

# Leidraad '(Geen) laadkabel over trottoir'

Versie 05.06.2023



## Inhoud

1 Inleiding .....	2
2 Hoe zit het juridisch? .....	2
3 Laadkabel niet toelaten .....	3
3.1 Waarom niet? .....	3
3.2 Hoe oplossen? .....	3
3.3 Voorbeelden .....	4
3.3.1 Antwerpen .....	4
3.3.2 Mortsel .....	5
3.3.3 Mechelen .....	5
3.3.4 Herzele .....	5
3.3.5 Kortrijk .....	5
4 Laadkabel toelaten – onder voorwaarden .....	5
4.1 Waarom wel? .....	5
4.2 Hoe oplossen? .....	6
4.2.1 Voorwaarden .....	6
4.2.2 Technisch .....	6
4.2.3 Proefproject Mechelen: gedeeld privaat laden op openbaar domein .....	7
4.3 Voorbeelden .....	7
4.3.1 Politiezone RIHO (Roeselare, Izegem, Hooglede) .....	7
4.3.2 Brugge .....	8
4.3.3 Politiezone Wetteren – Laarne – Wichelen .....	9
4.3.4 Londerzeel .....	9
4.3.5 Ieper .....	9

## 1 Inleiding

Er leven heel wat vragen over laadkabels over het trottoir voor het privaat opladen van elektrische voertuigen op het openbaar domein. Wat mag er, wat niet? Wat kan er, wat niet? Wat is aangewezen, wat niet?

Gemeenten krijgen immers steeds meer vragen van inwoners om dit te mogen doen. Of stellen vast dat eigenaars van elektrische voertuigen dit nu al doen.

Deze nota wil de juridische context en de praktische toepassing ervan schetsen. Dit tegen de achtergrond van de huidige situatie. Maar het gebruik van de elektrische voertuigen evolueert. Deze nota dus ook.<sup>1</sup>

Zo leeft onder meer de vraag of we voor de (semi-)publieke laders uiteindelijk niet zullen evolueren naar een mix van snelladers en 'gewone' laadpalen. En wat dit dan zou betekenen voor de uitrol van die gewone laadpalen.

De Vlaamse overheid bracht heel wat [informatie over elektrisch laden](#) samen, ook [beleidsmatig voor lokale besturen](#).

Die brochures en ook de [conceptnota - Aanpak uitrol laadinfrastructuur 2021-2025](#) (goedgekeurd door de Vlaamse regering op 20.11.2020) gaan wat thuisladen betreft enkel in op de mogelijkheid om op eigen terrein te laden. In deze nota staan we stil bij de vraag naar privaat laden op publiek domein.

## 2 Hoe zit het juridisch?

In principe is het verboden om hinder te veroorzaken voor andere weggebruikers, m.a.w. om zomaar laadkabels over het trottoir aan te brengen. De [wegcode](#) is hierin duidelijk:

- **7.2.** *De weggebruikers moeten zich zo gedragen op de openbare weg dat ze geen hinder of gevaar veroorzaken voor de andere weggebruikers, hierin begrepen het personeel dat aan het werk is voor het onderhoud van de wegen en de uitrusting langs de weg, de diensten voor toezicht en de prioritaire voertuigen.*
- **7.3.** *Het is verboden het verkeer te hinderen of onveilig te maken door voorwerpen, zwerfvuil of stoffen op de openbare weg te werpen, te plaatsen, achter te laten of te laten vallen, hetzij door er rook of stoom te verspreiden, hetzij door er enige belemmering aan te brengen.*

Als een gemeente het privaat laden op openbaar domein toch zou willen toelaten, dan moet ze daar een regelgeving rond uitwerken, en die regels vastleggen in een **gemeentelijk politiereglement** (cf de vergunning voor een horecaterras, een container, ...). Hierop is een GAS van toepassing.

---

<sup>1</sup> Alle feedback is welkom: [erwin.debruyne@vvsq.be](mailto:erwin.debruyne@vvsq.be), [info@vvsq.be](mailto:info@vvsq.be)

Dit is een **lokale bevoegdheid**. Hier bestaat ook geen Vlaamse aanbevelingen of regelgeving over.

### 3 Laadkabel niet toelaten

#### 3.1 Waarom niet?

In de eerste plaats omdat, zoals hierboven aangehaald, **de wegcode** (art. 7.2, art. 7.3) dit niet toelaat.

Er is een grote bezorgdheid over **de toegankelijkheid** van het openbaar domein. Zelfs met rubber matten of overkappingen.

Ook het inwerken van een kabelgoot in het trottoir is niet evident. En wat bij verhuis van de gebruiker in kwestie.

Zeker in buurten met veel woningen zonder oprit of garage lijkt een – potentieel groeiend – gebruik van private laadkabel over het trottoir niet wenselijk. Maar ook op andere plaatsen kan het leiden tot ongewenste hinder op en **verrommeling van de publieke ruimte**.

De kans dat **laadpaalexploitanten** (CPO) nog **interesse** hebben om publieke palen te plaatsen in deze buurten is **kleiner** omdat er bij het toelaten van laadkabels over de stoep wellicht een veel kleinere vraag zal zijn naar (duurder) laden aan een publieke laadpaal. Dus als een overweging zou zijn om laadkabels toe te laten in afwachting van een laadpaal, dan zou dit tijdelijke aspect kunnen ondermijnd worden door die toelating.

Bovendien ontstaat – in hoofde van de voertuigeigenaar – al snel de verwachting dat hij steeds voor zijn woning moet kunnen parkeren, want dat hij steeds moet kunnen laden. Maar dat zou in feite neerkomen op **het privatiseren van een openbare parkeerplaats**.

En wat in het andere geval, bij een hoge parkeerdruk, waarbij bewoners een eind verder in de straat moeten parkeren? Zou dan een kabel tot daar gelegd moeten worden?

Wanneer iemand over een dergelijke kabel ten val zou komen, ligt **de aansprakelijkheid** bij de eigenaar van de kabel. Maar wat als de gemeente verondersteld werd op de hoogte te zijn van het (frequente) gebruik ervan? Wordt ze dan (mee) aansprakelijk?

#### 3.2 Hoe oplossen?

Een gemeente die het gebruik van private laadkabels over het trottoir niet toelaat, doet dit uiteraard niet om het gebruik van elektrische voertuigen te ontmoedigen.

Het is wel degelijk de bedoeling dat ook de eigenaar die niet op privaat terrein kan parkeren, zijn elektrisch voertuig kan laden in de nabije omgeving van de woning, maar dan aan een

publieke laadpaal. Als die niet aanwezig is, kan er een publieke laadpaal aangevraagd worden.

Dit kan via het principe van **'paal volgt wagen'**, waarbij laadinfrastructuur dus vraagvolgend geplaatst wordt, zij het onder bepaalde voorwaarden, zoals

- een particulier die een elektrische wagen (dus geen hybride) heeft gekocht, besteld of in gebruik heeft (bv. leasingwagen)
- geen stallingsmogelijkheid op eigen terrein
- er is binnen een straal van 250 meter van je woning geen publiek toegankelijk oplaadpunt is (gepland).

Andere mogelijkheden zijn **'paal volgt paal'** (waarbij in de buurt van een drukbezette laadpaal een bijkomende laadpaal voorzien wordt), of proactief door de gemeente **op strategische plaatsen** (bv. sporthal).

Voor de nieuwe aanvragen is er sinds 1 september 2022 een digitaal Vlaams aanvraagloket operationeel voor [inwoners](#) (paal volgt wagen) en voor [gemeenten](#) (strategische plaatsen).

Op de [website van de Vlaamse overheid](#) wordt bijgehouden waar er publieke laadpalen ter beschikking zijn.

Een efficiënte benutting van de publieke laadpalen is gebaat met een **flankerend parkeerbeleid**. Een parkeerbeleid dat mikt op voldoende rotatie en dus voldoende beschikbaarheid van de laadpaal voor verschillende gebruikers.

Dit kan door

- een beperkte parkeertijd in te voeren (bv. betalend parkeren, blauwe zone)
- rotatietarief te hanteren. Dat betekent dat eens de batterij volgeladen is, er een tarief begint te lopen voor het bezet houden van de laadpaal.
  - Dit laatste is niet mogelijk voor de laadpalen die geplaatst zijn binnen de opdracht van Fluvius voor publieke laadpalen, geplaatst tot 2020 via Allego.

### 3.3 Voorbeelden

#### 3.3.1 Antwerpen

Laden met private laadkabels op publiek domein is niet toegelaten in de stad Antwerpen. Dit wordt met zoveel woorden [verduidelijkt op de website](#):

- Opladen via een private laadpaal is enkel mogelijk indien je je auto ook op eigen terrein kan parkeren. Het is niet toegelaten een laadkabel over het voetpad of fietspad te leggen of te spannen. Dat verhindert een vlotte doorgang van het openbaar domein. Ook het gebruik van kabelgoten of zwevende laadarmen is verboden.

### 3.3.2 Mortsel

De [stad Mortsel](#) laat het gebruik niet toe. De stad verwijst ze naar publieke laadpunten (cfr info op <https://mow.vlaanderen.be/laadpalen/>) en het aanvraagloket voor inwoners ('Paal volgt wagen') van de Vlaamse overheid.

De stad vond het eertijds opvallend dat deze vragen vooral afkomstig waren uit straten met hoge parkeerdruk. Waar de bewoners hopen dat ze op die manier toch een eigen parkeerplaats voor hun deur kunnen claimen t.o.v. burens en anderen?

### 3.3.3 Mechelen

In Mechelen is het volgens de [politieverordening](#) niet toegestaan om kabels over de openbare weg (incl. voetpad) te laten lopen omdat dit inname van het openbaar domein betreft. Het is ook niet mogelijk om op openbaar domein een parkeerplaats individueel voor te behouden.

### 3.3.4 Herzele

De gemeente Herzele verduidelijkte in een collegebesluit (21 september 2022) dat de gemeente geen toelating geeft om laadkabels, -matten, -goten, -sleuven of andere over de openbare weg of het voetpad te laten lopen.

Dit wordt met zoveel woorden ook [toegelicht op de gemeentelijke website](#).

### 3.3.5 Kortrijk

Kortrijk staat dit niet toe, en licht dit ook toe op [de website van de stad](#):

- niet toegelaten volgens de wegcode
- problemen met toegankelijkheid
- vermijden van 'privatiseren' publieke parkeerplaatsen.

## 4 Laadkabel toelaten – onder voorwaarden

### 4.1 Waarom wel?

Het kunnen laden voor eigen deur **faciliteert** het gebruik en dus de aankoop van een elektrisch voertuig.

De **kost van publiek laden** ligt iets hoger dan privaat laden. Bovendien draagt het, ingeval de begunstigde eigenaar van een elektrisch voertuig over zonnepanelen beschikt, bij tot het gebruik van duurzame energie. Wat extra kan bijdragen tot de klimaatdoelstellingen van de gemeente.

Sommige bedrijven bezorgen hun medewerkers samen met de – **elektrische** – **bedrijfswagen** meteen ook een **wallbox**, om thuis op te laden. Wie niet op eigen terrein bij de woning kan parkeren, wenst gebruik te maken van het openbaar domein.

Een mogelijke afweging kan ook zijn om voor nieuwe eigenaars van een elektrisch voertuig voorlopig toe te laten, **in afwachting van een laadpaal** in de omgeving van de woning. Maar let wel: dan zal het moeilijk zijn om de gebruiker te overtuigen niet langer te laden van zijn eigen laadpunt, maar gebruik te maken van de publieke laadpalen. Bovendien maken laadpaalexploitanten ook die inschatting, en zullen ze wellicht minder interesse tonen voor een plaatsing.

Argumenten van aanvragers zijn ook dat er bij een publieke laadpaal geen garantie is dat hij vrij is wanneer de eigenaar wenst op te laden. Of dat ze opzien tegen de afstand naar het laadpunt, bij weer en wind.

Maar impliciet houden deze argumenten dus de verwachting in dat er steeds een vrije parkeerplaats is om te laden voor de woning van de begunstigde eigenaar van een elektrische voertuig. Wat dus de facto zou neerkomen op een eigen 'geprivatiseerde' parkeerplaats, terwijl het op een publieke parkeerplaats op het openbaar domein gaat.

## 4.2 Hoe oplossen?

### 4.2.1 Voorwaarden

Gemeenten zijn beducht of het plaatsen van die laadkabels op een veilige wijze kan, zonder hinder voor de weggebruikers. Bij het verlenen van de toelating zal de gemeente alleszins voldoende voorwaarden op het vlak van veiligheid moeten bepalen, op het gevaar anders zelf aansprakelijk te worden gesteld als iemand valt. Zoals hoger vermeld zal ze die voorwaarden moeten vastleggen in het gemeentelijk politiereglement.

Het aanbrengen van een laadkabel over het trottoir zal dus steeds onder strikte voorwaarden toegelaten worden. De meest voor de hand liggende zijn:

- de aanvrager heeft geen eigen parkeerterrein en moet het elektrisch voertuig op het openbaar domein parkeren;
- binnen een straal van ongeveer xxx meter van het woonadres is er (nog) geen publiek laadpunt aanwezig (of niet voldoende voor de aanwezige vraag);
- de aanvrager rijdt met een 100 % elektrisch voertuig (geen hybride, eventuele bekomende bepalingen);
- de kabel mag enkel over het trottoir lopen (bv niet over het fietspad)
- de kabel moet haaks over het trottoir lopen.

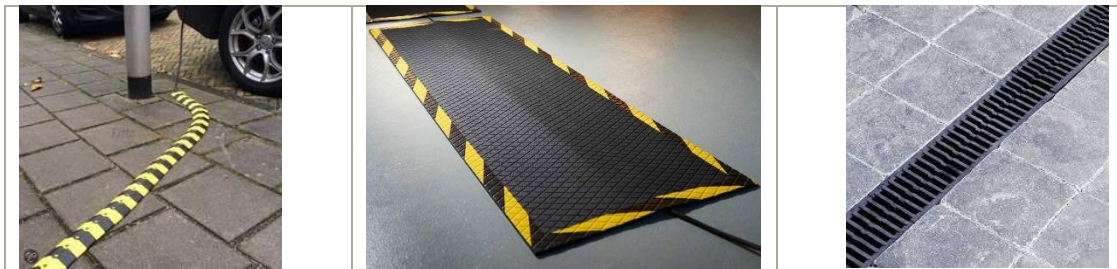
### 4.2.2 Technisch

Opladen moet hoe dan ook op een technisch veilige manier gebeuren. Daarbij wordt het sowieso – of het nu op privaat of publiek domein is – afgeraden om met een gewone kabel op te laden. Huishoudelijke stopcontacten zijn hier niet op voorzien en de kabels kunnen warm worden. Deze info vind je o.a. terug op de website <https://www.vlaanderen.be/een-elektrische-wagen-laden/uw-elektrische-wagen-thuis-laden>.

Enkele belangrijke aandachtspunten vanuit AREI:

- Elk mode 3 laadpunt dient beveiligd te worden tegen overstroom (automaat) alsook tegen onrechtstreekse aanraking (differentieel schakelaar, 30mA type B of type A + 6mA DC)
- Beveiliging per laadpunt! In het geval van een laadpaal met 2 laadpunten, dient deze beveiliging toch per punt voorzien te worden
- Beveiliging kan/mag ter hoogte van de laadpaal voorzien worden, of hogerop in de kring, extern aan de laadpaal
- Verplichte keuring

Enkele voorbeelden van een drempel, een kabelmat of kabelgoot:



#### 4.2.3 Proefproject Mechelen: gedeeld privaat laden op openbaar domein

De stad Mechelen organiseert een [proefproject](#) met de Archie-laadpaal<sup>2</sup> om privaat laden op het openbaar domein mogelijk te maken:

- de paal wordt tegen de gevel geïnstalleerd
- bij laden klapt de laadpaal op een tweetal meter hoogte open
- het laadpunt moet gedeeld worden met minstens x-aantal elektrische voertuigen in de buurt, waaronder een elektrische deelauto
- afspraken ivm laadtijd en betaling gebeuren onderling tussen de burens via een app.



### 4.3 Voorbeelden

#### 4.3.1 Politiezone RIHO (Roeselare, Izegem, Hooglede)

De stad Roeselare en buurgemeenten Izegem en Hooglede laten laadkabels over het trottoir toe, onder voorwaarden.

Dit is als volgt opgenomen in een algemeen gecoördineerd [politierglement](#) voor de politiezone RIHO:

<sup>2</sup> Zie [presentatie](#) en [toelichting](#) (nvdr: Lupys werd [Archie](#))

### Artikel 8.3

§1 Op de voorbehouden laadplaatsen voor elektrische voertuigen mag uitsluitend geparkeerd worden tijdens het opladen van de wagen. (geen elektrische wagens die niet laden + het is ook duidelijker voor handhavers)

§2 Voor het opladen van de elektrische voertuigen, caravans, campers, mobilhomes vanaf eigen terrein maar waarbij het voertuig geparkeerd staat op (een al dan niet afgelijnde parkeerplaats) op de openbare weg gelden volgende cumulatieve regels:

- Er is geen laadpunt voor handen binnen een loopafstand van 500 meter en opladen op eigen terrein is niet mogelijk ;
- Er wordt geladen vanop een laadpunt op eigen terrein ;
- Er mag geen elektrische kabel over de openbare weg (rijbaan/fietspad) neergelegd worden;
- De elektrische kabel moet in goede staat zijn;
- De openbare parkeerplaats voor het eigen terrein kan niet geclaimd worden, deze blijft beschikbaar voor de andere weggebruikers.
- De maximale afstand tussen de grens van het eigen terrein en het voertuig bedraagt 10 meter.
- De kabel wordt zover als mogelijk langs het voetpad gelegd om de lengte die het voetpad kruist te beperken.
- De kabel wordt voor de duur van het opladen op deugdelijke wijze geplaatst en afgedekt zodat andere gebruikers van het voetpad geen hinder van de kabel ondervinden en het risico op struikelen beperkt wordt.

### 4.3.2 Brugge

De stad Brugge verleent eigenaars van elektrische of hybride wagens zonder oprit of garage **tijdelijk toestemming** om hun wagen op te laden op het openbaar domein met eigen stroom. Vanaf Brugge voldoet aan de Vlaamse norm aan publieke laadpalen, zal het laden over de stoep niet meer toegelaten worden. (Zie ook <https://www.brugge.be/laadpalen-elektrische-voertuigen> > Laden over de stoep.)

Het laden vanuit de eigen woning, waarbij een kabel over het voetpad gelegd wordt, gebeurt steeds voor eigen rekening en op eigen risico. Dit betekent dat de eigenaar aansprakelijk is voor alle schade aan derden die daaruit zou kunnen ontstaan. Belangrijke voorwaarde is bovendien het plaatsen van een degelijke en voldoende zware laadmat over de kabel en het naleven van enkele richtlijnen:

- er wordt een laadpunt geïnstalleerd op eigen terrein;
- het laden kan niet plaatsvinden op locaties waar laden en lossen of parkeren verboden is;
- tijdens het laden dient rekening gehouden te worden met de burens;
- de elektrische kabel moet in goede staat zijn;
- de openbare parkeerplaats kan niet geclaimd worden;
- de openbare parkeerplaats moet direct grenzen aan het trottoir aan de kant van de woning. De kabel mag niet over de rijbaan gelegd worden;



- de kabel mag maximaal tien meter over het trottoir liggen. Dit is de afstand vanaf de grens van het eigen terrein tot aan de wagen;
- de kabel wordt voor zover mogelijk langs het trottoir gelegd;
- de kabel dient afgedekt te worden met een degelijke kabelmat zodat andere gebruikers van het trottoir geen hinder van de kabel ondervinden en er niet over kunnen struikelen; de kabelmat moet zo zwaar zijn dat hij niet door de minste windstoot wegwaait of opkrult;
- na het laden worden de kabel en de kabelmat onmiddellijk verwijderd.

#### 4.3.3 Politiezone Wetteren – Laarne – Wichelen

De gemeenten van politiezone Wetteren – Laarne – Wichelen laten een laadkabel over het trottoir toe, op voorwaarde dat de lader een vergunning heeft van de gemeente. Dit is opgenomen in het algemeen politiereglement:

- Artikel 2.2.8 – laadkabels voor elektrische voertuigen Draden, toestellen en andere verbindingen die afkomstig zijn van een private eigendom en dienen om voertuigen of vervoermiddelen op te laden op het openbaar domein kunnen slechts op openbaar domein worden gelegd, geplaatst of gehangen mits een vergunning die afgeleverd wordt door het CBS. Kabels en draden mogen nooit over de rijbaan worden gelegd of gehangen, op andere delen van de openbare weg moeten ze steeds voorzien worden van de nodige signalisatie en beveiligingsmiddelen (bv. kabelgoot). De vergunning bepaalt de specifieke modaliteiten. (<https://www.wetteren.be/algemeen-politiereglement - pg 11>)

#### 4.3.4 Londerzeel

In Londerzeel kan het mits toelating van het CBS, en onder voorwaarden.

De voorwaarden zijn gelijkaardig als supra al vermeld. De voorwaarden, en andere bepalingen, zijn opgenomen in [het algemeen politiereglement](#) (art. 16, pg. 17).

#### 4.3.5 Ieper

In Ieper is het toegelaten zowel voor 100 % elektrische voertuigen als voor hybride voertuigen.

En onder bepaalde voorwaarden. Die worden [toegelicht op de gemeentelijke website](#).

Een van de voorwaarden is dat wie een laadkabel over het trottoir legt, daarbij een mat moet gebruiken, die verplicht aangekocht moet worden bij de stad. Daartoe werd een [retributiereglement](#) opgemaakt.