkheid</i>	22
3.6.2. <i>Risico</i>	22
3.7 Beheer	23
<b>4 Praktijkervaringen</b>	<b>24</b>
4.1 Pilot gemeenten	24
4.1.1. <i>Gemeente Almere</i>	24
4.1.2. <i>Gemeente Katwijk</i>	24
4.1.3. <i>Gemeente 's-Hertogenbosch</i>	25
4.1.4. <i>Gemeente Veldhoven</i>	26
4.1.5. <i>Gemeente Venlo</i>	27
4.2 Ervaringen andere gemeenten	27

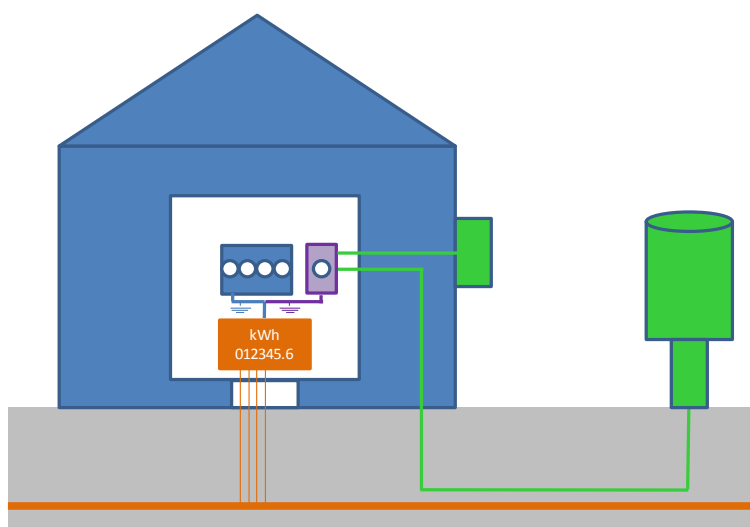
4.2.1. Gemeente Eindhoven	27
4.2.2. Gemeente Bunnik	29
4.2.3. Gemeente Hilversum	29
4.2.4. Gemeente Houten	29
4.2.5. Gemeente Rotterdam	30
4.2.6. Gemeente Utrecht	30
4.2.7. Gemeente Zutphen	30
4.3 VPA expertsessie gemeenten	30
4.4 Beleving marktpartijen	31
4.5 Conclusies	32
<b>5 Conclusies en aanbevelingen</b>	<b>33</b>
5.1 Conclusies	33
5.2 Vragen en aanbevelingen	34
<b>Bijlage 1 - Geactualiseerde versie modelcontract</b>	<b>36</b>
<b>Bijlage 2 - Toelichting modelcontract</b>	<b>37</b>
<b>Bijlage 3 – VPA en belastingwetgeving</b>	<b>42</b>
<b>Bijlage 4 – Aansprakelijkheid gemeente en verzekeraar aanvrager</b>	<b>45</b>
<b>Colofon</b>	<b>50</b>

# 1 Inleiding

## 1.1 Achtergrond

Gemeenten vervullen een sleutelrol in het succes van elektrisch rijden. Met de groei van het aantal elektrische voertuigen neemt de vraag naar meer oplaadpunten in de openbare ruimte toe. Immers, slechts een klein deel van de particulieren beschikt over een eigen oprit. De budgetten en daarmee de mogelijkheden voor het realiseren van laadinfrastructuur zijn in gemeenten vaak beperkt. Dit heeft zowel vanuit gemeenten, particulieren en aanbieders geresulteerd in een toenemende belangstelling voor het Verlengd Privaat Aansluitpunt.

Bij het Verlengd Privaat Aansluitpunt [VPA] wordt een oplaadpunt in de publieke ruimte geplaatst en gevoed door een kabel die wordt aangesloten ‘achter’ de elektriciteitsmeter van een woonhuis of bedrijfspand. Hierdoor worden extra aansluit- en netwerkkosten vermeden, hetgeen kan resulteren in een bedrijfseconomisch gunstiger concept voor een oplaadpunt dat direct wordt aangesloten op het elektriciteitsnet. Daarnaast kan vaak ook geladen worden tegen een scherper tarief en is de afstand tot het laadpunt geen beperkende factor.



*Figuur 2 Schematische weergave Verlengd Privaat Aansluitpunt*

Het VPA kan voor gemeenten mogelijk een kansrijke en kosteneffectieve niche-oplossing zijn voor een deel van de laadproblematiek. In de “*ladder van laden*” is het VPA, na het laden op eigen terrein, de volgende stap in de logische voorkeursvolgorde voor het realiseren van laadpunten. Ook op de langere termijn is mogelijk een toenemende belangstelling voor het VPA denkbaar. Met de groei van het aantal woningen met zonnepanelen ligt het in de lijn der verwachting dat het Rijk opslag van de opgewekte elektriciteit ‘achter de meter’ wil stimuleren. Dit is goed te combineren met het VPA.

## 1.2 Opdoen praktijkervaring

Aangezien de ontwikkeling van de publieke laadinfrastructuur soms achterblijft bij de wensen hebben landelijk zowel particulieren als bedrijven zonder eigen oprit verzoeken ingediend voor een VPA. Veel gemeenten zijn echter onbekend met dergelijke aanvragen. Aandachtspunten waar gemeenten in VPA trajecten tegenaan lopen betreffen onder meer:

- Beleidsmatige vraagstukken zoals “wil ik wel een object van een particulier in de openbare ruimte”;
- Parkeerproblematiek, straatbeeld, ruimtelijke ordening, beheer openbare ruimte, kabels en leidingen;
- Contractuele en privaatrechtelijke aspecten, veiligheid, aansprakelijkheid;
- Stroomlijning van het aanvraagproces.

Ook de huidige aanbieders van het VPA (laaddienstaanbieders) hebben aangegeven dat voor uitrol het VPA meer praktijkervaring onder gemeenten en meer uniformiteit een belangrijke factor is.

*Samenvattend: het VPA is een niche toepassing onder de laadconcepten, waarvan de kansen in dit project in beeld zijn gebracht. Nieuwe praktijkervaringen van gemeenten zullen de bekendheid en acceptatie vergroten en de uitrol versnellen.*

Om deze praktijkervaring op te doen en de opgedane kennis en ervaringen te verspreiden, is gedurende 2015 in samenwerking met de Rijksdienst Voor Ondernemend Nederland een vijftal gemeenten begeleid bij hun inspanningen om één of meerdere VPA's te realiseren. Deze begeleiding door HetEnergieBureau en Movares is gerealiseerd binnen het project 'Realisatie Verlengd Privaat Aansluitpunt'.

## 1.3 Projectdoelstelling en resultaten

De doelstelling van dit project was om onder een kopgroep van gemeenten meerdere VPA's te realiseren, zo de praktijkervaring sterk uit te breiden, en deze kennis en best practices te verspreiden. Daarbij zijn de volgende subdoelen geformuleerd:

- Samenstelling van een kopgroep van gemeenten;
- Realisatie van 1-2 VPA's per gemeente;
- Versnelling in de gemeentelijke behandelprocedures bewerkstelligen door uitwisseling van kennis en ervaringen onderling;
- Verspreiding van de opgedane ervaringen onder zowel de kopgroepgemeenten als een groep van toehorende gemeenten;
- Oplevering van een rapportage met best practices en do's and don'ts.

Gedurende het projectjaar 2015 zijn o.a. de volgende resultaten opgeleverd:

- Realisatie van 6 VPA's onder de pilotgemeenten en zicht op realisatie van nog eens 5 VPA's begin 2016;
- Bundeling van de VPA ervaringen van zeven andere gemeenten;
- Verspreiding van de lessons learned onder 25 gemeenten, onder meer met vier nieuwsbrieven. Meerdere gemeenten hebben aangegeven hier van gebruik te hebben gemaakt bij de realisatie van hun eigen VPA's;
- Antwoorden op moeilijke vraagstukken rond het VPA: belastingen, KLIC, aansprakelijkheid;
- Bijdrage in de ontwikkeling van een ondergronds laadpunt;
- Actualisatie van het modelcontract;
- Een waardevolle afsluitende VPA expert sessie met elf deelnemende gemeenten.



#### 1.4 Organisatie en ondersteuning

De aan dit project deelnemende gemeenten waren de gemeenten Almere, Katwijk, 's-Hertogenbosch, Veldhoven en Venlo. De opgedane kennis is gedurende het project vervolgens verspreid onder 25 gemeenten middels nieuwsbrieven.

Het project is organisatorisch vormgegeven als een samenwerkingsproject tussen de gemeente 's-Hertogenbosch en de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO). De gemeente 's-Hertogenbosch trad tevens op als opdrachtgever richting de adviesbureaus HetEnergieBureau en Movares, die de uitvoering van het project hebben begeleid.

##### *Over HetEnergieBureau*

HetEnergieBureau adviseert op het gebied van duurzame mobiliteit, duurzaam gebouwde omgeving, beleid, strategie en projectmanagement en werkt voor overheden en de semi-publieke sector. HetEnergieBureau is vanaf de start intensief betrokken bij projecten op het gebied van elektrisch rijden en laadinfrastructuur en ondersteunt hierbij tientallen overheden met zichtbare resultaten.

Contactpersoon HetEnergieBureau: Jeroen van Gestel, [j.vangestel@hetenergiebureau.nl](mailto:j.vangestel@hetenergiebureau.nl) of 06 46445595

##### *Over Movares*

Movares is een advies- en ingenieursbureau met ruim 1100 medewerkers dat zich met name richt op infrastructuur (spoor, energie, water en wegen), mobiliteit en ruimtelijke inrichting. Op het terrein van elektrisch rijden wordt deze expertise ingezet bij installatietechnische, verkeerskundige, financiële en juridische vraagstukken rond oplaadinfrastructuur, evenals smart charging vraagstukken en elektrisch busvervoer.

Contactpersoon Movares: Menno Chang, <mailto:menno.chang@movares.nl> of 06 5395 1871.

#### 1.5 Leeswijzer

Dit rapport is als volgt opgebouwd. Volgend op deze introductie wordt in hoofdstuk twee een introductie gegeven van het Verlengd Privaat Aansluitpunt in relatie tot actuele ontwikkelingen rond elektrisch rijden. In hoofdstuk drie wordt het merendeel van de door een gemeente te stellen vragen rond het VPA behandeld. In hoofdstuk vier wordt vervolgens een overzicht gegeven van gemeentelijke praktijkervaringen, evenals de beleving door marktpartijen. Het rapport wordt afgesloten met enkele conclusies en aanbevelingen in hoofdstuk vijf.

## 2 Ontwikkelingen en introductie realisatie VPA

Door de toename van het aantal elektrische auto's stijgt ook de vraag naar laadpunten. Omdat in Nederland zo'n 70% van de woningen geen eigen oprit heeft, is een grote groep van eigenaren van elektrische auto's op dit moment aangewezen op laadpunten in de openbare ruimte.

Er zijn verschillende vormen van laden en gemeenten kunnen verschillende modellen kiezen om laadpunten te realiseren. Een VPA vormt één van de mogelijkheden in het samenspel van vormen en modellen rondom laadinfrastructuur. De realisatie van laadinfrastructuur en ook van VPA's is sterk afhankelijk van de ontwikkelingen op het gebied van elektrisch rijden en laadinfrastructuur. In dit hoofdstuk wordt kort ingegaan op enkele relevante ontwikkelingen.

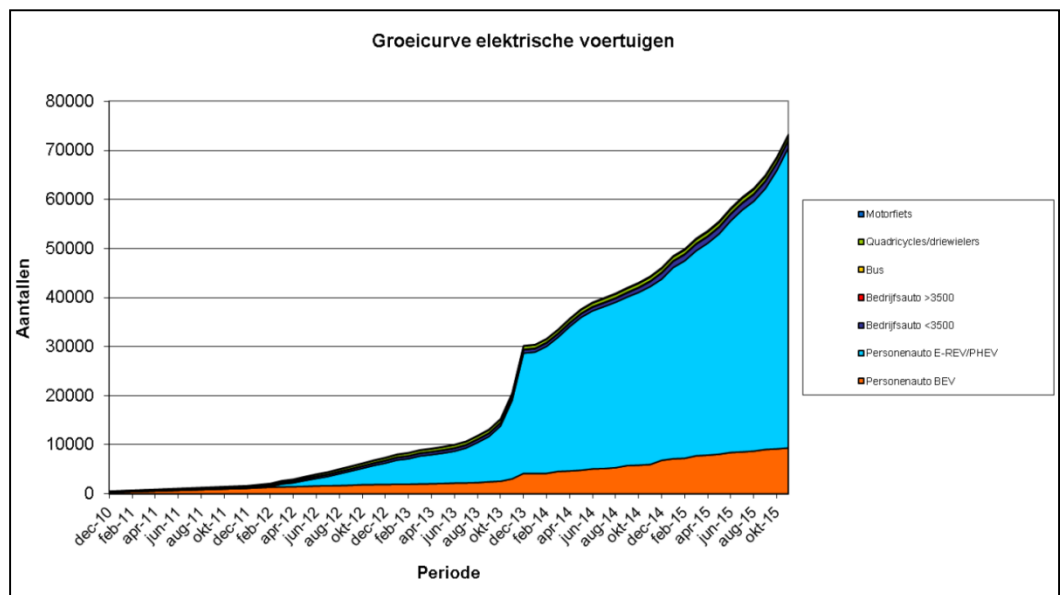
### 2.1 Ontwikkelingen

#### 2.1.1. Rijksambitie en groei van het aantal elektrische voertuigen

Het Rijk streeft naar 200.000 elektrische voertuigen op de weg in 2020. In Nederland rijden ongeveer 8 miljoen personenauto's rond. Wanneer we er vanuit gaan dat het merendeel van de 200.000 voertuigen personenauto's zullen zijn, dan komt dat overeen met ongeveer 2,5% van het totaal aantal auto's op de Nederlandse wegen.

In november 2015 reden er ruim 70.000 elektrische voertuigen rond. Het merendeel hiervan betreft hybride personenauto's.

De groei van het aantal elektrische voertuigen heeft directe invloed op de behoefte aan en noodzaak van laadinfrastructuur. De groei van laadpunten zal daarom de komende jaren eveneens fors moeten stijgen om aan de vraag te kunnen voldoen.



Figuur 3 Overzicht elektrische voertuigen in Nederland [Bron: RVO.nl]

### 2.1.2. *Duurzame Brandstofvisie met LEF*

Op 30 juni 2014 is de Duurzame Brandstofvisie met LEF aangeboden aan toenmalig staatssecretaris Mansveld. De Brandstofvisie is een uitwerking van het gesloten Energieakkoord. De visie is opgesteld door meer dan 100 stakeholders en beschrijft de ontwikkeling van de brandstofsporen en de bijdrage van duurzame brandstoffen in het realiseren van de duurzaamheidsambities van zowel van weg-, lucht-, vaar- en railverkeer.

In de Brandstofvisie is opgenomen dat “Nederland voor het wegverkeer inzet op een transitie naar elektrische aandrijving voor segmenten waarvoor elektrisch rijden kansrijk is. Elektrisch rijden wordt gecombineerd met duurzame biobrandstoffen en hernieuwbaar gas als overbruggingsperiode en langer termijnoplossing voor zwaar vervoer”.

### 2.1.3. *Autobrief II*

In juni 2015 heeft de Ministerraad ingestemd met de Autobrief II. De Autobrief schetst hoe het kabinet van 2017 tot 2020 de autobelastingen eenvoudiger wil maken, gericht op een stabiele stroom aan belastinginkomen en met meer milieuwinst.

Hybride auto's zullen richting 2020 steeds meer behandeld worden als “reguliere” voertuigen. De fiscale voordelen worden afgebouwd totdat deze gelijk zijn aan die van brandstofvoertuigen. Emissieloze voertuigen blijven fiscaal gestimuleerd en behouden een fiscale bijtelling van 4%.

Gelet op de Autobrief II zal naar verwachting het aantal hybride voertuigen minder snel toenemen en zal het aantal volledig elektrische voertuigen sneller zal stijgen. Relevant is dat volledig elektrische voertuigen, in tegenstelling tot hybride voertuigen, volledig afhankelijk zijn van laadinfrastructuur.

### 2.1.4. *Ontwikkeling elektrische voertuigen*

Het aantal merken met elektrische voertuigen en het aantal modellen is de laatste jaren enorm toegenomen. Vrijwel alle automerken hebben één of meerdere elektrische modellen beschikbaar. Ook de prestaties van de elektrische voertuigen ontwikkelen zich door.

Uit studies van onder meer de Hogeschool van Amsterdam<sup>1</sup> komt de verwachting naar voren dat de prijs van elektrische auto's de komende jaren zal dalen en dat de actieradius van de voertuigen zal toenemen. Naar verwachting worden hierdoor belangrijke barrières weggenomen en zal dit de groei ten goede komen.

### 2.1.5. *Green Deal Laadinfra*

In juni 2015 is de Green Deal Openbaar Toegankelijke Laadinfrastructuur ondertekend. Onderdeel van deze Green Deal is een Rijksbijdrage voor decentrale overheden voor de realisatie van publieke laadinfrastructuur. De Rijksbijdrage bedraagt maximaal € 900 per laadpaal en bouwt per jaar af. Voorwaarde is dat zowel een private partij als een mede-overheid ieder eveneens € 500 bijdragen. Met deze Green Deal wil het Rijk het aantal publieke laadpalen met circa 8.000 uitbreiden.

---

<sup>1</sup> RVO.nl (2015). 2015\_08\_cijfers elektrisch vervoer tm augustus 2015

### 2.1.6. Marktmodellen

Veel gemeenten realiseren, stimuleren of faciliteren de uitrol van publieke laadpalen in de gemeente, vaak overigens in samenwerking met de regio of provincie. Strategische beleidskeuzes of de beschikbare middelen hebben invloed op de rol die de overheid neemt en het model dat gekozen wordt. Relevant hierbij is dat over het algemeen gesteld kan worden dat het realiseren en exploiteren van publieke laadpunten op dit moment niet rendabel is. Dat wil echter niet zeggen dat er geen partijen zijn die aan kunnen bieden kosteloos laadpunten te realiseren in een gemeente. Inmiddels is hier ook een voorbeeld van.

Grofweg worden in het land drie modellen onderscheiden:

#### *Vergunningen- of openmarktmodel*

In het vergunningen- of openmarktmodel stelt de overheid algemene regels op waaraan voldaan moet worden. Wordt voldaan aan de gestelde regels dan kan toestemming (vaak via een vergunning of private overeenkomst) verkregen worden voor het plaatsen van een laadpaal in de openbare ruimte.

#### *Concessiemodel*

In het concessiemodel selecteert de overheid, vaak door middel van een aanbesteding, een partij die gedurende een bepaalde periode het alleenrecht krijgt om laadpalen te plaatsen en te exploiteren. De aanbestedende partij dient dan (nu nog vaak) een vergoeding te betalen voor deze dienstverlening.

#### *Opdrachtenmodel*

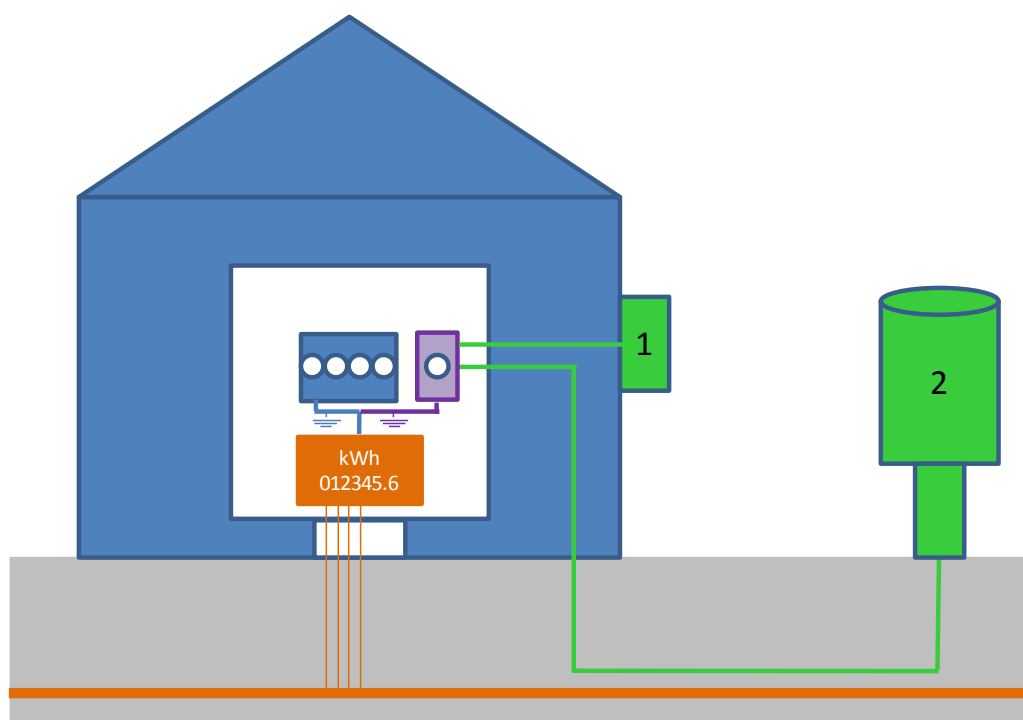
Een overheid kan besluiten zelf laadpalen aan te schaffen en te exploiteren.

## 2.2 Over het VPA

Wat wordt verstaan onder een VPA? In dit project zijn we voor een Verlengde Private Aansluiting (VPA) uitgegaan van de volgende definitie en kenmerken:

*Een laadpunt geplaatst in de openbare ruimte dat is aangesloten achter de meter van een elektrische installatie.*

Overigens is het ook denkbaar dat het een VPA betreft, waarbij de laadpaal in eigendom is van een bedrijf, en door middel van bijvoorbeeld een leaseconstructie gebruikt wordt door de betreffende particulier.



*Figuur 4 Twee varianten van het Verlengd Privaat Aansluitpunt*

### 2.2.1. VPA in de ladder van laden

De ladder van laden is een logisch stappenmodel dat er vanuit gaat dat de eigenaar van een elektrische auto zo veel mogelijk zelfvoorzienend dient te zijn. Hierdoor worden de kosten voor laadinfrastructuur zo laag mogelijk gehouden.

De eerste stap in het model is een laadpunt op eigen terrein. Indien de eigenaar van een EV beschikt over eigen terrein of een oprit, dan dient hij volgens het model daar een eigen laadpunt te realiseren. In vrijwel alle gemeenten is deze stap ook ingebed in de aanpak of gemeentelijke beleidsregels.

De derde stap in het model is een publieke laadvoorziening. In het overgrote deel van gemeenten in Nederland zijn inmiddels publieke laadvoorzieningen gerealiseerd.

De tweede stap in het model wordt gevormd door het VPA. Zijn de eerste en de derde stap inmiddels op grote schaal toegepast, de tussenliggende stap wordt nog nauwelijks

toegepast. Mede om die reden is het onderliggende project opgestart om ook met deze stap kennis en ervaring op te doen.

**2.2.2. De voordelen van /motivatie voor een VPA**

Een VPA is functioneel niet anders dan een publiek laadpunt. Bij de keuze of motivatie voor een VPA dient daarom de vergelijking gemaakt worden met een publiek laadpunt. Ten opzichte van een publieke laadpaal kan een VPA de volgende voordelen of meerwaarde voor de particulier of gebruiker hebben:

- Het VPA kan voorzien in een alternatief bij het achterblijven van de uitrol van voldoende publieke laadpalen of het onvoldoende beschikbaar zijn van publieke laadpalen;
- Het kan voorzien in een alternatief wanneer er geen zicht is op de realisatie van een publieke laadpaal in de directe omgeving;
- De initiatiefnemer heeft meer in eigen hand;
- Een VPA wordt doorgaans bij het dichtstbijzijnde parkeervak gerealiseerd en staat daardoor vrijwel altijd dichterbij dan een publieke laadpaal;
- Het is een alternatief voor een losse kabel over het trottoir of zelfs van zelf gemaakte laadobjecten in de openbare ruimte, die mogelijk risico's met zich meebrengen;
- De investering in de realisatie van het VPA wordt doorgaans gedaan door de eigenaar van het VPA. Daartegenover staat een lager tarief voor laden, omdat geladen wordt tegen het reguliere stroomtarief. In bepaalde gevallen kan een VPA een financieel voordeel opleveren;
- Het is mogelijk om een directe koppeling te maken met achter dezelfde aansluiting opgewekte zonne-energie.

*De kosten van laden bij publieke en private laadpalen*

In de meeste situaties worden voor het laden aan publieke laadpalen kosten in rekening gebracht. De kosten voor het laden zijn van verschillende factoren afhankelijk. Meestal worden de uiteindelijke kosten/tarieven bepaald door de afspraken (abonnement) tussen de gebruiker en de laadpasaanbieder. Deze tarieven worden echter voor een belangrijk deel bepaald door de chargepoint operator (CPO)/eigenaar exploitant van de laadpaal en het gemeentelijk beleid. Er zijn voorbeelden dat de gemeente een bijdrage levert, waardoor de kosten voor laden minder hoog zijn. Een rechtstreekse vergelijking tussen de kosten voor publiek laden of laden aan een VPA is daarom niet één op één te maken.

Om toch een beeld te geven van de verschillen in kosten tussen laden aan een publieke laadpaal en een private laadpaal worden hieronder enkele indicatieve getallen gegeven. Hierbij worden de kosten gezien vanuit het perspectief van de gebruiker.

Als voorbeeld nemen we een EV-rijder met een volledig elektrische auto en een jaarkilometrage van 15.000 km. Bij een verbruik van 0,20 kWh/km komt dit neer op een totaal verbruik van 3.000 kWh per jaar.

Bij het laden aan een publieke laadpaal betaalt deze gebruiker het geldende laadtarief. Zoals hierboven is gesteld, is het tarief afhankelijk van verschillende factoren. In dit

voorbeeld gaan we uit van een laadpaal van EVNet en een gebruikelijke laadpas. De kosten bedragen dan +/- € 0,32 per kWh en een starttarief van € 0,53 per transactie exclusief BTW. Bij een gemiddelde transactie van 10 kWh komen de kosten hiermee op +/- € 1.350 inclusief BTW.

Kiest deze gebruiker voor een VPA, dan dient deze gebruiker, in tegenstelling tot een publieke laadpaal, ook rekening te houden met de kosten die samenhangen met het in eigendom hebben van een laadpaal.

Hierbij gaat het in de eerste plaats om de investering: aanschaf van het laadpunt en de installatie. Deze kosten bedragen grofweg tussen de € 2.000 en € 2.500,-. Daarnaast dient rekening gehouden te worden met enkele euro's per jaar voor een serviceabonnement t.b.v. beheer en onderhoud en verrekendiensten en een vijfjaarlijkse controle t.b.v. de veiligheid van de installatie. We gaan er vanuit dat er geen netverzwaring plaatsvindt, want dan nemen ook de jaarlijkse netwerkkosten toe.

Bij het laden aan het eigen VPA laadt de gebruiker tegen zijn eigen reguliere stroomtarief. Grofweg gaat het hierbij om € 0,22 per kWh. Bij een verbruik van 3.000 kWh komt dit neer op € 660,- inclusief BTW. Voor gastgebruik (laden door een andere gebruiker) ontvangt de eigenaar van het VPA een vergoeding. Dit zal om maximaal enkele tientjes per jaar gaan. Houden we rekening met een afschrijving van de investering van 5 jaar, dan zouden de totale kosten op +/- € 1.185 komen, zonder rekening te houden met het gastgebruik.

### 2.2.3. De gemeente en het VPA

Aangezien het VPA gerealiseerd wordt in de openbare ruimte, heeft de gemeente hier een rol. Naast een fysiek object (laadpaal) in de openbare ruimte, zal er een kabel in gemeentegrond komen te liggen. Doorgaans is het plaatsen van een object in de openbare ruimte verboden door de artikelen in de Algemene Plaatselijke Verordening. Wil de gemeente een VPA toestaan, dan zal de gemeente toestemming moeten verlenen. In het kader van dit project hebben de deelnemende gemeenten deze toestemming verleend door het opstellen en afsluiten van een private overeenkomst met de betreffende particulier of bedrijf. Het afsluiten van een overeenkomst wordt gemotiveerd door het feit dat het hier om pilotprojecten in de deelnemende gemeenten gaat. Gemeenten willen kennis en ervaring op doen en op basis daarvan mogelijk beleid of algemene regels opstellen. Indien het realiseren van VPA's onderdeel van het beleid of de aanpak gaat worden, dan ligt het meer voor de hand de toestemming via publiekrechtelijke kaders te geven. Een modelovereenkomst is bij deze rapportage bijgevoegd als bijlage.

Voor een gemeente kan een VPA een oplossing bieden in de volgende situaties:

- Indien de gemeente zelf geen mogelijkheden heeft om de uitrol van publieke laadinfrastructuur in de gemeente te stimuleren of te faciliteren, maar inwoners met een elektrische auto toch wil helpen;
- Als de uitrol van publieke laadpalen achter blijft bij de vraag;
- Om te voorzien in de toenemende filosofie van zelfredzaamheid, eigen initiatief, participatie etc.
- Om te voorzien in behoefte van haar inwoners;

- Om kabels over het trottoir, zelf gemaakte constructies in de openbare ruimte of illegale situaties te voorkomen en zo een alternatief te kunnen bieden;

Een VPA brengt voor de gemeente echter ook aandachtspunten met zich mee. Bijvoorbeeld zaken t.a.v. eigendom en aansprakelijkheid en de KLIC-regelgeving. In het volgende hoofdstuk wordt hier verder op ingegaan.

#### 2.2.4. De gebruiker en het VPA

De motivatie van aanvragers of gebruikers van een VPA zijn divers. Vaak ontstaat de interesse als er geen of onvoldoende publieke laadpalen in de buurt zijn. Andere redenen zijn te vinden in een kostenvoordeel, omdat geladen kan worden tegen het eigen elektriciteitsstarief, of omdat men een rechtstreekse koppeling wil aanbrenge met de eigen zonnepanelen.

In de deelnemende gemeenten is rechtstreekse contact geweest met de geïnteresseerden om te bekijken of en onder welke mogelijkheden een VPA gerealiseerd kan worden. In enkele gemeenten waren al alternatieven verkend en in andere gemeenten is een oproep in de lokale krant gedaan, zodat geïnteresseerden zich konden melden en heeft een informatiesessie plaatsgevonden. Uit deze contacten komen de volgende algemene punten naar voren;

- Men heeft begrip voor de ambtelijke procedures en het feit dat vanuit de gemeente de nodige regels gesteld worden. Men begrijpt dat een VPA (nu nog) een bijzondere situatie is en is positief over het feit dat de gemeente dit mogelijk wil maken;
- In eerste instantie is men terughoudend met het willen doen van een investering, zeker wanneer de laadpaal voor iedereen toegankelijk moet zijn. Met goede afspraken is men bereid deze investering eerder te doen. Hierbij spelen het al dan niet nemen van een verkeersbesluit en het al dan niet plaatsen van een verkeersbord een belangrijke rol. De bereidheid om te investeren is groter als er meer zekerheid voor de gebruiker komt;
- Over het algemeen heeft men er vertrouwen in dat men zelf goede afspraken over het gebruik van de laadpaal weet te maken met de directe omgeving.

#### 2.3 Realisatieproces VPA

Het realisatieproces van een VPA is in elke gemeente anders, maar in de meeste realisatieprocessen is een rode draad te onderscheiden. Hieronder wordt een schets gegeven van een realisatietraject. De stappen worden overigens niet per definitie in deze volgorde doorlopen.

##### *Initiatief*

Het initiatief voor een VPA kan komen vanuit een particulier of bedrijf of vanuit de gemeente zelf. Een particulier kan het initiatief nemen, omdat er geen of onvoldoende mogelijkheden voor laden in de directe omgeving zijn. De gemeente kan het initiatief nemen om de mogelijkheden van een VPA in de gemeente te toetsen om elektrisch rijden te faciliteren. Het initiatief begint vaak met een informerende vraag naar de mogelijkheden en kan daarna uitmonden in een concrete vraag.



### *1<sup>e</sup> oordeel*

Als er een initiatief is, is het aan de gemeente om een eerste (beleidsmatig) oordeel te vormen over de vraag of de gemeente hieraan wil meewerken of niet.

Een toets aan de huidige APV is zinvol, om na te gaan of de geldende regelgeving het wel of niet toestaat. Bestuurlijke afstemming kan onderdeel zijn van deze stap. Ook het uitvoeren van een locatiescan van de initiatieven is zinvol. Is het mogelijk en noodzakelijk hier een VPA te realiseren?

### *Voorwaarden en condities*

Indien de gemeente wenst mee te werken aan het toestaan van een VPA dienen de voorwaarden en condities uitgewerkt te worden. Onderliggende rapportage en het bijgevoegde modelcontract vormen hiervoor belangrijke hulpmiddelen.

Doorgaans worden bij het opstellen van de voorwaarden verschillende ambtelijke disciplines benut. Hierbij kan gedacht worden aan verkeer, parkeren, openbare ruimte, beheer, kabels en leidingen, toezicht en handhaving, buitendienst en juridische zaken. De voorwaarden worden op hoofdlijnen uitgewerkt.

### *Overleg met initiatiefnemers / oproep tot deelname*

Aan de hand van de op hoofdlijnen uitgewerkte voorwaarden kan het gesprek aangegaan worden met de initiatiefnemers of kunnen burgers en bedrijven opgeroepen worden om zich te melden als zij interesse hebben. Over het algemeen hebben de deelnemende gemeenten de voorwaarden allemaal besproken met de initiatiefnemers om uiteindelijk te komen tot een voor beide partijen acceptabele overeenkomst.

### *Uitwerking tot contract*

De voorwaarden en condities dienen uitgewerkt te worden tot een contract. Het bijgevoegde modelcontract kan hiervoor gebruikt worden.

### *Interne besluitvormingsprocedure*

Doorgaans is het nodig en/of wenselijk een bestuurlijk besluitvormingsproces te doorlopen en het opgestelde contract vast te laten stellen.

### *Contract en verkeersbesluit*

Na vaststelling van het contract kan het contract ter ondertekening aan de aanvrager worden aangeboden. Gelijktijdig of daarna kan de procedure verkeersbesluit in gang gezet worden als de gemeente er voor heeft gekozen om het parkeervak te reserveren.

### *Communicatie*

De gemeente kan er voor kiezen om omwonenden actief te informeren over het initiatief van een VPA of eventueel de initiatiefnemer de middelen te bieden (bv een informatiedocument namens de gemeente) om dit bespreekbaar te maken bij de omwonenden.

### *Realisatie*

Indien het contract is getekend en het verkeersbesluit onherroepelijk is kan de initiatiefnemer starten met de realisatie. Doorgaans wordt afgesproken dat de aanleg op

professionele wijze dient plaats te vinden en schakelt de initiatiefnemer een chargepoint operator in. Voor de aanleg wordt normaal gesproken verwezen naar de algemene regels voor kabels en leidingen.

Indien een verkeersbord wordt geplaatst, wordt dit meestal door de gemeente gedaan.

#### *Toezicht en handhaving*

De afdeling Toezicht en handhaving dient geïnformeerd te worden over de situatie en de vastgestelde beleidsuitgangspunten. Wanneer kunnen zij eventueel handhavend optreden?

#### *Evaluatie en contractmanagement*

Aangezien het realiseren van een VPA meestal in de vorm van een pilot zal gebeuren is het zinvol om na de realisatie een interne evaluatie met de betrokken medewerkers te houden. Ook zal de naleving van het contract bewaakt moeten worden. Bijvoorbeeld t.a.v. de looptijd en de eventuele verwijdering op termijn.

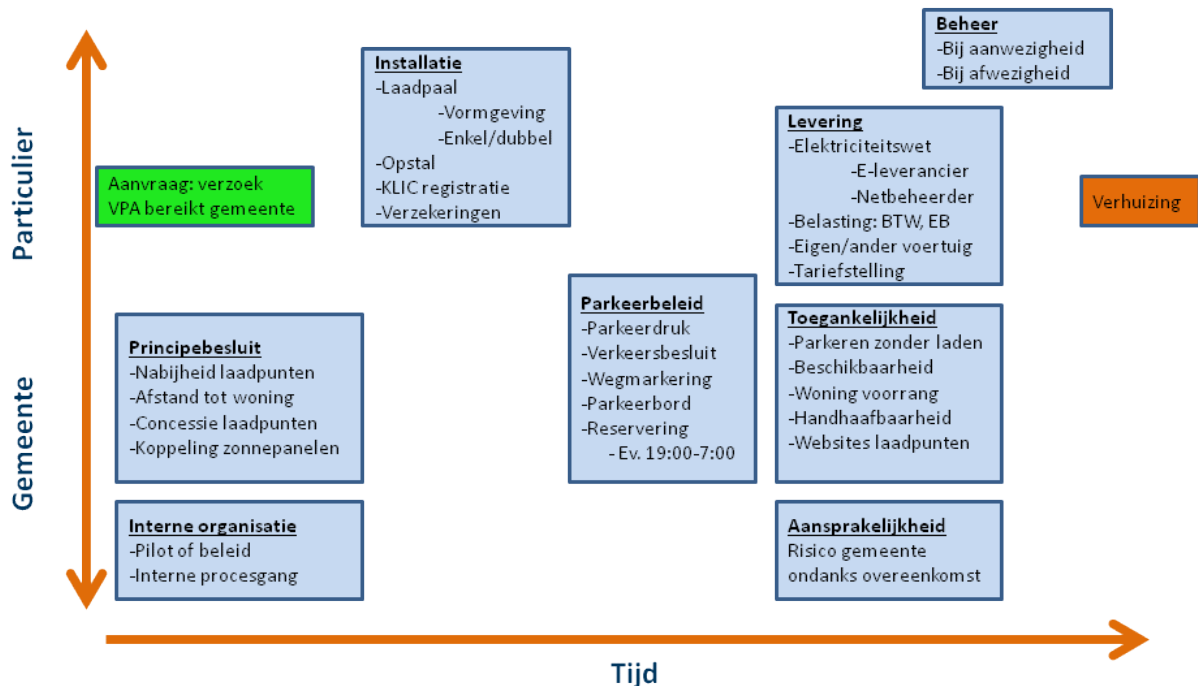
### 3 Aandachtspunten en beleidskeuzes VPA

Wanneer de gemeente besluit VPA's toe te staan, dient zij keuzes te maken onder welke voorwaarden en uitgangspunten een VPA toegestaan kan worden. Veel van deze keuzes zijn beleidsmatig van aard. Daarnaast dienen uiteraard ook zaken vastgelegd te worden t.a.v. de veiligheid, onderhoud en beheer, aansprakelijkheid, de duur etc. In het bijgevoegde modelcontract zijn deze onderdelen opgenomen.

De beleidsmatige vraagstukken dienen ook in samenhang met elkaar gezien te worden. De keuzes hebben vaak directe invloed op andere vragen en bepalen in grote mate of een VPA op een realistische wijze door een particulier of bedrijf gerealiseerd kan worden en of een VPA meerwaarde biedt.

Zo zal het voor een particulier veel minder interessant zijn om een VPA te realiseren als hij in een gebied met een hoge parkeerdruk woont, de investering zelf moet doen, de laadpaal openbaar toegankelijk moet zijn en de gemeente geen verkeersbord plaatst. De kans dat de gebruiker dan 'zijn eigen laadpunt' kan gebruiken is erg klein.

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de meeste vraagstukken die een gemeente tegenkomt rond de realisatie van een VPA. Bij de behandeling hiervan is zo goed mogelijk getracht om een onderscheid te maken tussen de (beleidsmatige) keuzemomenten van de gemeente en het technisch/economisch/juridisch kader waarbinnen dit onderwerp zich bevindt. Achtereenvolgens wordt ingegaan op de aspecten rond het principebesluit, de interne organisatie, installatie eisen, parkeerbeleid, leveringsaspecten, toegankelijkheid, aansprakelijkheid en risico, beheer en uiteindelijk verhuizing, zie ook het volgende schema.



Figuur 5 Mogelijke vraagstukken rond het VPA vanuit gemeentelijk perspectief

### 3.1 Principebesluit en interne organisatie

In deze fase betreft het de principiële besluitvorming: wil een gemeente wel of niet een particulier initiatief mogelijk maken rond laadoplossingen in de openbare ruimte? Meestal wordt deze discussie geïnitieerd door een aanvraag van een bewoner. Indien er al beleid bestaat rond elektrisch rijden, zal worden overwogen in hoeverre het VPA zich tot dat beleid verhoudt. Ook komen snel beleidskeuzen ter tafel zoals de relatie met alternatieve laadmodellen: hoe verhoudt deze oplossing zich bijvoorbeeld tot een mogelijke concessie rond laadpunten? Ook wordt soms een koppeling met zonnepanelen overwogen, mede met het oog op een verwachte afzwakking van het salderingsbeleid voor zonnepanelen na 2020.

Binnen deze fase wordt ook besloten of er dan meerjarig beleid over het VPA moet worden geformuleerd. Het alternatief is dat men eerst praktijkervaring wil opdoen met een beperkt aantal laadpunten, om vervolgens op basis van die ervaringen op een later moment beleid te vormen.

### 3.2 Installatie

Welke eisen wil de gemeente aan de installatie en het installatieproces stellen? In het modelcontract is in 2014 in nauwe afstemming met de ANWB, The New Motion, de gemeente Houten en de VNG een uitgangspunt eisenpakket opgesteld tav het laadpunt zelf, onder meer door een 3,7 kW laadpunt aan te sluiten op een aparte groep in de meterkast en iedere vijf jaar te laten controleren door een erkend installateur (zie Modelcontract VPA). Hiermee is onder meer ondervangen dat er geen gevaar voor bijvoorbeeld elektrocutie kan optreden. Deze uitgangspunten zijn binnen dit project opnieuw beschouwd en getoetst door de deelnemende gemeenten en begeleidende bureaus en bleken geen actualisatie te behoeven, zie ook het modelcontract en de toelichting in de bijlage. Wel zijn er een aantal onderwerpen die nadere toelichting behoeven, te weten *opstal en verzekeringen* en *KLIC registratie*.

#### 3.2.1. Opstal en verzekeringen

Sommige gemeenten overwegen om bij de realisatie van een VPA middels opstal het eigendom bij de particulier te leggen. Dit komt vaak voort uit de wens eventuele gevolgen van aansprakelijkheid voor de gemeente te minimaliseren. Opstal maakt het verder ook mogelijk dat een laadpunt onder de opstalverzekering en verzekering voor wettelijke aansprakelijkheid komt te vallen. Verderop in dit hoofdstuk zullen wij in de paragraaf *Aansprakelijkheid* betogen dat de gemeente niet alle risico's rond gevolgen van aansprakelijkheid bij het VPA kan uitsluiten. Tevens zullen we daar beargumenteren dat dit risico (kans maal effect) bij de voorgestelde installatie eisen waarschijnlijk veel kleiner is dan de kosten voor bijvoorbeeld opstal of andere mitigerende maatregelen.

#### 3.2.2. KLIC registratie

Een van de vragen rond de realisatie van een Verlengd Privaat Aansluitpunt betreft de voedingskabel. Bij het Verlengd Privaat Aansluitpunt loopt er een voedingskabel vanuit de woning van een particulier naar zijn/haar eigen laadpaal in de publieke ruimte. Over die kabel ontstaan nu vragen bij gemeenten en aanbieders van het VPA concept. Deze draaien om de vraag of het voor een particulier verplicht is om de VPA voedingskabel aan te melden middels een KLIC registratie.

Het antwoord daarop is te vinden in de [Wet informatie-uitwisseling ondergrondse netten \(WION\)](#). Het doel van de WION is het voorkomen van kostbare graafschades. Hiervoor vraagt het om professionele beheerders van kabels en leidingen in een gebied zich te

laten registreren. Tevens moeten beheerders, indien iemand in een gebied wil graven en een KLIC melding doet, binnen een dag aangeven waar de beheerde kabels en leidingen zich bevinden. De WION definieert een beheerder als volgt: “*degene die als natuurlijk persoon handelende in de uitoefening van een beroep of een bedrijf dan wel als rechtspersoon een net beheert*” (Artikel 1.h).

Een particulier kan dus nooit een netbeheerder zijn. Ook indien een aannemer voor die particulier een kabel legt, is die particulier nog steeds de eigenaar.

De kabel van een particulier wordt dus conform de WION niet geregistreerd en niet beheerd. Hij komt dus niet voor bij de KLIC meldingen, hetgeen enig risico op schade oplevert bij eventuele graafwerkzaamheden. Voor die kabel adviseren wij overigens om een ligging van 60 cm diepte te hanteren en de kabel te beschermen met een mantelbuis, zo mogelijk in de buurt van andere kabels. Op deze wijze is de kans op eventuele graafschade minimaal.

Uit communicatie met het Agentschap Telecom blijkt overigens dat over deze situatie discussie bestaat. De verwachting is dat hierover meer toelichting komt in de aankondigde herziening van de WION.

### 3.3 Parkeerbeleid

Parkeerbeleid is bij uitstek het domein waar de gemeente bepaalt hoe het VPA wordt ingepast in de publieke ruimte. Hierbij komen meerdere vragen bij kijken, zoals:

- Wordt het parkeervak gereserveerd voor elektrische voertuigen of het opladen van elektrische voertuigen of wordt het parkeervak in het geheel niet gereserveerd?
- Neemt de gemeente wel of niet een verkeersbesluit?
- Wat is de parkeerdruk en speelt de parkeerdruk mee in het al dan niet toestaan van een VPA?
- Wordt een VPA ook toegestaan in zones met een parkeerrestrictie, zoals vergunningparkeren?
- Kiest/plaatst de gemeente voor het toepassen van bebording en/of belijning?
- Kan de laadpaal alleen door de eigenaar gebruikt worden of dient deze voor iedereen bruikbaar te zijn, met andere woorden: moet de laadpaal interoperabel zijn?
- Mag alleen van het parkeervak gebruik worden gemaakt als de auto geladen wordt of mag de elektrische auto hier ook geparkeerd staan zonder dat deze aan het laden is?
- Wie draagt de kosten voor eventuele bebording en belijning?
- Worden er restricties toegepast voor het maximaleren van het gebruik van de laadpaal door derden? Bijvoorbeeld door een maximale parkeerduur of venstertijden?
- Hoe wordt met handhaving omgegaan? Wordt hierbij gebruik gemaakt van de in het modelcontract voorgestelde laadpaal LED statusindicatie?

Momenteel lijken er zich twee richtingen te ontwikkelen: wel of geen verkeersbesluit. In het hoofdstuk met praktijkervaringen wordt dit nader geïllustreerd.

#### 3.3.1. Bebording bij laadpunten

Er blijkt nog vaak onduidelijkheid te bestaan over juiste bebording bij laadpalen. Hieronder een nadere uitleg.

Het komt regelmatig voor dat de gemeente een parkeerplaats bij een laadpaal wil “reserveren” voor het opladen van elektrische voertuigen. Dit geeft meer zekerheid over de beschikbaarheid voor de gebruikers, de gemeente kan eventueel handhavend optreden,

de exploitant zal meer inkomsten genereren en er kan volstaan worden met minder objecten in de openbare ruimte.

Voor het toewijzen van een parkeerplaats aan een specifiek voertuig, aan een bepaalde voertuigcategorie of met een bepaald doel (opladen van elektrische auto's) is het noodzakelijk dat er een verkeersbesluit wordt genomen.

*Op grond van artikel 15, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994 moet een verkeersbesluit worden genomen voor de plaatsing of verwijdering van de in artikel 12 van de BABW genoemde verkeerstekens, alsmede voor de onderborden voor zover daardoor een gebod of verbod ontstaat of wordt gewijzigd.*

Vervolgens kan een keuze gemaakt worden voor bebording. Er zijn tal van borden in omloop, maar veel van deze borden zijn juridisch niet correct. Borden met een elektrische auto, een stekker of laadpunt erop zijn niet opgenomen in het BABW en daarmee niet rechtsgeldig. Het feit dat deze borden worden aangeboden door leveranciers van verkeersborden verandert dit uiteraard niet. Er is sprake van de ontwikkeling van een uniform Europees verkeersbord, maar zover is het nog niet.

Geadviseerd wordt te kiezen voor een E4 of E8 verkeersbord met daarbij een onderbord. Het E4 of E8 bord geeft aan dat het een parkeervak betreft en met het onderbord is te regelen voor welk specifiek doel of categorie het parkeervak is bestemd. Deze combinatie van bebording is ook opgenomen in de CROW-publicatie "Oplaadpunten voor elektrische auto's in de openbare ruimte". Om het gebruik van laadpalen te optimaliseren wordt geadviseerd te kiezen voor het doel van "opladen".

Concreet betekent dit dat hier alleen een elektrische auto mag staan die ook daadwerkelijk aan het laden is. Hoewel vaak door de kleur van de aanwezige LED-verlichting te zien is of de auto aan het laden is of al vol is, wordt hier doorgaans praktisch mee omgegaan. Zodra de elektrische auto met de laadkabel verbonden is met de laadpaal treden gemeenten vaak niet handhavend op als de auto al volgeladen is. De komende jaren verwachten we technische en financiële methoden die de gebruiker stimuleren de auto te verplaatsen als deze vol is.

Indien een VPA openbaar is, wijkt de bebording niet af van de bebording bij een publieke laadpaal. In onderstaande figuur worden de combinaties van de juiste bebording weergegeven, waarbij wij het middelste bord adviseren.



*Figuur 6 Voorbeelden correcte verkeersborden elektrisch laden, waarbij het middelste voorbeeld wordt geadviseerd.*

### 3.4 Levering

Vragen rond het thema ‘Levering’ betreffen zowel de elektriciteitswet als de belastingaspecten rond dit thema. Deze paragraaf en de verwijzingen daarin naar bijlagen en eerdere publicaties beogen hier meer duidelijkheid in te geven.

#### 3.4.1. Elektriciteitswet

Allereerst het aspect van levering: is er sprake van levering volgens de elektriciteitswet, en moet er dus sprake zijn van een leveringsvergunning? Het korte antwoord op deze vraag gaat met name in op de vraag of er sprake is van een *aansluiting op een net*. Artikel 95a lid 1 Elektriciteitswet zegt namelijk ‘Het is verboden zonder vergunning elektriciteit te leveren aan afnemers die beschikken over een aansluiting op een net met een totale maximale doorlaatwaarde van ten hoogste 3\*80 A.’

- Allereerst: een aansluiting wordt gedefinieerd als een verbinding tussen een net en een onroerende zaak. Een voertuig is duidelijk geen onroerende zaak, en het opladen van een voertuig vindt dus niet plaats over een aansluiting op een net. Er is dus geen leveringsvergunning vereist.
- Verder volgt uit de parlementaire geschiedenis dat een elektriciteitsverbinding tussen twee objecten niet wordt aangemerkt als een net indien dit alles eigendom is van dezelfde partij. Met andere woorden: als een laadpunt eigendom is van dezelfde partij, dan hoeft er ook geen netbeheerder te worden aangewezen. Een uitgebreidere behandeling van dit onderwerp is te vinden in het in 2013 verschenen ‘Onderzoek verlengde private aansluiting’<sup>2</sup>.

#### 3.4.2. Belastingwet

In het Belastingplan 2015 zijn een aantal wijzigingen geïntroduceerd met betrekking tot de energiebelasting. De Wet Belastingen op Milieugrondslag is als gevolg van het Belastingplan per 1 januari 2015 aangepast. Wat betekent dit voor het VPA?

Allereerst is er het aspect van BTW. Met betrekking tot het VPA heeft staatssecretaris Wiebes aangegeven dat één enkele levering van elektriciteit in de privésfeer zal doorgaans niet tot ondernemerschap leiden. Dat is anders, als de laadpaal wordt geëxploiteerd om er duurzaam opbrengst uit te verkrijgen. Dit betekent dat er duidelijkheid zal moeten komen wanneer er sprake is van ondernemerschap. Overigens is het onwaarschijnlijk dat er sprake zal zijn van meer BTW afdracht dan het drempelbedrag van € 1.345,- uit de kleine ondernemersregeling.

Wat betreft de Energiebelasting loopt er momenteel bij de Belastingdienst een discussie wie de eindgebruiker is. Er gaan stemmen op die de Energiebelasting bij de gebruiker van het voertuig willen heffen, in plaats van bij de aansluiting zoals nu het geval is. Deze discussie zal de komende jaren nog niet beslecht zijn en is ook niet beperkt tot het Verlengd Privaat Aansluitpunt. Dit zou alle laadconcepten kunnen betreffen. Een nadere uitwerken van deze belastingaspecten is te vinden in bijlage 3.

### 3.5 Toegankelijkheid

De toegankelijkheid van een laadpunt is voor een belangrijk deel behandeld onder parkeerbeleid, maar er zijn ook een aantal daarvan losstaande aspecten. Een van de uitgangspunten hierbij is dat de elektriciteitsvraag vanuit de woning voorrang heeft boven het laden van het voertuig. Verder kan een gemeente zich de vraag stellen of het

<sup>2</sup> Movares (2013). Onderzoek Verlengde Private Aansluiting

te realiseren VPA geschikt is om aan te melden op landelijke websites voor openbare laadpunten.

### 3.6 Aansprakelijkheid en risico

Deze paragraaf gaat in op de aspecten gemeentelijke aansprakelijkheid en de omvang van eventueel risico.

#### 3.6.1. Aansprakelijkheid

Aangezien het VPA gevestigd is op publieke grond, is de gemeente de *eigenaar* ervan. Deze situatie is niet met een contractuele afspraak te doorbreken. Dit kan slechts met behulp van een notaris worden gerealiseerd middels opstal of erfpacht. De gemeente blijft overigens ook binnen deze constructies de juridisch-formele *bezitter* van het object, en daarmee de aansprakelijke partij. Deze rol als bezitter wordt beoordeeld aan de hand van de verkeersopvatting en louter uiterlijke kenmerken: ‘een laadpunt in de openbare ruimte zal wel van de gemeente zijn’.

Dus: of de gemeente nu de juridisch *eigenaar* is of niet: als ogenschijnlijke *bezitter* blijft zij aansprakelijk. In hoeverre kan de gemeente als bezitter van het VPA nu de gevolgen van aansprakelijkheid op een particulier verhalen? Middels een private overeenkomst kan de gemeente deze gevolgen wel verhalen op een commerciële partij. Bij particulieren ligt dit lastiger. De private partij is immers in verhouding tot de gemeente een kleinere en minder draagkrachtige partij, en wordt door de rechter bij een procedure extra beschermd. Bovendien kan de particulier de spreekwoordelijke ‘kale kip’ blijken te zijn.

In hoeverre kan de particulier zich verzekeren voor deze gevolgen van aansprakelijkheid? Uit interviews met drie verzekeraars blijkt dat zowel de schade aan het VPA zelf als schade aan derden verzekeraar is middels de opstalverzekering of de aansprakelijkheidsverzekering. Voorwaarde hiervoor is wel dat het VPA eigendom is van de particulier: dit moet dan via opstal of erfpacht zijn geregeld.

Gezien de kosten die opstal of erfpacht met zich meebrengen, lijkt het niet reëel aan te nemen dat er veel VPA's zullen worden gerealiseerd zijn die vallen onder een opstal- of aansprakelijkheidsverzekering.

Hoewel een gemeente middels een private overeenkomst met een particulier kan pogen de gevolgen van aansprakelijkheid bij deze partij neer te leggen, dient men er terdege rekening mee te houden de gevolgen van aansprakelijkheid zelf te moeten dragen.

#### 3.6.2. Risico

Nu vastgesteld is dat de gemeente niet het volledige risico rond de gevolgen van aansprakelijkheid kan wegnemen, doet zich de vraag voor: is dat erg? In deze paragraaf wordt hier nader op ingegaan.

Daarbij is het zinvol om eerst enkele opmerkingen te maken vanuit het perspectief van risicomangement. Voor een effectieve beheersing van risico's is het van belang risico's te behandelen als (ongewenste) afwijkingen van gestelde doelen. Een goede inventarisatie en analyse van mogelijke risico's wordt daarbij gevolgd door het bepalen van effectieve beheersmaatregelen. Hierbij zijn verschillende typen beheersmaatregelen te onderscheiden: preventieve of oorzaakbestrijdende, mitigerende of gevolgbeperkende en correctieve of herstelmaatregelen. In de regel zijn preventieve maatregelen het meest effectief, gevolgd door mitigerende en uiteindelijk de correctieve maatregelen.



De keuze van de beheersmaatregelen is altijd een afweging van het effect van de maatregel(en) in relatie tot de kosten. Indien de kosten van een mogelijke beheersmaatregel niet opwegen tegen de reductie van het risico, is het niet zinvol deze maatregel uit te laten voeren. Om de (kosten-) gevolgen van resterende risico's te dekken kan in bepaalde gevallen gekozen worden voor het verzekeren van risico's.

Om financiële schade te voorkomen wordt gekeken of oorzaken van risico's kunnen worden uitgesloten. Dan ontstaat het risico niet en dientengevolge ook geen schade. Gezien de omgeving van een laadpunt lukt het nooit om alle oorzaken uit te sluiten.

De kans echter dat ten gevolge van een gebeurtenis de gemeente aansprakelijk wordt gesteld wordt bijzonder klein geacht. Dit wordt namelijk sterk bepaald door de oorzaak en de veroorzaker. Door contractueel met de aanvrager van een VPA te regelen dat risico's die veroorzaakt worden door de aanvrager ook door hem gedragen worden wordt de kans dat een gemeente eventuele schade niet kan verhalen / verzekeren nog verder beperkt.

Ook de gevolgen (effecten) van een dergelijke gebeurtenis worden overzienbaar geacht. Indien partijen deze kansen en effecten zouden willen kwantificeren, is het uiteraard denkbaar een onderbouwde risico analyse uit te voeren. Mocht er echter uit zo'n analyse bijvoorbeeld blijken dat de kans zeer klein is ( $10^{-4}$  per jaar) en de gevolgen maximaal € 20.000,- zouden bedragen, dan zouden eventuele beheersmaatregelen in de orde van € 20,- per jaar moeten bedragen. Het is duidelijk dat opties als opstal dan volledig buiten proporties zijn. Ook is het onze verwachting dat de kosten van een dergelijke risico analyse niet in verhouding staan tot de omvang van dat risico.

### 3.7 Beheer

Beheersvragen betreffen met name de toegankelijkheid van het laadpunt, ook wanneer de aanvrager er langere tijd niet is. In het modelcontract wordt voorgesteld om een 48-uurs hulpdienst te eisen, en een 4-uurs servicelevel. Marktpartijen hebben aangegeven deze responstijd haalbaar te achten.

## 4 Praktijkervaringen

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de ervaringen in Nederland met het Verlengd Privaat Aansluitpunt in verschillende gemeenten. Eerst worden de ervaringen van de door Movares en HetEnergieBureau ondersteunde pilot gemeenten behandeld en vervolgens de ervaringen van enkele andere gemeenten waarmee gedurende dit traject contact is geweest.

### 4.1 Pilot gemeenten

De betrokken pilot gemeenten uit dit project zijn de gemeenten Almere, Katwijk, 's-Hertogenbosch, Veldhoven en Venlo.

#### 4.1.1. Gemeente Almere

Door het achterblijven van de uitrol van publieke laadpalen, zag de gemeente Almere een toename van “illegale” laadpunten in de openbare ruimte. Het gaat hierbij om inwoners die zelf een (eenvoudig) laadpunt in de openbare ruimte hebben geplaatst. Om een alternatief te kunnen bieden participeert de gemeente Almere in het landelijke project en biedt zij inwoners de mogelijkheid om in het kader van een pilot een VPA te realiseren. Dit sluit goed aan bij de basisprincipes van Almere, waarin burgerinitiatieven veel ruimte en aandacht krijgen.

Ook in Almere is een screening gemaakt van “de wachtlijst” en zijn de potentieel geschikte locaties geselecteerd. Naast een uitnodiging aan deze E-rijders is een oproep geplaatst in de lokale media en heeft er een informatieavond plaatsgevonden, waarbij zo’n acht potentiële deelnemers aanwezig waren. Op dit moment is er één VPA gerealiseerd en zijn twee VPA aanvragen in behandeling.

Contactpersoon: W. Schrier [wschrier@almere.nl]



Figuur 7 Eerste VPA Almere

#### 4.1.2. Gemeente Katwijk

Conform een raadsmotie is de gemeente Katwijk begin 2015 gestart met het in beeld brengen van de mogelijkheden voor enkele pilots met een VPA. Parallel aan het plaatsen van laadpunten conform het vergunningenmodel, is aan meerdere belangstellende bewoners de mogelijkheid geboden om zelf een laadvoorziening aan te leggen vanuit de woning.

Deze contacten hebben tot nu toe geresulteerd in de realisatie van twee laadpunten: in de wijk Rijnsoever en in Valkenburg. Hierbij is er bewust gekozen voor twee verschillende vormen van het VPA.

- In Rijnsoever betreft het een VPA ondersteund door een verkeersbesluit en een verkeersbord voor ladende elektrische voertuigen.
- In Valkenburg is gekozen voor een VPA ondersteund door een verkeersbesluit en een reservering op kenteken van 19:00 uur tot 7:00 uur.

Naast deze twee gerealiseerde pilots, zijn er nog twee varianten in voorbereiding:

- Een van deze varianten betreft een VPA waarbij een laadpunt met verkeersbesluit wordt ingericht en voor ieder elektrisch voertuig toegankelijk is tussen 19:00 uur en 7:00 uur.
- Daarnaast is er een aanvraag in behandeling waarbij wordt gekozen voor het plaatsen van een laadpaal zonder verkeersbesluit maar op basis van goed overleg met de burens. In deze invulling zou het gaan om een laadpunt dat alleen gebruikt kan worden door de bewoner zelf.



*Figuur 8 VPA Katwijk locatie Rijnsoever: geen verkeersbord, wel een signaleringstegel met laadpunt*

Contactpersoon: J. van Rijn [j.m.vanrijn@katwijk.nl]

#### 4.1.3. Gemeente 's-Hertogenbosch

Binnen de gemeente 's-Hertogenbosch bestaat een enorme behoefte aan laadinfra, er staan tientallen mensen op “de wachtlijst”. Hierbij gaat het om mensen met een EV (of met binnenkort een EV in hun bezit) die niet over eigen terrein beschikken en geen laadpunt binnen een straal van 200 meter tot hun beschikking hebben.

De gemeente 's-Hertogenbosch wil alle mogelijkheden aangrijpen en verkennen om in de behoefte aan laadinfra te voorzien. De gemeente 's-Hertogenbosch is van mening dat er niet één oplossing is, wil bovendien tegemoet komen aan de vraag van haar inwoners, ziet het als een nieuwe rol van de overheid om dit te faciliteren en wil bijdragen aan innovaties.

De centrale vraag van de gemeente was “Hoe kunnen we een VPA mogelijk maken, zodat het voor zowel gemeente als gebruiker acceptabel is, het leidt tot een groei van laadinfra en het mogelijk is dit in een pilot te testen”.

Na een eerste screening van de wachtlijst op locatietechnische aspecten is een potentiële groep deelnemers uitgenodigd voor een overleg met de gemeente. Tijdens het overleg is ingegaan op de centrale vraag en is met de potentiële deelnemers verkend onder welke voorwaarden een VPA gerealiseerd zou kunnen worden.

Met vier deelnemers worden de mogelijkheden nu concreet verder uitgewerkt. Hierbij zal de investering voor de deelnemer zijn, moet de laadpaal interoperabel zijn en zal de gemeente naar verwachting een verkeersbord plaatsen. Afgesproken is dat de gemeente en de deelnemers met elkaar in overleg blijven om de beschikbaarheid van de laadpaal voor de gebruiker te monitoren.

Contactpersoon: M. Pluijgers [m.pluijgers@s-hertogenbosch.nl]

#### 4.1.4. Gemeente Veldhoven

Begin 2015 heeft de gemeente Veldhoven beleidsregels vastgesteld voor het plaatsen van oplaadpalen in de openbare ruimte. Het beleid voorziet erin dat professionele aanbieders van laadpalen toestemming kunnen vragen voor het plaatsen van een laadpaal als er een aantoonbare gebruiker is. Met een aanwijsbesluit in het kader van de APV kan de gemeente dan middels een private overeenkomst toestemming verlenen. Daarnaast is in de beleidsregels opgenomen dat kabels door de openbare ruimte t.b.v. het opladen van elektrische voertuigen verboden zijn.

In hetzelfde collegevoorstel was het voorstel opgenomen deel te nemen aan het landelijke VPA-project en bij wijze van proef enkele VPA's in Veldhoven toe te staan.

Met de vastgestelde beleidsregels en de mogelijkheid om een proef te doen met VPA's is de gemeente het gesprek aangegaan met twee inwoners die zich eerder bij de gemeente gemeld hadden. Deze inwoners beschikten over een EV, maar hadden geen mogelijkheid om in de directe omgeving te laden en kozen voor een kabel over het trottoir. In overleg met deze inwoners is er voor gekozen om in beide gevallen een VPA te realiseren. Eén van hen heeft bovendien zonnepanelen op het dak geplaatst en laadt hiermee eigen groene stroom. In november 2015 zijn de VPA's in Veldhoven gerealiseerd.



Figuur 9 Opening VPA te Veldhoven door wethouder Ramaekers

De investering in het laadpunt is door de deelnemers zelf gedaan, het laadpunt is interoperabel en de gemeente Veldhoven heeft een verkeersbesluit genomen en een verkeersbord geplaatst voor het laden van elektrische voertuigen.

Contactpersoon: Leoniek van den Hoorn [leoniek.vanderhoorn@veldhoven.nl]

#### 4.1.5. Gemeente Venlo

Voor de gemeente Venlo was het landelijke VPA-project aanleiding om het idee en de mogelijkheid van ondergrondse laadpunten verder te onderzoeken en mogelijk te maken. Dit om het aantal bovengrondse objecten in de openbare ruimte te beperken. Met verschillende bedrijven is vervolgens het gesprek aangegaan om de mogelijkheden van ondergrondse laadpunten een stap verder te brengen. Eén van de bedrijven is vervolgens een ontwikkeltraject gestart om te komen tot een prototype dat aan alle eisen t.a.v. laadpalen en ondergrondse putkasten voldoet. Het ondergrondse laadpunt is zo groot als twee trottoir tegels en wordt mechanisch door middel van een app geopend en gesloten. Op Ecomobiel 2015 is een prototype gepresenteerd.

Het eerste laadpunt zal in de praktijk getest worden op het terrein van de gemeente Venlo. Vervolgens kan het in de openbare ruimte toegepast worden. Gesprekken met enkele deelnemers hierover hebben al plaatsgevonden.



Aangezien de eerste locaties in de openbare ruimte ook voor het bedrijf nog in de vorm van een proef geplaatst worden, blijven de laadpunten in eigendom van het bedrijf. Wel worden ze aangesloten op de meterkast van de aanvrager. De kosten worden betaald door het bedrijf, de gemeente en de gebruiker. Venlo neemt in principe geen verkeersbesluit en plaatst geen verkeersbord (maatwerk). Er wordt vanuit gegaan dat de gebruikers onderling in de buurt organiseren dat ze gebruik kunnen maken van het laadpunt.

*Figuur 10 Prototype ondergronds laadpunt, getoond op Ecomobiel 2015*

Contactpersoon: W. Stevens [w.stevens@venlo.nl]

#### 4.2 Ervaringen andere gemeenten

Naast de vijf pilot gemeenten uit dit project zijn er bij diverse gemeenten in het land ervaring met het VPA. In deze paragraaf komen kort de ervaringen aan bod in de gemeenten Eindhoven, Bunnik, Hilversum, Houten, Rotterdam, Utrecht en Zutphen.

##### 4.2.1. Gemeente Eindhoven

Nadat de Stichting E-Laad in 2013 stopte met het plaatsen van laadpalen in de openbare ruimte, ontstond er in Eindhoven direct een wachtlijst van mensen met een EV, maar geen mogelijkheid om in de buurt de auto op te kunnen laden. Er was op dat moment ook nog geen direct alternatief voor het plaatsen van publieke laadpalen.

Om die reden heeft de gemeente Eindhoven besloten om een proef te doen met het toestaan van VPA's. Om in aanmerking te komen voor de proef moest de deelnemer:

- Beschikken over een elektrische auto (geen onderscheid tussen een hybride of full electric);

- Geen mogelijkheid hebben om op eigen terrein te laden;
- Niet kunnen beschikken over een publiek laadpunt binnen een straal van 300 meter;
- Niet wonen in een gebied waar vergunning-parkeren van toepassing is;
- Zelf de investeringskosten op zich nemen;
- Een overeenkomst met de gemeente aangaan voor de duur van in beginsel twee jaar (later verlengd tot afloop van het leasecontract van de auto).

De gemeente Eindhoven heeft voor een vergaande aanpak gekozen door de parkeervakken op kenteken te reserveren. Dit was een bewuste keuze van toenmalig wethouder J. Helms: “Wij willen elektrisch rijden echt stimuleren. Iemand die bereid is zelf te investeren in een laadpunt en zijn nek uitsteekt om elektrisch te rijden, mag daar nu zeker iets voor terug krijgen. Daarom reserveren wij het parkeervak voor deze mensen”.

Op een oproep van de gemeente in de lokale media zijn tien geïnteresseerden afgekomen en uiteindelijk hebben zes van hen een VPA op kenteken gerealiseerd.

Door de gemeente is een brief beschikbaar gesteld aan de deelnemers die ze zelf bij omwonenden hebben kunnen verspreiden om tekst en uitleg te geven. Op één locatie is uiteindelijk bezwaar gemaakt tegen het genomen verkeersbesluit. Dit bezwaar is door de Hoor- en adviescommissie behandeld en de commissie heeft de gemeente in het gelijk gesteld.

Het op kenteken reserveren van een parkeervak bij een laadpunt lijkt juridisch een aantal haken en ogen te hebben. Er was geen juridische consensus of dit wel of niet juridisch mogelijk is conform het Besluit Administratieve Bepalingen Wegverkeer.

De gebruikers van de VPA's zijn erg tevreden en te spreken over het traject en het gebruik van het laadpunt.

Vanwege de enorme behoefte aan laadpalen die in Eindhoven zal gaan ontstaan en de benodigde capaciteit die nodig is voor het realiseren van een VPA is in Eindhoven besloten om de proef niet op te schalen, maar de beschikbare capaciteit in te zetten op het realiseren van publieke infrastructuur.



*Figuur 11 Opening VPA te Eindhoven door toenmalig wethouder Helms*

Contactpersoon: Jeroen van Gestel [[j.vangestel@hetenergiebureau.nl](mailto:j.vangestel@hetenergiebureau.nl)]

#### **4.2.2. Gemeente Bunnik**

In de gemeente Bunnik is in 2015 een VPA geopend dat alleen toegankelijk is voor de aanvrager. Er is geen verkeersbesluit genomen en ook geen bord geplaatst. Deze aanvrager draagt zelf alle kosten van de realisatie. In de contractuele afspraken is met de aanvrager overeengekomen dat partijen zullen handelen als ware de laadpaal volledig eigendom van de aanvrager.

Contactpersoon: J. Van Wier [[J.v.Wier@bunnik.nl](mailto:J.v.Wier@bunnik.nl)]

#### **4.2.3. Gemeente Hilversum**

Binnen de gemeente Hilversum zijn tot eind 2015 drie VPA's gerealiseerd en zijn er meerdere aanvragen in behandeling. Bij de beoordeling van een aanvraag wordt met name gekeken naar de afstand tot andere laadpunten (> 300 meter) en het gebruik van die laadpunten. VPA's worden ondersteund door een verkeersbesluit met verkeersbord en wegmarkering. In de contractuele afspraken is met de aanvragers overeengekomen dat partijen zullen handelen als ware de laadpaal volledig eigendom van de aanvrager.

Contactpersoon: M. Wiegant [[m.wiegant@hilversum.nl](mailto:m.wiegant@hilversum.nl)]

#### **4.2.4. Gemeente Houten**

In de gemeente Houten is eerder één VPA gerealiseerd. Het betreft hier een dubbel uitgevoerde laadpaal (twee laadpunten), ondersteund door een verkeersbesluit en een verkeersbord, waarbij twee parkeerplaatsen zijn gereserveerd. In de contractuele afspraken is met de aanvrager overeengekomen dat partijen zullen handelen als ware de laadpaal volledig eigendom van de aanvrager.

Eind 2015 richt de gemeente zich op het invullen van de laadbehoefte de MRA tender 2015, welke voorziet in een totaal van 200 laadpalen in Noord-Holland, Flevoland en Utrecht.

Contactpersoon: Bregje Tettelaar- van Nunen [[bregje.tettelaar@houten.nl](mailto:bregje.tettelaar@houten.nl)]

#### 4.2.5. Gemeente Rotterdam

Ook in de gemeente Rotterdam is sinds kort ruimte voor het VPA. Naast de 600 publieke oplaadpalen is er eind 2015 één VPA geformaliseerd. Hierbij is ervoor gekozen om geen verkeersbesluit te nemen. Het betreft hier een publiekelijk toegankelijke laadpaal. In de contractuele afspraken is met de aanvrager overeengekomen dat partijen zullen handelen als ware de laadpaal volledig eigendom van de aanvrager. Binnen de gemeente is ervoor gekozen om ervaring op te doen met een tiental pilot VPA's, zo mogelijk op verschillende manieren ingestoken.

Contactpersoon: Q. Oudshoorn [qa.oudshoorn@rotterdam.nl]

#### 4.2.6. Gemeente Utrecht

In Utrecht is al sinds 2011 sprake van een VPA. Het bedrijf Lomboboxnet heeft hier de realisatie van haar VPA gekoppeld aan zowel het elektriciteitsnet als haar zonnepanelen. Voor de gemeente Utrecht is indertijd ook de mogelijkheid vastgesteld voor tien VPA's, mits deze ook gekoppeld zijn aan zonnepanelen. Eind 2015 zijn er in de stad dan ook 4 VPA's gerealiseerd.

Contactpersoon M. Zegers [m.zegers@utrecht.nl]

#### 4.2.7. Gemeente Zutphen

De gemeente Zutphen publiceerde al in mei 2013 haar beleidsregel ter beoordeling van aanvragen van private laadpunten op openbaar terrein. Daarmee is indertijd ook één VPA gerealiseerd. Sinds kort zijn de mogelijkheden van het VPA uitgebreid voor plugin hybrides en range extenders. Daarbij is het beleid van de gemeente dat zij zelf geen kosten wil maken. De kosten van verkeersborden en de inrichting van het parkeervak worden dan ook bij de aanvrager neergelegd. De gemeente berekent echter geen leges en geen precario voor een laadpunt op openbaar terrein. Zij verreken ook geen ambtelijke kosten voor het nemen van een verkeersbesluit en het opstellen van een overeenkomst tussen de aanvrager en de gemeente.

Op een aantal punten zijn er duidelijke overeenkomsten met beleid in andere gemeenten. Zo wordt een aanvraag in Zutphen alleen gehonoreerd op plekken waar de parkeerdruk niet te hoog is. Indien de parkeerdruk onbekend is, wordt er een schouw uitgevoerd. Een ander onderdeel is dat de laadpunten ook voor andere gebruikers beschikbaar moeten zijn (interoperabiliteit).

Contactpersoon M. Lichtenbeld [M.Lichtenbeld@zutphen.nl]

#### 4.3 VPA expertsessie gemeenten

Op donderdag 19 november 2015 kwamen elf gemeenten bijeen voor een expert sessie over het Verlengd Privaat Aansluitpunt (VPA). Op het kantoor van de Rijksdienst Voor Ondernemend Nederland (RVO.nl) werden die ochtend de kansen en beren op de weg richting realisatie van het VPA besproken. Hierbij aanwezig waren RVO.nl, de gemeenten Ameland, Geldermalsen, Gorinchem, Heerlen, 's-Hertogenbosch, Kerkrade, Leiden, Maastricht, Veldhoven, Venlo, Zeist en de samenwerkende adviesbureaus HetEnergieBureau en Movares. Deze expert sessie vormde tevens de slotbijeenkomst van het met ondersteuning van RVO.nl uitgevoerde project 'Realisatie Verlengde Private Aansluitingen'.

De opening van de sessie werd verricht door Monica Kwakkelstein van RVO, die tevens de verbanden schetste tussen het VPA en de *Green Deal openbaar toegankelijke*



laadinfra, evenals enkele resultaten uit een enquête laadinfra onder gemeenten. Daarna plaatste Jeroen van Gestel (HetEnergieBureau) het VPA in perspectief ten aanzien van enkele landelijke ontwikkelingen en identificeerde Menno Chang (Movares) met de aanwezigen de belangrijkste beren op de weg. Naast verschillende feitelijke vragen bleken dit vooral vragen rond de aansprakelijkheid en het risico van de gemeente te zijn.

Vervolgens presenteerden twee gemeenten hun ervaringen. Marc Pluijgers vertelde van de motivatie en ontwikkelingen in 's-Hertogenbosch en Ward Stevens presenteerde de inspanningen in de gemeente Venlo om met het VPA de ontwikkeling van een ondergronds laadpunt mogelijk te maken.

Na een korte pauze werden drie 'beren' behandeld: wel of geen KLIC melding, aansprakelijkheid en risico. Wat betreft dat risico werd een aanzet gedaan om dat risico in perspectief te zien: hoe groot is de kans en het mogelijke effect van een ongewenste gebeurtenis in relatie tot de inspanningen die je als gemeente daarin wilt investeren? Dit lijkt vooralsnog overkomelijk: 'waar hebben we het eigenlijk over'?



Figuur 12 Sferimpressie VPA expert sessie

Als slot werd een positief ingestoken business case voor het VPA gepresenteerd en werd teruggekomen op de geïdentificeerde beren op de weg. Verrassend genoeg bleken alle beren voldoende behandeld te zijn om de aanwezigen het gevoel te geven hier goed mee uit de voeten te kunnen. De uitdaging ligt nu bij hen om 'thuis' collega's hetzelfde inzicht te geven in de feitelijkheden en vervolgens het eens te worden over de te maken beleidskeuzen.

#### 4.4 Beleving marktpartijen

Als onderdeel van het project heeft een verkenning plaatsgevonden onder enkele marktpartijen die actief zijn met VPA's of hierin ambities hebben. De volgende marktpartijen hebben meegewerkt aan de verkenning:

- ANWB
- Allego
- The New Motion

Uit deze verkenning zijn de volgende relevante aspecten naar voren gekomen:

- Er worden kansen en mogelijkheden gezien voor VPA's, er komen veelvuldig vragen binnen van bedrijven en particulieren voor VPA's, er zijn echter nog maar weinig VPA's in de praktijk gerealiseerd;
- Er is veel onbekendheid als het gaat om VPA's. Vanwege de onbekendheid haken veel gemeenten af of procedures zijn dermate lang dat de aanvragers weer afhaken;

- Het komt voor dat gemeenten wel mee willen werken, maar onvoldoende bekend zijn met het onderwerp en daardoor onrealistische voorwaarden of condities willen vastleggen.
- Voor aanvragers is het totaal onbekend wat het beleid van de gemeente is en brengt het veel onzekerheid met zich mee. Hierdoor haken aanvragers af.
- Bovenstaande punten leiden er toe dat de marktpartijen hun aandacht op andere onderwerpen richten. Het realiseren van VPA's gaat te moeizaam, waardoor het niet interessant is hier (te) veel aandacht aan te besteden;
- Technisch gezien is het geen enkel probleem om een VPA te realiseren. Zowel plaatsing als exploitatie is prima mogelijk en voldoen aan alle landelijke eisen rondom veiligheid, interoperabiliteit etc.;
- Er is zowel onder marktpartijen, EV-rijders als gemeenten veel behoefte aan informatie en duidelijkheid rondom VPA's;
- Meer duidelijkheid over de regels en mogelijkheden, meer uniformiteit rondom VPA's is nodig om dit echt van de grond te krijgen. Dit project zou daar een belangrijke meerwaarde in kunnen hebben.

#### 4.5 Conclusies

Langzaam maar zeker begint het aantal gemeenten met ervaring met het VPA te groeien. De grootste onbekendheden zijn inmiddels duidelijk en er lijkt een consensus te ontstaan op een aantal punten. Zo beschouwen gemeenten het als voldoende risico afdekking als contractueel met de bewoner is vastgelegd dat partijen zullen handelen als ware de laadpaal volledig eigendom van de aanvrager.

Op het gebied van verkeersbesluiten doet zich juist enige verbreding voor. Naast de voorkeur voor het publiekelijk toegankelijke laadpunt ondersteund door een verkeersbesluit ontstaan er varianten waarin geen verkeersbesluiten genomen worden en het de verwachting is dat men dit zelf onderling in de wijk weet te organiseren.

Vanuit de markt is de wens geuit dat gemeenten gezamenlijk meer ervaring opdoen met deze thematiek en kennis uitwisselen. Indien dit dan leidt tot snellere besluitvorming en consensus op het merendeel van de vraagstukken, kan hier een markt ontstaan waar meerdere marktpartijen een aanbod op kunnen ontwikkelen.

## 5 Conclusies en aanbevelingen

In dit hoofdstuk worden de voornaamste conclusies naar aanleiding van dit onderzoek weergegeven.

### 5.1 Conclusies

Het aantal elektrische auto's is de afgelopen jaren fors toegenomen en zal ook de komende jaren aanzienlijk blijven stijgen. De uitrol van de daarbij noodzakelijke publieke laadinfrastructuur blijft in veel gevallen achter bij de vraag. Veel gemeenten worstelen hierdoor met de vraag op welke manier zij kunnen voldoen aan de vraag van particulieren of bedrijven naar laadpunten in de openbare ruimte. Steeds vaker komt de vraag naar voren of een VPA voor een particulier, bedrijf en/of gemeente een geschikte en realistische oplossing is. Op basis van het project "Realisatie Verlengd Privaat Aansluitpunt" en de onderliggende rapportages kunnen we t.a.v. van deze vraag de volgende conclusies formuleren:

#### *Het VPA als gemeentelijk instrument*

- Een VPA lijkt een kansrijke niche toepassing. Een VPA lijkt kansrijk indien er geen of onvoldoende publieke laadpunten aanwezig zijn en de uitrol van publieke laadpalen achterblijft bij de vraag. Het is niet de verwachting dat VPA's een volwaardig alternatief zijn om te komen tot een grootschalig en dekkend netwerk van publieke laadinfrastructuur;
- Inmiddels zijn er verschillende gemeenten die kennis en ervaring hebben opgedaan en ook daadwerkelijk VPA's hebben gerealiseerd;
- Doorgaans kiezen de gemeenten die een VPA toestaan ervoor dit in deze fase in de vorm van een pilot uit te voeren. Vervolgens worden de afspraken met een particulier vastgelegd in een private overeenkomst. De meeste gemeenten kiezen ervoor dat de aanvrager zelf de kosten voor het laadpunt, installatie en beheer op zich neemt. De gemeente neemt dan de kosten voor een eventueel verkeersbord op zich en brengt geen leges in rekening. In vrijwel alle gevallen dient het VPA publiek toegankelijk te zijn. De meeste gemeenten kiezen ervoor een verkeersbesluit te nemen en een verkeersbord te plaatsen. Hier zien we echter ook steeds vaker dat gemeenten geen verkeersbesluit nemen en rekenen op onderlinge afspraken en organisatiekracht in de wijk.

#### *Voor- en nadelen rond het VPA*

- Voor een particulier of bedrijf kan een VPA o.a. het voordeel hebben dat men over een laadpunt kan beschikken, dat dit laadpunt vaker beschikbaar is, dichter in de buurt is en een financieel voordeel op kan leveren voor de eigenaar/gebruiker, omdat het laadtarief lager kan zijn;
- Voor een gemeente kan een VPA het voordeel hebben dat zij bij het achterblijven van de uitrol van publieke laadpunten toch kan voorzien in de behoefte van burgers en bedrijven;
- VPA's zijn nieuw, waardoor het vaak ontbreekt aan voorbeelden en richtlijnen. Daardoor roepen VPA's nog veel vragen op en komen initiatieven moeizaam van de grond. Voorbeelden en meer uniformiteit kan de uitrol van VPA's versnellen. Dit project en onderliggende rapportage doet hier een aanzet toe.

- Indien een gemeente VPA's wil toestaan dient er een aantal beleidsmatige keuzes gemaakt te worden over onder andere de investeringskosten en het nemen van een verkeersbesluit. Deze keuzes hebben sterke invloed op de vraag of een VPA voor een particulier wel of niet interessant is;

#### *Het VPA en enkele praktische vragen*

- Technisch gezien lijken er geen belemmeringen te zijn voor het realiseren van een VPA. Ook alle veiligheidsaspecten zijn met bestaande normen goed ondervangen;
- Laadpunten in de publieke ruimte zijn eigendom van de gemeente, tenzij dit geregeld wordt door middel van opstal of erfpacht. De gemeente blijft in het geval van een VPA echter de ogenschijnlijk 'bezitter', en daarmee ook de aansprakelijke partij. De gevolgen van die aansprakelijkheid kan een gemeente middels een private overeenkomst (modelcontract) grotendeels bij de aanvrager van het VPA neerleggen. Hiermee is het risico niet tot nul gereduceerd, maar de kans op een incident en de mogelijke gevolgen worden wel zeer klein geacht.
- Volgens de huidige formulering van de Wet informatie-uitwisseling ondergrondse netten (WION) kan een particulier zich niet registreren als een beheerder van kabels en leidingen. Dit betekent dat in opdracht een particulier gelegde kabels niet hoeven te worden aangemeld middels een KLIC registratie. Het is overigens onze verwachting dat bij de aangekondigde wijziging van de WION rond dit punt wel enige discussie zal ontstaan.
- Er is geen sprake van een BTW plicht indien 'op beperkte schaal' andere voertuigen dan dat van de aanvrager gebruik maken van het VPA. De staatssecretaris heeft zich niet uitgelaten over de hoogte van dat omslagpunt. Indien dat omslagpunt overigens wordt bereikt, is het toch onwaarschijnlijk dat de verschuldigde BTW het drempelbedrag van € 1.345,- uit de kleine-ondernemersregeling zou overstijgen.
- Binnen de Belastingdienst zijn sommigen van mening dat de Energiebelasting zou moeten worden geheven per voertuig, en niet per aansluiting. Dit is een visie die impact zou hebben op het laden van alle elektrische voertuigen en die verder gaat dan het VPA.

#### 5.2 Vragen en aanbevelingen

Met dit onderzoek zijn stappen gezet om antwoorden te vinden op vragen m.b.t. de VPA. Als onderdeel van het project zijn in verschillende gemeenten VPA's gerealiseerd. Om ook antwoorden te vinden over de gebruiksperiode van VPA en om de kansrijkheid van VPA's verder te vergroten adviseren wij de volgende acties aan de deelnemende gemeenten;

- Organiseer in de eerste helft van 2016 een evaluatie met gemeenten die aan dit project hebben deelgenomen en evalueer het proces en de opgedane ervaringen in de uitvoering;
- Organiseer dat de gemeentelijke koplopers (de vijf deelnemers aan dit project), maar ook andere gemeenten die projecten hebben gerealiseerd met elkaar in contact blijven en kennis en ervaring blijven uitwisselen en beschikbaar stellen aan anderen;
- Onderzoek of er meer uniformiteit georganiseerd kan worden t.a.v. het VPA. Bijvoorbeeld of in samenwerking met de VNG, RVO of het NKL;

- Onderzoek de mogelijkheden om op de VPA ervaringen voort te bouwen door deze als basis te nemen voor een nieuwe CROW richtlijn;
- Volg de actuele ontwikkelingen/komende veranderingen t.a.v. de regelgeving rondom de KLIC (herziening WION) en belastingregelgeving in relatie tot het VPA.

## Bijlage 1 - Geactualiseerde versie modelcontract

## Bijlage 2 - Toelichting modelcontract

De oorspronkelijke versie van dit modelcontract (maart 2014) is eind 2015 opnieuw doorgenomen door zowel een technisch expert als een jurist van Movares. Tijdens deze herziening bleek dat het de 2014 versie nog steeds actueel is, behoudens de volgende wijzigingen:

P9)

2. Tussenmeter, **nauwkeurigheidsklasse 1 of hoger**, in de meterkast voor het verrekenen/verifiëren van de gebruikte energie.

P10)

- II. Er is een storingsdienst met **2-uurs => 4-uurs** servicelevel voor problemen met het loskoppelen van voertuigen.
- III. Situaties die een gevaar kunnen opleveren voor de openbare veiligheid, gebruikers, passanten of op andere afwijkingen die een gevaar kunnen vormen voor de veiligheid worden zo spoedig mogelijk doch uiterlijk binnen **2 uur => 4 uur** na melding/detectie verholpen.
- IV. In overige gevallen wordt de storing **aan het laadpunt** uiterlijk de volgende werkdag **=> binnen twee werkdagen** na detectie/melding verholpen.

### Toelichting modelcontract

Bij het opstellen van het modelcontract Verlengd Privaat Aansluitpunt zijn een aantal keuzes en uitgangspunten gehanteerd. Zo is getracht om juridisch correct taalgebruik te hanteren dat ook voor niet-juristen begrijpelijk is. Tevens is een contractvorm gevonden die zowel bruikbaar is voor natuurlijke personen (burgers) als voor rechtspersonen zoals bedrijven. Tot slot is een vorm gehanteerd die het gemeenten mogelijk maakt om het contract naar eigen voorkeur aan te passen door middel van **gekleurde invulteksten** en keuze-opties, aangegeven met [**KEUZE**].

In de volgende tekst wordt per artikel uit het modelcontract een korte toelichting gegeven.

- Artikel 1. Begripsomschrijving – De belangrijkste begrippen uit het Modelcontract worden hier gedefinieerd en in het vervolg met een hoofdletter geschreven.
- Artikel 2. Laadpaal en Oplaadlocatie – de locatie en specificaties van het laadpunt worden in de bijlage omschreven, evenals de benodigde meldingen, ontheffingen en/of vergunningen. Deze kunnen immers per gemeente verschillen.
- Artikel 3. Financiële bepalingen – Uitgangspunt van dit contract is dat de gemeente elektrisch rijden welwillend faciliteert, maar hiervoor naast haar eigen inzet (procedures, vergunningen, etc.) geen kosten draagt. Verder dient de gemeente de keus te maken of zij voor de oplaadlocatie een vergoeding wil ontvangen.

- Artikel 4. Verplichtingen Aanvrager – Uitgangspunt hier is dat de aanvrager van het laadpunt verantwoordelijk is voor installatie, beheer en verwijdering hiervan, en tevens de kosten daarvan draagt. Bovendien biedt dit artikel de mogelijkheid om een maximumprijs per kWh vast te stellen.
- Artikel 5. Verplichtingen Gemeente – de gemeente verplicht zich een besluit te nemen over de vereiste vergunningen en/of ontheffingen.
- Artikel 6. Parkeerplaats en toegankelijkheid Laadpaal – Belangrijk uitgangspunt van deze notitie is dat de overeenkomst geen exclusief recht verleent aan de gebruiker voor de parkeerplaats of het laadpunt. Andere e-rijders moeten hier eveneens gebruik van kunnen maken. Tevens is er vanuit gegaan dat de overeenkomst wordt aangegaan voordat het verkeersbesluit is genomen (dit laatste kan in artikel 6.2 worden gewijzigd).
- Artikel 7. Looptijd – De overeenkomst wordt aangegaan voor een aantal jaren. Wij kunnen ons een termijn tussen twee en vijf jaar goed voorstellen. Tevens wordt hier de mogelijkheid geboden een (jaarlijks) evaluatiemoment vast te leggen.
- Artikel 8. Tussentijdse opzegging of wijzigingen. - Gedurende de looptijd van het contract kunnen onvoorziene omstandigheden optreden. In dit artikel wordt geregeld hoe partijen tot een redelijke verdeling van de kosten kunnen komen bij het tussentijds opzeggen van het contract. Uitgangspunt is dat partijen daar gezamenlijk in redelijkheid uitkomen, waarbij de optie wordt geboden om nu al een verdeelsleutel vast te leggen. Uitgesloten wordt de vergoeding van eventuele gedeelde inkomsten.
- Artikel 9. Eigendom en aansprakelijkheid. - Uitgangspunt is dat de gemeente het oplaadpunt welwillend faciliteert en dat de aanvrager het merendeel van de risico's draagt en zich daartoe verzekert. Aangezien het laadpunt geplaatst wordt in de openbare ruimte, wordt het daarmee automatisch eigendom van de gemeente. In dit artikel is de keuze geboden om aan de aanvrager het recht van opstal te verlenen. Dit betekent overigens wel weer extra kosten (notaris).
- Artikel 10. Slotbepalingen – Hierin is onder meer geregeld dat bij verhuizing het laadpunt aan de nieuwe bewoner kan worden overgedragen, mits de gemeente daarvoor toestemming geeft.



## Toelichting Modelcontract – technische bijlagen

In de volgende tekst wordt een korte toelichting gegeven op de technische bijlagen uit het modelcontract. De overige bijlagen spreken voor zich.

Specificaties Laadpaal:

### De Laadpaal en toebehoren voldoen tenminste aan de volgende eisen:

- a. *Norm: IEC 61851-1 (2010) en IEC 61851-22 (2001).* Dit zijn de courante normen en schrijven voor hoe onder meer de laadtransactie tot stand dient te komen, hoe de veiligheid wordt gewaarborgd en hoe informatie wordt uitgewisseld tussen de auto en de laadpaal m.b.t. bijvoorbeeld de maximale laadstroom. Het doel van deze norm is er voor te zorgen dat elektrische auto's en laadpalen standaard dezelfde technieken gebruiken zodat nagenoeg overal kan worden geladen.
- b. *Stekker wordt vergrendeld tijdens laden.* Het vergrendelen van de stekker is een veiligheidsvoorwaarde. Deze functionaliteit is overigens opgenomen in de hierboven genoemde norm.
- c. *Een CE markering;*
- d. *CE richtlijnen: Voldoet aan laagspanningsrichtlijn (2006/95/EG) en EMC richtlijn (2004/108/EC).* De laadpaal is een apparaat dat wordt aangesloten op 230 Volt en valt daarmee onder de laagspanningsrichtlijn. Dit is een veiligheidsrichtlijn. Apparatuur die onder deze richtlijn valt, mag niet in de handel gebracht of in gebruik gesteld worden zonder CE-markering. De EMC richtlijn stelt eisen aan de emissie van elektromagnetische straling en de gevoeligheid hiervoor. Het doel hiervan is om te voorkomen dat apparaten onderling de goede werking verstoren
- e. *Heeft een keurmerk van Dekra of gelijkwaardige onafhankelijke keuringsinstantie waaruit blijkt dat apparaat voldoet aan bovenstaande normen.* Dit alles ter borging van bovenstaande punt.
- f. *Een aanvullende bescherming omhulsel elektrische componenten van minimale conform EN60529, dichtheidsklasse IP 54.* IP54 garandeert volledige bescherming tegen contact met spanningvoerende delen en tegen schadelijke ophoping van stof: er kan stof binnendringen, maar dit beïnvloedt de werking niet. Daarnaast heeft spatwater uit een willekeurige richting geen nadelig effect.

De IP-codering (Ingress Protection system) is vastgelegd in de Europese norm EN60529. Deze norm definieert verschillende beschermingsgraden tegen het binnendringen van vreemde voorwerpen, stof en vocht. De term 'vreemde voorwerpen' omvat zaken als vingers, voorwerpen en gereedschappen, die in aanraking kunnen komen met spanningvoerende delen van de laadpaal.

- g. *Vandalisme beschermd conform EN-501102 IK08.* De bestendigheid tegen schokken (slagvastheid) wordt in de EN-norm 501102 vastgelegd. Hiervoor wordt de IK aanduiding gebruikt. Er bestaan geen armaturen of behuizingen die vandalisme kunnen voorkomen.

IK02 = standaard

IK04 = standaard plus

IK07 = versterkt

IK08 = vandalisme beschermd

IK09 = vandalisme bestendig

- h. *Compatibel met P1 poort van slimme meter, alle versies DSMR t/m 5.0 met als doel het laadvermogen als functie van de woonhuisbelasting te kunnen begrenzen zodat overbelasting van de hoofdzekering/-automaat wordt voorkomen.* Omdat het VPA gebruikmaakt van de woonhuisaansluiting bestaat er een kans dat ten gevolge van overbelasting de hoofdzekering “doorslaat”. Deze hoofdzekering heeft vaak een waarde van 25 of 35 Ampere. Stel dat een auto vol aan het laden is met 16A, terwijl het huis op dat moment 20 Ampere gebruikt. Het totaal hiervan is teveel voor de hoofdzekering. Om dit te voorkomen kan gebruik worden gemaakt van informatie uit de slimme meter. Deze meet immers de stroom die naar de woning gaat. Met behulp van deze informatie kan de laadstroom naar de auto tijdelijk worden verminderd of onderbroken. Meestal zijn hoge stromen in een woonhuis van tijdelijke aard (waterkoker, wasmachine tijdens opwarmen etc.). Deze oplossing werkt overigens niet voor 3-fasen aansluitingen omdat de meter enkel het totale vermogen en niet per afzonderlijke fase registreert. Verder zijn er ook andere methoden om overbelasting te voorkomen. Hiertoe dient een sensor te worden geplaatst in de meterkast.
- i. *Ontworpen en geschikt voor onderhoudsarme plaatsing in de buitenruimte gedurende 10 jaar;*
- j. *Geschikt voor het laden van elektrische voertuigen volgens de norm type 2 mode 3. Type 2 is de standaard stekker voor elektrische auto's en mode 3 is het standaard laadprotocol;*
- k. *2 jaar fabrieksgarantie;*
- l. *Voorzien van een status indicator voor de volgende vier situaties: beschikbaar, storing, laden, klaar met laden.* Dit kan een LED indicator zijn.

## **De laadpaal dient te worden aangesloten en geïnstalleerd conform NEN1010**

1. *Op een aparte aardlekautomaat :16A, 1polig + nul, B karakteristiek/ 30mA-Klasse B. Deze automaat dien direct gevoed te worden vanuit de hoofdbeveiliging van de regionale netbeheerder. Deze automaat dient direct gevoed te worden vanuit de hoofdbeveiliging van de regionale netbeheerder; Deze z.g. aardlekautomaat kan wat betreft de werking worden vergeleken met een zekering van 16A gecombineerd met een aardlekschakelaar. Deze combinatie beveiligt de installatie tegen overbelasting, kortsluiting en zorgt ervoor dat de laadpaal wordt uitgeschakeld indien er stroom “weglekt” naar aarde.*
2. *Tussenmeter voor het verrekenen van de gebruikte energie. Wellicht overbodig omdat de laadpaal in veel gevallen is voorzien van een kWh-meter. Desalniettemin adviseert Movares een eenvoudige tussenmeter ter verificatie van het energieverbruik van de laadpaal om te voorkomen dat meetfouten, administratiefouten etc. tot conflicten over de energiekosten leiden.*
3. *Aarding via de woonhuisinstallatie: deze moet vooraf en nadien periodiek, eens per 5 jaar, worden gecontroleerd door een erkend installateur. Aangezien het VPA op de woonhuisinstallatie wordt aangesloten is het logisch de aarding hiervan ook hierop aan te sluiten. Een extra aardelektrode is dan niet nodig. Aardfouten in zowel de laadpaal als de verbindingenkabel worden direct door de aardlekautomaat uitgeschakeld. Het is wel van uiterst belang dat de aardingsvoorziening van de woning in orde is. Uiteraard is dit altijd van belang voor de veiligheid binnen de woning. Gewaarborgd dient echter te worden dat de laadpaal en auto in de publieke ruimte veilig blijven geaard. Daarom is periodieke inspectie noodzakelijk.*
4. *De aansluitkabel dien op een minimale diepte van 0,6 meter te worden geïnstalleerd en rechtstandig te worden ingevoerd in de paal. Daarnaast dient deze kabel herkenbaar te zijn. Ter voorkoming van schade en omwille van de veiligheid dient de kabel op voldoende diepte te worden gelegd en in de paal te worden ingevoerd. Hierbij dient te worden voorkomen dat de kabel kan knikken of beschadigd raakt doordat de kabel te strak tegen de rand aan de onderkant van de paal zit. De montagewijze is identiek aan die voor openbare verlichtingsmasten of bijvoorbeeld parkeerautomaten.*

## Bijlage 3 – VPA en belastingwetgeving

### **Belastingplan 2015: de gevolgen voor het Verlengde Private Aansluitpunt (VPA)**

*Dient de eigenaar van een VPA energiebelasting en/of BTW af te dragen?*

Een VPA laadpaal is bedoeld voor het opladen van elektrische voertuigen. Deze laadpaal is geplaatst in de openbare ruimte van een gemeente en aangesloten op de meterkast van een privaat persoon waar de energietoevoer vandaan komt. Deze laadpaal kan worden gebruikt voor:

1. het elektrisch opladen van de auto van de private persoon;
2. het opladen van de auto van derden.

In het Belastingplan 2015 zijn een aantal wijzigingen geïntroduceerd met betrekking tot de energiebelasting. De Wet Belastingen op Milieugrondslag is als gevolg van het Belastingplan per 1 januari 2015 aangepast. Wat betekent dit voor het VPA?

#### **Juridisch kader**

De Wet belastingen op milieugrondslag (WBM) omschrijft wie wanneer energiebelasting dient af te dragen. In artikel 50 lid 1 van de wet wordt bepaald dat energiebelasting wordt geheven er ter zake van de levering van elektriciteit via een aansluiting aan de gebruiker. Het is de hoofdregel dat degene die de levering verricht de belasting dient af te dragen. Deze verplichting gold tevens vóór 2015.

#### **WBM Artikel 50 lid 1**

*De belasting wordt geheven ter zake van de levering van (...) elektriciteit via een aansluiting aan de gebruiker, (...).*

Bij de levering van elektriciteit via het distributienet via de meterkast is er sprake van een aansluiting. De private persoon is de gebruiker. Over deze elektriciteit is energiebelasting verschuldigd. Dit betekent bij een privaat huishouden dat de energiemaatschappij energiebelasting afdraagt voor het verbruik van het huishouden, deze belasting wordt doorberekend aan de gebruiker.

Een nieuwe bepaling die met het Belastingplan 2015 is geïntroduceerd is artikel 50 lid 3 sub a WBM. Artikel 50 lid 3 sub a bepaalt als volgt:

#### **WBM Artikel 50 lid 3:**

*De belasting wordt voorts geheven ter zake van:*

- a. *de levering, anders dan via een aansluiting, van (...) elektriciteit aan de gebruiker (...)*

De belastbare handeling “levering anders dan via een aansluiting” is nieuw. Er kan discussie ontstaan over de reikwijdte van dit artikel.<sup>3</sup> In de parlementaire toelichting heeft Staatssecretaris Wiebes aangegeven dat het hier een vereenvoudiging betreft van de heffingsystematiek voor situaties waarbij anders dan via een aansluiting energie wordt geleverd. De wijziging heeft volgens de Staatssecretaris als doel het aantal

<sup>3</sup> Zie onder andere “Belastingplan 2015: nog meer knelpunten in de energiebelasting” Weekblad voor Fiscaal recht, R.A. Bosman en N.E. Muller, WFR 2015/477.

belastingplichtigen te verminderen en alle leveringen hetzelfde te behandelen, ongeacht of deze plaatsvinden via het net, via een directe lijn of “achter de meter” (bijvoorbeeld binnen de installatie van de afnemer). Er is verder duidelijk aangegeven dat de aanpassingen van art. 50 grotendeels technische wijzigingen behelzen waarmee geen beleidsmatige wijziging is beoogd.<sup>4</sup>

De Staatssecretaris geeft in zijn toelichting bij het Belastingplan 2015 met betrekking tot energiebelasting bij laadpalen tevens aan dat:

“De energiebelasting wordt berekend per aansluiting, ook bij laadpalen voor elektrische auto’s. Er wordt dus per laadpaal gekeken, tenzij meerdere laadpalen samen één aansluiting hebben. Het maakt daarbij geen verschil of de laadpaal bij een tankstation staat of langs de weg. Hoe het zit bij een eigen laadpaal waarvan ook een buurman gebruik maakt, hangt af van de situatie. Als de laadpaal gewoon van jezelf is en je het energiebedrijf ook betaalt voor de stroom die de buurman gebruikt, hoort de laadpaal bij het huis en is sprake van één aansluiting. Of je daarmee ondernemer bent voor de omzetbelasting is afhankelijk van feiten en omstandigheden. Eén enkele levering van elektriciteit in de privésfeer zal doorgaans niet tot ondernemerschap leiden. Dat is anders, als de laadpaal wordt geëxploiteerd om er duurzaam opbrengst uit te verkrijgen.”<sup>5</sup>

De staatssecretaris gaat uit van de veronderstelling dat de laadpaal ‘bij het huis hoort’. Om vast te stellen of deze veronderstelling per geval klopt en de juridische status van het object te duiden is het relevant om te kijken naar het begrip ‘aansluiting’ als genoemd in de WBM.

**WBM Artikel 47 lid 1 f aansluiting:**

*een aansluiting van een in Nederland gelegen onroerende zaak als bedoeld in artikel 16 onderdelen a tot en met e van de wet waardering onroerende zaken op een Nederlands distributienet waaruit elektriciteit (...) aan de gebruiker wordt geleverd; een aansluiting kan bestaan uit een of meer leveringspunten.*

Er wordt in artikel 47 lid 1 WBM verwezen naar artikel 16 Wet waardering onroerende zaken, hetgeen bepaalt:

**WOZ Artikel 16:**

*Voor de toepassing van deze wet wordt als één onroerende zaak aangemerkt:*

- a. een gebouwd eigendom;*
- b. een ongebouwd eigendom;*
- c. een gedeelte van een in onderdeel a of onderdeel b bedoeld eigendom dat blijkens zijn indeling is bestemd om als een afzonderlijk geheel te worden gebruikt;*
- d. een samenstel van twee of meer van de in onderdeel a of b bedoelde eigendommen of in onderdeel c bedoelde gedeelten daarvan die bij dezelfde*

<sup>4</sup> Kamerstukken II 2014/15, 34 002, nr. 3, p. 27; Kamerstukken II 2014 /15, 34 002, nr. 3, p. 69; Kamerstukken II 2014 /15, 34 002, nr. 10, p. 77. Kamerstukken I 2014 /15, 34 002, D, p. 20-21.

<sup>5</sup> Kamerstukken II 2014/15, 34 002, nr. 14, p. 3.

*belastingplichtige in gebruik zijn en die, naar de omstandigheden beoordeeld bij elkaar horen.*  
(...)

De laadpaal die is aangesloten op de meterkast en in eigendom is van de private persoon, tevens eigenaar van het woonhuis, zal doorgaans niet als een separaat WOZ object worden aangemerkt. Hierbij wordt uitgegaan van de omstandigheid dat de laadpaal in eigendom is van de private persoon. In eerste instantie kan de laadpaal worden gezien als onderdeel van het WOZ object: het woonhuis. Dit kan afhangen van de omstandigheden van het geval en kan voor de zekerheid worden gecheckt bij de betreffende gemeente.

### **Conclusies met betrekking tot het VPA**

De laadpaal zelf zal in beginsel niet worden gekwalificeerd als een aansluiting. Elektriciteit die wordt verbruikt loopt via de meterkast. Er is geen sprake van een extra aansluiting voor de laadpaal. De gebruiker is dezelfde als de persoon die het woonhuis in eigendom heeft waar de meterkast is geplaatst. Over de elektriciteit die via de meterkast wordt geleverd betaalt de elektriciteitsleverancier energiebelasting, die dat doorbelast aan haar klant. De conclusie kan worden getrokken dat er bij eigen verbruik door de private persoon over deze elektriciteit geen energiebelasting hoeft te worden afgedragen door de private persoon. Indien derden gebruik maken van de laadpaal om hun voertuig op te laden kan de situatie anders zijn. Het hangt er dan vanaf wie de wetgever als “verbruiker” zal aanmerken. Als de wetgever de eigenaar van de laadpaal zelf als verbruiker aan zal merken zou er geen energiebelasting hoeven worden afgedragen. Als de wetgever echter de persoon die zijn voertuig oplaadt als verbruiker ziet dan ligt de situatie anders. In dit laatste geval kan er mogelijk wel worden gesproken van een levering aan een verbruiker en bestaat er wel een verplichting tot betaling van energiebelasting. De wetgeving en parlementaire geschiedenis geeft vooralsnog geen eenduidig beeld hoe met deze situatie wordt omgegaan. Centraal hier staat het gebrek aan definitie van het begrip ‘levering’ binnen de WBM. Hier zijn de volgende opmerkingen bij te maken:

- Binnen de Elektriciteitswet lijkt levering beperkt te worden tot onroerende zaken. Een voertuig is een roerende zaak, de verbinding tussen een voertuig en het oplaadpunt is niet aan te merken als aansluiting, zie [Movares \(2013\)](#). [Onderzoek Verlengde Private Aansluiting](#).
- Mocht een nadere definitie binnen de WBM van ‘levering’ de persoon die zijn voertuig oplaadt als verbruiker zien, dan is deze definitie niet beperkt tot de casus van een verlengd privaat aansluitpunt. Dit heeft consequenties voor alle typen laadconcepten (privaat, semi-publiek, verlengd privaat en publiek). Wij kunnen ons voorstellen dat dit als een onwenselijke situatie zal worden beschouwd.

Zoals de staatssecretaris aangeeft zal bij incidenteel gebruik van de laadpaal door derden de eigenaar van de laadpaal niet direct worden gezien als een ondernemer voor de omzetbelasting. Wanneer hier echter een structureel verdienmodel van wordt gemaakt zal dit anders zijn.

## Bijlage 4 – Aansprakelijkheid gemeente en verzekeraar aanvrager

Gemeenten vervullen een sleutelrol in het succes van elektrisch rijden. Met de groei van het aantal elektrische voertuigen neemt de vraag naar meer oplaadpunten in de openbare ruimte toe. Immers, slechts een klein deel van de particulieren beschikt over een eigen oprit.

Onder de verschillende laadconcepten kan het Verlengd Privaat Aansluitpunt een waardevolle bijdrage leveren aan de landelijke oplaad infrastructuur als niche oplossing. Gemeenten maken zich echter zorgen over de gevolgen van aansprakelijkheid voor dit in de publieke ruimte geplaatste object, en de mogelijke verzekeraar hiervan.

Binnen dit project is naar de aspecten van aansprakelijkheid en verzekeraar gekeken en de bevindingen zijn hieronder weergegeven. Achtereenvolgens wordt ingegaan op de algemene uitgangspunten van het aansprakelijkheidsrecht, het eigendom van het VPA, de daarbij horende aansprakelijkheid en tot slot de verzekeraar hiervan.

### **Aansprakelijkheid algemeen**

De hoofdregel binnen het aansprakelijkheidsrecht is vrij eenvoudig: ‘de schade valt, daar waar hij valt’. Dat betekent dat iedereen in beginsel aansprakelijk voor de door hem of haar geleden schade. Dit beginsel lijdt slechts uitzondering op moment dat er een aanleiding is om de schade op een andere partij te verhalen. Daarvan kan sprake zijn indien de wet bepaalt dat een andere partij de schade moet vergoeden (wettelijke aansprakelijkheid) of indien partijen daar onderling afspraken over hebben gemaakt (contractuele aansprakelijkheid).

Wettelijke aansprakelijkheid is te verdelen in twee varianten, schuldaansprakelijkheid en risicoaansprakelijkheid. Schuldaansprakelijkheid ziet op situaties waarin iemand schuld heeft aan de ontstane schade. De meest bekende voorbeelden zijn ‘onrechtmatige daad’ (de inbreuk op eens anders recht zonder dat daarvoor een rechtvaardigingsgrond bestaat) of de ‘toerekenbare tekortkoming’ (het niet of niet tijdig nakomen van een gemaakte afspraak). Bij deze vorm van aansprakelijkheid, zal de uiteindelijk aansprakelijke partij (actief) iets doen of nalaten en is hij aansprakelijk voor de gevolgen daarvan. Dit is anders bij risicoaansprakelijkheid. Daarbij is de aansprakelijke persoon namelijk aansprakelijk vanwege het enkele feit dat de wet het risico voor een partij of gebeurtenis neerlegt bij een specifieke risicodrager. Deze risicodrager heeft veelal geen schuld aan de ontstane schade. Vanwege de risicoaansprakelijkheid moet die partij, ondanks het ontbreken van schuld, toch de schade dragen. Een bekend voorbeeld van risicoaansprakelijkheid is de aansprakelijkheid die je als ouder hebt voor een minderjarig kind of de aansprakelijkheid voor een huisdier. Je kunt er niets (of heel weinig) aan doen dat er schade is ontstaan.

### **Eigendom Verlengd Privaat Aansluitpunt**

Uit praktijkvoorbeelden van het Verlengd Privaat Aansluitpunt blijkt dat gemeenten graag zien dat het eigendom van het VPA bij de aanvrager komt te liggen. Dit is juridisch gezien lastig. Immers, het VPA wordt nagetrokken door de ondergrond waarop

hij is neergezet. Dit betekent dat de eigenaar van de grond waarop het VPA is geplaatst, ook de eigenaar is van het VPA. Dit heet ‘verticale natrekking’. Omdat het VPA op grond in eigendom van de gemeente wordt geplaatst, zal de gemeente ook de eigenaar van het VPA zijn. Dit heeft gevolgen voor de aansprakelijkheid.

Het is – helaas- niet mogelijk om dit in een contract anders te regelen. Het Nederlandse (goederenrechtelijke) eigendomssysteem kan namelijk niet doorbroken worden door een contractuele afspraak. Het is wel mogelijk om de eigendom goederenrechtelijk zo te regelen dat de hiervoor genoemde ‘verticale natrekking’ wordt doorbroken. Hiervoor zijn verschillende opties, bijvoorbeeld het vestigen van een opstalrecht ten behoeve van het VPA of het in erfpacht uitgeven van de grond waarop het VPA wordt geplaatst. Beide opties hebben zo hun voor- en nadelen.

De hiervoor genoemde opties zijn beide opties die met behulp van een notaris moeten worden gerealiseerd, daar zijn dus de nodige kosten mee gemoeid. Partijen moeten zich ook realiseren dat de goederenrechtelijke toestand niet heel eenvoudig kan worden teruggebracht naar de oorspronkelijke toestand. Daar is dan ook weer een notariële akte voor vereist met de daarbij behorende kosten.

### **Aansprakelijkheid gemeente VPA**

Hoe zit het met de aansprakelijkheid voor het VPA? Deze vraag is echter niet eenvoudig omdat, zoals hiervoor aangegeven, het voor de aansprakelijkheid van belang is op welke wijze de schade is ontstaan. Zo is het mogelijk dat het VPA schade toebrengt aan een derde doordat het VPA gebrekkig is, of doordat een derde oneigenlijk gebruik maakt van het VPA. Beide vormen van schade hebben een geheel andere oorzaak en het aansprakelijkheidsvraagstuk moet dan in beide gevallen ook anders worden aangepakt.

Allereerst is relevant wie, in juridische zin zoals hiervoor bedoelt, de eigenaar van het VPA is. De wet kent in artikel 6:174 BW namelijk een risico-aansprakelijkheid voor de eigenaar van een gebrekkige opstal. In hoofdlijnen gaat het om de volgende aansprakelijkheid:

“De bezitter van een opstal die niet voldoet aan de eisen die men daaraan in de gegeven omstandigheden mag stellen, en daardoor gevaar voor personen of zaken oplevert is, wanneer dit gevaar zich verwezenlijkt, aansprakelijk, tenzij aansprakelijkheid op grond van de vorige afdeling zou hebben ontbroken indien hij dit gevaar op het tijdstip van het ontstaan ervan zou hebben gekend.”

Het gaat hier dus uitdrukkelijk niet alleen om de eigenaar, maar om de bezitter. Wie als bezitter moet worden aangemerkt, is ook in de wet geregeld en wel in artikel 3:107 lid 1 BW). De bezitter is degene die een goed houdt voor zichzelf. Dit is een (zowel voor juristen als voor niet-juristen) lastige definitie. Uit de wet volgt dat het bezit van een zaak moet worden beoordeeld *aan de hand van de verkeersopvatting en louter uiterlijke kenmerken*. Dit betekent dat de gemeente, ongeacht of zij eigenaar is of niet, zeer waarschijnlijk als bezitter moet worden aangemerkt<sup>6</sup>. Indien de eigendom niet nader is geregeld, zal de gemeente dus eigenaar en bezitter zijn. Indien de eigendom wel nader is geregeld, zal de gemeente waarschijnlijk nog steeds als bezitter worden aangemerkt<sup>7</sup>.

<sup>6</sup> Let op: dit is anders dan vermeld in het reeds gepubliceerde rapport (d.d. 1 maart 2013) over de VPA.

<sup>7</sup> Let op: dit betekent dat de tekst zoals genoemd in artikel 9 van de Modelovereenkomst, juridisch gezien, niet juist is en in een eventuele procedure geen stand houdt..



De gemeente kan dus aansprakelijk worden gehouden op moment dat sprake is van een gebrekkige opstal. Het antwoord op de vraag of sprake is van een gebrekkige toestand hangt af van verschillende omstandigheden. Ondermeer de aard van de opstal (publiek toegankelijk of niet), de functie van de opstal, de fysieke toestand ten tijde van de verwezenlijking van het gevaar en het te verwachten gebruik door derden zijn in dit kader relevant.

Er is veelvuldig geprocedeerd over deze vorm van aansprakelijkheid, maar de jurisprudentie is behoorlijk casuïstisch. Ondermeer is bepaald dat dit artikel ziet op de eisen die men uit het oogpunt van veiligheid aan de desbetreffende opstal mag stellen. Daarbij spelen ondermeer gedragsnormen (bijvoorbeeld veiligheidsvoorschriften) en algemene zorgvuldigheidsnormen een belangrijke rol. Dat een opstal in algemene zin voldoet aan geldende veiligheidsvoorschriften, betekent niet dat de opstal niet als gebrekkig (in de zin van dit artikel) kan worden aangemerkt.

Eerder is aangegeven, welke aspecten relevant zijn bij de beoordeling van de aansprakelijkheid. Het hangt echter van de concrete omstandigheden van het geval af hoe het aansprakelijkheidsvraagstuk uitpakt. Het is, gelet op de casuïstische jurisprudentie, niet mogelijk om hier vooraf een duidelijke lijn in aan te geven. *Wij zijn echter van mening dat de gemeente die instemt met het plaatsen van de paal er terdege rekening mee moet houden dat zij aansprakelijk kan worden gehouden in het geval er schade ontstaat.*

In het modelcontract is bepaald dat de Aanvrager (de private partij) het ‘economisch eigendom’ van het VPA heeft en de gemeente vrijwaart voor eventuele aanspraken van derden of veroorzaakte schade. De term ‘economisch eigendom’ is in deze minder passend, het is geen juridische term maar een boekhoudkundige term en de situatie die daarmee wordt aangeduid is een andere situatie dan de situatie zoals die zich nu voordoet. Het is echter wel duidelijk wat in deze situatie wordt bedoeld, namelijk het risico is voor de private partij. Zoals hiervoor aangegeven, is dat juridisch geen houdbare stelling.

De opgenomen vrijwaring houdt in dat de private partij alle ontstane schade waarvoor de gemeente aansprakelijk wordt gehouden moet vergoeden aan de gemeente. Een dergelijke vrijwaring is een privaatrechtelijke afspraak tussen de gemeente en een private partij (particulier). *Dergelijke afspraken wijzigen de aansprakelijkheid in een gegeven situatie niet. Enkel de gevolgen van aansprakelijkheid (het vergoeden van schade) worden op een ander verhaald.* In de gegeven situatie betekent dit dat de gemeente wel aansprakelijk is voor de schade, maar dat zij een eventueel te betalen schadevergoeding kan verhalen op de private partij. Of dit in een specifieke situatie ook daadwerkelijk lukt, kan niet worden aangegeven. *Immers de private partij is in verhouding tot de gemeente een kleinere en minder draagkrachtige partij. Daarbij wordt in het geval van een eventuele procedure zeker rekening gehouden (de redelijkheid en billijkheid).* Bovendien is het risico aanwezig dat de private partij een spreekwoordelijke ‘kale kip’ blijkt te zijn. De kans is dus aanwezig dat de gemeente ondanks het modelcontract met de eventuele schade blijft zitten.

Tevens is in de modelovereenkomst opgenomen dat de private partij een verzekering moet afsluiten. Indien geen regeling is getroffen om de eigendom van het VPA, juridisch gezien, bij de private partij te leggen, is het niet mogelijk om het VPA onder de opstalverzekering van de private partij te laten vallen. Het is dan immers een opstal van de gemeente en niet van de private partij. Of de private partij het VPA kan verzekeren hangt af van de afspraken die hij maakt met zijn verzekeraar. Uitgangspunt is dat bijna alle schaderisico's zijn te verzekeren, zolang er maar wordt betaald. Verderop wordt ingaan op de verzekeringsmogelijkheden.

Het vorenstaande ziet op de privaatrechtelijke aansprakelijkheid van de gemeente. Naast deze privaatrechtelijke aansprakelijkheid, bestaat er ook een publiekrechtelijke aansprakelijkheid. De gemeente is als publiekrechtelijke organisatie verantwoordelijk voor het geheel van de openbare ruimte. Deze verantwoordelijkheid kan zij niet privaatrechtelijk doorleggen, het is dus niet mogelijk om dit weg te contracteren naar de private partij.

#### **Private partij eigenaar (opstal)**

Indien de eigendomssituatie juridisch gezien wel juist is geregeld, bijvoorbeeld door het vestigen van een opstalrecht, ligt de eigendom van het VPA bij de private partij. Zoals we hiervoor zagen is de gemeente echter ook in die situatie bezitter (op basis van verkeersopvatting en uiterlijke kenmerken) zodat de situatie zoals hiervoor genoemd niet wijzigt. Er komt in die situatie wel de mogelijkheid om de private partij aan te spreken op bijvoorbeeld een onrechtmatige daad. Dergelijke aanspraken zijn, bewijstechnisch, vaak lastig rond te krijgen. Het is dan ook maar de vraag of de private partij op die manier kan worden veroordeeld tot het vergoeden van ontstane schade. Ook speelt hier mee dat de private partij mogelijk geen verhaal biedt of de gemeente gelet op haar publiekrechtelijke verantwoordelijkheid (ook) aansprakelijk kan worden gehouden. Deze situatie wordt echter wel minder risicovol geacht voor de gemeente omdat de eigendom van het VPA duidelijk bij een andere partij ligt, de gemeente dient dan nog wel te waken voor de risicoaansprakelijkheid dus zij moet actief monitoren of de veiligheid niet in het gedrang komt en tijdig ingrijpen.

#### **Verzekering**

In de modelovereenkomst is aangegeven dat de private partij zich adequaat moet verzekeren. Er zijn verschillende aansprakelijkheidsrisico's. Allereerst het risico dat het VPA kapot gaat, daarnaast het risico dat het VPA schade toebrengt aan een derde.

Bij het kapot gaan van het VPA wordt als eerste gedacht aan een opstalverzekering. Een opstalverzekering is verplicht indien een hypotheek is afgesloten, de meeste eigenaren van koopwoningen hebben dan ook een opstalverzekering. In het geval van een huurwoning, wordt de opstalverzekering veelal door de verhuurder afgesloten. De verschillende verzekeraars hanteren soortgelijke voorwaarden voor de opstalverzekering. Verzekerd is, kort gezegd, de woning en de daarbij behorende zaken. Daarbij valt te denken aan vaste lantaarns in de tuin, het schuurtje of een zwembad met bijbehorende installatie. Een drietal verzekeraars zijn gebeld (Ohra/Aegon/Centraal Beheer) en zij gaven alle drie aan deze vraag nog niet eerder te hebben gehad. Na enig intern overleg en beraad, geven alle drie de verzekeraars aan dat het VPA onder de opstalverzekering valt. Belangrijke voorwaarde is dat de private partij/verzekeringnemer ook daadwerkelijk (juridisch) eigenaar is en het VPA gekoppeld wordt aan het adres waarop

de verzekering is afgesloten. Indien het VPA op de openbare grond staat, dan is de verzekeringsnemer geen juridisch eigenaar en bestaat geen dekking. Een opstalrecht biedt ook hier uitkomst.

In dit verband wordt tevens opgemerkt dat een inboedelverzekering in deze situatie geen soelaas biedt. Het VPA is een onroerende zaak en kan niet worden aangemerkt als 'inboedel'.

Daarnaast bestaat er de mogelijkheid dat het VPA schade toebrengt aan derden. Dan moet worden geclaimd onder de aansprakelijkheidsverzekering. Deze verzekering wordt lang niet door iedereen afgesloten, dus het is niet een vanzelfsprekende verzekering. Deze verzekering dekt, wederom kort gezegd, de door de verzekeringsnemer of zijn eigendommen aan derden toegebrachte schade. De door mij benaderde verzekeraars gaven direct aan dat schade veroorzaakt aan derden door een VPA gedekt wordt. Ook hier geldt de restrictie dat de verzekeringsnemer juridisch eigenaar moet zijn van het VPA en een opstalrecht uitkomst biedt.

### **Conclusie**

Uit het voorgaande blijkt dat de aansprakelijkheid van het VPA, nauw samenhangt met het bezit en de eigendom van het VPA. Dit pakt minder gunstig uit voor de gemeente omdat zij risicoaansprakelijk is als bezitter van het VPA.

Het is mogelijk om afspraken te maken over de verdeling van de schade die door de aansprakelijke partij wordt geleden. Omdat het hier afspraken tussen een gemeente en een particulier betreft, is het goed mogelijk dat een beroep op de gemaakte afspraken inzake de schadevergoeding niet op gaat. De particulier wordt in dergelijke situaties door de rechter vaak extra beschermd. Bovendien is het goed denkbaar dat de private partij geen verhaal biedt en de gemeente blij wordt gemaakt met de spreekwoordelijke dode mus.

Er is aangegeven dat dit deels kan worden ondervangen door het VPA niet op 'openbare' ondergrond te plaatsen, maar aan de private partij een recht van opstal dan wel erfpacht te verlenen. Het nadeel hiervan is dat dit extra kosten met zich brengt (er moet een notaris worden ingeschakeld) en dat de gemeente deze privaatrechtelijke relatie niet zomaar kan beëindigen. Hierover moeten duidelijke afspraken worden gemaakt tussen partijen.

In dit verband is onderzocht of het VPA onder de opstal- en aansprakelijkheidsverzekering van een particulier valt. Zoals hiervoor aangegeven, lijkt het er sterk op dat deze automatisch zijn meeverzekerd. De particuliere eigenaar van een VPA kan de paal derhalve eenvoudig verzekeren, hij moet dan wel juridisch eigenaar zijn (dus middels een opstalrecht of dergelijke).

## Colofon

Opdrachtgever Gemeente 's-Hertogenbosch  
Marc Pluijgers

Contact Gemeente 's-Hertogenbosch  
Postbus 12345  
5200 GZ 's-Hertogenbosch

Opgesteld door Jeroen van Gestel Menno Chang  
Telefoon 06 4644 5595 06 5295 1871  
Datum 1 maart 2016

Uitgave HetEnergieBureau B.V. Movares Nederland B.V.  
Torenallee 45 Daalseplein 100  
Postbus 6252 Postbus 2855  
5600 HG Eindhoven 3500 GW Utrecht

Projectnummer RM131377

© 2016, Movares Nederland B.V. / HetEnergieBureau BV

*Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden vervoelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar gemaakt in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen, of enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Movares Nederland B.V. en/of HetEnergieBureau B.V.*

Dit is een publicatie van:

Rijksdienst voor Ondernemend Nederland  
Croeselaan 15 | 3521 BJ Utrecht  
Postbus 8242 | 3503 RE Utrecht  
T +31 (0) 88 042 42 42  
E klantcontact@rvo.nl  
www.rvo.nl

Deze publicatie is tot stand gekomen in opdracht van  
het ministerie van Economische Zaken

© Rijksdienst voor Ondernemend Nederland | juni 2016  
Publicatienummer: RVO-097-1601/RP-DUZA

De Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO.nl) stimuleert  
duurzaam, agrarisch, innovatief en internationaal ondernemen.  
Met subsidies, het vinden van zakenpartners, kennis en het voldoen  
aan wet- en regelgeving. RVO.nl werkt in opdracht van ministeries en  
de Europese Unie.

RVO.nl is een onderdeel van het ministerie van Economische Zaken.