U heeft onderstaande gegevens ingevuld.

Betreft: Indienen Woo-verzoek van 20 augustus 2026

5.1.2e
5.1.2e
5.1.2e

AANVULLENDE GEGEVENS	
E-mailadres	5.1.2e
Bent u op het gegeven e-mailadres bereikbaar?	Ja

HET VERZOEK	
Over welke publieke informatie gaat uw verzoek?	Goedendag, Ik las onlangs dat het in Leeuwarden inmiddels is toegestaan om een elektrische auto vanuit huis op te laden met een kabel die over de stoep loopt. Ik vind het interessant hoe de gemeente uiteindelijk tot deze regeling en de bijbehorende voorwaarden is gekomen. Daarom zou ik op grond van de Wet open overheid graag de stukken ontvangen over de voorbereiding en invoering van het stoepladen in Leeuwarden. Mijn verzoek gaat over de periode 1 september 2025 tot en met de datum waarop op dit verzoek wordt beslist. Ik ontvang graag de documenten die betrekking hebben op: de voorbereiding en behandeling van de motie over duurzaam stoepladen; het onderzoek dat na deze motie door of namens de gemeente is uitgevoerd; de verschillende mogelijkheden die zijn onderzocht om laadkabels vanaf een woning naar een auto in de openbare ruimte te laten lopen; voorbeelden, beleid of ervaringen die bij andere gemeenten zijn opgevraagd of bekeken; de afweging tussen platte laadkabels, kabelmatten, kabelgoten en eventuele andere oplossingen; de redenen waarom uiteindelijk voor een platte laadkabel is gekozen; de technische eisen die aan zo'n kabel worden gesteld, waaronder de maximale dikte; onderzoeken, adviezen of correspondentie over struikelgevaar, toegankelijkheid van het trottoir en de veiligheid van voetgangers; aandacht voor mensen die slecht ter been zijn, rolstoelgebruikers, mensen met een rollator en mensen met een visuele beperking; eventuele adviezen over aansprakelijkheid wanneer iemand door een laadkabel valt of schade oploopt; de vraag wie aansprakelijk is voor schade aan de kabel, een voertuig of de openbare ruimte; interne juridische adviezen over het toestaan van laadkabels in of op de openbare ruimte; overleg met verzekeraars, belangenorganisaties, netbeheerders, laadpaalaanbieders of andere externe organisaties over dit onderwerp; de gevolgen van stoepladen voor het bestaande en toekomstige netwerk van openbare laadpalen; berekeningen of inschattingen van hoeveel huishoudens in Leeuwarden naar verwachting gebruik kunnen maken van stoepladen; de verwachte gevolgen voor het gebruik en de bezetting van openbare laadpalen; communicatie over de voorwaarde dat een openbare parkeerplaats niet door een bewoner mag worden gereserveerd; de voorbereiding van toezicht en handhaving op het gebruik van laadkabels; instructies of werkwijzen voor toezichthouders en handhavers over wanneer sprake is van een onveilige situatie of een exces; meldingen, klachten en handhavingsverzoeken over laadkabels die vóór de invoering van de nieuwe regels bij de gemeente zijn binnengekomen; gevallen waarin vóór de nieuwe regeling daadwerkelijk is gewaarschuwd of handhavend is opgetreden tegen een laadkabel, kabelmat of kabelgoot; meldingen en klachten die na de invoering van de nieuwe regels zijn ontvangen; communicatie, nieuwsberichten,

HET VERZOEK	
	webteksten en veelgestelde vragen die voor de invoering van de regeling zijn voorbereid. Ik ontvang daarnaast graag de versies van voorstellen, memo's, adviezen en beslisnota's waarin verschillende mogelijkheden voor stoepladen tegen elkaar zijn afgewogen. Als uit eerdere versies blijkt dat aanvankelijk een andere oplossing of andere voorwaarden werden overwogen, ontvang ik die versies dus ook graag. Bij correspondentie gaat het mij om inhoudelijke correspondentie over bovengenoemde onderwerpen, waaronder e-mails en zakelijke chatberichten van betrokken medewerkers en bestuurders. Afspraken over alleen het plannen van een vergadering of andere puur organisatorische berichten hoef ik niet te ontvangen. Voor meldingen, klachten en handhavingszaken zijn persoonsgegevens van inwoners voor mij niet van belang. Die gegevens mogen dus worden weggelaten. Het gaat mij om de aard van de melding, de situatie die werd aangetroffen en wat de gemeente daarmee heeft gedaan. Ook hoef ik niet alle documenten over de aanleg en exploitatie van gewone openbare laadpalen te ontvangen. Die zijn alleen onderdeel van mijn verzoek als ze zijn gebruikt bij de afweging over het toestaan van stoepladen.
Beschrijf zo duidelijk mogelijk welk(e) document(en) u wenst te ontvangen	Goedendag, Ik las onlangs dat het in Leeuwarden inmiddels is toegestaan om een elektrische auto vanuit huis op te laden met een kabel die over de stoep loopt. Ik vind het interessant hoe de gemeente uiteindelijk tot deze regeling en de bijbehorende voorwaarden is gekomen. Daarom zou ik op grond van de Wet open overheid graag de stukken ontvangen over de voorbereiding en invoering van het stoepladen in Leeuwarden. Mijn verzoek gaat over de periode 1 september 2025 tot en met de datum waarop op dit verzoek wordt beslist. Ik ontvang graag de documenten die betrekking hebben op: de voorbereiding en behandeling van de motie over duurzaam stoepladen; het onderzoek dat na deze motie door of namens de gemeente is uitgevoerd; de verschillende mogelijkheden die zijn onderzocht om laadkabels vanaf een woning naar een auto in de openbare ruimte te laten lopen; voorbeelden, beleid of ervaringen die bij andere gemeenten zijn opgevraagd of bekeken; de afweging tussen platte laadkabels, kabelmatten, kabelgoten en eventuele andere oplossingen; de redenen waarom uiteindelijk voor een platte laadkabel is gekozen; de technische eisen die aan zo'n kabel worden gesteld, waaronder de maximale dikte; onderzoeken, adviezen of correspondentie over struikelgevaar, toegankelijkheid van het trottoir en de veiligheid van voetgangers; aandacht voor mensen die slecht ter been zijn, rolstoelgebruikers, mensen met een rollator en mensen met een visuele beperking; eventuele adviezen over aansprakelijkheid wanneer iemand door een laadkabel valt of schade oploopt; de vraag wie aansprakelijk is voor schade aan de kabel, een voertuig of de openbare ruimte; interne juridische adviezen over het toestaan van laadkabels in of op de openbare ruimte; overleg met verzekeraars, belangenorganisaties, netbeheerders, laadpaalaanbieders of andere externe organisaties over dit onderwerp; de gevolgen van stoepladen voor het bestaande en toekomstige netwerk van openbare laadpalen; berekeningen of inschattingen van hoeveel huishoudens in Leeuwarden naar verwachting gebruik kunnen maken van stoepladen; de verwachte gevolgen voor het gebruik en de bezetting van openbare laadpalen; communicatie over de voorwaarde dat een openbare parkeerplaats niet door een bewoner mag worden gereserveerd; de voorbereiding van toezicht en handhaving op het gebruik van laadkabels; instructies of werkwijzen voor toezichthouders en handhavers over wanneer sprake is van een onveilige situatie of een exces; meldingen, klachten en handhavingsverzoeken over laadkabels die

HET VERZOEK	
	vóór de invoering van de nieuwe regels bij de gemeente zijn binnengekomen; gevallen waarin vóór de nieuwe regeling daadwerkelijk is gewaarschuwd of handhavend is opgetreden tegen een laadkabel, kabelmat of kabelgoot; meldingen en klachten die na de invoering van de nieuwe regels zijn ontvangen; communicatie, nieuwsberichten, webteksten en veelgestelde vragen die voor de invoering van de regeling zijn voorbereid. Ik ontvang daarnaast graag de versies van voorstellen, memo's, adviezen en beslisnota's waarin verschillende mogelijkheden voor stoepladen tegen elkaar zijn afgewogen. Als uit eerdere versies blijkt dat aanvankelijk een andere oplossing of andere voorwaarden werden overwogen, ontvang ik die versies dus ook graag. Bij correspondentie gaat het mij om inhoudelijke correspondentie over bovengenoemde onderwerpen, waaronder e-mails en zakelijke chatberichten van betrokken medewerkers en bestuurders. Afspraken over alleen het plannen van een vergadering of andere puur organisatorische berichten hoef ik niet te ontvangen. Voor meldingen, klachten en handhavingszaken zijn persoonsgegevens van inwoners voor mij niet van belang. Die gegevens mogen dus worden weggelaten. Het gaat mij om de aard van de melding, de situatie die werd aangetroffen en wat de gemeente daarmee heeft gedaan. Ook hoef ik niet alle documenten over de aanleg en exploitatie van gewone openbare laadpalen te ontvangen. Die zijn alleen onderdeel van mijn verzoek als ze zijn gebruikt bij de afweging over het toestaan van stoepladen. Kunt u mij ook vertellen wanneer ik de stukken kan verwachten?
Is het doel van uw verzoek dat de gevraagde documenten voor ieder openbaar zullen worden?	Ja

Met vriendelijke groet,

Gemeente Leeuwarden

Heeft u vragen? Dan kunt u altijd contact opnemen.

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1

Oldehoofsterkerkhof 2
Postbus 21000
8900 JA Leeuwarden
Telefoon 14 058

www.leeuwarden.nl
E-mail gemeente@leeuwarden.nl

KVK-nummer 59734817
BTW-nummer NL 0019.03.664.B01

Gemeente Leeuwarden

5.1.2e
5.1.2e
5.1.2e

Naar: 5.1.2e

Onderwerp	Woo-besluit
Uw kenmerk	
Ons kenmerk	2026-220172
Dienst	Fysiek Domein
Sector	GES SSJ
Contact	14 058
WhatsApp	
Bijlagen	Documenten en bezwarenbijsluiter
Datum	19 oktober 2026

Geachte 5.1.2e,

Bij verzoek van 20-08-2026 heeft u met een beroep op de Wet open overheid (Woo) gevraagd om verstrekking en openbaarmaking van informatie over de voorbereiding en invoering van het stoepladen in Leeuwarden.

Verzoek
U verzoekt om:
- de voorbereiding en behandeling van de motie over duurzaam stoepladen;
- het onderzoek dat na deze motie door of namens de gemeente is uitgevoerd;
- de verschillende mogelijkheden die zijn onderzocht om laadkabels vanaf een woning naar een auto in de openbare ruimte te laten lopen;
- voorbeelden, beleid of ervaringen die bij andere gemeenten zijn opgevraagd of bekeken;
- de afweging tussen platte laadkabels, kabelmatten, kabelgoten en eventuele andere oplossingen;
- de redenen waarom uiteindelijk voor een platte laadkabel is gekozen;
- de technische eisen die aan zo'n kabel worden gesteld, waaronder de maximale dikte;
- onderzoeken, adviezen of correspondentie over struikelgevaar, toegankelijkheid van het trottoir en de veiligheid van voetgangers;
- aandacht voor mensen die slecht ter been zijn, rolstoelgebruikers, mensen met een rollator en mensen met een visuele beperking;
- eventuele adviezen over aansprakelijkheid wanneer iemand door een laadkabel valt of schade oploopt;
- de vraag wie aansprakelijk is voor schade aan de kabel, een voertuig of de openbare ruimte;
- interne juridische adviezen over het toestaan van laadkabels in of op de openbare ruimte;

- overleg met verzekeraars, belangenorganisaties, netbeheerders, laadpaalaanbieders of andere externe organisaties over dit onderwerp;
- de gevolgen van stoepladen voor het bestaande en toekomstige netwerk van openbare laadpalen;
- berekeningen of inschattingen van hoeveel huishoudens in Leeuwarden naar verwachting gebruik kunnen maken van stoepladen;
- de verwachte gevolgen voor het gebruik en de bezetting van openbare laadpalen;
- communicatie over de voorwaarde dat een openbare parkeerplaats niet door een bewoner mag worden gereserveerd;
- de voorbereiding van toezicht en handhaving op het gebruik van laadkabels;
- instructies of werkwijzen voor toezichthouders en handhavers over wanneer sprake is van een onveilige situatie of een exces;
- meldingen, klachten en handhavingsverzoeken over laadkabels die vóór de invoering van de nieuwe regels bij de gemeente zijn binnengekomen; gevallen waarin vóór de nieuwe regeling daadwerkelijk is gewaarschuwd of handhavend is opgetreden tegen een laadkabel, kabelmat of kabelgoot;
- meldingen en klachten die na de invoering van de nieuwe regels zijn ontvangen;
- communicatie, nieuwsberichten, webteksten en veelgestelde vragen die voor de invoering van de regeling zijn voorbereid;
- versies van voorstellen, memo's, adviezen en beslisnota's waarin verschillende mogelijkheden voor stoepladen tegen elkaar zijn afgewogen
- inhoudelijke correspondentie over bovengenoemde onderwerpen, waaronder e-mails en zakelijke chatberichten van betrokken medewerkers en bestuurders.

Besluit
Wij besluiten om uw verzoek toe te wijzen en de gevraagde documenten gedeeltelijk openbaar te maken. Hieronder lichten ons besluit nader toe.

Wettelijk Kader
Uitgangspunt van de Woo is dat er, in het belang van een goede en democratische bestuursvoering, voor degene die om informatie verzoekt, een recht op openbaarmaking van de informatie bestaat.

Artikel 1.1 Woo geeft het volgende aan: ‘Eenieder heeft recht op toegang tot publieke informatie zonder daartoe een belang te hoeven stellen, behoudens bij deze wet gestelde beperkingen.'

In de Woo en de daarop rustende bepalingen wordt verstaan onder document: ‘een door een orgaan, persoon of college opgemaakt of ontvangen schriftelijk stuk of ander geheel van vastgelegde gegevens dat naar zijn aard verband houdt met de publieke taak' (artikel 2.1 Woo). Het moet gaan om bestaande documenten die daadwerkelijk fysiek aanwezig zijn. Er rust op een overheidsorgaan geen plicht om een document, zoals bijvoorbeeld een overzicht, aan te maken.

Onder 'naar zijn aard verband houdt met de publieke taak' heeft een brede betekenis. Het gaat hier om documenten die direct of randvoorwaardelijk gerelateerd zijn aan het uitoefenen van publiek gezag of andere bestuurstaken.

Inventarisatie van de documenten
Er zijn 95 documenten gevonden (exclusief bijlagen) die binnen de reikwijdte van uw verzoek vallen.

Naar aanleiding van uw verzoek hebben wij ons zaaksysteem, onze e-mails, de fysieke dossiers en onze schijf geraadpleegd. Er is o.a. gezocht op dossiernummer/dossiernaam, betrokken partijen, ‘stoepladen’, ‘duurzaam stoepladen’, ‘laadkabel’, ‘kabelgoot’, ‘thuisladen’, ‘openbaar laden’en varianten hierop. De ambtenaren die de documenten hebben geïnventariseerd zijn medewerkers binnen het fysiek domein die goed op de hoogte zijn over de gevraagde informatie.

Derde belanghebbenden
Er zijn derde belanghebbenden betrokken bij het verzoek om de openbaarmaking van onderhavige documenten. Wij hebben Pels Rijcken en Royal Haskoning, de gemeentes De Fryske Marren, Emmen, Enschede, Groningen, Hellendoorn, Leusden, Lingewaard en Súdwest-Fryslân in de gelegenheid gesteld om een zienswijze te geven op ons voornemen tot openbaarmaking van informatie. Van twee belanghebbenden hebben wij een zienswijze ontvangen. Dit ging om persoonsgegevens die nog openbaar waren. Deze zienswijzen hebben wij overgenomen.

Motivering
Allereerst wijzen wij u op het volgende. Op grond van artikel 4.1 lid 7 Woo, wordt een verzoek om informatie ingewilligd met inachtneming van het bepaalde in hoofdstuk 5.

Het recht op openbaarmaking op grond van de Woo dient uitsluitend het publieke belang van een goede en democratische bestuursvoering. Het komt iedere burger in gelijke mate toe. De Woo kent daarnaast ook geen beperkte openbaarmaking. Dit betekent dat openbaarmaking van de gevraagde documenten uitsluitend aan u op grond van de Woo niet mogelijk is. Wanneer de betreffende documenten aan u verstrekt worden, moeten wij deze ook aan anderen verstrekken indien zij daarom verzoeken.

Daarom kan ten aanzien van de openbaarheid de bedoeling of belangen van de verzoeker niet worden meegenomen in de te verrichten belangenafweging. Bij de te verrichten belangenafweging worden dan ook betrokken het algemene belang bij openbaarmaking van de gevraagde informatie en de door de uitzonderingsgronden te beschermen belangen, maar niet het specifieke belang van de verzoeker.

Artikel 5.1 lid 1 van de Woo bevat absolute uitzonderingen. Het belang van openbaarheid moet te allen tijde wijken wanneer deze uitzonderingsgrond van toepassing is. Er wordt geen nadere belangenafweging gemaakt. Artikel 5.1 lid 2 van de Woo bevat relatieve uitzonderingen. Bij relatieve uitzonderingsgronden maakt het bestuursorgaan een afweging tussen het algemene belang van

openbaarheid en de door de uitzondering te beschermen belangen. Een beroep op een uitzonderingsgrond moet onderbouwd zijn.

De door uw gevraagde documenten zijn deels openbaar gemaakt vanwege deze uitzonderingsgrondgronden. Hieronder leest u de motivering.

Artikel 5.1 lid 2 sub e
Eerbiediging persoonlijke levenssfeer
Verstrekking van informatie blijft achterwege voor zover het belang daarvan niet opweegt tegen het belang dat de persoonlijke levenssfeer wordt geëerbiedigd.

Persoonsgegevens van derden
Ten aanzien van de persoonsgegevens zijn wij van oordeel dat het belang dat de persoonlijke levenssfeer wordt geëerbiedigd, zwaarder moet wegen dan het belang van openbaarheid. De namen van de belanghebbenden zijn niet relevant voor de bestuurlijke aangelegenheid waarop het Woo-verzoek ziet. Daarom zijn zowel de persoonsgegevens zoals namen en adressen, maar ook zinsdelen en woorden die eenvoudig indirect herleidbaar zijn tot een persoon of een groep personen verwijderd uit de documenten. Wij zijn van mening dat op deze wijze de persoonlijke levenssfeer van de belanghebbenden voldoende beschermd is om de documenten die onder de reikwijdte van dit Woo-verzoek vallen openbaar te maken.

Persoonsgegevens van ambtenaren
Voor zover het namen van ambtenaren en bestuurders betreft is het volgende van belang. Uit hoofde van hun functie treden bijvoorbeeld raadsleden (mits in functie raadslid), burgemeester en wethouders op in de openbaarheid. De namen van deze personen zijn derhalve zichtbaar. Volgens ons weegt het belang van bescherming van de persoonlijke levenssfeer van de andere bij de aangelegenheid betrokken personen zwaarder dan het publieke belang van openbaarmaking van deze informatie. Hierdoor zijn persoonsgegevens van bij de aangelegenheid betrokken ambtenaar geweigerd.

Verstrekking
De te openbaren documenten zijn reeds verstuurd naar het bij ons bekende e mailadres.

Bezwaar
Indien u het niet eens bent met dit besluit kunt u daartegen bezwaar maken. Wij verwijzen u kortheidshalve naar de bezwaarclausule bij dit besluit.

Vragen?
Mocht u vragen of opmerkingen hebben naar aanleiding van dit besluit, dan verzoeken wij om eerst contact op te nemen via bovenstaand telefoonnummer.

Hoogachtend,

burgemeester en wethouders van Leeuwarden,
namens dezen,

5.1.2e ,

Teamleider Strategische staf

Onder deze brief treft u geen handtekening aan. Meer informatie:
https://www.leeuwarden.nl/digitalepost

BIJLAGE 1 Bezwaar maken

Bent u het niet eens met dit besluit?
Dan kunt u bezwaar maken. Dit doet u door binnen zes weken na de verzenddatum van dit besluit een brief (een 'bezwaarschrift') naar ons te sturen. In deze brief staan in ieder geval:

a uw naam en adres;
b de datum waarop u de brief heeft geschreven;
c. tegen welk besluit u bezwaar maakt;
d. het kenmerk/nummer van het besluit;
e. de reden van uw bezwaar;
f. uw handtekening.

U kunt het bezwaar digitaal indienen via www.leeuwarden.nl/bezwaarschrift of schriftelijk door het bezwaar te sturen naar de gemeente Leeuwarden, Postbus 21000, 8900 JA in Leeuwarden.

Besluit uitstellen?
Bij spoedeisende zaken kunt u vragen het besluit tijdelijk uit te stellen. Dit doet u door een 'voorlopige voorziening' aan te vragen bij Rechtbank Noord-Nederland. Hier zijn kosten voor u aan verbonden. Uiteraard is het aan de rechter om te beslissen of het besluit wel of niet kan worden uitgesteld. U kunt ook digitaal een verzoek om een voorlopige voorziening indienen bij de rechtbank via http://loket.rechtspraak.nl/bestuursrecht. Daarvoor moet u wel beschikken over een elektronische handtekening (DigiD). Kijk voor de precieze voorwaarden op de genoemde site.

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1, 4

Nr.	Datum	Document	Grondslag	Beoordeling	Opmerkingen
1	21/09/2026	Meldingen-76295.pdf	5.1.2e,	Deels openbaar	
2	21/09/2026	RE_ Re_ Informatieverzoek [PERSOON] - electrisch laden_ kenmerk_ 2024-139315.msg	5.1.2e,	Deels openbaar	
3	21/09/2026	RE_ 12_15 PO Mobiliteit & Inrichting Openbare Ruimte (cp [PERSOON]).msg	5.1.2e,	Deels openbaar	
4	21/09/2026	Re_ Informatieverzoek van Gemeente Leeuwarden over gebruik van platte laadkabels - 2026-005684.msg	5.1.2e,	Deels openbaar	
4a	21/09/2026	beleidsregel VPA Hellendoorn.docx		Openbaar	
4b	21/09/2026	collegevoorstel VPA platte laadkabel.docx	5.1.2e,	Deels openbaar	
5	21/09/2026	Meldingen-77804.pdf	5.1.2e,	Deels openbaar	
6	21/09/2026	concat (3).pdf	5.1.2e,	Deels openbaar	
7	21/09/2026	FW_ Stoepladen zonder stoep.msg	5.1.2e,	Deels openbaar	
7a	21/09/2026	Bijlage 4- Beleidsregels laadpunten gemeente Leeuwarden_ Lokale wet- en regelgeving.docx	_	Openbaar	
8	21/09/2026	VPA - Beleid en Regelgeving.pdf		Openbaar	
9	21/09/2026	concat (10).pdf	5.1.2e,	Deels openbaar	
10	21/09/2026	RE_ VPA - Platte laadkabel.pdf	5.1.2e,	Deels openbaar	
11	21/09/2026	_ZSLW_ 1516764-706075_ Afhandeling zaaknummer ZS-1516764.msg	5.1.2e,	Deels openbaar	
12	21/09/2026	FW_ Verlengd Private Aansluiting (Stoepladen).msg	5.1.2e,	Deels openbaar	
13	21/09/2026	Afwegingskader-VPA_DEF.pdf	5.1.2e,	Deels openbaar	

Nr.	Datum	Document	Grondslag	Beoordeling	Opmerkingen
14	21/09/2026	Re_ concept persbericht stoepladen.msg	5.1.2e,	Deels openbaar	
15	21/09/2026	RE_ overleg aankomende woensdag.msg	5.1.2e,	Deels openbaar	
16	21/09/2026	VPA - Afwegingen 1.pdf		Openbaar	
17	21/09/2026	concat.pdf	5.1.2e,	Deels openbaar	
18	21/09/2026	RE_ PO Mobiliteit & Inrichting Openbare Ruimte maandag 9 februari van 12 - 13_30 uur.msg	5.1.2e,	Deels openbaar	
18a	21/09/2026	Informerende brief aan de raad inzake openbare laadinfrastructuur (1).pdf	5.1.2e,	Deels openbaar	
18b	21/09/2026	Duurzaam stoepladen in Leeuwarden - Lijst058 (1)(1).pdf		Openbaar	
18c	21/09/2026	collegevoorstel duurzaam stoepladen in Leeuwarden.docx		Openbaar	
18d	21/09/2026	Beantwoording motie duurzaam stoepladen in Leeuwarden.docx	5.1.2e,	Deels openbaar	
19	21/09/2026	contactformulier_output (9).pdf	5.1.2e,	Deels openbaar	
20	21/09/2026	RE_ Verlengd Private Aansluiting (Stoepladen).msg	5.1.2e,	Deels openbaar	
20a	21/09/2026	Collegevoorstel VPA.docx		Openbaar	
20b	21/09/2026	Informerende brief aan de raad VPA.docx	5.1.2e,	Deels openbaar	
21	21/09/2026	FW_ collegevoorstel duurzaam stoepladen in Leeuwarden met opmerkingen.msg	5.1.2e,	Deels openbaar	
22	21/09/2026	RE_ Standaardmelding 76295 - Kabels over de stoep.msg	5.1.2e,	Deels openbaar	

Nr.	Datum	Document	Grondslag	Beoordeling	Opmerkingen
23	21/09/2026	FW_ stroomkabel voor laadpaal.msg	5.1.2e,	Deels openbaar	
24	21/09/2026	concat (8).pdf	5.1.2e,	Deels openbaar	
25	21/09/2026	RE_ Laadkabel elektrische auto door stoeptegel met goot.msg	5.1.2e,	Deels openbaar	
26	21/09/2026	2026-034691 Laadpaal.msg	5.1.2e,	Deels openbaar	
27	21/09/2026	RE_ Laden over_door de stoep .msg	5.1.2e,	Deels openbaar	
27a	21/09/2026	Bijlage 4- Beleidsregels laadpunten gemeente Leeuwarden_ Lokale wet- en regelgeving(1).pdf	_	Openbaar	
28	21/09/2026	concat (9).pdf	5.1.2e,	Deels openbaar	
29	21/09/2026	VPA - Communicatie.pdf		Openbaar	
30	21/09/2026	RE_ Handhaving VPA.msg	5.1.2e,	Deels openbaar	
31	21/09/2026	RE_ Interview.msg	5.1.2e,	Deels openbaar	
32	21/09/2026	Kabelgoottegel proef DFM .msg	5.1.2e,	Deels openbaar	
33	21/09/2026	Stukken voor morgen VPA.msg	5.1.2e,	Deels openbaar	
33a	21/09/2026	collegevoorstel duurzaam stoepladen in Leeuwarden PK.docx		Openbaar	
33b	21/09/2026	Beantwoording motie duurzaam stoepladen in Leeuwarden PK.docx	5.1.2e,	Deels openbaar	
34	21/09/2026	contactformulier_output (8).pdf	5.1.2e,	Deels openbaar	
35	21/09/2026	contactformulier_output.pdf	5.1.2e,	Deels openbaar	
36	21/09/2026	RE_ Parkeren vosseparkwijk vragen.msg	5.1.2e,	Deels openbaar	
37	21/09/2026	RE_ Aanpassing stoepen voor laadkabels.msg	5.1.2e,	Deels openbaar	
38	21/09/2026	concat (7).pdf	5.1.2e,	Deels openbaar	

Nr.	Datum	Document	Grondslag	Beoordeling	Opmerkingen
39	21/09/2026	Microsoft PowerPoint - Presentatie FlatPower - Dordrecht.pdf	5.1.2e,	Deels openbaar	
40	21/09/2026	laadkabels-en-laadpalen-k-d222.pdf	5.1.2e,	Deels openbaar	
41	21/09/2026	VPA - Hoe doe je een pilot.pdf		Openbaar	
42	21/09/2026	2025-09-23 C-memo aanpak laadinfrastructuur.pdf	5.1.2e,	Deels openbaar	
43	21/09/2026	Re_ Beantwoording motie VPA.msg	5.1.2e,	Deels openbaar	
44	21/09/2026	concat (12).pdf	5.1.2e,	Deels openbaar	
45	21/09/2026	Openbaar - Bijlage 1 Onderzoek verleng private aansluitingen.pdf	5.1.2e,	Deels openbaar	
46	21/09/2026	contactformulier_output (1).pdf	5.1.2e,	Deels openbaar	
47	21/09/2026	concat (4).pdf	5.1.2e,	Deels openbaar	
48	21/09/2026	concat (6).pdf	5.1.2e,	Deels openbaar	
49	21/09/2026	RE_ Elektrische auto laden met kabel over gemeentegrond (trottoir).msg	5.1.2e,	Deels openbaar	
50	21/09/2026	contactformulier_output (12).pdf	5.1.2e,	Deels openbaar	
51	21/09/2026	Re_ Gevraagde stukken.msg	5.1.2e,	Deels openbaar	
51a	21/09/2026	25_10_14_CV_ uitvoeringsprogramma en beleidsregels.docx		Openbaar	
51b	21/09/2026	2025_10_08_Concept 1_ Uitvoeringsprogramma_ Laadinfrastructuur_ Leusden.docx		Openbaar	
51c	21/09/2026	2025_10_08_Concept Beleidsrege publieke oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen gemeente Leusden.docx		Openbaar	
51d	21/09/2026	Raadsinformatiebrief__236599__ .docx	5.1.2e,	Deels openbaar	

Nr.	Datum	Document	Grondslag	Beoordeling	Opmerkingen
51e	21/09/2026	2025_11-14 Concept_ Beleidsregel kabelgootregeling elektrische voertuigen gemeente Leusden.docx	5.1.2e,	Deels openbaar	
51f	21/09/2026	2025_evaluatie_kabelgootproef_ Leusden.docx	5.1.2e,	Deels openbaar	
52	21/09/2026	RE_ Stoepladen zonder stoep.msg	5.1.2e,	Deels openbaar	
53	21/09/2026	RE_ Stand van zaken kabelgoottegels.msg	5.1.2e,	Deels openbaar	
54	21/09/2026	RE_ heeft â€˜2025-09-23 C-me aanpak laadinfrastructuurâ€™ m u gedeeld.msg	5.1.2e,	Deels openbaar	
55	21/09/2026	VPA - Kosten en capaciteit.pdf		Openbaar	
56	21/09/2026	Informerende brief aan de raad VPA.pdf	5.1.2e,	Deels openbaar	
57	21/09/2026	RE_ Laadkabels over stoep in nieuwsbrief.msg	5.1.2e,	Deels openbaar	
58	21/09/2026	contactformulier_output (10).pdf	5.1.2e,	Deels openbaar	
59	21/09/2026	collegevoorstel duurzaam stoepladen in Leeuwarden PK.msg	5.1.2e,	Deels openbaar	
59a	21/09/2026	collegevoorstel duurzaam stoepladen in Leeuwarden PK(1).docx		Openbaar	
60	21/09/2026	concat (1).pdf	5.1.2e,	Deels openbaar	
61	21/09/2026	Webpagina Elektrische auto opladen 20260915.pdf		Openbaar	
62	21/09/2026	Gegevens pilot VPA Kabelgoottegel Groningen.msg	5.1.2e,	Deels openbaar	
62a	21/09/2026	25-06-10-1a-voorwaarden-en-gebruik-kabelgoottegelspdf (1).pdf		Openbaar	

Nr.	Datum	Document	Grondslag	Beoordeling	Opmerkingen
62b	21/09/2026	Start pilot Verlengd Private Aansluiting (VPA) en beantwoording van de motie Keep my battery running rb.pdf	5.1.2e,	Deels openbaar	
62c	21/09/2026	Bijlage 2 Keep-my-battery-running-S-S-D66-GL-PvhN-PvdA.pdf		Openbaar	
63	21/09/2026	Collegevoorstel VPA.pdf		Openbaar	
64	21/09/2026	concat (2).pdf	5.1.2e,	Deels openbaar	
65	21/09/2026	contactformulier_output (11).pdf	5.1.2e,	Deels openbaar	
66	21/09/2026	concat (11).pdf	5.1.2e,	Deels openbaar	
67	21/09/2026	FW_ RE_ brief aan B&W.msg	5.1.2e,	Deels openbaar	
68	21/09/2026	RE_ Stukken PO Mobiliteit & Inrichting Openbare Ruimte.msg	5.1.2e,	Deels openbaar	
69	21/09/2026	VPA Afwegingskader en Eisen V1.2 DEF.pdf	5.1.2e,	Deels openbaar	
70	21/09/2026	contactformulier_output (7).pdf	5.1.2e,	Deels openbaar	
71	21/09/2026	RE_ Beantwoording motie Duurzaam Stoepladen in Leeuwarden.msg	5.1.2e,	Deels openbaar	
71a	21/09/2026	Beantwoording motie duurzaam stoepladen in Leeuwarden (1).docx	5.1.2e,	Deels openbaar	
71b	21/09/2026	collegevoorstel duurzaam stoepladen in Leeuwarden PK(2).docx		Openbaar	
72	21/09/2026	concat (5).pdf	5.1.2e,	Deels openbaar	
73	21/09/2026	contactformulier_output (5).pdf	5.1.2e,	Deels openbaar	
74	21/09/2026	VPA - Aansprakelijkheid.pdf		Openbaar	
75	21/09/2026	Budget_conceptbegroting Pilot VPA.msg	5.1.2e,	Deels openbaar	
76	21/09/2026	FW_ Contactverzoek platte laadkabel.msg	5.1.2e,	Deels openbaar	

Nr.	Datum	Document	Grondslag	Beoordeling	Opmerkingen
77	21/09/2026	contactformulier_output (6).pdf	5.1.2e,	Deels openbaar	
78	21/09/2026	RE_ Contactverzoek aanvraag laadinfrastructuur _ induviduele laadoplossing [ADRES].msg	5.1.2e,	Deels openbaar	
79	21/09/2026	Toepassen van kabelgoottegels.msg	5.1.2e,	Deels openbaar	
79a	21/09/2026	voorbeeld tegel.png		Openbaar	
79b	21/09/2026	voorbeeld tegels met kabel.png		Openbaar	
79c	21/09/2026	Duurzaam stoepladen in Leeuwarden - Lijst058 (1).pdf		Openbaar	
80	21/09/2026	RE_ stukken stoepladen.msg	5.1.2e,	Deels openbaar	
80a	21/09/2026	Stand van zaken motie duurzaam stoepladen in Leeuwarden PK.pdf	5.1.2e,	Deels openbaar	
80b	21/09/2026	Bijlage 4 - Voorbeeld platte laadkabel (bron Flatpower).webp	5.1.2e,	Deels openbaar	
80c	21/09/2026	Bijlage 3 - Samenvatting gemeenten.pdf		Openbaar	
80d	21/09/2026	Bijlage 2 - Informerende brief aan de raad inzake openbare laadinfrastructuur.pdf	5.1.2e,	Deels openbaar	
80e	21/09/2026	collegevoorstel duurzaam stoepladen in Leeuwarden PK.pdf		Openbaar	
80f	21/09/2026	Collegevoorstel - Beslispunten.pdf		Openbaar	
80g	21/09/2026	Bijlage 1 - Duurzaam stoepladen in Leeuwarden - Lijst058(1).pdf		Openbaar	
81	21/09/2026	RE_ Fwd_.msg	5.1.2e,	Deels openbaar	
82	21/09/2026	RE_ Laadpalen in schutting.msg	5.1.2e,	Deels openbaar	

Nr.	Datum	Document	Grondslag	Beoordeling	Opmerkingen
83	21/09/2026	RE_ Voortgang motie stoepladen.msg	5.1.2e,	Deels openbaar	
84	21/09/2026	RE_ Wijziging APV.msg	5.1.2e,	Deels openbaar	
85	21/09/2026	FW_ Beantwoording motie Duurzaam Stoepladen in Leeuwarden.msg	5.1.2e,	Deels openbaar	
86	21/09/2026	RE_ Vraag beleid kabelgoottegel.msg	5.1.2e,	Deels openbaar	
86a	21/09/2026	Brief aan de raad Start pilot kabelgoottegels.pdf	5.1.2e,	Deels openbaar	
86b	21/09/2026	Agendaformulier B&W - Definitieve implementatie kabelgoottegels en einde pilotfase.pdf	5.1.2e,	Deels openbaar	
87	21/09/2026	RE_ Laden over het trottoir.msg	5.1.2e,	Deels openbaar	
88	21/09/2026	concat (13).pdf	5.1.2e,	Deels openbaar	
89	21/09/2026	contactformulier_output (3).pdf	5.1.2e,	Deels openbaar	
90	21/09/2026	Meldingen-85745.pdf	5.1.2e,	Deels openbaar	
91	21/09/2026	RE_ stroomkabel voor laadpaal.msg	5.1.2e,	Deels openbaar	
92	21/09/2026	contactformulier_output (4).pdf	5.1.2e,	Deels openbaar	
93	21/09/2026	Meldingen-85155.pdf	5.1.2e,	Deels openbaar	
94	21/09/2026	Infographic VPA.pdf		Openbaar	
95	21/09/2026	contactformulier_output (2).pdf	5.1.2e,	Deels openbaar	

Geprint door 5.1.2e @leeuwarden.nl
donderdag, 10 september 2026 15:21

SIG-76295



Melding

Toelichting	: Bij het wandelen 's morgens vroeg (voor het daglicht) struikelde ik over een autolaadkabel die over het voetpad lag op ong. 70 cm hoogte. Deze kabel ligt er nu al 2 dagen ook al zouden de auto's daar niet mogen staan wat wel begrijpelijk is wegens parkeerruimte gebrek is de kabel over het voetpad zonder meer gevaarlijk
Overlast	: 04-01-2026 11:28
Stadsdeel	: Dorpen Zuid-West
Adres	: 5.1.2e 5.1.2e
Gemeld op	: 04-01-2026 11:28
Hoofdcategorie	: Overlast Openbare Ruimte
Subcategorie	: Parkeren
Urgentie	: Normal
Bron	: online

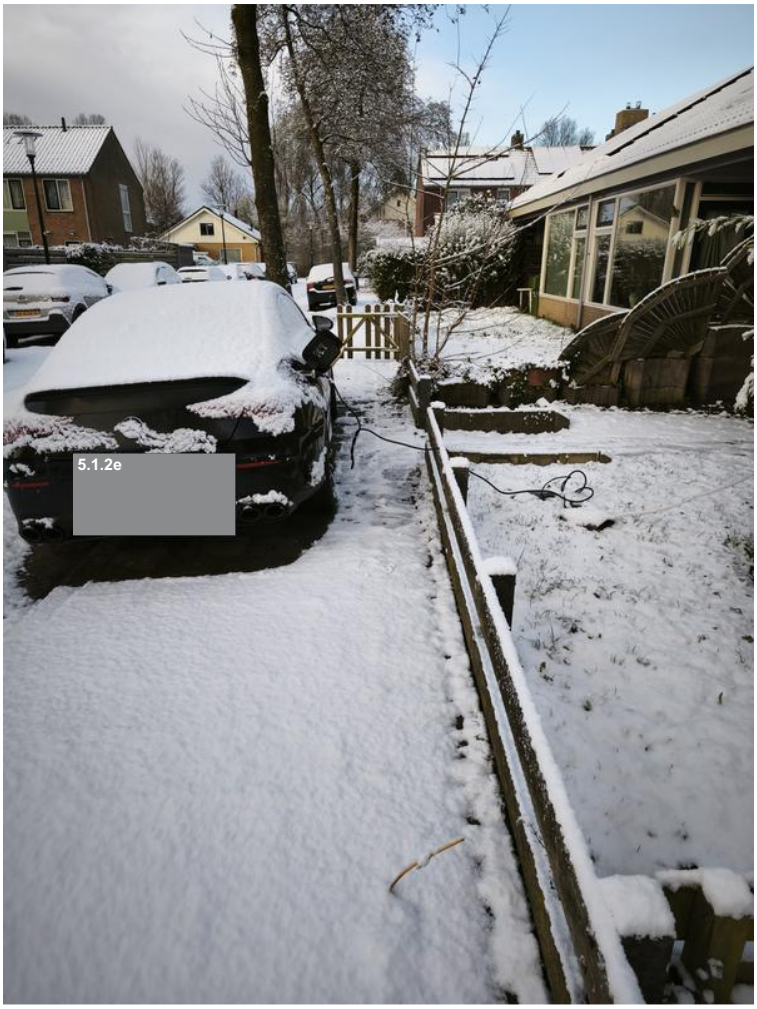
Melder

E-mail	:	5.1.2e@gmail.com
Telefoonnummer	:	5.1.2e
Verklaring contactgegevens delen	:	Toegestaan

Foto's



IMG_20260104_103709.jpg op 04-01-2026 11:28 door melder



IMG_20260104_103714.jpg op 04-01-2026 11:28 door melder

Geschiedenis

Gewijzigd op 13-02-2026 om 14:43:31 door Signalen systeem	Notitie toegevoegd: "Automatische e-mail bij afhandelen is verzonden aan de melder."
Gewijzigd op 13-02-2026 om 14:43:31 door 5.1.2e @leeuwarden.nl	Status gewijzigd naar: Afgehandeld "Uw melding is afgehandeld. Ter plaatse hebben wij de kabel niet over de weg zien hangen. Bedankt voor uw melding."
Gewijzigd op 12-02-2026 om 13:57:24 door 5.1.2e @leeuwarden.nl	Status gewijzigd naar: In behandeling
Gewijzigd op 12-02-2026 om 13:57:19 door 5.1.2e @leeuwarden.nl	Melding niet meer toegewezen aan behandelaar.
Gewijzigd op 12-02-2026 om 09:10:55 door 5.1.2e @leeuwarden.nl	Notitie toegevoegd: "Aanvulling: Gisteren via de melder vernomen dat de kabels er nog steeds regelmatig liggen."
Gewijzigd op 12-02-2026 om 09:09:56 door 5.1.2e @leeuwarden.nl	Melding toewijzing gewijzigd naar: 5.1.2e @leeuwarden.nl
Gewijzigd op 12-02-2026 om 09:09:25 door 5.1.2e @leeuwarden.nl	Routering: afdeling/afdelingen gewijzigd naar: HTO
Gewijzigd op 12-02-2026 om 09:08:52 door Signalen systeem	Routering: afdeling/afdelingen gewijzigd naar: HTO
Gewijzigd op 12-02-2026 om 09:08:52 door 5.1.2e @leeuwarden.nl	Categorie gewijzigd naar: Parkeren
Gewijzigd op 12-02-2026 om 09:08:52 door 5.1.2e @leeuwarden.nl	Status gewijzigd naar: Gemeld
Gewijzigd op 11-02-2026 om 17:28:12 door 5.1.2e @leeuwarden.nl	Notitie toegevoegd: "Kabels over de stoep zijn niet toegestaan. Kan handhaving een rol spelen en bij deze locatie langsgaan?"
Gewijzigd op 11-02-2026 om 17:00:20 door 5.1.2e @leeuwarden.nl	Notitie toegevoegd: "Meneer geeft aan een mail te hebben ontvangen van 5.1.2e met de

	vraag of de kabel er nog hangt. Meneer belt om aan te geven dat dit het geval is. Meneer gaat zijn reactie terug mailen."
Gewijzigd op 11-02-2026 om 16:21:21 door 5.1.2e @leeuwarden.nl	Status gewijzigd naar: In behandeling "Uw melding is in behandeling genomen."
Gewijzigd op 10-02-2026 om 14:53:10 door 5.1.2e @leeuwarden.nl	Melding toewijzing gewijzigd naar: 5.1.2e @leeuwarden.nl
Gewijzigd op 05-01-2026 om 15:17:11 door 5.1.2e @leeuwarden.nl	Melding toewijzing gewijzigd naar: 5.1.2e @leeuwarden.nl
Gewijzigd op 05-01-2026 om 15:17:05 door 5.1.2e @leeuwarden.nl	Routering: afdeling/afdelingen gewijzigd naar: TVV
Gewijzigd op 05-01-2026 om 15:16:41 door Signalen systeem	Routering: afdeling/afdelingen gewijzigd naar: TVV
Gewijzigd op 05-01-2026 om 15:16:41 door 5.1.2e @leeuwarden.nl	Categorie gewijzigd naar: Onveilige verkeerssituatie
Gewijzigd op 05-01-2026 om 15:16:41 door 5.1.2e @leeuwarden.nl	Status gewijzigd naar: Gemeld
Gewijzigd op 04-01-2026 om 11:28:39 door Signalen systeem	Notitie toegevoegd: "Bijlage toegevoegd door melder: IMG_20260104_103714.jpg"
Gewijzigd op 04-01-2026 om 11:28:39 door Signalen systeem	Notitie toegevoegd: "Bijlage toegevoegd door melder: IMG_20260104_103709.jpg"
Gewijzigd op 04-01-2026 om 11:28:39 door Signalen systeem	Routering: afdeling/afdelingen gewijzigd naar: BGY
Gewijzigd op 04-01-2026 om 11:28:39 door Signalen systeem	Notitie toegevoegd: "Automatische e-mail bij registratie van de melding is verzonden aan de melder."
Gewijzigd op 04-01-2026 om 11:28:38 door Signalen systeem	Type gewijzigd naar: Melding
	Urgentie gewijzigd naar: Normaal

Gewijzigd op 04-01-2026 om 11:28:38 door Signalen systeem

Gewijzigd op 04-01-2026 om 11:28:38 door Signalen systeem
Categorie gewijzigd naar: Overig Wegen, verkeer en straatmeubilair

Gewijzigd op 04-01-2026 om 11:28:38 door Signalen systeem
Servicebelofte:
"We doen ons best om uw melding binnen 20 werkdagen op te pakken. Indien het langer duurt krijgt u van ons bericht."

Gewijzigd op 04-01-2026 om 11:28:38 door Signalen systeem
Status gewijzigd naar: Gemeld

Gewijzigd op 04-01-2026 om 11:28:38 door Signalen systeem
Locatie gewijzigd naar:
5.1.2e

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1, 2, 3, 4, 5, 6

From: '5.1.2e
Sent: 3/17/2026 11:58:37 AM +00:00
To: '5.1.2e' <5.1.2e@leeuwarden.nl>
Cc: '5.1.2e' <5.1.2e@leeuwarden.nl>
Subject: RE: Re: Informatieverzoek 5.1.2e - electrisch laden, kenmerk: 2024-139315

Hoi 5.1.2e,

Wij hebben eerder dit jaar contact gehad met NEO, de behoefte is bij ons bekend.

Als het college besluit een pilot uit te voeren willen we dit in principe niet beperken tot bepaalde wijken. De Oranjewijk kan daar dus prima op inhaken.

In eerste instantie gaan we nu proberen om direct de beleidsregels aan te passen, zodat we de pilotfase kunnen overslaan. Ik verwacht dat hier dit kwartaal een besluit over wordt genomen.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Adviseur Duurzame Mobiliteit
Team Mobiliteit & Stedenbouw, Sector Inrichting en Beheer Buitenruimte
E 5.1.2e@leeuwarden.nl
T 14 058

Van: 5.1.2e <5.1.2e@leeuwarden.nl>
Verzonden: maandag 16 maart 2026 15:07
Aan: 5.1.2e <5.1.2e@leeuwarden.nl>
CC: 5.1.2e <5.1.2e@leeuwarden.nl>
Onderwerp: RE: Re: Informatieverzoek 5.1.2e - electrisch laden, kenmerk: 2024-139315

Hoi 5.1.2e,

De vrijheidswijk is een duurzame wijk en daarom vraagt de buurt of zij de pilot mogen doen als dat zover is.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e | Projectleider
Sector Inrichting en Beheer Buitenruimte
E 5.1.2e@leeuwarden.nl
M 5.1.2e

Gemeente Leeuwarden
Oldehoofsterkerkhof 2
Postbus 21000, 8900 JA LEEUWARDEN
T 14 058 | www.leeuwarden.nl | Twitter | Facebook

Aanwezig: maandag t/m vrijdag

Van: 5.1.2e <5.1.2e@leeuwarden.nl>
Verzonden: maandag 16 maart 2026 09:28
Aan: 5.1.2e <5.1.2e@leeuwarden.nl>

CC: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: RE: Re: Informatieverzoek 5.1.2e - electrisch laden, kenmerk: 2024-139315

Goedemorgen 5.1.2e,

In oktober is in de raad een motie ‘’duurzaam stoepladen in Leeuwarden’’ aangenomen. We zijn nu bezig met de beantwoording van de motie, en de voorbereiding van de uitvoering van deze motie.

Ik verwacht dat we later dit jaar starten met een pilot, of dat we besluiten om de beleidsregels aan te passen. Daarna is het dan toegestaan om kabelgoottegels toe te passen. Let op, we doen dit wel op aanvraagbasis (via onze website), en er worden voorwaarden aan de locatie gesteld. Niet alle plekken zullen geschikt zijn. Ik verwacht daarnaast niet dat we ‘’proactief’’ kabelgoottegels gaan aanleggen.

Nieuwsgierige bewoners kunnen onze website in de gaten houden. Zodra het college een besluit heeft genomen over dit onderwerp passen we de informatie aan.

Elektrische auto opladen - Gemeente Leeuwarden

Hopelijk kan je hiermee verder!

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Adviseur Duurzame Mobiliteit
Team Mobiliteit & Stedenbouw, Sector Inrichting en Beheer Buitenruimte
E 5.1.2e @leeuwarden.nl
T 14 058

Van: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Verzonden: maandag 16 maart 2026 07:25
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
CC: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: FW: Re: Informatieverzoek 5.1.2e - electrisch laden, kenmerk: 2024-139315

He 5.1.2e,

Kan jij aangeven aan 5.1.2e wat de stand van zaken is?

Groeten 5.1.2e

Van: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Verzonden: vrijdag 13 maart 2026 16:41
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
CC: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: FW: Re: Informatieverzoek 5.1.2e - electrisch laden, kenmerk: 2024-139315

Hoi 5.1.2e,

Heb je nog in jullie overleg gesproken over de “goottegels” voor laadkabels? Zo ja wat is het formele besluit? Zo nee graag zsm wel een besluit, zie onder weer een verzoek daartoe.

Met vriendelijke groet,

[redacted] | Projectleider
Sector Inrichting en Beheer Buitenruimte
E [redacted]@leeuwarden.nl
M [redacted]

Gemeente Leeuwarden
Oldehoofsterkerkhof 2
Postbus 21000, 8900 JA LEEUWARDEN
T 14 058 | www.leeuwarden.nl | Twitter | Facebook

Aanwezig: maandag t/m vrijdag

Van: [redacted] <[redacted]@gmail.com>
Verzonden: vrijdag 13 maart 2026 14:30
Aan: [redacted] <[redacted]@leeuwarden.nl>
Onderwerp: Fwd: Re: Informatieverzoek [redacted] - electrisch laden, kenmerk: 2024-139315

U ontvangt niet vaak e-mail van [redacted]@gmail.com. Ontdek waarom dit belangrijk is

---------- Forwarded message ---------
Van: [redacted] <[redacted]@gmail.com>
Date: di 17 sep om 16:23
Subject: Re: Re: Informatieverzoek [redacted] - electrisch laden, kenmerk: 2024-139315
To: Bericht van Gemeente Leeuwarden <Inproces@leeuwarden.nl>

Onderwerp: Verzoek kabelgoot t.b.v. laden eigen zonnestroom – [redacted]

Geachte [redacted],

Met belangstelling volg ik de plannen voor de herinrichting van de Emmakade. Naar aanleiding hiervan wil ik graag een verzoek herhalen dat ik anderhalf jaar geleden al bij de gemeente Leeuwarden heb neergelegd (zie bijgaande mailwisseling).

Het gaat om de aanleg van een kabelgoot voor mijn woning aan de [redacted]. Hiermee kan ik mijn elektrische auto opladen met mijn eigen opgewekte zonnestroom. Destijds werd aangegeven dat dit niet in het beleid paste, maar een reactie op mijn weerlegging bleef helaas uit. De aanstaande herinrichting lijkt mij hét uitgelezen moment om dit alsnog te realiseren.

Mijn verzoek heeft een dringende reden. Nu de salderingsregeling verandert en terugleverkosten worden ingevoerd, wordt het voor mij steeds minder rendabel om zonne-energie terug te leveren aan het net. Het is in mijn ogen tegenstrijdig dat duurzaamheid eerst wordt gestimuleerd, maar dat het direct gebruiken van die stroom vervolgens wordt bemoeilijkt.

De huidige publieke laadpalen in de wijk bieden onvoldoende soelaas; ze zijn duur en worden vaak bezet gehouden door niet-elektrische auto's (waarbij handhaving ontbreekt). Door mijn eigen opgewekte energie te gebruiken, ontlast ik het publieke net en het laadnetwerk. Wat betreft de parkeersituatie: ik claim geen parkeerplaats; de goot ligt er enkel om de kabel veilig over de stoep te geleiden als ik er sta.

De gemeente Leeuwarden heeft de 'Global Goals' ondertekend. Het stimuleren van lokaal verbruik van zonne-energie – juist bij woningen zonder eigen oprit – sluit hier naadloos bij aan.

Ik verzoek u dan ook vriendelijk om deze casus opnieuw te beoordelen binnen de context van de herinrichting. Ik hoor graag van u of we hierover in gesprek kunnen gaan.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

5.1.2e

Op di 17 sep 2024 om 12:15 schreef Bericht van Gemeente Leeuwarden <Inproces@leeuwarden.nl>:

> Beste 5.1.2e
>
> Ik zou graag met u hierover willen bellen. Kunt u mij een telefoonnummer geven waarop ik u kan bereiken?
>
> Met vriendelijke groet,
>
> 5.1.2e
> *Gemeente Leeuwarden*
>
> Gemeente Leeuwarden
> Oldehoofsterkerkhof 2
> Postbus 21000, 8900 JA LEEUWARDEN
> T 14 058 | www.leeuwarden.nl| Twitter| Facebook

U ontvangt niet vaak e-mail van 5.1.2e@gmail.com. Meer informatie over waarom dit belangrijk is

Goedemiddag,

Dank voor uw beantwoording, al vind ik het wel wat gemakkelijk. Het beleid kan worden aangepast. Ik begrijp dat het niet is toegestaan dat er zomaar kabels over de stoep worden gelegd. Maar er zijn meerdere gemeenten in Nederland waar gootjes wel zijn toegestaan en worden aangelegd. Omdat het steeds drukker wordt bij de laadpalen en er niet wordt gehandhaafd wanneer benzineauto's op de voor elektrische voertuigen gereserveerde plekken staan, valt het elektrisch laden aan de randen van de binnenstad niet altijd mee mee. U ondertekent deze mail met de Global Goals van de Verenigde Naties. Dat ondersteun ik van harte. Ik heb dus zonnepanelen, een warmtepomp en een elektrische auto. Ik zou het logisch vinden dat de gemeente dan ook stimuleert dat de teveel geproduceerde elektriciteit wordt gebruikt voor het laden van de auto en in de toekomst zelfs andersom. Het zo efficiënt mogelijk inzetten van de elektriciteit wordt gestimuleerd door de elektriciteitsbedrijven. Er zijn vergevorderde plannen voor een reconstructie van de Emmakade. Volgens mij wordt daar zelfs dit jaar nog mee begonnen. Het lijkt me dan niet ingewikkeld om daar de aanleg van een aantal gootjes in mee te nemen. Ik ben benieuwd naar uw reactie. (overigens wel jammer dat deze anoniem is. Vind ik wel heel onpersoonlijk).

https://vandebron.nl/blog/elektrische-auto-opladen-over-stoep

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Op di 3 sep 2024 om 16:13 schreef Bericht van Gemeente Leeuwarden <Inproces@leeuwarden.nl>:

Beste meneer/mevrouw,

in reactie op uw verzoek bericht ik u als volgt. Het is volgens ons beleid niet toegestaan om kabels over de openbare weg/stoep te leggen. Tot op heden hebben wij ook niet de mogelijkheid (toegestaan) om kabelgoten in de stoep te plaatsen.

Ik ga ervan uit u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

medewerker team Stedenbouw en Mobiliteit
Gemeente Leeuwarden

Gemeente Leeuwarden
Oldehoofsterkerkhof 2
Postbus 21000, 8900 JA LEEUWARDEN
T 14 058 | www.leeuwarden.nl| Twitter| Facebook

Goedemiddag,

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1, 2, 3, 4

From: '5.1.2e
Sent: 4/16/2026 11:50:06 AM +00:00
To: '5.1.2e' <5.1.2e@leeuwarden.nl>
Cc: '5.1.2e' <5.1.2e@leeuwarden.nl>, 5.1.2e" <5.1.2e@leeuwarden.nl>
Subject: RE: 12:15 PO Mobiliteit & Inrichting Openbare Ruimte (cp 5.1.2e

Hoi 5.1.2e,

Hierbij de stukken voor VPA. Ik heb net de feedback van 5.1.2e hierin verwerkt, samen met de (beperkte) opmerkingen uit het vooroverleg.

Alle documenten zijn in pdf. Format, als dit in Word moet, laat het vooral weten. Moeten deze documenten nu ook elders geüpload (REX/ibabs) worden?

Zoals je weet neemt 5.1.2e volgende week dit onderwerp waar. Eventuele vragen volgende week mogen dus aan hem gericht worden.

De bestanden kan je in mijn afwezigheid ook op Teams vinden: Werkdocumenten

Dank voor het meedenken!

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Adviseur Duurzame Mobiliteit
Team Mobiliteit & Stedenbouw, Sector Inrichting en Beheer Buitenruimte
E 5.1.2e@leeuwarden.nl
T 14 058

Van: 5.1.2e <5.1.2e@leeuwarden.nl>
Verzonden: donderdag 16 april 2026 11:27
Aan: 5.1.2e <5.1.2e@leeuwarden.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@leeuwarden.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@leeuwarden.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@leeuwarden.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@leeuwarden.nl>
CC: 5.1.2e <5.1.2e@leeuwarden.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@leeuwarden.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@leeuwarden.nl>; Secretariaat Buitenruimte <5.1.2e@leeuwarden.nl>
Onderwerp: FW: 12:15 PO Mobiliteit & Inrichting Openbare Ruimte (cp 5.1.2e)

Beste allen,

PO gaat aanstaande maandag niet door. Afstemming van onderstaande punten (a t/md) gaat per mail. Ik stuur deze week jullie stukken door naar Evert voor akkoord / reactie.

@5.1.2e **en** 5.1.2e **jullie stukken schuiven door naar de agenda voor 18 mei.**

Met vriendelijke groet,

5.1.2e
Senior adviseur Verkeer en Vervoer
Sector Inrichting en Beheer Buitenruimte / team Stedenbouw en Mobiliteit
E 5.1.2e@leeuwarden.nl
T 5.1.2e **M** 5.1.2e

Gemeente Leeuwarden
Oldehoofsterkerkhof 2
Postbus 21000, 8900 JA LEEUWARDEN
T 14 058 | www.leeuwarden.nl | Twitter | Facebook

Van: 5.1.2e
Verzonden: donderdag 16 april 2026 11:16
Aan: Secretariaat E. Stellingwerf <5.1.2e @leeuwarden.nl>; 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>; 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
CC: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: RE: 12:15 PO Mobiliteit & Inrichting Openbare Ruimte (cp 5.1.2e

Dag allen,

Het voorstel (afgestemd met 5.1.2e is om ons eerstvolgend regulier PO weer op 18 mei te doen. 4 mei ook te laten vervallen i.v.m. vakantie.

In de tussentijd stemmen we de stukken per mail af met Evert. Voor nu gaat het om de volgende stukken:

a. Beantwoorden motie stoepladen.
b. Startnotitie PWR.
c. Bewonersbrief invoering betaald parkeren Middelsee.
d. Gezamenlijke taxicontrole Leeuwarden.

Zo maar doen?

Met vriendelijke groet,

5.1.2e
Senior adviseur Verkeer en Vervoer
Sector Inrichting en Beheer Buitenruimte / team Stedenbouw en Mobiliteit
E 5.1.2e @leeuwarden.nl
T 5.1.2e **M** 5.1.2e

Gemeente Leeuwarden
Oldehoofsterkerkhof 2
Postbus 21000, 8900 JA LEEUWARDEN
T 14 058 | www.leeuwarden.nl | Twitter | Facebook

Van: Secretariaat E. Stellingwerf <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Verzonden: donderdag 16 april 2026 09:48
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>; 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>; 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: RE: 12:15 PO Mobiliteit & Inrichting Openbare Ruimte (cp 5.1.2e

Goedemorgen,
I.v.m. de onderhandelingen moet deze afspraak maandag a.s. verschoven worden.
Is er behoefte aan overleg, of kan deze komen te vervallen?

Met vriendelijke groet,

5.1.2e
Bestuurssecretariaat wethouder Stellingwerf
E 5.1.2e @leeuwarden.nl
T 5.1.2e
M 5.1.2e

Gemeente Leeuwarden
Hofplein 38, 8911HJ LEEUWARDEN
T 14 058 | www.leeuwarden.nl | Twitter | Facebook

-----Oorspronkelijke afspraak-----
Van: 5.1.2e **Namens** Stellingwerf, Evert
Verzonden: vrijdag 15 augustus 2025 15:27
Aan: Stellingwerf, Evert; 5.1.2e; 5.1.2e; 5.1.2e; 5.1.2e; 5.1.2e
CC: 5.1.2e; 5.1.2e; 5.1.2e; 5.1.2e; 5.1.2e; 5.1.2e; 5.1.2e; 5.1.2e; 5.1.2e; 5.1.2e; 5.1.2e; 5.1.2e; 5.1.2e; 5.1.2e; 5.1.2e; 5.1.2e
Onderwerp: 12:15 PO Mobiliteit & Inrichting Openbare Ruimte (cp 5.1.2e)
Tijd: maandag 20 april 2026 12:15-13:30 (UTC+01:00) Amsterdam, Berlijn, Bern, Rome, Stockholm, Wenen.
Locatie: Gemeentehuis, Projectkamer IBB 328; Projectkamer IBB 328

17-10-25 AN ovv DT de ruimte aangepast naar IBB 328

15-8-25 AN

Oldehoofsterkerkhof 2
Postbus 21000
8900 JA Leeuwarden
Telefoon 14 058

ww 5.1.2e
E-mail gemeente
KVK-nu
BTW-nummer NL 0

Gemeente Leeuwarden

5.1.2e

Aan de gemeenteraad

Onderwerp	Openbare laadinfrastructuur
Uw kenmerk	-
Ons kenmerk	2024-145536
Dienst	Fysiek Domein
Sector	Inrichting en Beheer Buitenruimte
Contact	14058 5.1.2e
Bijlagen	-
Datum	22 oktober 2024

Geachte leden van de gemeenteraad,

In 2023 heeft u ons bij motie (motie “Extra (in)spanning voor elektrisch rijden” d.d. 8 november 2023) verzocht om te onderzoeken op welke manier de gemeente Leeuwarden meer regie kan nemen in de uitrol van openbare laadpalen. Tevens heeft u ons verzocht om te beoordelen of er instrumenten zijn die kunnen bijdragen aan het opladen van elektrische auto’s voor inwoners die niet beschikken over een parkeerplaats op eigen terrein. Mede naar aanleiding van uw motie is door ons onderzocht op welke wijze de gemeente Leeuwarden de uitrol in de komende tijd nader vorm kan geven, waarbij door ons verschillende werkwijzen zijn beoordeeld. In deze brief gaan wij graag in op een aantal actuele ontwikkelingen met betrekking tot openbare laadinfrastructuur in de gemeente en de uitkomsten van bovengenoemd onderzoek.

Uitrol openbare laadpalen op strategische locaties
Voor de uitrol van openbare laadinfrastructuur wordt op dit moment door de gemeente Leeuwarden gebruik gemaakt van een regionaal concessiemodel. Dit wil zeggen dat een Charge Point Operator (CPO) het exclusieve plaatsings- en exploitatierecht heeft voor publieke laadpunten in de gemeente Leeuwarden. Na een exploitatie-periode van 10 jaar vervallen deze laadpalen aan de gemeente. Laadpleinen (meer dan drie laadpalen), snelladers, logistiek laden en innovatieve laadoplossingen zijn geen onderdeel van de concessie. Hiervoor geldt dan ook geen exclusiviteit voor TotalEnergies.

Binnen de huidige concessie wordt in beginsel vraag-gestuurd gewerkt aan de uitrol van openbare laadpalen. Naast het plaatsen van aanvraag-gestuurde laadpalen kan, om tot een dekkend laadnetwerk te komen, door de gemeente ook opdracht worden gegeven voor het plaatsen van zogeheten strategische laadpalen. Bij het plaatsen van deze strategische laadplekken draagt de gemeente bij in de exploitatie, indien sprake is van een te laag verbruik.

Wij kiezen ervoor om in de lopende concessieperiode prioriteit te leggen bij de uitrol van strategische laadpalen op de volgende locaties:

- Grote kernen in de gemeenten waar nog geen openbare laadpalen staan;
- Openbare parkeervoorzieningen nabij BV Sport-locaties, te weten:
    - Elfstedenhal, Leeuwarden;
    - Sportpark Nylân, Leeuwarden;
    - Zwembad de Blauwe Golf, Leeuwarden;
    - Zwembad Kalverdijkje, Leeuwarden;
    - Sporthal de Twine, Grou;
    - Sportcomplex It Gryn, Stiens.
- Laadplein (meer dan 6 laadpunten) op het openbare parkeerterrein Fonteinland;
- Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen met openbare parkeervoorzieningen.

Ook gaan we in toenemende mate (strategische) laadpalen bijplaatsen indien het gebruik van bestaande laadpalen daartoe aanleiding geeft.

Actuele beleidsregels elektrische laadinfrastructuur
Recentelijk zijn door ons actuele beleidsregels voor openbare laadinfrastructuur vastgesteld, ter vervanging van de *beleidsregel voor oplaadobjecten Elektrische Voertuigen* uit 2016. Met deze actuele beleidsregels, die worden gehanteerd voor het toetsen van aanvragen van Charge Point Operators voor de realisatie van openbare laadinfrastructuur, wordt aangesloten op de afspraken vastgelegd in de concessieovereenkomst met de huidige concessiehouder.

Naast de Charge Point Operator die in het kader van de huidige concessie laadinfrastructuur in de openbare ruimte plaatst, is er op dit moment ook ruimte voor andere exploitanten van openbare laadinfrastructuur in de vorm van laadpleinen (meer dan drie laadpalen), snel-laders, logistiek laden en innovatieve laadoplossingen in de openbare ruimte. Zo spelen er in de gemeente bijvoorbeeld een aantal initiatieven van marktpartijen die snelladers en laadpleinen willen realiseren in de openbare ruimte, maar ook energie-coörporaties die zelf laadpalen willen realiseren in de openbare ruimte. De beleidsregels elektrische laadinfrastructuur vormen ook voor dergelijke initiatieven het toetsingskader. In de voorbereiding op het vervolg van de huidige concessie laadinfrastructuur (zie ook hieronder) wordt beoordeeld of voor dergelijke vormen van laadinfrastructuur een grotere regie-rol door de gemeente kan worden genomen, bijvoorbeeld in de vorm van een opdrachtenmodel, waarbij de gemeente opdrachtgever wordt voor alle laadinfrastructuur in de openbare ruimte. In dat kader wordt te zijner tijd door ons beoordeeld of voor deze vormen van laadinfrastructuur een actualisering c.q. nadere uitwerking van de beleidsregels voor openbare laadinfrastructuur noodzakelijk is.

Verlenging regionale concessie
De nu lopende concessie laadinfrastructuur loopt tot eind 2024, maar wordt door de provincie met een jaar verlengd tot eind 2025. Dit gebeurt met instemming van de deelnemende Friese gemeenten en de Coöperatie Openbare Verlichting & Energie Fryslân U.A. (OVEF), die verantwoordelijk is voor het contractmanagement van de concessie. Het verlengen van de concessie met een jaar biedt de mogelijkheid om in regionaal verband een nadere verkenning te doen naar een geschikte werkwijze voor de periode vanaf 2026 (zie ook hieronder). Als gemeente Leeuwarden denken wij hier actief in mee.

Onderzoek naar vier verschillende marktmodellen
Naar aanleiding van uw motie en het volgend jaar aflopen van de regionale concessie hebben wij tevens zelf onderzocht op welke wijze de uitrol van openbare laadinfrastructuur in de gemeente Leeuwarden in de komende jaren vorm kan krijgen. Hierbij zijn verschillende mogelijke marktmodellen onderzocht, te weten:

1. *Regionaal opdrachtenmodel*
   Deelname aan een regionale samenwerking met de provincie Fryslân, OVEF en andere Friese gemeenten, waarbij gezamenlijk aan één of meerdere marktpartijen opdracht wordt gegeven om voor rekening en risico van de samenwerkende overheden laadinfrastructuur te plaatsen en te beheren. De samenwerkende overheden behouden hierbij de regie en verantwoordelijkheid; zowel kosten, als opbrengsten van de laadinfrastructuur komen voor rekening van de samenwerkende overheden.

2. *Gemeentelijk opdrachtenmodel*
   De gemeente geeft één of meerdere marktpartijen opdracht om voor rekening en risico van de gemeente publieke laadinfrastructuur te plaatsen en te exploiteren. De gemeente behoudt hierbij de regie en verantwoordelijkheid; zowel kosten, als opbrengsten van de laadinfrastructuur komen voor rekening van de gemeente.

3. *Regionale concessie*
   Deelname aan regionale concessie voor Friese gemeenten, waarbij de provincie Fryslân en/of de OVEF namens de deelnemende Friese gemeenten als concessieverstrekker en -beheerder fungeren (overeenkomstig de huidige situatie). Bij deze werkwijze wordt één marktpartij geselecteerd die voor eigen rekening en risico publieke laadpunten plaatst, beheert en exploiteert, veelal voor een periode van 10 jaar.

4. *Gemeentelijke concessie*
   Een marktpartij realiseert en exploiteert binnen voorwaarden en kaders van de gemeente Leeuwarden nieuwe openbare laadinfrastructuur voor rekening en risico van de desbetreffende marktpartij. De gemeente verzorgt hierbij zelf de aanbesteding en het beheer van de concessie.

Deze marktmodellen zijn beoordeeld aan de hand van een aantal criteria, waaronder de mate van gemeentelijke regie op de wijze en snelheid van de uitrol van laadpalen, te hanteren stroom (bij voorkeur duurzaam en lokaal opgewekt), het laadtarief voor de consument, ruimte voor innovatie, etc. Tevens zijn voor de verschillende marktmodellen de businesscases doorgerekend.

Uit het onderzoek, uitgevoerd door APPM, komt naar voren dat een regionaal marktmodel, ongeacht de keuze voor een opdrachten- of concessiemodel, het beste aansluit bij de uitgangspunten van de gemeente. Een regionaal marktmodel zorgt voor gedeelde voordelen zoals voldoende schaalomvang en de mogelijkheid van het delen van kennis, expertise en capaciteit, maar ook voor gedeelde financiële lasten en risico's. Tevens resulteert de keuze voor een regionale samenwerking in een positievere businesscase en daarmee een gunstigere laadprijs voor de eindgebruiker.

Door de provincie Fryslân wordt in 2024 extra expertise en ambtelijke capaciteit georganiseerd om Friese gemeenten intensiever te ondersteunen in de uitrol van openbare laadinfrastructuur ten behoeve van de transitie naar duurzame en emissieloze mobiliteit en (bouw)logistiek. Ook krijgen in regionaal verband innovaties en ontwikkelingen, onder andere op het gebied van snelladen, smart-charging en logistiek laden de komende tijd meer aandacht. Het is in de huidige arbeidsmarkt een behoorlijke uitdaging om deze kennis en capaciteit op gemeentelijk niveau te organiseren.

De marktmodellen waarbij de gemeente Leeuwarden zelf als regisseur en aanbestedende partij fungeert maakt in vergelijking met de regionale marktmodellen meer regie door de gemeente mogelijk. Daarbij gaat het om regie op aspecten zoals locatiebepaling en doorlooptijden voor de realisatie van laadinfrastructuur. Belangrijke voorwaarde is hierbij dan wel dat hiervoor de benodigde expertise en capaciteit (kunnen) worden georganiseerd en middelen worden vrijgemaakt voor benodigde (voor)investeringen en eventuele tekorten in de exploitatie (bij te beperkt gebruik van de openbare laadpalen).

De door de gemeente gewenste regie kan volgens het onderzoek van APPM echter ook binnen een regionaal opdrachtenmodel of een regionaal concessiemodel voldoende invulling krijgen. In beide gevallen kunnen nadere voorwaarden worden opgenomen binnen de aanbesteding, zodat gemeenten – meer dan nu het geval is – regie kunnen voeren op bijvoorbeeld de wijze (locaties) en snelheid van de uitrol van laadinfrastructuur.

Vervolg huidige concessie na 2025
Wij zijn voornemens om de conclusie en aanbevelingen uit het onderzoek over te nemen en het vervolg op de huidige regionale concessie samen met de overige Friese gemeenten, de provincie Fryslân en de OVEF de komende maanden nader vorm te geven. Binnen dit samenwerkingsverband wordt, mede aan de hand van een evaluatie van de huidige regionale concessie en een marktverkenning de komende maanden onderzoekt welk marktmodel na 2025 de voorkeur van alle betrokken overheden heeft. Hierbij liggen in hoofdlijnen drie mogelijke werkwijzen voor:

1. een regionale concessie met eigen energielevering via de OVEF
2. een regionale concessie zonder eigen energielevering via de OVEF
3. een regionaal opdrachtenmodel.

In later stadium – naar verwachting begin 2025 - wordt door ons een definitief besluit genomen over (de wijze van) deelname van de gemeente Leeuwarden aan deze regionale samenwerking.

Andere oplossingen voor bewoners zonder laadmogelijkheid op eigen erf
Tevens is door ons onderzocht welke andere mogelijkheden wij zien om bewoners gelegenheid te bieden om een elektrische auto op te laden wanneer zij niet beschikken over parkeermogelijkheden op eigen erf. Naar aanleiding van uw motie “Extra (in)spanning voor elektrisch rijden” is door ons de mogelijkheid overwogen om bewoners ruimte te bieden om zelf laadkabels of speciale voorzieningen in de openbare ruimte aan te brengen om elektrische auto’s vanuit of vanaf de woning op te laden (het zogeheten verlengd privaat laden).

Het is nu op basis van artikel 2:10 (Voorwerpen op of aan de weg en openbare plaats) van de Algemene Plaatselijke Verordening in de gemeente Leeuwarden niet toegestaan om laadkabels voor privédoeleinden in de openbare ruimte, bijvoorbeeld over stoepen, aan te brengen. Omdat het aantal EV-rijders de komende jaren blijft groeien, maar ook het aantal bewoners dat zelf (deels) voorziet in de eigen elektriciteitsopwekking, zal het aantal verzoeken aan de gemeente voor een dergelijke laadoplossing naar verwachting toenemen. We zetten hieronder de belangrijkste voor- en nadelen van een dergelijke laadoplossing op een rij.

De belangrijkste redenen om wel mee te werken aan verlengd-private laadoplossingen zijn de volgende:

- Het vergroot het aantal laadmogelijkheden en levert hiermee een bijdrage aan de transitie naar emissie-vrije mobiliteit;
- Laden is voor de consument goedkoper dan laden bij een publieke laadpaal;
- Het levert een bijdrage aan het beperken van netcongestie door gebruik eigen energieopbrengst, bijvoorbeeld door zonnepanelen;
- Er is geen extra aansluiting op het net benodigd;
- Voor de brandveiligheid van de woningen is het veiliger dat laden op afstand gebeurd i.v.m. mogelijke brandoverslag;
- Er is minder vraag naar openbare laadvoorzieningen waardoor het aantal openbare parkeerplaatsen voor bewoners met een fossiele brandstof auto minder sterk wordt beperkt.

De belangrijkste redenen om niet mee te werken aan verlengd-private laadoplossingen zijn de volgende:

- Risico op claims door bewoners op een privé-parkeerplaats in de openbare ruimte. Dit kan leiden tot onderlinge frustraties en spanningen onder buurtbewoners;
- Kans op minder openbare laadvoorzieningen in de openbare ruimte vanwege minder aanvragen voor een openbare laadpaal; dit is nadelig voor o.a. bezoekers en andere bewoners die geen parkeerplek voor de deur hebben;
- Kans op concurrentie met de lopende concessie laadinfrastructuur vanwege het mogelijk aanbieden van een privélaadpaal voor meerdere gebruikers;
- Het aanbod van publieke laadvoorzieningen neemt steeds verder toe, evenals de actieradius van elektrische auto's;
- Noodzaak voor het vastleggen van verregaande afspraken over aansprakelijkheid, uitvoering, beheer, onderhoud en kosten met particulieren voor de realisatie van speciale voorzieningen in de openbare ruimte;
- Noodzaak van toezicht op goede uitvoering en installatie;
- Het betreft een oplossing voor een mogelijk tijdelijke situatie (denk bijvoorbeeld aan verhuizen door desbetreffende bewoner).

Op basis van de voors en tegens concluderen wij dat het aanbrengen van laadkabels voor privédoeleinden in de openbare ruimte een bijdrage kan leveren aan de transitie naar emissievrije mobiliteit, maar dat bij dergelijke oplossingen sprake is van een groot aantal praktische nadelen en risico's. Wij handhaven daarom de huidige beleidslijn en staan het aanbrengen van laadkabels en speciale laadvoorzieningen voor privédoeleinden in de openbare ruimte niet toe.

Tot slot
Wij vertrouwen erop dat wij u met deze brief voldoende hebben geïnformeerd. Zoals in deze brief aangegeven zijn wij voornemens om het vervolg op de huidige regionale concessie samen met de overige Friese gemeenten, de provincie Fryslân en de OVEF vorm te geven. Wij zullen u hierover in een later stadium nader informeren.

Hoogachtend,

burgemeester en wethouders van Leeuwarden,

burgemeester.

secretaris.

**Dit document is rechtsgeldig digitaal ondertekend.*

Bijlage:
1. Onderzoek marktmodellen laadinfrastructuur Leeuwarden

Bijlage 5: overzicht gemeenten

Onderstaande tabel bevat de gemeenten die zijn gesproken in het kader van het onderzoek naar VPA. Per gemeente is kort samengevat welke soorten VPA's worden toegestaan en welke beleidskeuzes zijn gemaakt.

Gemeente	Soort VPA	Legalisatie VPA	Beleid/ervaringen
Groningen	Kabelgoottegel	Pilot	Sinds een half jaar loopt de pilot en tot nu toe verloopt deze positief. Er zijn nog geen klachten of meldingen binnengekomen van deelnemers of omwonenden. Er is sprake van een grote steekproef met 40 deelnemers. Er is gekozen voor een langdurige pilot van twee jaar om de bestendigheid van de kabelgoottegel te testen.
Fryske Marren	Kabelgoottegel	Pilot	Fryske Marren is in 2025 gestart met een pilot met de kabelgoottegel. Zij hanteren een kleinere deelnemersgroep van minder dan tien deelnemers. De gemeente is voornemens (op ambtelijk niveau) om het gebruik van de kabelgoottegel te legaliseren.
Westerkwartier	Kabelgoottegel	Pilot	In januari 2026 is Westerkwartier gestart met een pilot. In de evaluatie gaat de gemeente kennis delen met omliggende gemeenten in Groningen. Er zijn nog geen pilotresultaten beschikbaar.
Harlingen	n.v.t.	Verbod	Uit het korte contact met de gemeente Harlingen is gebleken dat er een voornemen is om een pilot uit te voeren. Hier is (nog) geen bestuurlijk besluit over genomen. Tot dat moment is VPA niet toegestaan, gelet op de regels in de APV.
Tytsjerksteradiel	Kabelgoottegel	Toegestaan	Tytsjerksteradiel heeft ervoor gekozen kabelgoottegels toe te staan zonder eerst een pilot uit te voeren. Bewoners kunnen hiervoor een ontheffing aanvragen via de website. Beleidsregels voor VPA zijn opgenomen in het laadplan van de gemeente. Er zijn nog geen tegels geplaatst; de eerste aanvraag is recent binnengekomen.
Amersfoort	Kabelmat	Toegestaan	Amersfoort heeft gekozen om uitsluitend de kabelmat toe te staan. Hiervoor is gekozen omdat de gemeente dit ziet als een praktische oplossing zonder dat er permanente aanpassingen aan de stoep worden aangebracht. De beleidswijziging is destijds ontstaan naar aanleiding van een motie uit de raad. Het aanleggen en beheren van kabelgoottegels zag de gemeente niet zitten. Er wordt niet met ontheffingen gewerkt en er is gekozen om nadere regels te publiceren in combinatie met een aanpassing van de APV. Tevens heeft er geen pilot plaatsgevonden.
Enschede	Kabelgoottegel	Toegestaan	De gemeente Enschede staat het gebruik van de kabelgoottegel toe. Er zijn circa 70 locaties waar tegels liggen. De gemeente heeft de regels vastgelegd in de VKL en de APV. Bewoners kunnen dit aanvragen via de website; er wordt geen ontheffing afgegeven. In 2023 heeft eerst een pilot plaatsgevonden, waarna na evaluatie is gekozen voor legalisatie. Inmiddels liggen sommige tegels al twee tot drie jaar in de straat. Tot nu toe zijn er geen reparaties noodzakelijk geweest. Er zijn sporadisch klachten over claimgedrag, maar dit is op te lossen in overleg met de wijkbeheerder. In de praktijk wordt beperkt beheer toegepast op locaties waar tegels liggen.

Het Hogeland	Platte kabel	Pilot	Op dit moment loopt er een pilot met de platte kabel. Er is sprake van een unieke samenwerking met het bedrijf FlatPower. Er zijn nog geen voorlopige pilotresultaten beschikbaar.
Zwolle	Kabelgoottegel	Pilot	De gemeente Zwolle is al circa drie jaar bezig met beleid rondom VPA en dit wordt gekenmerkt door een langdurig dilemma op ambtelijk niveau. In 2024 heeft het college besloten om kabels over de stoep expliciet onder het verbod van artikel 2:10 APV te laten vallen. Eerder, in 2022, werd het college via een motie opgeroepen om aan de slag te gaan met VPA. In 2024 volgde een soortgelijke motie. In 2025 heeft het college besloten om een pilot te starten. Deze pilot bevindt zich inmiddels in de afrondende fase en een evaluatie zal binnenkort plaatsvinden. Daarna besluit de gemeente of kabelgoottegels definitief worden toegestaan. Tijdens de pilot zijn geen klachten binnengekomen. De gemeente handhaaft ondertussen niet actief op illegale constructies. Wel zijn er zorgen over de bestendigheid van de tegels, aangezien er na zes maanden soms al tekenen van slijtage zichtbaar was.
Meppel	Platte kabel	Toegestaan	De gemeente Meppel staat vanaf 2026 het gebruik van platte kabels toe. Hiervoor heeft de gemeente nadere regels gepubliceerd. De eerste platte kabels zijn inmiddels zichtbaar in het straatbeeld. Er zijn echter nog geen concrete resultaten beschikbaar.
Emmen	Platte kabel + kabelmat	Toegestaan	Bij de gemeente Emmen is het leggen van kabels over de stoep niet expliciet verboden volgens de APV. De gemeente staat het gebruik van kabelmatten en platte kabels toe. Met platte kabels is nog weinig ervaring, omdat bewoners dit niet hoeven te melden. In individuele gevallen werkt de gemeente ook mee aan andere vormen van VPA.
Lingewaard	Platte kabel	Toegestaan	Deze gemeente staat uitsluitend de platte kabel toe, zonder hiervoor eerst een pilot te hebben uitgevoerd. De beleidswijziging is duidelijk gecommuniceerd richting bewoners via (sociale) media. BOA’s hebben de opdracht gekregen bewoners aan te spreken wanneer zij een andere oplossing toepassen, maar er wordt niet actief gehandhaafd. Vanuit inwoners zijn nog geen klachten binnengekomen over het gebruik van platte kabels op de stoep.


5.1.2e

Oldehoofsterkerkhof 2
Postbus 21000
8900 JA Leeuwarden
Telefoon 14 058

www.leeuwarden.nl
E-mail gemeente@leeuwarden.nl

KVK-nummer 59734817
BTW-nummer NL 0019.03.664.B01

Gemeente Leeuwarden

Aan de gemeenteraad.

Onderwerp	Beantwoording motie Duurzaam ‘stoepladen’ in Leeuwarden
Uw kenmerk	-
Ons kenmerk	...
Dienst	Ruimtelijk domein
Sector	Inrichting en Beheer Buitenruimte
Contact	14058, 5.1.2e
Bijlagen	
Datum	April 2026

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 8 oktober 2025 heeft u de motie Duurzaam ‘stoepladen’ in Leeuwarden aangenomen.

U heeft in de motie het college verzocht om te onderzoeken hoe stoepladen mogelijk gemaakt kan worden. Stoepladen is op dit moment niet toegestaan omdat dit in strijd is met artikel 2:10 van de Algemene Plaatselijke Verordening Leeuwarden (hierna: ‘APV’). In deze brief lichten wij toe op welke wijze wij invulling geven aan de door u aangenomen motie.

Stoepladen in andere gemeenten
We zijn gestart met het inventariseren van de ervaringen bij andere gemeenten die inmiddels stoepladen hebben toegestaan. Wij constateren dat meeste gemeenten positieve ervaringen hebben met het stoepladen.

Stoepladen in de gemeente Leeuwarden
Gelet op de positieve ervaringen met stoepladen bij andere gemeenten gaan wij ook in Leeuwarden stoepladen onder voorwaarden toestaan. Wij stellen voor om stoepladen mogelijk te maken door het wijzigen van artikel 2:10 van de APV. Aanvullend gaan wij nadere regels opstellen met daarin opgenomen de voorwaarden. Zo moet er een parkeervak ter hoogte van het adres van de inwoner zijn en mag er met de kabel geen groen of fietspad worden doorkruist. Ook moet het laadpunt op grond van de inwoner staan. Enkel de platte laadkabel wordt toegestaan.

Wij stellen hierbij een pragmatische aanpak voor waarbij wij geen vergunningen uitgeven of privaatrechtelijke overeenkomsten aangaan. Inwoners zijn verantwoordelijk voor het aanschaffen van een platte laadkabel die voldoet aan de geldende regels. Vooruitlopend op het wijzigen van de APV en het opstellen van de nadere regels (vaststelling direct na de zomer) willen wij al op 1 juni starten met het toestaan van stoepladen. Wij zorgen ervoor dat de regels op dat

moment duidelijk zijn voor inwoners. Er is op dit moment geen extra handhavingscapaciteit beschikbaar. Het voorstel is om alleen te handhaven op excessen waardoor de nodige capaciteit beperkt is (< 0,1 fte).

Tot slot
Wij vertrouwen erop dat wij u met deze brief voldoende hebben geïnformeerd. Direct na de zomer leggen wij de aanpassingen van de APV ter vaststelling aan u voor.

Hoogachtend,

burgemeester en wethouders van Leeuwarden,

burgemeester.

secretaris.

**Dit document is rechtsgeldig digitaal ondertekend.*

De motie: Duurzaam ‘stoepladen’ in Leeuwarden

De gemeenteraad van Leeuwarden, in vergadering bijeen op woensdag 8 oktober,

Constaterende dat:
• het gebruik van elektrische voertuigen (EV’s) toeneemt en daarmee ook de vraag naar laadmogelijkheden;
• inwoners zonder eigen oprit of parkeerplaats beperkte mogelijkheden hebben om hun EV op een duurzame manier op te laden;
• ‘stoepladen’ (het opladen van een EV via een verlengkabel vanuit de eigen woning over de stoep, met gebruik van een kabelmat of -goot) in veel gemeenten reeds op veilige en gereguleerde wijze wordt toegestaan;
• het zelf opwekken van stroom via zonnepanelen sterk wordt gestimuleerd, en huishoudens met overcapaciteit deze energie graag direct willen benutten, zeker met het aanstaande verdwijnen van de salderingsregeling;
• het gebruik van kabelmatten of -goten onder duidelijke voorwaarden in diverse gemeenten als veilig en verantwoord wordt beschouwd.

Overwegende dat:
• stoepladen een schone, duurzame en energie-efficiënte manier is om elektrische voertuigen op te laden;
• een duidelijke en veilige regeling voor stoepladen bijdraagt aan de energietransitie en de zelfstandigheid van inwoners vergroot;
• het ontmoedigen of verbieden van stoepladen ertoe kan leiden dat inwoners onnodig gebruik maken van publieke laadinfra, terwijl zij toegang hebben tot eigen (groene) stroom;

Verzoekt het college:
1. te onderzoeken op welke wijze stoepladen op een veilige en gereguleerde manier mogelijk gemaakt kan worden in Leeuwarden;
2. daarbij voorbeelden en werkwijzen te betrekken van andere gemeenten waar dit reeds succesvol wordt toegepast;
3. een voorstel te doen waarbij stoepladen wordt toegestaan onder heldere voorwaarden, zoals het verplicht gebruik van kabelmatten of -goten;
4. te onderzoeken of en op welke wijze op dit moment wordt gehandhaafd in situaties waarin inwoners zelfstandig een kabelmat of -goot hebben aangelegd voor het opladen van hun EV, en of er gevallen bekend zijn waarin handhavend is opgetreden;
5. de raad hierover vóór 1 maart 2026 te informeren,

En gaat over tot de orde van de dag.

Otto van der Galiën	Sikko Klaver	Marcel Visser
Lijst058.	GBL	VVD

Oldehoofsterkerkhof 2
Postbus 21000
8900 JA Leeuwarden
Telefoon 14058

Gemeente Leeuwarden

Collegevoorstel

Collegevoorstel duurzaam stoepladen in Leeuwarden
Zaaknummer: .....

Aanleiding & context
Op 8 oktober 2025 heeft de raad de motie 'Duurzaam stoepladen in Leeuwarden' aangenomen (bijlage 1). Met deze motie werd het college verzocht te onderzoeken op welke wijze het mogelijk is om inwoners toe te staan hun auto te laden vanuit de eigen woning, over of door de openbare ruimte. Deze vorm van laden wordt Verlengd Privaat Aansluiten (hierna: 'VPA') genoemd. In eerdere besluitvorming heeft het college ervoor gekozen VPA niet toe te staan. In de raadsbrief van 22 oktober 2024 zijn de voor- en nadelen van VPA afgewogen; dit leidde destijds niet tot een beleidswijziging (bijlage 2).

Naar aanleiding van de motie van 8 oktober 2025, waarin het college werd verzocht een voorstel te doen om VPA te legaliseren, is nader onderzoek uitgevoerd. Daarbij is gesproken met meerdere gemeenten in Noord-Nederland en elders in het land die ervaring hebben met VPA. De samenvattingen zijn opgenomen in bijlage 3. Uit deze gesprekken blijkt dat steeds meer gemeenten VPA onder voorwaarden toestaan en dat er inmiddels voldoende kennis en praktijkervaring beschikbaar is om dit op een beheerste wijze te reguleren. Geadviseerd wordt om VPA gereguleerd toe te staan en daarbij specifieke voorzieningen en duidelijke regels toe te passen.

Op welke wijze VPA wordt toegestaan berust op aanbevelingen van het CROW. Het CROW adviseert nadrukkelijk het gebruik van kabelgoottegels of ultra platte kabels (5 mm dikte) als meest toegankelijke en veilige oplossingen. Er wordt voorgesteld om alleen de platte kabel toe te gaan staan. Een voorbeeld van de platte kabel staat in bijlage 4. De argumenten om te kiezen voor de platte kabel zijn nader toegelicht onder de kop 'Argumenten'.

Het voorstel is om artikel 2:10 van de APV aan te passen in combinatie met nadere regels. Vaststelling van de APV en de nadere regels vindt direct na de zomer door de raad plaats. Door het wijzigen van de APV hoeft de gemeente geen vergunningen te verlenen voor VPA. Door VPA toe te voegen de uitzonderingen in lid 2 van art 2:10 vervalt het verbod zonder vergunning. De argumenten waarom andere vormen van reguleren minder geschikt zijn, zijn nader toegelicht onder de kop 'Alternatieven'. Voorgesteld wordt om vanaf 1 juni 2026 al te starten met het toestaan van VPA omdat er concreet zicht is op legalisatie. Handhaven is mogelijk na aanpassing van de APV.

Inwoners worden geïnformeerd over het handhavingsbeleid en het gebruik van de platte kabel via de website en in overleg met Communicatie worden wijkverenigingen en de pers ingelicht.

Argumenten
Argumenten om beleid ten aanzien van VPA te voeren zijn:

- Toenemende vraag vanuit inwoners, mede door de afbouw van de salderingsregeling, toenemende terugleverkosten, hogere brandstofkosten en de opkomst van dynamische energiecontracten;

- Positieve ervaringen bij andere gemeenten, waar VPA onder voorwaarden goed uitvoerbaar blijkt. Deze gemeenten geven aan dat er weinig overlast wordt ervaren door ‘claimgedrag’ van parkeerplekken;
- Beschikbaarheid van landelijke richtlijnen, zoals CROW-publicatie K-D222 (2025), waarmee robuuste regels kunnen worden opgesteld;
- Voorkomen van en het handhaafbaar maken van ongewenste situaties zoals losse kabels en onveilige situaties in de openbare ruimte;
- Het ontlasten van openbare laadpalen die momenteel overbezet zijn.

Argumenten om daarbij enkel de platte kabel toe te staan zijn;

- Toenemende populariteit: steeds meer gemeenten kiezen voor deze oplossing. Onlangs zijn o.a. de gemeenten Meppel, Het Hogeland en Assen begonnen met het toestaan van deze oplossing;
- Beperkte impact op het straatbeeld: aangezien de kabel er alleen ligt tijdens een laadsessie;
- Flexibiliteit: bij verhuizing kan een inwoner de kabel meenemen en hergebruiken. Er hoeft geen permanent object verwijderd te worden;
- Eenvoudig en pragmatisch: de gemeente hoeft geen aanvragen te beoordelen en het trottoir aan te passen;
- Veiligheid: net als de kabelgoottegel vormen platte kabels bij juist gebruik geen belemmering voor (mindervalide) personen op het trottoir.

Kanttekeningen en risico’s
De belangrijkste risico’s en kanttekeningen m.b.t. VPA zijn:

- Claimgedrag: inwoners kunnen alsnog het parkeervak voor hun woning als ’eigen’ gaan beschouwen;
- Aansprakelijkheid bij ongevallen, bijvoorbeeld bij het vallen over kabels. Dit risico wordt als ‘zeer beperkt’ beoordeeld;
- Concurrentie met openbare laadinfrastructuur: VPA kan invloed hebben op de bezetting van openbare laadpalen;
- De gemeente gaat d.m.v. het opdrachtenmodel en laadpleinen de komende jaren het aanbod van openbare laadpalen vergroten. Hierdoor wordt de noodzaak om voor huis te kunnen laden minder.

Specifieke aandachtspunten ten aanzien van de platte kabels zijn:

- De platte kabel is een relatief nieuwe oplossing, er zijn een beperkt aantal marktpartijen die dit product aanbieden;
- Het vraagt meer capaciteit van Handhaving (vergeleken met kabelgoottegels), aangezien inwoners de juiste laadkabels moeten kopen en correct moeten uitleggen op het trottoir.

Financiën
De beleidswijziging is afgestemd met Handhaving. Er is geen extra handhavingscapaciteit beschikbaar. Het voorstel is om alleen te handhaven op excessen waardoor de nodige capaciteit beperkt is (< 0,1 fte). De voorkeur is om VPA te combineren met andere nieuwe of uitgebreide handhavingstaken. De komende periode vindt hierover afstemming plaats tussen Handhaving en STEM over welke taken met VPA te combineren zijn.

Alternatieven
De inventarisatie van het beleid bij andere gemeenten heeft niet kunnen aantonen dat een specifieke vorm van reguleren het vaakst wordt gehanteerd. Reguleren via de APV met nadere regels beperkt de administratieve last omdat er geen vergunningen verleend worden. Dezelfde aanpak wordt toegepast in onder andere Meppel, Hilversum en Hengelo. Mocht een inwoner zich niet houden aan de nadere regels, dan kan Handhaving besluiten om de inwoner aan te spreken.

Mogelijke alternatieven voor Leeuwarden zijn:

- Toepassen van een vergunningsplicht a.d.h.v. art. 2:10 APV. *Nadeel: hogere administratieve lasten voor zowel inwoners als VTH. Wel is het mogelijk om legeskosten te rekenen;*
- Gedogen zonder nadere regels te publiceren. *Nadeel: juridisch kwetsbaar en minder handhaafbaar;*
- VPA introduceren met een pilot o.b.v. art. 1.9 APV. *Nadeel: beperkt houdbaar en vraagt later alsnog om besluitvorming*;
- Privaatrechtelijke overeenkomsten aangaan met aanvragers i.p.v. bestuurlijk reguleren. *Nadeel: administratieve lasten, weliswaar minder dan bij een vergunningsplicht. Geen mogelijkheid om legeskosten te rekenen.*

Daarnaast is het mogelijk om naast platte kabels andere vormen van VPA toe te gaan staan, te weten:

- Kabelmatten;
- Kabelbruggen;
- Kabelgoottegels;
- Kabelarmen.

Het CROW adviseert nadrukkelijk kabelgoottegels of platte kabels als meest toegankelijke en veilige oplossingen. Kabelmatten, -bruggen en -matten zijn om deze reden afgevallen. Het voorstel is om uitsluitend platte kabels toe te staan gelet op de argumenten dat ze het straatbeeld minder beïnvloeden en weinig uitvoeringscapaciteit vragen van de gemeente.

OPLEGGER PO Mobiliteit & Inrichting Openbare Ruimte

Opsteller: 5.1.2e
Telefoonnummer: 5.1.2e
Datum vergadering: 20 april 2026

ONDERWERP
Voortgang uitvoering motie Duurzaam stoepladen in Leeuwarden

SAMENVATTING
De gemeenteraad heeft de motie ‘Duurzaam stoepladen In Leeuwarden’ op 8 oktober 2025 aangenomen.

Voor de uitvoering van de motie is gestart met een bureauonderzoek. Daarbij zijn relevante onderzoeken, richtlijnen en handvatten geselecteerd die ondersteuning bieden bij het ontwikkelen van beleid voor VPA (Verlengd Privaat Aansluiten). De focus lag hierbij op het veilig toepassen van stoepladen in de openbare ruimte. Daarnaast zijn sinds januari gesprekken gevoerd met andere gemeenten die ervaring hebben met dit onderwerp. In totaal heeft kennisuitwisseling plaatsgevonden met 13 gemeenten. Dit heeft geleid tot een brede inventarisatie van beleidsstukken, uitvoeringspraktijken en aandachtspunten

Het uitgangspunt bij de beantwoording van de motie is een pragmatische inrichting van stoepladen. Voorgesteld wordt om dit te regelen via het publiceren van nadere regels, zodat het verlenen van individuele vergunningen niet noodzakelijk is. Deze aanpak beperkt de uitvoeringslast voor de gemeente en maakt het voor inwoners mogelijk om direct gebruik te maken van stoepladen, mits zij zich aan de gestelde regels houden. Binnen deze aanpak wordt voorgesteld om uitsluitend het gebruik van de platte kabel toe te staan. De platte kabel wordt door CROW aangemerkt als een veilige oplossing en kan door bewoners zelfstandig worden aangeschaft.

Indien het college instemt met de voorgestelde beleidsrichting voor VPA, worden de volgende stappen voorzien:

1. **Wijziging APV**
   De benodigde wijziging van de APV kan worden gebundeld met andere geplande APV-wijzigingen en is voorzien voor het najaar van 2026.
2. **Publiceren nadere regels**
   Vervolgens wordt het college gevraagd een besluit te nemen over het vaststellen en publiceren van de nadere regels. Deze worden opgesteld in afstemming met Handhaving.
3. **Overbruggingsperiode**
   Tot het moment van inwerkingtreding wordt het college verzocht nadrukkelijk niet te handhaven op het gebruik van de platte kabel.
4. **Communicatie**
   De gemeentelijke website wordt aangepast en er wordt actief gecommuniceerd richting buurtverenigingen en de pers om inwoners te informeren over de mogelijkheden en voorwaarden van stoepladen.

TYPE BEHANDELING
Informerend / mondelinge toelichting

TE VOLGEN PROCEDURE/TIJDSCHEMA
Besluit college over VPA – mei 2026
Informeren raad over motie – mei / juni 2026
Raadsbesluit over wijzigen APV – derde kwartaal 2026
Collegebesluit publiceren nadere regels VPA- derde kwartaal 2026

Beslispunten

1. Een wijziging van de APV voor te bereiden en nadere regels op te stellen om VPA gereguleerd toe te laten;
2. Om niet te handhaven op VPA vanaf 1 juni 2026 totdat de nadere regels gepubliceerd zijn;
3. De raad via bijgevoegde brief hierover te informeren.

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1, 2, 3, 4, 13, 14, 20

From: "InProces" <inproces@hellendoorn.nl>
Sent: 4/15/2026 12:10:41 PM +00:00
To: '5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Cc:
Subject: Re: Informatieverzoek van Gemeente Leeuwarden over gebruik van platte laadkabels - 2026-005684

U ontvangt niet vaak e-mail van inproces@hellendoorn.nl. Ontdek waarom dit belangrijk is

Hallo 5.1.2e

We hebben deze vorm van VPA pas sinds 1 januari 2026. Dus een heel erg veel ervaring hebben we nog niet.

Wel merk ik dat de e-rijders het prettig vinden. Ik krijg veel verzoeken voor een VPA en nu kunnen we ze een mogelijkheid geven. Op de optie van een platte laadkabel wordt niet negatief gereageerd. Ik krijg eigenlijk geen reactie terug over de vorm van VPA (men vraagt over het algemeen naar een kabelgoot). Dus ga ik er vanuit dat dit niet als een probleem wordt ervaren.

N.a.v. een melding over een gewone kabel over de stoep (de meldende bewoner vond het erg onveilig) heb ik de kabellegger gewezen op de toegestane optie. En die heeft teruggegeven dat hij een platte laadkabel heeft besteld.

Vanuit handhaving heb ik geen opmerkingen gekregen. Zij vinden het vaak wel lastig om een afweging te maken. Maar dat was hiervoor, toen er nog geen VPA was toegestaan, ook al zo. Ik heb overigens meer prioriteit in de handhaving verzocht bij het bezetten van een gereserveerde parkeerplaats bij publieke laadpalen. Daar krijg ik meer klachten over.

Intern (collega's buitendienst en vergunningverlening) zijn wel blij met de optie platte laadkabel. Zij hebben nu namelijk geen extra werk.

Bijgevoegd mijn college-advies. Met daarin ook onze afweging om voor een platte laadkabel te kiezen. En ook de beleidsregel, incl een samenvatting met tekst voor op de website. Denk dat dat niet helemaal is overgenomen uiteindelijk door webredactie....

Ik merk dat in Twente men mijn afweging hierin heel interessant vindt, ook wel logisch. Maar dat vanuit de politieke druk er toch gekozen wordt voor de meer bekendere kabelgoot.

Succes met de afweging. Ik kreeg de tip voor een kabelgoot van de gemeente Oost-Gelre (5.1.2e @oostgelre.nl). Hij had de keuze gemaakt na ervaringen van de gemeente Winterswijk (daar heb ik geen contactpersoon).

Met vriendelijke groet,

5.1.2e
5.1.2e

afdeling Openbare ruimte Gemeente Hellendoorn

Van: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Verzonden: woensdag 1 april 2026 15:43
Aan: Gemeente <Gemeente@hellendoorn.nl>
Onderwerp: Contactverzoek platte laadkabel

Goedemiddag,

Ik ben werkzaam bij de gemeente Leeuwarden als adviseur duurzame mobiliteit.

Wij zijn aan het onderzoeken hoe wij Verlengd Privaat Aansluiten (VPA) kunnen toestaan binnen onze de gemeente. Ik las op de website dat uw gemeente het gebruik van de platte laadkabels toestaat.

Ik ben benieuwd naar jullie ervaringen met deze oplossing. Met name naar het volgende:

- Komen er met enige regelmaat meldingen/klachten binnen over platte laadkabels gelet op overlast/struikelgevaar?
- Hoe wordt het gebruik van de platte laadkabel ervaren door de gebruikers/inwoners?
- Is er actieve handhaving op het gebruik van de platte laadkabel, en zo ja, hoe pakken jullie dit aan?

Met uw input hopen wij later dit jaar ook met de platte laadkabel aan de slag te gaan.

Kunt u mij verder helpen met deze vragen? Eventueel ben ik ook te bellen op 5.1.2e. Alvast bedankt!

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Adviseur Duurzame Mobiliteit
Team Mobiliteit & Stedenbouw, Sector Inrichting en Beheer Buitenruimte

E 5.1.2e@leeuwarden.nl
T 14 058

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1, 2

Nadere regels voor het laden van elektrische voertuigen in de openbare ruimte vanuit private laadvoorziening gemeente Hellendoorn 2025
Geldend van xx-xx-xxxx t/m heden

Intitulé

Beleidsregel Verlengd private aansluiting gemeente Hellendoorn 2025

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Hellendoorn;

overwegende dat:
- het op grond van artikel 2:10, eerste lid van de Algemene plaatselijke verordening gemeente Hellendoorn verboden is om zonder vergunning van het bevoegde bestuursorgaan de weg of een weggedeelte anders te gebruiken dan overeenkomstig de publieke functie daarvan;
- het op grond van artikel 2.5 van het Plaatsingsbeleid laadinfrastructuur gemeente Hellendoorn verboden is om een kabel over het trottoir te leggen;
- het gewenst is een oplossing te bieden voor bezitters van elektrische of hybride voertuigen zonder eigen oprit, die willen profiteren van de kostenvoordelen van thuis laden of zonnepanelen willen benutten;

gelet op
- artikel 2:10 van de Algemene plaatselijke verordening gemeente Hellendoorn 2025;
- artikel 2.5 van het Plaatsingsbeleid laadinfrastructuur gemeente Hellendoorn;

b e s l u i t

vast te stellen:

de Nadere regels voor het laden van elektrische voertuigen in de openbare ruimte vanuit private laadvoorziening Hellendoorn 2025

Artikel 1: Doel nadere regels
Met deze regels beoogt de gemeente bij plaatsing en gebruik van kabels:
A. schade aan de weg te voorkomen;
B. de bruikbaarheid en veiligheid van de weg te garanderen;
C. een goed beheer en onderhoud van de weg te waarborgen;
D. te zorgen dat wordt voldaan aan redelijke eisen van welstand.

Artikel 2: Uitzondering op verbodsbepaling
1. Als wordt voldaan aan onderstaande voorschriften dan is het verbod zoals beschreven is in artikel 2:10, eerste lid van de Algemene plaatselijke verordening Gemeente Hellendoorn 2025 niet van toepassing.
2. Er is één wijze van verlengd privaat laden toegestaan: een platte oplaadkabel. De oplaadmogelijkheid moet aan onderstaande voorwaarden en voorschriften voldoen. Er geldt geen meldingsplicht voor het gebruik van de oplaadmogelijkheden.

a. Algemene eisen

1. De kabel over het voetpad mag uitsluitend dienen voor het opladen van een elektrische auto;
2. de eigenaar beschikt niet over een eigen parkeergelegenheid bij de woning of het bedrijf (oprit, garage, carport of privaat parkeerterrein);
3. het oplaadpunt dat wordt gebruikt voor het opladen van een elektrisch voertuig op een openbare parkeerplaats, bevindt zich op het eigen, particuliere terrein van de gebruiker/bezitter van het elektrische voertuig;
4. het oplaadpunt mag uitsluitend voor privé doeleinden worden gebruikt. Het is niet toegestaan tegen betaling het oplaadpunt te laten gebruiken voor het laden door derden;
5. het gebruik van de elektrische laadkabel in de openbare ruimte mag op geen enkele wijze schade toebrengen aan eigendommen van derden of aan gemeentelijk eigendom. De laadkabel mag niet (bijvoorbeeld met behulp van lijm of schroeven) aan gemeentelijke eigendommen zijn vastgemaakt;
6. de gebruiker is verantwoordelijk voor het gebruik van een elektrische laadkabel voor het opladen van een elektrisch voertuig in de openbare ruimte vanaf een laadpunt op particulier terrein. De gemeente is niet aansprakelijk voor schade door een gebruiker of anderen als gevolg van het gebruik van de kabel in de openbare ruimte.

b. Algemene voorschriften

1. De overbrugbare afstand van het particuliere terrein naar de openbare parkeerplaats is maximaal 5m;
2. het openbare parkeervak waar het elektrische voertuig opgeladen wordt, grenst direct aan het trottoir. Tussen de parkeerplaats en het particuliere terrein van aanvrager mag geen openbaar groen aanwezig zijn;
3. de laadkabel wordt op de kortst mogelijke manier van het oplaadpunt naar het elektrische voertuig over het trottoir gelegd;
4. eventuele extra kabellengte wordt op eigen terrein opgeborgen;
5. de laadkabel wordt zo snel als mogelijk na het opladen van het voertuig verwijderd uit de openbare ruimte;
6. de kabel mag niet los in de openbare ruimte blijven liggen wanneer deze niet meer aan een voertuig gekoppeld is;
7. laadkabels worden niet over elkaar heen gelegd;
8. de geldende parkeerregels worden nageleefd.

c. Eisen aan installatie

1. De eigenaar draagt er zorg voor dat realisatie, beheer en onderhoud van de laadinfrastructuur, bekabeling en de elektrotechnische aansluiting voldoet aan alle NEN-, IEC-, en ISO-normen, en een CE-keurmerk heeft;
2. de eigenaar is verplicht de laadinfrastructuur, bekabeling en de elektrotechnische aansluiting te laten aanleggen door een erkend installateur.

d. Eisen aan laadkabel

1. de laadkabel is maximaal 5 millimeter dik;
2. de laadkabel moet vlak (plat) en goed over-rijdbaar zijn;
3. de elektrische laadkabel moet te allen tijde, dus ook na zonsondergang, zodanig goed zichtbaar zijn voor gebruikers van de openbare ruimte dat het voorwerp geen gevaar vormt voor voorbijgangers;
4. de elektrische laadkabel moet zodanig zijn geplaatst dat deze altijd vlak op de grond ligt en niet kan kantelen, opkrullen, verschuiven of verwaaien;
5. de laadkabel mag in de openbare ruimte op geen enkele wijze schade aanbrengen aan eigendommen van derden of aan gemeentelijk eigendom. De laadkabel mag niet (bijvoorbeeld met behulp van lijm of schroeven) aan gemeentelijke eigendommen zijn vastgemaakt.

Artikel 3: Slotbepalingen

1. Deze nadere regels treden in werking op de dag na bekendmaking;
2. Deze nadere regels kunnen worden aangehaald als “Nadere regels elektrische laden voertuigen in de openbare ruimte vanuit private laadvoorziening Hellendoorn 2025”.

Ondertekening

Aldus vastgesteld in de vergadering van het college van burgemeester en wethouders van Hellendoorn d.d. 16 december 2025,

de secretaris,

de burgemeester,

Bijlage samenvatting van de regels voor communicatie:
Deze uitzondering, namelijk een platte laadkabel, geldt alleen als men zich aan de volgende voorwaarden houdt:

1. De elektrische platte laadkabel mag uitsluitend (deels) op een openbare plaats aanwezig zijn indien het op te laden elektrische voertuig is geparkeerd direct voor, naast of achter de woning vanwaar de stroom afgenomen wordt.
2. De elektrische platte laadkabel mag uitsluitend worden gebruikt voor het opladen van een elektrisch voertuig waarvoor geen parkeermogelijkheid (oprit, garage of carport) aanwezig is op het terrein vanwaar de stroom wordt afgenomen.
3. In de openbare ruimte mag de elektrische platte laadkabel uitsluitend zijn neergelegd op een verharde ondergrond (trottoir of loopstrook). De elektrische platte laadkabel mag niet op openbaar groen, een rijbaan of fietspad liggen.
4. Het laadpunt moet zich volledig op particulier terrein bevinden.
5. De elektrische platte laadkabel die wordt gebruikt en bedoeld is voor elektrische voertuigen moet in goede staat zijn en mag geen zichtbare beschadigingen vertonen.
6. De elektrische platte laadkabel moet zijn voorzien van een zichtbare CE-certificering.
7. De elektrische platte laadkabel mag maximaal 10 meter lang zijn en plat neergelegd een hoogte hebben van maximaal 5 millimeter. Als de laadkabel langer is dan de te overbruggen afstand moet het overbodige deel van de platte laadkabel op eigen terrein liggen.
8. De elektrische platte laadkabel moet zodanig zijn neergelegd, dat het deel van de platte laadkabel dat op het trottoir ligt zo klein mogelijk is. Over het algemeen betekent dat, dat de platte laadkabel haaks op de lengterichting van het trottoir moet zijn gelegd.
9. Wanneer de laadkabelaansluiting van het elektrische voertuig is gesitueerd aan de zijde waar rijdend verkeer kan passeren, moet de elektrische platte laadkabel zodanig zijn aangebracht dat de stekker en de laadkabel niet verder uitsteken dan de zijspiegel van het elektrische voertuig.
10. De elektrische platte laadkabel moet zodanig zijn geplaatst dat deze altijd vlak op de grond ligt en niet kan kantelen, opkrullen, verschuiven of verwaaien.
11. De gebruiker mag met de platte laadkabel geen overmatige overlast veroorzaken op het trottoir.
12. De elektrische platte laadkabel moet te allen tijde, dus ook ’s nachts, zodanig goed zichtbaar zijn voor gebruikers van het publiek terrein dat het voorwerp geen gevaar vormt voor voorbijgangers. Indien die zichtbaarheid gedurende bepaalde perioden niet gewaarborgd kan worden, mag de platte laadkabel gedurende die perioden niet zijn neergelegd.
13. Het gebruik van de elektrische platte laadkabel mag geen gevaar opleveren voor de bruikbaarheid van een openbare plaats of constructies van derden (bijvoorbeeld een tuinhekje) en geen belemmering vormen voor het doelmatig en veilig gebruik daarvan.
14. De elektrische platte laadkabel mag uitsluitend op een openbare plaats aanwezig zijn gedurende het opladen van een elektrisch voertuig. Als het voertuig opgeladen is, moet de platte laadkabel direct verwijderd worden.

15. Een openbare parkeerplaats mag door een gebruiker van een elektrische platte laadkabel niet gereserveerd worden. Een openbare parkeerplaats moet voor iedereen bruikbaar zijn.
16. Het gebruik van de elektrische platte laadkabel in de openbare ruimte mag op geen enkele wijze schade aanbrengen aan eigendommen van derden of aan gemeentelijk eigendom. De platte laadkabel mag niet (bijvoorbeeld met behulp van lijm of schroeven) aan gemeentelijke eigendommen zijn vastgemaakt.
17. De gebruiker is verantwoordelijk voor het gebruik van een elektrische platte laadkabel voor het opladen van een elektrisch voertuig in de openbare ruimte vanaf een laadpunt op particulier terrein. De gemeente is niet aansprakelijk voor schade door een gebruiker of anderen als gevolg van het gebruik van de platte laadkabel in de openbare ruimte.
18. Andere vormen om een verlengde privaat aansluiting te creëren in de openbare ruimte zijn niet toegestaan! (denkende aan o.a. kabelgoottegels, kabelmatten, kabelbruggen en kabelarmen)

NOTA

Aan: College van burgemeester en wethouders
Portefeuillehouder: 5.1.2e
Datum vergadering: 16 december 2025
Zaaknummer: 2025-018047

Onderwerp Toestaan platte laadkabel als VPA

VOORSTEL

1. Toe te staan dat een elektrische auto thuis opgeladen mag worden via een eigen laadpunt, zolang de auto op een openbare plek direct voor de woning staat.
2. Dit alleen toe te staan wanneer wordt voldaan aan de voorwaarden, zoals verwoord in de beleidsregel Verlengd private aansluiting gemeente Hellendoorn.
3. De gemeenteraad van dit besluit op de hoogte brengen.

INLEIDING

In beginsel kunnen gebruikers van elektrische auto's behalve bij openbare laadpalen ook opladen via de eigen stroomaansluiting. Zeker bij gebruik van stroom van eigen zonnepanelen is dit aantrekkelijk. Maar lang niet iedereen heeft een eigen erf om de auto op te zetten. In toenemende mate laden mensen daarom hun auto door een kabel te leggen tussen een eigen oplaadpunt bij hun woning en hun op de openbare weg geparkeerde auto. Zo'n aansluiting wordt ook wel een Verlengd Privaat Aansluitpunt (VPA) genoemd. Op dit moment is het in de gemeente Hellendoorn niet toegestaan om een laadkabel over het trottoir te leggen. In Twente zijn in enkele gemeenten kabelgoten toegestaan.

BEOOGD EFFECT

Eigenaars van elektrische auto's, zonder eigen oprit, de mogelijkheid geven om veilig thuis te laden op een openbare parkeerplaats voor de woning.

ARGUMENTEN

1.1 Met een VPA kan geprofiteerd worden van eigen energiecontract of zonnepanelen.
Een verlengde private aansluiting (VPA) wordt toegestaan omdat het een oplossing biedt voor elektrische rijders zonder eigen oprit, die willen profiteren van de kostenvoordelen van thuis laden of zonnepanelen willen benutten.

2.1 Een platte laadkabel voldoet aan de toegankelijkheid van het trottoir
In paragraaf 14.1 van de ASVV 2021 (CROW, 2021) en in hoofdstuk 7 van de Ontwerpwijzer Voetgangers (CROW, 2023) staan algemene aanbevelingen voor de kwaliteit van het loopoppervlak. "Het loopoppervlak moet zo zijn dat mensen in een rolstoel zich makkelijk kunnen voortbewegen en dat mensen niet struikelen of uitglijden. Oneffenheden zijn maximaal 5 millimeter hoog of diep." Dit is dus ook van toepassing bij kabels. Een platte laadkabel voldoet aan deze richtlijn. Een gewone ronde laadkabel voldoet hier niet aan.

2.2 Voor een platte laadkabel is geen ingreep in de openbare ruimte nodig
Een kabelgoot moet door gemeenteambtenaren worden aangelegd. Het is een ingreep in de openbare ruimte. Hiervoor moeten kosten worden gemaakt. En ook wanneer de kabelgoot weer moet worden verwijderd. Deze kosten worden verhaald op de aanvrager. Dit kan bij de aanvrager het gevoel geven dat de voorziening van hem is. Ook kost dit tijd bij de medewerkers in de buitendienst en

binnendienst. Er moet immers een aanvraag worden beoordeeld en de kabelgoot moet worden aangelegd (en eventueel worden verwijderd). Bij een platte laadkabel is dat niet nodig. De eigenaar van de elektrische auto is zelf verantwoordelijk voor de aanschaf. De kabel kan ook in andere situaties gebruikt worden.

2.3 Als er niet wordt geladen, is er geen verstoring van de openbare ruimte
Na het laden moet de kabel weggehaald worden. Bij een kabelgoot blijft er altijd een voorziening aanwezig die voor overlast kan zorgen. Met een hak blijven steken in een kabelgoot bijvoorbeeld. Ook lijkt daarmee de openbare parkeerplaats gereserveerd voor die bewoner. Bij een kabelgoot kan er ook een belemmering bij werkzaamheden aan de weg zijn. Bij verhuizing moet de kabelgoot worden opgeruimd. Een platte laadkabel voldoet dus meer aan een tijdelijk gebruik van de openbare ruimte.

2.4 Een platte laadkabel over de stoep leggen om een elektrische auto op te laden is een uitzondering op het algemene verbod om voorwerpen op de openbare weg te plaatsen.
Deze uitzondering geldt alleen als men zich aan de voorwaarden houdt, zoals verwoord in de beleidsregel Verlengd private aansluiting gemeente Hellendoorn. De belangrijkste regels

- De platte kabel ligt direct voor, naast of achter de woning in de openbare ruimte.
- De platte kabel ligt op een stoep of ander verhard wandelpad. Dus niet op gras, de weg of het fietspad.
- De platte kabel is maximaal 10 meter lang en 5 millimeter hoog.
- De platte kabel ligt vlak op de grond, zonder op te krullen of te verschuiven.
- De platte laadkabel moet zijn voorzien van een zichtbare CE-certificering.
- Het laadstation bevindt zich volledig op eigen, particulier terrein.

3.1 Deze nota is ook de beantwoording van vragen uit de gemeenteraad.
De fractie GroenLinks heeft per brief van 7 november 2025 verzocht om te onderzoeken of kabelgoten een optie zijn om thuisladen op de openbare ruimte mogelijk te maken. In deze nota wordt besloten en uitgelegd waarom gekozen wordt voor een platte laadkabel. In eerste instantie werd bij gemeenten voor een VPA vooral gekozen voor een kabelgoot. Inmiddels zijn er ook meerdere gemeenten die kiezen voor het toestaan van een platte laadkabel. In de gemeente Winterswijk en Oost-Gelre, bijvoorbeeld, zijn er veel positieve ervaringen met deze manier van ‘thuisladen’.

KANTTEKENINGEN

1.1 VPA’s worden niet in alle gemeenten toegestaan
Het gebruik ervan kan onveilige situaties opleveren. De klachten van voetgangers, in het bijzonder van mensen die slecht ter been zijn, niet goed kunnen zien, of gebruikmaken van een rolstoel, rollator of kinderwagen lopen uiteen van niet over de kabel heen kunnen komen, gevaar van struikelen over de kabel tot ergernis over het ongereguleerd gebruik van de private laadkabels. De mate en de aard van de klachten verschilt naar de wijzen waarop de kabels over het trottoir zijn gelegd en daarbij al dan niet zijn afgedekt. Naast de toegankelijkheid zijn er voor gemeenten nog andere redenen om af te zien van de mogelijkheid van een VPA, zoals claim-gedrag van de openbare parkeerplaats. Bij een platte laadkabel zijn deze nadelen minimaal aanwezig. Bij kabelmatten en kabelarmen wordt de meeste overlast ervaren.

1.2 Het toestaan van VPA’s kan zorgen voor minder publieke laadinfra.
Een vraag is hoe de behoefte aan VPA’s zich in de toekomst zal ontwikkelen. Als er voldoende publieke laadinfra is, kan de vraag afnemen. Als meer mensen hun auto willen gebruiken om van hun zelfopgewekte stroom te profiteren, kan de vraag toenemen. Dit kan het onaantrekkelijk maken voor een Charge Point Operator (CPO), zoals nu Vattenfall InCharge, om te investeren in een dekkend laadnetwerk in de betreffende gemeente. In de gemeenten waar een platte laadkabel is toegestaan wordt dit effect nog niet gemerkt. In de concessie wordt ook data-gestuurd geplaatst. Dan komen er extra laadpalen op de locatie waar veel behoefte is aan laadpalen. Ook kunnen er pro-actief laadpalen geplaatst worden. Tot nu toe zorgt dat ervoor dat we voor de vraag uit laadinfra plaatsen, zoals het landelijk beleid voorschrijft.

2.1 Alsnog zijn er situaties waar er niet vanuit huis geladen kan worden.
Niet alle woningen zijn direct gelegen aan een trottoir en openbare parkeerplaats. Wanneer er een groenstrook tussen zit, bijvoorbeeld, is het gebruik van een platte laadkabel niet toegestaan. Dit levert namelijk overlast op bij het onderhoud van groen, en onveilige situaties (o.a. omdat de kabel hier niet

plat neergelegd kan worden). Toch vergroot het toestaan van een platte laadkabel voor een deel het thuisladen. De ongelijkheid blijft bestaan voor een kleinere groep, die niet thuis kan laden.

FINANCIEN

De platte laadkabel wordt aangeschaft door de elektrische rijder, net als de laadpaal op eigen terrein. De gemeente heeft hierdoor geen extra kosten. Een platte laadkabel kost voor de elektrische rijder ongeveer evenveel als de bijdrage voor het aanleggen van een kabelgoot zou zijn.

VERVOLG

Het besluit om een platte laadkabel toe te staan wordt onderdeel van de actualisatie van de laadvisie en plaatsingsbeleid.

COMMUNICATIE

Het toestaan van een platte laadkabel moet worden verwerkt in een beleidsregel, als uitwerking van art. 2:10 APV gemeente Hellendoorn 2025 lid 3c. Deze wordt gepubliceerd in het digitale Gemeenteblad. En vervolgens wordt dit vermeld op de pagina over laadinfrastructuur op de gemeentelijke website.

BIJLAGEN

1. Beleidsregel Verlengd private aansluiting gemeente Hellendoorn
2. Brief fractie GroenLinks 7-11-2025

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1

Geprint door 5.1.2e @leeuwarden.nl
donderdag, 10 september 2026 15:32

SIG-77804



Toelichting	: De vraag of ik mag parkeren + laden voor mijn huis. Er komt een pseudo eindheffing aan. Voor mijn werkgever moet ik straks elektrisch rijden. Ik vroeg mij af. Als ik mijn auto tegen de bosjes aanzet en de kabel alleen in mijn eigen voortuin staat of ik dan daar mag laden. Zie laatste foto overzicht straat.
Overlast	: 22-01-2026 15:12
Stadsdeel	: Potmargezone
Adres	: 5.1.2e 5.1.2e Leeuwarden
Gemeld op	: 22-01-2026 15:12
Hoofdcategorie	: Overlast Openbare Ruimte
Subcategorie	: Parkeren
Urgentie	: Normal
Bron	: online

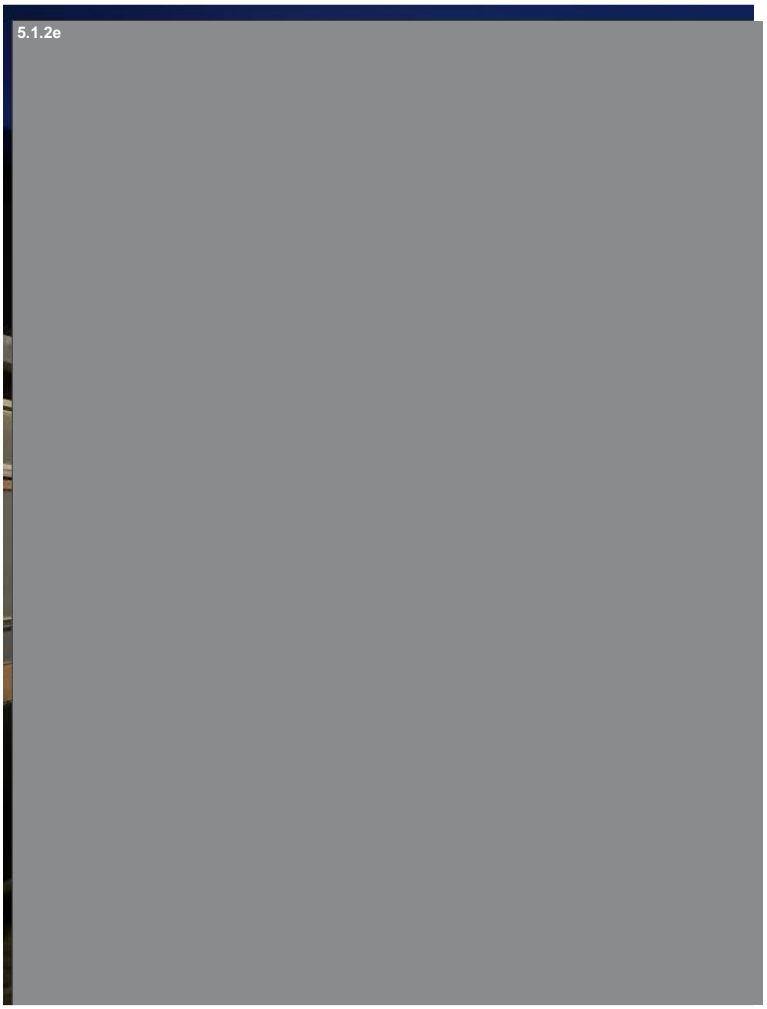
Extra eigenschappen

Waar gaat uw melding over?	: Anders

Melder

E-mail	: 5.1.2e @gmail.com
Telefoonnummer	: 5.1.2e
Verklaring contactgegevens delen	: Toegestaan

Foto's



IMG_0658.jpeg op 22-01-2026 15:12 door melder



IMG_0656.jpeg op 22-01-2026 15:12 door melder

IMG_0657.jpeg op 22-01-2026 15:12 door melder

Geschiedenis

Gewijzigd op 28-01-2026 om 17:45:05 door Signalen systeem	Notitie toegevoegd: "Automatische e-mail bij afhandelen is verzonden aan de melder."
Gewijzigd op 28-01-2026 om 17:45:05 door 5.1.2e @leeuwarden.nl	Status gewijzigd naar: Afgehandeld "Wij hebben uw melding bekeken en wij kunnen aangeven dat een dergelijke situatie niet is toegestaan. Het laden op de stoep/weg vanaf een eigen laadpaal is niet toegestaan binnen de gemeente Leeuwarden. U kunt hiervoor geen ontheffing aanvragen. Tevens hebben wij twijfels over de toegankelijkheid van de voortuin van uw buren, en de garagebox tegenover. Veelgestelde vragen kunt u ook terugvinden op onze website: https://www.leeuwarden.nl/parkeren-verkeer-en-vervoer/elektrische-laadpaal-aanvragen/ Hopende u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd."
Gewijzigd op 26-01-2026 om 16:23:53 door 5.1.2e @leeuwarden.nl	Melding toewijzing gewijzigd naar: 5.1.2e @leeuwarden.nl
Gewijzigd op 22-01-2026 om 16:39:02 door 5.1.2e @leeuwarden.nl	Routering: afdeling/afdelingen gewijzigd naar: TVV
Gewijzigd op 22-01-2026 om 15:12:48 door Signalen systeem	Notitie toegevoegd: "Bijlage toegevoegd door melder: IMG_0657.jpeg"
Gewijzigd op 22-01-2026 om 15:12:48 door Signalen systeem	Notitie toegevoegd: "Bijlage toegevoegd door melder: IMG_0656.jpeg"
Gewijzigd op 22-01-2026 om 15:12:48 door Signalen systeem	Notitie toegevoegd: "Bijlage toegevoegd door melder: IMG_0658.jpeg"
Gewijzigd op 22-01-2026 om 15:12:48 door Signalen systeem	Routering: afdeling/afdelingen gewijzigd naar: HTO
Gewijzigd op 22-01-2026 om 15:12:47 door Signalen systeem	Notitie toegevoegd: "Automatische e-mail bij registratie van de melding is verzonden aan de melder."
Gewijzigd op 22-01-2026 om 15:12:47 door Signalen systeem	Type gewijzigd naar: Melding
Gewijzigd op 22-01-2026 om 15:12:47 door Signalen systeem	Urgentie gewijzigd naar: Normaal

Gewijzigd op 22-01-2026 om 15:12:47 door Signalen systeem	Categorie gewijzigd naar: Parkeren
Gewijzigd op 22-01-2026 om 15:12:47 door Signalen systeem	Servicebelofte: "We doen ons best om uw melding binnen 20 werkdagen op te pakken. Indien het langer duurt krijgt u van ons bericht."
Gewijzigd op 22-01-2026 om 15:12:47 door Signalen systeem	Status gewijzigd naar: Gemeld
Gewijzigd op 22-01-2026 om 15:12:47 door Signalen systeem	Locatie gewijzigd naar: " 5.1.2e Leeuwarden"

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1, 2, 3, 5, 6

Contact via telefoon met [redacted]

Contactgegevens:

[redacted]@hotmail.com

Vraag van de klant:

Mevrouw heeft recent een hybride auto aangekocht en wenst een laadpaal. Zie op de website dat er geen mogelijkheid is tot aanvraag voor een openbare laadpaal. Ze wil graag weten hoe het zit om deze te plaatsen op eigen grond en er zijn waarschijnlijk ook nog meer vragen naar mijn vermoeden.

Uitgevoerde actie:

Algemene informatie:

Behandeld door:
Toegewezen aan: Behandelaar Stedenbouw en mobiliteit IBB
Kanaal: telefoon
Onderwerp: Terugbelvraag
Datum/tijd: 22-06-2026 11:17:30
Vervolgactie:
Vervolg van zaak: -

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1

From: 5.1.2e ' <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Sent: 7/9/2026 10:30:08 AM +00:00
To: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Cc: 5.1.2e ' <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Subject: FW: Stoepladen zonder stoep

Hoi 5.1.2e

De vraagstelling is helder. Voor nu zou ik de beleidsregel niet direct weer aanpassen met een regel om dit soort situaties te ondervangen. Als toekomstig blijkt dat er veel “gedoe” opspeelt met dit soort situaties dan zou het een overweging kunnen zijn. Praktisch gezien loopt er een kabel een heel klein stukje (20/30 centimeter?) over de openbare ruimte. Of dit een platte of ronde kabel is doet niet echt ter zake. Tussen het erf en de geparkeerde auto bestaat een minimale ruimte waardoor mi hinder/gevaar voor derden uitgesloten is. In geval van eventuele meldingen of handhavingsverzoeken kan dit worden afgedaan met de mededeling dat de verzoeker geen belanghebbende is omdat hij niet geraakt wordt zijn belang. Tenminste als blijkt dat er geen gevaarzetting is. Kortom per casus bekijken.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e | **Juridisch adviseur**
Inrichting en Beheer Buitenruimte
Team Ondersteuning
E 5.1.2e @leeuwarden.nl

Vanaf 1 januari 2024 geldt de Omgevingswet

Gemeente Leeuwarden
Oldehoofsterkerkhof 2
Postbus 21000, 8900 JA LEEUWARDEN
T 14 058 | www.leeuwarden.nl | Twitter | Facebook

Aanwezig: maandag t/m donderdag

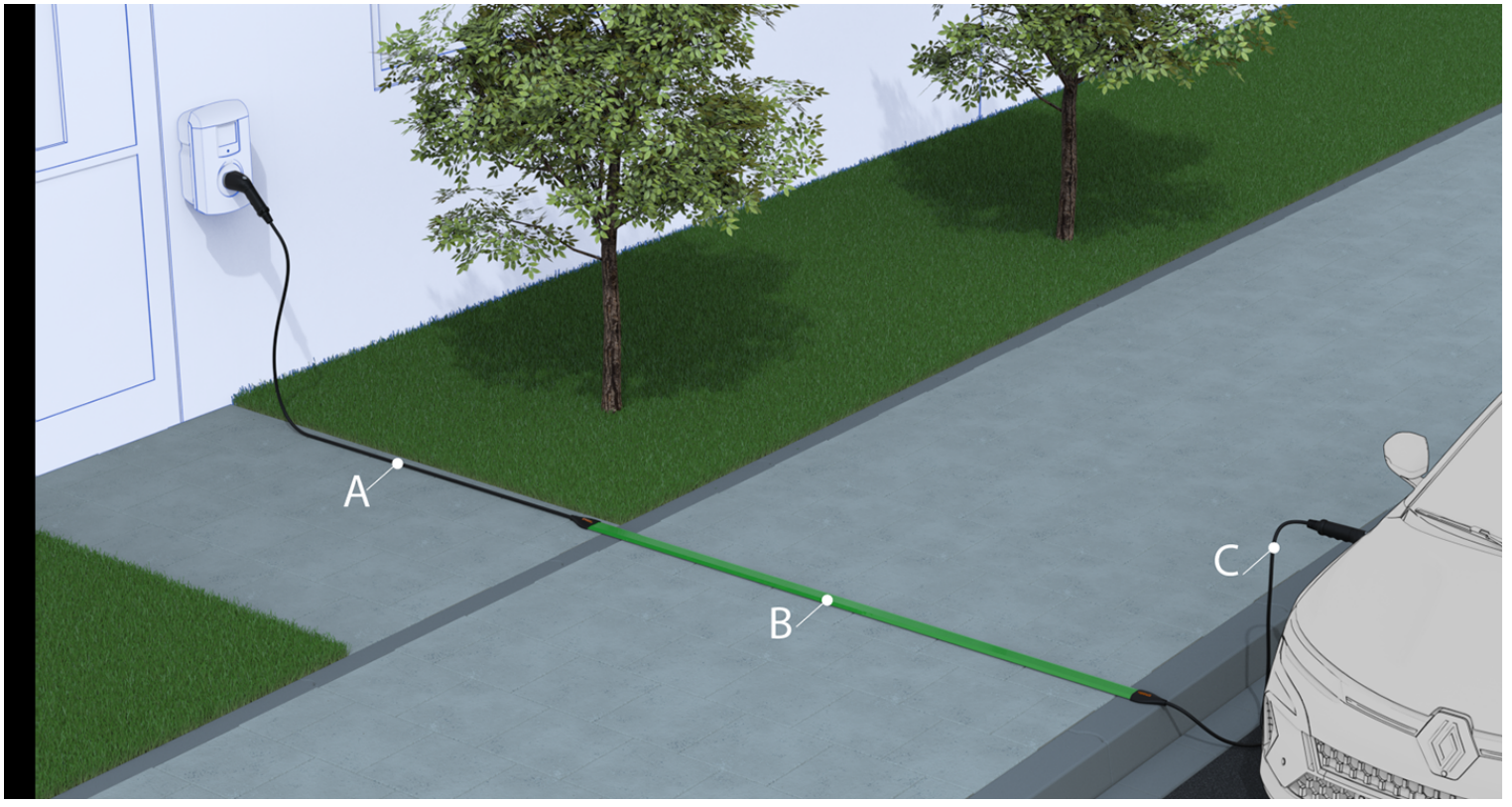
Van: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Verzonden: maandag 29 juni 2026 17:31
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: Stoepladen zonder stoep

Hoi 5.1.2e

Ik zou graag een soort ‘’juridisch vraagstukje’’ met je willen bespreken. Dit gaat over stoepladen en hoe we de regels in een specifieke situatie moeten lezen. Ik was hier laatst al over aan het nadenken, en toevallig kreeg ik hier vandaag een contactverzoek over van een bewoner.

De situatie is als volgt, wij zijn regels aan het opstellen om ‘’stoepladen’’ onder voorwaarden toe staan d.m.v. een speciale platte kabel. In de bijlage de regels die hopelijk morgen door het college vastgesteld worden. De constructie die wij toestaan is in de afbeelding hieronder uitgebeeld. Hierin zijn drie delen zichtbaar:

- A, een normaal stuk ronde laadkabel die op private grond ligt, tussen het private laadpunt en de stoep;
- B, het deel dat op de stoep in de openbare ruimte ligt, en volgens onze beleidsregel, plat moet zijn;
- C, een normaal stuk ronde laadkabel die boven de openbare hangt, en de verbinding vormt tussen het platte deel B en de elektrische auto.



Mijn vraag gaat over hoe wij met situaties moeten omgaan waar er geen stoep tussen de woning/tuin is (deel B wordt dus irrelevant). In die gevallen grenst het erf direct aan de weg, met daartussen hooguit een stoepband. Dan sluiten delen A en C van de kabel direct op elkaar aan. Als ik onze nieuwe beleidsregels ernaast leg zouden we zo'n situatie zonder stoep niet kunnen toestaan omdat ''stoepladen'' alleen toegestaan is mits:

''er een verbinding tot stand gebracht kan worden tussen het Private Oplaadobject en het Elektrische Voertuig met een ***Platte Laadkabel via het verharde trottoir.*** *Het is niet toegestaan om groen, oppervlaktewater, fietspaden, of rijbanen te benutten" (artikel 12 lid 1)*

Echter voelt het niet helemaal juist om zo'n situatie zonder stoep niet toe te staan, omdat de delen A en C ongewijzigd blijven. Deel A ligt op private grond en deel C hangt boven de openbare ruimte. Alleen deel is B niet meer van toepassing, terwijl dit het enige deel is waar overlast door kan ontstaan.

Hieronder een foto met een schets van de bewoner die ons vraagt om ze hier mag laden. Of dit specifieke een wenselijk plek is om te parkeren (los van het laden) is nu even niet de vraag.



Hopelijk is het een beetje duidelijk wat ik probeer te schetsen.

Kun jij iets zeggen o.b.v. de beleidsregels en/of APV of dit soort constructies toe te staan zijn, en hoe we dit kunnen onderbouwen? Of is dit een grijs gebied en we situaties individueel moeten beoordelen?

Mocht mijn vraag niet duidelijk zijn, geef het aan, dan loop ik even langs!

Met vriendelijke groet,

5.1.2e *Duurzame Mobiliteit*
Team Stedenbouw & Mobiliteit
5.1.2e @leeuwarden.nl
5.1.2e

Gemeente Leeuwarden
Oldehoofsterkerkhof 2
8911 DH LEEUWARDEN
Telefoon 14 058 | www.leeuwarden.nl | LinkedIn

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1, 2

Beleidsregels laadpunten gemeente Leeuwarden

Geldend van [publicatiedatum] t/m heden

Intitulé

Beleidsregels laadpunten gemeente Leeuwarden

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Leeuwarden; gelet op artikel 18 Wegenverkeerswet 1994, artikel 2:10 Algemene

Plaatselijke Verordening en artikel 4:81 e.v. van de Algemene wet bestuursrecht

B E S L U I T:

vast te stellen: **Beleidsregels laadpunten gemeente Leeuwarden**

Artikel 1 Begripsbepalingen

1. **Aanvrager**: inwoner van de gemeente Leeuwarden of forens die werkzaam is in de gemeente Leeuwarden en aantoonbaar een Elektrisch Voertuig in bezit of gebruik heeft;
2. **Charge Point Operator**: partij die verantwoordelijk is voor de realisatie, exploitatie en beheer en onderhoud van Publieke Oplaadobjecten;
3. **College**: het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Leeuwarden.
4. **Elektrisch Voertuig**: motorvoertuig dat op de openbare weg mag rijden, geheel of gedeeltelijk op elektriciteit kan rijden en voorzien is van een stekker om op te laden;
5. **Oplaadlocatie**: locatie in de openbare ruimte waar een Publiek Oplaadobject met één of meerdere parkeerplaatsen aanwezig zijn ten behoeve van het opladen van Elektrische Voertuigen;
6. **Publiek Oplaadobject**: een voorziening in de openbare ruimte met een of meer aansluitingen voor het gelijktijdig opladen van Elektrische Voertuigen.

7. **Platte Laadkabel**: een verbinding met een afgevlakt middendeel bestemd voor de overbrenging van elektrische energie tussen een Privaat Oplaadobject en een Elektrisch Voertuig;

8. **Verlengd Private Aansluiting**: een vorm van laadinfrastructuur waarbij een Elektrisch Voertuig op een openbare parkeerplaats wordt geladen vanuit een particuliere netaansluiting;

9. **Privaat Oplaadobject**: een voorziening voor het opladen van een Elektrische Voertuigen welke op particuliere grond staat en geen (semi-)publieke functie heeft.

Artikel 2 Plaatsingsvoorwaarden

Indien wordt voldaan aan onderstaande criteria, wordt plaatsing van laadinfrastructuur door een Charge Point Operator toegestaan:

1. Er is sprake van een aantoonbare laadbehoefte door een aanvraag van een bewoner of forens die een Elektrisch Voertuig in bezit of gebruik heeft, dan wel krijgt;

2. De Aanvrager beschikt over een Elektrisch Voertuig. De Aanvrager moet dit aantonen door middel van een (voorlopige) koop- of leaseovereenkomst, eigendomsbewijs of document met vergelijkbare bewijskracht;

3. De Aanvrager woont of werkt aantoonbaar minimaal 18 uur per week in de gemeente Leeuwarden;

4. De Aanvrager (bewoner of forens) beschikt niet over een privéterrein waarop een Elektrisch Voertuig door middel van een eigen aan te brengen laadvoorziening kan worden opgeladen. Onder eigen terrein vallen ook (VVE-) parkeerplaatsen en/of de (verplichte) mogelijkheid tot het huren/kopen van een parkeerplaats in combinatie met appartement;

5. Het toekomstige Publieke Oplaadobject wordt geplaatst binnen 250 meter loopafstand van het (toekomstige) aanvraagadres;

6. Indien binnen een loopafstand van circa 250 meter al een openbare Oplaadlocatie aanwezig is, wordt aan de hand van het gebruik bepaald of een extra Oplaadlocatie noodzakelijk is. Hierbij gelden de volgende voorwaarden:

    a. maandelijks energieafname is, gedurende 3 achtereenvolgende maanden, hoger dan 450 kWh;

    b. bezettingsgraad is gemiddeld hoger dan 50% (over 24 uur), gedurende 3 achtereenvolgende maanden;

7. Naast het plaatsen van aanvraag-gestuurde laadpalen kan door de gemeente Leeuwarden zelf ook opdracht worden gegeven aan een Charge Point Operator voor het plaatsen van zogeheten basis-op-orde-laadpalen of strategische laadpalen op locaties waar (naar verwachting) veel bezoekers komen;

8. Ook kan een Charge Point Operator zelf een voorstel doen voor het uitbreiden van het laadnetwerk op locaties waar zij een grote laadbehoefte zien of verwachten.

Artikel 3 Locatievoorwaarden

Bij de locatiebepaling van de laadinfrastructuur wordt uitgegaan van de onderstaande criteria:

1. Het Publieke Oplaadobject wordt tussen twee parkeervakken geplaatst;
2. De geselecteerde oplaad-locatie:
    a. is voldoende zichtbaar en vindbaar vanaf de doorgaande weg;
    b. betreft grond die in eigendom van de gemeente Leeuwarden;
    c. bevindt zich op een bestaande openbare parkeerplaats en de locatie is 24 uur per dag, 7 dagen per week openbaar toegankelijk;
    d. kan door meerdere gebruikers gedeeld worden (om te voorkomen dat er ‘privé-parkeergelegenheid’ gecreëerd wordt);
3. De doorgang voor ander verkeer (auto, fiets, voetganger, rolstoel etc.) blijft gewaarborgd:
    a. er resteert bij voorkeur 120 cm doorloopruimte (4 stoeptegels) en minimaal 90 cm (3 stoeptegels) over een lengte van maximaal 50 cm meter; b. er resteert minimaal 45 cm en bij voorkeur 60 cm doorloopruimte vanaf de trottoirband;
    c. struikelgevaar wordt voorkomen;
4. De laadkabel mag niet over het trottoir liggen;
5. Het Publieke Oplaadobject past in de geldende kwaliteitseisen voor de omgeving;
6. Er is geen sprake van strijdigheid met geplande reconstructies of andere infrastructurele ontwikkelingen;
7. Het Publieke Oplaadobject en bebording worden niet hinderlijk dichtbij straatmeubilair, afvalcontainers, ed. geplaatst;
8. Het Publieke Oplaadobject dient minimaal op 2 meter afstand van de boomkruin geplaatst te worden;
9. Het Publieke Oplaadobject wordt voorzien van twee of meer aansluitpunten en kan twee of meer parkeerplaatsen bedienen;
10. Uitgangspunt is het inrichten en het nemen van een verkeersbesluit voor reserveren van twee parkeervakken voor elektrisch laden bij elk Publiek Oplaadobject. De gemeente Leeuwarden kan ervoor kiezen om af te wijken van dit uitgangspunt, indien bij hoge parkeerdruk op de locatie het aanwijzen van twee parkeervakken niet wenselijk is;
11. Een aansluiting op het ondergrondse elektriciteitsnet is mogelijk;
    a. bij voorkeur aansluiting binnen 25 meter van het bestaande laagspanningsnet (in verband met mogelijke kosten bij meer-lengte);
    b. indien aansluiting binnen 25 meter niet mogelijk is, wordt een locatie geselecteerd waarbij afstand tot het bestaande laagspanningsnet zo klein mogelijk is;

c. mogelijke meerkosten worden bekostigd door de gemeente Leeuwarden waarbij de gemeente toestemming geeft voor plaatsing van het Publieke Oplaadobject;

12. Ten behoeve van onderhoud en installatie gelden de volgende eisen:

a. minimaal 50 cm ruimte voor onderhoud aan alle zijden van het Publieke Oplaadobject;

b. flespaal met bebording dient op minimaal 10 cm afstand van het Publieke Oplaadobject geplaatst te worden en wordt niet hinderlijk geplaatst voor de kaartlezer of voor het luik dat dient voor onderhoud in het Publieke Oplaadobject onderhoud te kunnen plegen.

Artikel 4 Mogelijkheid om af te wijken van de beoordelingscriteria verzoek oplaadlocatie

Het College kan afwijken van de bovengenoemde criteria indien sprake is van zwaarwichtige publieke of gemeentelijke belangen.

Artikel 5 Positieve beoordeling verzoek oplaadlocatie

Bij een positieve beoordeling van het verzoek tot realisatie van een Publiek Oplaadobject wordt toestemming verleend door de gemeente voor de Oplaadlocatie. De toestemming heeft in beginsel een looptijd gekoppeld aan een contractueel afgesproken exploitatietermijn. De looptijd, voorwaarden en eventuele afwijkende looptijd worden op de toestemming vermeld. Indien van toepassing wordt melding gemaakt van eventuele omstandigheden die de looptijd in de weg staan, bijvoorbeeld voorgenomen wegreconstructies ter plaatse.

Artikel 6 Parkeerplaatsen exclusief voor elektrische voertuigen

Voor een nieuw te realiseren publieke Oplaadlocatie is het nodig om parkeergelegenheid door middel van verkeersbord E08o exclusief voor opladen van Elektrische Voertuigen aan te wijzen. Hiervoor wordt door de gemeente een verkeersbesluit genomen. Op deze plekken mag dan alleen een elektrisch motorvoertuig staan, dat met een kabel verbonden is met een laadpunt en daadwerkelijk en aantoonbaar laadt.

Artikel 7 Realiseren en aansluiten Publiek oplaadobject

Een Publiek Oplaadobject mag pas worden gerealiseerd en aangesloten als het verkeersbesluit onherroepelijk is geworden en de toestemming is verleend.

Artikel 8 Moment van exclusief aanwijzen parkeerplaatsen

Het markeren van een parkeerplaats exclusief voor Elektrische Voertuigen gebeurt pas als het verkeersbesluit onherroepelijk is en het Publieke Oplaadobject gerealiseerd is. De Charge Point Operator of de gemeente voorziet daartoe het parkeervak van verkeersbord E08o.

Artikel 9 Aanwenden bestaande parkeerplaatsen voor Elektrische Voertuigen

Afhankelijk van de parkeerdruk in de directe omgeving worden van de bestaande parkeerplaatsen het benodigde aantal parkeerplaatsen voor Elektrische Voertuigen aangewezen. Uitganspunt is het aanwijzen van twee parkeervakken, omdat de parkeerdruk in de basis niet verandert naarmate het aantal Elektrische Voertuigen toeneemt. Op locaties met een hoge parkeerdruk, wordt rekening gehouden met een redelijke verhouding voor parkeerplekken voor e-rijders en fossiele brandstofrijders. Hierbij heeft het de voorkeur om laadpalen te plaatsen op parkeerpleinen en in parkeerkoffers.

Artikel 10 Gebruik

In gebieden waar betaald parkeren of vergunninghoudersparkeren is ingevoerd of waar een maximale parkeerduur (blauwe zone) of enige andere parkeerbeperking geldt, geldt deze beperking onverminderd ook voor de bestuurders van Elektrische Voertuigen die laden op de daartoe aangewezen parkeerplaatsen in deze gebieden.

Artikel 11 Intrekken/ wijzigen van toestemming en verkeersbesluit

Indien de Charge Point Operator van de Publieke Oplaadobject en/of andere oplaadinfrastructuur zich niet houdt aan de voorschriften verbonden aan de toestemming, kan het College de toestemming intrekken. Het College kan in dat geval ook het verkeersbesluit, waarbij de parkeerplaatsen voor het opladen van Elektrische Voertuigen zijn aangewezen, intrekken. Het College kan de toestemming en/of het verkeersbesluit tevens intrekken, wanneer er in de praktijk langdurig (2 jaar) aantoonbaar niet of nauwelijks gebruik wordt gemaakt van het Publieke Oplaadobject.

Artikel 12 Verlengd Private Aansluiting

Het verbod in artikel 2:10 lid 1, van de Algemene Plaatselijke Verordening Leeuwarden is niet van toepassing op Verlengd Private Aansluitingen mits een Platte Laadkabel wordt toegepast en er wordt voldaan aan de gebruiksvoorwaarden en technische vereisten in dit artikel.

1. Verlengd privaat aansluiten mag worden toegepast in situaties waar:

    a. het Private Oplaadobject zich bevindt op particulier terrein;

    b. het Private Oplaadobject niet boven de openbare ruimte hangt, bijvoorbeeld aan een gevel die direct aan de openbare ruimte grenst;

    c. het particuliere terrein waar het Private Oplaadobject op staat geen privé-parkeergelegenheid heeft, bijvoorbeeld een oprit aan huis;

    d. het Elektrische Voertuig dat geladen wordt zich bevindt op een openbare parkeerplaats direct voor, naast of achter het particuliere terrein;

    e. er een verbinding tot stand gebracht kan worden tussen het Private Oplaadobject en het Elektrische Voertuig met een Platte Laadkabel via het verharde trottoir. Het is niet toegestaan om groen, oppervlaktewater, fietspaden, of rijbanen te benutten;

f. er wordt geen Elektrisch Voertuig opgeladen via een Verlengd Private Aansluiting op een openbare parkeerplaats welke is aangewezen voor publiek laden en voorzien is een verkeersbord van E08O van bijlage I van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990;

g. er geen werkzaamheden plaatsvinden aan het trottoir of de openbare parkeerplaatsen voor, naast of achter het particulier terrein;

h. de te overbruggen lengte over het trottoir 5 meter of minder betreft.

2. De Platte Laadkabel moet voldoen aan de volgende technische eisen:

a. de maximale hoogte bedraagt 5 millimeter waar de kabel op het trottoir ligt;

b. het platte deel heeft afgeschuinde randen;

c. de kabel heeft een CE-markering en verkeerd in goede staat;

d. er worden type 1 of type 2 connectoren toegepast;

e. het platte deel heeft een niet-neutrale kleur die opvalt ten opzichte van het trottoir.

3. Het gebruik van de Platte Laadkabel voldoet aan de volgende regels:

a. het platte deel van de Platte Laadkabel bedekt de gehele breedte van het trottoir;

b. de Platte Laadkabel ligt haaks op de lengterichting van het trottoir;

c. bij het neerleggen van de Platte Laadkabel is de gebruiker verantwoordelijk voor het vlak en strak neerleggen van de Platte Laadkabel ter voorkoming van struikelgevaar, verplaatsing of het verwaaien van de Platte Laadkabel;

d. als de Platte Laadkabel langer is dan de te overbruggen afstand tussen het Private Oplaadobject en het Elektrische Voertuig dan dient de overlengte niet op het trottoir te liggen en zal weggewerkt worden op het particuliere terrein;

e. na het beëindigen van de laadsessie van het Elektrische Voertuig dient de Platte Laadkabel direct verwijderd te worden;

f. bij sneeuwval is de gebruiker verantwoordelijk voor het sneeuwvrij houden van de Platte Laadkabel zodat de Platte Laadkabel niet ingesneeuwd raakt en daarmee een struikelobject op het trottoir vormt;

g. het is niet toegestaan om de Platte Laadkabel tijdelijk of permanent te bevestigen aan het trottoir, bijvoorbeeld met schroeven of ballast;

h. de Platte Laadkabel veroorzaakt geen hinder of gevaar, en mag geen gevaar opleveren voor de bruikbaarheid van de openbare ruimte

4. De kosten voor de aanschaf en het gebruik van de Platte Laadkabel zijn voor de gebruiker.

5. De gebruiker is aansprakelijk voor schade aan het Elektrische Voertuig, de Platte Laadkabel of het Private Oplaadobject door het gebruik van de Verlengde Private Aansluiting.

6. Een gebruiker kan door het gebruik van een Verlengde Private Aansluiting geen rechten ontlenen aan een openbare parkeerplaats om daar te laden. Een gebruiker mag andere weggebruikers er niet van weerhouden om op een openbare parkeerplaats voor, naast of achter het particuliere terrein te parkeren.

Artikel 13 Inwerkingtreding

De regels en voorwaarden voor plaatsing van laadpunten in de openbare ruimte treden in werking op de dag na bekendmaking.

Ziet u een fout in deze regeling?

Bent u van mening dat de inhoud niet juist is? Neem dan contact op met de organisatie die de regelgeving heeft gepubliceerd. Deze organisatie is namelijk zelf verantwoordelijk voor de inhoud van de regelgeving. De naam van de organisatie ziet u bovenaan de regelgeving. De contactgegevens van de organisatie kunt u hier opzoeken: organisaties.overheid.nl.

Werkt de website of een link niet goed? Stuur dan een e-mail naar regelgeving@overheid.nl

Verlengd Private Aansluiting Beleid en Regelgeving

Veel gemeenten zijn momenteel bezig met het verkennen van VPA's. Gemeenten kiezen hierbij of VPA wordt toegestaan of niet. Deze keuze moet worden vastgelegd in beleid. Wanneer het wel wordt toegestaan, komen daar aanvullende kaders bij kijken die ook in regelgeving dienen te worden vastgelegd.

Dit document zet uiteen wat minimaal geregeld moet worden omtrent het vastleggen van de keuzes rondom VPA en welk lang termijnbeleid kan worden geformuleerd.

Laadbeleid

Wanneer we het hebben over lange termijnbeleid dan kijken we verder dan één contractperiode, dus meer dan 10 jaar. In de komende 20 jaar zien we dan het aantal elektrische voertuigen ongeveer vertienvoudigd t.o.v. 2024 en het aantal laadpunten in wijken in 2050 is gegroeid naar meer dan 1,1 miljoen in heel Nederland.

Deze sterkte stijging geeft de noodzaak aan om niet meer te kijken naar welke parkeervakken een laadpaal komt, zoals nu vaak het geval is. Het is nodig om verder vooruit te kijken en een plan te maken hoe de openbare ruimte eruit gaat zien met deze laadvraag en hoe dit zo slim mogelijk kan worden ingepast. Daarnaast spelen er in de openbare ruimte nog andere vraagstukken; zoals vergroening, ruimte voor de fiets en ruimte voor water.

Zoals eerder aangehaald zal de groei van elektrische voertuigen enorm zijn. Vanaf dit lange termijn gezicht kan worden teruggekeken of en welke plek VPA heeft. Mocht deze geen plek hebben in de lange termijn, dan kan het nog steeds een transitieoplossing zijn. Tijdelijk kan dan VPA worden toegestaan omdat de vraag naar laadinfra bijvoorbeeld nog laag is. Echter zul je dan wel een afbouw beleid moeten inbouw aan de voorkant.

Andersom kan er ook worden geredeneer dat als VPA grootschalig wordt toegepast, dit een uitdaging op voor de openbare ruimte oplevert: er zijn dan veel kabelgoten/matten/armen bij elkaar wat tot

verrommeling en valgevaar[1] kan leiden. Ook kan het hebben van VPA een herinrichting van een straat in de weg staan omdat een inwoner zijn VPA wil houden.

Wat neem je op in welk beleidsstuk?

Als een gemeente laadbeleid heeft dan wordt meestal één korte alinea gewijd aan VPA's. Dit is voldoende wanneer VPA niet wordt toegestaan. Ook kan dit nog expliciet worden gemaakt in de APV, al is dit juridisch niet noodzakelijk (zie volgend hoofdstuk).

Bij het toestaan van VPA's is het wenselijk om dit uit te breiden met onderbouwingen met afwegingen. De exacte uitwerking van de VPA's stel je vast in nadere regels die conform de APV dienen vastgesteld te worden. Dit zorgt ervoor dat je flexibel bent bij het wijzigen van de werkwijze.

In beleid neem je op welke VPA-vorm (zie document VPA – Vormen in de map Handreiking VPA) toegestaan wordt in de gemeente. Welke impact dit heeft op de openbare ruimte en de toegankelijkheid en veiligheid blijft gewaarborgd. Neem de belangrijke randvoorwaarden op met daarbij de gemaakt afwegingen. Belangrijk is om in het beleid op te nemen dat het om een transitiefase gaat. Het is onduidelijk welke plaats de VPA op lange termijn gaat innemen in het laadspectrum. Geef de gemeente bij onwenselijk gebruik een oplossing om te stoppen met VPA's. Het is belangrijk om dit te verankeren in het beleid om zo later onderbouwd te kunnen ingrijpen.

Onderstaande tabel geeft aan welke aspecten je opneemt in het laadbeleid en welke in de nadere regels van de APV. Daarnaast zijn een aantal afwegingen die uitsluitend ter besluitvorming worden voorgelegd aan het bestuur.

Tabel 1 Plaatsing afwegingsaspecten in regelgeving

Aspect	Onderdelen	Regelgeving
Bestuurlijke afwegingen	• Verloop tot definitieve beleidsvorming • Integrale beleidsafweging	Collegevoorstel, Beleid
Ruimtelijke afwegingen	• VPA Vorm • Waarborgen toegankelijkheid • Impact openbare ruimte • Toegestane gebieden	APV (nadere regels) en beleid
Juridische afwegingen	• Eigendom	APV (nadere regels)

[1] Het Juridisch advies van advocatenkantoor Pels-Rijken uit 2024 geeft aan dat het aantal struikelgevaren in de openbare ruimte meespeelt in het aansprakelijkheidsrisico van een gemeente. De aansprakelijkheid bij het hebben van bijv één VPA heeft een laag risico op struikelen of vallen, maar zijn dit er meerdere in de nabijheid, dan neemt het valgevaar en daarmee de aansprakelijkheid van de gemeente toe.

	• Aansprakelijkheid • Concessie	
Financiële afweging	• Bekostiging van VPA-oplossing • Interne FTE	Collegevoorstel, APV (nadere regels)
Technische- en veiligheidsafwegingen	• Veiligheidsrisico's • Struikelgevaar	APV (nadere regels)

Wet- en regelgeving

Algemene Plaatselijke Verordening (APV)

Het opladen van elektrische auto's vanaf eigen terrein is volgens de huidige regelgeving vaak alleen mogelijk voor inwoners en bedrijven met een eigen oprit. Laadkabels mogen namelijk niet door de openbare ruimte lopen. Ook het gebruik van kabelgoten of het ingraven van kabels onder de stoep is niet toegestaan.

In de APV staan de wettelijke regels, die alleen in de betreffende gemeente van kracht zijn. In de APV staan verboden en de mogelijkheid tot het aanvragen van een ontheffing of vergunning voor de betreffende bezigheid. Daar zijn meestal voorwaarden aan verbonden.

Per gemeente kan de Algemene Plaatselijke Verordening aangepast zijn maar in veel gevallen zijn de onderstaande artikelen conform het model APV van de VNG.

Volgens artikel 2:10 van de Algemene Plaatselijke Verordening is het verboden een openbare plaats, waaronder de weg of een weggedeelte, anders te gebruiken dan overeenkomstig de publieke functie daarvan, indien het gebruik schade toebrengt of kan toebrengen aan de weg, de bruikbaarheid of veiligheid van de weg belemmert of kan belemmeren, dan wel een belemmering vormt of kan vormen voor het beheer of onderhoud van de weg; of het gebruik niet voldoet aan redelijke eisen van welstand.

Het opladen van voertuigen met een VPA is op basis van deze regels niet toegestaan. Laadkabels over de stoep, zelfs met een kabelmat, kabelgoot of kabelbrug, kunnen de bruikbaarheid en veiligheid van de weg belemmeren door struikelgevaar. Ook een kabelarm kan een risico vormen als deze te laag hangt. Ingegraven laadkabels of kabelgoten onder de stoep, inclusief een streetplug (stopcontact in de stoep), kunnen schade aan de weg veroorzaken en het beheer of onderhoud van de weg en nutsvoorzieningen belemmeren. Volgens artikel 2:11 van de APV is het momenteel niet toegestaan om de verharding van de weg open te breken. Hier hoeft niets aan gewijzigd te worden indien VPA niet wordt toegestaan. Mocht het de wens van de gemeente zijn om het wel te expliciteren, dan kan dat.

Voor alle VPA-oplossingen moet rekening worden gehouden met artikel 2:10. Als het wel nodig is (bijvoorbeeld bij een kabelgoot), moet ook artikel 2:11 van de APV in acht worden genomen.

Artikel 2:10 Algemene Plaatselijke Verordening

Conform dit artikel mag een kabelmat, kabelgoot en kabelarm niet gebruikt worden. Op basis van dit artikel kan gehandhaafd worden op het gebruik van VPA-oplossingen. Om VPA-oplossingen binnen een gemeente mogelijk te maken moet op basis van dit artikel een uitzonderingsvorm worden gemaakt. Er zijn drie mogelijkheden om een VPA-oplossingen mogelijk te maken binnen de gemeente:

1. Ontheffing verlenen

Artikel 2:10 geeft de mogelijkheid om ontheffing te verlenen van het verbod. Dit betekent dat voor iedere kabelmat een ontheffing moet worden aangevraagd en verleend. Hieraan zitten legeskosten. Voor het regisseren van een pilot op korte termijn is dit de efficiëntste oplossing. Voor lange termijn geeft dit te weinig handvaten te sturen.

2. VPA opnemen onder uitzonderingen

Artikel 2:10 heeft een uitzondering lidnummer waar objecten onder staan die niet onder het verbod vallen. Een VPA kan hieraan toe worden gevoegd. Dit geeft de mogelijkheid om zonder ontheffing een VPA te gebruiken. Er is tevens geen meldingsplicht. Het is mogelijk om een aantal voorwaarden aan het lid toe te voegen. Maar dit is minimaal van aard. Dit is een onwenselijke oplossing voor de pilot fase als ook een definitieve oplossing.

3. Nadere regels opstellen over het gebruik en toepassen van VPA

Artikel 2:10 moet voorzien worden van een mogelijkheid om nadere regels te kunnen opstellen ten aanzien van laadkabels voor laadvoorzieningen. Dit geeft de gemeente de mogelijkheid om randvoorwaarden en voorschriften te bepalen voor de VPA. Daarbij is het mogelijk om te definiëren welke VPA toegestaan zijn en of daar een vergunning-/melding voor nodig is. Het geeft de gemeente de mogelijkheid om te handhaven op de randvoorwaarden die in de nadere regels zijn beschreven, ook als er geen vergunning is uitgegeven.

Dit is de beste oplossing om op een efficiënte wijze handhaving mogelijk te maken bij het definitief toestaan van VPA.

Voorbeeld: Nadere regels verlengde private aansluitingen Amersfoort

Artikel 2:11 Algemene Plaatselijke Verordening (bv. kabelgoot)

Dit artikel is alleen van toepassing als de aanvrager zelf een kabelgoot aanlegt in de publieke ruimte. Of als de aanvrager zelf een opdracht geeft aan een aannemer om de kabelgoot aan te leggen. Het is wenselijk om dit als gemeente zelf te doen.

Indien je als gemeente dit toch bij de aanvrager wil neerleggen dan is een omgevingsvergunning noodzakelijk. De voorwaarden hieraan kunnen in nadere regels worden omschreven zoals in artikel 2:10.

Vergunning/ontheffing

Een vergunning of ontheffing voor een VPA wordt verstrekt op basis van de Algemene Plaatselijke Verordening. In veel gevallen bepaalt artikel 2:10 van de APV dat het plaatsen van een VPA niet is toegestaan. Alleen als er een ontheffing (vergunning) wordt verleend.

In eventuele nadere regels kan beschreven worden wat de randvoorwaarden zijn om in aanmerking te komen voor een ontheffing of vergunning.

Verschil ontheffing en vergunning

Een vergunning is een officiële toestemming van de overheid om een bepaalde activiteit uit te voeren.

Een ontheffing is een officiële toestemming van de overheid om een bepaalde activiteit uit te voeren die eigenlijk door de wet wordt verboden.

Een gemeente beschikt over gestandaardiseerde ontheffingen en vergunningen. Deze worden regulier gebruikt bij bouwprojecten of wegwerkzaamheden. Hoe een vergunning of ontheffing is vormgegeven verschilt per gemeente. Het advies is om de volgende aspecten op te nemen in de vergunning:

1. Algemene informatie
    a. NAW-gegevens
    b. Datum van aanvraag
    c. Locatie van aanvraag
2. Procesbeschrijving
    a. Wat gaat er nu verder gebeuren? En op welk termijn?
3. Kostenoverzicht
    a. Legeskosten
    b. Realisatiekosten
4. Randvoorwaarden en regels (Zie voorbeeld Bijlage 1)
    a. Neem de voorwaarden die zijn vastgesteld op
    b. Geef duidelijk aan wat er gebeurt bij overtreding

5. Benadruk sociaal gedrag
    a. Herhaal claimgedrag van parkeerplaats
6. Bevestiging definitieve deelname
    a. Aanvragers kunnen schrikken van het kostenoverzicht. Geef de mogelijkheid om de aanvraag in te trekken.
7. Situatietekening
    a. Geef aan waar de VPA-geplaats moet worden

Bijlage 1 – Voorbeeld Randvoorwaarden

1. U staat ingeschreven op het adres waarvoor u de vergunning aanvraagt.
2. De woning waarvoor u de ontheffing aanvraagt is op de begane grond, geen appartement of bovenwoning.
3. U beschikt niet over een eigen parkeergelegenheid bij de woning (oprit, garage of carport);
4. U bent in bezit of lease van een elektrische auto en/of kan een aankoopbewijs overleggen.
5. Het oplaadpunt voor de kabelgoot/kabelarm/kabelmat staat of hangt op eigen terrein.
6. Er is nog geen vergunning voor het aanleggen van een kabelgoot/kabelarm/kabelmat geregistreerd op het adres.
7. Uitsluitend een stoep tussen het perceel en de openbare parkeerplaats, dus de stroomkabel doorkruist niet het openbaar groen, een weg of fietspad;
8. De kabelgoot/kabelarm/kabelmat mag niet voor commerciële doeleinde worden gebruikt. Er mag niet door derden tegen betaling geladen worden via de kabelgoot/kabelarm/kabelmat.
9. De overbrugbare afstand van de stoep naar de openbare parkeerplaats is maximaal 5m.
10. De kosten voor het aanleggen van de kabelgoot/kabelarm/kabelmat zijn voor de aanvrager.
11. Een kabelgoot/kabelarm/kabelmat geeft geen recht op een openbare parkeerplaats, andere mogen ook op deze parkeerplaats parkeren.
12. U stelt omwonenden op de hoogte van de locatie en de periode waarin u de kabelgoot laat plaatsen.
13. De elektrische laadkabel die wordt gebruikt en bedoeld is voor elektrische voertuigen moet in goede staat zijn en mag geen zichtbare beschadigingen vertonen.
14. De elektrische laadkabel moet zijn voorzien van een zichtbare CE-certificering.
15. U bent wettelijk aansprakelijk voor ongevallen of schade aan gemeente-eigendommen en/of aan derden, als gevolg van het gebruiken van de kabelgoot/kabelarm/kabelmat.
16. U volgt aanwijzingen van politie, brandweer of controleurs van de gemeente en andere overheidsdiensten direct op.
17. Deze ontheffing (of kopie) dient op het adres van de vergunninghouder aanwezig te zijn;
18. De gemeente is/blijft eigenaar van de kabelgoot/kabelarm/kabelmat en is verantwoordelijk voor het uitwendig beheer en onderhoud ervan. De gebruiker/vergunninghouder is verantwoordelijk voor het inwendig schoon en obstakelvrij houden van de kabelgoot;
19. De vergunninghouder vrijwaart de gemeente van alle vorderingen die derden tegenover haar zouden kunnen instellen tot vergoeding van schade door handelingen, nalatigheden of onvoorzichtigheden, voortvloeiende uit gebruikmaking van deze vergunning.

Contact via telefoon met [redacted]

Contactgegevens:

[redacted]

Vraag van de klant:

Goedemorgen, in mijn straat de [redacted]. Zijn ze bezig met werkzaamheden. Waaronder bestrating vervangen. Ik heb een elektrische auto en zou graag een kabelgoot willen laten plaatsen. Dit zoals verder op in de [redacted] ook gebeurd. Hierbij een foto van wat ik bedoel en de situatie in de [redacted].

Uitgevoerde actie:

Algemene informatie:

Behandeld door:
Toegewezen aan: Behandelaar Stedenbouw en mobiliteit IBB
Kanaal: telefoon
Onderwerp: Terugbelvraag
Datum/tijd: 10-04-2026 09:39:17
Vervolgactie:
Vervolg van zaak: -

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1

RE: VPA - Platte laadkabel

- **Monday 23 March 2026 19:50**

5.1.2e (5.1.2e @emmen.nl)

Beste 5.1.2e

Ik vermoed dat 5.1.2e je naar ons heeft doorverwezen omdat wij binnen de laadpaalconcessie Drenthe–Groningen vanaf het begin het gebruik van een VPA hebben toegestaan.

We hebben hiervoor spelregels opgesteld, die we ook op onze gemeentelijke website toelichten: https://gemeente.emmen.nl/leidraad-plaatsen-laadpalen

Onze keuze hiervoor is destijds gemaakt omdat:

- het leggen van kabels over het trottoir niet expliciet verboden is in onze APV;
- we in de praktijk weinig handhaven op dit soort situaties (en handhaven op laadkabels al snel media-aandacht trekt);
- bij de wekelijkse markt, kermis en andere evenementen er sowieso al kabels in de openbare ruimte liggen;
- we elektrisch vervoer juist willen stimuleren
- er problemen zijn op het lokale elektriciteitsnet.

Achteraf ben ik nog steeds tevreden met deze keuze, mede omdat ik merk dat steeds meer gemeenten inmiddels ook openstaan voor een VPA.

Dan het antwoord op je vraag:
Wij hebben nog geen specifieke ervaringen met platte laadkabels. Ze zijn bij ons toegestaan, maar gebruikers hoeven niet te melden dat ze er ??n gebruiken. We verstrekken geen subsidie voor de aanschaf ervan, omdat wij voorzien in publieke laadpalen die op aanvraag kosteloos worden geplaatst.

Verder staan wij geen priv?laadpalen toe op gemeentegrond. Wel werken we in uitzonderlijke gevallen mee aan aanpassingen in de openbare ruimte voor particulier gebruik. Zo hebben we bij de woning 5.1.2e in Klazienaveen op kosten van de aanvrager kabelgoottegels in het trottoir aangebracht—vergelijkbaar met hoe we uitritblokken plaatsen die eveneens door de aanvrager worden betaald. Zelf het trottoir openbreken is in onze APV verboden. We communiceren deze mogelijkheid niet actief, en tot nu toe zijn alle andere ge?nteresseerden afgehaakt nadat ze de richtprijs hoorden (in dit specifieke geval is de aanvrager naar ik begrijp gecompenseerd door de werkgever).

Op de onderstaande afbeeldingen zie je de kabelgoot op het adres 5.1.2e en de aanvraag die we de bewoner hebben laten indienen met begeleidend schrijven.

Ik heb mijn collega 5.1.2e van Projecten Openbare Ruimte (het eerste aanspreekpunt voor bewonersvragen over laden) in c.c. meegenomen.

Mocht je nog meer willen weten, laat het gerust weten!

Een warme groet aan mooi Liwwadden,

5.1.2e

Beleidsadviseur Mobiliteit & Bereikbaarheid

Gemeente Emmen

team Beleid Leefomgeving

Vreding 5

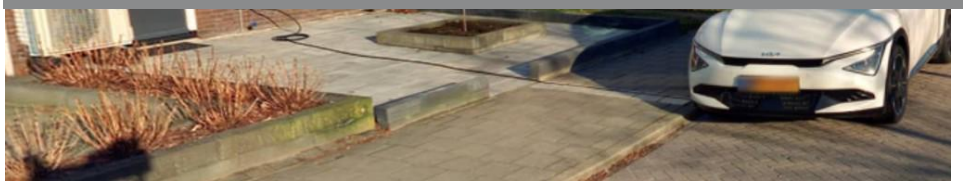
Postbus 30.001

7800 RA, Emmen

T 5.1.2e

M 5.1.2e

5.1.2e



Afbeelding: kabelgoottegel 5.1.2e

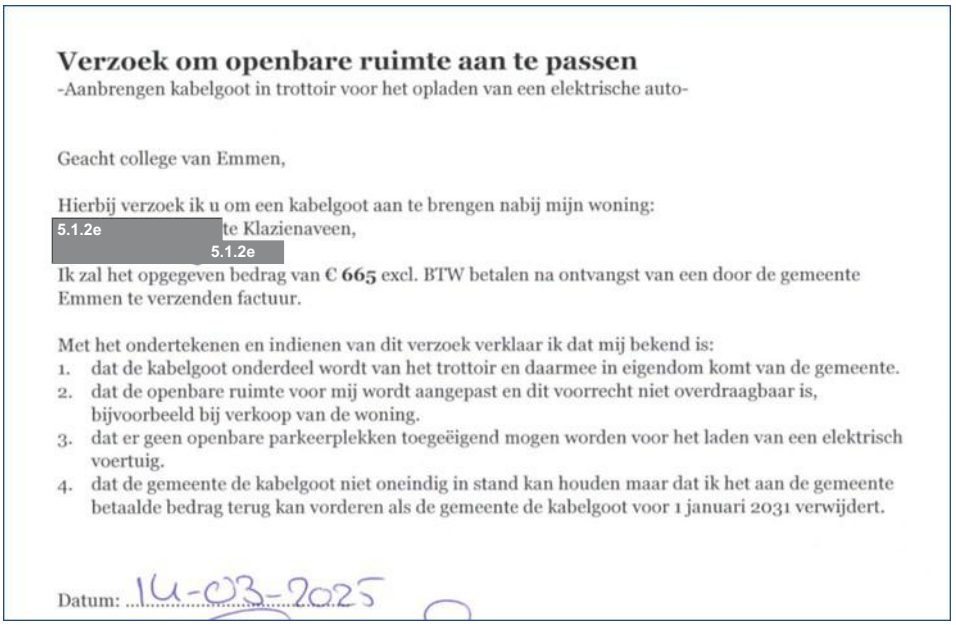
Op uw verzoek ontvangt u een prijsopgave voor het aanpassen van de openbare ruimte. De kosten voor het aanbrengen van een kabelgoot nabij uw woning zijn **€ 665** (excl. BTW).
Het is niet toegestaan om zelf de inrichting van het trottoir te veranderen. Dit is bepaald in onze A.P.V. Door bijgevoegde brief te ondertekenen en terug te sturen, brengen wij de kabelgoot voor u aan.

Let op! De gemeente werkt onder deze voorwaarden mee aan het verzoek voor een kabelgoot:

1. De gemeente geeft de aannemer opdracht als u de bijgevoegde aanvraag binnen veertien dagen ondertekend en retour stuurt. De aanvraag met handtekening mag u ook inscannen en digitaal indienen.
2. De kabelgoot wordt onderdeel van het trottoir en daarmee eigendom van de gemeente. De goot mag niet worden verplaatst of worden meegenomen na verhuizing.
3. Het voorrecht, de aanpassing van de openbare ruimte, vervalt bij uitschrijving van verzoeker op het betreffende adres.
4. Het algemene belang staat altijd voorop. Openbare parkeerplekken mogen niet worden toegeëigend.
5. Van de gebruiker wordt verwacht dat deze de situatie veilig en netjes houdt.
6. Meewerken betekent niet dat de gemeente de kabelgoot oneindig in stand houdt. De gemeente kan te allen tijden besluiten om de kabelgoot te verwijderen. Bijvoorbeeld als beleid wijzigt, als de situatie leidt tot klachten of als de goot beheerstechnisch is afgeschreven. De verzoeker kan het aan de gemeente betaalde bedrag terugvorderen als de gemeente de kabelgoot voor **1 januari 2031** verwijdert.

Wij vertrouwen u hiermee voldoende te hebben ingelicht.

Hoogachtend,
teamleider Uitvoering Stad en Buiten,



Verzoek om openbare ruimte aan te passen
-Aanbrengen kabelgoot in trottoir voor het opladen van een elektrische auto-

Geacht college van Emmen,

Hierbij verzoek ik u om een kabelgoot aan te brengen nabij mijn woning:
5.1.2e te Klazienaveen,
5.1.2e
Ik zal het opgegeven bedrag van € **665** excl. BTW betalen na ontvangst van een door de gemeente Emmen te verzenden factuur.

Met het ondertekenen en indienen van dit verzoek verklaar ik dat mij bekend is:
1. dat de kabelgoot onderdeel wordt van het trottoir en daarmee in eigendom komt van de gemeente.
2. dat de openbare ruimte voor mij wordt aangepast en dit voorrecht niet overdraagbaar is, bijvoorbeeld bij verkoop van de woning.
3. dat er geen openbare parkeerplekken toegeëigend mogen worden voor het laden van een elektrisch voertuig.
4. dat de gemeente de kabelgoot niet oneindig in stand kan houden maar dat ik het aan de gemeente betaalde bedrag terug kan vorderen als de gemeente de kabelgoot voor 1 januari 2031 verwijdert.

Datum: 14-03-2025

Afbeelding: kopie aanvraag

Van: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Verzonden: maandag 23 maart 2026 16:28
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @emmen.nl>
Onderwerp: VPA - Platte laadkabel

LET OP: Dit bericht is afkomstig van buiten de organisatie. Controleer het mailadres van de afzender en klik NIET op links of bijlagen tenzij u de afzender en de inhoud van het bericht vertrouwt!

Goedemiddag 5.1.2e

Wij kennen elkaar nog niet. Ik kreeg je contact door via 5.1.2e van Het Hogeland.

Wij zijn bij de gemeente Leeuwarden aan het onderzoeken hoe wij invulling kunnen geven aan het onderwerp VPA.

Ik ben op dit moment contacten aan het zoeken bij andere gemeenten die meer praktische ervaringen hebben met de platte kabel. Nu kreeg ik de tip via 5.1.2e dat jullie hier mee bezig zijn (geweest).

Staan jullie ervoor open om een keer jullie ervaringen met mij delen?

Ik hoor het graag.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Adviseur Duurzame Mobiliteit
Team Mobiliteit & Stedenbouw, Sector Inrichting en Beheer
Buitenruimte

E 5.1.2e@leeuwarden.nl
T 14 058

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1, 2, 3, 4

From: "Gemeente Lingewaard" <noreply@lingewaard.nl>
Sent: 4/2/2026 2:22:42 PM +00:00
To: '5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Cc:
Subject: [ZSLW: 1516764-706075] Afhandeling zaaknummer ZS-1516764

[U ontvang niet vaak e-mail van noreply@lingewaard.nl. Meer informatie over waarom dit belangrijk is, vindt u op https://aka.ms/LearnAboutSenderIdentification]

Beste meneer/mevrouw,

Op 2 april 2026 hebben wij uw aanvraag/melding geregistreerd onder zaaknummer ZS-1516764.

Deze aanvraag/melding hebben wij als volgt afgehandeld.
Wat leuk dat u geïnteresseerd bent in onze ervaring met platte laadkabels! Helaas kan ik er weinig over zeggen. Het is namelijk geen proef, maar iets wat wij toestaan, mits aan een aantal voorwaarden wordt gehouden natuurlijk. Er is dan ook geen evaluatie of iets dergelijks.

Nadat wij het beleid op dit punt hebben aangepast hebben wij alle inwoners, die in de afgelopen jaren gevraagd hebben naar de mogelijkheden van een VPA, geïnformeerd dat het voortaan is toegestaan om met een platte laadkabel vanuit huis de auto in de openbare ruimte op te laden. De rest van de gemeente is geïnformeerd op de gebruikelijke manieren via de (social) media.
Onze boa's is gevraagd om inwoners die een andere type kabel gebruiken te informeren dat dat niet is toegestaan. Voor zover ik weet wordt er niet actief gehandhaafd, maar worden inwoners wel aangesproken en geïnformeerd.

We hebben geen klachten gehad van mensen over de platte laadkabel, maar eerlijk is eerlijk, ook over andere varianten krijgen we zelden klachten. Dat kan twee dingen betekenen: mensen ervaren geen overlast of mensen beseffen niet dat kabelmatten en -balkjes niet zijn toegestaan waardoor ze denken dat melding maken geen zin heeft.

Voor mij persoonlijk heb ik het toestaan van VPA's altijd proberen tegen te houden. Pas nu de mogelijkheid van een platte laadkabel er is hebben we het beleid aangepast. Ik zie namelijk wel de voordelen van VPA's zodat er minder laadpalen nodig zijn. VPA's hebben naar mijn mening echter vooral veel nadelen en een groot deel daarvan wordt door de platte laadkabel ondervangen. Vandaar dat we dat nu dus toch toestaan.

Als je nog meer vragen hebt, kan je mij ook rechtstreeks benaderen via de mail 5.1.2e @lingewaard.nl of telefonisch 5.1.2e .

Met vriendelijke groet,
5.1.2e verkeerskundige

Met vriendelijke groet,
gemeente Lingewaard

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1

From: "5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Sent: 6/8/2026 12:02:29 PM +00:00
To: "5.1.2e " <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Cc: "5.1.2e " <5.1.2e @leeuwarden.nl>, "5.1.2e " <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Subject: FW: Verlengd Private Aansluiting (Stoepladen)

Goedemiddag 5.1.2e ,

Hopelijk heb je een prettig verlof gehad.

Ik heb van Evert net zijn terugkoppeling gekregen op de opgestelde beleidsregels voor Stoepladen/VPA. Al met al had hij weinig opmerkingen.

Hij vraagt of we ervoor kunnen zorgen dat het op 30 juni door het college behandeld kan worden. Om dit voor elkaar te krijgen heb ik uiterlijk woensdag jouw bevestiging nodig, dat je ook akkoord bent met inhoud.

In onderstaande mails vind je een toelichting op de stukken die we hebben opgesteld.

Denk je dat het lukt om dit op korte termijn te regelen?

Verder begreep ik van 5.1.2e dat wij de definitieve stukken in REX kunnen uploaden, en dat jij de zaak moet vastzetten/bevestigen in iBabs zodat het op de agenda komt. Klopt dat?

Bedankt voor je hulp alvast.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Adviseur Duurzame Mobiliteit
Team Stedenbouw & Mobiliteit, Sector Inrichting en Beheer Buitenruimte
E 5.1.2e @leeuwarden.nl
T 14 058

Van: Stellingwerf, Evert <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Verzonden: zondag 7 juni 2026 16:40
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
CC: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>; 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: RE: Verlengd Private Aansluiting (Stoepladen)

Dag 5.1.2e

Dank voor het doorsturen. Het voorstel en de brief zien er goed uit.
In de bijlagen nog een paar kleine suggesties.

Tot slot twee vragen:

1. Nu de 'Beleidsregels publieke laadpunten gemeente Leeuwarden' worden aangevuld met regels voor 'verlengd privaat laden' kun je jezelf afvragen of de titel nog helemaal de lading denkt. Wellicht moet de titel worden aangepast tot 'Beleidsregels laadpunten gemeente Leeuwarden'. Hoe zien jullie dit?
2. Als 5.1.2e ook akkoord is en het haalbaar is om dit voor de zomer door het college te leiden (laatste vergadering = 30 juni) zou dat sterk mijn voorkeur hebben. Als ik daarvoor nog iets moet betekenen in het kader van nazending, hoor ik dat graag.

Succes met de afronding!

Met vriendelijke groet,

Evert Stellingwerf
Wethouder duurzame ontwikkeling
5.1.2e @leeuwarden.nl
5.1.2e

Gemeente Leeuwarden
Oldehoofsterkerkhof 2
8911 DH LEEUWARDEN
Telefoon 14 058 | www.leeuwarden.nl | LinkedIn

Van: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Verzonden: dinsdag 2 juni 2026 18:46
Aan: Stellingwerf, Evert <5.1.2e @leeuwarden.nl>
CC: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>; 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: FW: Verlengd Private Aansluiting (Stoepladen)

Hallo Evert,

Inmiddels zijn we zover dat we de beleidsregels voor Verlengd Privaat Aansluiten (VPA) met je kunnen delen.

Ik had de regels al voorgelegd aan 5.1.2e, maar ik zie dat hij tot volgende week met verlof is. Dus ik stuur de beleidsregels alvast naar je op de vaart erin te houden. Als 5.1.2e volgende week nog terug kan komen op het stuk, dan neem ik zijn feedback ook mee.

De beleidsregels voor VPA hebben verwerkt we in de beleidsregels Publieke Laadpunten. De regels hebben we bewust zo duidelijk en simpel mogelijk gehouden. We hebben daarbij denkbeelden en beleidsstukken van andere gemeenten gebruikt om onze regels op te stellen. Je zult dus zien dat onze regels grotendeels overeenkomen met regels bij andere gemeenten. Zoals eerder aangegeven gaan we exclusief de platte laadkabel toestaan.

In het bijgevoegde stuk heb ik de wijzigingen bijgehouden, hierdoor kun je goed zien welke regels we hebben toegevoegd. De bestaande regels (voor publieke laadpunten) zijn ongewijzigd gebleven. We hebben wel een aantal begrippen aangepast om het verschil tussen regels over publieke laadpunten en VPA-constructies te duiden.

Wellicht nuttig om te weten, we hebben recent gezien steeds meer gemeenten ook aan de slag gaan met de platte laadkabel. Recent zijn ook de gemeenten Assen en Stadskanaal begonnen met toestaan van de platte laadkabel.

Voordat we de stukken definitief in iBabs zetten zou ik je willen vragen of je aanvullingen/opmerkingen hebt op de beleidsregels. Ik stuur ook de laatste versies mee van het collegevoorstel en de brief aan de raad. Aan deze laatste twee stukken is weinig veranderd sinds je ze voor het laatst hebt gezien (toen via 5.1.2e). We hebben alleen toegevoegd dat we nu tegelijk de beleidsregels publiceren, en niet langer op een later moment.

Fijne avond en alvast bedankt voor je terugkoppeling.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Adviseur Duurzame Mobiliteit
Team Stedenbouw & Mobiliteit, Sector Inrichting en Beheer Buitenruimte
E 5.1.2e @leeuwarden.nl
T 14 058

Van: 5.1.2e
Verzonden: vrijdag 22 mei 2026 12:06
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
CC: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: RE: Verlengd Private Aansluiting (Stoepladen)

Goedemiddag 5.1.2e,

Inmiddels hebben wij de beleidsregels voor verlengd private aansluitingen opgesteld.

Ben je in de gelegenheid om een blik te werpen op de regels, en je eventuele bevindingen met mij te delen? Daarna is het ons voorstel om het eerst nog voor te leggen aan Evert.

De beleidsregels publieke laadpunten is een gepubliceerd stuk waarin wij nu aanpassingen aanbrengen. We hebben de wijzigingen bijgehouden, dus je kunt gelijk zien welke artikelen zijn toegevoegd of aangepast. Het opstellen van de regels hebben wij in afstemming gedaan met 5.1.2e, 5.1.2e en 5.1.2e. De regels zijn grotendeels opgesteld aan de hand van gepubliceerde regels van andere gemeenten.

Het collegevoorstel en de brief aan de raad passen ik begin volgende week. Hierin moeten we nog een verwijzing toevoegen naar de beleidsregels die het college vaststelt. Dan kunnen we het daarna als een pakket voorleggen aan Evert.

Ik hoor graag wat je ervan vindt.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Adviseur Duurzame Mobiliteit
Team Stedenbouw & Mobiliteit, Sector Inrichting en Beheer Buitenruimte
E 5.1.2e @leeuwarden.nl
T 14 058

Van: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Verzonden: donderdag 7 mei 2026 16:36
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
CC: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: RE: Verlengd Private Aansluiting (Stoepladen)

Dag 5.1.2e

Mooi en maak er dan maar 1 nota van.

Groet,

5.1.2e

Van: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Verzonden: donderdag 7 mei 2026 15:29
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
CC: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: RE: Verlengd Private Aansluiting (Stoepladen)

Goedemiddag 5.1.2e,

Dat kan, we kunnen op korte termijn de regels voor VPA uitwerken.

Was de intentie om dit aan te leveren voor de collegevergadering van 19 mei, zodat er gelijk besloten kan worden? Zo niet, stel ik voor om dit onderwerp een week later op de agenda te zetten.

Ik zal met 5.1.2e en 5.1.2e schakelen om z.s.m. de regels aan te leveren.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Adviseur Duurzame Mobiliteit
Team Stedenbouw & Mobiliteit, Sector Inrichting en Beheer Buitenruimte
E 5.1.2e @leeuwarden.nl
T 14 058

Van: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Verzonden: donderdag 7 mei 2026 11:34
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
CC: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: RE: Verlengd Private Aansluiting (Stoepladen)

Dag 5.1.2e

Overleg gehad binnen Concern en in het verlengde daarvan is er ook overleg geweest met Evert.

De vraag die naar voren kwam of het ook mogelijk is om alleen de wijziging van de beleidsregel voor VPA toe te voegen aan dit collegevoorstel.

Volgens Evert is dit slechts een kleine aanpassing.

Dan kunnen de overige wijzigingen later wordt voorgelegd aan het college.

Zou dat eventueel op zeer korte termijn lukken?

Groet,

5.1.2e

Van: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Verzonden: woensdag 6 mei 2026 16:31
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
CC: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: RE: Verlengd Private Aansluiting (Stoepladen)

Goedemiddag 5.1.2e,

We hebben net de aftrap gehad voor het actualiseren van de beleidsregels openbare laadinfra. Het is dus nog niet duidelijk wat de ‘’scope’’ (hoeveel er aangepast en onderzocht moet worden) is.

Het is lastig om nu precies te zeggen hoeveel tijd er nodig. Ik verwacht enkele maanden, dus ergens in de zomer zou het bij het college moeten liggen.

Ik denk dat het in dit geval toch handiger is om alvast de raad informeren, gelet op de tijd die ertussen zit.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e



Adviseur Duurzame Mobiliteit
Team Stedenbouw & Mobiliteit, Sector Inrichting en Beheer Buitenruimte
E 5.1.2e @leeuwarden.nl
T 14 058

Van: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Verzonden: woensdag 6 mei 2026 12:03
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
CC: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: RE: Verlengd Private Aansluiting (Stoepladen)

Dag 5.1.2e

Wanneer verwachten jullie dan dat de nieuwe beleidsregels vastgesteld kunnen worden in het college?

Als dat niet te lang meer duurt, dan zou je het kunnen combineren.

Groet,

5.1.2e

Van: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Verzonden: dinsdag 5 mei 2026 17:14
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
CC: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: RE: Verlengd Private Aansluiting (Stoepladen)

Goedemiddag 5.1.2e ,

Fijn dat je meeleest in dit dossier. Je verhaal klinkt logisch.

Zoals ik het begrijp informeren wij de raad omdat hierom gevraagd werd in de aangenomen motie van oktober (bijlage). Dat zou eigenlijk uiterlijk 1 maart gedaan worden, maar vanwege uitloop in het onderzoek is dat niet gehaald. Via de brief willen wij de raad nu alsnog informeren.

Naar verwachting hebben we wel tijd nodig om de beleidsregels aan te passen, omdat we ook de regels rondom openbare laadpalen gaan actualiseren. Deze staan in hetzelfde stuk.

Zou met je deze redenen in gedachten alsnog de raad willen informeren met de reeds opgestelde brief?

Verder hebben we nauw contact met Communicatie. We hebben afspraken gemaakt over hoe we inwoners gaan informeren. Dat komt in orde.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Adviseur Duurzame Mobiliteit
Team Stedenbouw & Mobiliteit, Sector Inrichting en Beheer Buitenruimte
E 5.1.2e @leeuwarden.nl
T 14 058

Van: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Verzonden: vrijdag 1 mei 2026 08:57
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>; 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: Verlengd Private Aansluiting (Stoepladen)

Dag heren,

Bij het voorstel vraag ik me af waarom we deze brief op dit moment sturen en waarom niet wanneer we de beleidsregels behandelen, wat een veel logischer moment is. Zeker met het lezen van het Collegevoorstel, wat helder uiteenzet waarom de beleidsregels aanpassing vragen, lijkt het me verstandiger om de beleidsregels aan te passen en naar aanleiding daarvan de brief aan de raad te sturen. Dan sla je twee vliegen in één klap en je hebt een sterke aanleiding voor het aanvullend informeren van de raad.

Verder lijkt het ook verstandig om daar enige mate van publiciteit aan te hangen. In het Collegevoorstel wordt niet gesproken over hoe hierover gecommuniceerd wordt. Dat lijkt me wel relevant.

Groet,

5.1.2e

Oldehoofsterkerkhof 2
Postbus 21000
8900 JA Leeuwarden
Telefoon 14 058

www.leeuwarden.nl
E-mail gemeente@leeuwarden.nl

KVK-nummer 59734817
BTW-nummer NL 0019.03.664.B01

Gemeente Leeuwarden

Aan de gemeenteraad

Onderwerp	Stand van zaken motie “Duurzaam stoepladen in Leeuwarden”
Uw kenmerk	
Ons kenmerk	2026-106795
Dienst	Fysiek
Sector	IBB
Contact	14 058, 5.1.2e
Bijlagen	
Datum	12 mei 2026

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 8 oktober 2025 heeft u de motie Duurzaam ‘stoepladen’ in Leeuwarden aangenomen.

U heeft in de motie het college verzocht om te onderzoeken hoe stoepladen mogelijk gemaakt kan worden. Stoepladen is op dit moment niet toegestaan omdat dit in strijd is met de Beleidsregels Publieke Laadpunten. In deze brief lichten wij toe op welke wijze wij invulling geven aan de door u aangenomen motie.

Stoepladen in andere gemeenten
We zijn gestart met het inventariseren van de ervaringen bij andere gemeenten die inmiddels stoepladen hebben toegestaan. Wij constateren dat meeste gemeenten positieve ervaringen hebben met het stoepladen.

De belangrijkste argumenten om stoepladen toe te staan zijn de volgende:
- Toenemende vraag vanuit inwoners, mede door de afbouw van de salderingsregeling, toenemende terugleverkosten, hogere brandstofkosten en de opkomst van dynamische energiecontracten;
- Positieve ervaringen bij andere gemeenten, waar VPA onder voorwaarden goed uitvoerbaar blijkt. Deze gemeenten geven aan dat er weinig overlast wordt ervaren door ‘claimgedrag’ van parkeerplekken;
- Beschikbaarheid van landelijke richtlijnen, zoals CROW-publicatie K-D222 (2025), waarmee robuuste regels kunnen worden opgesteld;
- Voorkomen van en het handhaafbaar maken van ongewenste situaties zoals losse kabels en onveilige situaties in de openbare ruimte;
- Het ontlasten van openbare laadpalen die momenteel overbezet zijn.

Stoepladen in de gemeente Leeuwarden
Gelet op de positieve ervaringen met stoepladen bij andere gemeenten gaan wij ook in Leeuwarden stoepladen onder voorwaarden toestaan. Wij stellen voor om stoepladen mogelijk te maken door het wijzigen van de *Beleidsregels publieke laadpunten gemeente Leeuwarden*. In de beleidsregels nemen we de voorwaarden op waar aan moet worden voldaan. Deze voorwaarden zijn vooral bedoeld om de toegankelijkheid en veiligheid van de openbare ruimte te waarborgen en overlast te voorkomen. Zo moet er een parkeervak ter hoogte van het adres van de inwoner zijn en mag er met de kabel geen groen of fietspad worden doorkruist. Ook moet het laadpunt op grond van de inwoner staan.

Wij kiezen ervoor om enkel de platte laadkabel toe te staan. Hiervoor hebben wij de volgende argumenten;
- Toenemende populariteit: steeds meer gemeenten kiezen voor deze oplossing. Onlangs zijn o.a. de gemeenten Meppel, Het Hogeland en Assen begonnen met het toestaan van de platte laadkabel;
- Beperkte impact op het straatbeeld: aangezien de kabel er alleen ligt tijdens een laadsessie;
- Flexibiliteit: bij verhuizing kan een inwoner de kabel meenemen en hergebruiken. Er hoeft geen permanent object verwijderd te worden;
- Eenvoudig en pragmatisch: de gemeente hoeft geen aanvragen te beoordelen en het trottoir aan te passen;
- Veiligheid: net als de kabelgoottegel vormen platte kabels bij juist gebruik geen belemmering voor (mindervalide) personen op het trottoir.

Toezicht en handhaving
Wij stellen hierbij een pragmatische aanpak voor waarbij wij geen vergunningen uitgeven of privaatrechtelijke overeenkomsten aangaan. Inwoners zijn verantwoordelijk voor het aanschaffen van een platte laadkabel die voldoet aan de beleidsregels. Er is op dit moment geen extra handhavingscapaciteit beschikbaar. Het voorstel is om alleen te handhaven op excessen en meldingen waardoor de nodige capaciteit beperkt blijft (< 0,1 fte).

Tot slot
Wij vertrouwen erop dat wij u met deze brief voldoende hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

burgemeester en wethouders van Leeuwarden,

burgemeester.

secretaris.

**Dit document is rechtsgeldig digitaal ondertekend.*

Beleidsregels publieke laadpunten gemeente Leeuwarden

Geldend van 17-02-2026 t/m heden

Intitulé

Beleidsregels publieke laadpunten gemeente Leeuwarden

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Leeuwarden; gelet op artikel 18 Wegenverkeerswet 1994, artikel 2:10 Algemene

Plaatselijke Verordening en artikel 4:81 e.v. van de Algemene wet bestuursrecht

B E S L U I T:

vast te stellen: **Beleidsregels publieke laadpunten gemeente Leeuwarden**

Artikel 1 Begripsbepalingen

1. **Aanvrager**: inwoner van de gemeente Leeuwarden of forens die werkzaam is in de gemeente Leeuwarden en aantoonbaar een Elektrisch Voertuig in bezit of gebruik heeft;
2. **Charge Point Operator**: partij die verantwoordelijk is voor de realisatie, exploitatie en beheer en onderhoud van Publieke Oplaadobjecten;
3. **College**: het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Leeuwarden.
4. **Elektrisch Voertuig**: motorvoertuig dat op de openbare weg mag rijden, geheel of gedeeltelijk op elektriciteit kan rijden en voorzien is van een stekker om op te laden;
5. **Oplaadlocatie**: locatie in de openbare ruimte waar een Publiek Oplaadobject met één of meerdere parkeerplaatsen aanwezig zijn ten behoeve van het opladen van Elektrische Voertuigen;
6. **Publiek Oplaadobject**: een voorziening in de openbare ruimte met een of meer aansluitingen voor het gelijktijdig opladen van Elektrische Voertuigen.

7. **Platte Laadkabel**: een verbinding met een speciaal afgevlakt middendeel bestemd voor de overbrenging van elektrische energie tussen een Privaat Oplaadobject en een Elektrisch Voertuig;

8. **Verlengd Private Aansluiting**: een vorm van laadinfrastructuur waarbij een Elektrisch Voertuig op een openbare parkeerplaats wordt geladen vanuit een particuliere netaansluiting;

9. **Privaat Oplaadobject**: een voorziening voor het opladen van een Elektrische Voertuigen welke op particuliere grond staat en geen (semi-)publieke functie heeft.

Artikel 2 Plaatsingsvoorwaarden

Indien wordt voldaan aan onderstaande criteria, wordt plaatsing van laadinfrastructuur door een Charge Point Operator toegestaan:

1. Er is sprake van een aantoonbare laadbehoefte door een aanvraag van een bewoner of forens die een Elektrisch Voertuig in bezit of gebruik heeft, dan wel krijgt;

2. De Aanvrager beschikt over een Elektrisch Voertuig. De Aanvrager moet dit aantonen door middel van een (voorlopige) koop- of leaseovereenkomst, eigendomsbewijs of document met vergelijkbare bewijskracht;

3. De Aanvrager woont of werkt aantoonbaar minimaal 18 uur per week in de gemeente Leeuwarden;

4. De Aanvrager (bewoner of forens) beschikt niet over een privéterrein waarop een Elektrisch Voertuig door middel van een eigen aan te brengen laadvoorziening kan worden opgeladen. Onder eigen terrein vallen ook (VVE-) parkeerplaatsen en/of de (verplichte) mogelijkheid tot het huren/kopen van een parkeerplaats in combinatie met appartement;

5. Het toekomstige Publieke Oplaadobject wordt geplaatst binnen 250 meter loopafstand van het (toekomstige) aanvraagadres;

6. Indien binnen een loopafstand van circa 250 meter al een openbare Oplaadlocatie aanwezig is, wordt aan de hand van het gebruik bepaald of een extra Oplaadlocatie noodzakelijk is. Hierbij gelden de volgende voorwaarden:

    a. maandelijks energieafname is, gedurende 3 achtereenvolgende maanden, hoger dan 450 kWh;

    b. bezettingsgraad is gemiddeld hoger dan 50% (over 24 uur), gedurende 3 achtereenvolgende maanden;

7. Naast het plaatsen van aanvraag-gestuurde laadpalen kan door de gemeente Leeuwarden zelf ook opdracht worden gegeven aan een Charge Point Operator voor het plaatsen van zogeheten basis-op-orde-laadpalen of strategische laadpalen op locaties waar (naar verwachting) veel bezoekers komen;
8. Ook kan een Charge Point Operator zelf een voorstel doen voor het uitbreiden van het laadnetwerk op locaties waar zij een grote laadbehoefte zien of verwachten.

Artikel 3 Locatievoorwaarden

Bij de locatiebepaling van de laadinfrastructuur wordt uitgegaan van de onderstaande criteria:

1. Het Publieke Oplaadobject wordt tussen twee parkeervakken geplaatst;
2. De geselecteerde oplaad-locatie:
    a. is voldoende zichtbaar en vindbaar vanaf de doorgaande weg;
    b. betreft grond die in eigendom van de gemeente Leeuwarden;
    c. bevindt zich op een bestaande openbare parkeerplaats en de locatie is 24 uur per dag, 7 dagen per week openbaar toegankelijk;
    d. kan door meerdere gebruikers gedeeld worden (om te voorkomen dat er ‘privé-parkeergelegenheid’ gecreëerd wordt);
3. De doorgang voor ander verkeer (auto, fiets, voetganger, rolstoel etc.) blijft gewaarborgd:
    a. er resteert bij voorkeur 120 cm doorloopruimte (4 stoeptegels) en minimaal 90 cm (3 stoeptegels) over een lengte van maximaal 50 cm meter; b. er resteert minimaal 45 cm en bij voorkeur 60 cm doorloopruimte vanaf de trottoirband;
    c. struikelgevaar wordt voorkomen;
4. De laadkabel mag niet over het trottoir liggen;
5. Het Publieke Oplaadobject past in de geldende kwaliteitseisen voor de omgeving;
6. Er is geen sprake van strijdigheid met geplande reconstructies of andere infrastructurele ontwikkelingen;
7. Het Publieke Oplaadobject en bebording worden niet hinderlijk dichtbij straatmeubilair, afvalcontainers, ed. geplaatst;
8. Het Publieke Oplaadobject dient minimaal op 2 meter afstand van de boomkruin geplaatst te worden;
9. Het Publieke Oplaadobject wordt voorzien van twee of meer aansluitpunten en kan twee of meer parkeerplaatsen bedienen;
10. Uitgangspunt is het inrichten en het nemen van een verkeersbesluit voor reserveren van twee parkeervakken voor elektrisch laden bij elk Publiek Oplaadobject. De gemeente Leeuwarden kan ervoor kiezen om af te wijken van dit uitgangspunt, indien bij hoge parkeerdruk op de locatie het aanwijzen van twee parkeervakken niet wenselijk is;
11. Een aansluiting op het ondergrondse elektriciteitsnet is mogelijk;
    a. bij voorkeur aansluiting binnen 25 meter van het bestaande laagspanningsnet (in verband met mogelijke kosten bij meer-lengte);
    b. indien aansluiting binnen 25 meter niet mogelijk is, wordt een locatie geselecteerd waarbij afstand tot het bestaande laagspanningsnet zo klein mogelijk is;

c. mogelijke meerkosten worden bekostigd door de gemeente Leeuwarden waarbij de gemeente toestemming geeft voor plaatsing van het Publieke Oplaadobject;

12. Ten behoeve van onderhoud en installatie gelden de volgende eisen:

a. minimaal 50 cm ruimte voor onderhoud aan alle zijden van het Publieke Oplaadobject;

b. flespaal met bebording dient op minimaal 10 cm afstand van het Publieke Oplaadobject geplaatst te worden en wordt niet hinderlijk geplaatst voor de kaartlezer of voor het luik dat dient voor onderhoud in het Publieke Oplaadobject onderhoud te kunnen plegen.

Artikel 4 Mogelijkheid om af te wijken van de beoordelingscriteria verzoek oplaadlocatie

Het College kan afwijken van de bovengenoemde criteria indien sprake is van zwaarwichtige publieke of gemeentelijke belangen.

Artikel 5 Positieve beoordeling verzoek oplaadlocatie

Bij een positieve beoordeling van het verzoek tot realisatie van een Publiek Oplaadobject wordt toestemming verleend door de gemeente voor de Oplaadlocatie. De toestemming heeft in beginsel een looptijd gekoppeld aan een contractueel afgesproken exploitatietermijn. De looptijd, voorwaarden en eventuele afwijkende looptijd worden op de toestemming vermeld. Indien van toepassing wordt melding gemaakt van eventuele omstandigheden die de looptijd in de weg staan, bijvoorbeeld voorgenomen wegreconstructies ter plaatse.

Artikel 6 Parkeerplaatsen exclusief voor elektrische voertuigen

Voor een nieuw te realiseren publieke Oplaadlocatie is het nodig om parkeergelegenheid door middel van verkeersbord E08o exclusief voor opladen van Elektrische Voertuigen aan te wijzen. Hiervoor wordt door de gemeente een verkeersbesluit genomen. Op deze plekken mag dan alleen een elektrisch motorvoertuig staan, dat met een kabel verbonden is met een laadpunt en daadwerkelijk en aantoonbaar laadt.

Artikel 7 Realiseren en aansluiten Publiek **oplaadobject**

Een Publiek Oplaadobject mag pas worden gerealiseerd en aangesloten als het verkeersbesluit onherroepelijk is geworden en de toestemming is verleend.

Artikel 8 Moment van exclusief aanwijzen parkeerplaatsen

Het markeren van een parkeerplaats exclusief voor Elektrische Voertuigen gebeurt pas als het verkeersbesluit onherroepelijk is en het Publieke Oplaadobject gerealiseerd is. De Charge Point Operator of de gemeente voorziet daartoe het parkeervak van verkeersbord E08o.

Artikel 9 Aanwenden bestaande parkeerplaatsen voor Elektrische Voertuigen

Afhankelijk van de parkeerdruk in de directe omgeving worden van de bestaande parkeerplaatsen het benodigde aantal parkeerplaatsen voor Elektrische Voertuigen aangewezen. Uitganspunt is het aanwijzen van twee parkeervakken, omdat de parkeerdruk in de basis niet verandert naarmate het aantal Elektrische Voertuigen toeneemt. Op locaties met een hoge parkeerdruk, wordt rekening gehouden met een redelijke verhouding voor parkeerplekken voor e-rijders en fossiele brandstofrijders. Hierbij heeft het de voorkeur om laadpalen te plaatsen op parkeerpleinen en in parkeerkoffers.

Artikel 10 Gebruik

In gebieden waar betaald parkeren of vergunninghoudersparkeren is ingevoerd of waar een maximale parkeerduur (blauwe zone) of enige andere parkeerbeperking geldt, geldt deze beperking onverminderd ook voor de bestuurders van Elektrische Voertuigen die laden op de daartoe aangewezen parkeerplaatsen in deze gebieden.

Artikel 11 Intrekken/ wijzigen van toestemming en verkeersbesluit

Indien de Charge Point Operator van de Publieke Oplaadobject en/of andere oplaadinfrastructuur zich niet houdt aan de voorschriften verbonden aan de toestemming, kan het College de toestemming intrekken. Het College kan in dat geval ook het verkeersbesluit, waarbij de parkeerplaatsen voor het opladen van Elektrische Voertuigen zijn aangewezen, intrekken. Het College kan de toestemming en/of het verkeersbesluit tevens intrekken, wanneer er in de praktijk langdurig (2 jaar) aantoonbaar niet of nauwelijks gebruik wordt gemaakt van het Publieke Oplaadobject.

Artikel 12 Verlengd Private Aansluiting

Het verbod in artikel 2:10 lid 1, van de Algemene Plaatselijke Verordening Leeuwarden is niet van toepassing op Verlengd Private Aansluitingen mits een Platte Laadkabel wordt toegepast en er wordt voldaan aan de gebruiksvoorwaarden en technische vereisten in dit artikel.

1. Verlengd privaat aansluiten mag worden toegepast in situaties waar:

    a. het Private Oplaadobject zich bevindt op particulier terrein;

    b. Het Private Oplaadobject niet boven de openbare ruimte hangt, bijvoorbeeld aan een gevel die direct aan de openbare ruimte grenst;

    c. het particuliere terrein waar het Private Oplaadobject op staat geen privé-parkeergelegenheid heeft, bijvoorbeeld een oprit aan huis;

    d. het Elektrische Voertuig dat geladen wordt zich bevindt op een openbare parkeerplaats direct voor, naast of achter het particuliere terrein;

    e. er een verbinding tot stand gebracht kan worden tussen het Private Oplaadobject en het Elektrische Voertuig met een Platte Laadkabel via het verharde trottoir. Het is niet toegestaan om groen, oppervlaktewater, fietspaden, of rijbanen te benutten;

f. er wordt geen Elektrisch Voertuig opgeladen via een Verlengd Private Aansluiting op een openbare parkeerplaats welke is aangewezen voor publiek laden en voorzien is een verkeersbord van E08O van bijlage I van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990;

g. er geen werkzaamheden plaatsvinden aan het trottoir of de openbare parkeerplaatsen voor, naast of achter het particulier terrein;

h. de te overbruggen lengte over het trottoir 5 meter of minder betreft.

2. De Platte Laadkabel moet voldoen aan de volgende technische eisen:

a. de maximale hoogte bedraagt 5 millimeter waar de kabel op het trottoir ligt;

b. het platte deel heeft afgeschuinde randen;

c. de kabel heeft een CE-markering en verkeerd in goede staat;

d. er worden type 1 of type 2 connectoren toegepast;

e. het platte deel heeft een niet-neutrale kleur die opvalt ten opzichte van het trottoir.

3. Het gebruik van de Platte Laadkabel voldoet aan de volgende regels:

a. het platte deel van de Platte Laadkabel bedekt de gehele breedte van het trottoir;

b. de Platte Laadkabel ligt haaks op de lengterichting van het trottoir;

c. bij het neerleggen van de Platte Laadkabel is de gebruiker verantwoordelijk voor het vlak en strak neerleggen van de Platte Laadkabel ter voorkoming van struikelgevaar, verplaatsing of het verwaaien van de Platte Laadkabel;

d. als de Platte Laadkabel langer is dan de te overbruggen afstand tussen het Private Oplaadobject en het Elektrische Voertuig dan dient de overlengte niet op het trottoir te liggen en zal weggewerkt worden op het particuliere terrein;

e. na het beëindigen van de laadsessie van het Elektrische Voertuig dient de Platte Laadkabel direct verwijderd te worden;

f. bij sneeuwval is de gebruiker verantwoordelijk voor het sneeuwvrij houden van de Platte Laadkabel zodat de Platte Laadkabel niet ingesneeuwd raakt en daarmee een struikelobject op het trottoir vormt;

g. het is niet toegestaan om de Platte Laadkabel tijdelijk of permanent te bevestigen aan het trottoir, bijvoorbeeld met schroeven of ballast;

h. de Platte Laadkabel veroorzaakt geen hinder of gevaar, en mag geen gevaar opleveren voor de bruikbaarheid van de openbare ruimte

4. De kosten voor de aanschaf en het gebruik van de Platte Laadkabel zijn voor de gebruiker.

5. De gebruiker is aansprakelijk voor schade aan het Elektrische Voertuig, de Platte Laadkabel of het Private Oplaadobject door het gebruik van de Verlengde Private Aansluiting.

6. Een gebruiker kan door het gebruik van een Verlengde Private Aansluiting geen rechten ontlenen aan een openbare parkeerplaats om daar te laden. Een gebruiker mag andere weggebruiker er niet van weerhouden om op een openbare parkeerplaats voor, naast of achter het particuliere terrein te parkeren.

Artikel 13 Inwerkingtreding

De regels en voorwaarden voor plaatsing van publieke laadpunten in de openbare ruimte treden in werking op de dag na bekendmaking.

Ziet u een fout in deze regeling?

Bent u van mening dat de inhoud niet juist is? Neem dan contact op met de organisatie die de regelgeving heeft gepubliceerd. Deze organisatie is namelijk zelf verantwoordelijk voor de inhoud van de regelgeving. De naam van de organisatie ziet u bovenaan de regelgeving. De contactgegevens van de organisatie kunt u hier opzoeken: organisaties.overheid.nl.

Werkt de website of een link niet goed? Stuur dan een e-mail naar regelgeving@overheid.nl

Oldehoofsterkerkhof 2
Postbus 21000
8900 JA Leeuwarden
Telefoon 14058

Gemeente Leeuwarden

Collegevoorstel

Collegevoorstel
Zaaknummer: 2026-106795

Aanleiding & context
Op 8 oktober 2025 heeft de raad de motie ‘Duurzaam stoepladen in Leeuwarden’ aangenomen (bijlage 1). Met deze motie werd het college verzocht te onderzoeken op welke wijze het mogelijk is om inwoners toe te staan hun auto te laden vanuit de eigen woning, over of door de openbare ruimte. Deze vorm van laden wordt Verlengd Privaat Aansluiten (hierna: ‘VPA’) genoemd. In eerdere besluitvorming heeft het college ervoor gekozen VPA niet toe te staan. In de raadsbrief van 22 oktober 2024 zijn de voor- en nadelen van VPA afgewogen; dit leidde destijds niet tot een beleidswijziging.

Naar aanleiding van de motie van 8 oktober 2025, waarin het college werd verzocht een voorstel te doen om VPA te legaliseren, is nader onderzoek uitgevoerd. Daarbij is gesproken met meerdere gemeenten in Noord-Nederland en elders in het land die ervaring hebben met VPA. De samenvattingen zijn opgenomen in bijlage 2. Uit deze gesprekken blijkt dat steeds meer gemeenten VPA onder voorwaarden toestaan en dat er inmiddels voldoende kennis en praktijkervaring beschikbaar is om dit op een beheerste wijze te reguleren. Voorgesteld wordt om VPA gereguleerd toe te staan en daarbij specifieke voorzieningen en duidelijke regels toe te passen.

De wijze waarop VPA wordt toegestaan berust op aanbevelingen van het CROW. Het CROW adviseert nadrukkelijk het gebruik van kabelgoottegels of (ultra) platte kabels (5 mm dikte) als meest toegankelijke en veilige oplossingen. Er wordt voorgesteld om alleen de platte kabel toe te gaan staan. Een voorbeeld van de platte kabel staat in bijlage 3. De argumenten om te kiezen voor de platte kabel zijn nader toegelicht onder de kop ‘Argumenten’.

In Artikel 2.10 lid 2 sub i van de APV staat: ‘Het verbod om zonder vergunning van het college van burgemeester en wethouders de weg, een weggedeelte of een openbare plaats anders te gebruiken dan overeenkomstig de publieke functie daarvan is niet van toepassing op plaatsing van e-oplaadpalen en -objecten indien en voor zover de plaatsing daarvan voldoet aan de door het college vastgestelde beleidsregels’. Het voorstel is om de bestaande beleidsregels voor laadinfrastructuur aan te passen, waarin de voorwaarden staan voor het toestaan van een verlengd private aansluiting, in de vorm van een platte kabel. Er is bij dit voorstel geen aanpassing van de APV nodig. De aangepaste ‘Beleidsregels publieke laadpunten gemeente Leeuwarden’ zijn opgenomen in bijlage 4.

Door het wijzigen van de beleidsregels hoeft de gemeente geen vergunningen te verlenen. De argumenten waarom andere vormen van reguleren minder geschikt zijn, zijn nader toegelicht onder de kop ‘Alternatieven’. Inwoners worden geïnformeerd over het gebruik van de platte kabel via de website en een persbericht, en in overleg met de afdeling communicatie worden wijkorganisaties geïnformeerd.

Argumenten
Argumenten om beleid ten aanzien van VPA te voeren zijn:

- Toenemende vraag vanuit inwoners, mede door de afbouw van de salderingsregeling, toenemende terugleverkosten, hogere brandstofkosten en de opkomst van dynamische energiecontracten;
- Positieve ervaringen bij andere gemeenten, waar VPA onder voorwaarden goed uitvoerbaar blijkt. Deze gemeenten geven aan dat er weinig overlast wordt ervaren door 'claimgedrag' van parkeerplekken;
- Beschikbaarheid van landelijke richtlijnen, zoals CROW-publicatie K-D222 (2025), waarmee robuuste regels kunnen worden opgesteld;
- Voorkomen van en het handhaafbaar maken van ongewenste situaties zoals losse kabels en onveilige situaties in de openbare ruimte;
- Het ontlasten van openbare laadpalen die momenteel overbezet zijn.

Argumenten om daarbij enkel de platte kabel toe te staan zijn;

- Toenemende populariteit: steeds meer gemeenten kiezen voor deze oplossing. Onlangs zijn o.a. de gemeenten Meppel, Het Hogeland en Assen begonnen met het toestaan van deze oplossing;
- Beperkte impact op het straatbeeld: aangezien de kabel er alleen ligt tijdens een laadsessie;
- Flexibiliteit: bij verhuizing kan een inwoner de kabel meenemen en hergebruiken. Er hoeft geen permanent object verwijderd te worden;
- Eenvoudig en pragmatisch: de gemeente hoeft geen aanvragen te beoordelen en het trottoir aan te passen;
- Veiligheid: net als de kabelgoottegel vormen platte kabels bij juist gebruik geen belemmering voor (mindervalide) personen op het trottoir.

Kanttekeningen en risico's
De belangrijkste risico's en kanttekeningen m.b.t. VPA zijn:

- Claimgedrag: inwoners kunnen alsnog het parkeervak voor hun woning als 'eigen' gaan beschouwen;
- Aansprakelijkheid bij ongevallen, bijvoorbeeld bij het vallen over kabels. Dit risico wordt door de keuze voor de platte laadkabel als 'zeer beperkt' beoordeeld;
- Concurrentie met openbare laadinfrastructuur: VPA kan invloed hebben op de bezetting van openbare laadpalen;
- De gemeente gaat d.m.v. het opdrachtenmodel en laadpleinen de komende jaren het aanbod van openbare laadpalen vergroten. Hierdoor wordt de noodzaak om voor huis te kunnen laden minder.

Specifieke aandachtspunten ten aanzien van de platte kabels zijn:

- De platte kabel is een relatief nieuwe oplossing, er zijn een beperkt aantal marktpartijen die dit product aanbieden;
- Dit vraag (beperkte) inzet van Handhaving (vergeleken met kabelgoottegels), aangezien inwoners de juiste laadkabels moeten kopen en correct moeten uitleggen op het trottoir.

Financiën
De beleidswijziging is afgestemd met Handhaving. Er is geen extra handhavingscapaciteit beschikbaar. Het voorstel is om alleen te handhaven op excessen waardoor de nodige capaciteit beperkt blijft (< 0,1 fte). De voorkeur is om VPA te combineren met andere nieuwe of uitgebreide handhavingstaken.

De komende periode vindt hierover afstemming plaats tussen Handhaving en STEM over welke taken met VPA te combineren zijn.

Alternatieven
De inventarisatie van het beleid bij andere gemeenten heeft niet kunnen aantonen dat een specifieke vorm van reguleren het vaakst wordt gehanteerd. Reguleren via beleidsregels of nadere regels beperkt de administratieve last omdat er geen vergunningen worden verleend. Dezelfde aanpak wordt toegepast in onder andere Meppel, Hilversum en Hengelo.

Mogelijke alternatieven voor Leeuwarden zijn:
- Toepassen van een vergunningsplicht a.d.h.v. art. 2:10 APV. *Nadeel: hogere administratieve lasten voor zowel inwoners als VTH. Wel is het mogelijk om legeskosten te rekenen;*
- Gedogen zonder beleidsregels te publiceren. *Nadeel: juridisch kwetsbaar en minder handhaafbaar;*
- VPA introduceren met een pilot o.b.v. art. 1.9 APV. *Nadeel: beperkt houdbaar en vraagt later alsnog om besluitvorming*;
- Privaatrechtelijke overeenkomsten aangaan met aanvragers i.p.v. bestuurlijk reguleren. *Nadeel: administratieve lasten, weliswaar minder dan bij een vergunningsplicht. Geen mogelijkheid om legeskosten te rekenen.*

Daarnaast is het mogelijk om naast platte kabels andere vormen van VPA toe te gaan staan, te weten:
- Kabelmatten;
- Kabelbruggen;
- Kabelgoottegels;
- Kabelarmen.

Het CROW adviseert nadrukkelijk kabelgoottegels of platte kabels als meest toegankelijke en veilige oplossingen. Kabelmatten, -bruggen en -matten zijn om deze reden afgevallen. Het voorstel is om uitsluitend platte kabels toe te staan gelet op de argumenten dat ze het straatbeeld minder beïnvloeden en weinig uitvoeringscapaciteit vragen van de gemeente. Dat laatste is bij kabelgoottegels wel het geval, omdat bij iedere aanvraag het trottoir geschikt moeten worden gemaakt.

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7





Hoe om te gaan met aanvragen voor verlengd private aansluitingen (VPA's)?

Een afwegingskader voor gemeenten, inclusief technische eisen

21 juni 2022

NKL · Vondellaan 162 · 3521 GH Utrecht
www.nklnederland.nl · info@nklnederland.nl

Inhoudsopgave

1. Introductie 3

1.1 Aanleiding: meer aanvragen verlengde private aansluitpunten 3

1.2 Definitie en scope 4

1.3 Leeswijzer 5

1.4 Totstandkoming: samen met gemeenten en NAL-regio's 5

2. Afwegingskader voor VPA's 6

2.1 Waarom VPA's afwegen? 6

2.2 De afwegingen voor VPA's op een rijtje 6

2.3 Samenvattend 14

3. Aandachtspunten en eisen bij het toestaan van VPA's 15

1. Introductie

Voor u ligt het rapport over verlengde private aansluitingen (VPA's) voor laadpunten. Het document is bedoeld om gemeenten te helpen een standpunt te bepalen over deze VPA's. In dit hoofdstuk geven we een korte introductie met onder andere een definitie, scope en leeswijzer.

1.1 Aanleiding: meer aanvragen verlengde private aansluitpunten

Nederland zet steeds meer in op duurzame mobiliteit. De ambitie uit het Klimaatakkoord is dat in 2030 alle nieuwe auto's emissievrij zijn. De verwachting is dat we dan richting 1,9 miljoen elektrische personenvoertuigen gaan en dat de overgrote meerderheid van deze elektrische voertuigen door (extern op te laden) batterijen worden aangedreven. De behoefte aan zowel (semi)publieke als private laadinfrastructuur in verschillende vormen wordt hierdoor groter en groter.

Eén van de vormen van private laadinfrastructuur is het verlengd privaat aansluitpunt (VPA). Bij VPA bevindt de laadlocatie zich in de publieke ruimte en het laadpunt wordt gevoed via een kabel die op een private netaansluiting van een woonhuis (of bedrijfspand) is aangesloten.

Landelijk advies ten aanzien van VPA's

Het wel of niet toestaan van een VPA is de bevoegdheid van gemeenten. De NAL-regio's, belast met de realisatie van een netwerk van (publieke) laadinfrastructuur, zien een VPA niet als een wenselijke ontwikkeling die bijdraagt aan de opschaling van het publieke laadnetwerk. De voordelen voor het individu wegen niet op tegen de nadelen van het collectief en uitrol van het publieke laadnetwerk. Een VPA in landelijk gebied met stedelijkheidsklasse 5[1] kan in sommige gevallen wel bijdragen aan het laadnetwerk. Als een gemeente overweegt om VPA toe te staan, dan is het raadzaam om rekening te houden met eventuele bestaande afspraken in concessies voor publieke laadpalen en de suggesties die in dit rapport staan.

Omdat de laadvoorziening bij VPA's deels in de publieke ruimte ligt, komt een deel van de risico's en de verantwoordelijkheden bij de gemeente te liggen. Maar gemeenten hebben er minder invloed op aangezien het gaat om een private aansluiting.

De verdeling van de risico's en verantwoordelijkheden en de onzekerheid die dit met zich meebrengt voor gemeenten, roepen een aantal vragen op. Hoe kun je VPA's op een technisch verantwoorde en veilige manier toepassen. Wie moet hiervoor zorgdragen? En wat zijn beleidsmatige afwegingen die gemeenten kunnen maken? Kortom: er is behoefte aan inzicht in de laatste (technologische) ontwikkelingen, de best practices en advies aan gemeenten en andere overheden hoe je het beste kunt omgaan met VPA's.

Dit is precies wat in dit rapport aan bod komt. Om gemeenten te helpen om een goede afweging te maken om VPA's wel of niet toe te staan, is een afwegingskader opgesteld dat rekening houdt met ruimtelijke, juridische, organisatorische, financiële en technische (veiligheids)aspecten.

Daarnaast geeft dit rapport een overzicht van (technische) eisen die een gemeente kan stellen als een bewoner een VPA realiseert. Dit overzicht van eisen is bedoeld om de veiligheid van de toepassing te waarborgen, maar ook om de uitrol van laadinfrastructuur te versnellen.

[1] De uitzonderingspositie die mogelijk is voor stedelijkheidsklasse 5 sluit aan bij de methodiek voor de definitie van een landelijk dekkend laadnetwerk voor de stedelijkheidsklasse 1 t/m 4.

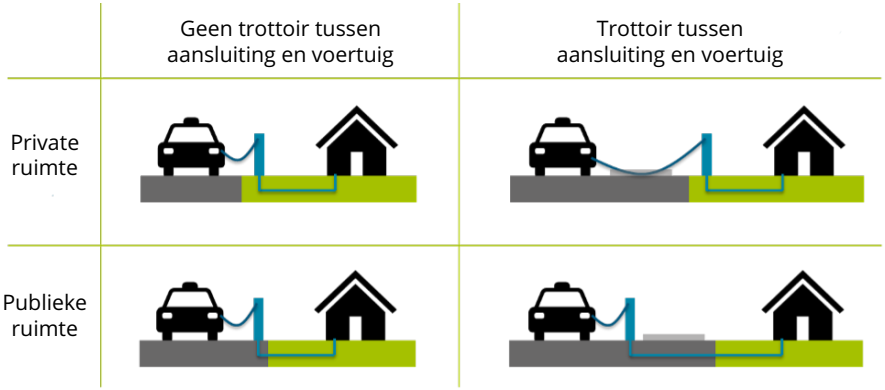
1.2 Definitie en scope

In deze rapportage wordt de volgende definitie van VPA toegepast:

> “Een laadfaciliteit voor privaat gebruik, met de laadlocatie in de publieke ruimte, waarbij het laadpunt gevoed wordt via een kabel die is aangesloten op een private netaansluiting van een woonhuis of bedrijfspand”

Binnen deze definitie vallen zowel gereserveerde als niet-gereserveerde parkeerplekken.

De meest voorkomende configuraties van VPA’s zijn schematisch weergegeven in figuur 1. In figuur 2 staan fotovoorbeelden van VPA-toepassingen.



Figuur 1 - meest voorkomende configuraties van VPA



Figuur 2 - voorbeelden van VPA-toepassingen

Naast de configuraties uit figuur 1 zijn de volgende vormen mogelijk:

- Het laadpunt is gemonteerd aan een object in de private ruimte, maar ligt boven de openbare ruimte. Bijvoorbeeld een laadpaal gemonteerd aan een gevel.
- De laadpaal staat op een private parkeerplek, maar de kabel loopt door de publieke ruimte.

Al deze vormen van VPA's vallen binnen de scope van dit rapport.

Laadpalen voor publiek gebruik en op mandelig terrein vallen buiten scope

Er zijn ook vormen mogelijk waarbij een bewoner een laadpaal voor anderen toegankelijk wil maken. De stroom wordt dan verkocht aan derden, door bijvoorbeeld activatie met een laadpas. Deze laadpalen die (ook) voor publiek gebruik bestemd zijn, vallen buiten de definitie en daarmee de scope van dit rapport. Dit is het toepassingsgebied van openbare laadpalen. Een bewoner fungeert dan als exploitant en moet ook voldoen aan de eisen die aan exploitanten in de openbare ruimte gesteld worden. Daarnaast treedt de eigenaar in concurrentie met de exploitant van publieke laadpalen. Als een particulier laadpalen voor publiek gebruik realiseert, dan zitten daar dus een aantal haken en ogen aan. Deze worden niet behandeld in dit rapport.

Dan zijn er ook nog laadpalen op mandelig terrein. Dit zijn terreinen die niet volledig privé zijn, maar ook niet openbaar. Een voorbeeld is een parkeerterrein waarbij de parkeerplaatsen van eigenaren gezamenlijk zijn en niemand recht heeft op een eigen parkeerplaats. Dit is vaak het geval bij VVE-gebouwen. In de praktijk kan dit leiden tot geschilpunten over wie waar mag parkeren, de realisatie van (gezamenlijke) initiatieven, beheer en de daadwerkelijke uitvoer van gezamenlijk onderhoud. Ook laadpalen op mandelig terrein vallen buiten de definitie en scope.

Wij adviseren gemeenten nadrukkelijk om extra rekening te houden met deze mate van complexiteit bij het wel of niet toepassen van laadpalen op mandelig terrein en dit afzonderlijk af te wegen.

1.3 Leeswijzer

Dit rapport helpt gemeenten om een standpunt over VPA's te bepalen. In hoofdstuk 2 vindt u een afwegingskader voor VPA's. Eerst komt aan bod waarom gemeenten met het vraagstuk aan de slag moeten. Daarna worden alle afwegingen beschreven, in een overzichtelijke tabel.

In hoofdstuk 3 leest u over de aandachtspunten rondom VPA's en over de eisen die u kunt stellen bij het toestaan van VPA's. Gemeenten kunnen deze eisen stellen ten aanzien van de realisatie, beheer en onderhoud van VPA's.

1.4 Totstandkoming: samen met gemeenten en NAL-regio's

Aan dit rapport hebben meegewerkt, in de vorm van interviews:

- Gemeente Krimpenerwaard
- Gemeente Venlo
- Gemeente Leeuwarden
- Gemeente Aa en Hunze
- Gemeente Utrecht

Tijdens de interviews is onder andere gevraagd naar wat de gemeenten nu al doen op het gebied van VPA's en wat hun ervaringen zijn. Ook is ingegaan op mogelijke afwegingen bij het wel of niet toestaan van VPA's en hoe om te gaan met bestaande VPA's. Verder zijn vertegenwoordigers betrokken vanuit de samenwerkingsregio's van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL-regio's).

2. Afwegingskader voor VPA’s

In dit hoofdstuk leest u waarom een gemeente met VPA’s aan de slag zou moeten. Daarna volgen alle afwegingen die een rol spelen bij het wel of niet toestaan van VPA’s.

2.1 Waarom VPA's afwegen?

Bewoners zonder eigen oprit willen ook beschikken over laadinfrastructuur bij hun eigen huis in de buurt. Als een EV-rijder geen eigen oprit heeft, is deze aangewezen op de openbare ruimte om het voertuig op te laden. Hiervoor worden publieke laadpalen geplaatst in de openbare ruimte.

In sommige gevallen wordt door gemeenten gekeken naar VPA’s om in de laadbehoefte van de EV-rijder te voldoen. Dit kan gebeuren op verzoek van EV-rijders, maar ook vanuit de gemeente zelf. De gemeente zal het verzoek om een VPA dan goed moeten afwegen tegen alle belangen. Dus niet alleen de belangen van de EV-rijder, maar ook die van de andere bewoners en de gemeente. Deze afwegingen lichten we hierna toe.

2.2 De afwegingen voor VPA’s op een rijtje

De afwegingen zijn gecategoriseerd in ruimtelijke, juridische, organisatorische, financiële en technische (veiligheids)aspecten. Bij elk aspect staat eerst een omschrijving, gevolgd door de afweging en vervolgens geven we concrete acties voor gemeenten bij wel of niet toestaan.

Ruimtelijke afwegingen

Tabel 1: Afwegingen VPA's

	Impact op de openbare ruimte
Omschrijving	Er zijn veel verschillende soorten VPA's, wat mogelijk verrommeling van het straatbeeld geeft wanneer VPA's worden toegestaan. De gemeente is verantwoordelijk voor de inrichting van de openbare ruimte. Het toevoegen van objecten in de openbare ruimte door particulieren zal zij daarom willen reguleren. De kwantiteit speelt ook een rol; in een relatief rustige straat met bijvoorbeeld 7 woningen aan weerszijden zou je al 14 VPA's kunnen krijgen als die worden toegestaan.
Afweging	Om verrommeling te beperken, kan het wenselijk zijn om één type VPA toe te staan, zoals de kabelgoot, een chargearm, kabelmat, streetplug etc. Overigens kan dit nog steeds verrommeling geven. De toepassing kan namelijk per woning en straat verschillen en het straatbeeld aantasten. Toch kan het een goede manier zijn om naar uniformiteit te streven. De gemeente kan bijvoorbeeld in de algemene plaatselijke verordening (APV) of in een andere verordening een vergunningvereiste voor het plaatsen van een VPA opnemen en daarbij een bepaald type voorschrijven. De gemeente kan ook vanuit privaatrechtelijk oogpunt alleen toestemming verlenen aan een gebruiker voor een bepaald type VPA. Het is aan te raden dit dan op te nemen in beleid, zodat gebruikers weten waar zij aan toe zijn. Vanzelfsprekend is het belangrijk dat het privaatrechtelijk en publiekrechtelijk handelen van de gemeente op elkaar zijn afgestemd. Het is bijvoorbeeld onwenselijk dat iemand wel een vergunning op grond van de APV verkrijgt, maar geen privaatrechtelijke toestemming om de laadpaal in gemeentelijke grond te plaatsen, of andersom. Interne afstemming op beide punten is dus gewenst.
Acties bij toestaan VPA	• Eventueel in APV of andere verordening vergunningvereiste voor het plaatsen van VPA één type voorschrijven. • En/of alleen privaatrechtelijk toestemming verlenen voor één type. • Handhaven op het gebruikte type.
Acties bij niet toestaan VPA	• Eventueel expliciet verbod opnemen in APV of andere verordening (als er niet al een verbod in staat voor het plaatsen van obstakels op de openbare weg). • Geen privaatrechtelijke toestemming verlenen voor VPA. • Minimaal reageren op en handhaven bij meldingen van burgers.
	Toegankelijkheid van de openbare ruimte
Omschrijving	De toegankelijkheid van de openbare ruimte, ook voor minder validen en ouderen, is een aandachtspunt bij VPA's. Zeker wanneer bewoners een kabel over de stoep trekken of gebruik maken van een kabelmat, dan vormt dit een obstakel. Gemeenten beschouwen VPA's daarom vaak als vergunningplichtig op grond van de APV. Daarin is doorgaans is opgenomen dat het niet is toegestaan om zonder vergunning voorwerpen te plaatsen aan, boven, op of in de weg.
Afweging	e gemeente kan de toepassing reguleren in bijvoorbeeld de APV. Bij het vergunningplichtig maken van VPA's kunnen zij voorwaarden stellen, zoals het waarborgen van de toegankelijkheid van de openbare ruimte. Gedacht kan worden aan eisen als het wegwerken van kabels, niet voor nooduitgangen, geen laadpaal als de stoep te smal is etc. Deze voorwaarden kunnen gemeenten dan toetsen bij het proces van vergunningverlening.
Acties bij toestaan VPA	• Voorwaarden voor toegankelijkheid stoep opnemen in APV. • Voorwaarden handhaven.
Acties bij niet toestaan VPA	• Verbod opnemen in APV of APV controleren op algemeen verbod voor het plaatsen van obstakels. • Minimaal reageren op en handhaven bij meldingen van burgers.

Ruimtelijke afwegingen - *vervolg*

Tabel 1: Afwegingen VPA's

	Beschikbaarheid parkeerplaats
Omschrijving	Als bewoners een VPA realiseren, claimen ze daarmee informeel de parkeerplek erbij voor hun eigen voertuig. Dit kan een gevoel van ongelijkheid in de buurt veroorzaken.
Afweging	Het is belangrijk om voor het toestaan van een VPA te verkennen of de omwonenden hiermee akkoord gaan. Het initiatief hiertoe kan bij de aanvrager van de VPA neergelegd worden.
Acties bij toestaan VPA	• Omwonenden betrekken bij behandeling aanvraag VPA.
Acties bij niet toestaan VPA	• Geen bijzonderheden.
	Gelijkheid tussen bewoners
Omschrijving	Sommige delen van een gemeente lenen zich niet goed voor VPA's. Dit is bijvoorbeeld aan de orde als de parkeerdruk hoog is. Of als de inrichting van de straat dusdanig is dat bij de ene woning wel VPA's mogelijk zijn en bij de andere woning niet. Wanneer gemeenten onderscheid maken per buurt, zorgt dat voor ongelijkheid tussen bewoners en een niet-eenduidig beleid. Dit heeft op zijn beurt weer effect op het handhaven.
Afweging	De gemeente kan het beleid en de strategische keuzes rondom de toepassing van VPA's, al dan niet onderverdeeld per buurt of wijk, opnemen in een laadvisie. Op die manier wordt ongelijkheid niet weggenomen. Wel worden de verschillen per gebied en situatie helder in kaart gebracht en kan de afweging worden gemotiveerd. Voor het vastleggen van de keuzes rondom VPA's zijn er twee mogelijkheden. Gemeenten kunnen de motivatie opnemen in de laadvisie en daarbij aangeven dat er geen privaatrechtelijke toestemming wordt verleend in de wijken waar deze onwenselijk zijn. En/of de gemeente kan deze motivatie opnemen in het verbod in de APV.
Acties bij toestaan VPA	• Beleid formuleren en onderbouwen in laadvisie. • Eventueel vergunningvoorwaarden opnemen in APV of andere verordening. • Alleen privaatrechtelijke toestemming verlenen voor passende wijken. • Handhaven van vergunningvoorwaarden.
Acties bij niet toestaan VPA	• Geen privaatrechtelijke toestemming verlenen voor niet-passende wijken. • Eventueel expliciet verbod opnemen in APV of andere verordening. • Vastleggen in de gemeentelijke laadvisie. • Handhaven.
	Nut en noodzaak VPA
Omschrijving	Een vraag is hoe de behoefte aan VPA's zich in de toekomst zal ontwikkelen. Alle gemeenten bieden een vorm van publieke laadinfrastructuur aan en het netwerk groeit snel. Dit kan de behoefte aan VPA's doen afnemen. Andersom kan (grootschalige) toepassing van VPA's een bedreiging vormen voor de businesscase van een CPO. Dit kan het onaantrekkelijk maken voor een CPO om te investeren in een dekkend laadnetwerk in de betreffende gemeente. Het kan namelijk ook zo zijn dat het toestaan van VPA's een versterkend effect heeft op de vraag naar VPA's, ook omdat het marktaandeel van elektrische auto's toeneemt.
Afweging	We adviseren de gemeente om het beleid en de strategische keuzes rondom de toepassing van VPA's, op te nemen in laadvisie van de gemeente en in gesprek te gaan met opererende CPO's. In zo'n laadvisie is het raadzaam om rekening te houden met de ontwikkeling van laadinframarkt.
Acties bij toestaan VPA	• Beleid en (strategische) keuzes rondom VPA opnemen in laadvisie. • In gesprek gaan met opererende CPO's in de gemeente.
Acties bij niet toestaan VPA	• Beleid en (strategische) keuzes rondom VPA opnemen in laadvisie.

Juridische afwegingen

Tabel 1: Afwegingen VPA's

	Eigendom
Omschrijving	De eigenaar van de grond wordt ook eigenaar van de werken die op de grond zijn geplaatst en die duurzaam met de grond zijn verenigd. Deze vorm van eigendomsverkrijging heet natrekking (artikel 5:20 Burgerlijk Wetboek). De gemeente zal dus eigenaar worden van een laadpaal of streetplug, die in gemeentegrond is geplaatst met de bedoeling om daar langdurig te blijven staan.
Afweging	Als de gemeente geen eigenaar wil worden van de objecten, dan moet zij de eigenaar een opstalrecht geven voor de objecten. De gemeente kan er ook voor kiezen om geen opstalrecht te verlenen en dus eigenaar te worden van de objecten. In dat geval moeten middels een overeenkomst met de bewoner afspraken gemaakt worden over onderhoud, melding van een verhuizing etc. De gemeente moet vervolgens toezien op de naleving van de overeenkomsten, denk bijvoorbeeld aan periodieke controles.
Acties bij toestaan VPA	• Keuze maken of gemeente eigenaar van laadvoorziening wil zijn. • Zo niet, dan opstalrecht verlenen aan eigenaar, via overeenkomst. • Akte van vestiging opstalrecht vastleggen bij notaris. • Actieve handhaving en controle van overeenkomst.
Acties bij niet toestaan VPA	• Controles uitvoeren op aanwezigheid illegale VPA's in gemeente. Minimaal reageren op en handhaven bij meldingen van burgers. Indien de gemeent niet handhaaft, dan kan zij bij natrekking (bijvoorbeeld bij ongelukken) als eigenaar worden aangemerkt.
	Aansprakelijkheid
Omschrijving	De gemeente die door natrekking eigenaar is van de laadpaal (of andere objecten), is ook aansprakelijk voor schade als die het gevolg is van de laadpaal. De gemeente heeft dan een risicoaansprakelijkheid op grond van artikel 6:174 Burgerlijk Wetboek. Wanneer een opstalrecht is verleend voor de plaatsing van de laadpaal, dan is de bewoner eigenaar en daarmee aansprakelijk. Het opstalrecht moet worden ingeschreven in de openbare registers, zodat derden kunnen nazoeken wie de eigenaar is van de opstal.
Afweging	Met de bewoner kan een overeenkomst worden gesloten waarin staat dat eventuele schadevergoedingen die de gemeente moet betalen, op de bewoner worden verhaald. Bedenk wel dat de kans bestaat dat de gemeente (gedeeltelijk) aansprakelijk blijft bij ongelukken in de straat of de stoep, vanwege haar verantwoordelijkheid voor de openbare ruimte. Een ander aandachtspunt is dat de draagkracht van een particulier (en de aanwezigheid en dekking van een opstal-/ aansprakelijkheidsverzekering) onvoldoende kan zijn om de kosten te kunnen verhalen.
Acties bij toestaan VPA	• Opstalrecht via overeenkomst verlenen aan eigenaar. • Akte van vestiging opstalrecht vastleggen bij notaris. • Overeenkomst met eigenaar over schadevergoedingen. • Incalculeren dat gemeente verantwoordelijk is voor openbare ruimte en dat eigenaar misschien onvoldoende draagkrachtig is om kosten op te kunnen verhalen.
Acties bij niet toestaan VPA	• Controles uitvoeren op aanwezigheid illegale VPA's in gemeente. Minimaal reageren op en handhaven bij meldingen van burgers. Indien de gemeente niet handhaaft, dan kan zij bij natrekking (bijvoorbeeld bij ongelukken) als eigenaar worden aangemerkt.
	Concessie
Omschrijving	Veel gemeenten/regio's hebben concessies verleend aan ondernemingen om publieke laadpalen in de gemeente te mogen plaatsen. Mogelijk bevat de concessie afspraken over VPA's binnen de gemeente.
Afweging	De gemeente kan bij een (op)nieuw te verlenen concessie inschrijvende partijen informeren over de afspraken over VPA's. Dat kan voor of bij het uitzetten van de concessie.
Acties bij toestaan VPA	• Controleren concessieafspraken CPO's. • Informeren partijen en opnemen in concessieafspraken bij nieuw te verlenen concessie over VPA's.
Acties bij niet toestaan VPA	• Geen bijzonderheden.

Organisatorische afwegingen

Tabel 1: Afwegingen VPA's

	Interne processen
Omschrijving	VPA's vereisen extra inzet van medewerkers van de gemeente. Staat een gemeente VPA's níet toe, dan is handhaving nodig, in ieder geval bij meldingen. Staat een gemeente VPA's wél toe, dan zijn er mogelijk vergunningen nodig, moet een overeenkomst worden gesloten of opstalrecht worden afgegeven. De gemeente moet ook beheer uitvoeren op de VPA's en de overeenkomsten, zoals periodieke controle op onderhoud en reageren op meldingen bij schade of verloedering. Verder zal de gemeente bij een verhuizing van de bewoner moeten nagaan of de nieuwe bewoner de VPA wil overnemen. Als die dat niet wil, moet de gemeente erop toezien dat de VPA wordt verwijderd en de openbare ruimte weer in oude staat wordt gebracht. Dit alles brengt extra interne procesgangen en besluitvormingsprocessen met zich mee.
Afweging	De gemeente kan leges in rekening brengen bij de bewoners die een vergunningaanvraag voor een VPA indienen. Deze leges zullen niet alle gemeentelijke kosten dekken, maar wel de kosten voor het verstrekken van de vergunning. De gemeente kan ook in een overeenkomst afspraken maken over te vergoeden kosten, mits dit geen overlap heeft met de leges. Hiermee kunnen de kosten voor de extra interne processen en procedures (deels) gedekt worden.
Acties bij toestaan VPA	• In gesprek gaan met de afdelingen binnen de gemeenten, waaronder handhaving, meldingen, vergunningen, beheer, civiele uitvoer, juridisch en beleid. De gesprekspunten zijn de benodigde werkzaamheden en capaciteit voor het opstellen van beleid, voor handhaving & klachtenafhandeling en voor de aanvraag-, realisatie-, beheer- en onderhoudsfase van VPA's. • Eventueel regels rondom leges voor VPA-vergunning vaststellen in de legesverordening. • Eventueel afspraken opnemen over te vergoeden kosten in een overeenkomst tussen gemeente en bewoner.
Acties bij niet toestaan VPA	• In gesprek gaan met de afdelingen binnen de gemeenten, waaronder handhaving, meldingen, vergunningen, juridisch en beleid. De gesprekspunten zijn de benodigde werkzaamheden en capaciteit voor het opstellen van beleid, voor handhaving & klachtenafhandeling en voor de aanvraagfase omtrent het verbieden van VPA's.
	Bestaande VPA's
Omschrijving	Verschillende gemeenten staan nu VPA's toe. Dit speelt een impliciete rol bij de afwegingen rondom VPA's. Door de ervaring die gemeenten met VPA's hebben opgedaan, kunnen zij ervoor kiezen om VPA's verder toe te staan. Het kan ook zijn dat zij, op basis van een hernieuwde afweging, besluiten om VPA's juist niet meer toe te staan.
Afweging	Een gemeente hoeft het beleid niet te baseren op een bestaande situatie en kan nieuw beleid vormen. Wil de gemeente geen VPA's meer toestaan, dan zal zij haar beleid wijzigen. In het nieuwe beleid moet dan worden verduidelijkt hoe de gemeente omgaat met bestaande situaties. Hierbij is communicatie naar de bewoners van belang, waarin het nieuwe beleid uitgelegd wordt. Is de bestaande VPA niet vergunningplichtig of op een andere manier in strijd met publiekrechtelijke regelgeving, dan kan de gemeente op grond van haar eigendomsrecht eisen dat deze wordt verwijderd. Heeft de gemeente afspraken gemaakt met de bewoner over het realiseren van de bestaande VPA, dan hangt het af van die afspraken of en hoe de gemeente op haar toestemming kan terugkomen. De gemeente kan ook een uitsterfregeling hanteren: geen nieuwe VPA's meer toestaan, maar de bestaande gedogen. Hierbij is wel van belang dat aanpassingen aan de VPA niet meer mogelijk zijn. Mogelijk kan ook een einddatum voor VPA's opgenomen worden. Zijn bestaande VPA's in strijd met de APV en is daarvoor geen vergunning verleend, dan moet de gemeente handhaven. De gemeente kan, onder omstandigheden en goed gemotiveerd, prioriteit aanbrengen in welke situaties zij handhaaft. Wanneer er echter een verzoek om handhaving wordt ingediend, zal de gemeente moeten optreden.
Acties bij toestaan VPA	• (Nieuw) beleid rondom VPA formuleren en onderbouwen in laadvisie. • (Nieuw) beleid communiceren met bewoners.

Tabel 1: Afwegingen VPA's

Organisatorische afwegingen - *vervolg*

	Bestaande VPA's
Acties bij niet toestaan VPA	• Nieuw) beleid rondom niet toestaan van VPA formuleren en onderbouwen in laadvisie. • Beleid formuleren op de bestaande VPA's. • Communiceren naar bewoners waarom de gemeente VPA's verbiedt. • Optreden tegen VPA's op grond van eigendomsrecht. • Bestaande afspraken rondom VPA's nalopen en controleren of gemeente toestemming kan intrekken. • Uitsterfregeling formuleren in beleid en/of in APV. • Minimaal reageren op en handhaven bij meldingen van burgers.

Financiële afwegingen

	Extra benodigde werkzaamheden en kosten
Omschrijving	Bij VPA's bespaart de gemeente kosten, omdat zij niet zelf een laadpaal hoeft aan te leggen en de bewoner dit doorgaans zelf bekostigt. Toch brengen VPA's extra kosten met zich mee ten opzichte van publieke laadinfra. Het gaat om kosten voor extra taken en werkzaamheden (zie Interne processen), zoals: • Ambtelijke uren voor contractvorming of behandeling van vergunningaanvragen. • Extra inzet van medewerkers voor handhaving, klachtenafhandeling en meldingen van bijvoorbeeld schade of verloedering. • Realisatie, beheer en onderhoud en de achterliggende processen hiervoor. • Aansprakelijkheid voor schade als deze is veroorzaakt door de laadpaal. Dit speelt als een gemeente door natrekking eigenaar blijkt te zijn van de laadpaal (of andere objecten). • Communicatie en stakeholdermanagement. • Meerjarenbeleid rondom VPA's. • Overige interne procesgangen, procedures en besluitvormingsprocessen, zoals het opstellen van verkeersbesluiten, toezien op procedures bij verhuizingen, regie houden op de openbare ruimte en de ondergrondse infrastructuur.
Afweging	De gemeente kan leges in rekening brengen bij de bewoners die een vergunningaanvraag voor een VPA indienen. Deze leges zullen niet alle gemeentelijke kosten dekken, maar alleen de kosten voor het verstrekken van de vergunning. De gemeente kan ook in een overeenkomst afspraken maken over te vergoeden kosten, mits dit geen overlap heeft de leges die de gemeente al in rekening brengt. Hiermee kunnen de extra gemeentelijke kostenposten voor VPA's (deels) gedekt worden.
Acties bij toestaan VPA	• Eventueel regels rondom leges voor VPA-vergunning vaststellen in de legesverordening. • Eventueel afspraken over te vergoeden kosten opnemen in een overeenkomst tussen gemeente en bewoner. • Rekening houden met ambtelijke inzet voor contractvorming, handhaving, realisatie, besluitvormingsprocessen. • Incalculeren dat gemeente verantwoordelijk is voor openbare ruimte en dat eigenaar misschien onvoldoende draagkrachtig is om kosten op te kunnen verhalen.
Acties bij niet toestaan VPA	• Intern communiceren dat de gemeente VPA's verbiedt. • Rekening houden met ambtelijke inzet op handhaving, besluitvormingsprocessen en communicatie.

Technische- en veiligheidsafwegingen

Tabel 1: Afwegingen VPA's

	Slip- en struikelgevaar
Omschrijving	Het kan nodig zijn dat de bekabeling van de VPA een openbare weg of fietspad moet doorkruisen om een parkeerplaats te bereiken. Dit brengt gevaren met zich mee, bijvoorbeeld slip- en struikelgevaar bij een kabelgoot of kabelmat. Of het kan gevaarlijke situaties veroorzaken door het loskomen van kabels of de kabelmatten.
Afweging	De gemeente kan de toepassing van wel of niet toestaan van VPA's reguleren in de APV. Daarin kunnen voorwaarden worden gesteld voor de bekabeling om slip- en struikelgevaar in de openbare ruimte te voorkomen. Deze voorwaarden kunnen in een later stadium ook getoetst worden.
Acties bij toestaan VPA	• Voorwaarden ter voorkoming van struikelgevaar opnemen in APV. • Voorwaarden handhaven.
Acties bij niet toestaan VPA	• Verbod opnemen in APV of APV controleren op algemeen verbod. • Minimaal reageren op en handhaven bij meldingen van burgers.
	Druk op ondergrondse infrastructuur
Omschrijving	Bij sommige VPA's is het nodig om de bekabeling in te graven. Dit zorgt voor extra infrastructuur in de ondergrond op plekken waar vaak al veel infrastructuur aanwezig is. Dit heeft gevolgen voor aanleg of renovatie van publieke voorzieningen, zoals riolering, gasvezel, warmtenetten, elektriciteitsnet, waterleidingen etc. De gemeente zal doorgaans regie willen houden op de werkzaamheden in de ondergrond en een particulier niet toestaan om bekabeling in te graven. Wanneer zij het particulieren toestaat om kabels en leidingen te plaatsen in de ondergrond, bemoeilijkt dit de uitvoering van werkzaamheden door de nutsbedrijven.
Afweging	De opdrachtgever die graafwerkzaamheden laat uitvoeren in de ondergrond moet een melding doen bij de Dienst voor het Kadaster en openbare registers, de zogenoemde KLIC-melding. Dit is verplicht op grond van de Wet informatie-uitwisseling bovengrondse en ondergrondse netten en netwerken. De opdrachtgever ontvangt vóór het graven informatie over de ligging van de bestaande leidingen en kabels. Na het graven moet de opdrachtgever een revisietekening indienen zodat bekend is waar de nieuwe kabel ligt. Deze verplichting geldt ook als de opdrachtgever een particulier is. Hiermee kan zicht worden gehouden op de ondergrondse infrastructuur. Wanneer de gemeente de regie wil houden op de ondergrond, kan zij de graafwerkzaamheden laten uitvoeren door een door haar geselecteerde partij en de kosten verhalen op de bewoner.
Acties bij toestaan VPA	• Bij graafwerkzaamheden toezien op KLIC-melding bij de Dienst voor het Kadaster en openbare registers. • Na graafwerkzaamheden, toezien op uitvoer en indienen revisietekening. • Zoveel mogelijk regie houden op de (graaf)werkzaamheden.
Acties bij niet toestaan VPA	• Minimaal reageren op en handhaven bij meldingen van burgers.

Tabel 1: Afwegingen VPA's

Technische- en veiligheidsafwegingen - *vervolg*

	Veiligheidsrisico's
Omschrijving	Bij een VPA ligt het initiatief om laadinfrastructuur te realiseren vaak bij de bewoner. Er is dus minder toezicht op de kwaliteit van de gebruikte laadinfrastructuur, bekabeling en elektrotechnische aansluiting. Dit kan een veiligheidsrisico vormen.
Afweging	Een gemeente kan eisen stellen zodat de laadinfrastructuur voldoet aan de geldende NEN-, IEC-, en ISO-normen, en een CE-keurmerk heeft. Verder kan de gemeente eisen dat een erkend installateur de laadinfrastructuur aanlegt en dat een expert na oplevering eventueel een schouw uitvoert namens de gemeente. Sla zeker de Basisset AC-laden van NKL na. Hierin zijn de technische eisen voor een laadpaal uitgewerkt, die vaak ook voor private laadpalen gelden.
Acties bij toestaan VPA	• Eisen stellen aan de realisatie, beheer en onderhoud van de laadinfrastructuur, zodat de laadinfrastructuur voldoet aan de NEN-, IEC, en ISO-normen, en een CE-keurmerk heeft. • Eisen dat een erkend installateur de laadinfrastructuur aanlegt. • Handhaven en toezien op de uitvoer en naleven van de gestelde eisen.
Acties bij niet toestaan VPA	• Beleid voor eisen op de bestaande VPA's formuleren. • Minimaal reageren op en handhaven bij meldingen van burgers.
	Werkzaamheden netbeheerder
Omschrijving	Het werk van de netbeheerder is complexer bij VPA's dan bij andere laadpunten. Dit komt omdat de netbeheerder per geval moet kijken naar de kruising van de VPA met de kabels- en leidingenstrook, naar de veiligheid van de aansluitingen en naar onvoorspelbaar laadgedrag.
Afweging	De netbeheerder en degene die de VPA aansluit moeten overleggen over bovengenoemde punten. De netbeheerder zal zijn werkprocessen daarop moeten afstemmen.
Acties bij toestaan VPA	• Toezien dat netbeheerder en aanvrager VPA in gesprek komen over het energiesysteem.
Acties bij niet toestaan VPA	• Minimaal reageren op en handhaven bij meldingen van burgers.

2.3 Samenvattend

We weten nu waarom een gemeente VPA's moet afwegen. En we kennen de aandachtspunten, de afwegingen om VPA's wel of niet toe te staan, en de acties die daarbij horen.

Met deze kennis is het aan de gemeenten om de afweging ook te gaan maken. Daarbij tekenen we aan dat het afwegingskader geen uniform toe te passen beleid oplevert. Elke gemeente kent immers zijn eigen context en kan op basis van dezelfde afwegingsaspecten, andere keuzes maken.

Wanneer de maatregelen en de restrisico's niet opwegen tegen de voordelen van VPA's, dan kunnen gemeenten VPA's het beste geheel verbieden. Veel gemeenten in Nederland kiezen, conform het landelijk advies op pagina 3, voor deze lijn. De G4-gemeenten bijvoorbeeld staan geen VPA's toe. Zij ervaren dat bij het grootschalig toepassen van VPA's, de voordelen niet opwegen tegen de nadelen. Ook de RAL-regio Zuid adviseert de gemeenten geen VPA's toe te staan.

Maar wegen de redenen om VPA's toe te staan zwaarder dan de redenen om dat niet te doen? Zijn de acties bij het toestaan van VPA's acceptabel? En is de gemeente bereid de restrisico's te dragen? In dergelijke gevallen kunnen gemeenten VPA's wél toestaan.

Het volgende hoofdstuk gaat verder in op de aandachtspunten en eisen die gemeenten kunt stellen aan VPA's als zij besluiten deze toe te staan.

3. Aandachtspunten en eisen bij het toestaan van VPA's

Als de gemeente heeft besloten om VPA's toe te staan, dan zijn er verschillende aandachtspunten om rekening mee te houden. Tabel 2 toont de belangrijkste punten en bijbehorende eisen die relevant zijn bij de realisatie, beheer en onderhoud van VPA's.

De gemeenten kunnen eisen stellen voor verschillende categorieën:

- Aanvraag van een VPA.
- Vormgeving van een VPA.
- Techniek en veiligheid rondom VPA.
- Standaarden en normen bij VPA.

Niet alle eisen/aandachtspunten zijn altijd van toepassing. Gemeenten dienen de eisenset altijd toe te passen op hun eigen situatie.

Tabel 2: Aandachtspunten en eisen voor de realisatie, beheer en onderhoud van VPA's

Categorie	Aandachtspunt	Eis
Aanvraag	Overleg met gemeente	De gemeente en de bewoner(s) moeten in overleg treden over de plaatsing van laadinstallaties en de inrichting van de laadlocatie en de openbare ruimte. De gemeente blijft verantwoordelijk voor de openbare ruimte en houdt de regie over het besluitvormingsproces voor verschillende elementen in de openbare ruimte.
	Ontwerp laadlocatie	De realiserende partij moet vóór realisatie van de laadlocatie een ontwerp indienen bij de gemeente. Het ontwerp bevat in ieder geval de vormgeving van de laadlocatie en de te gebruiken materialen vermeld. Realisatie kan pas starten als de gemeente dit ontwerp goedgekeurd heeft.
Vormgeving	Toegankelijkheid	De parkeerplek blijft toegankelijk voor ieder voertuig. Een laadlocatie wordt niet bebord zoals gebruikelijk bij een publieke laadlocatie. Ook wordt geen markering aangebracht.
	Schade	Bij het plaatsen, vervangen of verwijderen van de VPA-installaties in de openbare ruimte mag geen schade toegebracht worden aan de omgeving. Mocht dit onverhoopt toch gebeuren, dan meldt de realiserende partij dit direct bij de gemeente. De kosten voor herstel zijn voor rekening van de realiserende partij.
	Ondergrondse kabels	Ondergrondse laadkabels worden op een diepte van 50 cm aangelegd en van deze kabels wordt altijd een melding gemaakt. Voor de KLIC-melding, moet dit bij de Dienst voor het Kadaster worden gemeld.
	Fundering	De fundering van de laadinstallatie moet een invoer van de kabel van de netaansluiting op 50 cm onder maaiveld hebben. De maximale diepte van de fundering is (conform landelijke eisen) 65 cm onder maaiveld.
	Lichtintensiteit	Wanneer op een laadpaal licht wordt gebruikt (bijvoorbeeld een lcd-scherm), dan heeft het een bescheiden omvang en lichtintensiteit en veroorzaakt het geen omgevingshinder. De (licht)intensiteit wordt indien nodig of op verzoek van de gemeente gedimd.
	Uiterlijk	De laadinstallaties zijn hoogwaardig afgewerkt – zonder scherpe punten, uitgesproken holtes of welvingen – en hebben een schuine of bolle bovenkant. Tijdens de levensduur van de laadinstallatie vindt geen corrosie plaats die de functionaliteit en/of het aanzicht van de lader en/of de veiligheid aantast.
Techniek en veiligheid	Controle laadlocatie	Nadat een laadlocatie is gerealiseerd wordt de inrichting van de laadinfrastructuur gecontroleerd door een aangewezen persoon namens de gemeente.
	Erkend installateur	Realisatie van de laadinfrastructuur en bekabeling moet uitgevoerd worden door een erkend installateur.
	Installatie-verantwoordelijkheid	De realiserende partij is verantwoordelijk voor de aanleg van de laadinfrastructuur en de laadlocatie.
	Onderhoud	De realiserende partij is verantwoordelijk voor onderhoud van de laadinfrastructuur en de laadlocatie.
	Brandveiligheid	Een laadinstallatie moet altijd op afstand spanningsloos gemaakt kunnen worden, bijvoorbeeld door de groep in de meterkast af te schakelen.
	Stroomstoring	De laadkabel kan altijd uit de laadinstallatie worden verwijderd tijdens een stroomstoring.
	Slip- en struikelgevaar	Voor laadkabels over de weg, voet- en fietspad worden door de gemeente voorwaarden gesteld om slip- en struikelgevaar te voorkomen.

Tabel 2: Aandachtspunten en eisen voor de realisatie, beheer en onderhoud van VPA's

Categorie	Aandachtspunt	Eis
Standaarden en normen	Commercie	De laadinstallatie mag alleen privaat gebruikt worden en niet voor commerciële activiteiten.
	Normen	Een laadpunt voldoet altijd aan de geldende NEN-, IEC, en ISO-normen, en heeft een CE-keurmerk, voordat het geplaatst wordt.
	Type stekker	Een laadpaal laadt uitsluitend met mode 3. Als een laadpaal geen vaste kabel heeft, is de stekker van het type 2.
	Gebruikers-overeenkomst	Gemeente en aanvrager sluiten een gebruiksovereenkomst af waarbij het gemaakte ontwerp en foto's van de laadlocaties als bijlage zijn bijgevoegd. Deze gebruikersovereenkomst is altijd voor bepaalde tijd. Bij verlenging wordt altijd getoetst of de laadlocatie nog voldoet aan de overeengekomen bepalingen.
	Einde gebruik	Bij einde gebruik, zoals vastgelegd in de gebruikersovereenkomst, is de realiserende partij altijd verantwoordelijk voor het verwijderen van de laadlocatie en het in originele staat terugbrengen van de locatie.

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	4

From: "5.1.2e 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Sent: 9/2/2026 8:43:53 AM +00:00
To: "5.1.2e " <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Cc:
Subject: Re: concept persbericht stoepladen

Hi 5.1.2e

Het staat erop: Elektrische auto opladen - Gemeente Leeuwarden

Het content team kan helaas niet rechtstreeks linken naar de genoemde regelgeving op Overheid.nl. Hier het waarom: "Dit heeft er mee te maken dat we dit in het verleden wel deden, echter zijn er veel besluiten, verordeningen of regelgevingen die ieder jaar vervangen worden en dus ook op de website vervangen moesten worden. Wij kregen deze aanpassing vaak niet door van de vakafdelingen, waardoor er klachten van inwoners en ondernemers binnenkwamen. Dit is de reden waarom er niet meer rechtstreeks gelinkt wordt."

Groeten,
5.1.2e

Mei freonlike groetnis, met vriendelijke groet,

5.1.2e *Communicatieadviseur*
Team Communicatie en Marketing
5.1.2e @leeuwarden.nl
5.1.2e | 5.1.2e

Gemeente Leeuwarden
Oldehoofsterkerkhof 2
8911 DH LEEUWARDEN
Telefoon 14 058 | www.leeuwarden.nl | LinkedIn

Van: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Verzonden: Dinsdag, 1 September, 2026 16:44
Aan: 5.1.2e 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: RE: concept persbericht stoepladen

Hoi 5.1.2e,

Ik bedacht mij net dat ik hier geen reactie op had gekregen.

Is het mogelijk om een link naar deze beleidsregels toe te voegen?

Met vriendelijke groet,

5.1.2e *Duurzame Mobiliteit*
Team Stedenbouw & Mobiliteit
5.1.2e @leeuwarden.nl
5.1.2e

Gemeente Leeuwarden
Oldehoofsterkerkhof 2
8911 DH LEEUWARDEN
Telefoon 14 058 | www.leeuwarden.nl | LinkedIn

Van: 5.1.2e
Verzonden: dinsdag 14 juli 2026 10:01
Aan: 5.1.2e 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: RE: concept persbericht stoepladen

Hoi 5.1.2e,

De beleidsregels zijn inmiddels gepubliceerd: Beleidsregels laadpunten gemeente Leeuwarden | Lokale wet- en regelgeving

Zouden we deze link kunnen toevoegen aan de webpagina?

De specifieke regels voor stoepladen staan onder artikel 12. Misschien kunnen we dat erbij vermelden.

De belangrijkste regels voor het gebruik van de platte laadkabel zijn:

- De laadpaal staat op uw eigen grond.
- U heeft geen eigen parkeerplek, zoals een oprit.
- Uw auto staat op een openbare parkeerplaats voor, naast of achter uw huis.
- De kabel mag niet over een fietspad of door groen liggen.
- De stoep waar de kabel ligt is maximaal 5 meter breed.
- De kabel is maximaal 5 millimeter dik.
- U ruimt de kabel direct op na het opladen.
- De kabel ligt zo dat niemand er last van heeft of kan struikelen.
- U mag geen openbare parkeerplaats vrijhouden voor uw auto.
- U bent zelf verantwoordelijk voor schade aan uw auto of kabel.
- Het gebruiken van een kabelmat of -drempel is niet toegestaan.

Heeft u vragen over het laden van uw elektrische auto met uw eigen laadpaal? Neem dan contact met ons

Ik stel voor om hier een zin tussen te plaatsen.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e *Duurzame Mobiliteit*
Team Stedenbouw & Mobiliteit
5.1.2e @leeuwarden.nl
5.1.2e

Gemeente Leeuwarden
Oldehoofsterkerkhof 2
8911 DH LEEUWARDEN
Telefoon 14 058 | www.leeuwarden.nl | LinkedIn

Van: 5.1.2e
Verzonden: dinsdag 30 juni 2026 15:23
Aan: 5.1.2e 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: RE: concept persbericht stoepladen

Hoi 5.1.2e,

Ik heb inmiddels bevestiging gekregen dat het collegevoorstel voor ''stoepladen'' door het college is vastgesteld.

Ik had gisteren nog een kleine aanvulling bedacht op de tekst voor de website. Zie de gemarkeerde zin in de bijlage.

Wil je het persbericht uitsturen en de informatie op de website aanpassen? Uit nieuwsgierigheid, hoe (via welke kanalen) delen wij zo'n persbericht eigenlijk?

Laat het vooral weten als het gelukt is, dank voor je hulp hierin!

Met vriendelijke groet,

5.1.2e *Duurzame Mobiliteit*
Team Stedenbouw & Mobiliteit
5.1.2e @leeuwarden.nl
5.1.2e

Gemeente Leeuwarden
Oldehoofsterkerkhof 2
8911 DH LEEUWARDEN
Telefoon 14 058 | www.leeuwarden.nl | LinkedIn

Van: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Verzonden: donderdag 25 juni 2026 15:49
Aan: 5.1.2e 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: RE: concept persbericht stoepladen

Hoi 5.1.2e,

Helemaal prima zo. Dank je voor de aanvullingen.

Ik laat het je weten zodra ik kan inzien dat het college het besluit heeft genomen.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e *Duurzame Mobiliteit*
Team Stedenbouw & Mobiliteit
5.1.2e @leeuwarden.nl
5.1.2e

Gemeente Leeuwarden
Oldehoofsterkerkhof 2
8911 DH LEEUWARDEN
Telefoon 14 058 | www.leeuwarden.nl | LinkedIn

Van: 5.1.2e 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Verzonden: donderdag 25 juni 2026 07:47
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: Re: concept persbericht stoepladen

Dank voor de foto's 5.1.2e. Ik neem er eentje op bij het persbericht. Dat heb ik nu op de planning staan voor verzending op dinsdag 30 juni. Geef jij me een seintje als het eruit mag?

Hierbij de webteksten, ik heb ze nog ietsje aangepast en nog een vraag antwoord toegevoegd. Ok zo? Dan zorg ik dat dit dinsdag zo online staat. We zullen dan vanuit het persbericht ook naar deze pagina verwijzen.

Groeten,
5.1.2e

Mei freonlike groetnis, met vriendelijke groet,

5.1.2e *Communicatieadviseur*

Team Communicatie en Marketing

5.1.2e @leeuwarden.nl

5.1.2e | 5.1.2e

Gemeente Leeuwarden

Oldehoofsterkerkhof 2

8911 DH LEEUWARDEN

Telefoon 14 058 | www.leeuwarden.nl | LinkedIn

Van: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Verzonden: dinsdag 23 juni 2026 17:02
Aan: 5.1.2e 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: RE: concept persbericht stoepladen

Hoi 5.1.2e,

Top, laat maar weten of je nog aanvullingen hebt op de stukken.

Onderstaand een paar foto’s van de leverancier Flatpower.

Als er niets tussen zit stel ik voor om een stock image van een reguliere laadpaal te gebruiken.







Met vriendelijke groet,

5.1.2e *Duurzame Mobiliteit*
Team Stedenbouw & Mobiliteit
5.1.2e @leeuwarden.nl
5.1.2e

Gemeente Leeuwarden
Oldehoofsterkerkhof 2
8911 DH LEEUWARDEN
Telefoon 14 058 | www.leeuwarden.nl | LinkedIn

Van: 5.1.2e 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Verzonden: dinsdag 23 juni 2026 14:41
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: Re: concept persbericht stoepladen

Dank 5.1.2e. Ik kijk er morgen naar.
Heb je ook foto's van het stoepladen/elektrisch laden die we bij het persbericht kunnen gebruiken?

Groeten,
5.1.2e

Mei freonlike groetnis, met vriendelijke groet,

5.1.2e *Communicatieadviseur*

Team Communicatie en Marketing

5.1.2e @leeuwarden.nl

5.1.2e | 5.1.2e

Gemeente Leeuwarden

Oldehoofsterkerkhof 2

8911 DH LEEUWARDEN

Telefoon 14 058 | www.leeuwarden.nl | LinkedIn

Van: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Verzonden: Maandag, 22 Juni, 2026 14:39
Aan: 5.1.2e 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
CC: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: RE: concept persbericht stoepladen

Hoi 5.1.2e

Inmiddels heb ik een tekst kunnen uitschrijven voor de website. Wil je deze tekst even controleren? Wat mij betreft kan deze tekst vanaf de 30e op de website komen na het besluit van het college. De tekst kan op deze pagina komen: Elektrische auto opladen - Gemeente Leeuwarden, onder het kopje ‘’kabel over de stoep’’.

De tekst van 5.1.2e voor het persbericht heb ik gecontroleerd. Prima tekst zo, ik heb er geen aanvullingen op. Zelf had ik nog de suggestie om het bericht ook te delen met de verschillende wijkorganisaties (eventueel via de gebiedswerkers) om deze beleidswijziging meer onder de aandacht te brengen.

Heb je vanuit mijn kant nog iets nodig om aan te slag kunnen gaan met het persbericht of de tekst voor de website?

Met vriendelijke groet,

5.1.2e *Duurzame Mobiliteit*

Team Stedenbouw & Mobiliteit

5.1.2e @leeuwarden.nl

5.1.2e

Gemeente Leeuwarden

Oldehoofsterkerkhof 2

8911 DH LEEUWARDEN

Telefoon 14 058 | www.leeuwarden.nl | LinkedIn

Van: 5.1.2e
Verzonden: donderdag 18 juni 2026 09:31
Aan: 5.1.2e 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
CC: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: RE: concept persbericht stoepladen

Goedemorgen 5.1.2e

Super, fijn dat je kan helpen.

Ik zal mijn feedback deze week nog met je delen op het persbericht. 5.1.2e had mij gevraagd om mee te lezen.

Ik kijk ook graag mee met de tekst voor de website, laten we daar inderdaad contact over hebben.

Een voorbeeld hoe dit eruit kan komen te zien: Openbare laadpaal en thuisladen | Gemeente Meppel (en het kopje ‘’thuis opladen op een parkeerplaats’’).

In zo’n tekst komt dus een samenvatting te staan van de regels die het college de 30e gaat vaststellen.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

5.1.2e *Duurzame Mobiliteit*

Team Stedenbouw & Mobiliteit

5.1.2e @leeuwarden.nl

5.1.2e

Gemeente Leeuwarden

Oldehoofsterkerkhof 2

8911 DH LEEUWARDEN

Telefoon 14 058 | www.leeuwarden.nl | LinkedIn

Van: 5.1.2e 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Verzonden: woensdag 17 juni 2026 17:49
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
CC: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>; 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: Re: concept persbericht stoepladen

Hi 5.1.2e

Dit mag inderdaad via mij.

Ik zet het persbericht op de planning en zal een tekst maken voor de website. We hebben nog even contact over de webtekst en over het collegebesluit en moment van verzending van het persbericht.

Groeten,

5.1.2e 5.1.2e

Mei freonlike groetnis, met vriendelijke groet,

5.1.2e *Communicatieadviseur*

Team Communicatie en Marketing

5.1.2e @leeuwarden.nl

5.1.2e | 5.1.2e

Gemeente Leeuwarden

Oldehoofsterkerkhof 2

8911 DH LEEUWARDEN

Telefoon 14 058 | www.leeuwarden.nl | LinkedIn

Van: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Verzonden: woensdag 17 juni 2026 16:53
Aan: 5.1.2e 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
CC: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>; 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: RE: concept persbericht stoepladen

Hoi 5.1.2e

Ik stuur je dit bericht door omdat ik zie dat 5.1.2e met verlof is. 5.1.2e en ik hadden eerder contact over een project vanuit mobiliteit. Dit kun je onderstaande mailwisseling lezen.

De bedoeling is na het besluit van het college (verwacht 30 juni) een persbericht uit te sturen. In de bijlage het concept van 5.1.2e

Daarnaast willen we de tekst op de website aanpassen. Dit zal eerst met een tijdelijke tekst zijn.

Kan ik dit verder met jou oppakken of beter met een andere collega?

Met vriendelijke groet,

5.1.2e *Duurzame Mobiliteit*

Team Stedenbouw & Mobiliteit

5.1.2e @leeuwarden.nl

5.1.2e

Gemeente Leeuwarden

Oldehoofsterkerkhof 2

8911 DH LEEUWARDEN

Telefoon 14 058 | www.leeuwarden.nl | LinkedIn

Van: 5.1.2e
Verzonden: vrijdag 22 mei 2026 12:41
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
CC: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: RE: concept persbericht stoepladen

Hoi 5.1.2e

Hierbij een korte update.

Wij zijn nog druk bezig om de stukken bij het college te krijgen. Dit zal deze maand niet meer lukken, ik mik nu op juni. Dus op korte termijn hoeft er niets gecommuniceerd te worden.

Ik ben niet vergeten dat je nog feedback verwacht op het persbericht. Ik wacht hier nog even mee. Wij moeten namelijk ons plan nog een laatste keer afstemmen met het concern en de wethouder. Dit wil ik eerst gedaan hebben aangezien ik dan definitief weet wat wij kunnen communiceren in ons bericht.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Adviseur Duurzame Mobiliteit
Team Stedenbouw & Mobiliteit, Sector Inrichting en Beheer Buitenruimte

E 5.1.2e @leeuwarden.nl
T 14 058

Van: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Verzonden: maandag 11 mei 2026 11:08
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
CC: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: RE: concept persbericht stoepladen

Dank, hou me maar op de hoogte. En dan graag ook reactie op het persbericht met eventuele wijzigingen.

Hartelijke groet,

5.1.2e

Communicatieadviseur

T 5.1.2e

Van: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Verzonden: vrijdag 8 mei 2026 12:31
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>

CC: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: RE: concept persbericht stoepladen

Hoi 5.1.2e

Dank voor het opstellen van het persbericht.

Goed dat je mij mailt. Gisteren heb ik overleg gehad met 5.1.2e over de te nemen besluiten door het college. Er is nog niets verstuurd.

In overleg met 5.1.2e en Evert is de aanpak nu iets anders geworden. Wij zijn alles bundelen voor het college. Dit houdt in dat wij in het collegevoorstel vragen om de inhoud te delen met de raad (via de brief die je hebt), en tegelijk te vragen om de definitieve beleidsregels vast te stellen. Dit laatste zou in eerste instantie op een later moment zijn.

We gaan de komende tijd druk aan de slag om de beleidsregels uit te werken. Ik hoop dat het lukt om dit in het college te krijgen op 19 of 26 mei. Ik verwacht niet dat er op de 12e, zoals eerder het idee was, nog een besluit komt.

Ik zal je hiervan op de hoogte te houden. Het lijkt mij logisch om het persbericht te delen en de informatie op de website aan te passen nadat het in de collegevergadering is geweest.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

[redacted]

Adviseur Duurzame Mobiliteit
Team Stedenbouw & Mobiliteit, Sector Inrichting en Beheer Buitenruimte

E 5.1.2e @leeuwarden.nl
T 14 058

Van: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Verzonden: donderdag 7 mei 2026 20:12
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
CC: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: concept persbericht stoepladen

Dag 5.1.2e,

In de bijlage een eerste opzet van het persbericht.

Is de raadsbrief al verstuurd? Want wat is het collegebesluit dan nog? Of zijn dat nu die beleidsregels? Normaliter sturen we een raadsbrief na een besluit. Dat is me nu nog niet duidelijk.

Ik zie je reactie graag tegemoet.

Hartelijke groet,

5.1.2e

Communicatieadviseur

T 5.1.2e

Van: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Verzonden: woensdag 6 mei 2026 10:32
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
CC: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: RE: mail sturen aanvragers LPN

Hoi 5.1.2e

Ik kom even terug op de communicatie rondom het onderwerp VPA/stoepladen.

Kun je aan de slag met het persbericht o.b.v. van de raadsbrief (zie bijlage)? Wellicht goed om te benadrukken in het stuk dat wij nog definitieve beleidsregels moeten publiceren (kost een paar maanden verwacht ik), maar dat wij in de tussentijd terughoudend zijn met handhaven in gevallen waar inwoners alvast aan de slag gaan met de platte laadkabel. Ik kijk graag met je mee als je iets op papier hebt gezet 😊.

Daarnaast heb ik een concepttekst geschreven voor op de website. Deze tekst staat ook in de bijlage. Dit ter vervanging van de tekst die er nu staat:

‘’U mag zelf geen elektrische laadpaal plaatsen in de openbare ruimte. Ook een kabel over de stoep leggen mag niet. Dit zorgt voor onveilige situaties.

De gemeente onderzoekt dit jaar of kabelgoottegels worden toegestaan, zoals in andere gemeenten al gebeurt. Als dit wordt toegestaan, heeft u altijd schriftelijke toestemming van de gemeente nodig. U mag niet zelf een oplossing bedenken of aanleggen.’’ - Elektrische auto opladen - Gemeente Leeuwarden

Laat maar weten of je je kunt vinden in deze tekst.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Adviseur Duurzame Mobiliteit
Team Stedenbouw & Mobiliteit, Sector Inrichting en Beheer Buitenruimte

E 5.1.2e @leeuwarden.nl
T 14 058

Van: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Verzonden: woensdag 29 april 2026 15:32
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
CC: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: RE: mail sturen aanvragers LPN

Hoi,

Het persbericht versturen we op de dag van het besluit. Het bericht moeten we dus vooraf al klaarzetten. Fijn dat we begin volgende week de tekst hebben, dan kan ik een opzet maken van het persbericht.

Hartelijke groet,

5.1.2e

Communicatieadviseur

T 5.1.2e

Van: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Verzonden: woensdag 29 april 2026 15:25
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
CC: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: RE: mail sturen aanvragers LPN

Hoi 5.1.2e

Super, dat lijkt mij een prima plan.

We verwachten dat er op dinsdag 12 mei een besluit door college wordt genomen. Wij houden dit in de gaten. Zodra het besluit er is, geven wij jullie een seintje.

Ik zorg ervoor dat jullie uiterlijk volgende week een concepttekst ontvangen voor de website, en een informatieve tekst voor het opstellen van een persbericht.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Adviseur Duurzame Mobiliteit
Team Mobiliteit & Stedenbouw, Sector Inrichting en Beheer Buitenruimte

E 5.1.2e @leeuwarden.nl
T 14 058

Van: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Verzonden: woensdag 29 april 2026 14:56
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
CC: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: RE: mail sturen aanvragers LPN

Hoi 5.1.2e welkom terug. Als je alvast wat teksten aanlevert dan stel ik komende weken wel een persbericht op. Heb je al een datum wanneer het in college komt? ik ben komende twee weken er zelf nog. Dan maak ik het in orde. Verzending/afronding kan een collega altijd nog oppakken.

Hartelijke groet,

5.1.2e

Communicatieadviseur

T 5.1.2e

Van: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Verzonden: woensdag 29 april 2026 14:39
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
CC: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: RE: mail sturen aanvragers LPN

Hoi 5.1.2e

Inmiddels ben ik weer aan het werk. Fijn dat 5.1.2e tijdens mijn verlof de stand van zaken heeft kunnen toelichten.

Zoals 5.1.2e schrijft, verwachten wij dat het college in mei een besluit neemt over het onderwerp ‘’laden over stoep’’.

Zoals jij voorstelde, lijkt het mij inderdaad een goed idee na het collegebesluit (half mei) een persbericht te versturen. Daarnaast kunnen wij op dat moment ook de informatie op de website actualiseren.

Is het handig dat je ons koppelt aan je collega zodat dit in mei opgepakt wordt? Wij kunnen de komende tijd wel de nodige informatie / conceptteksten aanleveren.

Ik hoor graag of je je kunt vinden in deze aanpak. 😊

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

[redacted]

Adviseur Duurzame Mobiliteit
Team Mobiliteit & Stedenbouw, Sector Inrichting en Beheer Buitenruimte

E 5.1.2e @leeuwarden.nl
T 14 058

Van: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Verzonden: maandag 20 april 2026 09:55
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>; 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: RE: mail sturen aanvragers LPN

Hoi 5.1.2e

5.1.2e is deze week ook met vakantie, dus ik reageer even namens hem. In het kort is het nu het plan om een platte kabel toe te gaan staan (zie link voor voorbeeld). De kabelgoottegels blijven niet toegestaan. Zie in de bijlage het collegevoorstel (deze wordt nog een beetje aangepast naar aanleiding van 5.1.2e feedback).

In dit nieuwe plan is er geen aanmelding van gebruikers meer nodig.

Het is nu de planning om het voorstel over twee à drie weken in college te laten behandelen. Wellicht is het dus inderdaad goed om een collega mee te laten lezen in jouw afwezigheid.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Duurzame mobiliteit

E 5.1.2e @leeuwarden.nl
T 5.1.2e **M** 5.1.2e

Gemeente Leeuwarden

Van: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Verzonden: maandag 20 april 2026 09:16
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>; 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: RE: mail sturen aanvragers LPN

Hoi 5.1.2e en 5.1.2e dat is een stuk eerder dan september. Wat zijn de wijzigingen in grote lijnen? Bij een college voorstel is het meest passend dat we een persbericht doen. Verder is het vooral voor mensen met een elektrische auto, en vooral ook voor de mensen die al een kabelgoot hebben. Hebben we daar gegevens van of? Ik heb wat meer informatie nodig om een passend voorstel te kunnen doen.

Ik ben zelf de laatste twee weken van mei met vakantie. Wanneer speelt dit? Anders moet ik het overdragen aan een collega.

Hartelijke groet,

5.1.2e

Communicatieadviseur

T 5.1.2e

Van: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Verzonden: donderdag 16 april 2026 17:18
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
CC: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: RE: mail sturen aanvragers LPN

Hoi 5.1.2e

Ik kom graag even terug op onze eerdere mailwisseling. Het is namelijk zo dat het uiteindelijke collegevoorstel flink anders is geworden dan wij hebben besproken.

Hier wil ik jullie graag in meenemen. Dit zou o.a. inhouden dat wij in mei/juni naar buiten communiceren over deze beleidswijziging. Met jullie zou ik willen afstemming welke communicatiemiddelen hiervoor geschikt zijn.

Ben je in de gelegenheid om een voorstel te doen voor een kort overleg over twee weken? Volgende week ben ik zelf met vakantie 😊. Dan zie na mijn vakantie wel wat jullie past.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Adviseur Duurzame Mobiliteit
Team Mobiliteit & Stedenbouw, Sector Inrichting en Beheer Buitenruimte

E 5.1.2e @leeuwarden.nl
T 14 058

Van: 5.1.2e
Verzonden: maandag 16 maart 2026 09:48
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
CC: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: RE: mail sturen aanvragers LPN

Goedemorgen 5.1.2e ,

Helemaal prima, ik hoor het wel als jullie aanvullingen hebben op de brieven.

Ik verwacht dat wij vanaf september aan de slag kunnen gaan met aanvragen voor kabelgoottegels. Vanaf die periode blijft het mogelijk voor bewoners om aan te melden. Er is geen sluitingsdatum.

Wij gaan de komende tijd aan de slag om al het nodige in te regelen en de beleidsregels aan te passen. Er zijn kosten verbonden aan het aanmelden, hiervoor sturen wij een factuur.

Wanneer hebben je de nodige input vanuit ons (ongeveer) nodig om in september de aanmeldpagina gereed te hebben?

Met vriendelijke groet,

5.1.2e



Adviseur Duurzame Mobiliteit
Team Mobiliteit & Stedenbouw, Sector Inrichting en Beheer Buitenruimte

E 5.1.2e @leeuwarden.nl
T 14 058

Van: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Verzonden: maandag 16 maart 2026 09:19
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
CC: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: RE: mail sturen aanvragers LPN

Goedemorgen,

Ik of een collega zal een blik werpen op de brieven, je ontvangt een reactie.

Wb kabelgoottegels daar kan ik je verder mee helpen ja. Wanneer speelt dit ongeveer?

Hartelijke groet,

5.1.2e

Communicatieadviseur

T 5.1.2e

Van: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Verzonden: vrijdag 13 maart 2026 11:15

Aan: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
CC: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: RE: mail sturen aanvragers LPN

Hoi 5.1.2e

Super, in de bijlage de brieven! Dit zijn een tweetal brieven die we gebruiken voor de aanvragen voor openbare laadpalen.

De andere vragen gaan over een nieuwe ontwikkeling. Wij willen later dit jaar het mogelijk maken dat bewoners een aanvraag bij ons kunnen indienen om kabelgoottegels in de stoep aan te laten leggen. Dit zijn speciale tegels waarmee bewoners, over de stoep, hun elektrische auto vanuit huis kunnen opladen. Dit betreft geen aanvraag voor een ontheffing of vergunning.



Een mooi voorbeeld van zo'n aanmeldpagina ziet er als volgt uit:

Kabelgoottegels | Gemeente De Bilt

Ben ik bij jou aan het goede adres om zo'n aanmeldpagina in te (laten) richten?

Daarnaast zou ik graag op de website willen vermelden dat de aanmeldpagina later dit jaar online komt. Dit kan binnenkort, zodra het formele besluit hiervoor genomen is.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Adviseur Duurzame Mobiliteit
Team Mobiliteit & Stedenbouw, Sector Inrichting en Beheer Buitenruimte

E 5.1.2e @leeuwarden.nl
T 14 058

Van: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Verzonden: donderdag 12 maart 2026 14:54
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
CC: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: RE: mail sturen aanvragers LPN

Dag 5.1.2e,

Zeker, dat kan bij mij. Stuur de brieven maar op.

Webaanpassingen mag ook via mij, ik zet dat door naar collega's die de website aan kunnen passen.

Gaat je laatste punt ook over deelmobiliteithubs? Ik stem die communicatie al af met 5.1.2e Of gaat het om een ander onderwep, zo ja welke?

Met vriendelijke groet,



5.1.2e | Communicatieadviseur
Communicatie, Marketing & Bestuursondersteuning

E 5.1.2e @leeuwarden.nl
T 5.1.2e / 5.1.2e

Werkdagen ma, di, wo, do (oneven weken)

Gemeente Leeuwarden
Oldehoofsterkerkhof 2
Postbus 21000, 8900 JA
LEEUWARDEN
T 14 058 | www.leeuwarden.nl |
Twitter | Facebook



Van: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Verzonden: vrijdag 6 maart 2026 10:23
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
CC: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: RE: mail sturen aanvragers LPN

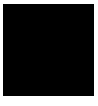
Hoi 5.1.2e

Zou je ons willen laten weten of je kan meekijken in onderstaande brieven?

Ik hoor graag van je.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e



Adviseur Duurzame Mobiliteit
Team Mobiliteit & Stedenbouw, Sector Inrichting en Beheer Buitenruimte

E 5.1.2e @leeuwarden.nl
T 14 058

Van: 5.1.2e
Verzonden: woensdag 25 februari 2026 13:19
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
CC: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: FW: mail sturen aanvragers LPN

Goedemiddag 5.1.2e

Mijn collega 5.1.2e had enige tijd geleden contact met je over het opstellen van een brief voor de deelmobiliteitshubs.

Vanuit mobiliteit willen wij nu een tweetal brieven versturen naar bewoners die een laadpaal bij ons hebben aangevraagd.

Kunnen we via jou communicatie laten meekijken naar deze brieven? Het is vooral even de vraag of de brieven inhoudelijk kloppen met de communicatiewijze van de gemeente.

Verder had ik nog een tweetal losse vragen:

- Kan ik bij jou of een collega aanpassingen doorgeven voor een infopagina op onze website?
- In de toekomst zou ik graag e.e.a. willen communiceren via de website en andere kanalen van de gemeente, naar bewoners toe. Weet jij via wie ik dit kan regelen?

Alvast bedankt voor je hulp!

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Adviseur Duurzame Mobiliteit
Team Mobiliteit & Stedebouw, Sector Inrichting en Beheer Buitenruimte

E 5.1.2e @leeuwarden.nl
T 14 058

Van: 5.1.2e
Verzonden: donderdag 19 februari 2026 17:18
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: RE: mail sturen aanvragers LPN

Hoi 5.1.2e

In bijlage weer mijn versie met een klein aantal aanpassingen. Ik heb je wijzigingen in het document grotendeels overgenomen.

Ik zal na het weekend ook een blik werpen op de nieuwe beleidsregels. De resultaten zal ik met je delen.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Adviseur Duurzame Mobiliteit
Team Mobiliteit & Stedebouw, Sector Inrichting en Beheer Buitenruimte

E 5.1.2e @leeuwarden.nl
T 14 058

Van: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Verzonden: vrijdag 13 februari 2026 13:46

Aan: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: RE: mail sturen aanvragers LPN

Ha 5.1.2e,

Mooie brieven heb je gemaakt! De brief voor de afwijzing vond ik perfect zo.

De brief voor de vertraging heb ik wel bewerkt. Ik heb even nieuwe zinnen gemaakt, omdat het anders wat chaotisch werd. Schrik dus niet van al het rood.

Ik ben beieuwd wat je van de nieuwe versie vindt. Laten we maandag even bij elkaar binnen lopen om de definitieve versie te maken. Communicatie vind er waarschijnlijk ook wel weer het een en ander van (ik maak meestal te moeilijke zinnen haha).

Wat ik me ook bedenk is dat we wellicht niet alle aanvragen als standalone paal willen laten realiseren, maar dat er wellicht meer laadpleinen mogelijk zijn? Ik denk dat het goed is als we de brainstorm van 5.1.2e ook verder oppakken en kijken waar we in een volgende ronde (na Fonteinland zegmaar) laadpleinen willen gaan plaatsen. Daar kunnen we maandag ook even over nadenken (en zou misschien ook een mooie klus voor jou zijn?)

Fijn weekend alvast!

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Duurzame mobiliteit

E 5.1.2e @leeuwarden.nl
T 5.1.2e

[redacted]

Van: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Verzonden: donderdag 12 februari 2026 10:23
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: RE: mail sturen aanvragers LPN

Hoi 5.1.2e

In de bijlage de conceptbrieven. Werp er maar een blik op. Afdeling communicatie heeft er nog niet naar gekeken.

Volgende week, wanneer 5.1.2e het rapport heeft opgeschoond, kunnen we ook een adressenbestand gaan opstellen voor het versturen van de brieven.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

[redacted]

Adviseur Duurzame Mobiliteit
Team Mobiliteit & Stedebouw, Sector Inrichting en Beheer Buitenruimte

E 5.1.2e @leeuwarden.nl
T 14 058

Van: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Verzonden: woensdag 11 februari 2026 12:47
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: RE: mail sturen aanvragers LPN

Yes goeie!

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Duurzame mobiliteit

E 5.1.2e @leeuwarden.nl
T 5.1.2e



Van: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Verzonden: woensdag 11 februari 2026 12:28
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: RE: mail sturen aanvragers LPN

Hoi 5.1.2e

Mee eens, derde categorie kunnen wat mij betreft weglaten. Die locaties worden de komende maanden geplaatst.

Laten we voor het versturen wel het bericht afwachten van TE, om er zeker van te zijn welke locatie wel of niet doorgaan.

Daarnaast lijkt het mij goed om de afdeling communicatie een check te laten doen op de brief. Dit heeft 5.1.2e ook gedaan voor de brief over de deelmobiliteithubs.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e



Adviseur Duurzame Mobiliteit
Team Mobiliteit & Stedebouw, Sector Inrichting en Beheer Buitenruimte

E 5.1.2e @leeuwarden.nl
T 14 058

Van: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Verzonden: woensdag 11 februari 2026 11:47
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: RE: mail sturen aanvragers LPN

Hi 5.1.2e

Ja precies! Goed voorstel. Laat maar weten zodra je een concept bericht hebt. Volgens mij zijn er drie smaken:

- We wijzen de aanvraag af adhv onze beleidsregels (bericht 1)
- We gaan door met de aanvraag en geven aan dat we een aanbesteding starten voor een nieuwe aanbieder. (bericht 2)
- De locatie wordt nog geplaatst door TE (hier hoeven we denk ik geen bericht voor uit te sturen)

Eens?

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Duurzame mobiliteit

E 5.1.2e @leeuwarden.nl
T 5.1.2e

[redacted]

Van: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Verzonden: woensdag 11 februari 2026 09:47
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: RE: mail sturen aanvragers LPN

Hoi 5.1.2e

Ja prima. Ik neem aan dat je alleen doelt op de aanvragen die we hebben afgekeurd uit het overzicht van 5.1.2e en de openstaande aanvragen (alles tot stap 4) zullen doorlopen in de nieuwe opzet vanaf 2027?

Lijkt mij goed om dan tegelijk ook de afkeuring van de aanvragen in het portaal te doen.

Zodra ik een concept heb zal ik het aan je voorleggen voor een check.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

[redacted]

Adviseur Duurzame Mobiliteit
Team Mobiliteit & Stedebouw, Sector Inrichting en Beheer Buitenruimte

E 5.1.2e @leeuwarden.nl
T 14 058

Van: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Verzonden: maandag 9 februari 2026 15:24
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: mail sturen aanvragers LPN

Hi 5.1.2e

Nog iets wat je op zou kunnen pakken is het sturen van een bericht aan de huidige aanvragers in het portaal van LPN waarvan TE de laadpalen niet meer gaat plaatsen. Zij hebben natuurlijk nu al erg lang moeten wachten op voortgang en nu zal er weer een beroep worden gedaan op hun geduld.

Ik probeer te regelen dat er geen nieuwe aanvragen meer binnen komen, maar dit is nog niet gelukt.

Zou jij het schrijven en het versturen van deze brief op kunnen pakken? Ik kan uiteraard meedenken over de inhoud.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Duurzame mobiliteit
E 5.1.2e @leeuwarden.nl
T 5.1.2e **M** 5.1.2e

Gemeente Leeuwarden
Oldehoofsterkerkhof 2
Postbus 21000, 8900 JA LEEUWARDEN
T 14 058 | www.leeuwarden.nl

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22

From: '5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Sent: 4/1/2026 3:01:24 PM +00:00
To: '5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Cc:
Subject: RE: overleg aankomende woensdag

Hoi 5.1.2e,

ja klopt. Gedogen is een vrij breed begrip. Ik zou aansturen op niet handhaven. Zoals in de tekst.

Met vriendelijke groet,



5.1.2e | **Juridisch adviseur**
Inrichting en Beheer Buitenruimte
Team Ondersteuning
E 5.1.2e @leeuwarden.nl



Gemeente Leeuwarden
Oldehoofsterkerkhof 2
Postbus 21000, 8900 JA LEEUWARDEN
T 14 058 | www.leeuwarden.nl | Twitter | Facebook



Aanwezig: maandag t/m donderdag

Van: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Verzonden: woensdag 1 april 2026 16:01
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: RE: overleg aankomende woensdag

Hoi 5.1.2e

Bedankt voor je zeer uitgebreide uitleg! Hier kan ik zeker verder. Ik zal kijken welke stukken tekst ik kan opnemen in het collegevoorstel.

Je stelt voor op het woord ‘gedogen’’ eruit te laten. Doel je daarbij op het collegevoorstel?

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Adviseur Duurzame Mobiliteit
Team Mobiliteit & Stedenbouw, Sector Inrichting en Beheer Buitenruimte
E 5.1.2e @leeuwarden.nl
T 14 058

Van: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Verzonden: woensdag 1 april 2026 13:38
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: FW: overleg aankomende woensdag

Hoi 5.1.2e,

Wellicht iets anders formuleren. Het woord ‘gedogen’ eruit. Zoiets? Zie maar of je er wat mee kan. Of bepaalde teksten van het onderstaande.

Het college is op grond van de Gemeentewet belast met de bestuursrechtelijke handhaving van de bepalingen uit de Algemene Plaatselijke Verordening (APV). Uit vaste jurisprudentie volgt dat daarbij een beginselplicht tot handhaving geldt. Dit betekent dat bij constatering van een overtreding in beginsel handhavend moet worden opgetreden, tenzij sprake is van bijzondere omstandigheden die het achterwege laten van handhaving rechtvaardigen. In dit geval is er sprake van dergelijke bijzondere omstandigheden die een “tijdelijk niet handhaven” rechtvaardigen.

Allereerst is sprake van concreet zicht op legalisatie. De APV zal naar verwachting in het derde kwartaal van dit jaar worden aangepast, waarbij het onder voorwaarden toestaan van oplaadkabels over de openbare weg wordt geregeld. Daarmee wordt voorzien in een juridisch kader dat aansluit bij de huidige maatschappelijke ontwikkeling, waaronder de toename van elektrisch vervoer en de behoefte aan laadinfrastructuur in de openbare ruimte. Gelet hierop is het niet doelmatig om in de tussenliggende periode handhavend op te treden tegen situaties die op korte termijn gelegaliseerd zullen worden. Daarnaast weegt het college het algemeen belang van de energietransitie en het stimuleren van elektrisch rijden mee. Het (tijdelijk) niet handhaven draagt eraan bij dat inwoners zonder eigen oprit toch gebruik kunnen maken van elektrische voertuigen. Handhavend optreden in deze overgangsperiode zou deze ontwikkeling onnodig belemmeren.

Voorts is van belang dat het tijdelijk niet handhaven controleerbaar plaatsvindt. Daarom wordt het niet handhaven gekoppeld aan duidelijke voorwaarden die zien op de veiligheid en bruikbaarheid van de openbare ruimte, zoals het voorkomen van struikelgevaar en het waarborgen van doorgang voor voetgangers. In situaties waarin niet aan deze voorwaarden wordt voldaan of waarin sprake is van gevaarlijke of hinderlijke situaties, blijft handhavend optreden onverkort mogelijk.

Ten slotte is van belang dat het tijdelijk niet handhaven een tijdelijk karakter heeft. Het niet handhaven geldt uitsluitend voor de periode tot het moment waarop de aangepaste APV in werking treedt. Hiermee wordt geborgd dat de huidige situatie niet langer voortduurt dan noodzakelijk en dat op korte termijn een formeel juridisch kader van toepassing wordt.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e | **Juridisch adviseur**
Inrichting en Beheer Buitenruimte
Team Ondersteuning
E 5.1.2e@leeuwarden.nl



Gemeente Leeuwarden
Oldehoofsterkerkhof 2
Postbus 21000, 8900 JA LEEUWARDEN
T 14 058 | www.leeuwarden.nl | Twitter | Facebook



Aanwezig: maandag t/m donderdag

Van: 5.1.2e <5.1.2e@leeuwarden.nl>
Verzonden: woensdag 1 april 2026 13:04
Aan: 5.1.2e <5.1.2e@leeuwarden.nl>
Onderwerp: RE: overleg aankomende woensdag

Goedemiddag 5.1.2e

Ik kreeg nog een opmerking van 5.1.2e op het collegevoorstel ‘Stoepladen’.

Hij vroeg mij of het college wel de bevoegdheid heeft om vanaf 1 juni 2026 VPA’s te gedogen.

Ik ben niet op de hoogte van redenen waarom dit niet het geval is, maar tegelijk kan ik het niet bevestigen. De raad stelt de inhoud van de APV vast, maar het college voert het uit en is verantwoordelijk voor de handhaving.

Durf jij hier een uitspraak over te doen?

Ik denk daarnaast dat het sowieso verstandig is om de gedoogbeslissing nog beter te onderbouwen in het stuk.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Adviseur Duurzame Mobiliteit
Team Mobiliteit & Stedenbouw, Sector Inrichting en Beheer Buitenruimte
E 5.1.2e@leeuwarden.nl
T 14 058

Van: 5.1.2e <5.1.2e@leeuwarden.nl>
Verzonden: maandag 2 maart 2026 08:51
Aan: 5.1.2e <5.1.2e@leeuwarden.nl>
Onderwerp: RE: overleg aankomende woensdag

Hoi 5.1.2e,

Na de pilotfase is het wenselijk om de vergunningsplicht uit te sluiten in de APV. Dat kan ik dan t.z.t. wel oppakken.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e | **Juridisch adviseur**
Inrichting en Beheer Buitenruimte
Team Ondersteuning
E 5.1.2e**@leeuwarden.nl**



Gemeente Leeuwarden
Oldehoofsterkerkhof 2
Postbus 21000, 8900 JA LEEUWARDEN
T 14 058 | www.leeuwarden.nl | Twitter | Facebook

Aanwezig: maandag t/m donderdag

Van: 5.1.2e <5.1.2e@leeuwarden.nl>
Verzonden: woensdag 25 februari 2026 12:20
Aan: 5.1.2e <5.1.2e@leeuwarden.nl>
Onderwerp: RE: overleg aankomende woensdag

Hoi 5.1.2e

Nog even een nabrander.

Ik vroeg mij af in hoeverre een aanpassing van de APV nodig is. Dit n.a.v. wat opmerkingen van 5.1.2e .

In mijn ogen kan je stoepladen op twee manieren aanvliegen binnen de APV.

1. VPA reguleren d.m.v. een vergunning

Inhaken op art. 2:10 lid 1: *‘’Het is verboden zonder vergunning van het college van burgemeester en wethouders de weg, een weggedeelte of een openbare plaats anders te gebruiken dan overeenkomstig de publieke functie daarvan.’’*

Lees ik het goed dat een aanpassing van de APV dan niet nodig is? Aangezien je een vergunningstelstel voor VPA kan inrichten o.b.v. lid 1 en 4 van art. 2:10?

2. Het verbod van art. 2:10 lid 1 niet van toepassing verklaren in lid 2 van art. 2:10.

In dit geval wordt er gekozen om VPA toe te staan als uitzondering op lid 1, zonder daar een vergunningsplicht aan te koppelen. Dit valt goed te reguleren aangezien dit het gebruik van VPA’s toelaat. Het aanleggen van kabelgoottegels mag enkel door de gemeente gedaan worden, gelet op het verbod in art. 2:11 lid 1. Via een portaal kunnen bewoners de tegels aanvragen.

Onder art. 2:10 lid 2 zie ik de volgende uitzondering al staan voor laadpalen. Voor VPA zou je dan een vergelijkbare bepaling moeten opnemen, en daar de nodige beleidsregels voor moeten opstellen.

‘’i. plaatsing van e-oplaadpalen en -objecten indien en voor zover de plaatsing daarvan voldoet aan de door het college vastgestelde beleidsregels.’’

Dit zou dus wel een (kleine) aanpassing vragen van de APV.

Ik benieuwd of je het eens bent met deze denkwijzen. Let op, dit gaat over het reguleren in de fase na de pilot.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Adviseur Duurzame Mobiliteit
Team Mobiliteit & Stedebouw, Sector Inrichting en Beheer Buitenruimte
E 5.1.2e @leeuwarden.nl
T 14 058

Van: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Verzonden: maandag 23 februari 2026 12:56
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: overleg aankomende woensdag

Hi 5.1.2e ,

We hebben aankomende woensdag een overleg staan over oplaadkabels e.d. Ik sluit via Teams aan. Ik werk woensdag thuis.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e | **Juridisch adviseur**
Inrichting en Beheer Buitenruimte
Team Ondersteuning
E 5.1.2e **@leeuwarden.nl**



Gemeente Leeuwarden
Oldehoofsterkerkhof 2
Postbus 21000, 8900 JA LEEUWARDEN
T 14 058 | www.leeuwarden.nl | Twitter | Facebook



Aanwezig: maandag t/m donderdag

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1, 2, 3, 4, 5

VPA Afwegingen

In dit document worden een aantal afwegingen voor VPA besproken, met daarbij een stuk context. Onderstaande tekst geeft in grote lijnen de afweging op verschillende onderwerpen weer. Deze zijn ook in meer detail te lezen in het Afwegingskader VPA van NKL.

Onderwerp ter afweging	toelichting/nuancering/juistheid
Prijs voor inwoners	De prijzen van openbare laadpalen verschillen sterk per aanbieder en per regio. Ook verschillen de prijzen van energiecontracten van inwoners sterk. Vaak wordt in deze afweging niet de investeringskosten van de inwoner meegenomen (minimaal 1.500 euro voor een laadpaal + kabeltegels). Verder wordt er vaak gesteld dat er geladen kan worden op zonnestroom. Dit kan, mits de inwoner overdag zijn auto bij huis heeft. In de ELAAD meetdata zien wij echter dat veelal de auto in de avond, wanneer er geen zon opwek meer is, de auto wordt geladen. Met dit gedrag kan er, wanneer de salderingsregeling eraf is in 2027, geen extra winst worden gepakt uit het opladen van eigen zonnestroom.
Het elektriciteitsnet zit vol	Het elektriciteitsnet zit op veel plekken in Nederland vol. Het is voor het elektriciteitsnet gunstiger om te laden via een openbare laadpaal t.o.v. een private laadpaal. Dit komt omdat de openbare laadpalen veelal kunnen NETBEWUST LADEN[1], wat betekent dat het laden plaatsvindt op tijden dat het net dat aankan. Netbewust laden is op het moment van schrijven nog niet mogelijk met een private laadpaal of VPA.
Het is gevaarlijk op de stoep	Uit onderzoek van het CROW blijkt dat het aantal VPA's en de vorm geen verschil maken, alles resulteert in extra risico de openbare ruimte. (Denk aan minder validen, kinderwagens etc).

[1] Vraag voor de actuele stand van het net en hoe netbewust laden in uw gemeente is geregeld uw laadconsulent.

Parkeerdruk	Momenteel is het zo dat bij het plaatsen van een openbare laadpaal, er een verkeersbesluit wordt genomen om 2 direct aangrenzende parkeerplekken te reserveren voor het opladen van elektrische auto's. Door te laden met VPA zijn minder openbare laadpalen nodig en stijgt de parkeerdruk minder hard. Wel kan de parkeerplek die gekoppeld is aan een VPA van een vergunninghouder als 'gereserveerd' worden gezien en kan er discussie ontstaan als andere inwoners hierdoor geen gebruik kunnen maken van de parkeerplek. Op termijn (2+ jaar) zal het naar alle waarschijnlijkheid zo zijn dat er geen parkeerplekken meer worden gereserveerd voor laadpalen en dan verdwijnt dit argument.
Verrommeling van het straatbeeld	Een veel gebruikt argument om geen laadpaal te plaatsen is omdat deze lelijk en niet past in het straatbeeld. Dit geldt zowel voor een VPA middels een kabelmat, kabelgoot of laadarm. Wanneer veel VPA in een gebied of wijk wordt toegepast, kan dit een rommelig straatbeeld geven (zie VPA-kanskaart in VOLT).
Minder makkelijk openbare werken uitvoeren	Als VPA is toegestaan kan de parkeerplaats, die de vergunninghouder gebruikt om zijn auto op te laden, worden "geclaimd". Dit kan werkzaamheden aan de openbare ruimte (zoals het vergroenen e.o. opwaarderen e.o. aanpassen van de wegstructuur zowel boven als ondergronds) in de weg staan.
Toestaan om 'cowboy' VPA te verminderen	Het toestaan van specifieke vormen van VPA zou ook kunnen worden gezien als een manier van handhaven op niet-gewenste vormen van VPA. Echter is het handhaven op niet-toegestane vormen van VPA altijd nodig ook al worden andere voorbeelden wel toegestaan (zie document VPA – Handhaving in de map Handreiking VPA).
Ambtelijke capaciteit	Voor het implementeren en inrichten van het toestaan van VPA is ambtelijke capaciteit nodig. Zowel bij wel als niet toestaan van VPA is ambtelijke capaciteit nodig. Denk hierbij aan het vastleggen van de gemaakte keuze in beleid en het handhaven van dit beleid. Voor het toestaan van VPA zijn meer FTE nodig dan voor

	het niet toestaan (zie document VPA – Capaciteit in de map Handreiking VPA).
Aansprakelijkheidsrisico	Het risico op aansprakelijkheid van de gemeente neemt toe wanneer de gemeente geen beleid heeft e.o. beleid niet handhaaft. Dit gaat dus op voor zowel het -wel als niet- toestaan van VPA. Verder neemt het risico op aansprakelijkheid toe met het aantal situaties in een omgeving; bijv. zijn er 20 VPA op rij, dan is er een hoger risico dan wanneer er 1 in elke straat is. (zie VPA-kanskaart in VOLT)
Oneerlijk voor mensen zonder oprit	Inwoners met een eigen oprit kunnen zelf laden via een laadpaal op eigen terrein, voor inwoners zonder oprit kan dit niet. Een VPA is hiervoor een tussenmiddel voor mensen die een parkeerplaats voor de deur hebben. Echter is deze optie er niet voor mensen in hoogbouw of zonder parkeerplaats direct voor de deur. Een deel van de inwoners blijft dus afhankelijk van (semi-) publieke laadinfrastructuur. De NAL werkt aan een dekkend laadnetwerk, zowel publiek als semipubliek en privaat. De beschikbaarheid van laadinfrastructuur is dus een groot aandachtspunt met aandacht voor alle elektrische rijders (met en zonder eigen oprit).
Gebruik openbare ruimte voor financieel gewin van individu	Als VPA is toegestaan, kan de laadpaal ook worden open gezet voor derden. Zo kan er vanuit het parkeervak voor de deur omzet worden gegenereerd. Dit kan strijdig zijn met de contracten die de gemeente (wel of niet middels een concessie) heeft met laadpaalexploitanten.

Contact via telefoon met [redacted]

Contactgegevens:

[redacted]

Vraag van de klant:

Graag met spoed contact opnemen met [redacted] Hij vraagt wat de regels zijn om een mat op de stoep te plaatsen voor de oplaadkabel.

Uitgevoerde actie:

Algemene informatie:

Behandeld door:
Toegewezen aan: Behandelaar Stedenbouw en mobiliteit IBB
Kanaal: telefoon
Onderwerp: Terugbelvraag
Datum/tijd: 25-08-2026 14:04:00
Vervolgactie:
Vervolg van zaak: -

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1

From: '5.1.2e
Sent: 2/3/2026 10:28:24 AM +00:00
To: '5.1.2e' <5.1.2e@leeuwarden.nl>
Cc:
Subject: RE: PO Mobiliteit & Inrichting Openbare Ruimte maandag 9 februari van 12 - 13:30 uur

Goedemorgen 5.1.2e,

Hierbij de stukken voor het dossier VPA.

De .pdf-bestanden in de bijlage zijn de bijlagen waar in de stukken naar wordt verwezen.

Punt van aandacht is hier dat ik nog wacht op de feedback van 5.1.2e, ik heb hem net gesproken en hij zou er deze middag op terugkomen.

Wil je mij binnenkort meenemen in het uploaden van de stukken in Rex?

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Adviseur Duurzame Mobiliteit
Team Mobiliteit & Stedebouw, Sector Inrichting en Beheer Buitenruimte
E 5.1.2e@leeuwarden.nl
T 14 058

Van: 5.1.2e <5.1.2e@leeuwarden.nl>
Verzonden: maandag 2 februari 2026 17:26
Aan: 5.1.2e <5.1.2e@leeuwarden.nl>
Onderwerp: RE: PO Mobiliteit & Inrichting Openbare Ruimte maandag 9 februari van 12 - 13:30 uur

Uiterlijk 12:00 uur.

Gr,

5.1.2e

Van: 5.1.2e <5.1.2e@leeuwarden.nl>
Verzonden: maandag 2 februari 2026 17:24
Aan: 5.1.2e <5.1.2e@leeuwarden.nl>
Onderwerp: RE: PO Mobiliteit & Inrichting Openbare Ruimte maandag 9 februari van 12 - 13:30 uur

5.1.2e,

Hoe laat heb je ze uiterlijk nodig morgenochtend?

Ik moet een belangrijk onderdeel nog bespreken met 5.1.2e, die had vorige week geen tijd.

Verder zijn mijn stukken zo goed als af.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Adviseur Duurzame Mobiliteit
Team Mobiliteit & Stedebouw, Sector Inrichting en Beheer Buitenruimte
E [redacted]@leeuwarden.nl
T 14 058

Van: [redacted] <[redacted]@leeuwarden.nl>
Verzonden: maandag 2 februari 2026 17:22
Aan: [redacted] <[redacted]@leeuwarden.nl>; [redacted] <[redacted]@leeuwarden.nl>; [redacted] <[redacted]@leeuwarden.nl>
Onderwerp: FW: PO Mobiliteit & Inrichting Openbare Ruimte maandag 9 februari van 12 - 13:30 uur

Hoi,

Lukt het jullie om uiterlijk morgenochtend de stukken aan te leveren?

Groet,

[redacted]

Van: [redacted]
Verzonden: vrijdag 23 januari 2026 12:29
Aan: [redacted] <[redacted]@leeuwarden.nl>; [redacted] <[redacted]@leeuwarden.nl>; [redacted] <[redacted]@leeuwarden.nl>; [redacted] <[redacted]@leeuwarden.nl>; [redacted] <Peter.Post@leeuwarden.nl>; [redacted] <[redacted]@leeuwarden.nl>; [redacted] <[redacted]@leeuwarden.nl>; [redacted] ; [redacted] <[redacted]@leeuwarden.nl>; [redacted] <[redacted]@leeuwarden.nl>; [redacted] <[redacted]@leeuwarden.nl>; [redacted] <[redacted]@leeuwarden.nl>; [redacted] <[redacted]@leeuwarden.nl>; [redacted] (info@ruimtevooriedereen.nl) <info@ruimtevooriedereen.nl>; [redacted] <[redacted]@leeuwarden.nl>; [redacted] <[redacted]@leeuwarden.nl>; [redacted] <[redacted]@leeuwarden.nl>; [redacted] <[redacted]@leeuwarden.nl>; [redacted] <[redacted]@leeuwarden.nl>
CC: [redacted] <[redacted]@leeuwarden.nl>; [redacted] <[redacted]@leeuwarden.nl>; [redacted] <[redacted]@leeuwarden.nl>; [redacted] <[redacted]@leeuwarden.nl>; [redacted] <[redacted]@leeuwarden.nl>
Onderwerp: PO Mobiliteit & Inrichting Openbare Ruimte maandag 9 februari van 12 - 13:30 uur

Beste allen,

Op maandag 9 februari is het volgende PO Mobiliteit & Inrichting Openbare Ruimte. Graag ontvang ik de stukken voor dinsdag 3 februari zodat we alles goed kunnen voorbereiden.

Hartelijke groet,

[redacted]

Op de agenda in ieder geval:

- Kredietaanvraag laadplein Fonteinland. [redacted]
- Laden over stoep. [redacted]
- Greate Kritewei. [redacted]
- Voorbereiding raadsbehandeling Uitvoeringsagenda Mobiliteit. [redacted]
- Skriftlike fragen FNP Ljouwert - Tjustere paden. [redacted]
- Parkeren financieel (nog even onder voorbehoud)

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1, 2

Oldehoofsterkerkhof 2
Postbus 21000
8900 JA Leeuwarden
Telefoon 14 058

www.leeuwarden.nl
E-mail gemeente@leeuwarden.nl

KVK-nummer 59734817
BTW-nummer NL 0019.03.664.B01

Gemeente Leeuwarden

Signed By: Buma, Sybrand <5.1.2e @leeuwarden.nl>
06/11/2024 13:21:11 CEST
ID: 469b2d72-54b3-4f83-b68a-656045a773e8
Auth: Scribble

Signed By: de Jong de, Eelke <5.1.2e @leeuwarden.nl>
06/11/2024 13:37:04 CET
ID: 469b2d72-54b3-4f83-b68a-656045a773e8
Auth: Scribble

Aan de gemeenteraad

Onderwerp	Openbare laadinfrastructuur
Uw kenmerk	-
Ons kenmerk	2024-145536
Dienst	Fysiek Domein
Sector	Inrichting en Beheer Buitenruimte
Contact	14058, 5.1.2e
Bijlagen	-
Datum	22 oktober 2024

Geachte leden van de gemeenteraad,

In 2023 heeft u ons bij motie (motie “Extra (in)spanning voor elektrisch rijden” d.d. 8 november 2023) verzocht om te onderzoeken op welke manier de gemeente Leeuwarden meer regie kan nemen in de uitrol van openbare laadpalen. Tevens heeft u ons verzocht om te beoordelen of er instrumenten zijn die kunnen bijdragen aan het opladen van elektrische auto’s voor inwoners die niet beschikken over een parkeerplaats op eigen terrein. Mede naar aanleiding van uw motie is door ons onderzocht op welke wijze de gemeente Leeuwarden de uitrol in de komende tijd nader vorm kan geven, waarbij door ons verschillende werkwijzen zijn beoordeeld. In deze brief gaan wij graag in op een aantal actuele ontwikkelingen met betrekking tot openbare laadinfrastructuur in de gemeente en de uitkomsten van bovengenoemd onderzoek.

Uitrol openbare laadpalen op strategische locaties
Voor de uitrol van openbare laadinfrastructuur wordt op dit moment door de gemeente Leeuwarden gebruik gemaakt van een regionaal concessiemodel. Dit wil zeggen dat een Charge Point Operator (CPO) het exclusieve plaatsings- en exploitatierecht heeft voor publieke laadpunten in de gemeente Leeuwarden. Na een exploitatie-periode van 10 jaar vervallen deze laadpalen aan de gemeente. Laadpleinen (meer dan drie laadpalen), snelladers, logistiek laden en innovatieve laadoplossingen zijn geen onderdeel van de concessie. Hiervoor geldt dan ook geen exclusiviteit voor TotalEnergies.

Binnen de huidige concessie wordt in beginsel vraag-gestuurd gewerkt aan de uitrol van openbare laadpalen. Naast het plaatsen van aanvraag-gestuurde laadpalen kan, om tot een dekkend laadnetwerk te komen, door de gemeente ook opdracht worden gegeven voor het plaatsen van zogeheten strategische laadpalen. Bij het plaatsen van deze strategische laadplekken draagt de gemeente bij in de exploitatie, indien sprake is van een te laag verbruik.

Wij kiezen ervoor om in de lopende concessieperiode prioriteit te leggen bij de uitrol van strategische laadpalen op de volgende locaties:

- Grote kernen in de gemeenten waar nog geen openbare laadpalen staan;
- Openbare parkeervoorzieningen nabij BV Sport-locaties, te weten:
    - Elfstedenhal, Leeuwarden;
    - Sportpark Nylân, Leeuwarden;
    - Zwembad de Blauwe Golf, Leeuwarden;
    - Zwembad Kalverdijkje, Leeuwarden;
    - Sporthal de Twine, Grou;
    - Sportcomplex It Gryn, Stiens.
- Laadplein (meer dan 6 laadpunten) op het openbare parkeerterrein Fonteinland;
- Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen met openbare parkeervoorzieningen.

Ook gaan we in toenemende mate (strategische) laadpalen bijplaatsen indien het gebruik van bestaande laadpalen daartoe aanleiding geeft.

Actuele beleidsregels elektrische laadinfrastructuur
Recentelijk zijn door ons actuele beleidsregels voor openbare laadinfrastructuur vastgesteld, ter vervanging van de *beleidsregel voor oplaadobjecten Elektrische Voertuigen* uit 2016. Met deze actuele beleidsregels, die worden gehanteerd voor het toetsen van aanvragen van Charge Point Operators voor de realisatie van openbare laadinfrastructuur, wordt aangesloten op de afspraken vastgelegd in de concessieovereenkomst met de huidige concessiehouder.

Naast de Charge Point Operator die in het kader van de huidige concessie laadinfrastructuur in de openbare ruimte plaatst, is er op dit moment ook ruimte voor andere exploitanten van openbare laadinfrastructuur in de vorm van laadpleinen (meer dan drie laadpalen), snel-laders, logistiek laden en innovatieve laadoplossingen in de openbare ruimte. Zo spelen er in de gemeente bijvoorbeeld een aantal initiatieven van marktpartijen die snelladers en laadpleinen willen realiseren in de openbare ruimte, maar ook energie-coörporaties die zelf laadpalen willen realiseren in de openbare ruimte. De beleidsregels elektrische laadinfrastructuur vormen ook voor dergelijke initiatieven het toetsingskader. In de voorbereiding op het vervolg van de huidige concessie laadinfrastructuur (zie ook hieronder) wordt beoordeeld of voor dergelijke vormen van laadinfrastructuur een grotere regie-rol door de gemeente kan worden genomen, bijvoorbeeld in de vorm van een opdrachtenmodel, waarbij de gemeente opdrachtgever wordt voor alle laadinfrastructuur in de openbare ruimte. In dat kader wordt te zijner tijd door ons beoordeeld of voor deze vormen van laadinfrastructuur een actualisering c.q. nadere uitwerking van de beleidsregels voor openbare laadinfrastructuur noodzakelijk is.

Verlenging regionale concessie
De nu lopende concessie laadinfrastructuur loopt tot eind 2024, maar wordt door de provincie met een jaar verlengd tot eind 2025. Dit gebeurt met instemming van de deelnemende Friese gemeenten en de Coöperatie Openbare Verlichting & Energie Fryslân U.A. (OVEF), die verantwoordelijk is voor het contractmanagement van de concessie. Het verlengen van de concessie met een jaar biedt de mogelijkheid om in regionaal verband een nadere verkenning te doen naar een geschikte werkwijze voor de periode vanaf 2026 (zie ook hieronder). Als gemeente Leeuwarden denken wij hier actief in mee.

Onderzoek naar vier verschillende marktmodellen
Naar aanleiding van uw motie en het volgend jaar aflopen van de regionale concessie hebben wij tevens zelf onderzocht op welke wijze de uitrol van openbare laadinfrastructuur in de gemeente Leeuwarden in de komende jaren vorm kan krijgen. Hierbij zijn verschillende mogelijke marktmodellen onderzocht, te weten:

1. *Regionaal opdrachtenmodel*
   Deelname aan een regionale samenwerking met de provincie Fryslân, OVEF en andere Friese gemeenten, waarbij gezamenlijk aan één of meerdere marktpartijen opdracht wordt gegeven om voor rekening en risico van de samenwerkende overheden laadinfrastructuur te plaatsen en te beheren. De samenwerkende overheden behouden hierbij de regie en verantwoordelijkheid; zowel kosten, als opbrengsten van de laadinfrastructuur komen voor rekening van de samenwerkende overheden.

2. *Gemeentelijk opdrachtenmodel*
   De gemeente geeft één of meerdere marktpartijen opdracht om voor rekening en risico van de gemeente publieke laadinfrastructuur te plaatsen en te exploiteren. De gemeente behoudt hierbij de regie en verantwoordelijkheid; zowel kosten, als opbrengsten van de laadinfrastructuur komen voor rekening van de gemeente.

3. *Regionale concessie*
   Deelname aan regionale concessie voor Friese gemeenten, waarbij de provincie Fryslân en/of de OVEF namens de deelnemende Friese gemeenten als concessieverstrekker en -beheerder fungeren (overeenkomstig de huidige situatie). Bij deze werkwijze wordt één marktpartij geselecteerd die voor eigen rekening en risico publieke laadpunten plaatst, beheert en exploiteert, veelal voor een periode van 10 jaar.

4. *Gemeentelijke concessie*
   Een marktpartij realiseert en exploiteert binnen voorwaarden en kaders van de gemeente Leeuwarden nieuwe openbare laadinfrastructuur voor rekening en risico van de desbetreffende marktpartij. De gemeente verzorgt hierbij zelf de aanbesteding en het beheer van de concessie.

Deze marktmodellen zijn beoordeeld aan de hand van een aantal criteria, waaronder de mate van gemeentelijke regie op de wijze en snelheid van de uitrol van laadpalen, te hanteren stroom (bij voorkeur duurzaam en lokaal opgewekt), het laadtarief voor de consument, ruimte voor innovatie, etc. Tevens zijn voor de verschillende marktmodellen de businesscases doorgerekend.

Uit het onderzoek, uitgevoerd door APPM, komt naar voren dat een regionaal marktmodel, ongeacht de keuze voor een opdrachten- of concessiemodel, het beste aansluit bij de uitgangspunten van de gemeente. Een regionaal marktmodel zorgt voor gedeelde voordelen zoals voldoende schaalomvang en de mogelijkheid van het delen van kennis, expertise en capaciteit, maar ook voor gedeelde financiële lasten en risico's. Tevens resulteert de keuze voor een regionale samenwerking in een positievere businesscase en daarmee een gunstigere laadprijs voor de eindgebruiker.

Door de provincie Fryslân wordt in 2024 extra expertise en ambtelijke capaciteit georganiseerd om Friese gemeenten intensiever te ondersteunen in de uitrol van openbare laadinfrastructuur ten behoeve van de transitie naar duurzame en emissieloze mobiliteit en (bouw)logistiek. Ook krijgen in regionaal verband innovaties en ontwikkelingen, onder andere op het gebied van snelladen, smart-charging en logistiek laden de komende tijd meer aandacht. Het is in de huidige arbeidsmarkt een behoorlijke uitdaging om deze kennis en capaciteit op gemeentelijk niveau te organiseren.

De marktmodellen waarbij de gemeente Leeuwarden zelf als regisseur en aanbestedende partij fungeert maakt in vergelijking met de regionale marktmodellen meer regie door de gemeente mogelijk. Daarbij gaat het om regie op aspecten zoals locatiebepaling en doorlooptijden voor de realisatie van laadinfrastructuur. Belangrijke voorwaarde is hierbij dan wel dat hiervoor de benodigde expertise en capaciteit (kunnen) worden georganiseerd en middelen worden vrijgemaakt voor benodigde (voor)investeringen en eventuele tekorten in de exploitatie (bij te beperkt gebruik van de openbare laadpalen).

De door de gemeente gewenste regie kan volgens het onderzoek van APPM echter ook binnen een regionaal opdrachtenmodel of een regionaal concessiemodel voldoende invulling krijgen. In beide gevallen kunnen nadere voorwaarden worden opgenomen binnen de aanbesteding, zodat gemeenten – meer dan nu het geval is – regie kunnen voeren op bijvoorbeeld de wijze (locaties) en snelheid van de uitrol van laadinfrastructuur.

Vervolg huidige concessie na 2025
Wij zijn voornemens om de conclusie en aanbevelingen uit het onderzoek over te nemen en het vervolg op de huidige regionale concessie samen met de overige Friese gemeenten, de provincie Fryslân en de OVEF de komende maanden nader vorm te geven. Binnen dit samenwerkingsverband wordt, mede aan de hand van een evaluatie van de huidige regionale concessie en een marktverkenning de komende maanden onderzoekt welk marktmodel na 2025 de voorkeur van alle betrokken overheden heeft. Hierbij liggen in hoofdlijnen drie mogelijke werkwijzen voor:

1. een regionale concessie met eigen energielevering via de OVEF
2. een regionale concessie zonder eigen energielevering via de OVEF
3. een regionaal opdrachtenmodel.

In later stadium – naar verwachting begin 2025 - wordt door ons een definitief besluit genomen over (de wijze van) deelname van de gemeente Leeuwarden aan deze regionale samenwerking.

Andere oplossingen voor bewoners zonder laadmogelijkheid op eigen erf
Tevens is door ons onderzocht welke andere mogelijkheden wij zien om bewoners gelegenheid te bieden om een elektrische auto op te laden wanneer zij niet beschikken over parkeermogelijkheden op eigen erf. Naar aanleiding van uw motie “Extra (in)spanning voor elektrisch rijden” is door ons de mogelijkheid overwogen om bewoners ruimte te bieden om zelf laadkabels of speciale voorzieningen in de openbare ruimte aan te brengen om elektrische auto’s vanuit of vanaf de woning op te laden (het zogeheten verlengd privaat laden).

Het is nu op basis van artikel 2:10 (Voorwerpen op of aan de weg en openbare plaats) van de Algemene Plaatselijke Verordening in de gemeente Leeuwarden niet toegestaan om laadkabels voor privédoeleinden in de openbare ruimte, bijvoorbeeld over stoepen, aan te brengen. Omdat het aantal EV-rijders de komende jaren blijft groeien, maar ook het aantal bewoners dat zelf (deels) voorziet in de eigen elektriciteitsopwekking, zal het aantal verzoeken aan de gemeente voor een dergelijke laadoplossing naar verwachting toenemen. We zetten hieronder de belangrijkste voor- en nadelen van een dergelijke laadoplossing op een rij.

De belangrijkste redenen om wel mee te werken aan verlengd-private laadoplossingen zijn de volgende:

- Het vergroot het aantal laadmogelijkheden en levert hiermee een bijdrage aan de transitie naar emissie-vrije mobiliteit;
- Laden is voor de consument goedkoper dan laden bij een publieke laadpaal;
- Het levert een bijdrage aan het beperken van netcongestie door gebruik eigen energieopbrengst, bijvoorbeeld door zonnepanelen;
- Er is geen extra aansluiting op het net benodigd;
- Voor de brandveiligheid van de woningen is het veiliger dat laden op afstand gebeurd i.v.m. mogelijke brandoverslag;
- Er is minder vraag naar openbare laadvoorzieningen waardoor het aantal openbare parkeerplaatsen voor bewoners met een fossiele brandstof auto minder sterk wordt beperkt.

De belangrijkste redenen om niet mee te werken aan verlengd-private laadoplossingen zijn de volgende:

- Risico op claims door bewoners op een privé-parkeerplaats in de openbare ruimte. Dit kan leiden tot onderlinge frustraties en spanningen onder buurtbewoners;
- Kans op minder openbare laadvoorzieningen in de openbare ruimte vanwege minder aanvragen voor een openbare laadpaal; dit is nadelig voor o.a. bezoekers en andere bewoners die geen parkeerplek voor de deur hebben;
- Kans op concurrentie met de lopende concessie laadinfrastructuur vanwege het mogelijk aanbieden van een privélaadpaal voor meerdere gebruikers;
- Het aanbod van publieke laadvoorzieningen neemt steeds verder toe, evenals de actieradius van elektrische auto’s;
- Noodzaak voor het vastleggen van verregaande afspraken over aansprakelijkheid, uitvoering, beheer, onderhoud en kosten met particulieren voor de realisatie van speciale voorzieningen in de openbare ruimte;
- Noodzaak van toezicht op goede uitvoering en installatie;
- Het betreft een oplossing voor een mogelijk tijdelijke situatie (denk bijvoorbeeld aan verhuizen door desbetreffende bewoner).

Op basis van de voors en tegens concluderen wij dat het aanbrengen van laadkabels voor privédoeleinden in de openbare ruimte een bijdrage kan leveren aan de transitie naar emissievrije mobiliteit, maar dat bij dergelijke oplossingen sprake is van een groot aantal praktische nadelen en risico’s. Wij handhaven daarom de huidige beleidslijn en staan het aanbrengen van laadkabels en speciale laadvoorzieningen voor privédoeleinden in de openbare ruimte niet toe.

Tot slot
Wij vertrouwen erop dat wij u met deze brief voldoende hebben geïnformeerd. Zoals in deze brief aangegeven zijn wij voornemens om het vervolg op de huidige regionale concessie samen met de overige Friese gemeenten, de provincie Fryslân en de OVEF vorm te geven. Wij zullen u hierover in een later stadium nader informeren.

Hoogachtend,

burgemeester en wethouders van Leeuwarden,

burgemeester.

secretaris.

**Dit document is rechtsgeldig digitaal ondertekend.*

Bijlage:
1. Onderzoek marktmodellen laadinfrastructuur Leeuwarden

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1

De motie: Duurzaam ‘stoepladen’ in Leeuwarden

De gemeenteraad van Leeuwarden, in vergadering bijeen op woensdag 8 oktober,

Constaterende dat:
• het gebruik van elektrische voertuigen (EV’s) toeneemt en daarmee ook de vraag naar laadmogelijkheden;
• inwoners zonder eigen oprit of parkeerplaats beperkte mogelijkheden hebben om hun EV op een duurzame manier op te laden;
• ‘stoepladen’ (het opladen van een EV via een verlengkabel vanuit de eigen woning over de stoep, met gebruik van een kabelmat of -goot) in veel gemeenten reeds op veilige en gereguleerde wijze wordt toegestaan;
• het zelf opwekken van stroom via zonnepanelen sterk wordt gestimuleerd, en huishoudens met overcapaciteit deze energie graag direct willen benutten, zeker met het aanstaande verdwijnen van de salderingsregeling;
• het gebruik van kabelmatten of -goten onder duidelijke voorwaarden in diverse gemeenten als veilig en verantwoord wordt beschouwd.

Overwegende dat:
• stoepladen een schone, duurzame en energie-efficiënte manier is om elektrische voertuigen op te laden;
• een duidelijke en veilige regeling voor stoepladen bijdraagt aan de energietransitie en de zelfstandigheid van inwoners vergroot;
• het ontmoedigen of verbieden van stoepladen ertoe kan leiden dat inwoners onnodig gebruik maken van publieke laadinfra, terwijl zij toegang hebben tot eigen (groene) stroom;

Verzoekt het college:
1. te onderzoeken op welke wijze stoepladen op een veilige en gereguleerde manier mogelijk gemaakt kan worden in Leeuwarden;
2. daarbij voorbeelden en werkwijzen te betrekken van andere gemeenten waar dit reeds succesvol wordt toegepast;
3. een voorstel te doen waarbij stoepladen wordt toegestaan onder heldere voorwaarden, zoals het verplicht gebruik van kabelmatten of -goten;
4. te onderzoeken of en op welke wijze op dit moment wordt gehandhaafd in situaties waarin inwoners zelfstandig een kabelmat of -goot hebben aangelegd voor het opladen van hun EV, en of er gevallen bekend zijn waarin handhavend is opgetreden;
5. de raad hierover vóór 1 maart 2026 te informeren,

En gaat over tot de orde van de dag.

Otto van der Galiën	Sikko Klaver	Marcel Visser
Lijst058.	GBL	VVD

Oldehoofsterkerkhof 2
Postbus 21000
8900 JA Leeuwarden
Telefoon 14058

Gemeente Leeuwarden

Collegevoorstel

Duurzaam stoepladen in Leeuwarden
Zaaknummer: .....

In dit collegevoorstel wordt uw college geadviseerd over stoepladen in Leeuwarden en bevat een nadere toelichting van de onderzoeksresultaten naar aanleiding van de aangenomen motie ‘’Duurzaam Stoepladen in Leeuwarden’’ in de gemeenteraad op 8 oktober 2025.

Beslispunten

1. Een werkgroep te vormen en een projectplan uitwerken voor een pilot met Verlengd Privaat Aansluiten (VPA).
2. De raad via bijgevoegde brief hierover te informeren.

Aanleiding & context

De raad heeft met de aangenomen motie “Duurzaam Stoepladen in Leeuwarden” het college verzocht om te onderzoeken hoe stoepladen mogelijk gemaakt kan worden. Er is sprake van stoepladen wanneer een bewoner zijn of haar (semi-)elektrische auto oplaadt op een openbare parkeerplek vanaf een privé-laadpaal of stopcontact op eigen terrein. Op dit moment is het niet toegestaan om via de stoep een (semi-)elektrische auto te laden. Dit is in strijd met artikel 2:10 (Voorwerpen op of aan de weg en openbare plaats) van de APV. Stoepladen wordt ook wel Verlengd Privaat Aansluiten (hierna: “VPA”) genoemd. Ten behoeve van de eenduidigheid hanteren we in dit stuk daarom de term “VPA”, i.p.v. “stoepladen”.

Naar aanleiding van een eerder door de raad aangenomen motie “Extra (in)spanning voor elektrisch rijden”, aangenomen d.d. 8 november 2023, zijn de voor- en nadelen van stoepladen in beeld gebracht en afgewogen. In de schriftelijke beantwoording van deze motie (kenmerk: 2024-145536 d.d. 22 oktober 2024) concludeerden wij dat het wijzigen van de bestaande beleidslijn niet wenselijk was. Er heeft toen geen beleidswijziging plaatsgevonden.

Argumenten

In de schriftelijke beantwoording van de motie “Extra (in)spanning voor elektrisch rijden” zijn de argumenten om VPA wel of niet toe te staan onder elkaar gezet. Deze beantwoording is opgenomen bij dit voorstel onder bijlage 3. Op basis van argumenten is in de schriftelijke beantwoording van de motie “Extra (in)spanning voor elektrisch rijden” het besluit genomen om VPA in Leeuwarden niet toe te staan. Het aannemen van de motie “Duurzaam Stoepladen in Leeuwarden” op 8 oktober 2025 raad heeft ons ertoe gezet de beargumentering van 8 oktober 2024 te heroverwegen.

Resultaat van deze heroverweging is om een pilot te starten met een beperkt aantal deelnemers (25) om zo effecten en leerpunten in beeld te brengen. De pilot loopt van 2027 tot 2028. Onderstaande argumenten zijn de reden om de pilot te starten, maar we weten ook dat de eerder benoemde nadelige effecten en risico’s nog niet weerlegd kunnen worden. Dat weerhoudt ons dan ook van een directe beleidswijziging en daarmee een grootschalige uitrol.

Argumenten om een pilot te starten:

1. *Toenemende vraag vanuit bewoners*
   Wij merken dat de vraag naar VPA vanuit de inwoners in 2025 is toegenomen. We krijgen regelmatig het verzoek of de gemeente het laden over de stoep wil toestaan.

2. *Ontwikkelingen op energiebeleid en de -markt*
   De afschaffing van de salderingsregeling, hogere terugleverkosten en dynamische energiecontracten zorgen ervoor dat de financiële prikkel om zelf bij huis te laden steeds groter wordt.

3. *Veel positieve ervaringen bij andere gemeenten*
   Uit deze inventarisatie is gebleken dat de meeste gemeenten die aan de slag gaan met VPA, regelmatig in de vorm van een pilot, een positieve ervaring hebben en VPA uiteindelijk opnemen in het beleid.

4. *Meer beschikbare data en handvatten*
   Inmiddels zijn er meer pilotresultaten van andere gemeenten en kennisdocumenten van samenwerkingsverbanden. Veel gemeenten zijn aan de slag gegaan met VPA.

5. *Zorgen over toenemende parkeerdruk en laadpaalkleven*
   Paalkleven zorgt voor frustraties bij bewoners, net name in wijken met een hoge parkeerdruk of op plekken met weinig openbare laadpalen. Met de introductie van VPA zijn bewoners minder afhankelijk van openbare laadpalen.

Het uitvoeren van de pilot stelt ons in staat om de volgende doelen te bereiken:

1. Vaststellen of VPA een bijdrage levert aan emissievrije mobiliteit;
2. Vaststellen of VPA in de praktijk uitvoerbaar is en er geen onacceptabele nadelige gevolgen of risico's ontstaan;
3. Ervaring opdoen met VPA om daarmee invulling te kunnen geven aan toekomstige beleidsregels;
4. De interne organisatie en de benodigde processen inregelen, zodat (bij een succesvolle pilot) de gemeente aanvragen in de toekomst op gestroomlijnde wijze kan oppakken.

Kanttekeningen en risico's
Voor het uitvoeren van een pilot zijn er twee categorieën aan risico's geïdentificeerd. De eerste categorie betreft de algemene risico's en nadelige effecten bij het toestaan van VPA, geformuleerd in de schriftelijke beantwoording van de motie "Extra (in)spanning voor elektrisch rijden" (zie bijlage 3). Daarnaast zijn de specifieke risico's voor het uitvoeren van een pilot nader onderzocht. Hiermee hebben we de volgende risico's in kaart gebracht:

1. *Onvoldoende interne capaciteit*
   De mogelijkheid bestaat dat er onvoldoende capaciteit beschikbaar is om de kabelgoten aan te brengen en te onderhouden door de buitendienst. Dit wordt z.s.m. nader onderzocht.

2. *Te kleine steekproef*
   Bij te hoge deelnamekosten of onvoldoende communicatie bestaat de kans dat te weinig bewoners zich aanmelden voor de pilot. Hierdoor wordt de steekproef kleiner en worden de resultaten minder betrouwbaar.
3. *Vervolgacties pilot*
   Ook na het afronden van de pilot met een positief resultaat, en wij besluiten VPA toe te staan, moeten er nog veel acties genomen worden. Bijvoorbeeld:
   a. Het opzetten van een aanvraagportaal;
   b. Het regelen dat er capaciteit komt voor het toetsen van aanvragen;
   c. Het regelen van structurele capaciteit bij de buitendienst en handhaving;
   d. Het opstellen van een handhavingskader en het uitwerken van de definitieve beleidsregels inclusief communicatieplan.
4. *Exacte kosten zijn niet inzichtelijk*
   De exacte kosten van de pilot zijn volledig niet inzichtelijk, omdat de opzet voor de pilot nog uitgewerkt moet worden. Onder het kopje financiën wordt dit verder toegelicht.
5. *Extra druk op handhaving*
   De kans bestaat dat het aanbrengen van kabelgoottegels leidt tot extra handhavingsverzoeken. Gelet op de beperkte aantal deelnemers, en verwachte lage urgentie van deze verzoeken, wordt de extra nodige capaciteit vanuit handhaving beperkt geacht.

In het op te stellen projectplan voor de pilot zullen deze risico's nader onderzocht worden en zoveel mogelijk gemitigeerd worden.

Financiën
Voor het nader onderzoeken en opzetten van een pilot is voor 2026 geen aanvullend budget nodig. Pas vanaf 2027, nadat er een projectplan is en het college daar een besluit over heeft genomen, zijn middelen nodig om de aanleg van kabelgoottegels en het onderhoud daarvan te bekostigen. De kosten van het aanbrengen van kabelgoottegels is afhankelijk van de stoepbreedte, en komt gemiddeld neer op 500,- euro per bewoner. Daarbij moet een reservering voor de verwijdering en onderhoud bijgerekend worden. Daarnaast is het voornemen om een beperkt deel van het budget te reserveren voor communicatiemiddelen.

Omdat het een pilot betreft, en de tegels na het afronden van de pilot mogelijk verwijderd worden, worden niet de volledige aanlegkosten in rekening gebracht bij de deelnemers. Bij het delen van de aanlegkosten dragen deelnemers zelf 50 procent (gemiddeld € 250,-) bij. Op basis van deze uitgangspunten wordt het benodigde budget geschat op € 12.250,- om de pilot uit te voeren in 2027 en 2028.

Voor het collegevoorstel dat ingediend moet worden voor de aanvang van de pilot zal het benodigde budget definitief vastgesteld worden a.d.h.v. een begroting. Dit budget kan hoger of lager uitvallen dan het geschatte bedrag van € 12.250,-. In de tussentijd wordt onderzocht vanuit welk budget de pilot bekostigd kan worden. In eerste instantie wordt onderzocht of de stelpost voor operationele kosten laadinfra benut kan worden.

Alternatieven
Naast het organiseren van een pilot kunnen deze alternatieven overwogen worden:

1. VPA gaan toestaan zonder eerst een pilot uit te voeren. Wij kunnen dit echter nu lastig onderbouwen gelet op de nadelige effecten en de risico's.
2. Het organiseren van een pilot met een ander oplossing. Bijvoorbeeld met een kabelmat of een platte kabel.

In de brief aan de raad is tevens toegelicht hoe wij denken VPA te kunnen reguleren. Wij hebben de voorkeur uitgesproken om bij de beleidskeuze om VPA toe te staan de APV te wijzigen en nadere regels voor het gebruik van VPA op te stellen. Een bewoner zal een vergunning moeten aanvragen of een melding moeten doen voordat kabelgoottegels, of een andere oplossing, aangelegd mogen worden. Andere mogelijkheden om het te legaliseren, die niet onze voorkeur hebben, zijn:

1. De mogelijkheid creëren in de APV om een ontheffing aan te vragen voor een kabelmat of -goottegel;
2. Een uitzondering aanbrengen in de APV waardoor het verbod onder artikel 2:10 niet van toepassing is op een kabelmat of -goottegel;
3. Het gedogen van een kabelmat of-goottegel zonder nadere regels vast te leggen.
4.

Vervolgstappen
De pilot kan, globaal, in de volgende hoofdstappen onderverdeeld worden:

1. Werkgroep samenstellen
2. Projectplan schrijven
3. Collegebesluit (volgens art. 1:9 APV)
4. Pilot uitvoeren
5. Pilotresultaten evalueren
6. Besluiten nemen over VPA
    a. Bij een positieve uitkomst van de pilot kan het toestaan van VPA uitgebreid worden d.m.v. een aanpassing in de APV.
    b. Bij een negatieve uitkomst van de pilot wordt VPA niet uitgebreid.

Het is streven is om in het najaar van 2026 het projectplan gereed te hebben, zodat er een collegebesluit genomen kan worden over de pilot.

Bijlage

1. Brief aan de raad
2. De motie: Duurzaam ‘stoepladen’ in Leeuwarden, van 8 oktober 2025
3. Informerende brief aan de raad inzake openbare laadinfrastructuur, 2024-kenmerk 145536, van 22 oktober 2024

Oldehoofsterkerkhof 2
Postbus 21000
8900 JA Leeuwarden
Telefoon 14 058

www.leeuwarden.nl
E-mail gemeente@leeuwarden.nl

KVK-nummer 59734817
BTW-nummer NL 0019.03.664.B01

Gemeente Leeuwarden

Aan de gemeenteraad.

Onderwerp	Beantwoording motie Duurzaam ‘stoepladen’ in Leeuwarden
Uw kenmerk	-
Ons kenmerk	OnsKenmerk
Dienst	Ruimtelijk domein
Sector	Inrichting en Beheer Buitenruimte
Contact	14058, 5.1.2e
Bijlagen	
Datum	Februari 2026

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 8 oktober 2025 heeft uw raad de motie Duurzaam ‘stoepladen’ in Leeuwarden aangenomen. In deze brief geven we aan op welke wijze we om willen gaan met de door uw raad aangenomen motie.

Aanleiding
Uw raad heeft met de door u aangenomen motie gevraagd het college verzocht om te onderzoeken hoe stoepladen mogelijk gemaakt kan worden. Stoepladen is niet toegestaan omdat dit in strijd is met artikel 2:10 (Voorwerpen op of aan de weg en openbare plaats) van de Algemene Plaatselijke Verordening Leeuwarden (hierna: “APV”).

Naar aanleiding van een eerder door uw raad aangenomen motie “Extra (in)spanning voor elektrisch rijden”, aangenomen d.d. 8 november 2023, zijn door ons de voor- en nadelen van stoepladen in beeld gebracht en afgewogen. In onze schriftelijke beantwoording van deze motie (kenmerk: 2024-145536 d.d. 22 oktober 2024) concludeerden wij dat het wijzigen van de bestaande beleidslijn niet wenselijk was.

Handhaving op stoepladen
Voor de handhaving op het gebruik van laadkabels en kabelmatten in de openbare ruimte is geen handhavingscapaciteit gereserveerd. Er is dus geen sprake van actieve handhaving op het verbod op stoepladen en er zijn geen gevallen bekend waarin handhavend is opgetreden.

Stoepladen gereguleerd toestaan
Aangezien stoepladen volgens artikel 2:10 van de APV niet is toegestaan, is het noodzakelijk om de APV te wijzigen om stoepladen te kunnen toestaan. De voorkeur gaat uit naar een wijziging waarbij een vergunnings- of meldingsplicht verbonden wordt aan stoepladen, en in de nadere regels moeten randvoorwaarden opgenomen worden die borgen dat stoepladen op een wijze

wordt toegepast. Hiermee houdt de gemeente meer grip op het (handhaven van) stoepladen, en voorkomt daarmee een ongereguleerde uitrol van kabelmatten en -goottegels in de straten. In gemeenten die stoepladen faciliteren wordt in de meeste gevallen de kabelgoottegel toegestaan, soms ook de kabelmat of een combinatie van deze oplossingen. De laadarm waarbij de laadkabel met een arm (hoog) over de stoep wordt geleid, en de platte laadkabel wordt in Nederland niet of sporadisch toegepast.

Uit een inventarisatie onder de Nederlandse gemeenten is aangetoond dat ongeveer 20% van de gemeenten een vorm van stoepladen toestaat, en circa 10% staat stoepladen toe voor deelnemers van een pilot. Uit deze inventarisatie is gebleken dat de meeste pilots een positief resultaat hebben bereikt. Slechts in enkele gevallen werd niet gekozen om stoepladen na het afronden van de pilot nog toe te staan.

Stoepladen in de gemeente Leeuwarden
In de schriftelijke beantwoording van 22 oktober 2024 zijn redenen geformuleerd om stoepladen wel of niet toe te staan. In de tussentijd hebben een aantal ontwikkelingen plaatsgevonden die van belang zijn voor het heroverwegen van het huidige beleid ten aanzien van stoepladen:

1. *Toenemende vraag vanuit bewoners*
2. *Ontwikkelingen op energiebeleid en de -markt (o.a. salderen)*
3. *Veel positieve ervaringen bij andere gemeenten*
4. *Meer beschikbare openbare data en handvatten*
5. Zorgen over toenemende parkeerdruk en laadpaalkleven

Omdat de gemeente geen praktische ervaring heeft met stoepladen, en de geïdentificeerde nadelige effecten en risico's niet weerlegd kunnen worden, wordt er niet gekozen voor een beleidswijziging waarin stoepladen wordt toegestaan. Echter, om ervaring op te doen, en de nadelige effecten en risico's in de praktijk te toetsen, zijn wij voornemens om in 2026 een pilot voor te bereiden die vervolgens in 2027 en 2028 wordt uitgevoerd. Na het afronden van de pilot vindt er een evaluatie plaats en wordt er een definitieve beleidskeuze gemaakt. Indien stopladen definitief wordt toegestaan moeten er nieuwe beleidsregels, een handhavingskader en een communicatieplan opgesteld worden.

Het aantal pilotdeelnemers zal beperkt worden, er wordt uitgegaan van 25 deelnemers, en de looptijd bedraagt een jaar. Voor de pilot hanteren we een zogeheten kabelgoottegel. Dit is ons inzien een robuuste laadoplossing in vergelijking met andere oplossingen. Er wordt op dit moment onderzocht hoeveel budget nodig is voor de pilot, en of dit uit bestaande stelposten of producten bekostigd kan worden.

Vervolgstappen
Het college van B&W kan volgens artikel 1:9 (Experimenteerartikel) van de APV besluiten tot het houden van een pilot, waarbij afgeweken mag worden van artikel 2:10. Wij onderzoeken of een pilot uitvoerbaar is door de gemeente. Als dit mogelijk blijkt te zijn zal een projectplan voorgesteld worden aan het college d.m.v. een collegevoorstel, waarna een collegebesluit genomen wordt over de pilot.

Tot slot
Wij vertrouwen erop dat wij u met deze brief voldoende hebben geïnformeerd. Wij streven ernaar om de pilot in 2027 en 2028 te gaan uitvoeren. Wij zullen u in een later stadium nader informeren over de voortgang en de uiteindelijke resultaten van de pilot.

Hoogachtend,

burgemeester en wethouders van Leeuwarden,

burgemeester.

secretaris.

**Dit document is rechtsgeldig digitaal ondertekend.*

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1

U heeft onderstaande gegevens ingevuld.

Betreft: Contactformulier van 3 maart 2026

WAT WILT U DOORGEVEN OF VRAGEN?	
Onderwerp	Laadkabel door stoeptegelgoot
Naam	5.1.2e
E-mailadres	5.1.2e
Vraag / opmerking	Ik krijg binnenkort een elektrische leaseauto maar heb geen eigen terrein waar ik kan lader. Kan ik toestemming krijgen om een laadkabel over de stoep te leggen in een daarvoor bestemde laadkabel stoeptegel? Zo nodig ben ik ook bereid om onderdeel te zijn van een test als jullie het dit jaar nog onderzoeken. Ik hoor graag. Groet 5.1.2e

BEVESTIGING	
Ik verklaar dat deze aanvraag volledig en naar waarheid is ingevuld.	Ja
Ik wil graag een ontvangstbevestiging met het zaaknummer van deze aanvraag/melding via de mail ontvangen.	Ja

CONTROLE TEGEN SPAM	
Vraag	Wat is de eerste letter van het woord gemeente?
Vul uw antwoord in	g

Met vriendelijke groet,

Gemeente Leeuwarden

Heeft u vragen? Dan kunt u altijd contact opnemen.

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1

From: '5.1.2e
Sent: 6/9/2026 3:23:20 PM +00:00
To: '5.1.2e' <5.1.2e@leeuwarden.nl>, 5.1.2e' <5.1.2e@leeuwarden.nl>
Cc:
Subject: RE: Verlengd Private Aansluiting (Stoepladen)

Goedemiddag 5.1.2e en 5.1.2e,

Het is gelukt, het dossier is ter goedkeuring aangeboden.

@5.1.2e Mijn eerdere vraag kun je dus negeren. Zou je wel de nieuwe stukken van dossier 3988 willen bekijken en afhandelen in ibabs?

Dank voor jullie hulp hierin!

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Adviseur Duurzame Mobiliteit
Team Stedenbouw & Mobiliteit, Sector Inrichting en Beheer Buitenruimte
E 5.1.2e@leeuwarden.nl
T 14 058

Van: 5.1.2e <5.1.2e@leeuwarden.nl>
Verzonden: dinsdag 9 juni 2026 16:22
Aan: 5.1.2e <5.1.2e@leeuwarden.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@leeuwarden.nl>
Onderwerp: RE: Verlengd Private Aansluiting (Stoepladen)

Dag 5.1.2e

De parafering is ingetrokken waardoor je weer bij het dossier kan.

Besluitpunt 3 is wel noodzakelijk.

En er wel even op letten dat alle documenten vanuit Rex worden gekoppeld naar ibabs en tot slot bijlage 4 in word-versie in Rex plaatsen.

Groet,

5.1.2e

Van: 5.1.2e <5.1.2e@leeuwarden.nl>
Verzonden: dinsdag 9 juni 2026 15:25
Aan: 5.1.2e <5.1.2e@leeuwarden.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@leeuwarden.nl>
Onderwerp: RE: Verlengd Private Aansluiting (Stoepladen)
Urgentie: Hoog

Hallo 5.1.2e en 5.1.2e,

Zouden jullie je goedkeuring in ibabs voor dossier 3988 (verlengd private aansluiting) willen intrekken?

Dan voegen wij de beleidsregels en de aangepaste stukken met feedback van Evert toe. Het lukt nu niet om iets toe te voegen.

@5.1.2e Zou je ook een blik willen werpen op de besluitpunten, en laten weten of je het ermee eens bent? Ik had met collega's namelijk de discussie het besluit nummer 3 noodzakelijk was. Op

advies van 5.1.2e hebben we het erin gelaten. Dit gaat over het intrekken van de gepubliceerde beleidsregels die door het vaststellen van nieuwe beleidsregels niet langer moeten gelden.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e



Adviseur Duurzame Mobiliteit
Team Stedenbouw & Mobiliteit, Sector Inrichting en Beheer Buitenruimte
E 5.1.2e@leeuwarden.nl
T 14 058

Van: 5.1.2e
Verzonden: dinsdag 9 juni 2026 11:42
Aan: 5.1.2e <5.1.2e@leeuwarden.nl>
Onderwerp: RE: Verlengd Private Aansluiting (Stoepladen)

Goedemorgen 5.1.2e,

Dank je voor de toelichting en je snelle reactie.

De stukken zijn gereed, alleen de wijzigingen moeten nog geaccepteerd worden. Ik zorg dat de stukken er vandaag instaan.

Ik zal vervolgens met 5.1.2e afstemmen (die heeft de stukken destijds al in iBabs gezet) dat de nieuwste stukken erin komen en dat de beslispunten daarop aangepast worden. Ik zal 5.1.2e voor de zekerheid vragen even mee te kijken of er zeker van te zijn dat wij het correct aanleveren.

Volgens mij gaat het zo wel lukken om het deze maand bij het college te krijgen, heel fijn!

Met vriendelijke groet,

5.1.2e



Adviseur Duurzame Mobiliteit
Team Stedenbouw & Mobiliteit, Sector Inrichting en Beheer Buitenruimte
E 5.1.2e@leeuwarden.nl
T 14 058

Van: 5.1.2e <5.1.2e@leeuwarden.nl>
Verzonden: maandag 8 juni 2026 15:04
Aan: 5.1.2e <5.1.2e@leeuwarden.nl>
Onderwerp: RE: Verlengd Private Aansluiting (Stoepladen)

Dag 5.1.2e

Om de vergadering van 30 juni te halen, dan moet de nota uiterlijk op 16 juni om 17 uur in mijn parafeerbak in iBabs staan.

Dat betekent dat jij de betreffende stukken in Rex moet plaatsen, met zaaktype collegevoorstel.

Vervolgens moet je deze bestanden koppelen naar iBabs en iBabs verder invullen, onder ander besluitpunten.

Als dat klaar is, dan zet je de nota op route ter parafering.

Eerst moet de sectormanager paraferen en dan komt de nota bij mij.

Wat mij betreft zet je nu alles al op route.

Als er nog vragen zijn, dan hoor ik het graag.

Groet,

5.1.2e

Van: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Verzonden: maandag 8 juni 2026 14:02
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
CC: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>; 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: FW: Verlengd Private Aansluiting (Stoepladen)
Urgentie: Hoog

Goedemiddag 5.1.2e,

Hopelijk heb je een prettig verlof gehad.

Ik heb van Evert net zijn terugkoppeling gekregen op de opgestelde beleidsregels voor Stoepladen/VPA. Al met al had hij weinig opmerkingen.

Hij vraagt of we ervoor kunnen zorgen dat het op 30 juni door het college behandeld kan worden. Om dit voor elkaar te krijgen heb ik uiterlijk woensdag jouw bevestiging nodig, dat je ook akkoord bent met inhoud.

In onderstaande mails vind je een toelichting op de stukken die we hebben opgesteld.

Denk je dat het lukt om dit op korte termijn te regelen?

Verder begreep ik van 5.1.2e dat wij de definitieve stukken in REX kunnen uploaden, en dat jij de zaak moet vastzetten/bevestigen in iBabs zodat het op de agenda komt. Klopt dat?

Bedankt voor je hulp alvast.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Adviseur Duurzame Mobiliteit
Team Stedenbouw & Mobiliteit, Sector Inrichting en Beheer Buitenruimte
E 5.1.2e @leeuwarden.nl
T 14 058

Van: Stellingwerf, Evert <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Verzonden: zondag 7 juni 2026 16:40
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
CC: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>; 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: RE: Verlengd Private Aansluiting (Stoepladen)

Dag 5.1.2e

Dank voor het doorsturen. Het voorstel en de brief zien er goed uit.

In de bijlagen nog een paar kleine suggesties.

Tot slot twee vragen:

1. Nu de ‘Beleidsregels publieke laadpunten gemeente Leeuwarden’ worden aangevuld met regels voor ‘verlengd privaat laden’ kun je jezelf afvragen of de titel nog helemaal de lading denkt. Wellicht moet de titel worden aangepast tot ‘Beleidsregels laadpunten gemeente Leeuwarden’. Hoe zien jullie dit?
2. Als 5.1.2e ook akkoord is en het haalbaar is om dit voor de zomer door het college te leiden (laatste vergadering = 30 juni) zou dat sterk mijn voorkeur hebben. Als ik daarvoor nog iets moet betekenen in het kader van nazending, hoor ik dat graag.

Succes met de afronding!

Met vriendelijke groet,

Evert Stellingwerf
Wethouder duurzame ontwikkeling
5.1.2e @leeuwarden.nl
5.1.2e

Gemeente Leeuwarden
Oldehoofsterkerkhof 2
8911 DH LEEUWARDEN
Telefoon 14 058 | www.leeuwarden.nl | LinkedIn

Van: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Verzonden: dinsdag 2 juni 2026 18:46
Aan: Stellingwerf, Evert <5.1.2e @leeuwarden.nl>
CC: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>; 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: FW: Verlengd Private Aansluiting (Stoepladen)

Hallo Evert,

Inmiddels zijn we zover dat we de beleidsregels voor Verlengd Privaat Aansluiten (VPA) met je kunnen delen.

Ik had de regels al voorgelegd aan 5.1.2e, maar ik zie dat hij tot volgende week met verlof is. Dus ik stuur de beleidsregels alvast naar je op de vaart erin te houden. Als 5.1.2e volgende week nog terug kan komen op het stuk, dan neem ik zijn feedback ook mee.

De beleidsregels voor VPA hebben verwerkt we in de beleidsregels Publieke Laadpunten. De regels hebben we bewust zo duidelijk en simpel mogelijk gehouden. We hebben daarbij denkbeelden en beleidsstukken van andere gemeenten gebruikt om onze regels op te stellen. Je zult dus zien dat onze regels grotendeels overeenkomen met regels bij andere gemeenten. Zoals eerder aangegeven gaan we exclusief de platte laadkabel toestaan.

In het bijgevoegde stuk heb ik de wijzigingen bijgehouden, hierdoor kun je goed zien welke regels we hebben toegevoegd. De bestaande regels (voor publieke laadpunten) zijn ongewijzigd gebleven. We hebben wel een aantal begrippen aangepast om het verschil tussen regels over publieke laadpunten en VPA-constructies te duiden.

Wellicht nuttig om te weten, we hebben recent gezien steeds meer gemeenten ook aan de slag gaan met de platte laadkabel. Recent zijn ook de gemeenten Assen en Stadskanaal begonnen met toestaan van de platte laadkabel.

Voordat we de stukken definitief in iBabs zetten zou ik je willen vragen of je aanvullingen/opmerkingen hebt op de beleidsregels. Ik stuur ook de laatste versies mee van het collegevoorstel en de brief aan de raad. Aan deze laatste twee stukken is weinig veranderd sinds je ze voor het laatst hebt gezien (toen via 5.1.2e). We hebben alleen toegevoegd dat we nu tegelijk de beleidsregels publiceren, en niet langer op een later moment.

Fijne avond en alvast bedankt voor je terugkoppeling.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Adviseur Duurzame Mobiliteit
Team Stedenbouw & Mobiliteit, Sector Inrichting en Beheer Buitenruimte
E 5.1.2e @leeuwarden.nl
T 14 058

Van: 5.1.2e
Verzonden: vrijdag 22 mei 2026 12:06
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
CC: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: RE: Verlengd Private Aansluiting (Stoepladen)

Goedemiddag 5.1.2e ,

Inmiddels hebben wij de beleidsregels voor verlengd private aansluitingen opgesteld.

Ben je in de gelegenheid om een blik te werpen op de regels, en je eventuele bevindingen met mij te delen? Daarna is het ons voorstel om het eerst nog voor te leggen aan Evert.

De beleidsregels publieke laadpunten is een gepubliceerd stuk waarin wij nu aanpassingen aanbrengen. We hebben de wijzigingen bijgehouden, dus je kunt gelijk zien welke artikelen zijn toegevoegd of aangepast. Het opstellen van de regels hebben wij in afstemming gedaan met 5.1.2e , 5.1.2e en 5.1.2e . De regels zijn grotendeels opgesteld aan de hand van gepubliceerde regels van andere gemeenten.

Het collegevoorstel en de brief aan de raad passen ik begin volgende week. Hierin moeten we nog een verwijzing toevoegen naar de beleidsregels die het college vaststelt. Dan kunnen we het daarna als een pakket voorleggen aan Evert.

Ik hoor graag wat je ervan vindt.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Adviseur Duurzame Mobiliteit
Team Stedenbouw & Mobiliteit, Sector Inrichting en Beheer Buitenruimte
E 5.1.2e @leeuwarden.nl
T 14 058

Van: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Verzonden: donderdag 7 mei 2026 16:36
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>

CC: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: RE: Verlengd Private Aansluiting (Stoepladen)

Dag 5.1.2e

Mooi en maak er dan maar 1 nota van.

Groet,

5.1.2e

Van: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Verzonden: donderdag 7 mei 2026 15:29
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
CC: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: RE: Verlengd Private Aansluiting (Stoepladen)

Goedemiddag 5.1.2e,

Dat kan, we kunnen op korte termijn de regels voor VPA uitwerken.

Was de intentie om dit aan te leveren voor de collegevergadering van 19 mei, zodat er gelijk besloten kan worden? Zo niet, stel ik voor om dit onderwerp een week later op de agenda te zetten.

Ik zal met 5.1.2e en 5.1.2e schakelen om z.s.m. de regels aan te leveren.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Adviseur Duurzame Mobiliteit
Team Stedenbouw & Mobiliteit, Sector Inrichting en Beheer Buitenruimte
E 5.1.2e @leeuwarden.nl
T 14 058

Van: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Verzonden: donderdag 7 mei 2026 11:34
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
CC: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: RE: Verlengd Private Aansluiting (Stoepladen)

Dag 5.1.2e

Overleg gehad binnen Concern en in het verlengde daarvan is er ook overleg geweest met Evert.

De vraag die naar voren kwam of het ook mogelijk is om alleen de wijziging van de beleidsregel voor VPA toe te voegen aan dit collegevoorstel.

Volgens Evert is dit slechts een kleine aanpassing.

Dan kunnen de overige wijzigingen later wordt voorgelegd aan het college.

Zou dat eventueel op zeer korte termijn lukken?

Groet,

5.1.2e

Van: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Verzonden: woensdag 6 mei 2026 16:31
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
CC: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: RE: Verlengd Private Aansluiting (Stoepladen)

Goedemiddag 5.1.2e,

We hebben net de aftrap gehad voor het actualiseren van de beleidsregels openbare laadinfra. Het is dus nog niet duidelijk wat de ‘’scope’’ (hoeveel er aangepast en onderzocht moet worden) is.

Het is lastig om nu precies te zeggen hoeveel tijd er nodig. Ik verwacht enkele maanden, dus ergens in de zomer zou het bij het college moeten liggen.

Ik denk dat het in dit geval toch handiger is om alvast de raad informeren, gelet op de tijd die ertussen zit.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Adviseur Duurzame Mobiliteit
Team Stedenbouw & Mobiliteit, Sector Inrichting en Beheer Buitenruimte
E 5.1.2e @leeuwarden.nl
T 14 058

Van: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Verzonden: woensdag 6 mei 2026 12:03
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
CC: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: RE: Verlengd Private Aansluiting (Stoepladen)

Dag 5.1.2e

Wanneer verwachten jullie dan dat de nieuwe beleidsregels vastgesteld kunnen worden in het college?

Als dat niet te lang meer duurt, dan zou je het kunnen combineren.

Groet,

5.1.2e

Van: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Verzonden: dinsdag 5 mei 2026 17:14
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
CC: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: RE: Verlengd Private Aansluiting (Stoepladen)

Goedemiddag 5.1.2e,

Fijn dat je meeleest in dit dossier. Je verhaal klinkt logisch.

Zoals ik het begrijp informeren wij de raad omdat hierom gevraagd werd in de aangenomen motie van oktober (bijlage). Dat zou eigenlijk uiterlijk 1 maart gedaan worden, maar vanwege uitloop in het onderzoek is dat niet gehaald. Via de brief willen wij de raad nu alsnog informeren.

Naar verwachting hebben we wel tijd nodig om de beleidsregels aan te passen, omdat we ook de regels rondom openbare laadpalen gaan actualiseren. Deze staan in hetzelfde stuk.

Zou met je deze redenen in gedachten alsnog de raad willen informeren met de reeds opgestelde brief?

Verder hebben we nauw contact met Communicatie. We hebben afspraken gemaakt over hoe we inwoners gaan informeren. Dat komt in orde.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e



Adviseur Duurzame Mobiliteit
Team Stedenbouw & Mobiliteit, Sector Inrichting en Beheer Buitenruimte
E 5.1.2e @leeuwarden.nl
T 14 058

Van: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Verzonden: vrijdag 1 mei 2026 08:57
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>; 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: Verlengd Private Aansluiting (Stoepladen)

Dag heren,

Bij het voorstel vraag ik me af waarom we deze brief op dit moment sturen en waarom niet wanneer we de beleidsregels behandelen, wat een veel logischer moment is. Zeker met het lezen van het Collegevoorstel, wat helder uiteenzet waarom de beleidsregels aanpassing vragen, lijkt het me verstandiger om de beleidsregels aan te passen en naar aanleiding daarvan de brief aan de raad te sturen. Dan sla je twee vliegen in één klap en je hebt een sterke aanleiding voor het aanvullend informeren van de raad.

Verder lijkt het ook verstandig om daar enige mate van publiciteit aan te hangen. In het Collegevoorstel wordt niet gesproken over hoe hierover gecommuniceerd wordt. Dat lijkt me wel relevant.

Groet,

5.1.2e

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8

Oldehoofsterkerkhof 2
Postbus 21000
8900 JA Leeuwarden
Telefoon 14058

Gemeente Leeuwarden

Collegevoorstel

Collegevoorstel
Zaaknummer: 2026-106795

Aanleiding & context
Op 8 oktober 2025 heeft de raad de motie ‘Duurzaam stoepladen in Leeuwarden’ aangenomen (bijlage 1). Met deze motie werd het college verzocht te onderzoeken op welke wijze het mogelijk is om inwoners toe te staan hun auto te laden vanuit de eigen woning, over of door de openbare ruimte. Deze vorm van laden wordt Verlengd Privaat Aansluiten (hierna: ‘VPA’) genoemd. In eerdere besluitvorming heeft het college ervoor gekozen VPA niet toe te staan. In de raadsbrief van 22 oktober 2024 zijn de voor- en nadelen van VPA afgewogen; dit leidde destijds niet tot een beleidswijziging.

Naar aanleiding van de motie van 8 oktober 2025, waarin het college werd verzocht een voorstel te doen om VPA te legaliseren, is nader onderzoek uitgevoerd. Daarbij is gesproken met meerdere gemeenten in Noord-Nederland en elders in het land die ervaring hebben met VPA. De samenvattingen zijn opgenomen in bijlage 2. Uit deze gesprekken blijkt dat steeds meer gemeenten VPA onder voorwaarden toestaan en dat er inmiddels voldoende kennis en praktijkervaring beschikbaar is om dit op een beheerste wijze te reguleren. Voorgesteld wordt om VPA gereguleerd toe te staan en daarbij specifieke voorzieningen en duidelijke regels toe te passen.

Op welke wijze VPA wordt toegestaan berust op aanbevelingen van het CROW. Het CROW adviseert nadrukkelijk het gebruik van kabelgoottegels of (ultra) platte kabels (5 mm dikte) als meest toegankelijke en veilige oplossingen. Er wordt voorgesteld om alleen de platte kabel toe te gaan staan. Een voorbeeld van de platte kabel staat in bijlage 3. De argumenten om te kiezen voor de platte kabel zijn nader toegelicht onder de kop ‘Argumenten’.

In Artikel 2.10 lid 2 sub i van de APV staat: ‘Het verbod om zonder vergunning van het college van burgemeester en wethouders de weg, een weggedeelte of een openbare plaats anders te gebruiken dan overeenkomstig de publieke functie daarvan is niet van toepassing op plaatsing van e-oplaadpalen en -objecten indien en voor zover de plaatsing daarvan voldoet aan de door het college vastgestelde beleidsregels’. Het voorstel is om nieuwe beleidsregels voor laadinfra op te stellen, waarin de voorwaarden staan voor het toestaan van VPA, in de vorm van een platte kabel. Er is bij dit voorstel geen aanpassing van de APV nodig. De aangepaste ‘Beleidsregels laadpunten gemeente Leeuwarden’ zijn opgenomen in bijlage 4.

Door het wijzigen van de beleidsregels hoeft de gemeente geen vergunningen te verlenen. De argumenten waarom andere vormen van reguleren minder geschikt zijn, zijn nader toegelicht onder de kop ‘Alternatieven’. Inwoners worden geïnformeerd over het gebruik van de platte kabel via de website en een persbericht, en in overleg met Communicatie worden wijkorganisaties geïnformeerd.

Argumenten
Argumenten om beleid ten aanzien van VPA te voeren zijn:

- Toenemende vraag vanuit inwoners, mede door de afbouw van de salderingsregeling, toenemende terugleverkosten, hogere brandstofkosten en de opkomst van dynamische energiecontracten;
- Positieve ervaringen bij andere gemeenten, waar VPA onder voorwaarden goed uitvoerbaar blijkt. Deze gemeenten geven aan dat er weinig overlast wordt ervaren door 'claimgedrag' van parkeerplekken;
- Beschikbaarheid van landelijke richtlijnen, zoals CROW-publicatie K-D222 (2025), waarmee robuuste regels kunnen worden opgesteld;
- Voorkomen van en het handhaafbaar maken van ongewenste situaties zoals losse kabels en onveilige situaties in de openbare ruimte;
- Het ontlasten van openbare laadpalen die momenteel overbezet zijn.

Argumenten om daarbij enkel de platte kabel toe te staan zijn;

- Toenemende populariteit: steeds meer gemeenten kiezen voor deze oplossing. Onlangs zijn o.a. de gemeenten Meppel, Het Hogeland en Assen begonnen met het toestaan van deze oplossing;
- Beperkte impact op het straatbeeld: aangezien de kabel er alleen ligt tijdens een laadsessie;
- Flexibiliteit: bij verhuizing kan een inwoner de kabel meenemen en hergebruiken. Er hoeft geen permanent object verwijderd te worden;
- Eenvoudig en pragmatisch: de gemeente hoeft geen aanvragen te beoordelen en het trottoir aan te passen;
- Veiligheid: net als de kabelgoottegel vormen platte kabels bij juist gebruik geen belemmering voor (mindervalide) personen op het trottoir.

Kanttekeningen en risico's
De belangrijkste risico's en kanttekeningen m.b.t. VPA zijn:

- Claimgedrag: inwoners kunnen alsnog het parkeervak voor hun woning als 'eigen' gaan beschouwen;
- Aansprakelijkheid bij ongevallen, bijvoorbeeld bij het vallen over kabels. Dit risico wordt als 'zeer beperkt' beoordeeld;
- Concurrentie met openbare laadinfrastructuur: VPA kan invloed hebben op de bezetting van openbare laadpalen;
- De gemeente gaat d.m.v. het opdrachtenmodel en laadpleinen de komende jaren het aanbod van openbare laadpalen vergroten. Hierdoor wordt de noodzaak om voor huis te kunnen laden minder.

Specifieke aandachtspunten ten aanzien van de platte kabels zijn:

- De platte kabel is een relatief nieuwe oplossing, er zijn een beperkt aantal marktpartijen die dit product aanbieden;
- Het vraagt meer capaciteit van Handhaving (vergeleken met kabelgoottegels), aangezien inwoners de juiste laadkabels moeten kopen en correct moeten uitleggen op het trottoir.

Financiën
De beleidswijziging is afgestemd met Handhaving. Er is geen extra handhavingscapaciteit beschikbaar. Het voorstel is om alleen te handhaven op excessen waardoor de nodige capaciteit beperkt blijft (< 0,1 fte). De voorkeur is om VPA te combineren met andere nieuwe of uitgebreide

handhavingstaken.De komende periode vindt hierover afstemming plaats tussen Handhaving en STEM over welke taken met VPA te combineren zijn.

Alternatieven
De inventarisatie van het beleid bij andere gemeenten heeft niet kunnen aantonen dat een specifieke vorm van reguleren het vaakst wordt gehanteerd. Reguleren via beleidsregels of nadere regels beperkt de administratieve last omdat er geen vergunningen verleend worden. Dezelfde aanpak wordt toegepast in onder andere Meppel, Hilversum en Hengelo.

Mogelijke alternatieven voor Leeuwarden zijn:

- Toepassen van een vergunningsplicht a.d.h.v. art. 2:10 APV. *Nadeel: hogere administratieve lasten voor zowel inwoners als VTH. Wel is het mogelijk om legeskosten te rekenen;*
- Gedogen zonder beleidsregels te publiceren. *Nadeel: juridisch kwetsbaar en minder handhaafbaar;*
- VPA introduceren met een pilot o.b.v. art. 1.9 APV. *Nadeel: beperkt houdbaar en vraagt later alsnog om besluitvorming*;
- Privaatrechtelijke overeenkomsten aangaan met aanvragers i.p.v. bestuurlijk reguleren. *Nadeel: administratieve lasten, weliswaar minder dan bij een vergunningsplicht. Geen mogelijkheid om legeskosten te rekenen.*

Daarnaast is het mogelijk om naast platte kabels andere vormen van VPA toe te gaan staan, te weten:

- Kabelmatten;
- Kabelbruggen;
- Kabelgoottegels;
- Kabelarmen.

Het CROW adviseert nadrukkelijk kabelgoottegels of platte kabels als meest toegankelijke en veilige oplossingen. Kabelmatten, -bruggen en -matten zijn om deze reden afgevallen. Het voorstel is om uitsluitend platte kabels toe te staan gelet op de argumenten dat ze het straatbeeld minder beïnvloeden en weinig uitvoeringscapaciteit vragen van de gemeente.

Oldehoofsterkerkhof 2
Postbus 21000
8900 JA Leeuwarden
Telefoon 14 058

www.leeuwarden.nl
E-mail gemeente@leeuwarden.nl

KVK-nummer 59734817
BTW-nummer NL 0019.03.664.B01

Gemeente Leeuwarden

Aan de gemeenteraad

Onderwerp: Stand van zaken motie “Duurzaam stoepladen in Leeuwarden”
Uw kenmerk:
Ons kenmerk: 2026-106795
Dienst: Fysiek
Sector: IBB
Contact: 14 058, 5.1.2e
Bijlagen:
Datum: 30 juni 2026

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 8 oktober 2025 heeft u de motie Duurzaam ‘stoepladen’ in Leeuwarden aangenomen.

U heeft in de motie het college verzocht om te onderzoeken hoe stoepladen mogelijk gemaakt kan worden. Stoepladen is op dit moment niet toegestaan omdat dit in strijd is met de Beleidsregels Publieke Laadpunten. In deze brief lichten wij toe op welke wijze wij invulling geven aan de door u aangenomen motie.

Stoepladen in andere gemeenten
We zijn gestart met het inventariseren van de ervaringen bij andere gemeenten die inmiddels stoepladen hebben toegestaan. Wij constateren dat meeste gemeenten positieve ervaringen hebben met het stoepladen.

De belangrijkste argumenten om stoepladen toe te staan zijn de volgende:
- Toenemende vraag vanuit inwoners, mede door de afbouw van de salderingsregeling, toenemende terugleverkosten, hogere brandstofkosten en de opkomst van dynamische energiecontracten;
- Positieve ervaringen bij andere gemeenten, waar VPA onder voorwaarden goed uitvoerbaar blijkt. Deze gemeenten geven aan dat er weinig overlast wordt ervaren door ‘claimgedrag’ van parkeerplekken;
- Beschikbaarheid van landelijke richtlijnen, zoals CROW-publicatie K-D222 (2025), waarmee robuuste regels kunnen worden opgesteld;
- Voorkomen van en het handhaafbaar maken van ongewenste situaties zoals losse kabels en onveilige situaties in de openbare ruimte;
- Het ontlasten van openbare laadpalen die momenteel overbezet zijn.

Stoepladen in de gemeente Leeuwarden
Gelet op de positieve ervaringen met stoepladen bij andere gemeenten gaan wij ook in Leeuwarden stoepladen onder voorwaarden toestaan. Wij stellen voor om stoepladen mogelijk te maken door het wijzigen van de beleidsregels. In de beleidsregels nemen we de voorwaarden op waar aan moet worden voldaan. Deze voorwaarden zijn vooral bedoeld om de toegankelijkheid en veiligheid van de openbare ruimte te waarborgen en overlast te voorkomen. Zo moet er een parkeervak ter hoogte van het adres van de inwoner zijn en mag er met de kabel geen groen of fietspad worden doorkruist. Ook moet het laadpunt op grond van de inwoner staan. Wij kiezen ervoor om enkel de platte laadkabel toe te staan.

Hiervoor hebben wij de volgende argumenten;
- Toenemende populariteit: steeds meer gemeenten kiezen voor deze oplossing. Onlangs zijn o.a. de gemeenten Meppel, Het Hogeland en Assen begonnen met het toestaan van de platte laadkabel;
- Beperkte impact op het straatbeeld: aangezien de platte laadkabel er alleen ligt tijdens een laadsessie;
- Flexibiliteit: bij verhuizing kan een inwoner de kabel meenemen en hergebruiken. Er hoeft geen permanent object verwijderd te worden;
- Eenvoudig en pragmatisch: de gemeente hoeft geen aanvragen te beoordelen en het trottoir aan te passen;
- Veiligheid: net als de kabelgoottegel vormen platte kabels bij juist gebruik geen belemmering voor (mindervalide) personen op het trottoir.

Toezicht en handhaving
Wij stellen hierbij een pragmatische aanpak voor waarbij wij geen vergunningen uitgeven of privaatrechtelijke overeenkomsten aangaan. Inwoners zijn verantwoordelijk voor het aanschaffen van een platte laadkabel die voldoet aan de beleidsregels. Er is op dit moment geen extra handhavingscapaciteit beschikbaar. Het voorstel is om alleen te handhaven op excessen en meldingen waardoor de nodige capaciteit beperkt blijft (< 0,1 fte).

Tot slot
Wij vertrouwen erop dat wij u met deze brief voldoende hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

burgemeester en wethouders van Leeuwarden,

burgemeester.

secretaris.

**Dit document is rechtsgeldig digitaal ondertekend.*

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1

From: '5.1.2e ' <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Sent: 4/15/2026 1:25:18 PM +00:00
To: '5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Cc:
Subject: FW: collegevoorstel duurzaam stoepladen in Leeuwarden met opmerkingen 5.1.2e 5.1.2e

Hallo 5.1.2e

Hierbij mijn aanvullende vragen. Misschien betreft het alleen opbouw/waar zet je wat neer.
Morgen rond 11 uur kunnen we wel even spreken indien nodig.
Succes met de laatste aanpassingen.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e | Teamleider
Sector Inrichting en Beheer Buitenruimte / Stedenbouw en Mobiliteit
E 5.1.2e @leeuwarden.nl
T 5.1.2e | **M** 5.1.2e

Gemeente Leeuwarden
Oldehoofsterkerkhof 2
Postbus 21000, 8900 JA LEEUWARDEN
T 14 058 | www.leeuwarden.nl | Facebook

Aanwezig: ma-di-woe-do-vrij

Van: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Verzonden: woensdag 15 april 2026 11:03
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: collegevoorstel duurzaam stoepladen in Leeuwarden met opmerkingen 5.1.2e 5.1.2e

Oldehoofsterkerkhof 2
Postbus 21000
8900 JA Leeuwarden
Telefoon 14058

Gemeente Leeuwarden

Collegevoorstel

Collegevoorstel duurzaam stoepladen in Leeuwarden
Zaaknummer: .....

Aanleiding & context
Op 8 oktober 2025 heeft de raad de motie ‘Duurzaam stoepladen in Leeuwarden’ aangenomen (bijlage 1). Met deze motie werd het college verzocht te onderzoeken op welke wijze het mogelijk is om inwoners toe te staan hun auto te laden vanuit de eigen woning, over of door de openbare ruimte. Deze vorm van laden wordt Verlengd Privaat Aansluiten (hierna: ‘VPA’) genoemd. In eerdere besluitvorming heeft het college ervoor gekozen VPA niet toe te staan. In de brief aan de raad (dd. 22 oktober 2024) naar aanleiding van de motie “Extra (in)spanning voor elektrisch rijden” zijn de voor- en nadelen van stoepladen afgewogen; dit leidde destijds niet tot een beleidswijziging (bijlage 2).

Naar aanleiding van de motie van 8 oktober 2025 is nader onderzoek uitgevoerd. Daarbij is gesproken met gemeenten in Noord-Nederland en elders in het land die ervaring hebben met VPA. De samenvattingen zijn opgenomen in bijlage 3. Hieruit blijkt dat steeds meer gemeenten VPA onder voorwaarden toestaan en dat er inmiddels voldoende kennis en praktijkervaring beschikbaar is om dit op een beheerste wijze te reguleren. Geconcludeerd kan worden dat het verantwoord is om VPA gereguleerd toe te staan, mits er specifieke voorzieningen worden toegepast en duidelijke regels worden gehanteerd. Het voorstel is om artikel 2:10 van de APV aan te passen in combinatie met nadere regels. Vastelling van de APV en de nadere regels vindt direct na de zomer door de raad plaatsDoor het wijzigen van de APV hoeft de gemeente geen vergunningen te verlenen voor VPA. Voorgesteld wordt om vanaf 1 juni 2026 al te starten met het toestaan van VPAomdat er concreet zicht is op legalisatieHandhaven is mogelijk na aanpassing van de APV. Inwoners worden geïnformeerd via de website en in overleg met Communicatie worden wijkverenigingen en de pers ingelicht. (even afstemmen met 5.1.2e)

Het CROW adviseert nadrukkelijk het gebruik van kabelgoottegels of ultra platte kabels (5 mm dikte) als meest toegankelijke en veilige oplossingen. Er wordt voorgesteld om alleen de platte kabel toe te gaan staan. Een voorbeeld van de platte kabel staat in bijlage 4. De argumenten om te kiezen voor de platte kabel zijn nader toegelicht onder de kop ‘Argumenten’.

Argumenten
Argumenten om beleid ten aanzien van VPA te voeren zijn:

- Toenemende vraag vanuit inwoners, mede door de afbouw van de salderingsregeling, toenemende terugleverkosten en de opkomst van dynamische energiecontracten;
- Positieve ervaringen bij andere gemeenten, waar VPA onder voorwaarden goed uitvoerbaar blijkt. Deze gemeenten geven aan dat er weinig overlast wordt ervaren door ‘claimgedrag’ van parkeerplekken;
- Beschikbaarheid van landelijke richtlijnen, zoals CROW-publicatie K-D222 (2025), waarmee robuuste regels kunnen worden opgesteld;

- Voorkomen van en het handhaafbaar maken van ongewenste situaties zoals losse kabels en onveilige situaties in de openbare ruimte;
- Het ontlasten van openbare laadpalen die momenteel overbezet zijn.

Argumenten om daarbij enkel de platte kabel toe te staan zijn;

- Toenemende populariteit: steeds meer gemeenten kiezen voor deze oplossing. Onlangs zijn o.a. de gemeenten Meppel, Het Hogeland en Assen begonnen met het toestaan van deze oplossing;
- Beperkte impact op het straatbeeld: aangezien de kabel er alleen ligt tijdens een laadsessie;
- Flexibiliteit: bij verhuizing kan een inwoner de kabel meenemen en hergebruiken. Er hoeft geen permanent object verwijderd te worden;
- Eenvoudig en pragmatisch: de gemeente hoeft geen aanvragen te beoordelen en het trottoir aan te passen;
- Veiligheid: net als de kabelgoottegel vormen platte kabels bij juist gebruik geen belemmering voor (mindervalide) personen op het trottoir.

Kanttekeningen en risico's

De belangrijkste risico's en kanttekeningen m.b.t. VPA zijn:

- Claimgedrag: inwoners kunnen alsnog het parkeervak voor hun woning als "eigen" gaan beschouwen;
- Aansprakelijkheid bij ongevallen, bijvoorbeeld bij vallen over kabels. Dit risico wordt als 'zeer beperkt' beoordeeld;
- Concurrentie met openbare laadinfrastructuur: VPA kan invloed hebben op de bezetting van openbare laadpalen;
- De gemeente gaat d.m.v. het opdrachtenmodel en laadpleinen de komende jaren het aanbod van openbare laadpalen vergroten. Hierdoor wordt de noodzaak om voor huis te kunnen laden minder.

Specifieke aandachtspunten ten aanzien van de platte kabels zijn:

- De platte kabel is een relatief nieuwe oplossing, er zijn een beperkt aantal marktpartijen die dit product aanbieden;
- Het vraagt meer capaciteit van Handhaving, aangezien inwoners juiste laadkabels moeten kopen en correct moeten uitleggen op het trottoir.

Financiën

De beleidswijziging is afgestemd met Handhaving. Er is geen extra handhavingscapaciteit beschikbaar. Het voorstel is om alleen te handhaven op excessen waardoor de nodige capaciteit beperkt is (< 0,1 fte). De voorkeur is om VPA te combineren met andere nieuwe of uitgebreide handhavingstaken De komende periode vindt hierover afstemming plaats tussen Handhaving en STEM over welke taken met VPA te combineren zijn.

Alternatieven

Het onderzoek heeft niet kunnen aantonen dat een specifieke vorm van reguleren het vaakst wordt gehanteerd bij andere gemeenten. Reguleren via de APV met nadere regels beperkt de administratieve last omdat er geen vergunningen verleend worden. Dezelfde aanpak wordt toegepast in onder andere Meppel, Hilversum en Hengelo. Mocht een inwoner zich niet houden aan de nadere regels, dan kan Handhaving besluiten om de inwoner aan te spreken.

Mogelijke alternatieven voor Leeuwarden zijn:

- Toepassen van een vergunningsplicht a.d.h.v. art. 2:10 APV. *Nadeel: hogere administratieve lasten voor zowel inwoners als VTH. Wel is het mogelijk om legeskosten te rekenen;*
- Gedogen zonder nadere regels te publiceren. *Nadeel: juridisch kwetsbaar en minder handhaafbaar;*
- VPA introduceren met een pilot o.b.v. art. 1.9 APV. *Nadeel: beperkt houdbaar en vraagt later alsnog om besluitvorming*;
- Privaatrechtelijke overeenkomsten aangaan met aanvragers i.p.v. bestuurlijk reguleren. *Nadeel: administratieve lasten, weliswaar minder dan bij een vergunningsplicht. Geen mogelijkheid om legeskosten te rekenen.*

Daarnaast is het mogelijk om naast platte kabel andere vormen van VPA toe te gaan staan, te weten:

- Kabelmatten;
- Kabelbruggen;
- Kabelgoottegels;
- Kabelarmen.

Het CROW adviseert nadrukkelijk kabelgoottegels of platte kabels als meest toegankelijke en veilige oplossingen. Kabelmatten, -bruggen en -matten zijn om deze reden afgevallen. Het voorstel is om uitsluitend platte kabels toe te staan,

Inwoners worden geïnformeerd over het gebruik van de platte kabel via de website en in overleg met Communicatie worden wijkverenigingen en de pers ingelicht.

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1, 2

From: "5.1.2e
Sent: 2/11/2026 4:25:16 PM +00:00
To: "5.1.2e" <5.1.2e@gmail.com>
Cc:
Subject: RE: Standaardmelding 76295 - Kabels over de stoep

Beste 5.1.2e

Dank voor uw spoedige reactie. Dat is inderdaad niet de bedoeling, en ook niet toegestaan.

Ik zal uw melding doorzetten naar de afdeling Handhaving met de vraag of ze deze locatie willen controleren op de aanwezigheid van de kabels.

Hopelijk is het probleem daarmee te verhelpen.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Adviseur Duurzame Mobiliteit
Team Mobiliteit & Stedebouw, Sector Inrichting en Beheer Buitenruimte
E 5.1.2e@leeuwarden.nl
T 14 058

Van: 5.1.2e <5.1.2e@gmail.com>
Verzonden: woensdag 11 februari 2026 16:59
Aan: 5.1.2e <5.1.2e@leeuwarden.nl>
Onderwerp: Re: Standaardmelding 76295 - Kabels over de stoep

Goeden middag 5.1.2e,

Helaas ligt de kabel nog regelmatig boven de stoep op een hoogte van ong 50cm.
Het probleem is dus nog niet opgelost.

5.1.2e

From: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Sent: Wednesday, February 11, 2026 4:49:13 PM
To: 5.1.2e @gmail.com <5.1.2e @gmail.com>
Subject: Standaardmelding 76295 - Kabels over de stoep

Beste 5.1.2e

U heeft vorige maand een melding ingediend vanwege laadkabels die over de stoep lagen.

Allereerst excuses voor de late reactie. Ik zie dat uw melding inmiddels al een ruime maand geleden gemeld is.

Ik had u net niet kunnen bereiken via de telefoon. Kunt u aangeven over de kabels over de stoep nog steeds een probleem zijn, of is dit inmiddels opgelost?

Graag hoor ik of u dit kunt aangeven. Op basis daarvan kunnen we kijken wat we hieraan kunnen doen.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Adviseur Duurzame Mobiliteit
Team Mobiliteit & Stedebouw, Sector Inrichting en Beheer Buitenruimte
E 5.1.2e @leeuwarden.nl
T 14 058

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

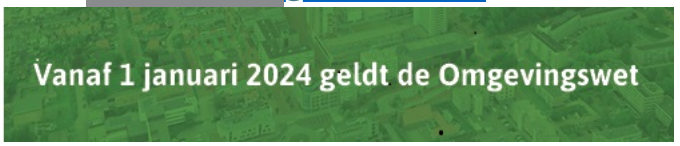
Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1, 2

From: '5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Sent: 9/16/2026 12:43:15 PM +00:00
To: '5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Cc:
Subject: FW: stroomkabel voor laadpaal

Misschien deze nog?

Met vriendelijke groet,

5.1.2e | **Juridisch adviseur**
Inrichting en Beheer Buitenruimte
Team Ondersteuning
E 5.1.2e @leeuwarden.nl



Gemeente Leeuwarden
Oldehoofsterkerkhof 2
Postbus 21000, 8900 JA LEEUWARDEN
T 14 058 | www.leeuwarden.nl | Twitter | Facebook



Aanwezig: maandag t/m donderdag

Van: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Verzonden: donderdag 19 februari 2026 10:14
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: RE: stroomkabel voor laadpaal

Hoi 5.1.2e

Helder. Ik kan hier verder mee. Bedankt voor je snelle reactie.

Met vriendelijke groet,



5.1.2e | **Juridisch adviseur**
Inrichting en Beheer Buitenruimte
Team Ondersteuning
E 5.1.2e @leeuwarden.nl



Gemeente Leeuwarden
Oldehoofsterkerkhof 2
Postbus 21000, 8900 JA LEEUWARDEN
T 14 058 | www.leeuwarden.nl | Twitter | Facebook



Aanwezig: maandag t/m donderdag

Van: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Verzonden: donderdag 19 februari 2026 09:20
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: RE: stroomkabel voor laadpaal

Hoi 5.1.2e ,

De afspraak tussen de gemeente en de gebruiker ten aanzien van de aansprakelijkheid geldt louter intern. Iemand die struikelt over zo'n tegel kan nog steeds de gemeente aansprakelijk stellen als de tegel voor gevaar zorgt en tot het openbaar trottoir behoort, omdat de gemeente als wegbeheerder moet zorgen dat het openbare trottoir in goede staat verkeert. Ik neem aan dat de tegel bij het onderhoud wordt meegenomen. Als het goed is, geeft de overeenkomst wel grond om een claim door te sturen naar de gebruiker als de oorzaak van de val samenhangt met het gebruik van de kabelgoottegel door de gebruiker.

Ik zie verder trouwens geen extra beperking voor het gebruik van kabeltegel of een gewone stoeptegel. Ze hebben beide hetzelfde risico. Wat mij betreft prima om die kabelgoottegels in de gemeente te gebruiken.

Kun je er zo verder mee?

Groeten,

5.1.2e 5.1.2e)
Specialist Verzekeringen
Shared Service Centrum

E 5.1.2e @leeuwarden.nl
T 5.1.2e
Woensdag afwezig

Gemeente Leeuwarden
Oldehoofsterkerkhof 2
Postbus 21000, 8900 JA LEEUWARDEN
T 14 058 | www.leeuwarden.nl | Twitter | Facebook

Van: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Verzonden: woensdag 18 februari 2026 13:36
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: FW: stroomkabel voor laadpaal

Hallo 5.1.2e

Zie de mail onder. Deze is vrij duidelijk. Moeten we nog ergens rekening mee houden? En dan met name m.b.t. artikel 5 van de bijlage. Dekt dit artikel de lading voldoende, mocht de gemeente een soortgelijke overeenkomst opstellen?

Met vriendelijke groet,

5.1.2e | **Juridisch adviseur**
Inrichting en Beheer Buitenruimte
Team Ondersteuning
E 5.1.2e @leeuwarden.nl



Gemeente Leeuwarden
Oldehoofsterkerkhof 2
Postbus 21000, 8900 JA LEEUWARDEN
T 14 058 | www.leeuwarden.nl | Twitter | Facebook

Aanwezig: maandag t/m donderdag

Van: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Verzonden: dinsdag 10 februari 2026 11:46
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
CC: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: FW: stroomkabel voor laadpaal

Goedemorgen [redacted],

Uit de onderstaande mailwisseling maak ik op dat je in het verleden al aandacht hebt besteed aan het ‘’stoepladen’’.

Het beleid van de gemeente is om dit niet toe te staan. Echter, is er in oktober een motie aangenomen om alsnog met stoepladen aan de slag te gaan. We zijn nu aan het onderzoeken.

In dit onderzoek moeten we ook een aantal juridische onderwerpen beetpakken. Dit gaat voornamelijk over aansprakelijkheid en het afsluiten van overeenkomsten met bewoners die kabelgoottegels voor de deur krijgen. Sommige gemeenten gaan namelijk altijd een overeenkomst aan met bewoners, met daarin afspraken over het gebruik, de kosten en wie aansprakelijk is als er bijvoorbeeld iemand struikelt over een laadkabel.

Graag ga ik met je in gesprek om te verkennen of er uitdagingen zijn op juridisch vlak voor de uitrol van dit beleid, en wat onze positie wordt m.b.t. het afsluiten van privaatrechtelijke overeenkomsten.

Heb je binnenkort een moment om hierover te overleggen?

Met vriendelijke groet,

[redacted]

Adviseur Duurzame Mobiliteit
Team Mobiliteit & Stedebouw, Sector Inrichting en Beheer Buitenruimte
E [redacted]@leeuwarden.nl
T 14 058

Van: [redacted] <[redacted]@leeuwarden.nl>
Verzonden: woensdag 28 januari 2026 08:26
Aan: [redacted] <[redacted]@leeuwarden.nl>
CC: [redacted] <[redacted]@leeuwarden.nl>; [redacted] <[redacted]@leeuwarden.nl>; [redacted] <[redacted]@leeuwarden.nl>
Onderwerp: FW: stroomkabel voor laadpaal

Hallo [redacted],

Hierbij de mail m.b.t. stroomkabel t.b.v. laadpaal. Indien het beleid hiervoor verandert, dan horen we dat graag.

Met vriendelijke groet,

[redacted] | Adviseur Beheer Infra
Sector Inrichting en Beheer Buitenruimte
E [redacted]@leeuwarden.nl
T [redacted] **M** [redacted]

Gemeente Leeuwarden
Oldehoofsterkerkhof 2
Postbus 21000, 8900 JA LEEUWARDEN
T 14 058 | www.leeuwarden.nl | Twitter | Facebook

Van: [redacted] <[redacted]@leeuwarden.nl>
Verzonden: maandag 11 november 2024 12:21
Aan: [redacted] <[redacted]@leeuwarden.nl>
CC: [redacted] <[redacted]@leeuwarden.nl>; [redacted] (IBB) <[redacted]@leeuwarden.nl>; [redacted] <[redacted]@leeuwarden.nl>; [redacted] <[redacted]@leeuwarden.nl>; [redacted]

5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>; 5.1.2e (info@ruimtevooriedereen.nl) <info@ruimtevooriedereen.nl>
Onderwerp: RE: stroomkabel voor laadpaal

Hi 5.1.2e

We blijven bij ons standpunt dat dit niet is toegestaan. Wil je meer weten over de achterliggende gedachten? Laat het me weten, dan zet ik het graag even op de mail 😊

Met vriendelijke groet/ Mei freonlike groetnis,

5.1.2e

Adviseur Duurzame Mobiliteit
Team Stedenbouw en Mobiliteit
E 5.1.2e @leeuwarden.nl
A Maandag, dindsdag, woensdag en vrijdag

Gemeente Leeuwarden
Oldehoofsterkerkhof 2
Postbus 21000, 8900 JA LEEUWARDEN
T 14 058 | www.leeuwarden.nl | Twitter | Facebook

Van: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Verzonden: maandag 11 november 2024 10:17
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
CC: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>; 5.1.2e (IBB) <5.1.2e @leeuwarden.nl>; 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>; 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>; 5.1.2e 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: FW: stroomkabel voor laadpaal

Goedemorgen 5.1.2e,

Zie de mail van 5.1.2e onder. Het komt steeds meer voor dat bewoners van Leeuwarden stroomkabels over de stoep heen leggen om hun auto op te laden. Deze bewoners hebben geen eigen oprit. Volgens de APV is dit niet toegestaan. Eerder hebben we van 5.1.2e het onderstaande beleid ontvangen. Is dit het standpunt dat wij als gemeente Leeuwarden willen blijven volgen? Er zijn gemeenten die tegels met gootjes toestaan of laadarmen die over de weg heen komen.

Het is in de gemeente Leeuwarden op basis van de APV niet toegestaan om laadkabels voor privédoeleinden in de openbare ruimte, bijvoorbeeld over stoepen, aan te brengen. Dergelijke kabels kunnen struikelgevaar opleveren voor voetgangers. Ook werkt de gemeente Leeuwarden niet mee aan het aanbrengen van speciale voorzieningen van bewoners om laadkabels in de openbare ruimte aan te brengen, mede omdat er in toenemende mate openbare laadinfrastructuur binnen de gemeente beschikbaar komt.

Hieraan ligt de volgende overweging ten grondslag:

Redenen om wel mee te werken aan verlengd-private laadoplossingen zijn de volgende:

- *het vergroot het aantal laadmogelijkheden en levert hiermee een bijdrage aan de transitie naar emissie-vrije mobiliteit;*
- *laden is voor de consument goedkoper dan laden bij een (semi-)openbare laadpaal;*
- *het levert een bijdrage aan het beperken van netcongestie door gebruik eigen energieopbrengst door bijvoorbeeld zonnepanelen;*
- *er is geen extra aansluiting op het net benodigd;*
- *er is beter toezicht op de ladende auto;*
- *voor de brandveiligheid van de woningen is het veiliger dat laden op afstand gebeurd i.v.m. mogelijke brandoverslag;*
- *een kabelgoottegel biedt een veilig alternatief i.vm. toegankelijkheid voor minder-validen;*
- *geen handhaving noodzakelijk op illegale situaties;*
- *er is minder vraag naar openbare laadvoorzieningen waardoor het aantal openbare parkeerplaatsen voor bewoners met een fossiele brandstof auto minder sterk wordt beperkt.*

Redenen om niet mee te werken aan verlengd-private laadoplossingen zijn de volgende:

- *risico op een claim op een privé-parkeerplaats in de openbare ruimte. Dit kan leiden tot onderlinge frustraties en spanningen onder buurtbewoners;*
- *kans op minder openbare laadvoorzieningen in de openbare ruimte vanwege minder aanvragen voor een openbare laadpaal; dit is nadelig voor o.a. bezoekers en inwoners die geen parkeerplek voor de deur hebben;*
- *kans op concurrentie met de lopende concessie laadinfrastructuur vanwege het mogelijk aanbieden privélaadpaal voor meerdere gebruikers;*
- *het aanbod van openbare en semi-openbare laadvoorzieningen neemt steeds verder toe, evenals de actieradius van elektrische auto's;*
- *noodzaak voor het vastleggen van verregaande afspraken over aansprakelijkheid, uitvoering, beheer en onderhoud met particulieren bij de realisatie van speciale voorzieningen in de openbare ruimte;*
- *noodzaak toezicht op goede uitvoering en installatie;*
- *kans op vandalisme;*
- *het betreft een structurele oplossing voor een mogelijk tijdelijke situatie (denk bijvoorbeeld aan verhuizen door desbetreffende bewoner).*

Hoewel het aanbrengen van laadkabels voor privédoeleinden in de openbare ruimte dus een bijdrage kan leveren aan de transitie naar emissievrije mobiliteit is sprake van een groot aantal praktische nadelen en risico's. Daarom is het aanbrengen van laadkabels voor privédoeleinden in de openbare ruimte niet toegestaan en wordt eveneens niet meegewerkt aan het aanbrengen van speciale voorzieningen voor bewoners om private laadkabels in de openbare ruimte aan te brengen.

Deze beleidslijn is vastgelegd in het gemeentelijk laadbeleid (beleidsuitwerking laadinfra) wat vorig jaar is vastgesteld door het college.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e | **Juridisch adviseur**
Inrichting en Beheer Buitenruimte
Team Ondersteuning
E 5.1.2e@leeuwarden.nl



Gemeente Leeuwarden
Oldehoofsterkerkhof 2
Postbus 21000, 8900 JA LEEUWARDEN
T 14 058 | www.leeuwarden.nl | Twitter | Facebook



Aanwezig: maandag t/m donderdag

Van: 5.1.2e <5.1.2e@leeuwarden.nl>
Verzonden: vrijdag 8 november 2024 12:13
Aan: 5.1.2e <5.1.2e@leeuwarden.nl>
CC: 5.1.2e <5.1.2e@leeuwarden.nl>; 5.1.2e (IBB) <5.1.2e@leeuwarden.nl>
Onderwerp: stroomkabel voor laadpaal

Hoi 5.1.2e,

Zoals wel verwacht komen er steeds meer locaties in beeld, waar kabels t.b.v. laadpalen gewenst zijn.
Er zijn ook locaties waar de kabels al liggen.

Bijgevoegd melding m.b.t. laadpaal Cambuurplein

Wil jij dit nog eens aan de orde brengen of wie zou dit als beleidsmedewerker in moeten brengen in MT?
Hoor het graag van je, al vast goed weekend.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e | Adviseur Beheer Infra
Sector Inrichting en Beheer Buitenruimte
E 5.1.2e @leeuwarden.nl
T 5.1.2e **M** 5.1.2e

Gemeente Leeuwarden
Oldehoofsterkerkhof 2
Postbus 21000, 8900 JA LEEUWARDEN
T 14 058 | www.leeuwarden.nl | Twitter | Facebook

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1, 2, 3, 4, 5, 6

Contact via telefoon met [redacted]

Contactgegevens:

[redacted]@gmail.com

Vraag van de klant:

Meneer vraagt of/ wanneer er binnen de gemeente Leeuwarden ook een oplossing komt dat men een auto kan opladen via Gemeentegrond. Er zijn vragen in de raad over gesteld. Binnen de gemeente Fr. Marren is hier inmiddels een oplossing voor gevonden middels een goottegel. Graag een terugkoppeling.
[redacted]@gmail.com

Uitgevoerde actie:

Algemene informatie:

Behandeld door:
Toegewezen aan: Behandelaar Stedenbouw en mobiliteit IBB
Kanaal: telefoon
Onderwerp: Terugbelvraag
Datum/tijd: 22-04-2026 14:14:04
Vervolgactie:
Vervolg van zaak: -

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1

From: '5.1.2e
Sent: 5/21/2026 8:41:24 AM +00:00
To: '5.1.2e' <5.1.2e@gmail.com>
Cc:
Subject: RE: Laadkabel elektrische auto door stoeptegel met goot

Beste 5.1.2e,

U kunt het beste wachten totdat wij de regels hebben gepubliceerd, aangezien laden over de stoep nog niet is toegestaan. Zoals ik in onderstaande mail schreef verwacht ik dat binnenkort. Dan weet u precies waar zo'n kabel aan moet voldoen.

Op dat moment kunt u zelf de platte kabel aanschaffen, dit hoeft niet via de gemeente. U hoeft dan ook geen toestemming van de gemeente te krijgen.

Het is overigens goedkoper om een platte kabel te gebruiken t.o.v. stoeptegels met een speciale kabelgoot. Een dergelijke voorziening kost minimaal 500,- euro om aan te leggen door een gemeente.

Hopelijk is het hiermee duidelijker op welke manier u straks uw auto kan laden.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e



Adviseur Duurzame Mobiliteit
Team Stedenbouw & Mobiliteit, Sector Inrichting en Beheer Buitenruimte
E 5.1.2e@leeuwarden.nl
T 14 058

Van: 5.1.2e <5.1.2e@gmail.com>
Verzonden: woensdag 20 mei 2026 18:30
Aan: 5.1.2e <5.1.2e@leeuwarden.nl>
Onderwerp: Re: Laadkabel elektrische auto door stoeptegel met goot

Goedendag,

Bedankt voor uw reactie. Ik heb een 22kw laadpaal en hiervoor is geen platte kabel beschikbaar. Graag hoor ik hier mee om te gaan.

Ook vind ik het erg jammer dat er eventueel een nieuwe kabel aangeschaft moet worden vanaf 350 euro per stuk en dat dit als extra kosten wordt opgelegd aan bewoners.

Ik hoor graag van jullie

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Van: 5.1.2e <5.1.2e@leeuwarden.nl>
Verzonden: Wednesday, May 20, 2026 1:59:36 PM
Aan: 5.1.2e@gmail.com <5.1.2e@gmail.com>
Onderwerp: RE: Laadkabel elektrische auto door stoeptegel met goot

Beste 5.1.2e,

Dank voor uw vraag. Graag licht de mogelijkheden aan u toe.

Op onze website staat dat laden over de stoep (nog) niet is toegestaan, en dat wij onderzoek doen naar de mogelijkheden binnen onze gemeente. Dit onderzoek is inmiddels afgerond.

Wij zijn nu druk bezig om regels aan op te stellen, zodat inwoners binnenkort op een veilige manier kunnen laden over de stoep. Ik hoop dat ons college daar binnenkort een besluit over kan nemen, hopelijk nog in juni. Daarna wordt het mogelijk om over de stoep te laden.

Ik verwacht overigens dat wij niet het gebruik van de kabelgoottegel zullen toestaan. Wij zijn voornemens om aan het college voor te stellen enkel de zogenaamde ‘’platte kabel’’ toe te gaan staan.

Op onze website kunt u hiervan op de hoogte blijven: Elektrische auto opladen - Gemeente Leeuwarden. Nadat er een besluit genomen is door het college zullen wij de informatie op deze pagina bijwerken. Zoals hierboven genoemd hoop ik dat dit in juni nog lukt.

Hopelijk is u vraag hiermee beantwoordt. Mocht u nog vragen hebben, kunt u die gerust stellen.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Adviseur Duurzame Mobiliteit
Team Stedenbouw & Mobiliteit, Sector Inrichting en Beheer Buitenruimte
E 5.1.2e @leeuwarden.nl
T 14 058

Van: 5.1.2e <5.1.2e @gmail.com>
Verzonden: woensdag 13 mei 2026 14:34
Aan: vergunningen <vergunningen@leeuwarden.nl>
Onderwerp: Laadkabel elektrische auto door stoeptegel met goot

Goedemiddag,

Ik heb een vraag met betrekking tot het laden van mijn elektrische auto aan de openbare weg. Ik beschik over een laadpaal in mijn voortuin en zou graag mij auto hiermee op willen laden.

Nu heb ik op de website van de gemeente gelezen dat ik schriftelijk toestemming nodig heb om mijn laadkabel via een kabelgoottegel naar de auto te leggen. Graag verneem of ik hiervoor toestemming kan krijgen van de gemeente.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1, 2

From: '5.1.2e
Sent: 2/19/2026 3:28:29 PM +00:00
To: <5.1.2e @kpnplanet.nl>
Cc:
Subject: 2026-034691 - Laadpalen

Beste 5.1.2e ,

Dank voor uw vraag over het laadbeleid van de gemeente. Ik kon u via de telefoon niet bereiken, vandaar stuur ik u een bericht over de mail.

U had ons een vraag gesteld over het beleid van gemeente m.b.t. het laden van auto’s over de stoep. U vraagt of de gemeente hier een besluit over heeft genomen.

Op 8 oktober is de motie ‘’Duurzaam stoepladen in Leeuwarden’’ aangenomen in de gemeenteraad. Met deze motie heeft de raad het college feitelijk de opdracht gegeven om aan de slag te gaan met ‘’laden over de stoep’’.

Wij zijn op dit moment druk bezig om te onderzoeken hoe wij ‘’stoepladen’’ kunnen toestaan binnen de gemeente. Mijn verwachting is dat de gemeente dit jaar een definitief besluit maakt over het toestaan van kabelmatten of -tegels.

Hopelijk bent u hiermee voldoende geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Adviseur Duurzame Mobiliteit
Team Mobiliteit & Stedebouw, Sector Inrichting en Beheer Buitenruimte
E 5.1.2e @leeuwarden.nl
T 14 058

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1

From: '5.1.2e
Sent: 6/12/2026 10:40:43 AM +00:00
To: '5.1.2e' <5.1.2e@leeuwarden.nl>
Cc:
Subject: RE: Laden over/door de stoep

Hoi 5.1.2e,

Ik herken de vragen, wij krijgen ze ook steeds vaker.

We hebben inmiddels de regels voor het gebruik van de platte laadkabel opgesteld en afgestemd met het concern en de wethouder.

We mikken op de collegevergadering van 30 juni. Na een besluit van het college publiceren wij de regels en kunnen inwoners aan de slag met de platte laadkabel.

Het gebruik van de platte laadkabel kent daarbij geen meldings- of vergunningsplicht, mits wordt voldaan aan de gepubliceerde regels.

Hopelijk heb je hiermee voldoende informatie.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Adviseur Duurzame Mobiliteit
Team Stedenbouw & Mobiliteit, Sector Inrichting en Beheer Buitenruimte
E 5.1.2e@leeuwarden.nl
T 14 058

Van: 5.1.2e <5.1.2e@leeuwarden.nl>
Verzonden: donderdag 11 juni 2026 15:30
Aan: 5.1.2e <5.1.2e@leeuwarden.nl>
Onderwerp: Laden over/door de stoep

Hoi 5.1.2e,

Ik krijg regelmatig verzoeken van bewoners die in hun voortuin willen parkeren om een elektrische auto te laden. Omdat dit de beeldkwaliteit van de omgeving schaadt weiger ik dergelijke verzoeken.

Kun jij aangeven hoever het proces is van laden over/door de stoep met een kabel?
Het zou mooi zijn als ik bewoners een doorkijkje kan geven hoe en wanneer ze wel kunnen laden met hun eigen stroom.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e *Ontwerper buitenruimte*
Team Stedenbouw en Mobiliteit
5.1.2e@leeuwarden.nl
5.1.2e

Gemeente Leeuwarden
Oldehoofsterkerkhof 2
8911 DH LEEUWARDEN

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1

Beleidsregels laadpunten gemeente Leeuwarden

Geldend van [publicatiedatum] t/m heden

Intitulé

Beleidsregels laadpunten gemeente Leeuwarden

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Leeuwarden; gelet op artikel 18 Wegenverkeerswet 1994, artikel 2:10 Algemene

Plaatselijke Verordening en artikel 4:81 e.v. van de Algemene wet bestuursrecht

B E S L U I T:

vast te stellen: **Beleidsregels laadpunten gemeente Leeuwarden**

Artikel 1 Begripsbepalingen

1. **Aanvrager**: inwoner van de gemeente Leeuwarden of forens die werkzaam is in de gemeente Leeuwarden en aantoonbaar een Elektrisch Voertuig in bezit of gebruik heeft;
2. **Charge Point Operator**: partij die verantwoordelijk is voor de realisatie, exploitatie en beheer en onderhoud van Publieke Oplaadobjecten;
3. **College**: het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Leeuwarden.
4. **Elektrisch Voertuig**: motorvoertuig dat op de openbare weg mag rijden, geheel of gedeeltelijk op elektriciteit kan rijden en voorzien is van een stekker om op te laden;
5. **Oplaadlocatie**: locatie in de openbare ruimte waar een Publiek Oplaadobject met één of meerdere parkeerplaatsen aanwezig zijn ten behoeve van het opladen van Elektrische Voertuigen;
6. **Publiek Oplaadobject**: een voorziening in de openbare ruimte met een of meer aansluitingen voor het gelijktijdig opladen van Elektrische Voertuigen.

7. **Platte Laadkabel**: een verbinding met een afgevlakt middendeel bestemd voor de overbrenging van elektrische energie tussen een Privaat Oplaadobject en een Elektrisch Voertuig;

8. **Verlengd Private Aansluiting**: een vorm van laadinfrastructuur waarbij een Elektrisch Voertuig op een openbare parkeerplaats wordt geladen vanuit een particuliere netaansluiting;

9. **Privaat Oplaadobject**: een voorziening voor het opladen van een Elektrische Voertuigen welke op particuliere grond staat en geen (semi-)publieke functie heeft.

Artikel 2 Plaatsingsvoorwaarden

Indien wordt voldaan aan onderstaande criteria, wordt plaatsing van laadinfrastructuur door een Charge Point Operator toegestaan:

1. Er is sprake van een aantoonbare laadbehoefte door een aanvraag van een bewoner of forens die een Elektrisch Voertuig in bezit of gebruik heeft, dan wel krijgt;

2. De Aanvrager beschikt over een Elektrisch Voertuig. De Aanvrager moet dit aantonen door middel van een (voorlopige) koop- of leaseovereenkomst, eigendomsbewijs of document met vergelijkbare bewijskracht;

3. De Aanvrager woont of werkt aantoonbaar minimaal 18 uur per week in de gemeente Leeuwarden;

4. De Aanvrager (bewoner of forens) beschikt niet over een privéterrein waarop een Elektrisch Voertuig door middel van een eigen aan te brengen laadvoorziening kan worden opgeladen. Onder eigen terrein vallen ook (VVE-) parkeerplaatsen en/of de (verplichte) mogelijkheid tot het huren/kopen van een parkeerplaats in combinatie met appartement;

5. Het toekomstige Publieke Oplaadobject wordt geplaatst binnen 250 meter loopafstand van het (toekomstige) aanvraagadres;

6. Indien binnen een loopafstand van circa 250 meter al een openbare Oplaadlocatie aanwezig is, wordt aan de hand van het gebruik bepaald of een extra Oplaadlocatie noodzakelijk is. Hierbij gelden de volgende voorwaarden:

    a. maandelijks energieafname is, gedurende 3 achtereenvolgende maanden, hoger dan 450 kWh;

    b. bezettingsgraad is gemiddeld hoger dan 50% (over 24 uur), gedurende 3 achtereenvolgende maanden;

7. Naast het plaatsen van aanvraag-gestuurde laadpalen kan door de gemeente Leeuwarden zelf ook opdracht worden gegeven aan een Charge Point Operator voor het plaatsen van zogeheten basis-op-orde-laadpalen of strategische laadpalen op locaties waar (naar verwachting) veel bezoekers komen;

8. Ook kan een Charge Point Operator zelf een voorstel doen voor het uitbreiden van het laadnetwerk op locaties waar zij een grote laadbehoefte zien of verwachten.

Artikel 3 Locatievoorwaarden

Bij de locatiebepaling van de laadinfrastructuur wordt uitgegaan van de onderstaande criteria:

1. Het Publieke Oplaadobject wordt tussen twee parkeervakken geplaatst;
2. De geselecteerde oplaad-locatie:
    a. is voldoende zichtbaar en vindbaar vanaf de doorgaande weg;
    b. betreft grond die in eigendom van de gemeente Leeuwarden;
    c. bevindt zich op een bestaande openbare parkeerplaats en de locatie is 24 uur per dag, 7 dagen per week openbaar toegankelijk;
    d. kan door meerdere gebruikers gedeeld worden (om te voorkomen dat er ‘privé-parkeergelegenheid’ gecreëerd wordt);
3. De doorgang voor ander verkeer (auto, fiets, voetganger, rolstoel etc.) blijft gewaarborgd:
    a. er resteert bij voorkeur 120 cm doorloopruimte (4 stoeptegels) en minimaal 90 cm (3 stoeptegels) over een lengte van maximaal 50 cm meter; b. er resteert minimaal 45 cm en bij voorkeur 60 cm doorloopruimte vanaf de trottoirband;
    c. struikelgevaar wordt voorkomen;
4. De laadkabel mag niet over het trottoir liggen;
5. Het Publieke Oplaadobject past in de geldende kwaliteitseisen voor de omgeving;
6. Er is geen sprake van strijdigheid met geplande reconstructies of andere infrastructurele ontwikkelingen;
7. Het Publieke Oplaadobject en bebording worden niet hinderlijk dichtbij straatmeubilair, afvalcontainers, ed. geplaatst;
8. Het Publieke Oplaadobject dient minimaal op 2 meter afstand van de boomkruin geplaatst te worden;
9. Het Publieke Oplaadobject wordt voorzien van twee of meer aansluitpunten en kan twee of meer parkeerplaatsen bedienen;
10. Uitgangspunt is het inrichten en het nemen van een verkeersbesluit voor reserveren van twee parkeervakken voor elektrisch laden bij elk Publiek Oplaadobject. De gemeente Leeuwarden kan ervoor kiezen om af te wijken van dit uitgangspunt, indien bij hoge parkeerdruk op de locatie het aanwijzen van twee parkeervakken niet wenselijk is;
11. Een aansluiting op het ondergrondse elektriciteitsnet is mogelijk;
    a. bij voorkeur aansluiting binnen 25 meter van het bestaande laagspanningsnet (in verband met mogelijke kosten bij meer-lengte);
    b. indien aansluiting binnen 25 meter niet mogelijk is, wordt een locatie geselecteerd waarbij afstand tot het bestaande laagspanningsnet zo klein mogelijk is;

c. mogelijke meerkosten worden bekostigd door de gemeente Leeuwarden waarbij de gemeente toestemming geeft voor plaatsing van het Publieke Oplaadobject;

12. Ten behoeve van onderhoud en installatie gelden de volgende eisen:

a. minimaal 50 cm ruimte voor onderhoud aan alle zijden van het Publieke Oplaadobject;

b. flespaal met bebording dient op minimaal 10 cm afstand van het Publieke Oplaadobject geplaatst te worden en wordt niet hinderlijk geplaatst voor de kaartlezer of voor het luik dat dient voor onderhoud in het Publieke Oplaadobject onderhoud te kunnen plegen.

Artikel 4 Mogelijkheid om af te wijken van de beoordelingscriteria verzoek oplaadlocatie

Het College kan afwijken van de bovengenoemde criteria indien sprake is van zwaarwichtige publieke of gemeentelijke belangen.

Artikel 5 Positieve beoordeling verzoek oplaadlocatie

Bij een positieve beoordeling van het verzoek tot realisatie van een Publiek Oplaadobject wordt toestemming verleend door de gemeente voor de Oplaadlocatie. De toestemming heeft in beginsel een looptijd gekoppeld aan een contractueel afgesproken exploitatietermijn. De looptijd, voorwaarden en eventuele afwijkende looptijd worden op de toestemming vermeld. Indien van toepassing wordt melding gemaakt van eventuele omstandigheden die de looptijd in de weg staan, bijvoorbeeld voorgenomen wegreconstructies ter plaatse.

Artikel 6 Parkeerplaatsen exclusief voor elektrische voertuigen

Voor een nieuw te realiseren publieke Oplaadlocatie is het nodig om parkeergelegenheid door middel van verkeersbord E08o exclusief voor opladen van Elektrische Voertuigen aan te wijzen. Hiervoor wordt door de gemeente een verkeersbesluit genomen. Op deze plekken mag dan alleen een elektrisch motorvoertuig staan, dat met een kabel verbonden is met een laadpunt en daadwerkelijk en aantoonbaar laadt.

Artikel 7 Realiseren en aansluiten Publiek oplaadobject

Een Publiek Oplaadobject mag pas worden gerealiseerd en aangesloten als het verkeersbesluit onherroepelijk is geworden en de toestemming is verleend.

Artikel 8 Moment van exclusief aanwijzen parkeerplaatsen

Het markeren van een parkeerplaats exclusief voor Elektrische Voertuigen gebeurt pas als het verkeersbesluit onherroepelijk is en het Publieke Oplaadobject gerealiseerd is. De Charge Point Operator of de gemeente voorziet daartoe het parkeervak van verkeersbord E08o.

Artikel 9 Aanwenden bestaande parkeerplaatsen voor Elektrische Voertuigen

Afhankelijk van de parkeerdruk in de directe omgeving worden van de bestaande parkeerplaatsen het benodigde aantal parkeerplaatsen voor Elektrische Voertuigen aangewezen. Uitganspunt is het aanwijzen van twee parkeervakken, omdat de parkeerdruk in de basis niet verandert naarmate het aantal Elektrische Voertuigen toeneemt. Op locaties met een hoge parkeerdruk, wordt rekening gehouden met een redelijke verhouding voor parkeerplekken voor e-rijders en fossiele brandstofrijders. Hierbij heeft het de voorkeur om laadpalen te plaatsen op parkeerpleinen en in parkeerkoffers.

Artikel 10 Gebruik

In gebieden waar betaald parkeren of vergunninghoudersparkeren is ingevoerd of waar een maximale parkeerduur (blauwe zone) of enige andere parkeerbeperking geldt, geldt deze beperking onverminderd ook voor de bestuurders van Elektrische Voertuigen die laden op de daartoe aangewezen parkeerplaatsen in deze gebieden.

Artikel 11 Intrekken/ wijzigen van toestemming en verkeersbesluit

Indien de Charge Point Operator van de Publieke Oplaadobject en/of andere oplaadinfrastructuur zich niet houdt aan de voorschriften verbonden aan de toestemming, kan het College de toestemming intrekken. Het College kan in dat geval ook het verkeersbesluit, waarbij de parkeerplaatsen voor het opladen van Elektrische Voertuigen zijn aangewezen, intrekken. Het College kan de toestemming en/of het verkeersbesluit tevens intrekken, wanneer er in de praktijk langdurig (2 jaar) aantoonbaar niet of nauwelijks gebruik wordt gemaakt van het Publieke Oplaadobject.

Artikel 12 Verlengd Private Aansluiting

Het verbod in artikel 2:10 lid 1, van de Algemene Plaatselijke Verordening Leeuwarden is niet van toepassing op Verlengd Private Aansluitingen mits een Platte Laadkabel wordt toegepast en er wordt voldaan aan de gebruiksvoorwaarden en technische vereisten in dit artikel.

1. Verlengd privaat aansluiten mag worden toegepast in situaties waar:

    a. het Private Oplaadobject zich bevindt op particulier terrein;

    b. het Private Oplaadobject niet boven de openbare ruimte hangt, bijvoorbeeld aan een gevel die direct aan de openbare ruimte grenst;

    c. het particuliere terrein waar het Private Oplaadobject op staat geen privé-parkeergelegenheid heeft, bijvoorbeeld een oprit aan huis;

    d. het Elektrische Voertuig dat geladen wordt zich bevindt op een openbare parkeerplaats direct voor, naast of achter het particuliere terrein;

    e. er een verbinding tot stand gebracht kan worden tussen het Private Oplaadobject en het Elektrische Voertuig met een Platte Laadkabel via het verharde trottoir. Het is niet toegestaan om groen, oppervlaktewater, fietspaden, of rijbanen te benutten;

f. er wordt geen Elektrisch Voertuig opgeladen via een Verlengd Private Aansluiting op een openbare parkeerplaats welke is aangewezen voor publiek laden en voorzien is een verkeersbord van E08O van bijlage I van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990;

g. er geen werkzaamheden plaatsvinden aan het trottoir of de openbare parkeerplaatsen voor, naast of achter het particulier terrein;

h. de te overbruggen lengte over het trottoir 5 meter of minder betreft.

2. De Platte Laadkabel moet voldoen aan de volgende technische eisen:

a. de maximale hoogte bedraagt 5 millimeter waar de kabel op het trottoir ligt;

b. het platte deel heeft afgeschuinde randen;

c. de kabel heeft een CE-markering en verkeerd in goede staat;

d. er worden type 1 of type 2 connectoren toegepast;

e. het platte deel heeft een niet-neutrale kleur die opvalt ten opzichte van het trottoir.

3. Het gebruik van de Platte Laadkabel voldoet aan de volgende regels:

a. het platte deel van de Platte Laadkabel bedekt de gehele breedte van het trottoir;

b. de Platte Laadkabel ligt haaks op de lengterichting van het trottoir;

c. bij het neerleggen van de Platte Laadkabel is de gebruiker verantwoordelijk voor het vlak en strak neerleggen van de Platte Laadkabel ter voorkoming van struikelgevaar, verplaatsing of het verwaaien van de Platte Laadkabel;

d. als de Platte Laadkabel langer is dan de te overbruggen afstand tussen het Private Oplaadobject en het Elektrische Voertuig dan dient de overlengte niet op het trottoir te liggen en zal weggewerkt worden op het particuliere terrein;

e. na het beëindigen van de laadsessie van het Elektrische Voertuig dient de Platte Laadkabel direct verwijderd te worden;

f. bij sneeuwval is de gebruiker verantwoordelijk voor het sneeuwvrij houden van de Platte Laadkabel zodat de Platte Laadkabel niet ingesneeuwd raakt en daarmee een struikelobject op het trottoir vormt;

g. het is niet toegestaan om de Platte Laadkabel tijdelijk of permanent te bevestigen aan het trottoir, bijvoorbeeld met schroeven of ballast;

h. de Platte Laadkabel veroorzaakt geen hinder of gevaar, en mag geen gevaar opleveren voor de bruikbaarheid van de openbare ruimte

4. De kosten voor de aanschaf en het gebruik van de Platte Laadkabel zijn voor de gebruiker.

5. De gebruiker is aansprakelijk voor schade aan het Elektrische Voertuig, de Platte Laadkabel of het Private Oplaadobject door het gebruik van de Verlengde Private Aansluiting.

6. Een gebruiker kan door het gebruik van een Verlengde Private Aansluiting geen rechten ontlenen aan een openbare parkeerplaats om daar te laden. Een gebruiker mag andere weggebruikers er niet van weerhouden om op een openbare parkeerplaats voor, naast of achter het particuliere terrein te parkeren.

Artikel 13 Inwerkingtreding

De regels en voorwaarden voor plaatsing van laadpunten in de openbare ruimte treden in werking op de dag na bekendmaking.

Ziet u een fout in deze regeling?

Bent u van mening dat de inhoud niet juist is? Neem dan contact op met de organisatie die de regelgeving heeft gepubliceerd. Deze organisatie is namelijk zelf verantwoordelijk voor de inhoud van de regelgeving. De naam van de organisatie ziet u bovenaan de regelgeving. De contactgegevens van de organisatie kunt u hier opzoeken: organisaties.overheid.nl.

Werkt de website of een link niet goed? Stuur dan een e-mail naar regelgeving@overheid.nl

Contact via telefoon met

Contactgegevens:

5.1.2e
5.1.2e @me.com

Vraag van de klant:

5.1.2e vraagt naar 5.1.2e . Beterft een pilot laadpalen.

Uitgevoerde actie:

Algemene informatie:

Behandeld door:
Toegewezen aan: Behandelaar Stedenbouw en mobiliteit IBB
Kanaal: telefoon
Onderwerp: Terugbelvraag_anoniem
Datum/tijd: 14-04-2026 16:30:28
Vervolgactie:
Vervolg van zaak: -

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1

Verlengd Private Aansluiting - Communicatie

Communicatie is een belangrijk onderdeel bij het thema VPA. Laden vanuit huis is een onderwerp wat leeft onder inwoners, en het is dan ook belangrijk als gemeente om goed te communiceren/ informeren over de keuzes rond VPA – of ze nu worden toegestaan of niet. Ook om te kunnen handhaven is het van belang dat inwoners goed geïnformeerd zijn over wat er wel of niet is toegestaan en de wijze waarop een VPA gebruikt mag worden. Tot slot draagt goede communicatie bij aan het verminderen van het aansprakelijkheidsrisico (zie document VPA - Aansprakelijkheid in de map Handreiking VPA). Dit document gaat verder in op effectieve communicatie rondom een aantal thema's.

Algemeen

De communicatie kan op verschillende manieren. Het is bij de communicatie-uitingen belangrijk dat de **doelgroep duidelijk** is, zodat u de informatie op de goede platformen kunt delen en met de juiste informatie. Voorbeelden van manieren om vanuit de gemeente te communiceren zijn:

- Brief die de bewoners thuis ontvangen: dit kan gericht zijn op verschillende groepen: gebruikers van de VPA, buren/omwonenden, of specifieke groepen die geïnformeerd moeten worden (denk bv. aan ouderen of slechtzienden)
- Een pagina op de website van de gemeente
- Posters
- Flyers
- Huis aan huis
- Mijn overheid
- Informatiemarkt – is er een bewonersavond of bijeenkomst? Dan kan gekeken worden of hier ook informatie gegeven kan worden over de VPA.

Afhankelijk van uw budget en tijd, kunt u kiezen voor grotere of kleinere communicatie-uitingen. Laat de communicatie op elkaar aansluiten en communiceer via **verschillende kanalen** om uw doelgroep zo goed mogelijk te bereiken. Zorg ervoor dat communicatieafdeling hierbij betrokken is.

Hoe zorgt u ervoor dat mensen niet verlengd privaat laden als het niet mag?

Ook hier is de communicatie belangrijk. Let op, u communiceert hier over iets wat niet mag. Het volgende kan hierbij helpen:

- De manier waarop u dit brengt is belangrijk. Probeer niet met de wijzende vinger te praten, maar leg ze helder en netjes uit wat niet mag.
- Leg uit waarom het niet mag. Vaak is er een goede reden voor dat er iets niet mag. Wanneer u de reden uitlegt, kunnen mensen er meer begrip voor krijgen.
- Geef daarnaast ook aan wat er wel mag of kan. Bijvoorbeeld, “een kabelgoot is hier niet mogelijk, maar hier om de hoek zijn openbare laadpalen beschikbaar.” Op deze manier geeft u de mensen een alternatief en wordt de verleiding om het toch te doen kleiner.
- Leg de consequenties uit als men toch een vorm van VPA blijft gebruiken.

Indien VPA wordt toegestaan

Hoe stimuleer u correct gebruik van een VPA?

De VPA moet correct gebruikt worden, om ongelukken te voorkomen. Het is daarbij belangrijk dat de bewoners **geïnformeerd** worden. Vanuit de gemeente moet er **gecommuniceerd** wordt over de VPA. De volgende informatie is hierbij belangrijk om te geven:

- Wat zijn de regels met betrekking tot het gebruik en onderhoud?
- Hoe werkt de betreffende VPA?
- Praktische gebruikstips inclusief foto’s: hoe gebruikt u de VPA correct?

Handleiding

Maak voor de bewoners een heldere, laagdrempelige handleiding die kan worden meegestuurd met een brief en gedeeld kan worden op de website van de gemeente.

Hoe voorkomt u claimgedrag en burenruzies?

Er bestaat een mogelijkheid dat mensen de parkeerplek met VPA gaan zien als hun parkeerplek en **“claimgedrag”** gaan vertonen. Ook kan er onenigheid ontstaan tussen de bewoners van de straat. Om dit te voorkomen is het belangrijk dat er duidelijk gecommuniceerd wordt over de VPA-vorm en de regels met betrekking tot het gebruik ervan. Hierboven staat meer over de manieren van communicatie.

Andere manieren die kunnen helpen bij het voorkomen van claimgedrag en/of burenruzies:

- Zorg dat voor iedereen helder is dat de VPA géén recht geeft op een parkeerplek. Zowel voor de gebruiker van de VPA als voor de buren.

- Maak de aanvrager van de VPA medeverantwoordelijk voor draagvlak onder buren. Dit kan d.m.v. de bovengenoemde communicatiemiddelen, maar ook door in de randvoorwaarden op te nemen dat een aanvrager ***eerst*** met de buren moet overleggen over het plaatsen/gebruiken van een VPA (zie document VPA - Beleid en Regelgeving in de map Handreiking VPA).

- Zorg dat de mensen in de straat elkaar kennen. Wanneer mensen elkaar kennen, zullen ze zich anders opstellen naar elkaar.

Voorbeeld: veel straten hebben al een straatapp, dit zorgt ervoor dat de mensen elkaar kennen. Ook zijn er in veel straten app groepen voor EV rijders, om het gebruik van de beschikbare openbare laadpalen onderling af te stemmen.

From: '5.1.2e '
Sent: 5/22/2026 9:54:21 AM +00:00
To: '5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>, 5.1.2e ' <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Cc:
Subject: RE: Handhaving VPA

Ah duidelijk, aangepast!

Bedankt voor het meekijken allebei!

Goed weekend.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Adviseur Duurzame Mobiliteit
Team Stedenbouw & Mobiliteit, Sector Inrichting en Beheer Buitenruimte
E 5.1.2e @leeuwarden.nl
T 14 058

Van: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Verzonden: vrijdag 22 mei 2026 11:49
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>; 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: RE: Handhaving VPA

Hoi 5.1.2e

Ging om geel gemarkeerd.

Artikel 12 Verlengd Private Aansluitingen

Het verbod in artikel 2:10 lid 1, van de Algemene Plaatselijke Verordening Leeuwarden is niet van toepassing op Verlengd Private Aansluitingen mits een Platte Laadkabel wordt toegepast en er wordt voldaan aan de gebruiksvoorwaarden en technische vereisten in dit artikel.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e
Senior adviseur Verkeer en Vervoer
Sector Inrichting en Beheer Buitenruimte / team Stedenbouw en Mobiliteit
E 5.1.2e @leeuwarden.nl
T 5.1.2e | **M** 5.1.2e

Van: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Verzonden: vrijdag 22 mei 2026 11:46

Aan: [redacted] <[redacted]@leeuwarden.nl>; [redacted] <[redacted]@leeuwarden.nl>
Onderwerp: RE: Handhaving VPA

Hoi [redacted],

Ik kan helaas niet bij het document komen. Geen toegang staat er.

Heb je een andere manier waarop je de wijziging kan delen?

Ik deel het stuk alvast wel met [redacted] voor de feedback.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

Adviseur Duurzame Mobiliteit
Team Stedenbouw & Mobiliteit, Sector Inrichting en Beheer Buitenruimte
E [redacted]@leeuwarden.nl
T 14 058

Van: [redacted] <[redacted]@leeuwarden.nl>
Verzonden: donderdag 21 mei 2026 15:31
Aan: [redacted] <[redacted]@leeuwarden.nl>; [redacted] <[redacted]@leeuwarden.nl>
Onderwerp: RE: Handhaving VPA

Hoi [redacted] en [redacted],

Ik had nog 1 tekstueel puntje. Zie bijlage. Verder prima zo wat mij betreft.

Gr,

[redacted]

Van: [redacted] <[redacted]@leeuwarden.nl>
Verzonden: woensdag 20 mei 2026 18:01
Aan: [redacted] <[redacted]@leeuwarden.nl>; [redacted] <[redacted]@leeuwarden.nl>
Onderwerp: RE: Handhaving VPA

Hoi [redacted] en [redacted],

Volgens mij is dit al een heel mooi en compleet stuk. Ik heb er nog enkele opmerkingen aan toe gevoegd, voornamelijk na het lezen van de regels van Meppel.

Fijne avond!

Met vriendelijke groet,

[redacted]
Duurzame mobiliteit

E [redacted]@leeuwarden.nl
T [redacted] **M** [redacted]

Van: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Verzonden: dinsdag 19 mei 2026 15:59
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>; 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: FW: Handhaving VPA

Goedemiddag 5.1.2e en 5.1.2e ,

In bijlage vinden jullie de conceptregels voor Verlengd Privaat Aansluiten.

De afgelopen tijd ben ik druk bezig geweest op deze op te stellen, nadat via 5.1.2e is afgesproken om dit in een gecombineerd besluit in het college te regelen. De beleidsregels zijn opgesteld o.b.v. de ervaringen en beleidsstukken van andere gemeenten. Inmiddels hebben 5.1.2e en 5.1.2e al meegekeken in de stukken en hun feedback gegeven.

Voordat ik deze versie deel met 5.1.2e , wil ik graag dat nog een of twee collega's laten meelezen. Willen jullie hieraan meehelpen?

De wijzigingen heb ik bijgehouden dus je kunt vrij makkelijk zien wat ik heb toegevoegd. Een aantal bestaande artikelen heb ik aangepast, dit om een onderscheid te maken tussen de beleidsregel openbare laadpalen en de verlengde private aansluitingen. Dit op advies van 5.1.2e

Hopelijk kunnen jullie ergens in de komende dagen het stuk even doorlezen. Als er zaken zijn die jullie opvallen in de inhoud, dan hoor ik dat graag.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Adviseur Duurzame Mobiliteit
Team Stedenbouw & Mobiliteit, Sector Inrichting en Beheer Buitenruimte
E 5.1.2e @leeuwarden.nl
T 14 058

Van: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Verzonden: woensdag 13 mei 2026 16:14
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: RE: Handhaving VPA

Hoi 5.1.2e ,

Dank voor de regels!

Ik heb geen verstand van de inhoud, maar het lijken hele logische en passende regels bij het onderwerp!
Mijn enige kanttekening is dat het redelijk veel voorwaarden zijn voor een mogelijk wat kleinere taak.
Ik zou er vooral een paar dingen uitpakken waar we ons op richten en die direct gevaar of overlast veroorzaken.
Bijvoorbeeld de regels die betrekking hebben op struikelgevaar; kleur, dikte en het recht neerleggen van de kabel.

Als we gaan controleren op het plaatsen op private grond, of dat de persoon al een eigen oprit heeft wordt het onderzoek al wat groter. Zeker bij het plaatsen op gemeentegrond is een goed gesprek en/of boete vaak al niet voldoende.

Je komt dan vaak terecht bij bestuursrechtelijk handhaven, wat een zeer arbeidsintensief traject is.

Dus denk vooral alvast na over hoe groot jullie handhavingswens is en laten we hier dan dinsdag even over doorpraten! 😊

Met vriendelijke groet,

5.1.2e
Juridisch beleidsadviseur

sector: Veiligheidsdomein
telefoon: 5.1.2e
e-mail: 5.1.2e @leeuwarden.nl

Gemeente Leeuwarden
Postbus 21000
8900 JA Leeuwarden

e-mail: gemeente@leeuwarden.nl
website: www.leeuwarden.nl

Van: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Verzonden: woensdag 13 mei 2026 14:29
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: RE: Handhaving VPA

Goedemidddag 5.1.2e ,

Toevallig, ik wilde net je mailen. Vers van de pers, in de bijlage de (concept)beleidsregels voor verlengd private aansluitingen (‘’laden over de stoep’’).

Enkel de tekst die staat gemarkeerd als wijziging zijn voor nu relevant, de rest hoeven we niet te bespreken. Je kunt dus gelijk doorscrollen naar artikel 12.

De regels hebben wij zo simpel mogelijk en praktisch gehouden, en hebben de regels grotendeels overgenomen van andere gemeenten die ze al gepubliceerd hebben.

Ik denk dat de meeste waarde erin zit als jij de regels vertaald naar de praktijk. In andere woorden, kunnen jullie hiermee aan de slag na publicatie van de regels? Wat mist er eventueel nog of moet anders?

Ik zal je zo gelijk een voorstel sturen voor een moment. Tot dan!

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Adviseur Duurzame Mobiliteit
Team Stedenbouw & Mobiliteit, Sector Inrichting en Beheer Buitenruimte
E 5.1.2e @leeuwarden.nl
T 14 058

Van: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Verzonden: woensdag 13 mei 2026 14:22
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: RE: Handhaving VPA

Dag 5.1.2e ,

Voel je vrij om een momentje in te plannen! Mijn agenda is bij.
Mocht je specifieke vragen voor ons hebben, laat het gerust weten. Dan kan ik daar ook gericht op letten.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e
Juridisch beleidsadviseur

sector: Veiligheidsdomein
telefoon: 5.1.2e
e-mail: 5.1.2e @leeuwarden.nl

-

Gemeente Leeuwarden
Postbus 21000
8900 JA Leeuwarden

e-mail: gemeente@leeuwarden.nl
website: www.leeuwarden.nl

Van: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Verzonden: maandag 11 mei 2026 17:45
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: RE: Handhaving VPA

Hoi 5.1.2e,

Toevallig had je net al contact met 5.1.2e over dit onderwerp.

Je krijgt woensdag van mij de conceptbeleidsregels voor het laden over de stoep. Ik ben dit nu aan het opstellen.

Het idee is om de beleidsregels nu eerder te gaan publiceren dan eerder gedacht. De intentie is om dit op de kortst mogelijke termijn te doen, via een besluit van het college. Dit maakt de ‘’overbruggingsperiode’’ korter waar wij eerder over gesproken hebben.

Ben je in de gelegenheid om een moment met mij in de plannen volgende week, zodat wij de conceptregels kunnen doornemen? Ik ben benieuwd wat jouw beeld is, en kan ik eventuele wensen nog meenemen,

Dan neem ik ook een stuk platte kabel mee wat wij hebben liggen.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Adviseur Duurzame Mobiliteit
Team Stedenbouw & Mobiliteit, Sector Inrichting en Beheer Buitenruimte
E 5.1.2e @leeuwarden.nl
T 14 058

Van: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Verzonden: woensdag 29 april 2026 10:15
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: RE: Handhaving VPA

Hoi 5.1.2e,

Fijn dat je het op deze manier oppakt en ons erbij betrekt!

Gr. 5.1.2e

Van: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Verzonden: dinsdag 28 april 2026 12:40

Aan: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: RE: Handhaving VPA

Hoi 5.1.2e,

Geen probleem. Als we een melding binnen krijgen handelen wij die af, en wijzen wij de betrokken bewoner(s) op de beleidswijziging. Dan hebben jullie er geen werk van.

Mocht er sprake zijn van een geval waar herhalend meldingen over binnen komen of de situatie is echt onveilig, dan lijkt het mij goed om jullie daar wel in te betrekken.

Wanneer wij de conceptregels hebben uitgewerkt zal ik deze met je afstemmen.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Adviseur Duurzame Mobiliteit
Team Mobiliteit & Stedenbouw, Sector Inrichting en Beheer Buitenruimte
E 5.1.2e @leeuwarden.nl
T 14 058

Van: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Verzonden: maandag 20 april 2026 09:53
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: RE: Handhaving VPA

Hoi 5.1.2e,

Dank voor de informatie! Ik ga het met de afdeling delen.
Omdat we er eigenlijk al niets mee deden, verandert er voor ons niets.
Ik zou me kunnen voorstellen dat er, doordat er nu meer aandacht voor is, incidenteel een melding binnenkomt.
Als jullie de afhandeling van die melding kunnen verzorgen, zou dat heel fijn zijn.
Mocht het echt de spuigaten uitlopen, dan kunnen we altijd tussentijds nog kijken of er ingegrepen moet worden.

Gr. 5.1.2e

Van: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Verzonden: donderdag 16 april 2026 17:36
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: RE: Handhaving VPA

Hoi 5.1.2e,

Puur ter info, in de bijlage het voorstel aan het college.

Aandachtspunt is dat we daarin hebben staan dat wij tijdelijk niet gaan handhaven op laden over stoep. Dit doen we om de periode tussen het besluit van het college en legalisatie via de APV te overbruggen. Een paar maanden verwacht ik.

Aangezien er nu niet tot nauwelijks wordt gehandhaafd op kabels over de stoep verwacht ik dat er in die periode voor jullie praktisch niets veranderd.

Even hardop denkend, moeten wij hier iets over afspreken? Ik kan mij voorstellen dat het misschien wenselijk is om deze informatie ook verder delen in het handhavingsteam. Aangezien je dan toch een soort pseudo-gedoogbeleid voert.

Ik ben benieuwd hoe je hierover denkt.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e



Adviseur Duurzame Mobiliteit
Team Mobiliteit & Stedenbouw, Sector Inrichting en Beheer Buitenruimte
E 5.1.2e @leeuwarden.nl
T 14 058

Van: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Verzonden: dinsdag 7 april 2026 14:27
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: RE: Handhaving VPA

Hoi 5.1.2e,

Bedankt voor je mail en geen probleem uiteraard.
Dat is helemaal goed. Kunnen we er dan even verder over sparren!
Succes met het voorstel voor het college.

Gr. 5.1.2e

Van: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Verzonden: woensdag 1 april 2026 10:18
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: RE: Handhaving VPA

Goedemorgen 5.1.2e,

Ik bedacht dat ik je nog geen reactie had gestuurd. Excuses voor de verlate reactie!

Prettig om te lezen dat je het praktisch bekijkt. Ik verwacht dat in de meeste gevallen in een oogopslag te zien is of er een platte kabel wordt toegepast. Dit zijn namelijk speciale kabels die ook aanzienlijk dikker zijn dan normale laadkabels (kabels die bij openbare laadpalen worden gebruikt), en vaak een andere kleur hebben. De dikte van 5mm is een marktstandaard, ik verwacht niet dat er andere afmetingen op de markt zijn op dit moment. Er is alleen sprake van dikkere obstakels als er andere oplossingen worden toegepast, zoals een kabeldrempel/brug of kabelmat.

Daarnaast kan ik mij voorstellen, alhoewel we dit natuurlijk nog moeten afspreken, dat handhaving voornamelijk inspeelt op excessen en meldingen van onveilige situaties.

We zijn op dit moment bezig met het benaderen van andere gemeenten die deze oplossing toepassen. We hebben al gesproken met gemeente Meppel, en is ons wat ons betreft het voorbeeld voor ons. In de bijlage de andere regels die wij van Meppel hebben ontvangen voor het gebruik van de platte kabel. De wens is dat wij voor Leeuwarden dit ook gaan opstellen, in afstemming met jullie. De insteek is dat we dit zo simpel en duidelijk mogelijk maken. Hoe de handhaving van de regels in Meppel verloopt durven we nog niet te zeggen. De regels zijn daar pas vanaf 1 januari van kracht. Ik verwacht op korte termijn meer gemeenten te spreken.

Ik verwacht dat het college in mei een besluit neemt over het toestaan van deze oplossing. Ik stel voor dat ik daarna bij jou in de lucht kom, o.a. met een voorstel voor de nadere regels die wij publiceren. Mee eens?

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Adviseur Duurzame Mobiliteit
Team Mobiliteit & Stedenbouw, Sector Inrichting en Beheer Buitenruimte
E 5.1.2e @leeuwarden.nl
T 14 058

Van: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Verzonden: vrijdag 20 maart 2026 13:24
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: RE: Handhaving VPA

Hoi 5.1.2e,

De kern van mijn beantwoording blijft hetzelfde.

Vaak kijk ik naar dit soort keuzes met gezond boerenverstand. Idealiter kunnen wij in één oogopslag zien of iets een overtreding is of niet.
Als we met onderscheid in millimeters gaan werken, zie ik het al aankomen dat we straks langs kabels een meetlint moeten leggen om discussie te voorkomen.
Hiermee sluit ik niet uit dat dit mogelijk is of dat we dit moeten doen, maar de vraag is of het wenselijk is.

Ik ben ook wel benieuwd hoe andere gemeenten dit oppakken. Misschien hebben zij ook ervaring met de handhaving hierop.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e
Juridisch beleidsadviseur

sector: Veiligheidsdomein
telefoon: 5.1.2e
e-mail: 5.1.2e @leeuwarden.nl

Gemeente Leeuwarden
Postbus 21000
8900 JA Leeuwarden

e-mail: gemeente@leeuwarden.nl
website: www.leeuwarden.nl

-

Van: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Verzonden: vrijdag 20 maart 2026 12:22
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: RE: Handhaving VPA

Goedemiddag 5.1.2e,

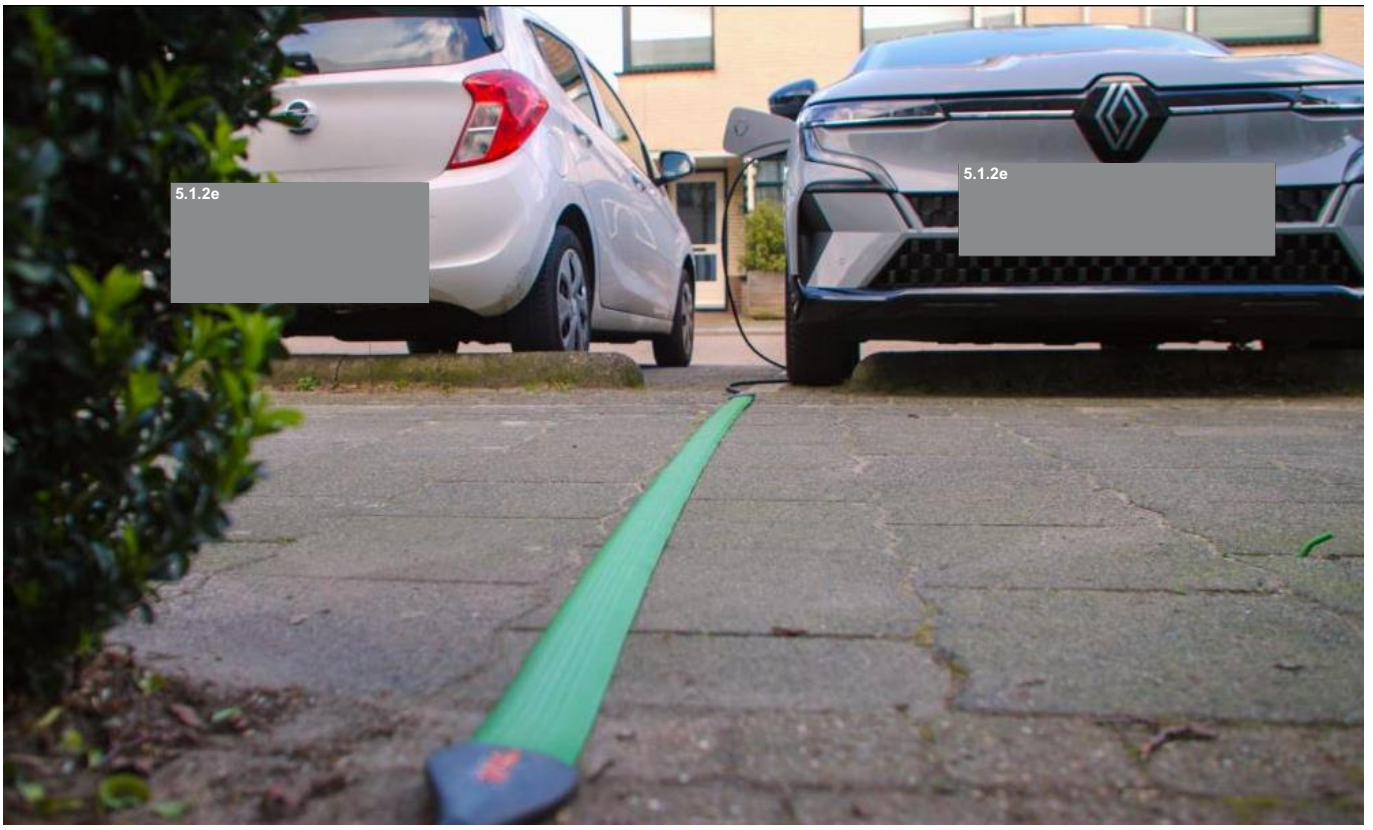
Om nog even terug te komen op dit onderwerp, naast de kabelgoottegel zijn er ook andere mogelijkheden om over de stoep te laden.

We onderzoeken naast de kabelgoottegel ook het toepassen van een zeer dunne laadkabel (<5mm dik).

Stel dat wij deze oplossing zouden kiezen, zou dat je beantwoording van de vragen (in onderstaande mails) anders maken?

Ook in dat geval zouden we natuurlijk de nadere regels met jullie afstemmen voor publicatie.

Voorbeeld:
Platte laadkabel - FlatPower



Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Adviseur Duurzame Mobiliteit
Team Mobiliteit & Stedenbouw, Sector Inrichting en Beheer Buitenruimte
E 5.1.2e @leeuwarden.nl
T 14 058

Van: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Verzonden: dinsdag 24 februari 2026 10:32
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: RE: Handhaving VPA

Dag 5.1.2e,

Komt helemaal goed!
Heel veel succes met de verdere uitwerking in eerste instantie.

Gr. 5.1.2e

Van: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Verzonden: dinsdag 24 februari 2026 10:18
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
CC: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: RE: Handhaving VPA

Hoi 5.1.2e,

Dank voor je duidelijke uitleg.

Deel vooral in de inventarisatielijst wanneer deze gereed is, en goed om te horen dat er in principe geen bezwaren zijn tegen deze ontwikkeling. Dit geeft nu in ieder geval een beter beeld welke informatie van

belang is.

Ik verwacht niet dat wij op korte termijn capaciteit vragen van handhaving, aangezien we mogelijk eerst d.m.v. een pilot aan de slag willen gaan met dit onderwerp. De exacte regels zullen dus in een later stadium pas duidelijk worden. Op dat moment zal ik jullie dan weer nader betrekken. Als ik het onderwerp dan in persoon verder kan toelichten doe ik dat graag.

Ik zal in ieder geval afstemming zoeken met mijn collega's bij STEM, inderdaad handig om dit te combineren met eventuele andere ontwikkelingen. Ik verwacht dat de nodige capaciteit voor dit onderwerp beperkt zal zijn (<0,1-0,2 FTE).

Voor nu heb ik voldoende informatie, en laten we contact houden over dit onderwerp.

Met vriendelijke groot,

5.1.2e



Adviseur Duurzame Mobiliteit
Team Mobiliteit & Stedebouw, Sector Inrichting en Beheer Buitenruimte
E 5.1.2e @leeuwarden.nl
T 14 058

Van: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Verzonden: donderdag 19 februari 2026 09:51
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
CC: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: RE: Handhaving VPA

Hoi 5.1.2e,

We krijgen de laatste tijd veel vragen over nieuwe taken en proberen steeds beter duidelijkheid te scheppen over hoe wij werken.
Hiervoor ben ik ook een inventarisatielijst aan het ontwikkelen. Deze is nog niet afgerond en heeft nog een toelichting nodig. Deze geef ik je binnenkort graag.
Toch deel ik hem alvast met je, omdat hij mogelijk al een beeld geeft van wat er allemaal uitgezocht moet worden.

Zijn er vanuit handhaving zorgen of vragen over deze ontwikkeling?
In principe niet. Wij komen vaak in beeld wanneer plannen en regels concreet worden.
Dan kijken we graag mee naar de handhaafbaarheid en of de taak passend is bij onze kennis en kunde.
Ons advies is daarbij: hoe eenvoudiger de regels hoe beter.
Inhoudelijke technische kennis van voertuigen hebben wij niet.

Moeten er afspraken gemaakt worden tussen handhaving en STEM over 'stoepladen'?
Als de uiteindelijke handhaving bij ons wordt belegd, dan wel.
Daarvoor gelden wel randvoorwaarden, waarvan je een deel al terugvindt in de inventarisatielijst.
Op dit moment zijn er geen uren meer voor nieuwe taken.
Aanvullende financiële middelen zijn daarom een belangrijke voorwaarde.
Ik zou dit niet specifiek voor één taak organiseren, maar combineren met andere wensen, zoals taxihandhaving, extra inzet op verkeersveiligheid, etc.

Is het vanuit handhaving wenselijk om deze ontwikkeling te vertalen naar een handhavingskader en/of het HUP?
Alle afspraken die wij maken worden vastgelegd in het HUP.

Kan je hier in eerste instantie mee verder? 😊

Met vriendelijke groet

5.1.2e
Juridisch beleidsadviseur

sector: Veiligheidsdomein
telefoon: 5.1.2e
e-mail: 5.1.2e @leeuwarden.nl

Gemeente Leeuwarden
Postbus 21000
8900 JA Leeuwarden

e-mail: gemeente@leeuwarden.nl
website: www.leeuwarden.nl

-

Van: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Verzonden: woensdag 18 februari 2026 13:59
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
CC: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: RE: Handhaving VPA

Goedemiddag 5.1.2e,

Fijn dat je deze vraag kunt oppakken.

Concreet gaat mijn vraag over een aanpassing van de APV (art. 2:10) die wij nu aan het onderzoeken zijn vanuit STEM.

Met deze aanpassing zou het voor bewoners (zonder eigen oprit) mogelijk worden om hun elektrische auto te laden vanuit huis. Daarbij wordt de laadkabel over de stoep gelegd en weggewerkt in een special gootje (d.m.v. kabelgoottegels). Hier zal wel een aanvraag, ontheffing of vergunning voor nodig zijn, voordat een bewoner dit mag doen. Dit is o.b.v. de huidige APV niet toegestaan. Tegelijk zien wij regelmatig bewoners die nu los kabels over de stoep heen leggen.

Hoewel de aanpassing van de APV niet op korte termijn zal plaatsvinden, lijkt het mij wel goed om jullie hierin mee te nemen.

Samengevat, zou ik graag de volgende punten met handhaving willen afstemmen:

- Zijn er vanuit handhaving zorgen of vragen over deze ontwikkeling?
- Moeten er afspraken gemaakt worden tussen handhaving en STEM over ‘stoepladen’?
- Is het vanuit handhaving wenselijk om deze ontwikkeling te vertalen naar een handhavingskader en/of de HUP?

Voorbeeld:



Als het prettiger is om dit in een overleg te bespreken, geef het vooral aan. Dan schiet ik wat in.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Adviseur Duurzame Mobiliteit
Team Mobiliteit & Stedebouw, Sector Inrichting en Beheer Buitenruimte
E 5.1.2e @leeuwarden.nl
T 14 058

Van: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Verzonden: donderdag 12 februari 2026 13:39
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
CC: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: RE: Handhaving VPA

Hoi 5.1.2e,

Ik neem tijdelijk de taken van 5.1.2e waar.
Laat het gerust weten waar ik je mee kan helpen.

Ik ben ook bereikbaar op het onderstaande nummer.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e
Juridisch beleidsadviseur

sector: Veiligheidsdomein
telefoon: 5.1.2e
e-mail: 5.1.2e @leeuwarden.nl

Gemeente Leeuwarden
Postbus 21000
8900 JA Leeuwarden

e-mail: gemeente@leeuwarden.nl
website: www.leeuwarden.nl

Gemeente Leeuwarden

-

From: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Sent: Wednesday, February 11, 2026 12:17:35 PM
To: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Subject: FW: Handhaving VPA

Beste 5.1.2e,

Ik had voorheen contact met 5.1.2e over het onderwerp VPA. Zie hiervoor de onderstaande mailwisseling.

Nu verneem ik dat ze niet meer werkzaam is bij onze gemeente, dus ik ben daarom op zoek naar een andere collega van Handhaving die mij kan helpen.

Concreet zoek ik afstemming met Handhaving over een mogelijke beleidswijziging m.b.t. VPA. Hiermee zou het toegestaan worden om kabels over stoep te leggen vanuit huis om een elektrische auto te laden. We zitten in het voorproces en betrek handhaving hier graag bij, zodat we niet een nieuwe beleidslijn gaan hanteren die straks voor handhaving onwenselijk is.

Zou je mij willen koppelen aan iemand waarmee ik in overleg kan gaan hierover?

Alvast bedankt!

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Adviseur Duurzame Mobiliteit
Team Mobiliteit & Stedebouw, Sector Inrichting en Beheer Buitenruimte
E 5.1.2e @leeuwarden.nl
T 14 058

Van: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Verzonden: vrijdag 23 januari 2026 13:43
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
CC: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: RE: Handhaving VPA

Goedemiddag 5.1.2e,

De onderwerpen waarop de Eenheid Handhaving wordt ingezet, worden jaarlijks vastgelegd in het Handhavingsuitvoeringsprogramma (HUP) en hier wordt ook capaciteit voor beschikbaar gesteld. Voor het handhaven op situaties waarin laadkabels, kabelmatten of -goten over de stoep zijn aangelegd, zijn geen afspraken gemaakt tussen STEM en de Eenheid Handhaving. Daarnaast is er op dit moment – voor zover ons bekend is - geen specifiek beleid of regeling vastgesteld voor de handhaving op dit onderwerp. Dit betekent dat hier momenteel niet actief op wordt gehandhaafd.

Handhaving in dergelijke situaties vraagt bovendien om specialistische (technische) kennis, bijvoorbeeld om te kunnen beoordelen of een aansluiting voldoet aan geldende technische en veiligheidsnormen en geen risico's oplevert voor passanten, zoals struikel- of brandgevaar. Deze expertise is niet aanwezig binnen de Eenheid Handhaving. Een dergelijke beoordeling past naar ons oordeel beter bij toezichthouders met een (milieu)technische achtergrond. Een andere mogelijkheid is dat naleving plaatsvindt via de vergunningverlening, waarbij controle wordt uitgevoerd door de gemeente aangewezen of geaccrediteerde technische diensten.

Binnen de Eenheid Handhaving zijn op dit moment geen gevallen bekend waarin handhavend is opgetreden tegen voornoemde situaties.

Kan je hiermee verder?

Met vriendelijke groet,

5.1.2e
Juridisch adviseur handhaving

sector: Veiligheidsdomein
telefoon: 5.1.2e
e-mail: 5.1.2e @leeuwarden.nl
Aanwezig: ma, di, do, vr (ochtend)

Gemeente Leeuwarden
Postbus 21000
8900 JA Leeuwarden

e-mail: gemeente@leeuwarden.nl
website: www.leeuwarden.nl

Van: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Verzonden: maandag 19 januari 2026 10:48
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
CC: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: Handhaving VPA

Goedemorgen 5.1.2e,

Wij kennen elkaar nog niet, ik ben begin deze maand begonnen bij het team Stedenbouw & Mobiiteit. Ik ga mij voornamelijk bezighouden met (openbare) laadinfra. Ik had je naam doorgekregen van mijn collega, 5.1.2e, voor een vraag die ik nu aan het behandelen ben.

Binnen ons team zijn wij aan het onderzoeken of wij Verlengd Privaat Aansluiten (VPA) willen gaan toestaan in de gemeente. Kortgezegd, is hier sprake van als een bewoner zijn of haar elektrische auto laadt vanuit een laad/stroompunt op eigen terrein, waarbij de laadkabels over in de stoep lopen, naar een parkeervak voor de woning van de bewoner (volgens de APV mag dit niet). De raad heeft het college verzocht om een aantal zaken rondom VPA nader uit te zoeken, via een aangenomen motie. Deze motie is hier terug te vinden: Agenda Leeuwarden - Besluitvorming (raad) woensdag 8 oktober 2025 19:00 - 23:00 - iBabs Publieksportaal

Een van deze vragen gaat over de handhaving in de huidige situatie:

‘’4. te onderzoeken of en op welke wijze op dit moment wordt gehandhaafd in situaties waarin inwoners zelfstandig een kabelmat of -goot hebben aangelegd voor het opladen van hun EV, en of er gevallen bekend zijn waarin handhavend is opgetreden;’’

In andere woorden, moeten wij de raad informeren over:
1. Hoe wordt er nu met kabels over de stoep omgegaan m.b.t. handhaving?
2. Zijn er gevallen bekend waarbij handhavend is opgetreden?

Van 5.1.2e begreep ik dat jij mij misschien op weg kan helpen met deze vragen, al dan niet via een andere collega bij handhaving. Ik kan mij voorstellen dat dit onderwerp misschien nieuw is, dus als je het prettiger vindt om dit eerst een op een door te nemen dan loop ik graag een keer langs.

De input verwerken wij in een informerende raadsbrief, daarvoor heb ik deze informatie wel uiterlijk einde volgende week nodig.

Ik hoor graag of je mij verder kunt helpen met deze vraag.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Adviseur Duurzame Mobiliteit
Team Mobiliteit & Stedebouw, Sector Inrichting en Beheer Buitenruimte
E 5.1.2e @leeuwarden.nl
T 14 058

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15

From: "5.1.2e
Sent: 7/3/2026 8:42:23 AM +00:00
To: "5.1.2e" <5.1.2e@leeuwarden.nl>, "Secretariaat E. Stellingwerf" <5.1.2e@leeuwarden.nl>
Cc:
Subject: RE: Interview

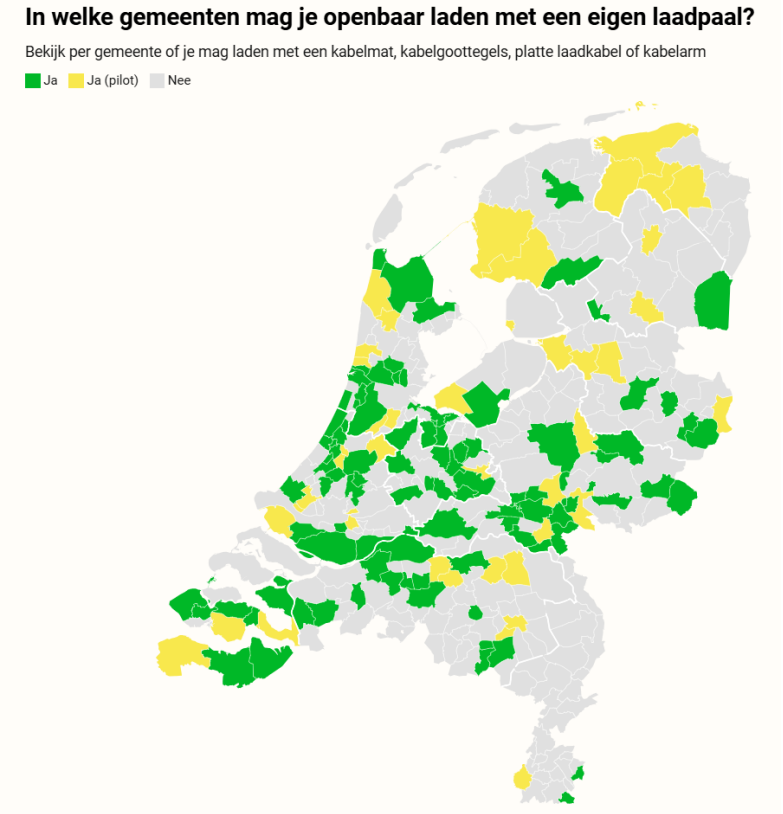
Goedemiddag 5.1.2e en 5.1.2e,

Hieronder meer informatie over de gevraagde onderwerpen. Deels overgenomen vanuit het collegebesluit.

Mocht Evert nog vragen hebben over specifieke punten dan kan hij mij vooraf bellen of mailen.

1. wat is de aanleiding hiervoor

- Aangenomen motie in de raad in 2025
- Behoefte neemt toe, veel vragen/verzoeken vanuit inwoners
- Inmiddels staan ongeveer 1/3 van de gemeenten stoepladen toe. Ook Friese gemeenten: Frsyke Marren, Sudwest, Weststellingwerf en Tytsjerksteradiel. Steeds meer gemeenten volgen.



2. de voors/tegens

Voor:

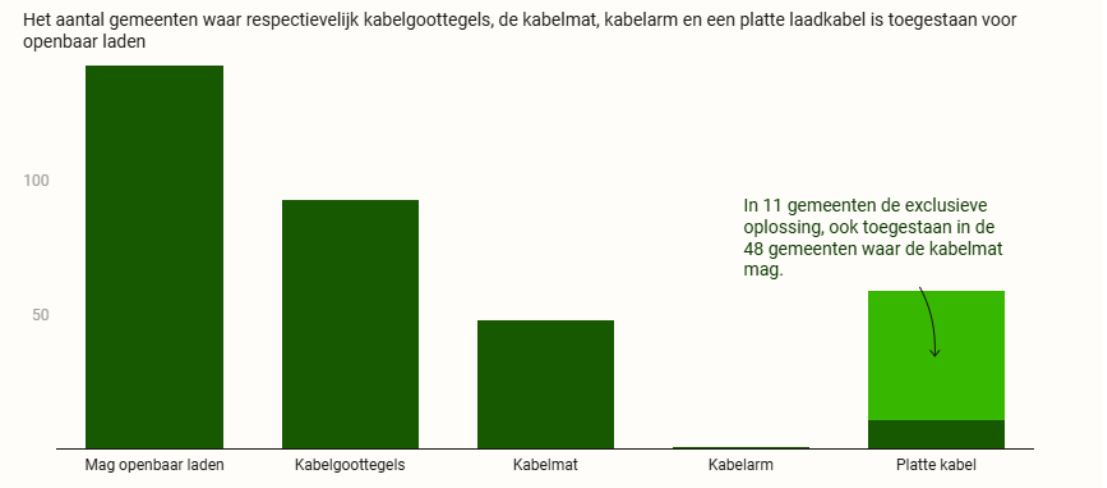
- Voordeliger laden (ongeveer 25 cent per kWh thuis vs. 50 cent per kWh bij de openbare laadpaal). Besparing kan oplopen tot honderden euro's per jaar.
- Wegvallen salderingsregeling van 2027. Bewoners kunnen hun eigen zonnestroom benutten (nog voordeliger laden!)
- Een onderzoek van Zonneplan uit 2023 toont aan dat elektrisch autobezit onder mensen met een oprit 4-5 keer hoger is dan onder mensen zonder oprit. Door stoepladen toe te staan maar je het speelveld gelijker.
- Dus: het maakt een elektrische auto aantrekkelijker en betaalbaar voor een groter publiek.
- Recente prijsstijgingen fossiele brandstoffen
- Minder CO2 uitstoot, schonere lucht in de stad. Draagt bij aan onze gemeentelijke mobiliteits- en CO2-doelstellingen.
- Niets doen is in onze ogen niet de oplossing. Bewoners gaan anders zelf allerlei oplossingen bedenken (dit is nu al gaande). Door regels te introduceren kunnen we hier richting aan geven en voorkomen we dat er straks verschillende kabels/matten/goten in/op de stoep liggen.

Tegen/kanttekeningen:

- Aandachtspunt is dat inwoners geen parkeerplek mogen reserveren om te laden. Het is dus niet wenselijk dat inwoners bijvoorbeeld plekken afzetten of er een bord bijzetten om de plek te claimen.
- Het punt hierboven kan ook tot discussie tussen buurtbewoners leiden.
- In drukke straten houdt dat dus in dat men niet altijd kan laden. In die momenten is de openbare laadpaal nog een alternatief.
- Ten opzichte van openbaar laden, vraagt stoepladen een investering vooraf. Dit betreft de aanschaf van een eigen laadpaal (ca. 1.000,-) en een platte kabel (v.a. 350,-). Eventueel ook aanpassingen in de meterkast. Dit verdien je in enkele jaren terug, afhankelijk van de gereden kilometers en je stroomtarief.
- De platte kabel (waar onze gemeente voor kiest) is voor veel mensen nog een onbekende oplossing. Logisch, want de platte kabel bestaat pas een paar jaar, en begint nu pas door te breken. Enkele gemeenten als voorbeeld waar de platte kabel is toegestaan: Meppel, het Hogeland, Stadskanaal, Assen, Kampen. Ook in de grotere steden Leiden en Dordrecht.

3. Hoe is de ervaring in andere gemeenten.

We hebben veel gesprekken gevoerd met andere gemeenten. Met name met gemeenten in Friesland, Groningen en Overijssel, die stoepladen al toestaan of een pilot uitvoeren. Hier hebben wij ontzettend veel van kunnen leren. Deze gemeenten geven aan dat er weinig overlast wordt ervaren door ‘claimgedrag’ van parkeerplekken. Ook zien we dat gemeente niet of weinig handhaven. We merken dat er veel diversiteit is in het beleid van de verschillende gemeenten. Bijvoorbeeld, de oplossing (kabelmat, -goot of platte kabel) die wordt toegestaan verschilt per gemeente.



Pilots die gemeenten uitvoeren resulteren meestal in een beleidswijziging. We merken op dat wanneer gemeenten dit niet doen, dat het vaak een pilot is met de kabelgoottegels. In de praktijk blijkt dit toch een dure oplossing te zijn, en vraagt veel capaciteit van een gemeente.

4. Heeft dit consequenties voor rolstoelers of mensen met een rollators
Geen.

Toegankelijkheid voor alle gebruikers van de stoep staat voorop. Daarom hebben wij gekozen voor de platte kabel, wat aansluit op de aanbevelingen van CROW. CROW onderzocht (in 2025) hoe laadkabels over de stoep de toegankelijkheid en veiligheid van trottoirs beïnvloeden en geeft gemeenten richtlijnen om hinder te voorkomen. Dit in samenwerking met maatschappelijke organisaties die opkomen voor slechtzienden/mensen met een handicap, zoals Kennis Over Zien en Ieder(in).

Het voordeel van de platte kabel is dat het loopvlak ontzettend dun is, maar 5mm. Hierdoor merk je de kabel nauwelijks als je er overheen loopt (met blindenstok) of, rolt met de rolstoel.

Ter vergelijking, een kabelmat met kabel eronder is veel dikker, meestal rond de 20 tot 25mm.

5. Hoe handhaaf je dit?
We passen de regels aan die onder de APV hangen.

Op onze website kunnen bewoners vinden aan welke voorwaarden de kabel moet voldoen, en hoe ze de kabel kunnen gebruiken. Als inwoners goed geïnformeerd worden voorkomt dat overlast.

Wij handhaven in gevallen waar gevaarlijke situaties ontstaan. Dit doen we voornamelijk op basis van meldingen.

(ik laat het aan Evert om dit wel of niet te benoemen). We hebben niet genoeg capaciteit om proactief te handhaven. Mocht stoepladen populair worden, en er is sprake van structureel overlast, dan zullen we zeker in de toekomst kijken of een wijziging in de prioritering van de handhavingscapaciteit nodig is.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e *Duurzame Mobiliteit*
Team Stedenbouw & Mobiliteit
5.1.2e @leeuwarden.nl
5.1.2e

Gemeente Leeuwarden
Oldehoofsterkerkhof 2
8911 DH LEEUWARDEN
Telefoon 14 058 | www.leeuwarden.nl | LinkedIn

Van: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Verzonden: donderdag 2 juli 2026 13:38
Aan: Secretariaat E. Stellingwerf <5.1.2e @leeuwarden.nl>; 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: Interview

Hoi 5.1.2e,

Voor de agenda:

Vrijdagmiddag, 17.40 uur.
Gesprek Evert met Omrop Fryslân radio.
Onderwerp: stoepladen: onder andere: wat is de aanleiding hiervoor. Wat zijn de voors/tegens. Hoe is de ervaring in andere gemeenten. Heeft dit consequenties voor rolstoelers of mensen met een rollators. Hoe handhaaf je dit?

De Omrop belt Evert op zijn mobiele telefoon.

@5.1.2e Kun jij alvast een concept reactie / voorzet op bovenstaande onderwerpen mailen naar 5.1.2e, zodat Evert morgenmiddag goed voorbereid is?

Groet,
5.1.2e

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1, 3

From: '5.1.2e' <5.1.2e@defryskemarren.nl>
Sent: 2/19/2026 10:07:43 AM +00:00
To: '5.1.2e <5.1.2e@leeuwarden.nl>, 5.1.2e' <5.1.2e@leeuwarden.nl>
Cc:
Subject: Kabelgoottegel proef DFM

> Sommige mensen die dit bericht hebben ontvangen, ontvangen niet vaak e-mail van 5.1.2e@defryskemarren.nl. Ontdek waarom dit belangrijk is

Hallo,

Hierbij het collegeadvies en de voorwaarden die wij bij de kabelgoottegel pilot hanteren.

Bij gemeente Harlingen is 5.1.2e bezig met een pilot - 5.1.2e 5.1.2e@harlingen.nl.

En ook nog even de link naar de website van gemeente Enschede: Kabelgoottegels elektrische auto | Gemeente Enschede. Ik heb destijds met het algemene nummer gebeld en geïnformeerd naar iemand die hiermee bezig is, ik weet helaas niet meer wie ik toen aan de lijn heb gekregen.

Ik ben benieuwd hoe het bij jullie zal gaan!

Met vriendelijke groeten,

5.1.2e
Beleidsmedewerker Duurzaamheid & Milieu

Gemeente De Fryske Marren
5.1.2e
Bereikbaar Ma-Vr

Proclaimer
Ik heb er alles aan gedaan om in deze e-mail zo actueel, juist en volledig mogelijk te zijn. Komt u toch iets tegen dat verouderd is/niet correct, laat het mij dan weten. Aan deze e-mail kunnen geen rechten worden ontleend. Het bericht bevat mogelijk vertrouwelijke informatie en het is dan ook niet toegestaan om de informatie verder te verspreiden of openbaar te maken. Als deze e-mail u bij vergissing bereikt, stel dan de afzender hiervan op de hoogte en verwijder het bericht.

Pilot kabelgoottegels

Voorwaarden

- Maximaal 10 aanvragen binnen de pilot kabelgoottegels.
- Aanmeldperiode van 15 oktober tot 31 november 2024, start aanleg kabelgoten 1 december 2024.
- De pilot loopt 18 maanden, tot 1 juni 2026, waarin het gebruik, de ervaringen en de gerelateerde werkzaamheden worden gemonitord.
- U heeft geen eigen oprit.
- Het oplaadpunt staat of hangt op uw eigen terrein.
- De openbare parkeerplaats grenst direct aan de stoep.
- Openbare parkeerplaatsen blijven openbaar en kunnen niet gegarandeerd gebruikt worden door de aanvragers.
- De oplaadkabel moet in zijn geheel in de kabelgoot liggen tijdens het opladen. Het kan zijn dat de laadkabel langer is dan de kabelgoot. Dan moet een deel van de kabel op eigen terrein of onder de auto liggen. En niet op de stoep.
- De kabelgoot mag geen openbaar groen, weg of fietspad kruisen.
- U gebruikt een goedgekeurde oplaadkabel, die bedoeld is voor elektrische of hybride auto's. De kabel moet in goede staat zijn.
- U bent verantwoordelijk voor het schoonhouden van de kabelgoot.
- U moet de oplaadkabel na gebruik opbergen op eigen terrein of in de auto.
- Er wordt een overeenkomst afgesloten tussen de gebruiker en de gemeente. Hierin worden afspraken vastgelegd over het correct gebruik van de kabelgoottegels om hinder te voorkomen en de toegankelijkheid van de openbare ruimte te waarborgen, over het onderhoud en schoonhouden van de tegels en over het melden van schade of mogelijk gevaar op de openbare weg.
- Als u verhuist en de nieuwe bewoners hebben **geen** behoefte aan de kabelgoottegels, dan meldt u dit bij de gemeente. Dan verwijderen we de tegels.
- Als u verhuist en de nieuwe bewoners hebben **wel** behoefte aan de kabelgoottegels, dan meldt u dit bij de gemeente. Dan moet er een nieuwe overeenkomst worden afgesloten.
- De gemeente is niet aansprakelijk voor schade aan de kabelgoottegels als gevolg van het incorrect gebruik door u. Wij repareren de schade op uw kosten.
- Als u zich niet aan de voorwaarden houdt, mag de gemeente op uw kosten de kabelgoottegels verwijderen.

Wat moet u weten?

- U betaalt de kosten van de kabelgoottegels, de aanleg en de beoordeling door de gemeente.
- Ook na aanleg van de kabelgoottegels blijft de parkeerplaats voor iedereen toegankelijk.
- Uw oplaadkabel mag nooit op de stoep of de openbare weg liggen. Kabelmatten of een laadarm die de kabel door de lucht trekt, zijn niet toegestaan.
- De gemeente brengt de kabelgoottegels aan. De tegels blijven eigendom van de gemeente.
- De gemeente mag aanvragen afwijzen. Bijvoorbeeld als de afstand tussen het oplaadpunt en de parkeerplaats te groot is. Of als de veiligheid niet gegarandeerd kan worden.
- Na verloop van 18 maanden wordt het gebruik en toestaan van kabelgoottegels geëvalueerd en wordt het gemeentelijk standpunt t.o.v. kabelgoottegels vastgelegd. De tegels die tijdens de pilot zijn gebruikt blijven liggen i.v.m. de gemaakte investeringen door de inwoner en worden op aanvraag van de bewoner van de woning verwijderd.
- De gemeente kan middels steekproeven toezicht te houden op het correct gebruik van de tegels.

DE FRYSKE MARREN

Advies aan college van burgemeester en wethouders van De Fryske Marren

Portefeuillehouder(s)	5.1.2e
Datum voorstel:	2 oktober 2024
Besluit raad:	Nee
T.k.n. raad:	Nee
Zaaknummer:	Z. 803604
Aantal bijlagen:	1
Behandeld door:	
Team:	Ruimtelijke ontwikkeling

Overlegd/samengewerkt met:

Adviseur:

- ☐ communicatie
- ☒ juridische zaken
- ☒ financiën
- ☐ p&o
- ☐ inkoop

Team:

- ☐ backoffice sociaal domein
- ☐ bestuur en concernadvies
- ☐ concerncontrol
- ☐ diensten beheer
- ☐ informatie
- ☐ klanten contact centrum
- ☐ maatschappelijke ontwikkeling
- ☒ middelen
- ☐ ondersteuning
- ☒ ruimtelijk beheer/realisatie
- ☒ ruimtelijke ontwikkeling
- ☐ sociaal wijkteam jeugd en gezin
- ☐ sociaal wijkteam werk en inkomen
- ☐ sociaal wijkteam zorg en participatie
- ☒ vergunningen, toezicht en handhaving
- ☐ wijkbeheer
- ☒ wijkoverschrijdend beheer

Onderwerp:
Pilot kabelgoottegels

Ontwerpbesluit:
Het college besluit

1. In te stemmen met het uitvoeren van een 18 maanden durende pilot voor het gebruik van kabelgoottegels;
2. Per aanvraag een vast bedrag van € 475 te rekenen, te betalen door de aanvrager;
3. Een privaatrechtelijke overeenkomst af te sluiten met de deelnemers om afspraken vast te leggen.

Datum: **Openbaar:** openbaar

Besluit college:

Inleiding – Ynlieding
Enkele inwoners hebben een aanvraag bij de gemeente gedaan om gebruik te maken van een laadvoorziening op privé terrein die een laadlocatie (elektrisch voertuig) in de openbare ruimte voedt, ook wel Verlengd Private Aansluitingen (VPA's). De verwachting is dat VPA-aanvragen verder zullen toenemen door ontwikkelingen rondom terug levering van opgewekte energie en netcongestie. VPA's bestaan in verschillende vormen, waaronder kabelgoten. Een kabelgoot is een rij stoeptegels met een uitsparing en een rubber afdekstrip waarin oplaadkabels kunnen worden geplaatst, ter voorkoming van losliggende kabels en struikelgevaar op het trottoir. De gemeente heeft op dit moment geen beleid voor VPA's, hierna kabelgoten. De huidige standaard binnen de Fryske Marren voor mensen zonder oprit is om een publieke laadpaal aan te vragen. De pilot met kabelgoottegels kan input leveren voor op te stellen gemeentelijk beleid rondom kabelgoten. De kaders van de pilot zijn te vinden in bijlage 1.

Beoogd resultaat - Beëage resultaat
Stimuleren van fossielvrije mobiliteit en inwoners faciliteren in het opladen van hun elektrische voertuig met eigen opgewekte energie.

Argumenten – Arguminten
1.1 Kabelgoten vergroten het aantal laadmogelijkheden.
Met een kabelgoottegelpilot kunnen we onderzoeken of we inwoners zonder oprit een alternatieve laadmogelijkheid kunnen bieden, waardoor elektrisch rijden aantrekkelijker wordt. De aanvragen voor dit soort laadmogelijkheden neemt toe en zou mogelijk de aanschaf van elektrische voertuigen voor inwoners aantrekkelijker kunnen maken.

1.2 Kabelgoottegels bieden een veilige oplossing en toegankelijkheid blijft gewaarborgd.
Op dit moment constateren we een toename van het aantal oplaadkabels die zonder bescherming over het trottoir liggen, deze situatie kan voor vervelende ongevallen zorgen. Door het gebruik van de kabelgoot, waarbij de oplaadkabel door de uitsparing in de kabelgoottegel loopt en is afgedekt met rubber, blijft de stoep op gelijke hoogte en toegankelijk.

1.3 Kabelgoottegels hebben een kleinere impact op de parkeerdruk in vergelijking met openbare laadpalen.
Openbare laadpalen worden op dit moment door buren zonder elektrische voertuigen als belastend ondervonden op de parkeerdruk in hun buurt. Door het gebruik van kabelgoottegels wordt de parkeerdruk niet verhoogd omdat er geen parkeerplaatsen worden gereserveerd voor het gebruik van elektrische voertuigen.

1.4 Kabelgoottegels kunnen vergunningsvrij worden aangelegd.
Op dit moment is er geen vergunningsplicht voor het aanleggen van kabelgoottegels.

1.5. Kabelgoottegels mogen naast de laadconcessie met TotalEnergies gerealiseerd worden.
De Provinsje Fryslân heeft aangegeven dat Verlengd Private Aansluitingen buiten de huidige concessie vallen.

2.1 Een vast bedrag biedt duidelijkheid voor inwoners en ambtenaren.
Het is van belang dat het aanvragen van wijzigingen van de openbare ruimte duidelijk verlopen voor het begrip van inwoners en dat er kosten worden verbonden aan de voorziening die wordt geleverd. Daarnaast biedt een vast bedrag duidelijkheid voor de ambtelijke organisatie en kunnen aanvragen sneller doorlopen.

3.1 Voor het vastleggen van afspraken voor het gewenste gebruik van de kabelgoottegels wordt een privaatrechtelijke overeenkomst opgesteld.
Een Recht van Opstal is in deze situatie niet praktisch. In een privaat rechtelijke overeenkomst wordt vastgelegd dat gebruikers een meldingsplicht hebben in het geval van schade of gevaar op de openbare weg door de kabelgoottegels, schoonmaak en onderhoud afspraken en afspraken over het correcte gebruik van de tegels. Daarnaast worden consequenties wanneer afspraken niet worden nageleefd inbegrepen.

Kanttekeningen: risico's en eventuele beheersmaatregelen – Kanttekeningen: risiko's en eventuele behearsmaatregels

1.1 Ontwikkeling van kabelgoottegels draagt niet bij aan het opschalen van het publieke laadnetwerk door een mogelijke daling in aanvragen voor publieke laadpalen.

Wanneer inwoners elektrische voertuigen kunnen laden met een kabelgoottegel zullen zij hoogstwaarschijnlijk geen aanvraag doen voor een publieke laadpaal. Voor de pilot nemen we maximaal tien aanvragen aan om kabelgoottegels aan te leggen, waardoor de vermindering van vraag naar publieke laadpalen tijdens de pilot beperkt blijft. De standaard blijft voor algemene aanvragen om een publieke laadpaal aan te vragen.

1.2 Als wegbeheerder is de gemeente verantwoordelijk voor de staat van de weg en aansprakelijk voor letsel en schade als gevolg van de staat van de weg.

Het is van groot belang dat de kabelgoottegels correct worden aangelegd en correct worden gebruikt. Er worden duidelijke afspraken gemaakt met aanvragers rondom het juiste gebruik, onderhoud en het aangeven van mogelijke mankementen. Deze afspraken worden via een privaat rechtelijke overeenkomst vastgelegd.

1.3 Kabelgoottegels zijn mogelijk niet geschikt voor iedere locatie.

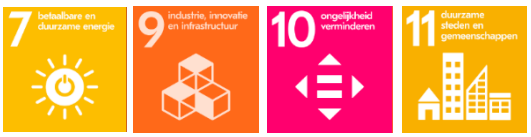
Tijdens de pilot wordt onderzocht welke locaties wel en niet geschikt zijn voor de aanleg van kabelgoottegels. De aangevraagde locaties moeten door Ruimtelijk Beheer worden goedgekeurd.

1.4 Kabelgoottegels vergen structureel onderhoud, mogelijke vervanging bij schade en verwijdering bij verhuizing.

De kabelgoottegels moeten worden gereinigd om te waarborgen dat de kabel er doorheen kan zoals bedoelt en onder de oppervlakte van een stoep door kan blijven lopen, dit is belegd bij de kabelgoottegelgebruiker. Wanneer er schade optreedt is het noodzakelijk dat de tegels worden vervangen. Over de reiniging van de kabelgoottegels, mogelijke vervanging bij schade en verwijdering worden afspraken gemaakt worden met aanvragers. Kosten bij schade door incorrect gebruik en verwijdering wanneer niet aan de voorwaarden wordt voldaan worden door de aanvrager betaald. Tijdens de pilot wordt schade gemeld bij het team Wijk Overschrijdend Beheer. Er wordt bepaald bij welk team onderhoudstaken (anders dan schoonmaken) worden geplaatst wanneer de gemeente na afloop van de pilot kiest kabelgoottegels toe te staan. In de gemeente Enschede kunnen inwoners sinds 2 jaar kabelgoottegels aanvragen en de gemeente liet weten dat de onderhoudstaak voor beheer verwaarloosbaar is toegenomen met de aanleg van de kabelgoten.

Beleid, regelgeving en Sustainable Development Goals (SDG's) – Belied, regeljouwing en Sustainable Development Goals (SDG's)

- Duurzaamheidsprogramma De Fryske Marren
- Algemene Plaatselijke Verordening de Fryske Marren



Financiën – Finânsjes

Voor iedere aanvraag van kabelgoottegels tijdens de pilot wordt een vast bedrag van €475 gerekend. Dit bedrag wordt door de aanvrager betaald ter vergoeding van de voorziening. De kosten die in het bedrag zijn inbegrepen zijn arbeidskosten, materiaalkosten en onderhoudskosten.

Kostenpost	Tarief	Verwacht aantal	Totaal per aanvraag
Starttarief plaatsing tegels	€60		€ 60

Materiaalkosten	€50 per tegel	voorkeurs stoepbreedte 180cm, gelijk aan 6 tegels	€ 300
Arbeidskosten	€57,48 per uur	2 uur	€ 114,96
Vast bedrag per aanvraag			**€ 474,96** **Afgerond = € 475**

Duurzaamheid - Duorsumens
De proef geeft de mogelijkheid om een manier te onderzoeken die mogelijk het elektrische rijden kan stimuleren en bijdraagt aan de doelstelling om in 2050 fossielvrije mobiliteit te behalen.

Participatie – Partisipaasje
Het opzetten van de pilot komt vanuit een toenemend aantal aanvragen vanuit inwoners om gebruik te mogen maken van kabelgoottegels. De eerste tien aanvragen worden meegenomen in de pilot en bij participerende adressen wordt in de buurt gevraagd wat de ervaringen zijn met het gebruik van kabelgoottegels als input voor het te formuleren beleid.

Communicatie – Kommunikaasje
Op de website van de Fryske Marren staat informatie over laadpalen voor elektrische voertuigen, op deze pagina wordt informatie toegevoegd over de pilot, de kaders en de mogelijke aanmelding. De aanmeldingsperiode zal open zijn van 21 oktober tot 31 november 2024 en start op 1 december 2024. Deelname aan de pilot vindt plaats op volgorde van ontvangst van complete aanvragen, totdat het maximum van 10 deelnemers is bereikt.

Vervolg en evaluatie - Ferfolch en evaluaasje
De pilot loopt 18 maanden, tot 1 juni 2026. Aan het einde van de looptijd worden ervaringen geëvalueerd, waarna mogelijk beleid wordt aangepast.
Bij een positief besluit van het College over de start van de pilot zal een privaatrechtelijke overeenkomst worden opgesteld door Juridische Zaken.

Bijlagen – Taheakke
241002-Bijlage 1-Kaders pilot kabelgoottegels-Z.803604

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1, 3

From: '5.1.2e

Sent: 3/23/2026 1:44:58 PM +00:00

To: '5.1.2e' <5.1.2e@leeuwarden.nl>, '5.1.2e <5.1.2e@leeuwarden.nl>

Cc:

Subject: Stukken voor morgen VPA

Goedemiddag 5.1.2e en 5.1.2e,

Morgen hebben wij een overleg staan voor VPA/stoepladen.

Hierbij stuur ik jullie de laatste stukken. Zijn nog wel in concept dus let niet op de taalfouten 😉.

De grootste wijziging is dat wij niet langer van een pilot uitgaan, en is de voorkeur verschoven naar het toepassen van platte laadkabels, i.p.v. kabelgoottegels.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Adviseur Duurzame Mobiliteit

Team Mobiliteit & Stedenbouw, Sector Inrichting en Beheer Buitenruimte

E 5.1.2e@leeuwarden.nl

T 14 058

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1

Oldehoofsterkerkhof 2
Postbus 21000
8900 JA Leeuwarden
Telefoon 14058

Gemeente Leeuwarden

Collegevoorstel

Duurzaam stoepladen in Leeuwarden
Zaaknummer: .....

In dit collegevoorstel wordt uw college geadviseerd over trottoirladen in Leeuwarden en bevat een nadere toelichting van de onderzoeksresultaten naar aanleiding van de aangenomen motie ‘’Duurzaam stoepladen in Leeuwarden’’ in de gemeenteraad op 8 oktober 2025.

Beslispunten

1. Een wijziging van de APV voor te bereiden en nadere regels op te stellen om VPA’s gereguleerd toe te laten;
2. Om VPA’s te gedogen vanaf 1 juni 2026 totdat de nadere regels gepubliceerd zijn;
3. De raad via bijgevoegde brief hierover te informeren.

Aanleiding & context
Op 8 oktober 2025 heeft de gemeenteraad de motie “Duurzaam stoepladen in Leeuwarden” aangenomen. In deze motie wordt het college verzocht te onderzoeken op welke wijze het mogelijk is om inwoners toe te staan hun elektrische voertuig te laden via een kabel vanuit de eigen woning, over of door de openbare ruimte. In eerdere besluitvorming heeft het college ervoor gekozen VPA niet toe te staan. In de beantwoording van de motie “Extra (in)spanning voor elektrisch rijden” (d.d. 8 november 2023) zijn de voor- en nadelen van trottoirladen afgewogen; dit leidde destijds niet tot beleidswijziging (bijlage 3).

Naar aanleiding van de motie van 8 oktober 2025 is aanvullend onderzoek uitgevoerd. Daarbij is gesproken met diverse gemeenten in Noord-Nederland en elders in het land die ervaring hebben met VPA. Tevens zijn relevante publicaties van de NAL en het CROW bestudeerd. Uit dit onderzoek blijkt dat steeds meer gemeenten VPA onder voorwaarden toestaan en dat er inmiddels voldoende kennis en praktijkervaring beschikbaar is om dit op een veilige en beheerste wijze te reguleren.

Binnen de gemeentelijke organisatie is afgestemd met de buitendienst, handhaving, beheer, stedenbouw en de juridische adviseur. Hieruit blijkt dat er geen interne belemmeringen zijn om VPA in Leeuwarden mogelijk te maken. Wij concluderen dat het verantwoord is om VPA gereguleerd toe te staan. Wij stellen voor om dit te doen door artikel 2:10 van de APV aan te passen, in combinatie met nadere regels. Door het wijzigen van de APV hoeft de gemeente geen vergunningen te verlenen voor het laden over de trottoir. Er wordt voorgesteld om vanaf 1 juni 2026 het gebruik van VPA’s te gedogen, om zo de periode tot het publiceren van de nadere regels te overbruggen.

Het CROW adviseert nadrukkelijk kabelgoottegels of ultra platte kabels als meest toegankelijke en veilige oplossingen. Er heeft een afweging plaatsgevonden tussen deze twee oplossingen, en er wordt voorgesteld om alleen de ultra platte laadkabel toe gaan staan. De ultra platte kabel vraagt significant minder capaciteit van de gemeente aangezien er geen speciale tegels aangelegd, onderhouden en verwijderd hoeven te woeden. Een voorbeeld van de ultra platte kabel staat in bijlage 4. De argumenten om te kiezen voor de ultra platte kabel zijn nader toegelicht onder de kop ‘Argumenten’.

Argumenten
Argumenten om beleid ten aanzien van VPA te voeren zijn:

- Toenemende vraag vanuit inwoners, mede door afbouw van de salderingsregeling, invoering van terugleverkosten en de opkomst van dynamische energiecontracten;
- Positieve ervaringen bij andere gemeenten, waar VPA onder voorwaarden goed uitvoerbaar blijkt. Deze gemeenten gaven aan dat er weinig overlast wordt ervaren door 'claimgedrag' van parkeerplekken;
- Beschikbaarheid van landelijke richtlijnen, waaronder CROW-publicatie K-D222 (2025) en NAL-documentatie, waarmee robuuste nadere regels kunnen worden opgesteld;
- Voorkomen van ongewenste situaties zoals losse kabels, ongeschikte kabelmatten en onveilige situaties in de openbare ruimte.

Argumenten om enkel de ultra platte kabel toe te staan zijn;

- Toenemende populariteit: steeds meer gemeenten kiezen voor deze oplossing. Onlangs zijn de gemeenten Meppel en Het Hogeland begonnen met het toestaan van deze oplossing. ;
- De impact op het straatbeeld is beperkt, aangezien de kabel er alleen ligt tijdens een laadsessie;
- Flexibiliteit: bij verhuizing kan een inwoner de kabel meenemen en hergebruiken. Er hoeft geen permanente object verwijderd te worden (bijv. bij kabelgoottegels);
- Eenvoudige en pragmatische oplossing: de gemeente hoeft geen aanvragen te beoordelen, de trottoir aan te passen en de eventuele kosten hiervoor te factureren.
- Veiligheid: net als de kabelgoottegels vormen ultra platte kabel geen belemmering voor mindervalide gebruikers van het trottoir.

Kanttekeningen en risico's
De belangrijkste risico's m.b.t. VPA zijn:

- Claimgedrag: inwoners kunnen alsnog het parkeervak voor hun woning als "eigen" gaan beschouwen;
- Aansprakelijkheid bij ongevallen, bijvoorbeeld bij vallen over kabels;
- Handhavingscapaciteit: toezicht is noodzakelijk om ongewenste situaties te voorkomen. Deze capaciteit moet nog gereserveerd worden;
- Concurrentie met openbare laadinfrastructuur: VPA kan invloed hebben op de bezetting van openbare laadpalen;

Specifieke risico's ten aanzien van de ultra platte kabels zijn:

- De ultra platte kabel is een relatief nieuwe oplossing, er zijn een beperkt aantal marktpartijen die dit product aanbieden.
- Vraagt meer oplossing meer capaciteit vraagt van het Handhaving, aangezien inwoners zelf de juiste laadkabels moeten bestellen en correct moeten uitleggen op het trottoir.

Financiën
Het team Handhaving zal capaciteit moeten reserveren (geschat 0,1 FTE) om het gebruik van de ultra platte kabel te kunnen reguleren. De jaarlijkse extra personeelskosten komen daarmee uit op ca. € 11.000,-. De gesprekken met handhaving lopen om dit vanaf 2027 te reserveren.

Alternatieven
Het onderzoek heeft niet kunnen aantonen dat een specifieke vorm van reguleren het vaakst wordt gehanteerd bij andere gemeenten. De voorgestelde vorm, reguleren via de APV i.c.m. nadere regels, beperkt de administratieve last aangezien er geen vergunningen verleend worden. Mocht een inwoners zich niet houden aan de nadere regels, dan kan Handhaving ervoor kiezen om de betreffende persoon daarop aan te spreken.

Mogelijke alternatieven voor Leeuwarden zijn:

- Toepassen van een vergunningsplicht a.d.h.v. art. 2:10 APV. *Nadeel: hogere administratieve lasten voor zowel inwoners als VTH. Wel is het mogelijk om legeskosten te rekenen;*
- Gedogen zonder nadere regels te publiceren. *Nadeel: juridisch kwetsbaar en minder handhaafbaar;*
- VPA introduceren met een pilot o.b.v. art. 1.9 APV. *Nadeel: beperkt houdbaar en vraagt later alsnog om besluitvorming*;
- Privaatrechtelijke overeenkomsten aangaan met aanvragers i.p.v. bestuurlijk reguleren. *Nadeel: hogere administratieve lasten, minder dan bij een vergunningsplicht. Geen mogelijk om legeskosten te rekenen.*

Daarnaast is het mogelijk om naast ultra platte kabel andere vormen van VPA toe te gaan staan, te weten:

- Kabelmatten;
- Kabelbruggen;
- Kabelgoottegels
- Kabelarmen, al wordt deze oplossing landelijk nauwelijks toegepast.

Het CROW adviseert nadrukkelijk kabelgoottegels of platte kabels als meest toegankelijke en veilige oplossingen. Kabelmatten, -bruggen en -matten zijn om deze reden direct afgevallen. Daarom stellen wij voor om uitsluitend ultra platte kabels toe te staan, gelet op de eerder genoemde argumenten.

Vervolgstappen
De implementatie kan, globaal, in de volgende hoofdstappen onderverdeeld worden:

- Nadere regels en inzet nader afstemmen met team Handhaving;
- Aankondigen van de gedoogperiode richting inwoners (v.a. 1 juni 2026);
- Wijzigen APV art. 2:10 (3e kwartaal 2026);
- Nadere regels laten vaststellen door het college en vervolgens publiceren (3e kwartaal 2026);
- Definitieve regels communiceren via de website en andere kanalen richting inwoners.

De eerstvolgende wijziging van de APV kan plaatsvinden in Q3 2026. In hetzelfde kwartaal zullen tevens de nadere regels aangeboden worden aan het college. Tot het moment van publicatie wordt voorgesteld om v.a. 1 juni 2026 het gebruik van ultra platte laadkabels te gedogen.

Bijlage

1. Brief aan de raad
2. De motie: Duurzaam ‘trottoirladen’ in Leeuwarden, van 8 oktober 2025
3. Informerende brief aan de raad inzake openbare laadinfrastructuur, 2024-kenmerk 145536, van 22 oktober 2024
4. Voorbeeld ultra platte kabel

Oldehoofsterkerkhof 2
Postbus 21000
8900 JA Leeuwarden
Telefoon 14 058

www.leeuwarden.nl
E-mail gemeente@leeuwarden.nl

KVK-nummer 59734817
BTW-nummer NL 0019.03.664.B01

Gemeente Leeuwarden

Aan de gemeenteraad.

Onderwerp	Beantwoording motie Duurzaam ‘stoepladen’ in Leeuwarden
Uw kenmerk	-
Ons kenmerk	OnsKenmerk
Dienst	Ruimtelijk domein
Sector	Inrichting en Beheer Buitenruimte
Contact	14058, 5.1.2e
Bijlagen	
Datum	April 2026

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 8 oktober 2025 heeft uw raad de motie Duurzaam ‘stoepladen’ in Leeuwarden aangenomen. In deze brief lichten wij toe op welke wijze we om willen gaan met de door uw raad aangenomen motie.

Aanleiding
Uw raad heeft met de door u aangenomen motie het college verzocht om te onderzoeken hoe stoepladen mogelijk gemaakt kan worden. Stoepladen is niet toegestaan omdat dit in strijd is met artikel 2:10 van de Algemene Plaatselijke Verordening Leeuwarden (hierna: “APV”).

Handhaving in de huidige situatie
Voor de handhaving op het gebruik van laadkabels en kabelmatten in de openbare ruimte is geen handhavingscapaciteit gereserveerd. Er zijn geen gevallen bekend waarin handhavend is opgetreden. Er is dus geen sprake van actieve handhaving op het verbod op stoepladen.

Stoepladen in andere gemeenten
Veel gemeenten in provincie Fryslân en Groningen kiezen een gefaseerde aanpak. Na het uitvoeren van een pilot wordt een beleidskeuze gemaakt. In de noordelijke gemeenten waar al enige tijd pilots lopen (Fryske Marren, Súdwest-Fryslân, Groningen, Het Hogeland, Westerkwartier) zijn de tussentijdse resultaten positief. Landelijk genomen zien ook overwegend positieve resultaten en inmiddels staan een derde van de gemeenten een vorm van stoepladen toe. We verwachten in dat in de toekomst meer gemeenten in het noorden stoepladen gaan toestaan.

Stoepladen in de gemeente Leeuwarden
Gelet op de overwegend positieve ervaringen met stoepladen bij andere gemeenten en de toenemende behoefte onder bewoners zijn wij voornemens om stoepladen te legaliseren. Er wordt bewust gekozen om geen pilot te voeren.

Inmiddels zijn er tientallen pilots lopende of afgerond waardoor het uitvoeren van een eigen pilot beperkt toevoegt aan het generen van nieuwe data. Wij kiezen voor het toepassen van ultra platte kabels, in lijn met de aanbevelingen vanuit het CROW (pub. K-D222 d.d. 9 juni 2025). Ultra platte kabels worden steeds populairder bij andere gemeenten die met stoepladen aan de slag gaan.

Stoepladen reguleren
Wij zijn voornemens om stoepladen bestuurlijk te reguleren door het wijzigen de APV art. 2:10. Aanvullend worden er door het college nadere regels opgesteld met daarin de voorwaarden het gebruik van ultra platte kabels. Zo moet er een parkeervak voor het adres van de aanvrager zijn, en er mag geen groen of fietspad doorkruist worden met de laadkabel. Tevens moet het laadpunt op de grond van de inwoner geïnstalleerd zijn.

Wij kiezen voor een pragmatische aanpak waarbij we geen vergunningen uitgeven of privaatrechtelijke overeenkomsten aangaan. Inwoners zijn zelf verantwoordelijk voor het aanschaffen van een kabel die voldoet aan de geldende regels. Wij zorgen ervoor dat de regels duidelijk en niet onnodig complex zijn, en tevens goed te handhaven zijn. Tevens hebben wij besloten vanaf 1 juni 2026, tot het publiceren van de nadere regels, het gebruik van de ultra platte kabel te gedogen om deze periode te overbruggen.

Vervolgstappen
De komende periode wordt gewerkt aan het opstellen van de nadere regels voor stoepladen, en het wijzigen van de APV. Daarbij wordt nadere afstemming gezocht met Handhaving voor het opstellen van de nadere regels en het inregelen van handhavingscapaciteit vanaf 2027. De verwachting is dat in het derde kwartaal van 2026 de wijziging van de APV en de nadere regels gepubliceerd kunnen worden.

Tot slot
Wij vertrouwen erop dat wij u met deze brief voldoende hebben geïnformeerd. Wij zullen u in een later stadium nader informeren over de publicatie van de wijzigingen aan de APV en de nadere regels.

Hoogachtend,

burgemeester en wethouders van Leeuwarden,

burgemeester.

secretaris.

**Dit document is rechtsgeldig digitaal ondertekend.*

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1

U heeft onderstaande gegevens ingevuld.

Betreft: Contactformulier van 17 april 2026

WAT WILT U DOORGEVEN OF VRAGEN?	
Onderwerp	Laadkabel
Naam	5.1.2e
E-mailadres	5.1.2e @gmail.com
Telefoonnummer	5.1.2e
Vraag / opmerking	Goedendag . Ik weet dat de gemeente Leeuwarden bezig is geweest of bezig is met het bekijken van mogelijkheden om vanuit huis de auto op te laden zonder eigen oprit .graag zou ik willen weten of daar al wat van bekent is. Groet 5.1.2e .

BEVESTIGING	
Ik verklaar dat deze aanvraag volledig en naar waarheid is ingevuld.	Ja
Ik wil graag een ontvangstbevestiging met het zaaknummer van deze aanvraag/melding via de mail ontvangen.	Ja

CONTROLE TEGEN SPAM	
Vraag	Wat is de eerste letter van het woord gemeente?
Vul uw antwoord in	G

Met vriendelijke groet,

Gemeente Leeuwarden

Heeft u vragen? Dan kunt u altijd contact opnemen.

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1

U heeft onderstaande gegevens ingevuld.

Betreft: Contactformulier van 27 augustus 2026

WAT WILT U DOORGEVEN OF VRAGEN?	
Onderwerp	Opladen auto in publieke ruimte met laadpaal op eigen erf
Naam	5.1.2e
E-mailadres	5.1.2e @hotmail.com
Telefoonnummer	5.1.2e
Vraag / opmerking	Goedenavond, onlangs nam ik kennis van de aangepaste regelgeving dat opladen van een elektrische auto in de publieke ruimte met laadpaal op eigen erf is toegestaan, mits er aan een aantal voorwaarden wordt voldaan. Echter zijn er in onze specifieke situatie een aantal belemmerende factoren: zie bijlage. Wij wonen op 5.1.2e 5.1.2e en parkeren op de binnenplaats achter de woning want we hebben geen oprit op eigen erf. Op de binnenplaats hebben we een 'soort van' eigen plek, met een steentje met ons nummer erop. Dit werkt prima, de afgelopen 5 jaar heeft er in totaal twee keer een andere auto gestaan. Het zou ons enorm helpen wanneer we onze plug-in hybride auto op die plek kunnen laden met onze eigen zonnestroom, zeker nu de saldering volgend jaar verdwijnt. Echter zit er geen 'stoep' tussen erfgrens en parkeervak. Wel is er genoeg ruimte om een (platte 5mm) kabel neer te leggen. Wat zijn in onze situatie de mogelijkheden? Met vriendelijke groet, 5.1.2e
Bijlage(n) toevoegen	Opladen_auto_ 5.1.2e png

BEVESTIGING	
Ik verklaar dat deze aanvraag volledig en naar waarheid is ingevuld.	Ja
Ik wil graag een ontvangstbevestiging met het zaaknummer van deze aanvraag/melding via de mail ontvangen.	Ja

CONTROLE TEGEN SPAM	
Vraag	Wat is de eerste letter van het woord gemeente?
Vul uw antwoord in	G

BIJLAGEN	
Opladen_auto 5.1.2e .png	Opladen_auto_ 5.1.2e

Met vriendelijke groet,

Gemeente Leeuwarden

Heeft u vragen? Dan kunt u altijd contact opnemen.

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1

From: '[redacted]
Sent: 2/25/2026 4:38:46 PM +00:00
To: <[redacted]@gmail.com>
Cc:
Subject: RE: Parkeren vosseparkwijk vragen

Beste [redacted],

Dank voor uw vragen over de laadpaal en de parkeersituatie.

Voor het gemak heb ik hieronder puntsgewijs uw vragen beantwoordt:

Enkele jaren geleden is door buren in mijn straat een aanvraag ingediend (en goedgekeurd) voor een laadpaal in de openbare ruimte. Tot op heden is deze laadpaal nog niet geplaatst. Waar kan ik de status van deze aanvraag vinden? Is er een manier om de voortgang te volgen?

Deze voortgang van aangevraagde openbare laadpalen is te vinden via het portaal www.laadpaalnodig.nl. *Echter, u kunt alleen aanvragen inzien die u zelf heeft ingediend. De specifieke laadpaal waar u naar is niet eerder geplaatst vanwege het niet kunnen verkrijgen van een netaansluiting. Dit hangt samen met een aanwezige hogedruk gasleiding die parallel loopt aan de P.C. Hooftstraat, waardoor de netbeheerder geen nieuwe aansluiting kon aanleggen. We zijn nu druk bezig om een nieuw parkeervak (naar het oosten) aan te wijzen in de straat d.m.v. een verkeersbesluit. We doen onze best om deze laadpaal dit voorjaar nog te laten realiseren.*

2. Ik heb behoefte aan thuisladen. Echter, ik beschik niet over een eigen oprit. Wat is het perspectief voor thuisladen in deze situatie? Ik wil graag zonnestroom laden en last van beperkte mogelijkheden laden in openbare ruimte (zie vorige punt)
Zijn er plannen of oplossingen om thuisladen mogelijk te maken voor inwoners zonder eigen oprit?

Er zijn plannen om dit in de toekomst mogelijk te maken. Er is een groeiende behoefte onder de bewoners van Leeuwarden en veel andere gemeenten staan dit al toe. Binnen de gemeente Leeuwarden zijn we momenteel aan het onderzoeken of we ‘’laden over de stoep’’ kunnen toestaan. We onderzoeken nu welke oplossingen het beste passen in ons straatbeeld (kabelmat, kabelgoottegel) en hoe we veiligheid voor andere stoepgebruikers kunnen waarborgen. Ik verwacht dat wij in de loop van dit jaar een beslissing nemen hoe wij hier invulling aan geven. Ik verwacht dat we aan de slag gaan met een soort pilot, of dat we ervoor kiezen om nieuwe beleidsregels uit te werken en stoepladen straks in een keer toelaten. Dit zullen we communiceren via deze pagina op onze website: *Elektrische auto opladen - Gemeente Leeuwarden*.

3. Ondanks eerdere toezeggingen van de gemeente (al sinds inspraakavonden voor de bouw va het stadion) dat er geen parkeeroverlast en verkeersoverlast zou ontstaan door bezoekers van voetbalwedstrijden, is dit helaas wel het geval. De overlast is zeer storend. Wat is de huidige status van de aanpak hiervan? Zijn er concrete maatregelen genomen of gepland om deze overlast te verminderen?

Vervelend dat u overlast heeft van supporters die in uw straat dan wel omgeving parkeren. Cambuur attendeert vooraf aan iedere wedstrijd waar de supporters kunnen parkeren. Zij benadrukken hierbij dat de supporters niet in de woonwijken moeten parkeren. Helaas is er een groep supporters die dit verzoek naast zich neerlegt. Omdat de parkeerplaatsen in uw straat openbaar zijn (iedereen mag er parkeren) is handhaving niet mogelijk (wel wordt er gehandhaafd op parkeerexcessen, zoals parkeren voor een uitrit). Het kan helaas dus voorkomen dat het bij wedstrijden van Cambuur drukker is in uw straat dan wel omgeving. Op de website van Cambuur kunt u overigens het speelschema vinden zodat u in ieder geval weet wanneer het mogelijk drukker wordt in uw straat. Doorgaans is dit een uur voor de wedstrijd begint.

Hopelijk bent u hiermee voldoende geïnformeerd.

Als u verdere vragen heeft kunt u gerust op dit bericht reageren.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Adviseur Duurzame Mobiliteit
Team Mobiliteit & Stedebouw, Sector Inrichting en Beheer Buitenruimte
E 5.1.2e @leeuwarden.nl
T 14 058

Van: Verkeer en Vervoer <verkeerenvervoer@leeuwarden.nl>
Verzonden: woensdag 25 februari 2026 15:27
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: FW: Parkeren vosseparkwijk vragen

Hoi 5.1.2e ,

Vanuit de V&V-mailbox, wil jij melder berichten?

Groet, 5.1.2e

Van: Parkeren <Parkeren@leeuwarden.nl>
Verzonden: woensdag 25 februari 2026 15:23
Aan: Verkeer en Vervoer <verkeerenvervoer@leeuwarden.nl>
Onderwerp: FW: Parkeren vosseparkwijk vragen

Van: 5.1.2e <5.1.2e @gmail.com>
Verzonden: woensdag 25 februari 2026 15:01
Aan: Parkeren <parkeren@leeuwarden.nl>
Onderwerp: Parkeren vosseparkwijk vragen

Op verzoek van degene die de whatsapp berichten beantwoord bij de gemeente bij deze via de e-mail:

———- Goedemiddag 5.1.2e , ik kan je hier geen antwoorden geven. Je kan het beste deze tekst sturen naar parkeren@leeuwarden.nl. Zij kunnen je alles hierover vertellen. ^CW———:

Beste gemeente Leeuwarden,

Ik woon in de PC Hooftstraat in en heb een aantal vragen over laadinfrastructuur, thuisladen en parkeeroverlast.

1. Enkele jaren geleden is door buren in mijn straat een aanvraag ingediend (en goedgekeurd) voor een laadpaal in de openbare ruimte. Tot op heden is deze laadpaal nog niet geplaatst. Waar kan ik de status van deze aanvraag vinden? Is er een manier om de voortgang te volgen?

2. Ik heb behoefte aan thuisladen. Echter, ik beschik niet over een eigen oprit. Wat is het perspectief voor thuisladen in deze situatie? Ik wil graag zonnestroom laden en last van beperkte mogelijkheden laden in openbare ruimte (zie vorige punt)
Zijn er plannen of oplossingen om thuisladen mogelijk te maken voor inwoners zonder eigen oprit?

3. Ondanks eerdere toezeggingen van de gemeente (al sinds inspraakavonden voor de bouw va het stadion) dat er geen parkeeroverlast en verkeersoverlast zou ontstaan door bezoekers van voetbalwedstrijden, is dit helaas wel het geval. De overlast is zeer storend. Wat is de huidige status van

de aanpak hiervan? Zijn er concrete maatregelen genomen of gepland om deze overlast te verminderen?

Ik ben benieuwd.

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1, 2

From: '5.1.2e' <5.1.2e@leeuwarden.nl>
Sent: 2/26/2026 10:20:41 AM +00:00
To: '5.1.2e' <5.1.2e@leeuwarden.nl>
Cc: '5.1.2e' <5.1.2e@omrin.nl>, '5.1.2e' <5.1.2e@leeuwarden.nl>
Subject: RE: Aanpassing stoepen voor laadkabels

Hallo 5.1.2e,

n.a.v. je vraag over hoe vaak en op welke wijze wij de stoepen schoonhouden het volgende.
De stoepen worden inzake de onkruidbestrijding op verharding conform de jaarplanning jaarlijks in de perioden van april tot oktober behandeld met heet water. (alternatieven zoals elektriciteit, branden e.d. hebben altijd de aandacht maar de heetwatermethode is al jaren de keuze in de Gemeente Leeuwarden).
In principe wordt een stoep niet geborsteld of geveegd maar in de praktijk ontkomen we hier niet altijd aan.
Het zijn vaak de zogenaamde randstroken (opsluitband en 1e paar tegels) die soms toch (deels) een borstelbeurt behoeven.
Ook zetten we op lastige locaties onze handploegen in die met name met bosmaaiers/bladblazers de verharding schoonmaken.
Ik neem 5.1.2e van de Omrin even in cc mee met de vraag of hij nog aanvullingen heeft op bovenstaande n.a.v. je vraag over de goottegels in relatie met de veegactiviteiten van Omrin? @5.1.2e ?

Met vriendelijke groet,

5.1.2e | Toezichthouder-Planner
Team Buitendienst
Sector Inrichting en Beheer Buitenruimte
5.1.2e@leeuwarden.nl
M 5.1.2e

Gemeente Leeuwarden
Orionweg 1
Postbus 21000, 8900 JA LEEUWARDEN
T 14 058 | www.leeuwarden.nl | Twitter | Facebook

Van: 5.1.2e <5.1.2e@leeuwarden.nl>
Verzonden: donderdag 26 februari 2026 10:31
Aan: 5.1.2e <5.1.2e@leeuwarden.nl>
Onderwerp: FW: Aanpassing stoepen voor laadkabels

Ha 5.1.2e!

Ik krijg onderstaande vraag over de werkwijze van onkruidvrij houden van trottoirs.
Dit in relatie met de mogelijkheid om kabelgoten aan te leggen in de trottoirs en het raakvlak qua onderhoud en rubber.
Zou jij deze op kunnen pakken met of door Omrin?

Gr. 5.1.2e

Van: 5.1.2e <5.1.2e@leeuwarden.nl>
Verzonden: donderdag 26 februari 2026 09:59
Aan: 5.1.2e <5.1.2e@leeuwarden.nl>
CC: 5.1.2e <5.1.2e@leeuwarden.nl>
Onderwerp: FW: Aanpassing stoepen voor laadkabels

Dag 5.1.2e

Kun jij 5.1.2e helpen met zijn vraag over de goottegels in relatie met de veegactiviteiten van Omrin?

Met vriendelijke groet,

5.1.2e | Senior adviseur Afval en Grondstoffen
Sector Duurzame Omgevingskwaliteit | Team Advies en Ontwikkeling
E 5.1.2e @leeuwarden.nl
Ma|Di|Wo|Do

Gemeente Leeuwarden
Oldehoofsterkerkhof 2
Postbus 21000, 8900 JA LEEUWARDEN
T 14 058 | www.leeuwarden.nl | Twitter | Facebook

Werkdagen: maandag t/m donderdag

Van: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Verzonden: woensdag 25 februari 2026 13:59
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
CC: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: RE: Aanpassing stoepen voor laadkabels

Hoi 5.1.2e

Vanuit mobiliteit zijn we nu aan het onderzoeken of we stoepen kunnen aanpassen en ‘’kabelgoottegels’’ kunnen aanbrengen.

Dit zijn betontegels met daarin een uitsparing waarover een rubberen afdekking opzit. Het doel is dat bewoners in een kabel in kunnen doen, om daarmee hun auto voor huis te laden.

Ik ben vooral benieuwd naar hoe vaak en op welke wijze wij de stoepen schoonhouden, en of er bij het schoonmaken rekening gehouden kan worden met deze tegels.

Dit om te voorkomen dat het rubber met de tijd gaat slijten/kapot gaat.

Ik ben benieuwd of je mij wat meer kan vertellen over jullie werkwijze.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Adviseur Duurzame Mobiliteit
Team Mobiliteit & Stedebouw, Sector Inrichting en Beheer Buitenruimte
E 5.1.2e @leeuwarden.nl
T 14 058

Van: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Verzonden: dinsdag 24 februari 2026 17:01
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
CC: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: FW: Aanpassing stoepen voor laadkabels

Hoi 5.1.2e,

Ik heb geen idee hoe we de stoepen/voetpaden schoonhouden. Dit doet Omrin voor ons dus heb 5.1.2e meegenomen in de cc, want die kan jou dit vast vertellen.

Met vriendelijke groet /mei freonlike groetnis,

5.1.2e | Beheerder Bovengrondse Infra
Sector Inrichting en Beheer Buitenruimte
E 5.1.2e @leeuwarden.nl
T 5.1.2e | **M** 5.1.2e
Aanwezig: dinsdag t/m vrijdag

Gemeente Leeuwarden
Oldehoofsterkerkhof 2
Postbus 21000, 8900 JA LEEUWARDEN
T 14 058 | www.leeuwarden.nl | Twitter | Facebook

Van: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Verzonden: dinsdag 24 februari 2026 11:14
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: RE: Aanpassing stoepen voor laadkabels

Hoi 5.1.2e

Ik had nog een nabrander n.a.v. ons overleg over de kabelgoottegels.

Aandachtspunt is hierin dat staalborstels op den duur schade kunnen aanbrengen aan het rubber in de tegel.

Hoe maken wij de stoepen schoon in de gemeente? Veegwagens met staalborstels, of anders?

Afhankelijk daarvan wil ik kijken of we iets kunnen/moeten doen om schade aan de rubberen afdekking te beperken.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Adviseur Duurzame Mobiliteit
Team Mobiliteit & Stedebouw, Sector Inrichting en Beheer Buitenruimte
E 5.1.2e @leeuwarden.nl
T 14 058

Van: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Verzonden: vrijdag 13 februari 2026 14:00
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: RE: Aanpassing stoepen voor laadkabels

Hoi 5.1.2e,

Dat klopt vast en zeker! Voor het beheer en onderhoud van de stoepen ben je bij mij aan het juiste adres. Zullen we binnenkort wat afspreken om dit nader te bespreken?

Geef je mogelijkheden volgende week, en die week erna maar even aan. Dan schiet ik wel wat in via Outlook.

Goed weekend!

Met vriendelijke groet /mei freonlike groetnis,

5.1.2e | Beheerder Bovengrondse Infra
Sector Inrichting en Beheer Buitenruimte
E 5.1.2e @leeuwarden.nl
T 5.1.2e | **M** 5.1.2e
Aanwezig: dinsdag t/m vrijdag

Gemeente Leeuwarden
Oldehoofsterkerkhof 2
Postbus 21000, 8900 JA LEEUWARDEN
T 14 058 | www.leeuwarden.nl | Twitter | Facebook

Van: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Verzonden: donderdag 12 februari 2026 15:49
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: Aanpassing stoepen voor laadkabels

Goedemiddag 5.1.2e

Ik was net even langsgelopen, maar ik hoorde dat je even thuis zit omdat je niet fit bent/was. Beterschap!

Ik had van 5.1.2e de tip gekregen even contact met jou op te nemen. Wij zijn vanuit Mobiliteit bezig met het uitvoeren van een motie, deze motie betreft het onderzoeken van ‘’kabelgoottegels’’ om het laden elektrische auto’s voor huis toe te staan.

Als we dit kunnen optuigen, is het de bedoeling dat bewoners straks kabelgoottegels voor hun huis kunnen aanvragen bij de gemeente. Klopt het dat ik met vragen over het beheer van stoepen bij jou aan het juiste adres ben?

In dat geval lijkt het mij goed om je binnenkort even bij te praten over de uitvoering van deze motie. Dan weet je wat er speelt. Dat is dan gelijk een goed moment om eventuele vragen/zorgen vanuit beheer te ontvangen.

Laat maar weten of ik dit met jou kan bespreken.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Adviseur Duurzame Mobiliteit
Team Mobiliteit & Stedebouw, Sector Inrichting en Beheer Buitenruimte
E 5.1.2e @leeuwarden.nl
T 14 058

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1, 2, 3, 4

Contact via telefoon met 5.1.2e

Contactgegevens:

5.1.2e
5.1.2e 5.1.2e
5.1.2e
5.1.2e

Vraag van de klant:

T.a.v. 5.1.2e en of compagnon.

Meneer wil graag weten hoe het staat met de test voor de laadkabels over de weg.

Uitgevoerde actie:

Algemene informatie:

Behandeld door:
Toegewezen aan: Behandelaar Stedenbouw en mobiliteit IBB
Kanaal: telefoon
Onderwerp: Terugbelvraag
Datum/tijd: 22-04-2026 15:18:34
Vervolgactie:
Vervolg van zaak: 2026-018135 - Zaaknummer: 2026-015423

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

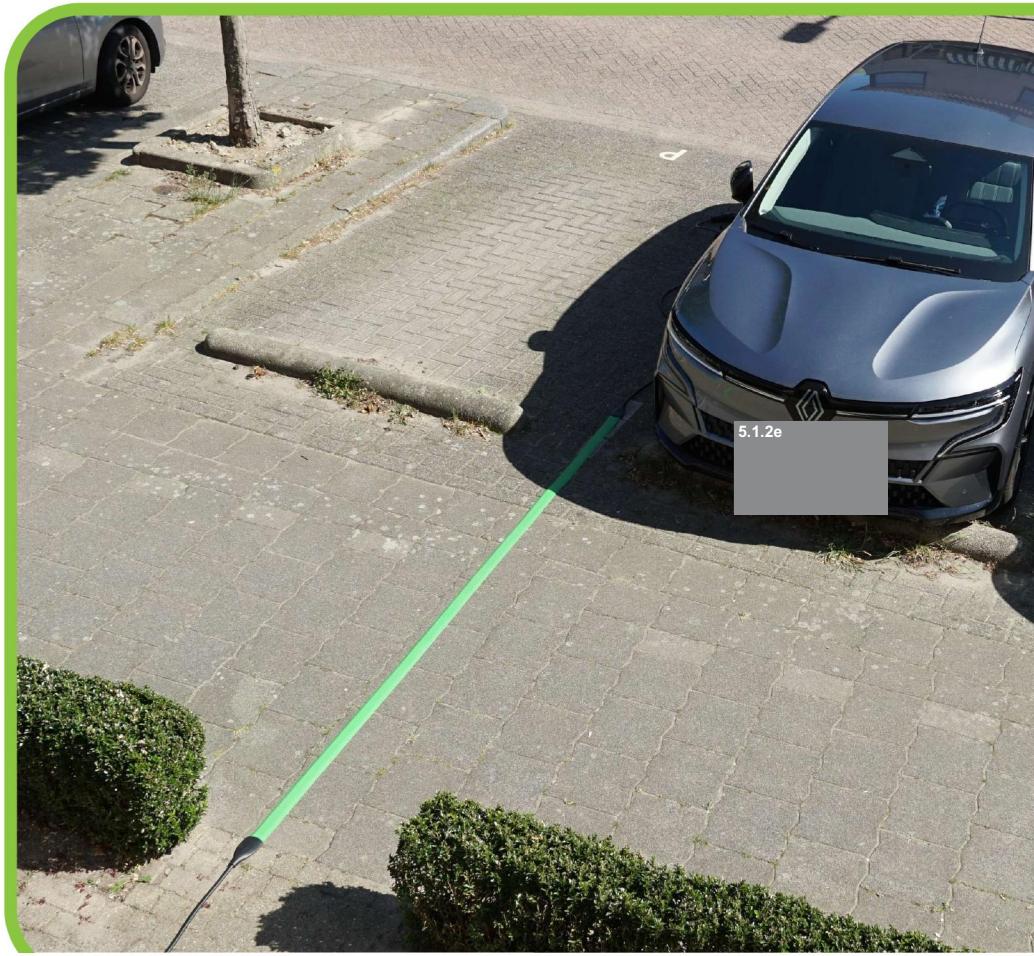
Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1

FLAT POWER

ULTRA PLATTE
LAADKABEL

Veilig opladen via het trottoir

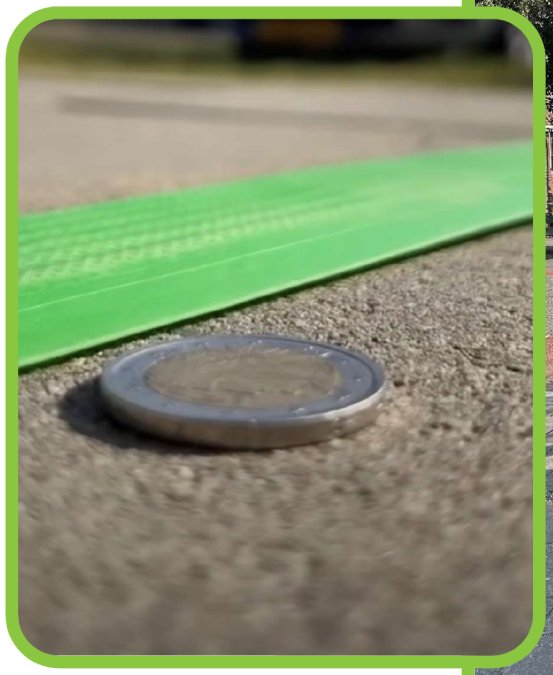
Met de FlatPower laadkabel: toegankelijk, eenvoudig en zonder permanente aanpassing.

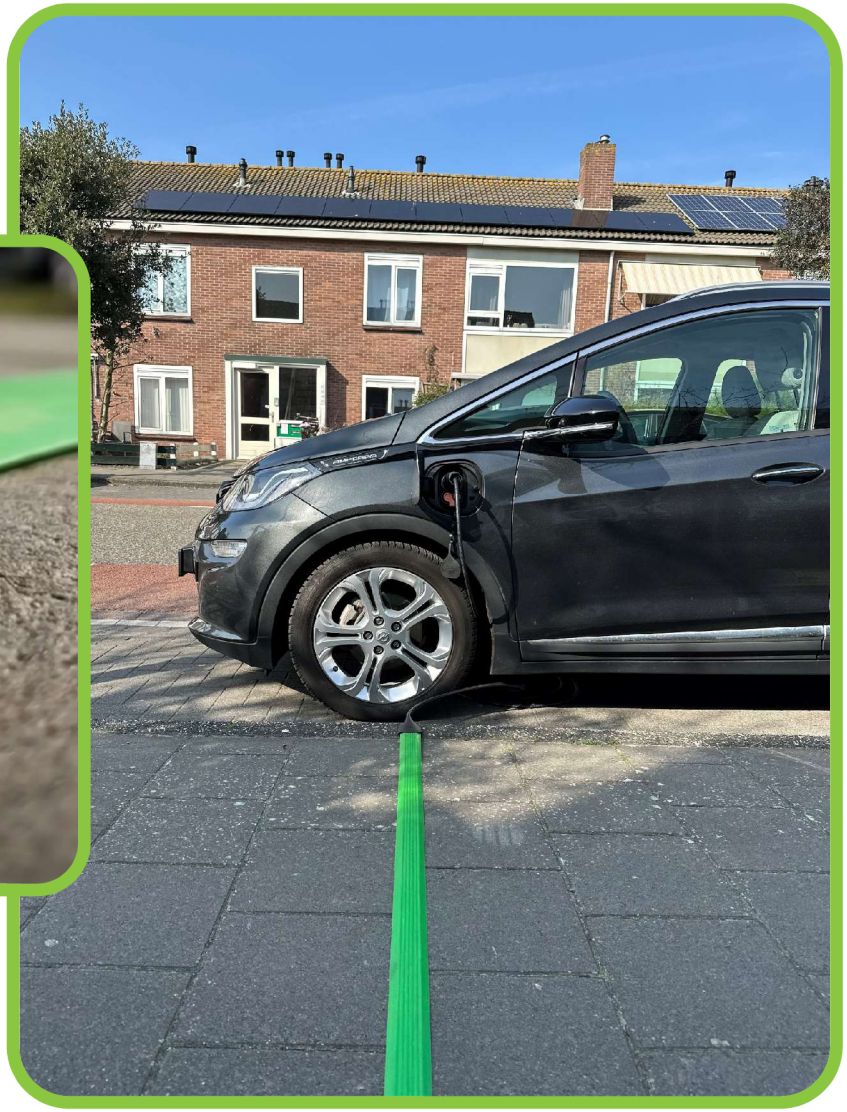


Waarom
FlatPower?

Slechts 5 mm dik

- Blijft écht vlak op het trottoir
- 5 mm is de norm voor maximaal hoogteverschil trottoir tegels



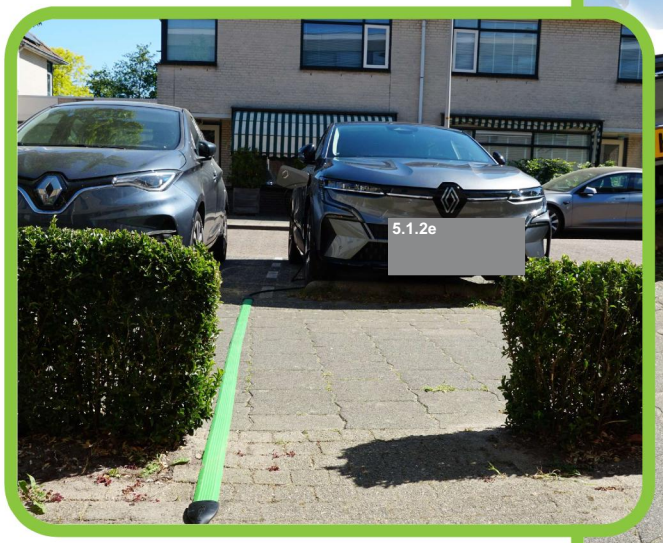


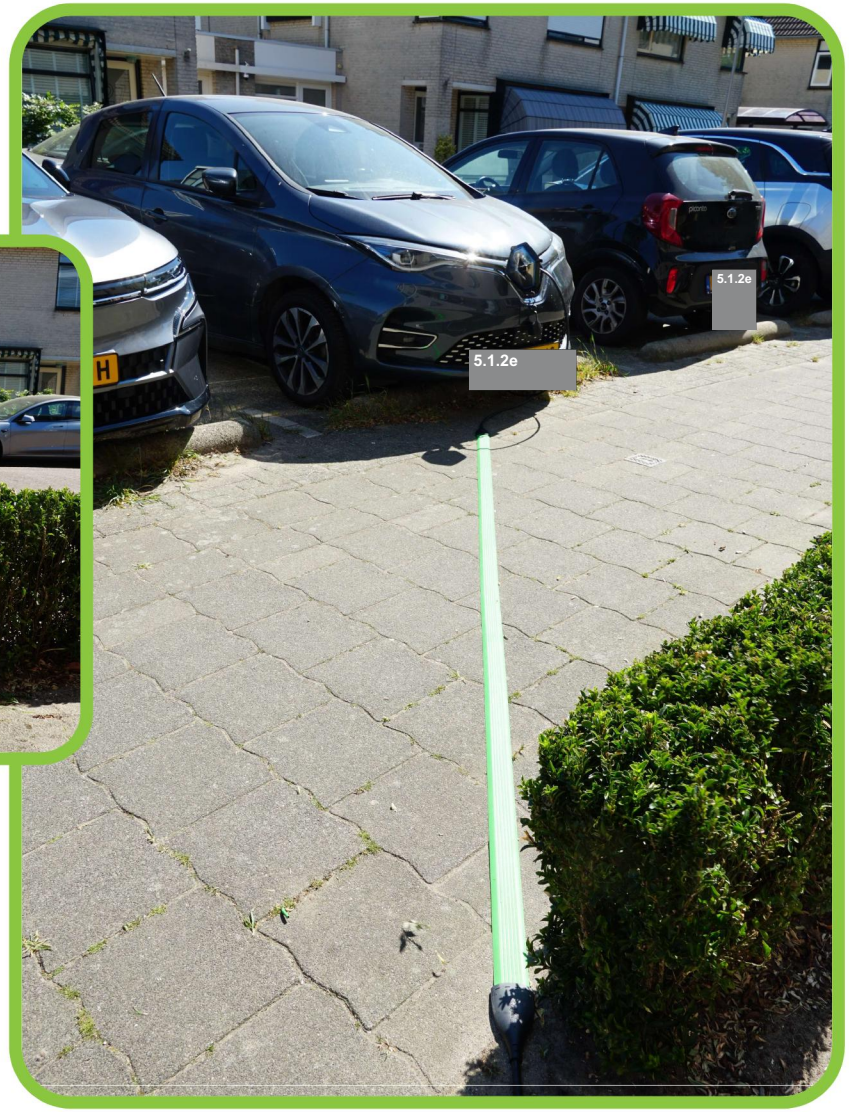
Waarom

FlatPower?

Minder claimgedrag

- 2 à 3 parkeerplekken zijn bereikbaar





Waarom
FlatPower?

Veilig bevonden

- Door kennisplatform CROW

Platte kabel. Een platte kabel is een goede oplossing als deze niet hoger is dan 5mm en aan beide zijde is afgeschuind. Het platte deel moet over de volle breedte van het trottoir liggen.

Publicatie CROW 09-06-2025

bijvoorbeeld dat deze van voldoende gewicht is zodat deze niet weg kan waaien of dat de kabel aan beide uiteinden van het trottoir wordt verankerd.

- *Smalle gleuven.* Bij de toepassing van kabelgoten mag een eventuele gleuf niet breder zijn dan 2 cm en moet deze dwars op de looprichting zijn aangebracht. Dit is belangrijk dat met name mensen met krukken of een (geleide) hond hinder ondervinden. Ook kan een rolstoel kunnen klem komen te zitten als de gleuf te groot is.
- *Voldoende ho* toepassing van kabelarmen moet de obst doorloophoogte over de gehele breedte ottoir tenminste 2,30 meter zijn.
- *ligheid kabels.* Er moet ook aandacht zijn voor de installatieveiligheid van de kabels en bijbehorende norm NEN 3140. Het moet mogelijk zijn om de spanning weg te nemen bij VPA's. Ook moet duidelijk zijn wie verantwoordelijk is voor de veiligheid van de kabel.
- *Platte kabel.* Een platte kabel is ook een goede oplossing als deze niet hoger is dan 5 millimeter en aan de bovenzijde is afgeschuind. Het platte deel moet over de volle breedte van het trottoir liggen. Van belang is ook dat de kabel niet kan opkrullen, wegschuiven of wegwaaien. Voorbeeld van een platte kabel is die van FlatPower.
- *Kabelgoten.* Uit oogpunt van toegankelijkheid en veiligheid zijn kabelgoten een goede oplossing omdat ze verzonken liggen in het trottoir en daarmee geen oneffenheden met zich meebrengen. Voorwaarden zijn dat ze geen gleuf breder dan 2 cm hebben, voldoende stroef zijn en haaks op het trottoir worden aangebracht. Ook moet de kabel steeds goed in de goot worden gelegd en de goot goed worden onderhouden (bijvoorbeeld door regelmatig bladeren te verwijderen). Bij wegwerkzaamheden moet de kabelgoot weer netjes teruggeplaatst worden.



Figuur 6. Voorbeeld van toepassing van een platte kabel (Foto FlatPower)

Dia 4

JL1 5.1.2e 16-9-2025

Waarom

FlatPower?

Getest & goedgekeurd

- Door de Oogvereniging getest



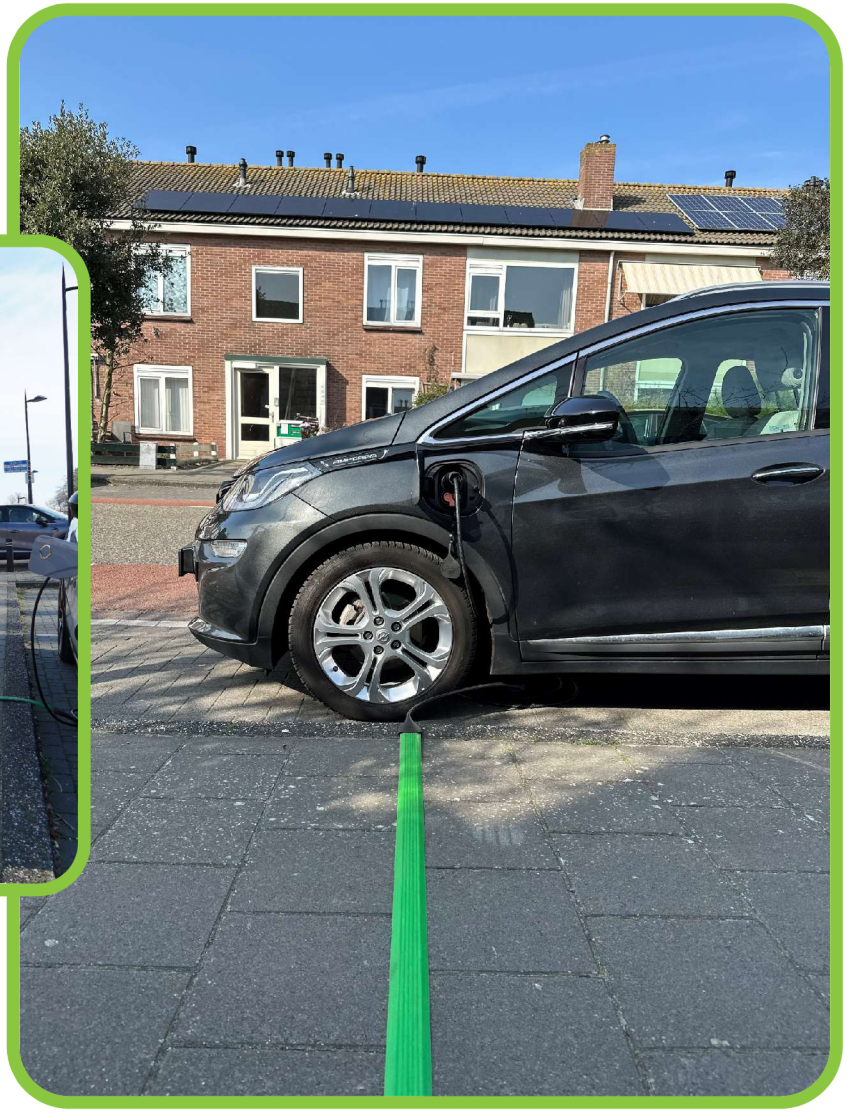


Waarom
FlatPower?

Geen vergunning nodig

- Opnemen in APV
- Geen kosten gemeentelijke administratie
- Geen kosten voor aanleggen of verwijderen na bv verhuizing



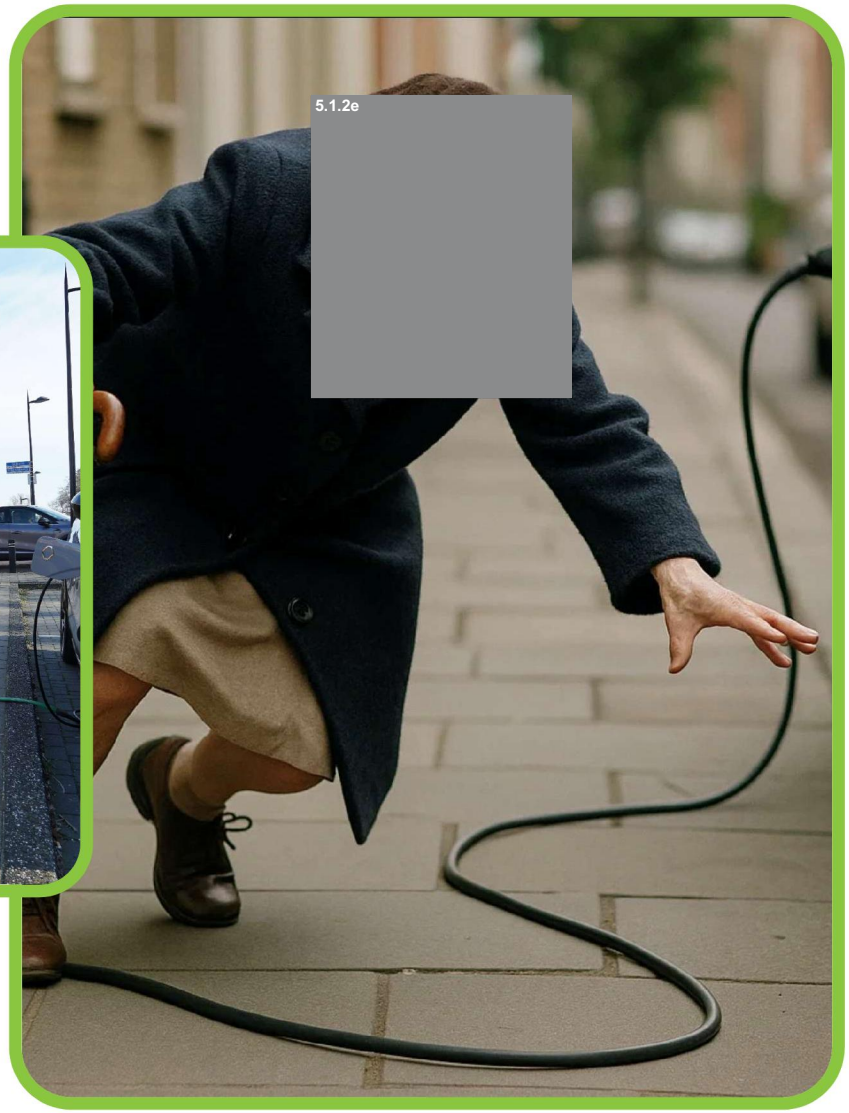


Waarom
FlatPower?

Aansprakelijkheid

- Een laadkabel is een accessoire van de auto dus valt onder de WAM. (Wettelijke Aansprakelijkheid Motorvoertuigen)
- Een kabelmat ligt over de laadkabel dus WA (heeft niet iedereen)





DANK JULLIE WEL

- Laten we “stoepladen” **plat & veilig** maken -

www.flatpower.tech | sales@flatpower.tech | 's-Gravendijckseweg 41a, 2201 CZ Noordwijk


5.1.2e

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1, 3, 5, 6, 8, 10

KpVV CROW

kennis over zien

ieder(in)

Laadkabels en laadpalen, hoe houd je het trottoir veilig en toegankelijk?



CROW-KpVV

Het KpVV-programma ontwikkelt, verspreidt en borgt collectieve kennis op het gebied van mobiliteit. Het gaat om kennis die ondersteunt bij de beleidsontwikkeling en -uitvoering bij decentrale overheden en andere organisaties.

CROW maakt praktische kennis direct toepasbaar

Kennisplatform CROW is de drijvende kracht achter een duurzame inrichting van de fysieke leefomgeving in Nederland. We ontwikkelen collectieve kennis over infrastructuur en mobiliteit; voor én met de sector. Als kennisplatform bieden we praktische oplossingen en bevorderen we directe toepasbaarheid van deze kennis. Iedereen die een stap buiten de deur zet, ervaart het onschatbare belang van onze publicaties en richtlijnen, opleidingen, netwerken en community's.

Werken aan praktische oplossingen is voor ons vanzelfsprekend. Dat doen we met ruim 120 professionals in Ede (hoofdkantoor) en Utrecht. CROW is een onafhankelijke kennisorganisatie zonder winstoogmerk.

Kennis Over Zien

Sinds 2019 werken Bartiméus, Koninklijke Visio, Robert Coppes Stichting, Oogvereniging en Macula-Vereniging samen aan het ontwikkelen en delen van kennis over visuele beperkingen. Dat doen ze onder de naam Kennis Over Zien.
Kennis Over Zien ontwikkelt en deelt kennis over het leven met een visuele beperking. Welke kennis ontwikkeld en verspreid wordt, is onder andere afhankelijk van de kennisbehoeften vanuit de doelgroep; ervaringsdeskundigen en professionals.

Ieder(in)

Ieder(in) is de koepelorganisatie van mensen met een lichamelijke handicap, verstandelijke beperking of chronische ziekte. Tweehonderdachtendertig organisaties zijn aangesloten. Ieder(in) is daarmee het grootste netwerk in Nederland van mensen met een beperking.

Juni 2025

CROW en degenen die aan deze publicatie hebben meegewerkt, hebben de hierin opgenomen gegevens zorgvuldig verzameld naar de laatste stand van wetenschap en techniek. Desondanks kunnen er onjuistheden in deze publicatie voorkomen. Gebruikers aanvaarden het risico daarvan. CROW sluit, mede ten behoeve van degenen die aan deze publicatie hebben meegewerkt, iedere aansprakelijkheid uit voor schade die mocht voortvloeien uit het gebruik van de gegevens.

De inhoud van deze publicatie valt onder bescherming van de auteurswet.
De auteursrechten berusten bij CROW.

Inhoud

1 Inleiding 4

2 Private laadkabels over trottoirs 5
2.1 Analyse situatie 5
2.1.1 Enquête onder mensen met een beperking 6
2.1.2 Enquête onder gemeenten 6
2.1.3 Kennis van experts 8
2.1.4 Inventarisatie richtlijnen toepassing private laadkabels 9
2.1.5 Conclusies uit de analyse 13
2.2 Aanbevelingen voor toepassing laadkabels 13
2.2.1 Toepassingseisen met betrekking tot toegankelijkheid en veiligheid 13
2.2.2 Aanbevelingen met betrekking tot kabeloplossingen 14
2.2.3 Overige aanbevelingen 15

3 Laadpalen op trottoirs 16
3.1 Analyse situatie 16
3.1.1 Enquête onder mensen met beperkingen 16
3.1.2 Enquête onder gemeenten 16
3.1.3 Kennis van experts 17
3.1.4 Inventarisatie richtlijnen voor plaatsen laadpalen 17
3.1.5 Conclusies uit de analyse 21
3.2 Aanbevelingen voor plaatsing laadpalen 22
3.2.1 Inrichtingseisen met betrekking tot toegankelijkheid en veiligheid 22
3.2.2 Overige aanbevelingen 23

4 Aanbevelingen voor vervolgstappen 24

Literatuur 25

1 Inleiding

Nederland is binnen Europa vooruitstrevend op het gebied van laadinfrastructuur. De ambities liggen dan ook hoog om het wagenpark zo snel mogelijk te elektrificeren. Dit brengt echter uitdagingen met zich mee in de openbare ruimte.

Zowel bij CROW, Ieder(in) als de partners van Kennis Over Zien komen klachten binnen over ontoegankelijke en onveilige trottoirs door over het trottoir gelegde private laadkabels of op het trottoir geplaatste openbare laadpalen. Dit riep vragen op als: hoe groot zijn de problemen, wat zijn de oorzaken daarvan en welke mogelijkheden zijn er om die problemen te voorkomen?

De drie partijen CROW, KennisOverZien en IederIn hebben het initiatief genomen om de situatie rond laadvoorzieningen op trottoirs te verkennen en aanbevelingen op te stellen voor gemeenten over hoe knelpunten te voorkomen. Deze brochure is hiervan het resultaat.

Om gericht aanbevelingen te kunnen doen is gezocht naar antwoorden op de volgende vragen:
- Wat zijn de ontwikkelingen met betrekking tot private laadkabels en laadpalen?
- Wat zijn de gevolgen van toepassing van private laadkabels en de plaatsing van laadpalen op de toegankelijkheid en veiligheid van trottoirs voor voetgangers?
- Welke mogelijkheden zijn er om die problemen te voorkomen en wat zijn de plus- en minpunten van die oplossingsmogelijkheden?

Deze publicatie richt zich dus primair op de aspecten die van invloed zijn op de toegankelijkheid en veiligheid van trottoirs. Gemeenten kunnen uiteraard ook andere overwegingen hebben om private laadkabels al dan niet toe te staan of andere eisen stellen aan openbare laadpalen. Deze komen in deze publicatie alleen zijdelings aan de orde.

Opbouw van de publicatie
Hoofdstuk 2 gaat over private laadkabels op of boven trottoirs. In paragraaf 2.1 doen we verslag van de analyse van de huidige situatie en de te verwachten ontwikkelingen op basis van een literatuurstudie en enquêtes onder mensen met beperkingen en onder gemeenten. De resultaten zijn vervolgens besproken met experts, een groep bestaande uit zowel ambtenaren van gemeenten, vertegenwoordigers van de laadsector als ervaringsdeskundigen. In paragraaf 2.2 geven we aanbevelingen aan gemeenten voor het toepassen van private laadkabels. Hoofdstuk 3 biedt in paragraaf 3.1 een analyse van de situatie met betrekking tot laadpalen op trottoirs gevolgd door aanbevelingen voor de plaatsing van laadpalen in paragraaf 3.2. In hoofdstuk 4 doen we ten slotte aanbevelingen voor mogelijke vervolgstappen.

2 Private laadkabels over trottoirs

2.1 Analyse situatie

In beginsel kunnen gebruikers van elektrische auto's behalve bij openbare laadpalen ook opladen via de eigen stroomaansluiting. Zeker bij gebruik van stroom van eigen zonnepanelen is dit aantrekkelijk. Maar lang niet iedereen heeft een eigen erf om de auto op te zetten. In toenemende mate laden mensen daarom hun auto door een kabel te leggen tussen een eigen oplaadpunt bij hun woning en hun op de openbare weg geparkeerde auto. Zo'n aansluiting wordt ook wel een Verlengd Privaat Aansluitpunt (VPA) genoemd. Het gebruik ervan levert echter klachten op van voetgangers, in het bijzonder van mensen die slecht ter been zijn, niet goed kunnen zien, of gebruikmaken van een rolstoel, rollator of kinderwagen. De klachten lopen uiteen van niet over de kabel heen kunnen komen, gevaar van struikelen over de kabel tot ergernis over het ongereguleerd gebruik van de private laadkabels.

De mate en de aard van de klachten verschilt naar de wijzen waarop de kabels over het trottoir zijn gelegd en daarbij al dan niet zijn afgedekt. In de foto's in figuur 1 geven we de verschillende vormen van beveiliging van private laadkabels weer.



Losliggende ronde kabel



Kabel in een kabelgoot (foto 5.1.2e



Kabel onder een kabelmat



Kabel onder een kabelbrug



Platte kabel (foto FlatPower)



Kabel via een kabelarm (foto ChargeArm)

Figuur 1. Vormen van uitvoering en gebruik van private kabels

2.1.1 Enquête onder mensen met een beperking

In juni 2024 is een enquête uitgevoerd die primair gericht was op mensen met een beperking, waaronder veel mensen met een visuele beperking en ook een aantal met een motorische beperking. In totaal waren er 51 respondenten. De vragenlijst richtte zich vooral op de soorten oplossingen die momenteel op de markt worden aangeboden en hoe laadkabels in de openbare ruimte worden ervaren. De respondenten gaven aan dat losliggende of slecht afgedekte kabels ontoegankelijkheid, onveiligheid en onzekerheid kunnen veroorzaken, met als gevolg niet verder kunnen lopen, vallen of struikelen.

De resultaten per type kabelinfrastructuur

- **Losse kabels**
  Maar liefst 82% van de respondenten (41 van de 51) gaf aan ooit losse kabels op de stoep te zijn tegengekomen. Van deze groep vindt 92% (38 van de 41) de kabels hinderlijk, waarbij 46% (19 van de 41) ze als zeer hinderlijk omschrijft. Een stok kan er overheen of onderdoor rollen waardoor de gebruiker niet tijdig wordt geattendeerd op het obstakel, met als gevolg een valrisico. Eén respondent benadrukte het gevaar door te zeggen: "Je voelt de kabel niet altijd met de stok, dus struikel je er ineens over."

- **Kabelmatten**
  66% van de respondenten (33 van de 51) gaven aan kabelmatten op de stoep te hebben aangetroffen. De meningen over de hinderlijkheid van kabelmatten zijn verdeeld; 52% van deze groep (17 van de 33) vindt ze een beetje hinderlijk, en 36% (12 van de 33) vindt ze zeer hinderlijk. Een kleine groep van 12% (4 van de 33) vindt de kabelmatten niet problematisch. Een respondent merkte op: "Soms voel ik de mat te laat, en dan struikel ik." Bij deze oplossing kan dus sprake zijn van een valrisico.

- **Kabelgoten**
  Slechts 6% van de respondenten (3 van de 51) is ooit kabelgoten op de stoep tegengekomen. Deze worden over het algemeen als niet problematisch ervaren. Een van de respondenten deelde: "Ze kunnen vervelend zijn als je met een rollator loopt, maar zijn beter dan losse kabels." Punt is dat je afhankelijk bent van menselijk gedrag, een kabel kan bijvoorbeeld niet goed in de kabelgoot worden geplaatst. Naast goede aanleg van een kabelgoot is goed onderhoud belangrijk want de kans bestaat dat het trottoir slechter van kwaliteit wordt in de loop der tijd. Voor voetgangers minder relevant maar voor gemeenten wel een punt van aandacht: de eigenaren van de elektrische auto's menen soms recht te hebben op de parkeerplaats als er een kabelgoot ligt (claimgedrag) terwijl het doorgaans gewoon om een openbare weg gaat.

- **Kabelbruggen**
  34% van de respondenten (17 van de 51) is kabelbruggen tegengekomen, waarbij 59% van deze groep (10 van de 17) ze niet problematisch vindt. Echter, 35% (6 van de 17) beschouwt ze als hinderlijk of onoverkomelijk. Een respondent gaf aan: "De kabelbruggen zijn soms zo hoog dat je er met de rolstoel niet goed overheen komt."

- **Kabelarmen**
  Er worden geen knelpunten genoemd door de respondenten.

2.1.2 Enquête onder gemeenten

In juni 2024 is ook een enquête uitgezet die primair gericht was op gemeenten. In totaal waren er 70 respondenten waarvan 47% gemeenten. Van de gemeenten die de enquête hebben ingevuld geeft 81% aan dat ze actief bezig zijn met het onderwerp laadpalen en private laadkabels.

In de enquête (zie paragraaf 2.1) zijn ook vragen gesteld over de knelpunten die respondenten signaleren met private laadkabels. Uit meerdere opmerkingen blijkt dat het verschijnsel toeneemt:

- "De vraag om laadkabels over de stoep toe te staan neemt toe. Politici voelen druk omdat steeds meer gemeenten dit toestaan middels kabelgoten."
- "Er komen veel laadkabelverzoeken omdat bewoners dan 'gratis' kunnen laden, maar dat is geen verkeersbelang."
- "We krijgen veel aanvragen voor kabels over de stoep. We zoeken naar stevige(re) gronden om dit te weren."
- "Burgers willen dit wel om zonnepanelen beter te gebruiken."
- "Mensen willen graag zelf laadkabels neerleggen, want dat kost hen minder geld. Dus geen openbare laadpaal, maar een eigen laadpaal met kabel over de stoep."

Tabel 1. Overzicht van beoordeling kabelinfrastructuur door de respondenten

Manier van beveiliging	Aantal keer tegengekomen	Aantal onoverkomelijk, zeer hinderlijk of beetje hinderlijk	Genoemde redenen voor gevaar of hinder
Losse kabel	41	40	struikel- en valgevaar, niet zichtbaar
Kabelmat	33	29	struikel- of uitglijgevaar, onvoldoende contrast
Kabelgoot	17	6	struikel- of uitglijgevaar indien niet goed aangelegd of slecht onderhouden
Kabelbrug	18	17	niet goed te overbruggen en potentieel gevaarlijk
Kabelarm	3	0	niet genoemd



Figuur 2. Losse kabel is niet voor iedereen passeerbaar en levert struikelgevaar op

Respondenten maken ook gewag van tegenstrijdige belangen:

- "Gevaar/ergernis van kabels die op het trottoir liggen."
- "Verschillende belangen tussen afdelingen Duurzaamheid en Verkeer."
- "VPA's (Verlengd Private Aansluitingen) zijn in sommige gevallen veilig mogelijk, maar wet- en regelgeving omtrent juridische aansprakelijkheid is een risico."
- "Huidig gedoogmodel VPA's is niet houdbaar door toename."
- "Handhaving, er is geen controle hierop. In principe staan we het (sinds deelname aan laadpalenconcessie) niet meer toe, maar dit wordt niet gecontroleerd."
- "Parkeerplaatsen in de openbare ruimte zijn in de regel niet gereserveerd voor een specifieke bewoner, tenzij het een gehandicaptenparkeerplaats is met kenteken. Als iemand een verlengde aansluiting heeft (met bijvoorbeeld een kabelgoot) zal deze bewoner de parkeerplek die daarbij hoort ervaren als 'eigen' parkeerplek met de nodige discussies van dien. Een parkeerplek bij een regulier laadpunt is gereserveerd voor elektrische auto's maar nooit voor één specifiek huishouden. De kabelgoot geeft ook onbedoeld een lock-in voor parkeren op die plek; de bewoner zal niet accepteren dat die parkeerplek van functie verandert, bijvoorbeeld voor fietsparkeren, deelautoplek of groen."

Een flink deel van de gemeenten geeft aan private laadkabels niet toe te staan. Een paar reacties:

- "Op dit moment wordt het niet toegestaan. Er staan voldoende openbare laadpalen."
- "Mag alleen op eigen terrein worden opgelost."
- "Niet toegestaan om meerdere redenen. Mede ook om privatisering van de openbare buitenruimte tegen te gaan. We hebben een goed alternatief en dat is een betaalbare publieke laadpaal."
- "Laden vanaf privéterrein is niet toegestaan vanwege kabels over straat/trottoir en/of claimgedrag van openbare parkeergelegenheid."
- "Vooralsnog staat de gemeente dit soort oplossingen niet toe in verband met het onrechtmatig toe-eigenen van openbare parkeerplaatsen."
- "Geen kabels over de stoep, voldoende passeerruimte na plaatsen laadpaal op de stoep."
- "Geen particuliere kabels onder/in/over het trottoir. Ook niet met kabelgoot."



Figuur 3. Parkeren op het trottoir is illegaal en maakt het trottoir onbruikbaar voor voetgangers, ook voor het opladen van auto's

In de enquête is ook de vraag gesteld of de gemeente eisen stelt aan laadinfrastructuur in haar beleid of in bijvoorbeeld de APV. 40% antwoordt dat dit niet het geval is. De 60% die wel eisen stelt, noemt daarbij het volgende:

- "Een pilot met een kabelgoot. We zouden graag ervaringen van andere gemeenten horen."
- "We zetten nog geen enkele oplossing in."
- "Handhaving op basis van juiste kaders en criteria."
- "Alleen over trottoir (niet rijweg/fietspad), alleen indien veilig afgedekt (zichtbaar, met vlakke kabelmat), alleen zolang auto actief laadt (dus niet onnodig laten liggen). De kabel geeft geen recht op parkeerplek."
- "Minstens 90 cm vrije doorgang, nooit kabel diagonaal over de stoep."
- "Gebruik van een kabelmat."
- "We verbieden aanpassingen aan de openbare weg. Wat we nu aan kabelgoot hebben liggen, is een pilot."
- "Wij hebben een beleidskader. In de APV staat dat het verboden is kabels op of over wegen te leggen."
- "Kabels of snoeren ten behoeve van het laden van elektrische motorvoertuigen, dan wel daartoe bestemde kabelgoten, beschermmatten of overige toebehoren mogen niet op, over of boven een openbare plaats worden gelegd, tenzij deze zijn afgedekt met daartoe bestemde kabelgoten of beschermmatten."
- "We geven als gemeente toestemming (APV-vergunning) voor het gebruiken van een kabelmat als mensen direct vanaf eigen terrein (en alleen over trottoir) willen laden langs de openbare weg. Er is namelijk vraag naar om eigen zonnepanelen te gebruiken voor opladen. Hiervoor hebben we begrip en dit willen we, onder voorwaarden, faciliteren. Vanuit beheeroogpunt willen we geen kabelgoottegel."

2.1.3 Kennis van experts

Op 5 november 2024 vond een bijeenkomst plaats met een aantal gemeenten, het Nationaal Kennisplatform Laadinfrastructuur, adviesbureau RHDHV, expertorganisatie Kennis over Zien, CROW en de belangenorganisaties Ieder(in), de Oogvereniging, Voorall en VGR. Het doel van deze bijeenkomst was het ophalen van kennis bij deze verschillende partijen met betrekking tot laadinfrastructuur. Samengevat was dit de inbreng:

- **Knelpunten met betrekking tot toegankelijkheid en veiligheid door private laadkabels**
  Voetgangers, in het bijzonder die met beperkingen, ervaren soms hinder of gevaar doordat laadkabels niet of slecht afgeschermd op het trottoir liggen of er gedeeltelijk boven hangen. De volgende opmerkingen zijn daarover gemaakt:
  - Bij privaat laden zijn kabelgoten, kabelarmen of ondergrondse oplossingen (mits juist gebruikt) beter dan bruggen of matten, die vaak ontoegankelijk zijn en tot valgevaar kunnen leiden.
  - Is een toegankelijke en veilige oplossing niet mogelijk dan moet het gebruik van private laadkabels niet worden toegestaan.
  - Nu wordt er incidenteel een mat of goot gelegd, maar de vraag is hoe de trottoirs er binnen vijf jaar uitzien met de toename van laadinfrastructuur.
  - In de herfst wanneer er veel blderen liggen, zijn obstakels zoals een laadkabel minder zichtbaar. Rolstoelers hebben dan ook last om bijvoorbeeld de hoogte van stoepjes in te schatten. Laadkabels creëren dan nog een extra probleem.

- **Andere aspecten met betrekking tot de toelating van private laadkabels door gemeenten**
  Naast knelpunten die gaan over toegankelijkheid en veiligheid voor voetgangers zijn er voor gemeenten nog andere overwegingen die bepalen of het gebruik van private laadkabels wordt toegestaan. Genoemd zijn:
  - Het toestaan van laadkabels over het trottoir tussen de woning en de op de openbare weg geparkeerde auto zorgt regelmatig voor (onterecht) claimgedrag van die parkeerplek. Dat gebeurt vaker bij vaste oplossingen zoals kabelgoten en kabelarmen dan bij verwijderbare oplossingen zoals een kabelmat of platte kabel.
  - De kabels en bijbehorende voorzieningen dragen bij aan een rommelige aanblik van de openbare ruimte. Dit gaat zeker spelen wanneer het aantal kabels de komende jaren gaat toenemen. "Willen we om de 10 meter een kabel over het trottoir?"
  - Indien private laadkabels over het trottoir niet worden toegestaan ontstaat ongelijkheid tussen bewoners die de auto op een eigen erf kunnen opladen en die daartoe geen gelegenheid hebben. Dit kan nog worden versterkt omdat door het toestaan van private laadkabels het gebruik van de publieke laadpalen minder kan zijn waardoor de prijs van het gebruik ervan kan stijgen.
  - Het toestaan van private laadkabels kan een bedreiging vormen voor de businesscase van bedrijven die laadpalen plaatsen en beheren. Dit kan het onaantrekkelijk maken voor een bedrijf om te investeren in een dekkend laadnetwerk in de betreffende gemeente.
  - Een deel van de gemeenten is terughoudend met het toelaten van kabelgoten. Voorwaarde is namelijk dat de goot juist gebruikt wordt en goed wordt onderhouden. Daarbij speelt ook de vraag wie daarvoor verantwoordelijk is, in het bijzonder bij schade.
  - Adequate registratie ontbreekt vrijwel volledig. Dit is met name problematisch bij verhuizingen (wat doen we met de vergunning) of werkzaamheden in de openbare ruimte (hoe gaat de aannemer om met kabelgoten, worden ze netjes teruggeplaatst en worden hiervoor extra kosten gerekend?).
  - Er moet ook aandacht zijn voor de installatieveiligheid van de kabels en bijbehorende norm NEN 3140. Want je wil niet dat bijvoorbeeld kinderen gaan spelen met of peuteren in zo'n kabel en er dat er sprake kan zijn van kortsluiting of elektrocutie. Het moet mogelijk zijn de spanning weg te nemen bij VPA's, in veel gevallen zijn de spanning en de zekering niet openbaar toegankelijk. Het moet duidelijk zijn wie verantwoordelijk is voor dat veiligheid van de kabel en hier zou op moeten worden toegezien door ambtenaren met kennis van dergelijke zaken en een handhavingsmandaat.
  - Meer kennis is nodig over de effecten op toegankelijkheid en veiligheid van verschillende kabeloplossingen. Certificering van producten kan helpen om grip te krijgen op de toepassing ervan.
  - Het onderwerp Netbewust laden is landelijk gezien erg belangrijk en krijgt nog te weinig aandacht bij privaat laden.

2.1.4 Inventarisatie richtlijnen toepassing private laadkabels

Onderzocht is welke richtlijnen voor de toepassing van private laadvoorzieningen beschikbaar zijn.

Europese richtlijnen

Op Europees niveau zijn er nog geen richtlijnen voor de toepassing van private laadvoorzieningen. De Europese Commissie werkt aan de 'Guidelines on accessibility of electric recharging infrastructure in the EU' (Europese Commissie, 2025). Deze gaat primair in op de toegankelijkheid van oplaadinfrastructuur voor mensen met een beperking, maar bevat geen richtlijnen voor de toepassing van private oplaadpunten en laadkabels.



Figuur 4. Zo levert het gebruik van een kabelmat alleen maar meer ontoegankelijkheid en onveiligheid op

Aanbevelingen CROW

CROW heeft geen specifieke richtlijnen beschikbaar voor de toepassing van private laadkabels en de middelen om deze af te dekken of weg te werken. In de publicatie Laadpunten voor elektrische auto's in de openbare ruimte (CROW, 2016) komt dit niet aan de orde. Wel staan in paragraaf 14.1 van de ASVV 2021 (CROW, 2021) en in hoofdstuk 7 van de Ontwerpwijzer Voetgangers (CROW, 2023) meer algemene aanbevelingen voor de kwaliteit van het loopoppervlak. "Het loopoppervlak moet zo zijn dat mensen in een rolstoel zich makkelijk kunnen voortbewegen en dat mensen niet struikelen of uitglijden." De voor laadkabels relevante richtlijnen voor het loopoppervlak zijn als volgt:

- *Oneffenheden*. Oneffenheden zijn maximaal 5 millimeter hoog of diep. Dit is dus ook van toepassing bij kabels.
- *Hellingen*. Bij hoogteverschillen tot 0,10 meter is de hellingshoek maximaal 1:10. Dit is dus ook van toepassing bij afdekvoorzieningen zoals kabelmatten en kabelbruggen.
- *Stroefheid verharding*. De verharding is stroef, ook bij slecht weer (stroefheidswaarde ten minste 65 conform de (inmiddels vervallen) norm NEN2873 (NEN, 1982). Dit is dus ook van toepassing op afdekmiddelen voor kabels zoals kabelmatten.
- *Gleuven en mazen.* Gleuven en mazen van bijvoorbeeld roosters en putdeksels zijn smaller dan 2 cm en moeten dwars op de looprichting zijn aangebracht. Met name voor mensen met krukken of een taststok en voor (geleide) honden kunnen te grote spleten hinderlijk zijn. Ook wielen van een rolstoel kunnen klem komen te zitten als openingen te groot zijn. Dit is dus ook van toepassing op kabelgoten.
- *Vrije hoogte.* Er moet tenminste een obstakelvrije doorloophoogte zijn van 2,30 meter. Dit geldt voor bijvoorbeeld zonneschermen, reclameborden, verlichting en verkeersborden en dus ook voor kabelarmen.

Afwegingskader NKL

Het Nationaal Kennisplatform Laadinfrastructuur (NKL) biedt informatie die gemeenten helpt om visie en beleid rond laadinfrastructuur voor elektrisch vervoer op te stellen. En ook informatie over de realisatie van laadinfrastructuur.

Het Afwegingskader verlengd private aansluitpunten (NKL, 2022) geeft gemeenten inzicht in hoe zij verantwoord en veilig verlengd private aansluitpunten (VPA's) kunnen toestaan. De gemeente zal het verzoek om een VPA goed moeten afwegen tegen alle belangen. Dus niet alleen de belangen van de eigenaar van de elektrische auto, maar ook die van de andere bewoners en de gemeente zelf. Het document geeft in een tabel een overzicht van alle afwegingen die zijn gecategoriseerd in ruimtelijke, juridische, organisatorische, financiële en technische (veiligheids)

Tabel 2. Afwegingen met betrekking tot toegankelijkheid en veiligheid van de openbare ruimte, uit tabel 1 Afwegingen VPA's uit het Afwegingskader verlengd private aansluitpunten (NKL, 2022)

	Toegankelijkheid van de openbare ruimte
Omschrijving	De toegankelijkheid van de openbare ruimte, ook voor mensen met een beperking en ouderen, is een aandachtspunt bij VPA's. Zeker wanneer bewoners een kabel over de stoep leggen of gebruikmaken van een kabelmat, dan vormt dit een obstakel. Gemeenten beschouwen VPA's daarom vaak als vergunningplichtig op grond van de APV. Daarin is doorgaans opgenomen dat het niet is toegestaan om zonder vergunning voorwerpen te plaatsen aan, boven, op of in de weg.
Afweging	De gemeente kan de toepassing reguleren in bijvoorbeeld de APV. Bij het vergunningplichtig maken van VPA's kan zij voorwaarden stellen, zoals het waarborgen van de toegankelijkheid van de openbare ruimte. Gedacht kan worden aan eisen als het wegwerken van kabels, niet voor nooduitgangen, geen laadpaal als de stoep te smal is, et cetera. Deze voorwaarden kunnen gemeenten dan toetsen bij het proces van vergunningverlening.
Acties bij toestaan VPA	- Voorwaarden voor toegankelijkheid stoep opnemen in APV. - Voorwaarden handhaven.
Acties bij niet toestaan VPA	- Verbod opnemen in APV of APV controleren op algemeen verbod voor het plaatsen van obstakels. - Minimaal reageren op en handhaven bij meldingen van burgers.
	Slip- en struikelgevaar
Omschrijving	Het kan nodig zijn dat de bekabeling van de VPA een openbare weg of fietspad moet doorkruisen om een parkeerplaats te bereiken. Dit brengt gevaren met zich mee, bijvoorbeeld slip- en struikelgevaar bij een kabelgoot of kabelmat. Of het kan gevaarlijke situaties veroorzaken door het loskomen van kabels of de kabelmatten.
Afweging	De gemeente kan de toepassing van wel of niet toestaan van VPA's reguleren in de APV. Daarin kunnen voorwaarden worden gesteld voor de bekabeling om slip- en struikelgevaar in de openbare ruimte te voorkomen. Deze voorwaarden kunnen in een later stadium ook getoetst worden.
Acties bij toestaan VPA	- Voorwaarden ter voorkoming van struikelgevaar opnemen in APV. - Voorwaarden handhaven.
Acties bij niet toestaan VPA	- Verbod opnemen in APV of APV controleren op algemeen verbod. - Minimaal reageren op en handhaven bij meldingen van burgers.

aspecten. Bij elk aspect staat eerst een omschrijving, gevolgd door de afweging en vervolgens worden concrete acties genoemd voor gemeenten bij wel of niet toestaan.
In Tabel 2 is de uitsnede uit de overzichtstabel opgenomen die betrekking heeft op de toegankelijkheid en de veiligheid van de openbare ruimte.

Enkele andere mogelijke negatieve aspecten van private laadkabels uit de overzichtstabel van de NKL die meegenomen kunnen worden bij de afweging om al dan niet VPA's toe te staan:

- *Verrommeling van het straatbeeld.* Dit kan zeker spelen als er meerdere laadkabels per straat gaan verschijnen.
- *Claimgedrag*. Als bewoners een laadkabel mogen leggen, claimen ze daarmee informeel de parkeerplek voor hun eigen voertuig. Dit kan een gevoel van ongelijkheid in de buurt veroorzaken.
- *Ongelijkheid tussen inwoners.* Sommige delen van een gemeente lenen zich niet goed voor VPA's waardoor ongelijkheid ontstaat. Dit is bijvoorbeeld aan de orde als de parkeerdruk hoog is. Of als de inrichting van de straat dusdanig is dat bij de ene woning wel VPA's mogelijk zijn en bij de andere woning niet. Wanneer gemeenten onderscheid maken per buurt, zorgt dat voor ongelijkheid tussen bewoners en een niet-eenduidig beleid. Dit heeft op zijn beurt weer effect op het handhaven.
- *Eigenaarschap*. De eigenaar van de grond wordt ook eigenaar van de werken die op de grond zijn geplaatst en die duurzaam met de grond zijn verenigd. Dat geldt ook voor bijvoorbeeld een kabelgoot. Als de gemeente geen eigenaar wil worden van de objecten, dan moet zij de eigenaar een opstalrecht geven voor de objecten. De gemeente kan er ook voor kiezen om geen opstalrecht te verlenen en dus eigenaar te worden van de objecten. In dat geval moeten middels een overeenkomst met de bewoner afspraken gemaakt worden over onderhoud, melding van een verhuizing, et cetera. De gemeente moet vervolgens toezien op de naleving van de overeenkomsten, denk bijvoorbeeld aan periodieke controles.
- *Aansprakelijkheid.* De gemeente die door natrekking eigenaar is van een op of in de grond geplaatst object, is ook aansprakelijk voor schade die daarvan het gevolg is. De gemeente heeft dan een risicoaansprakelijkheid op grond van artikel 6:174 Burgerlijk Wetboek. Wanneer een opstalrecht is verleend, dan is de bewoner eigenaar en daarmee aansprakelijk. Het opstalrecht moet worden ingeschreven in de openbare registers, zodat derden kunnen nazoeken wie de eigenaar is van de opstal.
- *Concessies.* Veel gemeenten/regio's hebben concessies verleend aan ondernemingen om publieke laadpalen in de gemeente te mogen plaatsen en beheren. Mogelijk bevat de concessie afspraken over VPA's binnen de gemeente.
- *Handhaving en beheer.* Toestaan van laadkabels eist extra inzet van medewerkers van de gemeente voor vergunningverlening, handhaving en/of meldingen van schade of verloedering. Dit brengt extra interne procesgangen, besluitvormingsprocessen en kosten met zich mee. Die kunnen eventueel bij de betrokkene in rekening worden gebracht.

Het NKL noemt ook verschillende aandachtspunten om rekening mee te houden als een gemeente heeft besloten om VPA's toe te staan. In het afwegingskader staat een tabel die de belangrijkste punten en bijbehorende eisen toont die relevant zijn bij de realisatie, beheer en onderhoud van VPA's. De gemeente kan eisen stellen voor verschillende categorieën:

- Aanvraag van een VPA
- Vormgeving van een VPA
- Techniek en veiligheid rond een VPA
- Standaarden en normen bij een VPA

Niet alle eisen/aandachtspunten zijn altijd van toepassing. Gemeenten passen de eisenset toe op hun eigen situatie.

Richtlijnen gemeenten

Een flink deel van de gemeenten heeft richtlijnen opgesteld voor het toestaan van private laadkabels over het trottoir. De verscheidenheid aan richtlijnen is echter groot.
De volgende situaties doen zich voor:

a *Private laadkabels zijn niet toegestaan*
Een deel van de gemeenten staat het gebruik van private laadkabels over het trottoir helemaal niet toe. Enkele genoemde argumenten:

- Er kan een wirwar aan eigen kabels over de stoep ontstaan.
- Ze leveren struikelgevaar op.
- De straten moeten toegankelijk zijn voor mensen met een handicap.
- Het plaatsen van kabels (en kabelgoten) is niet veilig.
- Een verbod op plaatsing voorkomt het toe-eigenen van een openbare parkeerplaats.

b *Private laadkabels zijn alleen toegestaan met gebruik van een kabelmat*
Een flink aantal gemeenten staat het gebruik van private laadkabels toe onder de voorwaarde dat een kabelmat wordt gebruikt. Er worden echter eisen gesteld die variëren van gemeente tot gemeente. De volgende voorwaarden komen vaak terug in wisselende formuleringen:

- Het is niet toegestaan om laadkabels in de lengterichting van een voetpad aan te brengen.
- Laadkabels die een voetpad kruisen zijn zo kort mogelijk en haaks op de looprichting aangebracht.
- Laadkabels mogen maximaal 3 meter over openbaar gebied liggen.
- Laadkabels die een voetpad kruisen zijn strak en vlak over de verharding aangebracht (om struikelgevaar te minimaliseren).
- Laadkabels worden waar mogelijk direct tegen andere obstakels aangelegd zoals een muur of plantenbak zodat de laadkabel op die plek niet vrij over het trottoir ligt. De oplaadkabel en afdekking worden na ieder gebruik verwijderd.
- De oplaadkabel mag alleen op het trottoir liggen wanneer er daadwerkelijk wordt opgeladen.
- De parkeerplaats blijft voor iedereen bereikbaar en mag niet worden afgesloten voor andere mensen.
- De kabelmat wordt over de gehele breedte van de stoep geplaatst met uitzondering van de trottoirband.

- De oplaadkabel is deugdelijk afgedekt met een kabelmat zodat andere gebruikers van het trottoir geen hinder van de kabel ondervinden en hier niet over kunnen struikelen. Deze afdekking moet aan de volgende voorwaarden voldoen:
  - Overrijdbaar met rollator, rolstoel en kinderwagen
  - Zichtbaar in het donker (retro-reflecterend uitgevoerd), er moet een duidelijk contrast zichtbaar zijn met het trottoir (soms wordt een contrasterende zwart gele striping voorgeschreven)
  - Voorzien van antislipmateriaal en/of profiel
  - Van voldoende gewicht zodat deze niet weg waait. Als de afdekking wegwaait moet deze samen met de oplaadkabel direct worden verwijderd van de openbare plaats.
- De gebruiker is zelf verantwoordelijk als door de kabel of kabelmat een ongeluk gebeurt.

c *Private laadkabels zijn alleen toegestaan met gebruik van een kabelgoot*

Er zijn ook gemeenten die juist geen laadmatten toestaan maar het gebruik van kabelgoten faciliteren. Bij bijvoorbeeld de gemeente Enschede is het mogelijk een aanvraag te doen voor de aanleg van een kabelgoot door de gemeente. De aanvrager betaalt de kosten van de kabelgoottegels. De gemeente hanteert onder meer de volgende uitgangspunten:

- Per adres wordt maximaal één vergunning verleend.
- Ook na aanleg van de kabelgoottegels blijft de parkeerplaats voor iedereen toegankelijk.
- De gemeente brengt de kabelgoottegels aan. De tegels blijven eigendom van de gemeente.
- De gemeente mag aanvragen afwijzen. Bijvoorbeeld als de afstand tussen het oplaadpunt en de parkeerplaats te groot is. Of als de veiligheid niet gegarandeerd kan worden.
- Als de aanvrager zich niet aan de voorwaarden houdt, mag de gemeente op kosten van de aanvrager de kabelgoottegels verwijderen.
- De openbare parkeerplaats grenst direct aan de stoep.
- De oplaadkabel moet in zijn geheel in de kabelgoot liggen tijdens het opladen. Het kan zijn dat de laadkabel langer is dan de kabelgoot. Dan moet een deel van de kabel op eigen terrein of onder de auto liggen en niet op de stoep.
- Tussen laadpaal of laadkast en auto moet minimaal 120 cm ruimte overblijven op de stoep.
- De aanvrager is verantwoordelijk voor het schoonhouden van de kabelgoot.
- De aanvrager moet de oplaadkabel na gebruik opbergen op eigen terrein of in de auto.
- De gemeente is niet aansprakelijk voor schade aan de kabelgoottegels als gevolg van het gebruik. De gemeente repareert de schade op kosten van de gebruiker.

d *Private laadkabels zijn toegestaan bij gebruik van een kabelarm*

Enkele gemeenten staan ook het gebruik van kabelarmen toe. Daarvoor moet wel een vergunning worden aangevraagd.



Figuur 5. Voorbeeld van toepassing van een kabelgoot (Foto gemeente Zeist)

e *Private laadkabels zijn toegestaan onder voorwaarden*
Er zijn ook gemeenten die laadkabels toestaan zonder dat afdekking of wegwerken vereist is. Meestal worden hier wel voorwaarden aan gesteld. Zo staat de gemeente Noordwijk private laadkabels toe onder de volgende voorwaarden:
- De laadkabel mag alleen direct voor, naast of achter de woning in de openbare ruimte worden gebruikt.
- De laadkabel moet op een verharde ondergrond liggen, zoals een stoep of wandelpad. De kabel mag niet op gras, de weg of een fietspad liggen.
- De kabel mag maximaal 10 meter lang zijn en een diameter van maximaal 20 millimeter hebben.
- De laadkabel moet vlak op de grond liggen en mag niet kantelen, opkrullen, verschuiven of verwaaien.
- Het gebruik van de kabel mag geen gevaar opleveren voor de openbare ruimte.

De gemeente Noordwijk staat in het bijzonder het gebruik van een platte laadkabel toe. Voordeel hiervan is dat deze maar 5 millimeter hoog is. Daardoor levert de kabel geen valgevaar en toegankelijkheidsproblemen op, wat bij een ronde kabel met een diameter van 20 millimeter wel het geval is. In samenwerking met de Oogvereniging is in de gemeente Noordwijk een beperkte praktijktest met vijf deelnemers uitgevoerd met een platte kabel van het merk FlatPower. Het resultaat is positief. In tegenstelling tot de gewone ronde kabel merkten de deelnemers de platte kabel nauwelijks en was hij niet hinderlijk. De kabel lag stevig op straat maar de aanbeveling was wel om iets te ontwikkelen om te voorkomen dat de kabel kan kantelen of verschuiven. Na een proefperiode is de gemeente Noordwijk akkoord gegaan met het toestaan van de platte kabel.

2.1.5 Conclusies uit de analyse

Samengevat trekken we de volgende conclusies uit de analyse:
- Van de respondenten met een beperking geeft het grootste deel aan dat ze laadkabels op het trottoir als gevaarlijk of hinderlijk ervaren. Ook kabelmatten worden niet gewaardeerd, slechts een kleine groep vindt ze niet hinderlijk. Weinig mensen hebben ervaring met een kabelgoot maar deze worden als minder problematisch ervaren, mits de kabel goed in de goot is geplaatst en de goot goed is onderhouden. Kabelbruggen ervaart ruim een derde van de respondenten als onoverkomelijk of hinderlijk, vooral omdat ze te hoog en te steil zijn.
- Bij gemeenten neemt de vraag toe om laadkabels over het trottoir toe te staan. Vooralsnog gaan gemeenten hier wisselend mee om. Een flink aantal staat het helemaal niet toe, een deel staat het toe onder voorwaarden (die vaak zijn vastgelegd in een APV) en een deel heeft geen beleidsregels (met daardoor een risico op wildgroei).
- Met betrekking tot toegankelijkheid en veiligheid voor voetgangers stellen gemeenten meestal de volgende eisen aan het toepassen van laadkabels: alleen over het trottoir (niet over rijweg/fietspad), alleen als de kabel veilig is afgedekt (zichtbaar, vlak) of in een kabelgoot weggewerkt, alleen zolang een auto laadt (dus niet onnodig laten liggen), geen recht op de parkeerplek.
- Voor gemeenten spelen naast toegankelijkheid en veiligheid voor voetgangers nog een aantal afwegingsaspecten een rol zoals verrommeling van het straatbeeld, claimgedrag, gelijkheid tussen inwoners en aansprakelijkheid.
- Zowel op Europees als op Nederlands niveau bestaan nog geen specifieke richtlijnen voor het waarborgen van de toegankelijkheid en de veiligheid van voetgangers bij toepassing van private laadkabels. Wel doet CROW algemene aanbevelingen met betrekking tot de veiligheid en begaanbaarheid van voetpaden en biedt het Nationaal Kennisplatform Laadinfrastructuur (NKL) gemeenten een overzicht aan van alle afwegingen die een rol spelen bij het toestaan van zogenaamde verlengd private aansluitpunten (VPA's). Toegankelijkheid en veiligheid komen daarbij ook aan de orde.
- Het is wenselijk dat er een toetsings- en certificeringssystematiek komt voor oplossingen die de toegankelijkheid en veiligheid borgen voor voetgangers bij gebruik van private laadkabels.

2.2 Aanbevelingen voor toepassing laadkabels

Op basis van de analyse en de beschikbare kennis doen we de volgende aanbevelingen aan gemeenten hoe om te gaan met verlengd private aansluitpunten (VPA's) en de daarbij horende private laadkabels. We richten ons in deze publicatie alleen op de aspcten die betrekking hebben op de toegankelijkheid en veiligheid van voetpaden. Uiteraard kunnen er voor gemeenten andere redenen zijn om VPA's wel of niet toe te staan.

2.2.1 Toepassingseisen met betrekking tot toegankelijkheid en veiligheid

Als een laadkabel wordt gebruikt die over het trottoir loopt, moet de kabel en de oplossing waarmee deze wordt weggewerkt of afgedekt uit oogpunt van toegankelijkheid en veiligheid voldoen aan de onderstaande eisen. De eisen zijn van toepassing op de gehele breedte van het trottoir waar de laadkabel overheen ligt.
- *Geen oneffenheden*. Een kabel of afdekmiddel moet zonder krachtsinspanning overrijdbaar zijn voor voetgangers met hulpmiddelen zoals rollator, rolstoel en kinderwagen en moet vlak zijn zodat voetgangers er niet over kunnen struikelen. Dit betekent dat de oppervlakteoneffenheid niet groter mag zijn dan 5 millimeter (CROW, 2021 en CROW, 2023). Bovendien heeft een zo plat mogelijke vormgeving de voorkeur boven een ronde kabel waarbij de maximale helling naar het hoogste punt toe niet meer is dan 1:10.
- *Geen steile hellingen.* Als het te overbruggen hoogteverschil toch groter is dan 5 millimeter, zorg dan dat de hellingshoek maximaal 1:10 is (tot een hoogteverschil van 0,10 meter). Dit geldt dus voor afdekvoorzieningen zoals kabelmatten en kabelbruggen.
- *Goed zichtbaar.* Omdat oneffenheden die gevaar of hinder opleveren voor voetgangers voorkomen moeten worden, gelden in beginsel geen speciale eisen voor de zichtbaarheid. De richtlijn bij materiaal dat een potentieel gevaar kan zijn, is dat er voldoende contrast is ten opzichte van de

omliggende bestrating. Dit betekent een minimaal luminantiecontrast (C_M) van tenminste 60% (NEN 9120, 2025). In de herfst moeten bladeren regelmatig worden verwijderd omdat veel bladeren obstakels zoals een laadkabel, kabelmat of kabelbrug minder zichtbaar maken.

- *Voldoende stroef.* De afwerking van het oppervlak moet voldoende ruw zijn of anderszins speciaal zijn gevormd zodat de wrijving tussen het oppervlak en het schoeisel of het mobiliteitshulpmiddel van een persoon in zowel natte als droge omstandigheden op een aanvaardbaar niveau wordt gehandhaafd (NEN 9120, 2025). Dit geldt dus ook bij situaties als slecht weer (regen, sneeuw, vorst) en veel bladeren.
- *Goed verankerd.* Een kabel of een afdekmiddel moet voldoende verankerd zijn zodat deze onder alle omstandigheden strak op de verharding blijft liggen. Dit betekent bijvoorbeeld dat deze van voldoende gewicht is zodat deze niet weg kan waaien of dat de kabel aan beide uiteinden van het trottoir wordt verankerd.
- *Smalle gleuven.* Bij de toepassing van kabelgoten mag een eventuele gleuf niet breder zijn dan 2 cm en moet deze dwars op de looprichting zijn aangebracht. Dit voorkomt dat met name mensen met krukken of een taststok en (geleide) hond hinder ondervinden. Ook wielen van een rolstoel kunnen klem komen te zitten als de gleuf te groot is.
- *Voldoende hoog.* Bij de toepassing van kabelarmen moet de obstakelvrije doorloophoogte over de gehele breedte van het trottoir tenminste 2,30 meter zijn.
- *Veiligheid kabels.* Er moet ook aandacht zijn voor de installatieveiligheid van de kabels en bijbehorende norm NEN 3140. Het moet mogelijk zijn om de spanning weg te nemen bij VPA's. Ook moet duidelijk zijn wie verantwoordelijk is voor de veiligheid van de kabel.

2.2.2 Aanbevelingen met betrekking tot kabeloplossingen

Op grond van de analyse kunnen we alleen voorlopige aanbevelingen doen. Een onafhankelijke partij zou kunnen testen in welke mate de verschillende oplossingen voldoen aan deze eisen. Op grond van bovenstaande eisen doen we de volgende aanbevelingen met betrekking tot toegankelijkheid en veiligheid voor de verschillende oplossingen.

- *Losse kabels.* Het gebruik van losse ronde kabels wordt afgeraden, zeker als ze dikker zijn dan 5 millimeter (en ze zijn vrijwel altijd dikker) en niet goed verankerd zijn. Door hun ronde vorm zijn ze in de praktijk vaak een hindernis voor mensen die een rollator, rolstoel of kinderwagen gebruiken en ze leiden relatief makkelijk tot struikelen.
- *Platte kabel.* Een platte kabel is ook een goede oplossing als deze niet hoger is dan 5 millimeter en aan de bovenzijde is afgeschuind. Het platte deel moet over de volle breedte van het trottoir liggen. Van belang is ook dat de kabel niet kan opkrullen, wegschuiven of wegwaaien. Voorbeeld van een platte kabel is die van FlatPower.
- *Kabelgoten.* Uit oogpunt van toegankelijkheid en veiligheid zijn kabelgoten een goede oplossing omdat ze verzonken liggen in het trottoir en daarmee geen oneffenheden met zich meebrengen. Voorwaarden zijn dat ze geen gleuf breder dan 2 cm hebben, voldoende stroef zijn en haaks op het trottoir worden aangebracht. Ook moet de kabel steeds goed in de goot worden gelegd en de goot goed worden onderhouden (bijvoorbeeld door regelmatig bladeren te verwijderen). Bij wegwerkzaamheden moet de kabelgoot weer netjes teruggeplaatst worden.



Figuur 6. Voorbeeld van toepassing van een platte kabel (Foto FlatPower)

- *Kabelarmen*. Kunnen in potentie een goede oplossing zijn, als alle delen van de arm of kabel minimaal 2,30 meter boven het trottoir komen te hangen. De arm mag dus niet korter zijn dan de breedte van het trottoir. De eigenaar van de arm moet er voor zorgen dat de kabel niet deels te laag boven het trottoir hangt. Aandachtspunt bij kabelarmen is de inpassing in het straatbeeld.
- *Kabelmatten.* Deze zouden in theorie een bruikbare oplossing kunnen zijn als ze aan alle gestelde eisen voldoen. In de praktijk zorgen de matten echter regelmatig voor een grotere oneffenheid dan de maximale 5 millimeter, liggen ze niet over de volle breedte van het trottoir, en haaks op het trottoir, zijn ze niet goed verankerd of zijn ze te glad. Daardoor vormen ze in de praktijk geregeld een hindernis voor mensen die een rollator, rolstoel of kinderwagen gebruiken en leiden ze relatief makkelijk tot struikelen. Het toestaan van kabelmatten vergt dan ook dat de gemeente er eisen aan stelt en regelmatig toezicht houdt op het correcte gebruik ervan.
- *Kabelbruggen*. Deze hebben door hun hoogte niet de voorkeur en zouden alleen acceptabel zijn als ze niet hoger zijn dan 5 millimeter en de op- en afritten een hellingshoek hebben van tenminste 1:10. In de praktijk zijn de kabelbruggen door hun hoogte en steilte niet toegankelijk en niet veilig en worden daarom afgeraden.

2.2.3 Overige aanbevelingen

Om te komen tot afgewogen beslissingen over het wel of niet toestaan van private laadkabels over het trottoir is het nodig de spelregels en de eisen vast te leggen in gemeentelijke beleidsregels. Dit kan als uitwerking van de APV (Algemene Plaatselijke Verordening). Daarmee heb je als gemeente invloed op de plekken waar je VPA's toestaat en onder welke voorwaarden. En kun je gericht handhaven. Aanbevelingen daarbij:

1 Maak het gebruik van een private laadkabel vergunningplichtig en stel hierbij als eis dat de oplaadkabel zodanig is weggewerkt of afgedekt dat hij voor gebruikers van het trottoir geen obstakel vormt, dat zij er niet over kunnen struikelen of uitglijden en er geen hinder van ondervinden. Dit betekent dat voldaan moet worden aan de eisen zoals opgenomen in paragraaf 2.2.1. Daarnaast kunnen onder meer de volgende eisen worden gesteld (zie ook het het Afwegingskader verlengd private aansluitpunten (NKL, 2022):
   - De woning heeft geen eigen parkeergelegenheid zoals een oprit.
   - De openbare parkeerplaats moet liggen nabij de woning en kan niet worden geclaimd.
   - Het oplaadpunt staat of hangt op eigen terrein en dus niet (deels) op het trottoir.
   - De oplaadkabel verkeert in goede staat.
   - De kabel moet haaks op de trottoirband van het oplaadpunt op eigen terrein naar een parkeerplaats worden gelegd. De rest van de oplaadkabel moet parallel aan het trottoir onderaan de trottoirband worden gelegd.
   - Sta een maximale lengte toe van de laadkabel, bijvoorbeeld 10 meter.
   - De oplaadkabel mag alleen op het trottoir liggen wanneer er daadwerkelijk wordt opgeladen.
2 Neem in de vergunning op dat deze kan worden opgezegd als de vergunninghouder zich niet aan de voorschriften houdt.
3 Limiteer de duur van de vergunning tot één of enkele jaren zodat verlenging geweigerd kan worden, bijvoorbeeld omdat het beleid ten aanzien van laadkabels verandert.
4 Zorg voor regelmatig toezicht op en handhaving van het toepassen van de private laadkabels conform de gestelde eisen. Als dit in de praktijk niet haalbaar is door onvoldoende capaciteit of budget dan moet sterk overwogen worden het gebruik van private laadkabels niet toe te staan.
5 Registreer ook de locaties van de vergunningen. Deze zijn belangrijk voor werkzaamheden in de openbare ruimte, om te controleren op illegale VPA's (heeft de gebruiker op die locatie wel of geen vergunning) en voor monitoring.
6 Zorg voor een digitaal toegankelijk meldpunt waar burgers gevaarlijke of hinderlijke laadkabels kunnen melden. Voor wie digitaal niet vaardig is, zou het ook mogelijk moeten zijn een melding te doen aan een loket.

3 Laadpalen op trottoirs

3.1 Analyse situatie

Uit klachten van met name belangenorganisaties voor mensen met een beperking blijkt dat openbare laadpalen soms zodanig op het trottoir zijn geplaatst dat de doorgang te smal wordt voor voetgangers om te kunnen passeren. Dit geldt in het bijzonder voor voetgangers die extra breedte nodig hebben omdat ze in een rolstoel rijden, voor mensen met een visuele beperking die er tegenaan kunnen lopen omdat de paal een obstakel vormt, en voor mensen die achter een rollator lopen of een kinderwagen voortduwen. Maar die extra breedte is ook nodig voor voetgangers die naast elkaar moeten lopen (bijvoorbeeld bij kinderen of bij mensen die makkelijk vallen). Dit kan betekenen dat mensen gedwongen worden van het trottoir af te gaan en een stuk over de rijbaan voor auto's of fietsers moeten lopen met alle gevaren van dien. Het kan zelfs betekenen dat mensen helemaal niet meer te voet naar hun bestemming kunnen of durven gaan.

Er is geen onderzoek beschikbaar waaruit blijkt hoe vaak dit probleem zich voordoet. Uit artikelen die te vinden zijn op internet blijkt dat het vooral voorkomt op trottoirs die al smal zijn en waar eigenlijk geen ruimte beschikbaar was voor een extra obstakel als een laadpaal. Maar er zijn ook gevallen waarbij door een slimmere plaatsing van de laadpaal of het bijbehorende verkeersbord het wel mogelijk was om voldoende doorloopruimte te houden.

Er zijn ook klachten over laadkabels tussen de laadpaal en de auto. Deze hangen soms over of liggen zodanig op het trottoir dat deze struikelgevaar of hinder opleveren voor voetgangers.

3.1.1 Enquête onder mensen met beperkingen

De enquête die in juli 2024 is uitgevoerd onder mensen met een beperking (zie paragraaf 2.1.1) was gericht op private laadkabels. Maar 32% van de respondenten (16 van de 50) benoemde andere vormen van laadinfrastructuur die ze tegen zijn gekomen. Hier werden vooral laadpalen langs de openbare weg genoemd als potentieel hinderlijk. Een respondent merkte op: "Laadpalen staan vaak zo dat ik er met mijn stok tegenaan loop." De extra ruimte die laadpalen innemen in de soms al beperkte stoepruimte, zorgt ervoor dat ze ruimte wegnemen die precies nodig is om er nog tussendoor te kunnen komen. Zeker in de zomer wanneer groen extra uitgroeit en het trottoir in ruimte inboet.

3.1.2 Enquête onder gemeenten

In de in juni 2024 uitgezette enquête gericht op gemeenten (zie paragraaf 2.1.2) zijn ook vragen gesteld over gesignaleerde knelpunten met openbare laadpalen.



Figuur 7. Voorbeeld van een laadpaal (Foto 5.1.2e

De gemeenten geven aan tegen de volgende problemen aan te lopen als het gaat om laadpalen:

- "Laadpalen voor auto's worden op het trottoir neergezet, ook al is het erg smal. Vaak wordt geen rekening gehouden met een logische looplijn. En het trottoir is al zo vol met fietsen, brommers, lantaarnpalen en laadpalen voor deelvervoer."
- "Bij de situering van een laadpaal bij een parkeervak haaks op de weg met een beperkte diepte/lengte komt het voor dat grotere voertuigen tijdens het laden uitsteken."
- "Het open-marktmodel leidt tot te veel aanbieders en te veel cowboys."
- "Er is te weinig kennis als het gaat om vraagstukken rond laadinfrastructuur (logistiek laden met name)."
- "Er zijn verschillende belangen tussen de afdelingen duurzaamheid en verkeer."
- "Er is onvoldoende sprake van participatie bij de plaatsing van laadpalen."
- "Er is niet altijd sprake van adequate openbare verlichting ter hoogte van een laadpaal."

Uit de enquête onder gemeenten blijkt dat 17% van die gemeente geen toegankelijkheids- en veiligheidseisen stelt bij het plaatsen van laadpalen, ondanks dat gemeenten per 1 januari 2023 verplicht zijn een laadvisie te hebben vastgesteld waar dit een onderdeel van is. De 83% die dit wel doet, noemt de volgende eisen:

- "De laadvoorziening mag op het trottoir niet verhinderen dat mensen met een beperking of voetgangers met kinderwagens erlangs kunnen. Dit betekent dat minstens 90 cm trottoir over moet blijven."
- "Liefst 120 cm doorgang overlaten maar minimaal 90 cm."
- "Er moet voldoende ruimte overblijven voor voetgangers, ook die met hulpmiddelen of kinderwagens. Dit ligt vast in ons beleidskader. Ook staan wij kabels vanaf woningen over de stoep naar het voertuig niet toe."
- "Minstens 90 cm vrije doorgang."
- "Doorloopruimte voor voetgangers."
- "De doorgang voor voetgangers moet vrij blijven. Bij private palen mogen geen kabels over het trottoir liggen."

De gemeenten die aangaven niet actief bezig te zijn met beleid rond laadvoorzieningen gaven als reden op dat het plaatsen van laadpalen wordt uitgevoerd door een marktpartij of dat daarvoor geen capaciteit is.

3.1.3 Kennis van experts

Bij de bijeenkomst met experts op 5 november 2024 (zie paragraaf 2.1.3) werden ook knelpunten besproken met betrekking tot laadpalen. Samengevat was dit de inbreng:

- Het belangrijkste knelpunt dat werd genoemd, is dat de laadpalen op trottoirs de doorgang beperken. Laadpalen die de doorgang voor voetgangers volledig blokkeren (minder dan 0,90 meter vrije doorgangsruimte) komt voor maar niet heel vaak. Vaker wordt niet voldaan aan de gewenste vrije doorgangsruimte van 1,20 meter die een deel van de gemeenten als uitgangspunt hanteert omdat ze 0,90 meter te smal vinden. Een te smalle doorgang komt soms ook door de bij de laadpaal geplaatste paaltjes en borden. Waar dit een knelpunt is, kan het verkeersbord worden geïntegreerd met de laadpaal. Daarnaast is geregeld sprake van extra versmalling ter hoogte van de laadpaal als gevolg van gestalde fietsen of overhangend groen.
- Het is ook mogelijk de laadpaal in de parkeerstrook naast het trottoir te plaatsen, tussen twee parkeervakken in. Daarmee plaats je een autovoorziening ook in de voor auto's bedoelde ruimte. Het risico dat auto's de laadpaal beschadigen door er tegen aan te rijden kan worden beperkt door het plaatsen van beschermingspalen of iets dergelijks. Suggestie is deze optie op te nemen in bijvoorbeeld het gemeentelijke Handboek Openbare ruimte.
- De minimale doorgangseisen zijn niet altijd goed geregeld in de concessies die gemeenten verstrekken of in de eisen die gemeenten aan een vrije markt stellen.

3.1.4 Inventarisatie richtlijnen voor plaatsen laadpalen

Bij het plaatsen van laadpalen worden idealiter de geldende richtlijnen gehanteerd met betrekking tot de toegankelijkheid en veiligheid voor voetgangers. Het gaat daarbij primair om de minimaal benodigde trottoirbreedte. Deze wordt bepaald door de minimaal benodigde vrije doorloopruimte, de breedte van de laadpaal zelf én de afstand tussen laadpaal en trottoirband. Lees welke richtlijnen voorhanden zijn.

Europese richtlijnen

Zoals in paragraaf 2.1.4 al is opgemerkt werkt de Europese Commissie aan de 'Guidelines on accessibility of electric recharging infrastructure in the EU' (Europese Commissie, 2025). Deze publicatie gaat primair in op de toegankelijkheid van oplaadinfrastructuur voor mensen met een beperking en gaat globaal in op de eisen aan laadpalen met betrekking tot de toegankelijkheid en veiligheid van voetpaden. Er staat enkel: "De elementen in de norm EN 17210:2021 die zouden overlappen met een nieuwe potentiële norm voor de toegankelijkheid van oplaadinfrastructuur voor mensen met een beperking, zijn de volgende: Toegankelijke en bruikbare voetgangersgebieden (het zou kunnen overeenkomen met het omliggende parkeergebied bij een oplaadinfrastructuur)" (par.5.6.1 van de guidelines). Dit is te weinig concreet om als praktische richtlijn te kunnen gebruiken.

Aanbevelingen CROW

CROW heeft een online publicatie Laadpunten voor elektrische auto's in de openbare ruimte (CROW, 2016) beschikbaar. Daarnaast zijn er algemene aanbevelingen voor de breedte van trottoirs die ook van toepassing zijn op laadpalen zoals de ASVV 2021 (CROW, 2021) en de Ontwerpwijzer voetgangers (CROW, 2023).

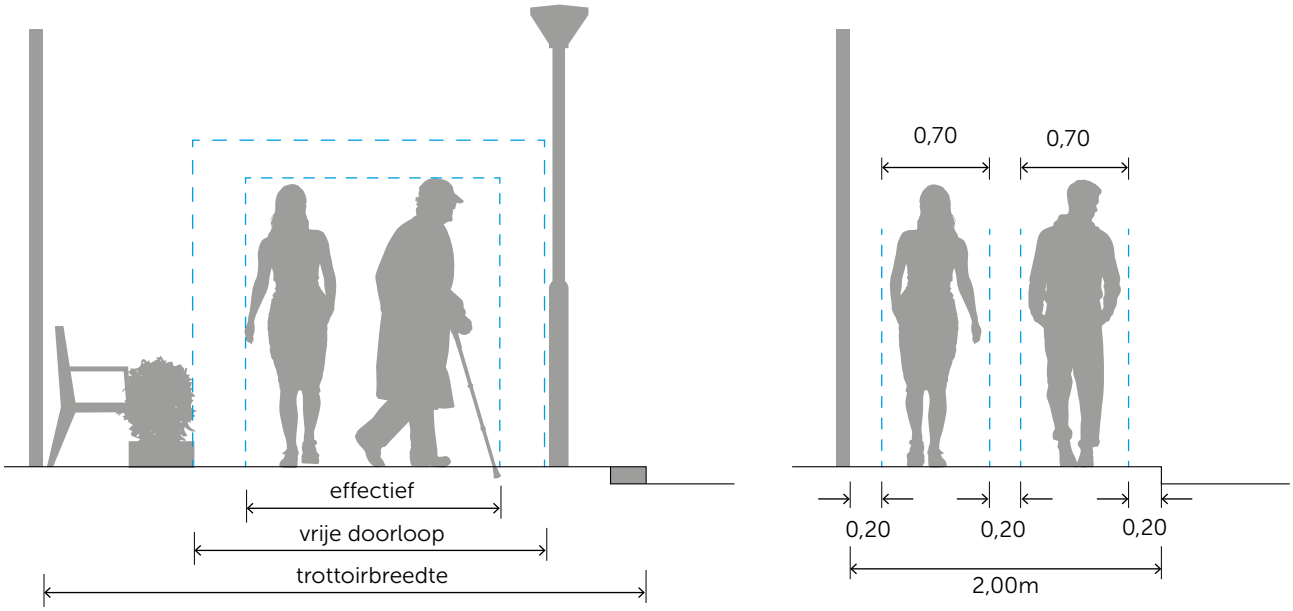
Minimale vrije doorloopruimte
In zowel paragraaf 4.1 van de ASVV 2021 (CROW, 2021) als in hoofdstuk 7 van de Ontwerpwijzer voetgangers (CROW, 2023) staan aanbevelingen voor de vrije doorloopruimte die trottoirs moeten bieden aan voetgangers, al dan niet met hulpmiddelen zoals rolstoel, rollator of kinderwagen.
Als het gaat om voor voetgangers beschikbare ruimte is van belang dat de breedte van het voetpad in de praktijk vaak niet overeenkomt met de ruimte die daadwerkelijk beschikbaar is om te lopen; de vrije doorloopruimte. Regelmatig staan er objecten op het voetpad die de loopruimte verkleinen. Deze objecten staan vaak langs de gevel, langs de rijbaan, of zelfs midden op het voetpad en vormen daarmee vaak obstakels voor voetgangers. Het onderscheid in voetpadbreedte en vrije doorloopruimte is weergegeven in figuur 8.

Uitgangspunt voor de vrije doorloopruimte is dat voetgangers elkaar in beide richtingen veilig en comfortabel moeten kunnen passeren, zonder dat iemand moet uitwijken naar de berm, het fietspad of de rijbaan. Bij het bepalen van de vrije doorloopruimte wordt er ook rekening mee gehouden dat door passeerafstanden de effectieve loopruimte kleiner is dan de vrije doorloopruimte (zie figuur 8). Voetgangers lopen immers niet direct langs gevels, langs de straat of langs obstakels. Bovendien is er ook tussenruimte nodig als twee voetgangers naast elkaar lopen of elkaar passeren. Er wordt rekening gehouden met lichaamsbeweging bij het lopen, met het feit dat veel mensen iets bij zich dragen en met de natuurlijke voorkeur van mensen om direct lichaamscontact met anderen te vermijden. Daarvoor zijn steeds extra passeerruimtes van minimaal 0,20 meter nodig. Uitgaande van de breedte van de normvoetganger van 0,70 meter breed betekent dit per saldo een vrije doorloopruimte van 2,00 meter.

Minimale puntvernauwingen
Als het om laadpalen gaat, zijn ook de aanbevelingen voor (punt)vernauwingen relevant. Een vernauwing is een plek waar het voetpad plaatselijk versmalt, bijvoorbeeld door bebouwing of objecten. Denk naast laadpalen aan lichtmasten, parkeerautomaten, prullenbakken en bankjes.
In de ASVV en in de Ontwerpwijzer voetgangers wordt voor vernauwingen over een lengte van maximaal 10,00 meter een minimale vrije breedte van 1,20 meter aanbevolen.
Bij puntvernauwingen over een lengte van maximaal 0,50 meter kan in uiterste situaties een minimale vrije doorloopruimte van 0,90 meter gehanteerd worden. Maar een breedte van 0,90 meter is voor iemand met een rollator, in een rolstoel of met een kinderwagen niet erg comfortabel aangezien je dan bijna met je handen of lichaam langs het object of de gevel schuurt. Liever heb je aan weerskanten extra ruimte. Daarom heeft het de voorkeur om ook bij puntvernauwingen de minimale breedte van 1,20 meter toe te passen.

Afstand tussen laadpaal en trottoirband
In de online CROW-publicatie Laadpunten voor elektrische auto's in de openbare ruimte (CROW, 2016) wordt een afstand aanbevolen tussen laadpaal en trottoirband van minimaal 0,50 meter en bij voorkeur 0,60 meter (zie figuur 13 in paragraaf 3.2.1).

Per saldo benodigde trottoirbreedte
Per saldo betekent dit dat het trottoir ter plaatse van een puntvernauwing minimaal de breedte moet hebben van 1,20 meter vrije doorloopruimte, plus 0,60 meter afstand tussen laadpaal en trottoirband plus de breedte van de laadpaal zelf (zie figuur 13). Bij een breedte van een laadpaal van 0,20 meter komt dit neer op een trottoirbreedte van 2,00 meter (exclusief eventuele overige obstakels).

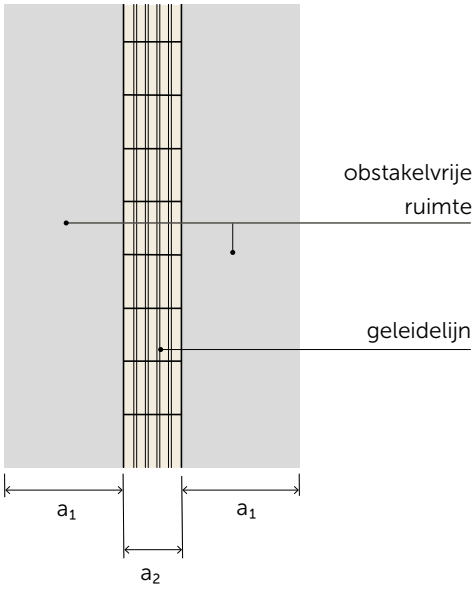


Figuur 8. Factoren die een rol spelen bij het bepalen van de vrije doorloopruimte en de trottoirbreedte

Geleidelijnen

Mensen met een visuele beperking oriënteren zich tijdens het lopen bij voorkeur op natuurlijke gidslijnen, zoals een grasrand of een gevel. Waar dit niet mogelijk is kunnen zogenaamde geleidelijnen worden toegepast. Deze moeten aansluiten op de gidslijnen. Wanneer een geleidelijn parallel aan de looprichting van de stoep ligt en er een laadpaal geplaatst moet worden, is het essentieel om rekening te houden met de obstakelvrije ruimte langs de geleidelijn.
In paragraaf 14.1.12 van de ASVV (CROW, 2021) en Voorzieningenblad 12 van de Ontwerpwijzer voetgangers (CROW, 2023) staat een aantal aanbevelingen voor de toepassing van geleidelijnen voor mensen met een visuele beperking die relevant zijn met betrekking tot laadpalen. De volgende maatvoeringen zijn van toepassing (zie figuur 9):

- Obstakelvrije strook aan weerszijden van de geleidelijn: 0,60 meter (a_1)
- Geleidelijn: 0,30 of 0,60 meter (a_2)



Figuur 9. Factoren die een rol spelen bij het bepalen van de vrije doorloopruimte en de trottoirbreedte

Daarnaast doet CROW de volgende aanbevelingen ten aanzien van de uitvoering van geleidelijnen:

- Ononderbroken en zo min mogelijk richtingveranderingen (recht of onder 45° plaatsen).
- Tracering eenvoudig, logisch en begrijpelijk (obstakels vermijden, profiel van vrije ruimte aanhouden).
- Bij richtingsverandering ≥ 45° en kruispunten waarschuwingsmarkering toepassen.
- Verspringende patronen zo veel mogelijk voorkomen.

Laadpalen tussen twee parkeervakken

De online CROW-publicatie Laadpunten voor elektrische auto's in de openbare ruimte (CROW, 2016) vermeldt als alternatieve oplossing het plaatsen van de laadpaal tussen twee parkeervakken in, zeker als er onvoldoende breedte beschikbaar is (zie figuur 11 in paragraaf 3.2.1). Dit kan zowel bij langs- als dwarsparkeren.

Aanbevelingen NKL

Het NKL (Nationaal Kennisplatform Laadinfrastructuur, zie paragraaf 2.1.4) heeft ook informatie over de toepassing van laadpalen. De Basisset AC-laadinfrastructuur - Programma van eisen laadpalen [NKL, 2021] biedt de kennis waar je aan moet denken voordat een laadpaal daadwerkelijk in de grond staat. De basisset bestaat uit een handleiding contracteren, een programma van eisen en een voorbeeldovereenkomst. Het helpt om goede contractuele afspraken te maken met marktpartijen voor plaatsing, beheer en/of exploitatie van laadinfrastructuur. In de Basisset AC-laadinfrastructuur staan in het deel *Beleidsspecifieke eisen* onder *Aanvraag en realisatie* de volgende eisen.

- Vrije doorgangsruimte (AR20): bij plaatsing op een trottoir moet minimaal 90 cm vrije doorgangsruimte op het trottoir beschikbaar zijn.
- Laadpalen tussen parkeervakken in (AR14): bij haaks en langsparkeren wordt de laadpaal tussen twee parkeervakken in geplaatst en bij harpparkeren tussen vier parkeervakken in.
- Haaks parkeren (AR21): bij haaks parkeren achter de trottoirband is de afstand tussen de laadpaal en trottoirband minimaal 60 cm.
- Parkeren achter de trottoirband (AR22): bij langsparkeren achter de trottoirband is de afstand tussen de laadpaal en trottoirband minimaal 30 cm.



Figuur 10. Te smalle vernauwing ter hoogte van de laadpaal

E-mobiliteit voor iedereen

Een aspect dat geen onderdeel is van deze verkenning maar waar bij het realiseren van laadpalen wel rekening mee moet worden gehouden, is de noodzaak dat de laadinfrastructuur toegankelijk en bruikbaar is voor iedereen. Toegankelijke laadplekken zijn een sleutelelement in een inclusieve samenleving. Zowel fysieke als digitale aanpassingen moeten tegemoetkomen aan de uiteenlopende behoeften van gebruikers.

Voor rolstoelgebruikers zijn laadpunten vaak moeilijk bereikbaar doordat ze op een stoep staan, omringd zijn door stootbanden of op een ongeschikte hoogte zijn geplaatst. In de praktijk zijn niet alle openbare laadplekken bruikbaar voor iedereen. Tijdens de bijeenkomst met gemeenten en andere betrokkenen kwam naar voren dat stekkers soms lastig te hanteren zijn voor mensen met minder kracht. Ook worden de blauwe, groene en gele lichtjes rond de stekkers van laadpalen door sommige gebruikers als verblindend ervaren. Daarnaast moet de klantenservice inclusiever worden. Zo kan iemand die doof is bijvoorbeeld geen gebruikmaken van een telefonische klantendienst.

Wetgeving en richtlijnen

Toegankelijke laadinfrastructuur vereist stevige wetgeving en duidelijke richtlijnen. De EU heeft in dit kader twee belangrijke documenten opgesteld:

- 'Guidelines on accessibility of electric recharging infrastructure in the EU', waarin wordt benadrukt dat toegankelijkheid een integraal onderdeel moet zijn van ontwerp, plaatsing en implementatie.
- De European Accessibility Act, die vanaf juni 2025 bepaalt dat digitale diensten, zoals navigatie-apps en betaalsystemen, toegankelijk moeten zijn voor alle gebruikers, ongeacht eventuele mobiliteitsbeperkingen.

De Europese associatie voor elektromobiliteit, AVERE, ondersteunt deze richtlijnen en wijst op de noodzaak van uniforme Europese standaarden. Volgens AVERE zijn er in landen zoals Duitsland en Frankrijk al initiatieven om toegankelijkheid via nationale wetgeving te waarborgen. Tegelijkertijd ontwikkelen andere landen eigen richtlijnen. Dit maakt het des te belangrijker om conflicterende regelgeving binnen Europa te voorkomen.

Fysieke en digitale toegankelijkheid

Aan een toegankelijk laadpunt kunnen een aantal fysieke eisen worden gesteld, zoals:

- Extra manoeuvreerruimte en strategische plaatsing van laadpalen.
- Bij voorkeur plaatsing op hetzelfde niveau als de weg om hoogteverschillen te vermijden. Wanneer dit niet mogelijk is, moeten verlaagde stoepen of hellingen worden toegepast.
- De maximale langshelling van de weg mag niet steiler zijn dan 3%, terwijl de dwarshelling niet meer dan 2% mag bedragen.
- De trottoirs moeten vrij zijn van onnodige hindernissen zoals slecht geplaatst straatmeubilair, paaltjes, overhangend groen, grasstroken en stootbanden.
- De waterafvoer rondom de laadstations moet op een doordachte manier worden toegepast om plassen te voorkomen en de toegankelijkheid te behouden.
- Correcte hoogte van aansluitpunten en displays.
- Duidelijk zichtbare aansluitingen en goed leesbare schermen.

Samenvattend benadrukken de Europese richtlijnen, de expertmeeting en onderzoeken dat het fysieke ontwerp van laadstations moet voldoen aan toegankelijkheidscriteria. Dit houdt in dat laadpunten zo worden geplaatst dat ze gemakkelijk te bereiken zijn en dat ze zijn ontworpen met speciale aandacht voor rolstoelgebruikers en andere gebruikers die extra ruimte nodig hebben. Ook moet er aandacht zijn voor het fysieke ontwerp van de laadpaal, zoals de hoogte van de paal, de zichtbaarheid en bedienbaarheid van de stekkerdoos, et cetera.

Daarnaast is digitale toegankelijkheid cruciaal. Vanaf juni 2025 moeten navigatieapps, betaalopties en andere diensten voor iedereen, ongeacht beperking, toegankelijk zijn.

Door uniforme Europese richtlijnen te ontwikkelen en deze te vertalen naar nationale implementatie wordt elektrische mobiliteit toegankelijk voor iedereen. Deze richtlijnen verankeren toegankelijkheid structureel in alle aspecten van de laadinfrastructuur, zodat inclusieve mobiliteit geen obstakel vormt maar een vanzelfsprekendheid wordt.

Richtlijnen gemeenten

Steeds meer gemeenten hebben beleidsregels voor laadvoorzieningen voor elektrische voertuigen in de openbare ruimte opgesteld. Daarin wordt doorgaans ook aandacht besteed aan het borgen van de vrije doorgangsruimte voor voetgangers als een laadpaal op het trottoir wordt geplaatst. Enkele voorbeelden:

- "De doorgang voor ander verkeer (voetganger, rolstoel, kinderwagen, et cetera) blijft gewaarborgd. Bij plaatsing van de laadvoorziening op een trottoir blijft minimaal 90 cm over voor de doorgang van voetgangers, rolstoelen en kinderwagens."
- "Bij een laadpaal moet altijd 1,20 meter vrije doorloopruimte beschikbaar zijn, bij plaatsing op of nabij een trottoir".

Ook zijn er aanbevelingen voor de afstand tussen de laadpaal en de trottoirband. Dit betekent dat zeker bij haaksparkeren de laadpaal niet aan de rand, maar op het trottoir komt te staan. Dan moet het trottoir ter hoogte van de laadpaal tenminste breed genoeg zijn voor de afstand tussen laadpaal en trottoirband, de breedte van de laadpaal zelf plus de 90 of bij voorkeur 120 cm puntvernauwing. Enkele voorbeelden:

- "Bij haaksparkeren is de afstand tussen laadpaal en trottoirband minimaal 60 cm, bij langsparkeren is de afstand tussen laadpaal en trottoirband minimaal 30 cm."
- "Bij langsparkeren wordt de laadpaal waar mogelijk 30 cm achter de trottoirband geplaatst, bij haaksparkeren is dit waar mogelijk 60 cm."

3.1.5 Conclusies uit de analyse

Samengevat kunnen de volgende conclusies worden getrokken uit de analyse:

- Uit klachten van belangenorganisaties blijkt dat openbare laadpalen geregeld zo op het trottoir zijn geplaatst dat de doorgang te smal wordt voor voetgangers, vooral voor mensen die gebruikmaken van een rolstoel, rollator of kinderwagen. Dit creëert situaties waarin voetgangers gedwongen worden van het trottoir af te gaan en over de rijbaan te lopen, wat niet voor iedereen mogelijk is en voor wie het wel kan veiligheidsrisico's met zich meebrengt.
- Een enquête onder gemeenten wijst uit dat veel gemeenten actief bezig zijn met de uitdagingen rond de plaatsing van laadpalen. Maar tegelijkertijd worden ze ook geconfronteerd met vertragingen in de plaatsing door problemen met elektriciteitsnetwerken en een markt waarin verschillende aanbieders actief zijn. Een van de belangrijkste problemen is dat laadpalen vaak te ver op trottoirs worden geplaatst, wat de toegankelijkheid voor voetgangers en gebruikers van mobiliteitshulpmiddelen bemoeilijkt. Dit probleem wordt geregeld nog versterkt door andere obstakels ter hoogte van de laadpaal zoals gestalde fietsen, stootbanden of slecht geplaatst straatmeubilair.
- Om deze problemen aan te pakken, hebben zowel CROW als NKL richtlijnen opgesteld voor de vrije doorgangsruimte bij laadstations. Deze richtlijnen houden een vrije doorgang in van minimaal 90 cm, maar bij voorkeur 120 cm. Zo ontstaat een veilige en toegankelijke passage voor alle voetgangers, ook die met hulpmiddelen zoals een rolstoel, rollator of kinderwagen. Door de aanbeveling een laadpaal bij voorkeur 0,60 meter van de trottoirband te plaatsen, betekent dit per saldo een trottoirbreedte van liefst 1,80 meter plus de breedte van een laadpaal (zie figuur 4 in paragraaf 3.2.1).
- Uit oogpunt van toegankelijkheid en veiligheid voor voetgangers is het beter om laadpalen niet op het trottoir te plaatsen maar tussen twee parkeervakken in. Daarmee wordt maximaal ruimte geboden voor een logische looplijn zonder hinderlijke obstakels (zie figuur 3 in paragraaf 3.2.1).
- Daarnaast benadrukken de Europese richtlijnen, de expertmeeting en onderzoeken dat het fysieke ontwerp van laadstations moet zijn ingericht conform een aantal toegankelijkheidscriteria voor automobilisten met een beperking. Dit houdt in dat laadpunten zo worden geplaatst dat ze gemakkelijk te bereiken zijn en dat ze zijn ontworpen met speciale aandacht voor rolstoelgebruikers en andere gebruikers die extra ruimte nodig hebben. Ook moet er aandacht zijn voor het ontwerp van de laadpaal, zoals de hoogte van de paal, de zichtbaarheid en de bedienbaarheid van de stekkerdoos. Obstakels zoals slecht geplaatste paaltjes, overhangend groen en stootbanden moeten zoveel mogelijk worden verwijderd om vrije doorgangsruimte te garanderen. Ook is de digitale toegankelijkheid vanaf juni 2025 verplicht. Tot slot moeten betaalopties voor iedereen, ongeacht beperking, toegankelijk zijn.

Samenvattend is toegankelijkheid bij de plaatsing en vormgeving van openbare laadstations een essentieel aspect. De richtlijnen van zowel nationale als Europese instanties houden in dat laadstations en hun fysieke omgeving zodanig worden ontworpen dat toegankelijkheid, veiligheid en gebruiksgemak voor iedereen zijn gewaarborgd. Dit betekent dat gemeenten, marktpartijen en beleidsmakers deze richtlijnen moeten vertalen naar de praktijk, met bijzondere aandacht voor obstakelvrije looproutes, een vrije doorgangsruimte en een inclusief ontwerp.

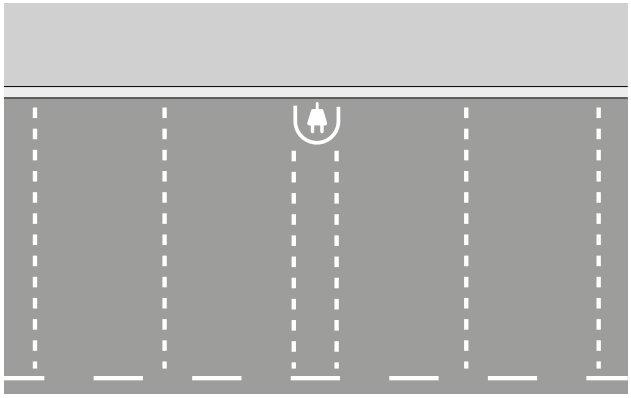
3.2 Aanbevelingen voor plaatsing laadpalen

Op basis van de analyse en de beschikbare kennis komen we tot de volgende aanbevelingen aan gemeenten ten aanzien van toegankelijkheid en veiligheid bij de plaatsing van laadpalen.

3.2.1 Inrichtingseisen met betrekking tot toegankelijkheid en veiligheid

De volgende eisen voor laadvoorzieningen (laadpaal plus eventueel losstaande verkeersborden en beschermpalen) zorgen er voor dat de doorgang voor voetgangers (inclusief gebruikers rolstoel, rollator, kinderwagen, et cetera) blijft gewaarborgd.

- *Laadpaal bij voorkeur niet op het trottoir.* Indien mogelijk heeft het de voorkeur dat de laadpaal niet op het trottoir wordt geplaatst maar tussen twee parkeervakken. Dit kan zowel bij langs- als dwarsparkeren. Daarmee gaan de laadpalen niet ten koste van de ruimte voor voetgangers en is er geen of nauwelijks sprake van verlies aan parkeerruimte. Het risico dat auto's de laadpaal beschadigen door er tegen aan te rijden kan worden beperkt door het plaatsen van beschermingspalen of iets dergelijks. Zie figuur 11.
- *Vrije doorloopruimte.* Wanneer plaatsing tussen parkeervakken in niet mogelijk is, kan plaatsing op het trottoir een oplossing zijn. In dat geval moet de vrije doorloopruimte voor voetgangers ter hoogte van de laadvoorziening tenminste 1,20 meter zijn. Samen met de gewenste afstand van 0,60 meter tussen laadpaal en trottoirband betekent dit een trottoirbreedte van tenminste 1,80 meter plus de breedte van de laadpaal zelf (doorgaans 0,20 tot 0,30 meter). Zie figuur 13.

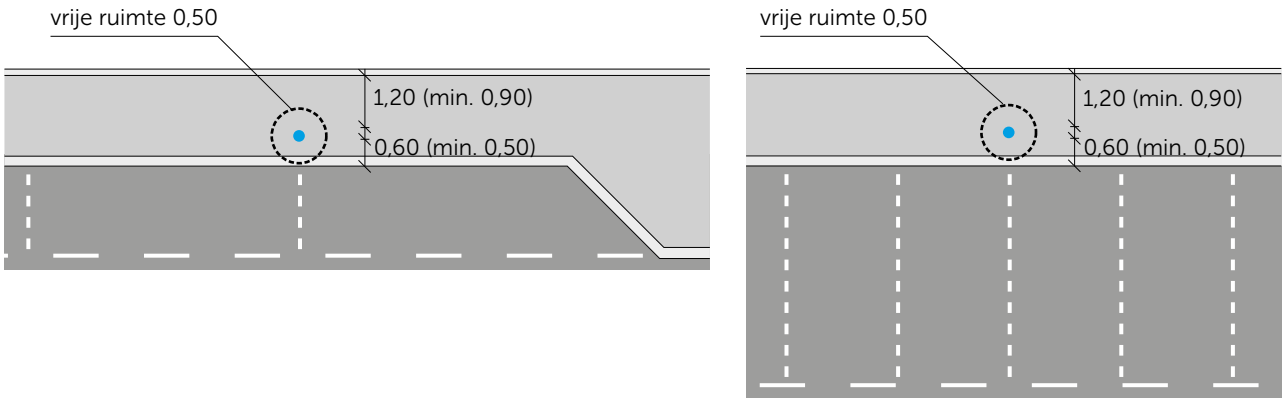


Figuur 11. Plaatsing laadpunt in parkeervak (CROW, 2016)

- *Puntvernauwing.* Ter plaatse van de laadpaal kan het zijn dat een puntvernauwing moet worden toegepast. Deze moet bij voorkeur een breedte hebben van tenminste 1,20 meter. Als het echt niet anders kan, geldt als absolute ondergrens 0,90 meter. Hierbij moet ook rekening worden gehouden met andere obstakels op het trottoir zoals gestalde fietsen, overhangend groen of andere hindernissen.
- *Dunne laadpalen.* Het is aan te bevelen laadpalen te gebruiken die in de lengterichting van het trottoir zo dun mogelijk zijn zodat de vernauwing van het trottoir zo beperkt mogelijk blijft. Bij de laadpaal geplaatste verkeersborden of beschermpalen moeten in de lengterichting van het trottoir naast de laadpaal worden geplaatst om daarmee de vrije doorloopruimte niet onnodig smaller te maken.



Figuur 12. Laadpaal tussen twee parkeervakken en dus niet op het trottoir (Foto Voetgangersbeweging vzw, Vlaanderen)



Figuur 13. Plaatsing laadpunt op trottoir bij langs- en dwarsparkeren (CROW, 2016)

- *Geleidelijnen*. De laadpaal mag niet worden geplaatst in de obstakelvrije zone van 60 cm naast een geleidelijn voor mensen met een visuele beperking (zie figuur 9 in paragraaf 3.1.4). De laadpaal moet ook zo worden geplaatst dat een geleidelijn voor mensen met een visuele beperking niet wordt onderbroken, zodat wordt voorkomen dat er iemand tegenaan kan lopen. Ook moet de geleidelijn bij voorkeur niet van richting veranderen door de laadpaal. Als dit niet te vermijden is, moet die richtingverandering kleiner zijn dan 15°. Daar waar het echt niet anders kan (bijvoorbeeld om gevaarlijke situaties te voorkomen) moeten verspringingen in de geleidelijn worden aangebracht.
- *Kabels naast de laadpaal.* De aansluitpunten op de laadpaal mogen niet aan de trottoirzijde van de paal zitten om daarmee de vrije doorloopruimte niet onnodig smaller te maken en extra hinder door uitstekende kabels te voorkomen. De kabels zelf moeten zodanig zijn aangesloten dat ze niet in de vrije doorloopruimte hangen of liggen. Hierop moet ook de gemeente toezien.
- *Laadpaal voor iedereen zichtbaar.* De laadpaal moet functioneel onderscheidend zijn van de omgeving (contrast ≥ 30%). Hij mag geen visuele overlast veroorzaken, wat betekent dat hij voldoende herkenbaar moet zijn en geen onnodige markeringen heeft.

3.2.2 Overige aanbevelingen

Naast de inrichtingseisen zijn er nog andere aanbevelingen die eraan kunnen bijdragen dat laadpalen geen hinder of gevaar opleveren voor voetgangers. Ze hebben betrekking op het plaatsingsbeleid en op handhaving.

- *Locatiekeuze.* Bekijk per straat of wijk waar laadpalen het best geplaatst kunnen worden. Neem daarbij steeds in overweging of de laadpalen naast of tussen de parkeervakken geplaatst kunnen worden, in plaats van op het trottoir, zodat ze geen extra obstakel vormen of loopruimte innemen.
- *Toegankelijke laadplekken.* Zorg dat er ook laadplekken beschikbaar zijn in combinatie met gehandicaptenparkeerplaatsen. Dit zorgt voor een inclusieve aanpak waarbij iedereen toegang heeft tot laadinfrastructuur.
- *Vastleggen van de regels.* Leg de regels vast in een gemeentelijke laadvisie en een helder plaatsingsbeleid.
- *Toezicht en handhaving*. Zorg voor regelmatig toezicht op en handhaving van de vrije doorloopruimte op trottoirs, ook ter hoogte van laadvoorzieningen. Let daarbij ook op obstakels zoals gestalde fietsen, overhangend groen of andere hinderlijke objecten die de toegankelijkheid kunnen beïnvloeden.
- *Meldpunt.* Creëer een digitaal toegankelijk meldpunt waar burgers op eenvoudige wijze gevaarlijke of hinderlijke situaties kunnen melden. Dit biedt een laagdrempelige en directe manier om problemen aan te kaarten, zodat deze snel en doelgericht kunnen worden opgelost.

4 Aanbevelingen voor vervolgstappen

De aanbevelingen in deze publicatie zijn gebaseerd op een eerste analyse van de situatie in Nederland. Er is echter een aantal vervolgstappen wenselijk om in de toekomst betere aanbevelingen te kunnen doen.

Toetsing van en keurmerk voor kabelafdekmiddelen
Het zou wenselijk zijn als alle middelen om laadkabels af te dekken, weg te stoppen of op te hangen door een onafhankelijke instantie worden getoetst op een aantal aspecten met betrekking tot toegankelijkheid en veiligheid voor voetgangers (al dan niet met beperkingen of hulpmiddelen). Dit vergt allereerst dat de eisen die van toepassing moeten zijn goed vastgesteld moeten worden. Gezocht moet worden naar een geschikte onafhankelijke instantie die de toetsen zou kunnen uitvoeren.

Universele ontwerpprincipes voor laadpalen
Het is wenselijk met de ontwerpers van laadpalen het gesprek aan te gaan om te komen tot een aantal universele ontwerpprincipes die zo min mogelijk hinderlijk zijn voor voetgangers en zo optimaal mogelijk bedienbaar zijn. Daarbij hoort aandacht voor:

- Minimaliseren van de dikte van de paal en de koppeling van de laadsnoeren zodat ze zo weinig mogelijk trottoirbreedte in beslag nemen.
- Het voorkomen van lichthinder van de gekleurde lampjes, bijvoorbeeld door een soort melkglasring om de lampjes heen te plaatsen zodat er minder helderheid van alle onafhankelijke lampjes komt. Daardoor geeft de gekleurde ring een egaal beeld en wordt een verblindende werking op de voetgangers voorkomen.
- De hoogte van de paal.
- De zichtbaarheid van de laadaansluiting, het stopcontact.
- De bedienbaarheid van het display en het vereenvoudigen van alle deelstappen die je moet doorlopen om het laadproces te starten of te voltooien.

Verkennen mogelijkheid om private elektriciteit te kunnen gebruiken bij openbare laadpalen
De behoefte aan private laadvoorzieningen kan kleiner worden als het mogelijk wordt bij openbare laadpalen zelf opgewekte elektriciteit te gebruiken. Technisch kan dat, maar het vergt een administratief systeem waarvan de haalbaarheid en uitvoerbaarheid onderzocht moet worden.



Figuur 14. Voorbeeld van een laadpaal op het trottoir (Foto Voetgangersbeweging vzw, Vlaanderen)

Literatuur

- Afwegingskader verlengd private aansluitpunten (NKL, 2022)
- ASVV 2021 (CROW, 2021)
- Basisset AC-laadinfrastructuur - Programma van eisen laadpalen (NKL, 2021)
- Guidelines on accessibility of electric recharging infrastructure in the EU (European Commission, te verschijnen in 2025)
- Laadpunten voor elektrische auto's in de openbare ruimte (CROW, 2016)
- NEN 9120 Prestatie-eisen voor toegankelijkheid en bruikbaarheid van gebouwen (NEN, 2025)
- Ontwerpwijzer voetgangers (CROW, 2023)
- Richtlijn Routegeleiding (PBTconsult, 2021)
- Richtlijn Toegankelijkheid (CROW, 2014)

Colofon

Laadkabels en laadpalen, hoe houd je het trottoir veilig en toegankelijk?

uitgave
Kennisplatform CROW in samenwerking met Kennis Over Zien en Ieder(in)

artikelnummer
K-D222

tekst
5.1.2e en 5.1.2e (CROW) en 5.1.2e (Kennis Over Zien)

eindredactie
5.1.2e

fotografie
CROW, tenzij anders vermeld

foto omslag
5.1.2e

vormgeving
Inpladi bv, Cuijk

productie
CROW

Deze uitgave is (mede) mogelijk gemaakt door een bijdrage uit het KpVV-programma. Dit programma ontwikkelt, verspreidt en borgt collectieve kennis op het gebied van mobiliteit en wordt gefinancierd door de vervoerregio's en de provincies.

KpVV CROW

CROW
Postbus 37, 6710 BA Ede
5.1.2e
5.1.2e @crow.nl
www.crow.nl

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1, 5, 9, 16, 27, 28

Verlengd Private Aansluiting - Hoe doe je een pilot

Dit document geeft informatie over het opzetten van een pilot voor VPA. Daarnaast geven we een aantal pilotreferenties.

Waarom een pilot?

Het uitvoeren van een pilot kan een gemeente helpen om kleinschalig de wenselijkheid, consequenties en risico's in kaart te brengen. Het zelf organiseren van een pilot kan zorgen voor draagvlak onder bestuurders, binnen de interne organisatie, en onder bewoners. Het uitvoeren van een pilot kan u ondersteunen in de beslissing om één specifieke vorm van VPA toe te staan in de gemeenten. Verschillende vormen kunnen in de pilot getest worden. Daarnaast kan een pilot ook helpen bij het goed inrichten van werkprocessen in de organisatie.

In Nederland zijn al veel pilots uitgevoerd op het gebied van VPA of is definitief beleid gevormd. Het wiel hoeft dus niet opnieuw uitgevonden te worden. Voordat u met een nieuwe pilot start, is het goed om stil te staan bij wat u wil bereiken. De uitvoerbaarheid en effecten van het toestaan van VPA zijn in pilots elders al getoetst; in plaats van het organiseren van een pilot kunt u op basis van de lijst met uitgevoerde pilots (bijlage 1) de geschiktheid voor uw gemeente bepalen.

De vorm, duur en grootte verschilt per pilot. Maar in veel gevallen wordt de werkwijze overgenomen in het definitieve beleid. In de lijst in bijlage 1 zijn een aantal van de pilot- gemeenten genoemd. Dit betreft een greep uit het totaal aantal gemeenten die VPA toestaan of een pilot hebben gehouden.

Het toestaan of stilzwijgend gedogen van het gebruik van kabelmatten komt in veel gemeenten voor. Dit is de simpelste manier om op korte termijn het laden vanaf eigen terrein te faciliteren. De lijst van bijlage 1 is dus niet representatief voor of VPA wordt toegestaan en in welke vorm die in Nederland of over het algemeen wordt toegestaan. Het is slechts een overzicht met verschillende gemeenten en de toegestane VPA-oplossing.

Inrichting Pilot

Van belang is dat de pilot bekend is in de organisatie. Informeer collega's van andere domeinen dat er een pilot gaat plaatsvinden. Met name het fysieke domein is van belang, stem goed af met wegbeheerders.

Een pilot bestaat uit vijf overzichtelijke stappen:



Voorbereiding/ Pilotplan

Maak een pilotplan waar kaders en verantwoordelijkheden in staan voor de pilot. Dit is eigenlijk de plan van aanpak voor de pilot. Het pilotplan vormt de basis voor het gehele proces van de pilot, van start tot eind.

In het pilotplan staan de volgende aspecten:

Inleiding

- Waarom wordt deze pilot georganiseerd.
- Welke vormen worden getest in de pilot.
- Wat waren/zijn de overwegingen om uitsluitend deze vormen te testen.
- Hoe zien de VPA vormen eruit, voorbeeld foto.

Doel en resultaten

- Beschrijf het doel van de pilot. Wat is aan het einde van de pilot getest.
- Beschrijf welke resultaten uiteindelijk uit de pilot moeten komen. Denk hierbij aan de aspecten: Technische haalbaarheid, juridisch, sociale aspecten of interne werkprocessen.
- Beschrijf duidelijk wanneer de pilot geslaagd is.

Kaders

Beschrijf hier concreet welke voorwaarden en regels er zijn voor de pilot. Belangrijk is om de volgende aspecten te benoemen:

Aantal deelnemers

Houd bij de schaalgrootte rekening met het beschikbare capaciteit en budget. Hoe meer deelnemers hoe meer uren aan toetsing en uitvoering het gaat kosten. Veel pilotgemeenten hebben een deelnemersveld tussen de 30 en 70.

Duur van de pilot

Bepaal de doorlooptijd van de pilot. Advies om minimaal 1 jaar te hanteren. Hiermee zijn alle seizoenen voorbijgekomen. Geef een duidelijke einddatum aan, dit zorgt voor transparantie naar de aanvrager.

Randvoorwaarden

Niet alle woningen/straten zijn geschikt voor het plaatsen van VPA's; denk aan niet-grondgebonden woningen of in straten met brede groenstroken tussen woning en parkeerplaats. Het opstellen van duidelijke randvoorwaarden aan de locaties waar VPA's worden toegestaan is daarom belangrijk. Geef daarnaast aan wat er met de VPA's gebeurt als de pilot niet verlengd wordt.

In de bijlage is een basislijst aan randvoorwaarden opgenomen.

Soort VPA

Beschrijf welke vorm van VPA toegepast gaat worden. Meer hierover in het document VPA - Vormen in de map 'Handreiking VPA'.

Kosten

Geef aan hoe hoog de kosten zijn voor het aanvragen van een VPA en wie deze kosten betaalt. Denk hierbij aan materiaalkosten, aanlegkosten en leges. In veel gevallen worden de materiaalkosten en aanlegkosten verhaald op de aanvrager. Neem een besluit of men hun geld terugkrijgen als er besloten wordt niet verder te gaan met de pilot. De animo om mee te doen aan de pilot zal laag zijn als de gemeente besluit om de kosten niet te vergoeden als de pilot na de doorlooptijd wordt stopgezet en opgeruimd. Daarom adviseren we om de kosten pas in rekening te brengen als een definitief besluit is genomen over het toepassen van VPA's in de gemeente. Dit zorgt voor een lagere administratieve last en een verhoogde animo om mee te doen aan de pilot.

Bij deze stap hoort dus ook het reserveren van interne middelen voor het geval de kosten niet bij de aanvragers gelegd worden, omdat de pilot niet doorgezet wordt.

Planning

Stel een planning op voor de te nemen stappen.

Uitvoering

Zorg dat voor de uitvoering de volgende zaken duidelijk e.o. georganiseerd is.

- Ontheffing op het APV-artikel wat VPA verbiedt (artikel 2:10) (Zie document VPA - Beleid en regelgeving in de map Handreiking VPA).
- Nadere regels opstellen over het gebruik en toepassen van VPA.
- Organiseer hoe een inwoner een aanvraag kan indienen.
- Maak afspraken wie binnen de organisatie de behandelaar is van de aanvragen.

- Bepaal welke partij de VPA gaat aanleggen. Stem dit goed af met de werkvoorbereiders en de buitendienst.
- Organiseer het beheer en onderhoud.

Evaluatie en monitoring

Het is van belang om van tevoren vast te stellen wanneer de evaluatie plaatsvindt en welke aspecten geëvalueerd worden. Dit zal per VPA-vorm verschillen. Refereer in de evaluatie terug aan het doel wat is geformuleerd voor de pilot.

Een evaluatie bestaat vaak uit een interne en externe evaluatie. Maak bij de interne evaluatie een afweging of het toepassen van de VPA wenselijk is voor de gemeente en of er onoverkomelijke bezwaren zijn die niet gemitigeerd kunnen worden. Haal bij de externe evaluatie informatie op bij de gebruikers doormiddel van een enquête of fysiek bezoek.

Communicatie

Zorg dat de pilot bekend is in de gemeente. Afhankelijk van het aantal deelnemers is een communicatiestrategie te bedenken. Zorg voor een sociale media bericht en een artikel in de lokale krant. Gelet op voorgaande pilots zorgt dit voor voldoende animo. Mocht het maximaal aantal inschrijvingen nog niet gehaald zijn kan er een extra sociale media bericht verspreid worden. Uit ervaring van gemeenten die een pilot hebben uitgevoerd, blijkt dat het maximaal aantal deelnemers snel bereikt is. Maar dat men achteraf toch besluit om niet mee te doen vanwege de hoge kosten.

Maak in de communicatie duidelijk waarom een pilot wordt uitgevoerd, hoe men kan meedoen en wat daarvoor nodig is. Overweeg een gemeentelijke webpagina waar de informatie over de pilot te vinden is. Via de webpagina kunt u bijvoorbeeld ook de voorwaarden communiceren die in het pilotplan zijn benoemd.

Aanvraag

Onder aanvraag verstaan we de mogelijkheid tot het doen van een aanvraag, het registreren van de aanvraag en het toetsen van de aanvraag.

Aanvraagmogelijkheid

Er dient een mogelijkheid ingericht te worden om een aanvraag in te dienen. Minimaal is een mailadres waar men naar toe kan mailen. Overweeg een aanvraagportaal dat gekoppeld is aan het gemeentelijke zaaksysteem.

Het voordeel van het gebruik van een aanvraagportaal is dat er direct een zaak/workflow wordt aangemaakt voor de aanvrager. Bij het verlenen van een vergunning of ontheffing is een zaaknummer nodig.

Het gebruik van een mailadres scheelt in gemeentelijke voorbereidingstijd omdat er geen aanvraagportaal ingericht hoeft te worden. Wel vraagt het meer capaciteit bij het verwerken van de aanvragen; in totaal zal het daarom waarschijnlijk meer tijd kosten. Zeker als de pilot wordt omgezet naar definitief beleid.

Ongeacht het gebruikte middel is het aan te raden bij aanvraag direct alle relevante informatie te laten indienen door aanvrager. Daarmee kunt u direct aan de slag met de toetsing van de wenselijkheid van de betreffende VPA. Minimale informatie om op te vragen bij een aanvraag:

- Foto vooraanzicht huis waarop de te gebruiken parkeerplaats aangegeven wordt; u geeft aan op welke parkeerplaats(en) u wil parkeren.
- Foto straataanzicht, genomen vanaf de voordeur.
- Foto van de stoep waarbij de hoeveelheid tegels zichtbaar is, zodat bepaald kan worden hoeveel kabelgoottegels nodig zijn – belangrijk om de aanvrager te kunnen informeren over de precieze kosten. Voor stoepen met andere bestrating dan stoeptegels: bewoner geeft de afstand van perceel tot stoeprand aan, zodat duidelijk is hoeveel kabelgoottegels nodig zijn. Op deze foto geeft de aanvrager door middel van een lijntje ook de exacte locatie aan waar de kabelgoot zou moeten komen. Dit mag nooit direct voor de opgang naar de woning zijn i.v.m. bereikbaarheid van de woning zelf.
- Telling en afstand van het aantal tegels tussen de rand van het perceel en de stoeprand.
- Indien op de foto van het vooraanzicht nog geen laadpaal te zien is, tekening met indicatie van plaatsing laadpunt.

Aanvraag registratie

Zorg voor een overzicht van alle aanvragen. Zet hier in de locatie van de aanvraag en op welke gronden deze is goedgekeurd of afgekeurd. Door de locatie te registreren is het in een latere fase mogelijk om dit te visualiseren op een kaart voor collega's. Dit helpt bij het creëren van overzicht en uiteindelijk draagvlak.

Toetsen van de aanvraag

Om tijd efficiënt te zijn is het advies om niet alle aanvragen één voor één te keuren. Verzamel in plaats daarvan alle aanvragen en organiseer een sessie met collega's die betrokken zijn in het fysieke domein. Keur tijdens deze sessie gezamenlijk alle aanvragen op basis van de voorwaarden die zijn geformuleerd.

Zorg voor gestandaardiseerde brieven voor een afgekeurde en goedgekeurde aanvragen. Voor draagvlak onder bewoners is het belangrijk duidelijke toelichting te formuleren in het geval van een afgekeurde aanvraag.

Aanleg

De rol van de gemeente voor de realisatie en aanleg verschilt per VPA-vorm. In het geval van een *kabelmat* heeft de gemeente geen realisatieplicht. Deze kan een bewoner ook zelf aanschaffen. Er is bij deze vorm in de aanlegfase dus geen acties vereist. Ditzelfde geldt ook in het geval van de VPA-vorm *kabelarm*.

Als er is gekozen voor de VPA-vorm *kabelgoten* is het advies om alle kabelgoten in één tranche te bestellen en aan te leggen gezien het hier gaat om een aanpassing aan de openbare ruimte. Het is raadzaam om een werkvoorbereider te betrekken bij het aanleggen van de kabelgoten. Deze kan de locaties van de kabelgoten in één keer uitzetten bij een aannemer.

Monitoring en Evaluatie

Gebruik voor de monitoring en evaluatie het pilotplan dat in de beginfase is vastgesteld. Refereer terug aan het beoogde doel van de pilot.

Monitoring gedurende de pilot

- Spreek met afdeling handhaving af om 1 of 2x te schouwen bij alle kabelgoten, en let daarbij specifiek op:
    - Wordt kabelgoot juist gebruikt (kabel er goed in zodat de gehele kabelgoot benut wordt en er geen kabel op een gevaarlijke plek uit steekt, de auto staat op juiste parkeervak te laden, kabelgoot is intern schoongehouden)
        - Bij onwenselijke situaties worden bewoners aangesproken
- Spreek integraal af om actief meldingen in de gaten houden en deze verzamelen

Evaluatie bij einde van de pilot

Het einde van de pilot is vastgesteld in het pilotplan. Dit is ook gecommuniceerd, dus begin vroegtijdig met de voorbereidingen voor het evalueren met de pilot. De evaluatie moet het doel en het gewenste resultaat aantonen van het pilotplan. Stel een evaluatiememo op waarin de externe- en interne evaluatie in beschreven wordt.

Externe evaluatie

Bij de externe evaluatie worden alle gegevens verzameld over de ervaring van gebruikers van de openbare ruimte. De volgende gegevens kunnen verzameld worden om een goed beeld te krijgen van de situatie die heeft voorgedaan op straat:

1. Meldingen over het kabelgotensysteem
2. Foutief gebruik kabelgoot (BOA's)
3. Enquêteresultaat onder gebruikers VPA
4. Enquêteresultaat van omgeving (gebruikers openbare ruimte)
5. Fysieke tafelgesprekken (rond door de buurt)

Tijdens de pilot kunnen meerdere informatiebronnen worden verzameld. Waarbij nummer 1 en 2 met name gaan over het gebruik van de VPA. BOA's kunnen ondersteunen door bij hun reguliere wijkrondes periodiek controleren of de VPA op een juiste manier gebruikt wordt. Hierdoor is een beeld te schetsen of de voorwaarden juist worden toegepast.

Het is van belang om ook goed de mening van gebruikers van de VPA als ook gebruikers van de openbare ruimte mee te nemen. Benader na een aantal maanden voor het eindigen van de pilot de eigenaren van een VPA om een enquête in te vullen (zie bijlage 1). Aanvullend hierop is het wenselijk om eens fysiek langs te gaan bij aanvragers en ook bij de buren van de aanvrager. Ga daarbij na hoe men het vond om een kabelgoot te hebben, was er bijvoorbeeld sprake van claimgedrag of foutief gebruik. Dit geeft meer subjectiviteit aan de evaluatie en ook een gevoel van beleving in de straat.

Interne integrale afweging

Veel pilots worden gestart zonder inhoudelijke interne integrale afweging met alle beleidsvelden. Als de pilot ten einde loopt dient deze afweging gemaakt te worden. De risico's en kansen per beleidsveld dienen in beeld gebracht te worden. Dit kan door één op één met collega's af te stemmen, maar het advies is een integrale sessie. Hierbij zal de discussie niet uitsluitend op één beleidsveld focussen maar het brede gesprek over de nut- en noodzaak komt aan bod. Gebruik voor de interne afweging de resultaten van de monitoring en enquête. Dit geeft andere collega's een perspectief van de ervaringen.

Gebruik de interne afweging ook om kritisch naar het werkproces te kijken. Welke stappen kunnen bij het definitief inregelen worden verbeterd of geoptimaliseerd.

Oost Nederland

NAL Nationale Agenda Laadinfrastructuur

Bijlage 1 lijst gemeentes en keuze

Gemeente	Type VPA	Huidige status
's-Hertogenbosch	Kabelmat	Pilot
Almelo	Kabelmat	Definitief beleid
Alphen aan den Rijn	Kabelgoot	Pilot
Amsterdam	Niet toegestaan	Definitief
Amersfoort	Kabelmat	Definitief
Den Haag	Niet toegestaan	Definitief
Deventer	Niet toegestaan	Definitief
Enschede	Kabelgoot	Definitief beleid
Geldrop-Mierlo	Kabelmat	Pilot
Gooise Meren	Kabelmat	Definitief beleid
Haarlem	Kabelgoot, kabelarm	Definitief beleid
Haarlemmermeer	Kabelmat	Definitief beleid
Heemstede	Kabelgoot	Pilot
Hilversum	Kabelgoot	Definitief beleid
Leiden	Kabelgoot	Pilot
Nieuwkoop	Kabelgoot	Pilot
Nijmegen	Kabelgoot	Pilot
Noordwijk	Laadkabel	Definitief beleid
Oosterhout	Kabelgoot	Definitief beleid
Schagen	Kabelmatten	Definitief beleid
Soest	Kabelgoot	Definitief beleid
Tilburg	Kabelgoot	Pilot
Utrecht	Niet toegestaan	Definitief
Velzen	Kabelmat	Definitief beleid
Vught	Kabelgoot	Pilot
Westland	Kabelgoot	Definitief beleid
Zaanstad	Kabelmat	Definitief beleid
Zeewolde	Kabelgoot	Pilot

Bijlage 2 – Enquête evaluatie VPA

Op welke manier en waar laadde u uw elektrische auto op voordat u een {{Vorm VPA}} had?
• Ik had nog geen elektrische auto • Bij openbare laadpaal • Ook vanuit eigen meterkast, maar op andere manier • Anders, namelijk: ……
Wanneer gebruikt u met name de {{Vorm VPA}}?
• Elk moment van de dag • ’s Avonds • ’s Ochtends • ‘s Middags
Bent u tevreden met de {{Vorm VPA}}?
• Erg ontevreden • Ontevreden • Geen mening • Tevreden • Erg tevreden
Hoe vaak in de week gebruikt u de {{Vorm VPA}} voor het opladen van uw elektrische auto?
• Elke dag • 5 of 6 keer in de week • 3 of 4 keer in de week • 1 of 2 keer in de week • Ik gebruik hem niet
Gebruikt u de {{Vorm VPA}} ook als de parkeerplaats direct bij het uiteinde van de {{Vorm VPA}} bezet is, en u ergens anders moet staan?
• Ja • Nee
Hoeveel moeite heeft u ervaren met het onderhouden van de {{Vorm VPA}}?
• Geen moeite • Weinig moeite • Geen ervaring mee • Enige moeite • Veel moeite
Hoe vaak komt het voor dat een andere auto op de parkeerplaats staat waar uw {{Vorm VPA}} ligt?
• Heel vaak • Vaak • Soms • Bijna nooit • Nooit
Wat doet u als een andere auto op de parkeerplaats staat waar uw {{Vorm VPA}} ligt?
<<Open vraag>>

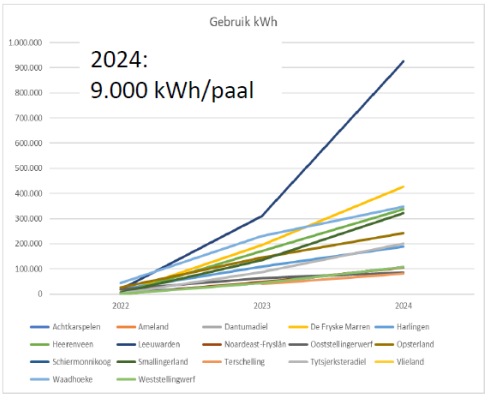
Is uw laadgedrag anders nu uw een {{Vorm VPA}} hebt? Bv meer laden op momenten dat zon schijnt, of stroomprijzen laag zijn.
<<Open vraag>>
Hoe vond u het aanvraagproces voor het verkrijgen van een {{Vorm VPA}} ?
<<Open vraag>>
Heeft u nog andere opmerkingen?

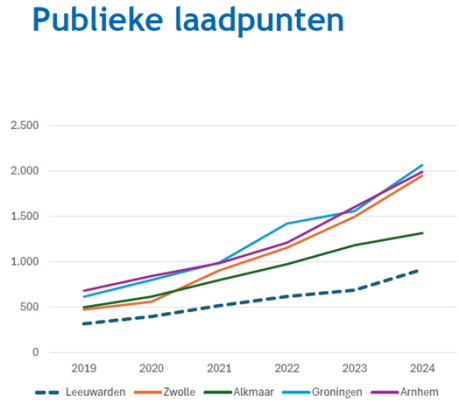
C - M E M O

Aan:	**College van B&W**
Van:	5.1.2e
Datum:	23 september 2025
Onderwerp:	Aanpak Laadinfrastructuur
Zaaknummer:	Zaaknummer

Inleiding en stand van zaken
Deze C-memo brengt uw college op de hoogte van de stand van zaken rond laadinfrastructuur en bereidt drie besluitlijnen voor. Ten eerste, op korte termijn, het tijdelijk toestaan van kabels over de stoep (verlengd privaat laden) met duidelijke randvoorwaarden voor veiligheid, toegankelijkheid en handhaving. Ten tweede de losse (zelfstandige) laadpalen: hier is een keuze nodig over het (gedeeltelijk) aansluiten in OVEF-verband, inclusief mandatering en uitvoeringskaders. Ten derde de laadpleinen (≥ 4 laadpalen op één locatie): wij vragen om Fonteinland als gemeentelijke pilot te starten en de programmatische uitrol in de stad uit te werken (scope, planning, middelen). Deze keuzes verhelderen de gewenste mate van regie, borgen consistentie in uitvoering en maken tijdige investerings- en organisatiebesluiten mogelijk. De memo schetst het huidige speelveld, motiveert de heroverweging en bevat inzicht in de realisatie en exploitatie van het laadplein Fonteinland.

De stand van zaken in Leeuwarden
In de periode 2022–2025 zijn 92 publieke laadpalen gerealiseerd. In totaal zijn 195 aanvragen goedgekeurd; daarmee wachten nog 103 palen op daadwerkelijke plaatsing. In de Friese context staat Leeuwarden qua gerealiseerde palen tweede na Súdwest-Fryslân (160), gevolgd door Waadhoeke (56) en De Fryske Marren en Smallingerland (beide 45). In landelijk perspectief groeit het aantal publieke laadpunten in Leeuwarden gestaag en ligt de ontwikkeling in de pas met steden als Zwolle, Alkmaar, Groningen en Arnhem; ook het aandeel elektrische voertuigen in het gemeentelijk wagenpark neemt jaarlijks toe. Daarnaast zijn binnen de gemeente al meerdere laadpleinen gerealiseerd, waaronder Laadplein Leap 24 (privaat), Laadplein Parkeergarage Hoeksterend (semi-publiek), Fastned (privaat) en Shell Camminghaburen (privaat). Daarnaast is een laadplein in ontwikkeling bij het Cambuurstadion waarbij de gemeente 40 openbare parkeerplaatsen verhuurt aan een exploitant.





Bestuurlijk vertrekpunt voor de realisatie van laadinfrastructuur
Het bestuurlijk vertrekpunt voor de laadstrategie is tot stand gekomen via opeenvolgende besluiten en afspraken.
In 2016 stelde het college de eerste Beleidsregel openbare oplaadobjecten elektrische voertuigen vast. Deze werd in 2019 geactualiseerd en dient sindsdien als toetsingskader voor verkeersbesluiten en exploitatie in de openbare ruimte.
In mei 2021 sloot Leeuwarden zich aan bij de provinciale samenwerking (concessie) met de andere Friese gemeenten en de provincie om daadwerkelijk laadvoorzieningen in de openbare ruimte te realiseren. Binnen deze overeenkomst blijft de gemeente beleidsverantwoordelijk voor de infrastructuur, borgt de provincie de provinciale samenhang, TotalEnergies realiseert (tot eind 2025) en exploiteert de laadpalen op grond van de concessie (tot 2031) en OVEF verzorgt het contractbeheer en de voortgangsmonitoring voor de gezamenlijke uitrol.

Met de vaststelling door het college op 25 april 2023 van de Beleidsuitwerking Duurzame Mobiliteit – Elektrisch Laden is ook het gemeentelijke doel opgenomen van een dekkend, toegankelijk en veilig laadnetwerk. Op 16 juli 2024 heeft de gemeenteraad vervolgens het Beleidskader Mobiliteit 2040 vastgesteld. Dit mobiliteitskader, gebaseerd op zeven principes voor een compacte, gezonde en bereikbare stad, vormt het nieuwe ijkpunt voor de inrichting van de laadinfrastructuur en het herzien van eerdere keuzes.

De groeiende laadvraag en de motie “Extra (in)spanning voor elektrisch rijden” (8 november 2023) heeft ertoe geleid dat het college de raad op 22 oktober 2024 heeft geïnformeerd over de wens tot meer gemeentelijke regie. In dezelfde brief kondigde het college een regeling voor stroomverkoop en een laadpleinstrategie aan; het eerste pilotproject is voorzien op Fonteinland. Ter overbrugging verlengde de gemeente de concessie met TotalEnergies tot december 2025 en besloot zij geen toestemming te verlenen voor particuliere kabels over de stoep.

Begin 2025 verkenden de betrokken ambtenaren samen met OVEF verdere centralisatie van de plaatsingstaken. De algemene ledenvergadering van OVEF op 4 juli 2025 stelt daarop eerste elementen van de provinciale laadstrategie vast: eigendom van de laadvoorzieningen blijft bij de gemeenten (indien wenselijk), OVEF

voert de opdrachten uit en de exploitatieopbrengsten komen lokaal terecht (hoe deze worden verdeeld staat nog ter discussie). Leeuwarden steunt dit model onder voorbehoud, in afwachting van duidelijke afspraken over taakverdeling, participatie en financiële consequenties.

De Beleidsuitwerking Duurzame Mobiliteit – Elektrisch Laden, de beleidsregels, samenwerkingsafspraken en concessieovereenkomsten vormen samen het kader waarbinnen het college nu een principiële keuze moet maken over de gewenste mate van sturing op laadinfrastructuur, voorgestelde beleidswijzigingen en het doorzetten van het pilotproject op Fonteinland.

Laadinfrastructuur – leerpunten
Het bestuurlijke vertrekpunt schetst de ambities, maar in de praktijk stuiten we op een aantal knelpunten. Het plaatsen van publieke laadinfrastructuur is complex: een aanvraag voor een laadpaal in de openbare ruimte doorloopt locatiekeuze, buurtparticipatie, netaanvraag, verkeersbesluitenprocedures en civiele technische werkzaamheden. Door deze opeenvolging van stappen kan de realisatietijd per paal oplopen tot ruim een jaar.

Vier kwetsbaarheden domineren het proces:

Ten eerste maatschappelijke weerstand en procedurele complexiteit: we willen snel realiseren, maar trajecten lopen vast bij de locatiekeuze en plaatsing door weerstand in de buurt. Er komen veel zienswijzen en bezwaren binnen — zowel van omwonenden als soms ook van de aanvrager zelf. Wordt een aanvraag daarna ingetrokken (bijv. na een alternatieve locatie), dan volgt geregeld bezwaar tegen de intrekking. Deze juridische ‘carrousel’ (participatie, heroverweging, nieuwe besluiten) kost veel tijd, terwijl hiervoor geen structurele ambtelijke capaciteit is ingericht.

Ten tweede netcongestie: Liander kan nieuwe aansluitingen slechts toestaan als het lokale net dat toelaat, waardoor aanvragen geregeld op een wachtlijst belanden.

Ten derde het geringe regionale marktvolume: aannemers zetten hun ploegen eerder in bij grotere projecten elders, waardoor Friese plaatsingen vertraging oplopen.

Ten vierde versnipperde informatie: gegevens over locatiestatus, bezettingsgraad en storingen komen van verschillende exploitanten en sluiten niet vlekkeloos op elkaar aan, waardoor we besluiten over plaatsing uitstellen.

Bewoners en ondernemers, en inmiddels ook Europese maatregels (A4) vragen transparante kWh-tarieven, in dichtbebouwde wijken groeit de zorg over parkeerdruk en over ‘laadpaalklevers’ die hun voertuig na het laden niet verplaatsen. Bewoners zonder eigen oprit willen hun eigen zonnestroom kunnen benutten en pleiten voor verlengd privaat laden of snelle plaatsing van publieke voorzieningen. Bedrijven (vooral WMO-vervoerders) zien de trage plaatsing als een risico voor de elektrificatie van hun wagenpark en dringen aan op helderheid over uitbreidingsmogelijkheden.

Deze combinatie van organisatorische, technische en maatschappelijke factoren creëert een spanningsveld tussen snelheid en zorgvuldigheid. Het college staat voor de taak om binnen die realiteit keuzes te maken over regie, rolverdeling en prioritering. In het volgende hoofdstuk werken wij die keuzerichting verder uit.

Langetermijnvisie: Ontwikkelen van laadpleinen (≥ 4 laadpalen op één locatie)
Het mobiliteitskader van de gemeente is gestoeld op zeven principes voor een compacte, gezonde en bereikbare stad. Een laadpleinstrategie sluit daar direct op aan. Door laadpunten te bundelen op strategische locaties – zowel aan de rand van de parkeerschil als in de dorpen – voorkomen we een wirwar van objecten in woonstraten, spreiden we verkeersstromen en benutten we de schaarse openbare ruimte efficiënt. Centrale sturing maakt het bovendien mogelijk om slim te laden, de belasting van het elektriciteitsnet te beperken en de opkomst van deelmobiliteit en energieopslag te faciliteren.

We vinden het belangrijk dat bereikbaarheid en toegankelijkheid van de laadvoorzieningen voor alle inwoners leidend blijven. Wij onderbouwen middels uitgevoerde analyses (haalbaarheidsonderzoek, businesscases en risicoanalyses), pilots en participatietrajecten dat de keuze voor laadpleinen. In de volgende paragraaf lichten we kort de stand van zaken rondom de realisatie van een laadplein op Fonteinland toe.

Pilot project: Fonteinland
We bevinden ons nu in de fase van het haalbaarheidsonderzoek voor een laadplein met 10 oplaadplekken. Dit omvat een eerste civieltechnisch ontwerp, een businesscase met gevoeligheidsanalyse (uitgewerkt in drie scenario's) en een beoordeling van de impact op onze eigen organisatie, zowel juridisch als operationeel.

Op basis van de huidige inzichten is hiervoor een investering nodig van circa € 75.000. Met in de eerste 5 jaar een verwacht positief resultaat van rond de € 50.000 dat in de periode daarna oploopt tot circa € 65.000 per jaar.

De investering kan derhalve op korte termijn wordt terugverdiend met een laag exploitatierisico.

Tijdelijke oplossingen totdat we laadpleinen realiseren
De aanleg van laadpleinen vergt voorbereidingstijd - voor locatiekeuze, participatie, netaanvraag en realisatie. Om in de tussentijd voldoende laadmogelijkheden te garanderen, bieden we drie tijdelijke voorzieningen. Ze verschillen in ruimtelijke geschiktheid, beheerlast en investeringsniveau, maar hebben één gemeenschappelijk doel: inwoners en bezoekers een betrouwbaar alternatief geven zonder het toekomstige netwerk te doorkruisen. In de formeel besluitvorming worden alle risico's in kaart gebracht en zorgvuldig overwogen.

1. *Kabels over de stoep*

Het college besloot in 2019 om verlengde privé-laadkabels en vergelijkbare constructies in de openbare ruimte niet toe te staan; het verbod is vastgelegd in artikel 2:10 van de Algemene Plaatselijke Verordening. Destijds gaf de gemeente prioriteit aan onbelemmerde doorgang op stoepen, beperkte aansprakelijkheidsrisico's en gelijke toegang tot publieke laadcapaciteit.

De situatie is sindsdien ingrijpend veranderd. Het aantal elektrische voertuigen stijgt, steeds meer huishoudens wekken eigen zonnestroom op en inwoners vragen nadrukkelijker om betaalbare, transparante laadopties in hun directe omgeving. Tegelijkertijd groeit de zorg over toenemende parkeerdruk en laadpaalkleven. Bedrijven die hun wagenpark willen elektrificeren signaleren vergelijkbare knelpunten in wijken met beperkte ruimte.

Deze maatschappelijke dynamiek, gecombineerd met de druk op het elektriciteitsnet, maakt een tijdelijke heroverweging van het besluit noodzakelijk. De betrokken ambtenaren onderzoeken welke interventies juridisch, technisch en maatschappelijk toelaatbaar zijn. Per wijk worden stoepbreedte, parkeerdruk, netcapaciteit en de geplande laadpleinlocaties in kaart gebracht, aangevuld met input uit bewoners- en ondernemersgesprekken. De uitkomsten vormen de basis voor een integrale afweging in het vierde kwartaal van 2025, waarna het college een principieel besluit kan nemen over de (on)mogelijkheden van verlengd privaat laden en andere tijdelijke voorzieningen.

2. *Plaatsing en beheer van losse palen bij OVEF*

De beoogde samenwerking met OVEF is expliciet tijdelijk en gericht op de plaatsing en het beheer van individuele laadpalen op aangewezen locaties. De gemeente Leeuwarden blijft eigenaar; de online backoffice (contractbeheer, tarifering en dataverwerking) blijft onder gemeentelijke regie. Overdracht van taken aan OVEF vindt pas plaats na een met alle partners afgestemd uitvoeringsplan.

OVEF verkent samen met de Provincie Fryslân en een kleine delegatie ambtenaren van verschillende gemeenten de juridische, technische en operationele implicaties van dit model, met als doel prijstransparantie en extra beleidsruimte te borgen. Voor losse laadpalen wordt voorgesteld af te stappen van het concessiemodel en toe te werken naar een opdracht model. Daartoe wil OVEF een bv oprichten onder de coöperatie, met bijbehorende statuten. Leeuwarden is betrokken bij het opstellen van het programma van eisen (PvE). Parallel begeleidt de Provincie Fryslân met enkele gemeenten de totstandkoming van een langetermijnvisie op laadinfrastructuur.

Voor de gemeente Leeuwarden is dit traject vooral relevant om 'witte vlekken' te bedienen: locaties waar geen laadkabels over de stoep zijn toegestaan, geen laadplein binnen 500 meter is voorzien en geen bestaande laadpaal binnen 250 meter aanwezig is.

De verdere communicatie vindt plaats als reactie op ALV agendastukken vanuit de uitvoeringslijn en door middel van georganiseerde overleggen met de betreffende partijen (bestuursleden en ambtenaren).

Benodigde besluitvorming college en raad

Voor de uitvoering van de laadstrategie is een principiële uitspraak van het college nodig over de gewenste mate van regie op de laadinfrastructuur. De mogelijke sturingsniveaus en bijbehorende instrumenten worden uitgewerkt langs vijf sporen (juridisch, organisatorisch, ruimtelijk, financieel, communicatief). Deze uitwerking vormt de inhoudelijke basis voor vervolgbesluiten en geeft het college en de raad zicht op consequenties, planning en middelen.

Onderwerp	**Bevoegd gezag**	**Gevraagd besluit**	**Gevolgen**	**Benodigde stukken**
Losse kabels over de stoep (verlengd privaat laden)	College (uitvoering); Raad (bij aanpassing verordening)	Kies voor verbieden, gedogen of reguleren via vergunning of standaardoplossing (kabelgoottegels); stel tevens veiligheidseisen, aansprakelijkheid en toegankelijkheid vast.	Heldere lijn richting bewoners; minder bezwaarcarrousel; handhaafbaar kader.	(a) Aangepaste beleidsregel; (b) Uitvoerings- en handhavingskader (FTE-capaciteit); (c) Communicatieplan.
Deelname aan provinciale concessie ‘losse laadpalen voor de witte-vlekken’ (OVEF/TotalEnergies)	College (uitvoering/mandaat); Raad (bij principiële koers en budget)	Kies voor volledige, gedeeltelijke of geen deelname; stel prestatie- en tariefkader vast; verleen mandaat aan OVEF voor plaatsingstaken; maak afspraken over eigendom en opbrengsten.	Voorspelbare doorlooptijd; regionale schaalvoordelen; duidelijkheid voor markt en bewoners; invulling van witte vlekken.	(a) Mandaat- en samenwerkingsbesluit; (b) KPI-set (doorlooptijd, storingen, bezetting); (c) Financieel kader.
Laadpleinen in eigen beheer (pilot en opschaling)	College (opdrachtverlening en verkeersbesluiten); Raad (investeringskrediet en meerjarenprogramma)	Go/no-go pilot Fonteinland en voorkeursrol gemeente (opdrachtgever/eigenaar/beheer); programmatische opschaling (o.a. bij gebiedsontwikkeling); handhaving/rotatie (maximale laadtijd).	Bundeling van aansluitingen (vermindering netcongestie); lagere ruimtedruk in wijken; zichtbare service.	(a) Projectbesluit en investeringskrediet; (b) Verkeersbesluit(en) “alleen laden”; (c) Exploitatie- en tariefkader; (d) Beheer- en onderhoudsplan.

Vragen

- Bent u voldoende geïnformeerd?
- Kunt u de voorgestelde mix van maatregelen voor het individueel opladen van elektrische voertuigen onderschrijven?
- Kunt u instemmen met het verder uitwerken en realiseren van het pilotproject Fonteinland?

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1

From: "5.1.2e <info@ruimtevooriedereen.nl>
Sent: 2/5/2026 8:15:04 AM +00:00
To: "5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Cc: "5.1.2e " <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Subject: Re: Beantwoording motie VPA

5.1.2e ,

Volgens mij was het: 5.1.2e @defryskemarren.nl Probeer maar even en anders kan hij je wellicht intern doorverwijzen.

Ik heb nog wat stukken toegevoegd waar je wellicht nog wat aan hebt. Deze stukken zijn afgelopen jaren in het NAL-Fryslân kernteam aan de orde geweest..

Met vriendelijke groet, 5.1.2e

Ruimte voor iedereen
Bureau voor verkeer en openbare ruimte

T 5.1.2e
E info@ruimtevooriedereen.nl
W www.ruimtevooriedereen.nl

Van: "5.1.2e " <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Datum: woensdag 4 februari 2026 om 17:16
Aan: 5.1.2e <info@ruimtevooriedereen.nl>
CC: <5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: RE: Beantwoording motie VPA

Hoi 5.1.2e ,

Zou je mij je contact bij Fryske marren willen doorsturen?

Ik hoop met hen in contact te komen voor een kennisuitwisseling over VPA(-pilots)

Dank alvast!

Met vriendelijke groet,

5.1.2e



Adviseur Duurzame Mobiliteit
Team Mobiliteit & Stedebouw, Sector Inrichting en Beheer Buitenruimte
E 5.1.2e @leeuwarden.nl
T 14 058

Van: 5.1.2e <info@ruimtevooriedereen.nl>
Verzonden: dinsdag 27 januari 2026 17:04
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
CC: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: Re: Beantwoording motie VPA

5.1.2e ,

Zie bijgaand mijn opmerkingen. Volgens mij zitten alle bouwstenen wel in de brief maar is het nog even zoeken naar de volgorde der dingen en je te beperken tot de hoofzaken. In het begeleidend collegevoorstel kan je

eventueel nader ingaan op details.

Ik maak vaak zelf eerst het collegevoorstel en destilleer daar dan de informerende brief aan de raad uit…

Van belang is om vooral de redeneerlijn helderder neer te zetten, die leidt tot het feit dat je nu wel bereid bent om hier mee aan de slag te gaan.

Mocht je vragen hebben over mijn opmerkingen of willen dat ik nog een keer meelees, dan hoor ik het graag!

Groet, 5.1.2e

Ruimte voor iedereen
Bureau voor verkeer en openbare ruimte

T 5.1.2e
E info@ruimtevooriedereen.nl
W www.ruimtevooriedereen.nl

Van: "5.1.2e" <5.1.2e@leeuwarden.nl>
Datum: dinsdag 27 januari 2026 om 12:42
Aan: 5.1.2e <info@ruimtevooriedereen.nl>
CC: <5.1.2e <5.1.2e@leeuwarden.nl>
Onderwerp: Beantwoording motie VPA

Hoi 5.1.2e,

Ik stuur je bij deze de concept beantwoording voor de motie stoepladen.

Het is nog echt een conceptstuk, dus kijk niet raar op als er nog fouten instaan.

Vanmiddag zitten wij om het hierover te hebben, laten we het dan inhoudelijk bespreken.

Tot straks!

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Adviseur Duurzame Mobiliteit
Team Mobiliteit & Stedebouw, Sector Inrichting en Beheer Buitenruimte
E 5.1.2e@leeuwarden.nl
T 14 058

PELS RIJCKEN

Advies

voor	5.1.2e en 5.1.2e (Provincie Gelderland)
van	5.1.2e 5.1.2e en 5.1.2e
datum	2 juli 2024
inzake	Advies risico's verlengd privaat aansluitpunt (“VPA”)
zaaknr	11022103

Managementsamenvatting

In beginsel is het niet toegestaan om in de openbare ruimte een VPA te gebruiken. Het, al dan niet, reguleren van VPA’s ligt binnen de bevoegdheid van gemeenten. Op de gemeente rust wel als wegbeheerder de zorgplicht om te zorgen voor een veilig begaanbare weg. Die zorgplicht rust op de gemeente, ongeacht of de gemeente een VPA al dan niet reguleert. Indien de gemeente ervoor kiest om de VPA’s toe te staan, dan is het antwoord op de vraag, in hoeverre dat leidt tot aansprakelijkheidsrisico’s, afhankelijk van de vorm en mate waarin zij de VPA’s toestaat.

In algemene zin geldt: hoe groter de kans dat een bepaalde situatie leidt tot een ongeval met ernstig letsel als gevolg, hoe eerder de gemeente gehouden is daartegen veiligheidsmaatregelen te nemen. Blijft de gemeente in gebreke met het treffen van veiligheidsmaatregelen of werkt het de gevaarlijke situatie zelf in de hand, hoe groter het risico op een succesvolle aansprakelijkstelling. Wij wijzen erop dat de beoordeling, of een gemeente in een specifieke situatie aansprakelijk is voor schade als gevolg van een ongeval op de openbare weg, afhankelijk is van de concrete omstandigheden van dat geval. Desalniettemin kunnen wel een aantal algemene uitgangspunten worden geformuleerd.

Het risico op aansprakelijkheid van een gemeente voor een valpartij over een enkele *laadkabel* op de stoep, achten wij in algemene zin niet groot. De kans dat een persoon struikelt en valt over een laadkabel die – zichtbaar – op de stoep ligt, en als gevolg daarvan (ernstig) letsel oploopt, zal niet groot zijn, zodat die situatie evenmin noopt tot het nemen van veiligheidsmaatregelen.

Alle werkzaamheden worden verricht op grond van een overeenkomst van opdracht met de naamloze vennootschap Pels Rijcken & Droogleever Fortuijn N.V. gevestigd te Den Haag en ingeschreven in het Handelsregister onder nr. 27283716. Op de overeenkomst zijn de algemene voorwaarden van toepassing, die zijn gedeponeerd ter griffie rechtbank Den Haag onder nr. 16/2022. Daarin is een aansprakelijkheidsbeperking opgenomen. De algemene voorwaarden worden op verzoek toegezonden of zijn te raadplegen op www.pelsrijcken.nl.

Deze beoordeling kan anders uitpakken indien de gemeente het gebruik van losse laadkabels zonder enig voorbehoud toestaat. Dit zou ertoe kunnen leiden dat een stoep/straat vol ligt met laadkabels, die mogelijkerwijs ook over elkaar heen liggen. Hoe meer laadkabels op de stoep, hoe groter het risico op een gevaarlijke situatie is, waarmee aldus de noodzaak tot het nemen van (veiligheids)maatregelen toeneemt.

Het toestaan van een VPA, onder de voorwaarde dat de laadkabel via een kabelgoot loopt, waarbij een zogenoemde *kabelgoottegel* wordt aangelegd door de gemeente, zou een veiligheidsmaatregel kunnen zijn om het gevaar van (teveel) losse laadkabels op de stoep te verkleinen. Mocht iemand een ongeval overkomen door een val over een (onjuist geplaatste) kabelgoottegel, dan is de gemeente daarvoor aansprakelijk indien wordt geoordeeld dat de weg gebrekkig en daardoor een gevaar oplevert. Dit zou bijvoorbeeld kunnen zijn indien de tegel dusdanig uitsteekt, dat een groot risico op struikelen ontstaat.

Een andere mogelijkheid ter voorkoming van teveel laadkabels is dat de laadkabel via een *laad-arm* naar het te laden voertuig wordt geleid. In hoeverre een laad-arm over de stoep voor (te) gevaarlijke situaties kan leiden, is in algemene zin niet goed te beoordelen. Uiteraard moet de laad-arm hoog genoeg zijn om eronderdoor te lopen, maar eveneens dient rekening te worden gehouden van ander gebruik van de stoep. Indien de laad-arm zelf gebrekkig is, daardoor een gevaar oplevert en dit gevaar verwezenlijkt zich, dan is de bezitter van de laad-arm daarvoor (risico)aansprakelijk.

De gemeente kan er voorts voor kiezen om het gebruik van VPA's ***niet*** toe te staan, teneinde ongevallen daarmee te voorkomen. Een dergelijk verbod ontslaat de gemeente echter niet van haar zorgplicht om als wegbeheerder te zorgen voor een veilige weg. Indien bekend is dat – ondanks het verbod – alsnog (op grote schaal) gebruik wordt gemaakt van VPA's en de gemeente treedt daar onvoldoende tegen op, dan zou een ongeval door een VPA alsnog tot aansprakelijkheid van de gemeente kunnen leiden op grond van de algemene zorgplicht op grond van artikel 6:162 BW.

De regulering van VPA's kan verschillende vormen aannemen. Van communicatie, voorlichting en beleid over VPA's tot aan een toestemmingstelsel via de APV of een in het leven te roepen omgevingsvergunningstelsel via het omgevingsplan. Daar kan de gemeente, afhankelijk van de problematiek, zelf een keuze in maken. Wat hier ook van zij, het kan de aansprakelijkheidsrisico's nooit helemaal wegnemen. Gelet op de bekendheid van de problematiek bij gemeenten, afhankelijk van de lokale context (relatief veel of weinig VPA's ter plaatse) is het hoe dan ook raadzaam om – in het licht van de aansprakelijkheid – wel enige een vorm van regulering te kiezen gezien de zorgplicht als wegbeheerder. Het compleet (on)bewust negeren van de kwestie kan zich, vroeg of laat, tegen een gemeente keren mocht het onverhoopt misgaan.

1 Inleiding en voorgelegde vragen

Het verlengd privaat aansluitpunt ("VPA") is een vorm van *private* laadinfrastructuur. De locatie waar het voertuig, doorgaans een auto, wordt geladen bevindt zich in de publieke ruimte, bijvoorbeeld een openbare parkeerplaats aan de weg, terwijl wordt geladen via een laadkabel die op een private netaansluiting, bijvoorbeeld van een woning, is aangesloten. De laadkabel kan via de weg over de stoep van de aansluiting naar een voertuig lopen, maar er zijn ook voorzieningen/constructies denkbaar, zoals via een kabelgoot die is geïntegreerd in stoeptegels of via een zogenoemde laad-arm bovenlangs de stoep.

In beginsel is het niet toegestaan om in de openbare ruimte een VPA te gebruiken. Het (al dan niet) reguleren van VPA's ligt dan ook binnen de bevoegdheid van gemeenten. Het reguleren van de VPA's kan verschillende vormen en gradaties aannemen. Van communicatie, voorlichting en beleid over VPA's tot aan meer striktere instrumenten zoals een in het leven te roepen omgevingsvergunningstelsel. In steeds meer gemeenten binnen de provincie Gelderland speelt de vraag of VPA's moeten worden gereguleerd, en zo ja, op welke wijze. De beslissing daarover is afhankelijk van verschillende beleidsoverwegingen. Eén van die overwegingen is in hoeverre een gemeente aansprakelijkheidsrisico's loopt met betrekking tot (het toestaan van) VPA's.

In dat kader heeft u ons gevraagd te adviseren over de volgende vragen:

1. Is de gemeente überhaupt (mede) aansprakelijk wanneer zij een VPA actief toestaat (via privaatrechtelijke of publiekrechtelijke route, zoals een vergunning of overeenkomst)?
   - Indien de gemeente VPA niet actief toestaat, is de gemeente dan aansprakelijk als zij niet handhaaft (om welke reden dan ook)?

2. Welke aansprakelijkheidsrisico's loopt de gemeente bij het actief toestaan van VPA en hoe kan de gemeente deze risico's het beste beheersen?
   a. Maak indien nodig onderscheid in de onderstaande VPA-oplossingen:
      - Laadkabels over de stoep (met of zonder kabelgoot/kabelmat), vanuit een laadpunt op privaat terrein;
      - Laadkabels bovenlangs via een soort overhangende laadarm, vanuit een laadpunt op privaat terrein;
      - Laadpunt op publiek terrein, aangesloten op een private netaansluiting.
   b. Houd bij de gekozen soort toestemming (vergunning, overeenkomst?) rekening met de praktische uitvoerbaarheid voor de gemeente om het in te regelen (bijvoorbeeld opstalrecht bij

bullets 1 en 2: zeer grote inspanning en geen wenselijke oplossing voor dit probleem).

c. Geef voor de gegeven soort toestemming aan wat de mogelijkheden zijn om aanvullende zaken te regelen zoals:
   - De kosten voor aanleg en beheer bij de inwoner leggen;
   - Het (tijdelijk) verwijderen van de VPA ingeval van herinrichting van de openbare ruimte;
   - De toestemming om de VPA op een later moment in te trekken/terug te draaien.

3. Hoe ver gaat de zorgplicht van de gemeente als de oplossing eenmaal is geregeld, qua toezicht en handhaving?

4. Wat als toestemming is verleend voor wat later blijkt een ondeugdelijk ontworpen laadarm of kabelgoot? Is er dan sprake van toezichtsfalen en is de gemeente dan alsnog aansprakelijk?

In de conclusie van dit advies beantwoorden we kort en zo concreet mogelijk deze vragen. Hieronder schetsen we eerst – in een notendop – de juridische context van de kwestie. Daarna gaan wij in op de aansprakelijkheidsrisico's die een gemeente kan lopen. Tot slot bespreken wij op welke wijze gemeenten aansprakelijkheidsrisico's zoveel mogelijk kunnen mitigeren.

2 De juridische context in een notendop

Voordat wij ingaan op de aansprakelijkheidsrisico's bij het al dan niet reguleren van een VPA, stellen wij het volgende voorop.

Er dient onderscheid te worden gemaakt tussen enerzijds de verhouding tussen de gemeente en de persoon die een VPA wenst, en anderzijds de verhouding tussen de gemeente en iemand die schade lijdt door een VPA (een 'derde'), bijvoorbeeld door letsel. De verhouding tussen de gemeente als mogelijk aansprakelijke partij en de derde als het slachtoffer wordt in de basis beheerst door het aansprakelijkheidsrecht. Mocht een derde letsel oplopen – bijvoorbeeld door een val over een laadkabel op de stoep, door een val over een kabelgoot of door een botsing met een laad-arm – dan kan die derde de gemeente als wegbeheerder aansprakelijk stellen voor zijn schade, omdat het ongeval is gebeurd op de openbare weg. De vraag of die desbetreffende aansprakelijkstelling jegens de gemeente succesvol kan zijn, en in hoeverre de eventuele aansprakelijkheidsrisico's kunnen worden afgedekt, zullen wij in dit advies bespreken.

Of de gemeente al dan niet een VPA reguleert, is – in beginsel – niet van invloed op het toetsingskader op basis waarvan de vraag moet worden beantwoord *of* de gemeente aansprakelijk is jegens een derde die schade lijdt vanwege een ongeval

met/door een VPA. Het al dan niet reguleren kan wel van invloed zijn op de wijze waarop dat toetsingskader wordt ingevuld.

> De gemeente heeft als wegbeheerder de zorgplicht om – kort gezegd – te zorgen voor een veilig begaanbare weg. Die zorgplicht rust op de gemeente, ongeacht of de gemeente een VPA al dan niet reguleert. Vervolgens is het al dan niet reguleren van een VPA een wijze waarop de gemeente invulling kan geven van die zorgplicht.

Het is evenmin zo dat de gemeente, indien de gemeente een VPA onder bepaalde voorwaarden toestaat, een eventueel aansprakelijkheidsrisico jegens een derde geheel kan uitsluiten door dit risico contractueel of via een publiekrechtelijke toestemming te verleggen naar de persoon die een VPA wenst. Met andere woorden: met regulering, privaat- of publiekrechtelijk, kan niet het aansprakelijkheidsrecht aan de kant worden gezet.

3 Aansprakelijkheidsrisico's jegens derden

3.1 Juridisch kader

De vraag of een gemeente als wegbeheerder aansprakelijk kan worden gehouden jegens een derde die een ongeval overkomt op de openbare weg, dient te worden beoordeeld aan de hand van artikel 6:174 BW, dan wel artikel 6:162 BW.

Risicoaansprakelijkheid wegbeheerder ex artikel 6:174 BW

Artikel 6:174 lid 1 BW bevat een risicoaansprakelijkheid voor de bezitter van een gebrekkige opstal: 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 artikel 6:162 BW zou hebben ontbroken indien hij dit gevaar op het tijdstip van het ontstaan ervan zou hebben gekend. Op grond van artikel 6:174 lid 2 en 6 rust die risicoaansprakelijkheid op de wegbeheerder ten aanzien van de openbare weg, waaronder begrepen het weglichaam alsmede de weguitrusting.

Voor aansprakelijkheid van de wegbeheerder is vereist dat de weg niet voldoet aan de eisen die men daaraan in de gegeven omstandigheden mag stellen ("gebrekkig is"), dat de weg daardoor gevaar voor personen of zaken oplevert, en dat dit gevaar zich heeft verwezenlijkt. De bezitter is niet aansprakelijk indien hij, zou hij het gevaar op het tijdstip van het ontstaan ervan hebben gekend, niet voor de schade aansprakelijk geweest zou zijn op grond van artikel 6:162 BW.

Op de wegbeheerder rust aldus de verplichting ervoor te zorgen dat de toestand van de weg de veiligheid van personen en zaken niet in gevaar brengt.[1] Een gemeente is in hoedanigheid van wegbeheerder binnen haar gemeente (risico)aansprakelijk voor de (gebrekkige) wegen.

Bij het antwoord op de vraag óf een weg gebrekkig is, komt het aan op de – naar objectieve maatstaven te beantwoorden – vraag of de weg, gelet op het te verwachten gebruik of de bestemming daarvan, met het oog op voorkoming van gevaar voor personen en zaken deugdelijk is, waarbij ook van belang is hoe groot de kans op verwezenlijking van het gevaar is en welke onderhouds- en veiligheidsmaatregelen mogelijk en redelijkerwijs te vergen zijn.[2] Deze maatstaven komen overeen met de 'kelderluikcriteria'.[3]

Bij deze beoordeling wordt belang gehecht aan de CROW-richtlijnen. Voldoet een weg niet aan de CROW-richtlijnen, dan kan dat een eventueel aanknopingspunt zijn om tot het oordeel te komen dat sprake is van een gebrekkige weg.

Voorts kent de verplichting om onderhouds- en veiligheidsmaatregelen te nemen zijn grenzen. Er is geen sprake van een 'garantienorm'. Het gaat om maatregelen die mogelijk en redelijkerwijs te vergen zijn. Voor de overheid komt daarbij dat zij een zekere beleidsvrijheid heeft. In het Wilnis-arrest overweegt de Hoge Raad dat betekenis toekomt aan de 'beleidsvrijheid en ter beschikking staande financiële middelen'.[4]

Schuldaansprakelijkheid wegbeheerder ex artikel 6:162 BW

Indien artikel 6:174 BW toepassing mist, kan de wegbeheerder aansprakelijk worden gehouden uit hoofde van zijn algemene zorgplicht ten aanzien van de veiligheid van weggebruikers, in het bijzonder als sprake is van een voorwerp op de weg dat niet behoort tot die weg. Aan de wegbeheerder zal dan een verwijt moeten kunnen worden gemaakt dat hij in de nakoming van deze zorgplicht is tekortgeschoten.

> De risicoaansprakelijkheid van de wegbeheerder is beperkt tot gebreken die samenhangen met de verkeersfunctie van de openbare weg. De aanwezigheid op een openbare weg van een voorwerp dat niet behoort tot de weg (of weglichaam of weguitrusting) en dat gevaar schept voor personen of zaken, is geen gebrek van de weg, zo bepaalde de Hoge Raad in het Marktkraam-arrest.[5]
>
> In de casus die ten grondslag lag aan het Marktkraam-arrest liep een vrouw op de stoep en struikelde zij over een of meer stroomkabels. De

[1] HR 20 maart 1992, ECLI:NL:HR:1992:ZC0549.
[2] HR 17 december 2010, ECLI:NL:HR:2010:BN6236, *NJ* 2012/155 (*Wilnisser dijkdoorbraak, Wilnis-arrest*).
[3] HR 5 november 1965, ECLI:NL:HR:1965:AB7079, *NJ* 1966/136 (*Kelderluik*).
[4] HR 17 december 2010, ECLI:NL:HR:2010:BN6236, *NJ* 2012/155 (*Wilnisser dijkdoorbraak, Wilnis-arrest*). Zie in dit kader ook: HR 12 juli 2013, ECLI:NL:HR:2013:102 (*Plakoksel*).
[5] HR 7 oktober 2016, ECLI:NL:HR:2016:2283, *NJ* 2017/73, m.nt. J. Spier.

> stroomkabels waren eigendom van marktkraamhouders en liepen van een elektriciteitskast (eigendom van de gemeente) aan de ene kant van de stoep naar de marktkramen aan de andere kant van de stoep. Zij stelde de gemeente aansprakelijk voor het knieletsel dat zij opliep als gevolg van haar val. De Hoge Raad oordeelde dat de stroomkabels waarover zij was gestruikeld en de elektriciteitskast waarop deze kabel waren aangesloten, niet tot de weg behoorden, zodat van toepasselijkheid van artikel 6:174 BW geen sprake was.

De vraag of de wegbeheerder op grond van zijn algemene zorgplicht op grond van artikel 6:162 BW aansprakelijk is, dient ook te worden beoordeeld aan de hand van de kelderluikcriteria. Op basis van de formuleringen van de Hoge Raad in het Marktkraam-arrest geldt het volgende:

> Indien de wegbeheerder bekend is met de aanwezigheid van het voorwerp op de weg zijn voor de beoordeling van zijn aansprakelijkheid voor schade die ontstaat door verwezenlijking van het gevaar dat van die aanwezigheid uitging, van belang:
> - in hoeverre is niet-inachtneming van de vereiste oplettendheid en voorzichtigheid waarschijnlijk?
> - hoe groot is de kans dat daaruit ongevallen ontstaan?
> - hoe ernstig kunnen de gevolgen zijn?
> - in hoeverre is het nemen van veiligheidsmaatregelen bezwaarlijk?
>
> Ook de herkomst, aard en functie van een dergelijk voorwerp op de weg kunnen een rol spelen, alsmede de ligging, functie, fysieke toestand en het te verwachten gebruik van de weg.

Toepassing van deze criteria komt erop neer dat, hoe groter de kans op ongevallen met ernstige gevolgen, hoe meer gevraagd wordt van de wegbeheerder ten aanzien van het nemen van veiligheidsmaatregelen. Er is sprake van een *schuld*aansprakelijkheid; de gemeente moet op enige wijze een verwijt kunnen worden gemaakt. Daarom moet ook worden aangetoond dat de gemeente bekend is met de gevaarlijke situatie die is ontstaan, en vervolgens dat daartegen geen of onvoldoende veiligheidsmaatregelen zijn genomen.

Het hof had de casus die ten grondslag lag aan het Marktkraam-arrest getoetst aan deze kelderluikcriteria en kwam tot de conclusie dat de gemeente niet aansprakelijk was op grond van artikel 6:162 BW. De volgende omstandigheden achtte het hof daartoe relevant:

- De kans dat voetgangers struikelen over goed zichtbare kabels is al niet groot, zoals blijkt uit de stelling van de gemeente dat zij niet eerder met een vordering als de onderhavige is geconfronteerd;

- De kans dat daaruit (ernstige) ongevallen ontstaan is evenmin groot. Struikelen leidt niet vaak tot vallen, en vallen leidt vaak niet tot ernstig letsel.

- Het is onvoldoende gebleken dat de gemeente veiligheidsmaatregelen had kunnen treffen ter voorkoming van een dergelijk ongeval. Het verplicht stellen van het plaatsen van matten, maar in het onderhavige geval was niet aangetoond dat matten het risico op struikelen zouden verkleinen.

- Het risico van (ernstig) letsel is niet zo groot dat (verplicht) zou moeten worden overgegaan dat de gemeente de kabels ondergronds had moeten (laten) leggen.

Al met al achtte het hof de kans op ongevallen met ernstig letsel als gevolg niet groot en kon niet worden aangetoond dat de gemeente veiligheidsmaatregelen had kunnen treffen ter voorkoming van een mogelijk ongeval. De Hoge Raad heeft dit oordeel van het hof in stand gelaten.

Bij de invulling van het vereiste in hoeverre het bezwaarlijk is om de maatregelen te nemen, kan eveneens een rol spelen dat sprake is van een overheidslichaam dat een zekere beleidsvrijheid heeft, zoals hiervoor uiteengezet onder het beoordelingskader van artikel 6:174 BW. De overheid mag – binnen zekere grenzen – prioriteiten stellen en keuzes maken.

3.2 Analyse aansprakelijkheidsrisico's VPA

Inleiding

Bij de beoordeling van het aansprakelijkheidsrisico dient voorop te worden gesteld dat de vraag óf een gemeente aansprakelijk is voor een ongeval dat op een of andere wijze te relateren is aan een VPA, wordt beoordeeld naar de omstandigheden van dat specifieke geval. Hieruit volgt reeds dat geen algemeen antwoord te geven is op de vraag of op de gemeente een aansprakelijkheidsrisico rust bij wel toestaan van VPA's of bij niet toestaan en/of hoe een eventueel risico in algemene zin kan worden weggenomen.

In aanmerking dient te worden genomen dat het toestaan van VPA's met zich mee kan brengen dat op grote schaal zal worden geladen via VPA's: er ligt niet een enkele laadkabel op de stoep, maar dat er liggen meerdere laadkabels – eventueel over elkaar heen – op de stoep en iemand struikelt of valt daarover. In dit deel van dit advies wordt tot uitgangspunt genomen dat de betreffende gemeente het gebruik van (bepaalde manieren van) VPA heeft toegestaan. Eerst wordt ingegaan op de vraag welk kader van toepassing is op de verschillende type VPA's en vervolgens op welke wijze dat kader kan worden ingevuld. Dit wordt gedaan op basis van algemene uitgangspunten.

Toepasselijk beoordelingskader (artikel 6:174 BW of artikel 6:162 BW)

Allereerst dient te worden vastgesteld of een eventuele aansprakelijkheid van de gemeente dient te worden beoordeeld op basis van artikel 6:174 BW dan wel artikel 6:162 BW.

- Laadkabel over de stoep of laadkabel via laad-arm

Is sprake van een 'losse' laadkabel over de stoep of van een laadkabel bovenlangs via een laad-arm, dan achten wij het niet aannemelijk dat artikel 6:174 BW van toepassing is indien iemand een ongeval overkomt als gevolg daarvan. De laadkabel of de laad-arm is geen voorwerp dat 'behoort tot de weg' maar een los voorwerp op of over de weg. Een laadkabel is niet duurzaam verbonden met de weg en vormt geen bestanddeel van de weg. Hetzelfde geldt – zo gaan wij van uit – voor de laad-arm.

Zou iemand aldus een ongeval overkomen door een laadkabel over de weg of door een laad-arm, dan is geen sprake van een *gebrek* dat samenhangt met de verkeersfunctie van de openbare weg. Wij menen dan ook dat artikel 6:174 BW niet van toepassing is, zodat dient te worden teruggevallen op artikel 6:162 BW.

- Laadkabel via kabelgoot

Wij menen dat een kabelgoot die is geïntegreerd in de stoeptegels, een zogenoemde 'kabelgoottegel', een bestanddeel is van de weg. Als bestanddeel wordt (onder andere) aangemerkt al hetgeen niet zonder beschadiging van betekenis kan worden afgescheiden van een zaak (artikel 3:4 lid 2 BW). Wij gaan ervan uit dat een kabelgoot als geïntegreerd onderdeel van een stoeptegel niet zonder beschadiging van betekenis kan worden afgescheiden van de stoeptegel, en aldus de weg. Dit betekent dat bij een ongeval door een kabelgoot dient te worden beoordeeld met toepassing van artikel 6:174 BW. Dit geldt ons inziens overigens niet als een val is te wijten aan de laadkabel die door de kabelgoot loopt en iemand struikelt daarover. Dan geldt hetgeen hiervóór over de 'losse' laadkabel naar voren is gebracht.

Toetsing aan beoordelingskader van artikel 6:162 BW (laadkabel stoep of laad-arm)

Voor de beoordeling of de gemeente haar algemene zorgplicht ten aanzien van de veiligheid van weggebruikers is nagekomen, dienen de kelderluikcriteria te worden langsgelopen. In algemene zin kan worden opgemerkt dat, hoe groter de kans op ernstige ongevallen, hoe meer gevergd wordt van de gemeente in het kader van veiligheidsmaatregelen. Ook geldt dat de gemeente beleidsvrijheid heeft en in dat kader en binnen zekere grenzen prioriteiten mag stellen en keuzes mag maken.

Losse laadkabel(s) op de stoep

Onder verwijzing naar het aangehaalde Marktkraam-arrest, achten wij het risico op aansprakelijkheid van een gemeente voor een valpartij over een enkele laadkabel die op de stoep ligt in beginsel niet groot. De kans dat iemand struikelt over een enkele laadkabel die zichtbaar op de stoep ligt, en vervolgens ook daadwerkelijk valt, is in beginsel gering. Een laadkabel is doorgaans geen groot obstakel en een enigszins oplettende weggebruiker zal met gemak over de laadkabel heen kunnen stappen. De kans dat iemand alsnog struikelt, valt en vervolgens (ernstig) letsel oploopt, is evenmin groot.

Deze risicoanalyse kan echter anders uitpakken indien VPA's zonder voorbehoud worden toegestaan en vervolgens ook op grote schaal worden gebruikt. Een en ander zou kunnen leiden tot een straat waarin de stoep vol ligt met laadkabels: een "wildgroei aan laadkabels". Aan het gebruik van laadkabels kunnen voorwaarden worden verbonden, zoals het voorschrijven van het gebruik van kabelmatten of voorwaarden stellen aan de lengte van de kabel, maar er dient ook rekening mee te worden gehouden dat mensen zich hier niet altijd aan houden.

Hoe groot het risico is dat bovenstaande situatie ontstaat, kunnen wij niet inschatten. Wij wijzen er echter op dat grootschalig gebruik van laadkabels op de stoep, tot andere veiligheidsrisico's leidt dan bij het incidenteel gebruik van een laadkabel. Hoe meer laadkabels over de stoep liggen, hoe groter het risico op een gevaarlijke situatie is, waarmee aldus de noodzaak tot het nemen van veiligheidsmaatregelen ook toeneemt. Hoewel de gemeente weliswaar beleidsvrijheid ten aanzien van het wegnemen van gevaar heeft, is dit mogelijk anders bij het voorkomen van het ontstaan van een eventueel gevaar.

Het toestaan van een VPA onder voorwaarde dat de laadkabel niet los over de stoep maar via een kabelgoot loopt (die door de gemeente op kosten van de gebruiker wordt aangelegd), zou een wijze kunnen zijn om de risico's die zijn verbonden aan een wildgroei aan laadkabels over de stoep te mitigeren. Op de aansprakelijkheidsrisico's die verbonden kunnen zijn aan het gebruik van een kabelgoot, gaan wij hieronder nader in.

Laad-arm bovenlangs de stoep

In hoeverre een laad-arm over de stoep voor gevaarlijke situaties kan leiden, is in algemene zin niet goed te beoordelen. Ook hier geldt dat voorstelbaar is dat een enkele laad-arm tot minder risico's leidt dan als meerdere huishoudens in een straat gebruik maken van laden via een laad-arm.

Een botsing met een laad-arm zal wellicht niet snel voorkomen, althans het risico op ernstig letsel als gevolg daarvan achten wij niet groot. De vraag is echter hoe groot

het risico is dat iemand blijft hangen aan de laadkabel die via de laad-arm over de stoep naar het te laden voertuig wordt geleid. De laad-arm dient hoog genoeg te zijn om (in ieder geval) eronderdoor te lopen. Het is echter bekend dat kinderen geregeld over de stoep fietsen, en ook volwassenen fietsen over de stoep (ondanks dat dit niet is toegestaan). Is dit veilig indien over de stoep een laadkabel via een laad-arm loopt? Daarbij geldt dat de laad-arm relatief nieuw is in het straatbeeld, zodat mensen er mogelijk niet beducht op zijn dat een laadkabel via een laad-arm over de stoep hangt. Wij kunnen ons voorstellen dat het gebruik eerst door veiligheidsdeskundigen dient te worden beoordeeld, voordat het gebruik van een laad-arm wordt toegestaan.

Indien overigens de laad-arm *zelf* gebrekkig is, dan zal de bezitter van de laad-arm ("de opstal") op grond van het eerste lid van artikel 6:174 BW als opstalbezitter (risico)aansprakelijk kan worden gehouden voor een ongeval met de laad-arm. Dit neemt echter niet weg dat degene die het ongeval overkomt ook de gemeente als wegbeheerder aansprakelijk kan stellen op grond van artikel 6:162 BW. Indien bekend is dat gebrekkige laad-armen op de markt zijn, en dat die ook (op grote schaal) worden gebruikt, levert dat een extra veiligheidsrisico op.

Toetsing aan beoordelingskader van artikel 6:174 BW (laadkabel via kabelgoot)

Indien iemand een ongeval overkomt dat te wijten is aan een (gebrekkige) kabelgoot, dient de aansprakelijkheid van de gemeente te worden beoordeeld aan de hand van artikel 6:174 BW. Het (grote) verschil met de beoordeling op grond van artikel 6:162 BW is het bekendheidsvereiste. Voor aansprakelijkheid op grond van artikel 6:174 BW is niet vereist dat de gemeente bekend is met het gebrek aan de weg. Als de weg gebrekkig is en daardoor een gevaar oplevert, dan kan de gemeente daarvoor aansprakelijk worden gehouden. Dit is slechts anders indien de gemeente – zou hij het gevaar wel hebben gekend – niet aansprakelijk zou zijn op grond van artikel 6:162 BW, bijvoorbeeld als de wegbeheerder kan aantonen dat hij met kennis van het gevaar niet (op tijd) had kunnen ingrijpen om het ongeval te voorkomen. Of de weg gebrekkig is, moet ook aan de hand van de kelderluikcriteria te worden beantwoord. Toepassing daarvan is afhankelijk van de omstandigheden van het geval. Zou bijvoorbeeld sprake zijn van een onjuist geplaatste kabelgoot, waardoor struikelgevaar ontstaat, dan dient aan de hand van de kelderluikcriteria te worden beoordeeld of deze onjuist geplaatste kabelgoot in die specifieke situatie een gebrekkige weg oplevert. Zo kan worden aangesloten bij de vereisten die volgen uit de CROW-richtlijnen. Daarin staat bijvoorbeeld wanneer een oneffenheid in de weg als 'ernstig' wordt gekwalificeerd, hetgeen eerder zal nopen tot het nemen van veiligheidsmaatregelen. Om zoveel mogelijk te borgen dat de kabelgoottegels op juiste wijze worden gelegd, zou kunnen worden voorgeschreven dat de gemeente de kabelgoottegels plaatst (tegen betaling).

Wij zien in het plaatsen van de kabelgoottegels een veiligheidsmaatregel om het gevaar van (teveel) losse laadkabels op de stoep te verkleinen.

3.3 Aansprakelijkheidsrisico's verkleinen via een verbod op VPA

Bovenstaande aansprakelijkheidsrisico's zijn geformuleerd op basis van het uitgangspunt dat de gemeente een VPA – al dan niet onder voorwaarden – toestaat. Om eventuele aansprakelijkheidsrisico's op ongevallen als gevolg van VPA zoveel mogelijk te verkleinen, zou ervoor kunnen worden gekozen om het gebruik van een VPA in het geheel niet toe te staan. Ervan uitgaande dat dit verbod wordt nageleefd, liggen of hangen er geen laadkabels over de stoep als gevolg waarvan ongevallen kunnen ontstaan.

Dat een gemeente het gebruik van VPA niet toestaat, ontslaat de gemeente echter niet van haar zorgplicht om als wegbeheerder de veiligheid van de weg te waarborgen. Indien de gemeente weet dat, ondanks het verbod op VPA, wel degelijk gebruik wordt gemaakt van laadkabels over de stoep of een laad-arm, dan dient de gemeente daar wel tegen op te treden. Verbieden betekent dus óók handhaven.

Zou een ongeval met een laadkabel ontstaan, terwijl binnen de gemeente een verbod geldt, en het slachtoffer stelt zich op het standpunt dat de gemeente niet heeft ingegrepen, ondanks bekendheid met het gebruik van de laadkabels, dan dient de aansprakelijkheid alsnog te worden beoordeeld aan de hand van de algemene zorgplicht voor een veilige openbare weg op grond van artikel 6:162 BW.

4 Reguleren van VPA: verbieden of toestaan?

4.1 Verbieden en handhaven

Indien een gemeente geen VPA's wil toestaan, dus verbieden en hiertegen optreden, dan kan er mogelijk een handhavingsgrondslag worden gevonden in artikel 2:10 e.v. van de (Model-)APV. Dit hangt af van de APV-bepaling in kwestie en van de vraag in hoeverre het voorwerp de functie van de openbare weg belemmert.[6] Die bepaling in de APV gaat immers over het plaatsen van voorwerpen op openbare plaatsen in strijd met de publieke functie ervan. De handhavingsgrondslag zou verder ook kunnen worden gevonden in artikel 2:11 van de APV, dat meerdere verboden bevat over aanleggen, beschadigen, opbreken en veranderen van een weg.

Ook zou kunnen worden gehandhaafd op grond van strijd met het omgevingsplan, maar dat is zonder concrete casus en/of omgevingsplan moeilijk in algemene zin te zeggen. Het is denkbaar dat binnen de verkeersbestemming, of woonbestemming, niet zomaar VPA's zijn toegestaan.

De gemeente kan hierover ook een handhavingsstrategie vaststellen ten aanzien van optreden tegen VPA's, om duidelijk te maken dat een gemeente VPA's niet duldt.

[6] ABRvS 14 juli 2021, ECLI:NL:RVS:2021:1504.

4.2 Toestaan: (on)voorwaardelijk

Wanneer een gemeente besluit om VPA's toe te staan. Kan dat verschillende vormen en gradaties aannemen. Ook hier geldt: in algemene zin is het moeilijk om aan te geven wat de mogelijkheden zijn nu dit afhangt van de APV en het omgevingsplan in kwestie, op een bepaalde locatie. Hieronder geven we enkele aanknopingspunten.

Communicatie en voorlichting

De mildste vorm van positieve regulering is communicatie en voorlichting. In dit kader kan worden gedacht aan het actief communiceren, bijvoorbeeld via de website van de gemeente, van vormen van VPA's die gemeente wel en niet kan aanraden en onder welke voorwaarden. Ook kan persoonlijke voorlichting worden gegeven, bijvoorbeeld door bij de mensen langs te gaan, of door informatieavonden te organiseren. Ook via deze wijze kan de gemeente informeren welke vormen zij aanvaardbaar acht en ook onder welke voorwaarden.

Beleid over VPA's in openbare ruimte (APV)

De volgende stap is beleidsregels of beleid over dit onderwerp, van het college dan wel de raad. De uitoefening en de grondslag kan worden gevonden in de APV, bijvoorbeeld de voornoemde bepalingen uit de APV, en de bevoegdheid om hier nadere regels over te stellen. In dit verband zijn de hiervóór aangehaalde grondslagen in de APV relevant. Het beleid en de beleidsregels zouden kunnen ingaan op de vorm, type, en uitvoering van een VPA. Of onder welke eisen en voorwaarden de gemeente een VPA accepteert in de openbare ruimte. Dit eventueel in combinatie met een toestemmingsstelsel via de APV.

Omgevingsvergunning

Mocht een gemeente nog een stap verder willen gaan in de regulering dan zou de gemeente dit kunnen regelen via het omgevingsplan. Alhoewel een vergunningstelsel via de APV niet ondenkbaar is, én afhankelijk is van de plaatselijke APV, kan met een omgevingsvergunning op basis van het omgevingsplan meer worden geregeld. Ook de ruimtelijke effecten kunnen dan een rol spelen in de vergunningverlening.

De gemeente zou in dit spoor, het aanleggen van een VPA, kunnen aanmerken als een omgevingsplanactiviteit. Voor die activiteit zouden beoordelingsregels kunnen worden neergelegd onder welke omstandigheden die activiteit is toegestaan. Op die manier houdt de gemeente een vinger aan de pols en kan zij zo nodig ook voorschriften aan de omgevingsvergunning verbinden. Dit vergt echter wel een aanpassing van het omgevingsplan met de nodige bestuurslasten van dien.

Als tussenvariant kan ook gedacht worden aan een meldingsplicht op basis van het

omgevingsplan – de Omgevingswet biedt hiervoor de grondslag in artikel 4.4 van de Omgevingswet. Ook de meldingsplicht vergt een wijziging van het omgevingsplan, en daarmee een bijkomende bestuurslast, maar de meldingsplicht maakt de last voor het aanvragen, en beoordelen trouwens, van een VPA minder bezwarend, terwijl de gemeente wel het voordeel heeft om aan de voorkant de concrete VPA in de gaten te houden.

5 Conclusie en de beantwoording van de vragen

Op de gemeente rust als wegbeheerder een algemene zorgplicht ten aanzien van de veiligheid van weggebruikers. De gemeente is gehouden die zorgplicht na te komen. Indien de gemeente in de nakoming daarvan tekortschiet, dan kan de gemeente aansprakelijk worden gehouden. Indien de gemeente bekend is met een voorwerp op de weg die de veiligheid van de weggebruikers in gevaar brengt, zoals mogelijk een laadkabel via een VPA, kan mogelijk de gemeente op grond van artikel 6:162 BW voor eventuele schade die volgt door verwezenlijking van dit gevaar aansprakelijk worden gesteld.

De aansprakelijkheid op grond van artikel 6:162 BW dient te worden beoordeeld aan de hand van de kelderluikcriteria, met inachtneming van alle omstandigheden van het geval. De omstandigheden kunnen verschillen per geval, zodat de vraag of de gemeente al dan niet aansprakelijk is voor een ongeval niet of nauwelijks *in algemene zin* ontkennend of bevestigend kan worden beantwoord. Wat ons betreft kan er wél worden geconcludeerd dat toepassing van de kelderluikcriteria ertoe leidt dat het risico voor de gemeente om succesvol aansprakelijk te worden gesteld *in algemene zin* gering is.

Als uitgangspunt geldt dat voetgangers geacht worden enige oplettendheid te betrachten als zij gebruik maken van de stoep, al kan de mate van oplettendheid per situatie verschillen. Het risico op struikelen en vallen is in beginsel gering, en hetzelfde geldt voor het risico om als gevolg daarvan (ernstig) letsel op te lopen. Daar staat tegenover dat de bezwaarlijkheid om veiligheidsmaatregelen niet groot hoeft te zijn. Dit hangt uiteraard af van de betreffende veiligheidsmaatregel. De gemeente kan via regulering ervoor zorgen dat veiligheidsmaatregelen worden genomen door de gebruikers van het VPA. Op deze wijze kan de gemeente invulling geven aan haar zorgplicht als wegbeheerder.

De beantwoording van de door u gestelde vragen is op basis van ons advies als volgt:

1. Is de gemeente überhaupt (mede) aansprakelijk wanneer zij een VPA actief toestaat (via privaatrechtelijke of publiekrechtelijke route, zoals een vergunning of overeenkomst)?
   Ja dat kan. Op de gemeente rust een zorgplicht als wegbeheerder, ongeacht of zij een VPA al dan niet toestaat.

- Indien de gemeente VPA niet actief toestaat, is de gemeente dan aansprakelijk als zij niet handhaaft (om welke reden dan ook)?
  Ja dat is mogelijk. Als iemand in strijd daarmee handelt en er ligt een laadkabel over de stoep, dan dient alsnog aan de hand van de zorgplicht te worden beoordeeld of de gemeente in voorkomend geval aansprakelijk is.

2. Welke aansprakelijkheidsrisico's loopt de gemeente bij het actief toestaan van VPA en hoe kan de gemeente deze risico's het beste beheersen?
   Voor het antwoord op deze vraag verwijzen wij naar het hoofdstuk aansprakelijkheidsrisico's en onze conclusie hierboven.
   a. Maak indien nodig onderscheid in de onderstaande VPA-oplossingen:
      - Laadkabels over de stoep (met of zonder kabelgoot/kabelmat), vanuit een laadpunt op privaat terrein;
      - Laadkabels bovenlangs via een soort overhangende laadarm, vanuit een laadpunt op privaat terrein;
      - Laadpunt op publiek terrein, aangesloten op een private netaansluiting.

   b. Houd bij de gekozen soort toestemming (vergunning, overeenkomst?) rekening met de praktische uitvoerbaarheid voor de gemeente om het in te regelen (bijvoorbeeld opstalrecht bij bullets 1 en 2: zeer grote inspanning en geen wenselijke oplossing voor dit probleem).

   c. Geef voor de gegeven soort toestemming aan wat de mogelijkheden zijn om aanvullende zaken te regelen zoals:
      - De kosten voor aanleg en beheer bij de inwoner leggen;
      - Het (tijdelijk) verwijderen van de VPA ingeval van herinrichting van de openbare ruimte;
      - De toestemming om de VPA op een later moment in te trekken/terug te draaien.

3. Hoe ver gaat de zorgplicht van de gemeente als de oplossing eenmaal is geregeld, qua toezicht en handhaving?
   Die zorgplicht blijft ongewijzigd, het gaat om de vraag op welke wijze je de nakoming van de zorgplicht zekerstelt.

4. Wat als toestemming is verleend voor wat later blijkt een ondeugdelijk ontworpen laadarm of kabelgoot? Is er dan sprake van toezichtsfalen en is de gemeente dan alsnog aansprakelijk?
   In algemene zin geldt dat de gemeente toezicht moet houden op de naleving van bepaalde voorschriften. Dat geldt niet alleen bij het al dan niet toestaan van een VPA. Dit is echter een ander leerstuk, namelijk de aansprakelijkheid als toezichthouder. Specifiek voor de aansprakelijkheid van de gemeente als wegbeheerder, menen wij dat de gemeente ervan geen verwijt kan worden

gemaakt als zij een laad-arm of kabelgoot toestaat die later gebrekkig blijkt te zijn, maar waarvan zij niet op de hoogte was.

MEMO Laadkabels

Van : 5.1.2e
Datum : 22 september 2026
Voor : wethouder De Boer
Betreft : Opladen elektrische voertuigen zonder eigen parkeergelegenheid

1. Inleiding

Recent hebben we drie meldingen gekregen over het huidige beleid om geen medewerking te verlenen aan een verlengd privaat aansluitpunt. Bij een verlengd privaat aansluitpunt is er een laadpaal op eigen terrein aanwezig, maar is er geen sprake van eigen parkeergelegenheid. De laadkabel ligt in dit geval over de openbare weg naar een openbare parkeerplaats. We verwachten in de toekomst hier meerdere klachten over omdat openbaar laden duurder is dan laden vanaf eigen meter. Daarnaast zijn er een aantal ontwikkelingen waardoor we ons beleid nog een keer tegen het licht willen houden. Aanvullend zijn er op 7 februari 2022 schriftelijke vragen gesteld door de FNP hoe het college omgaat met dit soort ontwikkelingen.

2. Huidig beleid

Er wordt geen medewerking aan een Verlengd Private Aansluiting van een oplaadpaal met kabel in of over de grond. Dit is vastgelegd in de ‘Beleidsnota opladen elektrische auto’s’. Dit beleid richt zich voornamelijk op het realiseren van een eigen laadpaal in de openbare ruimte en minder op alleen een kabel over de openbare weg.

Vanuit de APV is het niet toegestaan om gevaarlijke situaties te creëren met voorwerpen op of aan de weg. Daarnaast is het niet toegestaan om zelfstandig, zonder vergunning, een weg aan te leggen, beschadigen of te veranderen. Op dit moment geeft de APV voldoende grondslag om geen medewerking te verlenen aan dergelijke initiatieven, mits goed onderbouwd.

3. Ontwikkelingen

Kabelgoot	Kabelgoottegel	ChargeArm
		

4. Wat is het beleid van andere gemeenten?

Het beleid om wel of niet medewerking te verlenen verschilt per gemeente. In onderstaande tabel weergeven we van een aantal gemeentes de beleidskeuzes.

Gemeente	Beleid
Almere	De gemeente Almere staat het realiseren van private laadpalen in de openbare ruimte welke gekoppeld zijn aan het elektriciteitsnetwerkwerk van een eigen woning (verlengd private laadpalen), in principe **niet** toe. Uitzonderingen zijn aanvragers van een invalidenparkeerplaats waar geen alternatief mogelijk is.
Amersfoort	**Geen** medewerking. Dit is vanwege toegankelijkheid van de stoep en om veiligheidsredenen niet toegestaan. Ook niet als er gebruik wordt gemaakt van een afdekmat, kabelgoot of iets dergelijks.
Buren	**Geen** medewerking vanwege de veiligheid, het aanzicht en de aansprakelijkheid. Verder is dit omwille van het straatbeeld, het groenbeheer en de werkzaamheden aan kabels en leidingen ook onwenselijk. Bovendien kan het hinder opleveren voor een rolstoel of een kinderwagen.
Lisse	Verleend **geen** medewerking, maar volgt de ontwikkelingen
Rotterdam	**Geen** medewerking: Uit de pilot met Verlengd Private Aansluiting (VPA) van laadpalen is gebleken dat VPA laadpalen niet als volwaardige openbare laadpunten ingezet kunnen worden. In dit kader wordt deze vorm van laden niet meer gefaciliteerd.
Soest	Soest heeft een pilot lopen met 5 tot 10 proefpersonen. Deze is nog niet geëvalueerd. Maar eerste ervaringen stuiten niet op problemen.
Borsele	Wij maken inderdaad gebruik van kabelgoottegels. Tot nu toe zijn we er tevreden over en hebben we geen klachten gehad. Wel zijn er een aantal punten waar rekening mee gehouden moeten worden. 1. Er zit een lange levertijd op de kabelgoottegels. Op dit moment wachten wij er al langer dan 3 maanden op. 2. De kabelgoottegels zijn niet goedkoop. Wij betalen nu ongeveer € 40,- per tegel. (Een gemiddelde stoep heeft 4 tegels. Kosten materiaal € 160.) 3. De bewoners moeten goed geïnformeerd worden dat de parkeerplaats openbaar is.
Kapelle	Wacht de uitkomst van de werkgroep Veiligheid van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur af (zie einde van de pagina).
Winterswijk	Proef met 10 proefpersonen: https://www.gelderlander.nl/winterswijk/winterswijk-wil-experimenteren-met-kabelgoottegels-in-trottoirs-voor-elektrische-auto~a9421a45/

Provinciaal

Binnen het kernteam laadinfrastructuur is de gemeente Leeuwarden, Achtkarspelen, Tytsjerksteradiel en Smallingerland gevraagd naar hun beleid. Ze hebben aangegeven dat er geen beleid is en dat ze worstelen met dit vraagstuk. De brancheorganisatie NL Connect voor kabels en leidingen heeft bevestigd dat wegbeheerders door het gehele land worstelen met dit vraagstuk.

Landelijk

Vanuit de werkgroep Veiligheid van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur wordt momenteel onderzocht of er een landelijk kader nodig is om de veiligheidsrisico's te beperken. Hierbij wordt ook gekeken naar de aansprakelijkheid. Er is gevraagd hier druk op te zetten, echter is er nog geen planning bekend.

5. Wat zijn reden om wel of geen medewerking te verlenen?

Reden om wel medewerking te verlenen	Reden om geen medewerking te verlenen
- Het is goedkoper dan de prijzen bij de openbare laadpaal; - Interessante oplossing i.v.m. eigen energieopbrengst door zonnepanelen; - Een elektrische auto is een grote investering dus meer toezicht vanuit huis wanneer je je auto dichtbij huis kan parkeren; - Geen extra aansluiting op het net benodigd; - Voor de brandveiligheid van de woningen is het veiliger dat laden op afstand gebeurd i.v.m. mogelijke brandoverslag; - De kabelgoottegel is een veilig alternatief i.vm. toegankelijkheid voor minder validen; - Geen handhaving noodzakelijk op illegale situaties; - Er worden geen openbare parkeervakken 'afgenomen' voor bewoners met een fossiele brandstof auto. Dit is wel het geval als er openbare laadvoorzieningen worden gecreëerd.	- Structurele oplossing voor een tijdelijke situatie (wat als iemand verhuisd?); - Niet voor alle typen bestrating geschikt; - Het verwachten van een privé parkeerplaats. Kan leiden tot onderlinge frustraties onder buurtbewoners; - Kans op minder openbare voorzieningen in de openbare ruimte door minder aanvragen. Dit is nadelig voor o.a. bezoekers en inwoners die geen parkeerplek voor de deur hebben; - Noodzaak voor het vastleggen van afspraken over plaatsing, beheer en onderhoud; - Toezicht op goede uitvoering; - Kans op ondeugdelijk laadpalen (door o.a. amateurisme) waarbij kans ontstaat voor brandgevaar in de openbare ruimte; - Kans op vandalisme; - Kans op onjuiste ligging kabel of ongebruikte kabels in de openbare ruimte; - Kans op concurrentie gemeentelijke concessie i.v.m. aanbieden privélaadpaal voor meerdere gebruikers; - Kans op kort geding van concessiehouder openbare laadinfrastructuur i.v.m. minder aantrekkelijke Business Case; - Gevaarlijk bij onderhoud met machinale borstels aan de stoep dan wel in het groen.

**Een uitgebreide reactie van alle adviezen vanuit diverse invalshoeken is terug te lezen in bijlage 1.*

6. Beleidsmogelijkheden

1. Geen medewerking verlenen aan het toestaan van een kabel op of door de openbare weg.
Hieraan liggen de overwegingen in de tabel bij hoofdstuk 5 ten grondslag. De voordelen wegen niet op tegen de nadelen. Er is een goed alternatief beschikbaar voor deze doelgroep middels de concessie openbare infrastructuur. Een openbare laadpaal is gemiddeld sneller geplaatst dan het huidige bestelproces van een kabelgoottegel. Daarnaast houdt de gemeente de technische ontwikkelingen en de uitkomst van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur goed in de gaten en speelt hier indien nodig op in.

2. Ja, mits
Gelet op alle adviezen is het mogelijk om onder voorwaarden medewerking te verlenen aan het toepassen van een kabelgoottegel. Hiervoor is het van belang dat voor de kwaliteit van de openbare ruimte de gemeente het aanlegt op kosten van de aanvrager. Aanvullend kunnen er afspraken gemaakt worden in een overeenkomst over aansprakelijkheid e.d. Tot slot kun je hierbij in nadere regels aangeven in welke situatie je wel meewerkt met een kabelgoottegel en niet. Denk aan:

- Kabel komt door een groenvak en weg te lopen (geen medewerking)
- Kabel komt alleen door een voetpad met stoeptegels (wel medewerking)
- Kabel komt alleen door een voetpad met klinkers (geen medewerking)

De meeste input voor dit alternatief is aanwezig. Echter zal in een projectteam verdere uitwerking nodig zijn voor de voorwaarden, beleidsregels en aanvragen e.d. Een risico hierbij blijft een mogelijk kort geding door de concessiehouder van de huidige concessie voor openbare laadinfrastructuur.

3. Afwachten Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL)
We kunnen ook afwachten tot de landelijk werkgroep Veiligheid van de NAL een uitspraak doet over dit onderwerp. Maar er is op dit moment geen planning bekend en de vraag is hoe concreet hun voorstel is. Dit zorgt niet voor een antwoord op korte termijn richting onze inwoners.

Bijlage 1 - input extern en intern

EXTERN

Adviesraad toegankelijkheid
Wij adviseren de kabelgoottegel. Kabels onder een mat en overhangende kabels heeft niet onze voorkeur en is wat ons betreft gevaarlijk en vandalismegevoelig.

Veiligheidsregio/Brandweer
Zolang de kabels niet zijn beschadigd is dit qua brandveiligheid geen probleem. Echter is de kans aanwezig dat, door het gebruik van een onbeschermde kabel, door activiteiten op de stoep/weg de kabel wel beschadigd raakt en hierdoor kans op brand of elektrocutie ontstaat. Het is dus beter om de kabels hier tegen te beschermen. Hoe dit uitgevoerd moet worden is aan jullie om te bepalen.

Gebruikers
Voordelen voor gebruikers:

- Het is goedkoper dan de prijzen bij de openbare laadpaal;
- Interessante oplossing ivm eigen energieopbrengst door zonnepanelen;
- Auto dichtbij huis. Grote investering dus meer toezicht vanuit huis.

INTERN

Wegen
De oplossing biedt voor een structurele oplossing teveel onzekerheden met zich mee. Het meewerken aan een dergelijke maatregel brengt veel vraagtekens met zich mee waardoor je je af kunt vragen of je hieraan mee wil werken. Denk aan:

- De tegel is gericht op stoeptegels, maar is geen oplossing bij klinkers;
- Verschillen tussen huurhuis/koophuis en wat wals er nieuwe bewoners komen?
- Wie betaald, legt aan en voert het onderhoud uit?

Voorstel vanuit wegen is om te blijven inzetten op centrale openbare voorzieningen. Door o.a. meer de technologische ontwikkelingen in de gaten te houden zoals bijvoorbeeld de laadpalen in lantaarnpalen.

Verzekeringen/aansprakelijkheid
Wanneer de kabel (roerend goed) op de openbare weg ligt en deze is eigendom van iemand dan is de eigenaar aansprakelijk is voor de schade die deze kabel veroorzaakt. Het is wel goed om als gemeente beleid te hebben hoe om te gaan met deze kabels. Zo kun je eigenaren van elektrische auto's er op wijzen hoe om te gaan met laadkabels. Wij zien dan niet waarom de gemeente aansprakelijk kan zijn voor schades.

Brandpreventie
Wat brandpreventie betreft is het geen probleem als de auto op een parkeervak wordt opgeladen. Brandpreventief is dit beter dan opladen op de oprit omdat de kans op brandoverslag naar een woning kleiner is. Bij de kabel door de lucht is een groter risico op vandalisme en mogelijk brandgevaar. Mijn voorkeur gaat uit naar het opladen via een vast laadpunt bij het parkeervak maar als het niet anders kan dan de kabelgoottegels in de stoep.

Handhaving
Eén van de consequenties van verbieden is ook een vraag naar handhaving. In dit geval zal het juridisch goed vastgelegd moeten zijn voordat er gehandhaafd kan worden. Tegelijkertijd als we afwegen de prioriteit tegen de beschikbare capaciteit is het niet realistisch om te verwachten dat we actief kunnen handhaven.

Verkeer
Als er een keuze gemaakt moet worden gaat onze voorkeur uit naar de kabelgoottegel. De vraag is wat voor afstand acceptabel is. Alleen de stoep of ook door de weg. In principe kan wat ons betreft beide, maar zullen we in overleg met Wegen moeten vaststellen. Voorwaarde voor medewerking is wel dat we het parkeervak niet aanwijzen als parkeerplaats alleen voor het laden van elektrische auto's. Mocht er een buurtbewoner geparkeerd staan dient de bewoner te wachten met laden totdat het parkeervak weer vrij is. Zo voorkomen we ook een wildgroei aan borden in een woonstraat. En creëren we geen privé parkeerplaatsen. Het risico is wel dat buurtbewoners hier rekening mee gaan houden en het parkeervak wel een privékarakter krijgt. We hadden onze vraagtekens bij de toegankelijkheid. Echter sluiten we ons aan bij het advies van de toegankelijkheidscommissie.

Kabels en leidingen
Kabels en leidingen richten zich meer op kabels onder de grond en niet zozeer op kabels boven de grond. In dit geval maken zij zich wel zorgen over de veiligheid van de situatie. Met brandgevaar door amateurisme. Daarnaast kan in de toekomst de netcongestie voor problemen zorgen. Dit speelt bij openbare laadinfrastructuur ook een rol, maar daar kun je het beter sturen en monitoren.

Concessie
De concessie voor het realiseren van openbare laadinfrastructuur is gericht op o.a. deze doelgroep: inwoners met een elektrische auto's zonder eigen parkeergelegenheid. Op basis hiervan heeft Laadkracht een inschatting gemaakt voor hun Business Case om in te schrijven op de aanbesteding van SWF. Wanneer we een kabelgoottegel gaan faciliteren heeft dit nadelig invloed op deze Business Case. Laadkracht heeft de mogelijkheid om hier tegen in bezwaar te gaan en een kort geding aan te spannen. Dit nadelig effect is niet alleen van toepassing op de lopende aanbesteding, maar zal ook gevolgen hebben voor toekomstige aanbestedingen op het gebied van openbare laadinfrastructuur.

Reiniging: onkruidbestrijding en vegen
De gemeente borstelt de goten en stoepen. Dit doen we met machines. Wanneer we dit toestaan is er de kans dat we de kabel vernielen en onder stroom komen te staan.

Groen
Tussen de stoep en een parkeervak is in veel gevallen een groenstrook aanwezig. Het risico bestaat wanneer we dit toestaan en loslaten er tegels in het groen worden gelegd of de kabels in het groen worden gelegd. Het meeste onderhoud gebeurd machinaal hierdoor bestaat de kans dat we de kabel vernielen en onder stroom komen te staan.

APV
Op basis van de Algemene Plaatselijk Verordening, afdeling 2 is het mogelijk met een juiste onderbouwing een verzoek te weigeren. De argumenten in deze MEMO kunnen hiervoor gebruikt worden. De artikelen staan uitgebreid weergegeven in bijlage 3. Het gaat om de artikelen:

Artikel 2:10 - Voorwerpen op of aan de weg
Artikel 2:11 - Vergunning voor het aanleggen, beschadigen en veranderen van een weg
Artikel 2:15 - Hinderlijke beplanting of gevaarlijk voorwerp

Juridisch
In principe zijn er nu al mogelijkheden om het niet toestaan. Echter is het juridisch advies om beide gevallen (toestaan of weigeren) beleidsregels te schrijven waarin het toetsingskader wordt vastgesteld. De MEMO is hiervoor de basis om tot een goede uitwerking te komen. Bij weigeren wordt dan vastgesteld dat er geen medewerking wordt verleend met toelichting. Eventueel met hardheidsclausule dat je kan afwijken in bijzondere gevallen. Bijvoorbeeld voor minder validen.
Bij toestaan wordt aangegeven onder welke voorwaarden we medewerking kunnen verlenen. Eventueel met aanvragen en afspraken vast te leggen in een overeenkomst.

Bijlage 2 - praktijkvoorbeelden

1. 5.1.2e



2. 5.1.2e



5.1.2e



Bijlage 3 - APV, afdeling 2

Link naar APV: https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR619964/3

Artikel 2:10 Voorwerpen op of aan de weg
1. Het is verboden de weg of een weggedeelte anders te gebruiken dan overeenkomstig de publieke functie daarvan, als

a. daarvan niet van tevoren melding is gedaan aan het college;
b. dat gebruik schade toebrengt of kan toebrengen aan de weg, de bruikbaarheid van de weg belemmert of kan belemmeren, dan wel een belemmering vormt of kan vormen voor het beheer of onderhoud van de weg; of
c. dat gebruik niet voldoet aan redelijke eisen van welstand.

2. Het college kan met het oog op de belangen in het eerste lid en in het belang van de openbare orde of de woon- en leefomgeving nadere regels stellen.

3. Het bevoegde bestuursorgaan kan ontheffing verlenen van het verbod.

Artikel 2:11 Vergunning voor het aanleggen, beschadigen en veranderen van een weg
1. Het is verboden zonder of in afwijking van een vergunning van het bevoegde bestuursorgaan een weg aan te leggen, de verharding daarvan op te breken, in een weg te graven of te spitten, aard of breedte van de wegverharding te veranderen of anderszins verandering te brengen in de wijze van aanleg van een weg.

2. De vergunning wordt verleend als omgevingsvergunning door het bevoegd gezag, als de activiteiten zijn verboden bij een bestemmingsplan, beheers verordening, exploitatieplan of voorbereidingsbesluit.

Artikel 2:15 Hinderlijke beplanting of gevaarlijk voorwerp
Het is verboden beplanting of een voorwerp aan te brengen of te hebben op zodanige wijze dat aan het wegverkeer het vrije uitzicht wordt belemmerd of voor het wegverkeer hinder of gevaar ontstaat.

RAPPORT

Afwegingskader en eisen Verlengde Private Aansluitingen voor gemeenten

Definitief

Klant: Rijksdienst voor Ondernemend Nederland

Referentie: BI4317

Status: Definitief/1.2

Datum: 24 juni 2022

Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Laan 1914 no.35
3818 EX Amersfoort
Mobility & Infrastructure
Trade register number: 56515154

+31 88 348 20 00 T
+31 33 463 36 52 F
info@rhdhv.com E
royalhaskoningdhv.com W

Titel document: Afwegingskader en eisen Verlengde Private Aansluitingen voor gemeenten

Sub titel: Definitief
Referentie: BI4317
Status: 1.2/Definitief
Datum: 24 juni 2022
Projectnaam: RVO - NKL afwegingskader verlengd privaat aansluiten
Projectnummer: BI4317
Auteur(s): 5.1.2e, 5.1.2e, 5.1.2e

Opgesteld door: 5.1.2e, 5.1.2e, 5.1.2e

Classificatie

Projectgerelateerd

Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit document worden verveelvoudigd of openbaar gemaakt of worden gebruikt voor een ander doel dan waarvoor het document is vervaardigd. HaskoningDHV Nederland B.V. aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor dit document, anders dan jegens de Opdrachtgever.

Let op: dit document bevat mogelijk persoonsgegevens van medewerkers van HaskoningDHV Nederland B.V.. Voordat publicatie plaatsvindt (of anderszins openbaarmaking), dient dit document te worden geanonimiseerd of dient toestemming te worden verkregen om dit document met persoonsgegevens te publiceren. Dit hoeft niet als wet- of regelgeving anonimiseren niet toestaat.

1 Introductie en definitie 1

1.1 Aanleiding 1

1.2 Definitie 1

1.3 Leeswijzer 4

1.4 Totstandkoming van dit rapport 4

2 Afwegingskader ten aanzien van VPA’s 5

2.1 Waarom een gemeente met het vraagstuk rondom VPA's aan de slag gaat 5

2.2 Afwegingen ten aanzien van VPA’s 6

Ruimtelijke afwegingen 6

Juridische afwegingen 8

Organisatorische afwegingen 10

Financiële afwegingen 11

Technische- en veiligheidsafwegingen 12

2.3 Samenvattend 14

3 Aandachtspunten en eisen bij het toestaan van VPA’s 15

3.1 Aandachtspunten en eisen 15

1 Introductie en definitie

1.1 Aanleiding

Nederland zet steeds meer in op duurzame mobiliteit. De ambitie uit het klimaatakkoord is dat in 2030 alle nieuwe auto's emissievrij zijn. De verwachting is dat we dan richting 1,9 miljoen elektrische personenvoertuigen gaan en dat de overgrote meerderheid van deze elektrische voertuigen door (extern op te laden) batterijen zullen worden aangedreven. Hierdoor wordt de behoefte aan zowel (semi-)publieke als private laadinfrastructuur in verschillende vormen groter en groter. Eén van de vormen van private laadinfrastructuur is het Verlengd Privaat Aansluitpunt (VPA). Bij VPA bevindt de laadlocatie zich in de publieke ruimte, waarbij het laadpunt gevoed wordt via een kabel die is aangesloten op een private netaansluiting van een woonhuis (of bedrijfspand).

Omdat bij VPA's (een deel van) de laadvoorziening in de publieke ruimte is gelegen, komt een deel van de risico's en de verantwoordelijkheden bij de gemeente te liggen. Maar aangezien het gaat om een private aansluiting, hebben gemeenten minder invloed op dit onderdeel.
De verdeling van de risico's en verantwoordelijkheden en de onzekerheid die dit met zich meebrengt voor gemeenten roepen een aantal vragen op. Is het mogelijk VPA's op een technisch verantwoorde en veilige manier toe te passen en wie moet hiervoor zorgdragen? Wat zijn beleidsmatige afwegingen die gemeenten kunnen maken? Er is behoefte aan inzicht in de laatste (technologische) ontwikkelingen, de best practices en advies aan gemeenten en andere overheden hoe met VPA's om te gaan.

Om te zorgen dat gemeenten een goede afweging kunnen maken om al dan niet VPA's toe te staan, is er in deze rapportage een afwegingskader opgesteld dat rekening houdt met de volgende aspecten:

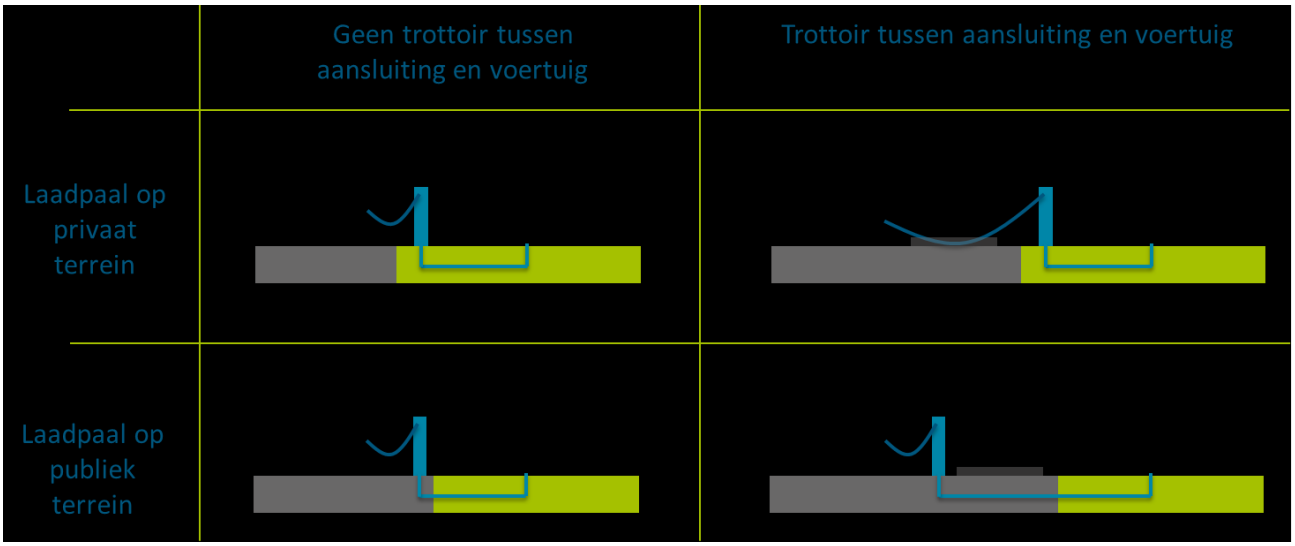
- Ruimtelijke aspecten
- Juridische aspecten
- Organisatorische aspecten
- Financiële aspecten
- Technische (veiligheids-)aspecten

Daarnaast wordt met deze rapportage een overzicht gegeven van (technische) eisen die een gemeente kunnen stellen bij realisatie van een VPA door een bewoner. Deze eisen moeten het overzichtelijk maken voor gemeenten welke eisen komen kijken bij VPA en op die manier bijdragen aan het versnellen van de uitrol van laadinfrastructuur, maar dienen ook om de veiligheid van de toepassing te waarborgen.

1.2 Definitie

In deze rapportage wordt de volgende definitie van VPA toegepast:

"Laadfaciliteit voor privaat gebruik, met de laadlocatie in de publieke ruimte, waarbij het laadpunt gevoed wordt via een kabel die is aangesloten op een private netaansluiting van een woonhuis of bedrijfspand"



Figuur 1 - meest voorkomende configuraties van VPA

De meest voorkomende configuraties zijn schematisch weergegeven in figuur 1. Daarnaast is er oog voor de volgende situaties:

- Laadpunt gemonteerd aan een object in de private ruimte, maar gesitueerd boven de openbare ruimte. Bijvoorbeeld een laadpaal gemonteerd aan een gevel.
- Laadpaal op private ruimte die een parkeerplek op private ruimte bedient, maar waarvan de kabel door de publieke ruimte loopt.
- Binnen deze definitie vallen dus zowel gereserveerde als niet-gereserveerde parkeerplekken.

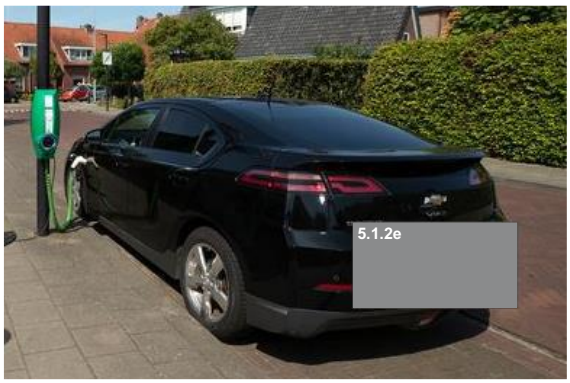
Voor deze vormen van VPA's is deze rapportage van toepassing, inclusief de afwegingen, aandachtspunten en eisen.

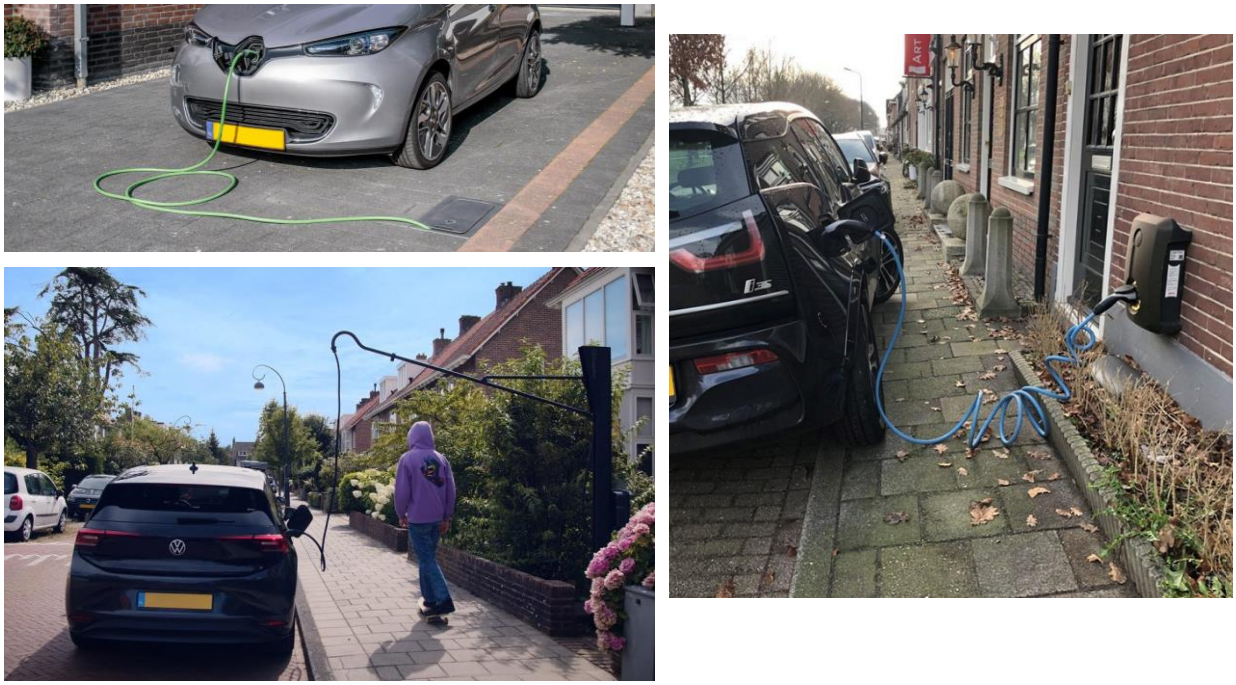
In figuur 2 zijn enkele voorbeelden van toepassingen van VPA's weergegeven.











Figuur 2 - voorbeelden van VPA-toepassingen

Laadpalen voor publiek gebruik en op mandelig terrein vallen buiten scope
Binnen deze definitie van VPA's vallen geen laadpalen die voor publiek gebruik bestemd zijn. Onder de scope valt niet het verkopen van stroom aan derden, door bijvoorbeeld activatie met een laadpas. Uitgangspunt in deze rapportage is dat dat het toepassingsgebied is van openbare laadpalen, die gerealiseerd worden door laadpaalexploitanten. Als een bewoner een laadpaal voor anderen toegankelijk wil maken, fungeert deze als exploitant en moet hij ook voldoen aan de eisen die aan exploitanten in de openbare ruimte gesteld worden. Daarnaast treedt de eigenaar in concurrentie met de exploitant van publieke laadpalen. Aan het door een particulier realiseren van laadpalen voor publiek gebruik zitten dus een aantal haken en ogen, maar die worden niet behandeld in deze rapportage.

Ook laadpalen op mandelig terrein vallen buiten de bovengenoemde definitie van VPA's. Een mandeligheid is een bijzondere vorm van mede-eigendom. Bij mandelig terrein gaat het om terreinen die niet volledig privé zijn, maar ook niet openbaar. Parkeerterreinen waarbij de parkeerplaatsen van eigenaren gezamenlijk zijn en waarbij niemand recht heeft op een eigen parkeerplaats, is een vorm van mandeligheid. Dit is vaak het geval bij VVE-gebouwen. In de praktijk kan dit leiden tot geschilpunten over wie waar mag parkeren, de realisatie van (gezamenlijke) initiatieven, beheer en de daadwerkelijke uitvoer van gezamenlijk onderhoud.

Wij adviseren gemeenten nadrukkelijk om extra rekening te houden met deze mate van complexiteit bij het wel of niet toepassen van laadpalen op mandelig terrein en dit afzonderlijk af te wegen.

1.3 Leeswijzer

Deze rapportage helpt gemeenten bij het bepalen van een standpunt ten aanzien van VPA's. In hoofdstuk 2 is een afwegingskader ten aanzien van deze VPA's weergegeven. Eerst komt aan bod waarom gemeenten met het vraagstuk naar VPA's aan de slag moeten. Dan worden alle afwegingen ten aanzien van VPA's beschreven. Dit hoofdstuk sluit af met een samenvattende paragraaf.

In hoofdstuk 3 is beschreven welke aandachtspunten rondom de toepassing van VPA aan de orde zijn en welke eisen er kunnen worden gesteld, indien van toepassing, bij het toestaan van VPA's. Gemeenten kunnen deze eisen stellen ten aanzien van de realisatie, beheer en onderhoud van VPA's als ze besluiten om VPA's toe te staan.

1.4 Totstandkoming van dit rapport

Bij de totstandkoming van dit rapport zijn vertegenwoordigers betrokken vanuit de samenwerkingsregio's in het kader van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL-regio's).

Daarnaast zijn een aantal gemeenten geïnterviewd:

- Gemeente Krimpenerwaard
- Gemeente Venlo
- Gemeente Leeuwarden
- Gemeente Aa en Hunze
- Gemeente Utrecht

Tijdens de interviews is er onder andere ingegaan op wat de gemeenten nu al doen op het gebied van VPA's, de ervaring met VPA's binnen gemeenten, de mogelijke afwegingen bij het wel of niet toestaan van VPA's en hoe om te gaan met bestaande VPA's.

2 Afwegingskader ten aanzien van VPA’s

In dit hoofdstuk zijn de redenen opgenomen waarom een gemeente met VPA’s aan de slag gaat. Daarnaast zijn alle afwegingen opgenomen die een rol spelen bij het wel of niet toestaan van VPA’s.

2.1 Waarom een gemeente met het vraagstuk rondom VPA's aan de slag gaat

De opgave om voldoende laadinfrastructuur te realiseren voor de toenemende groei van elektrische auto’s is enorm. Thuis of in de buurt van het huis kunnen laden is voor bijna alle elektrische rijders belangrijk. Een deel van de bewoners heeft de beschikking over een eigen (private) parkeergelegenheid en kan daar een eigen laadinfrastructuur realiseren. Als een bewoner geen eigen oprit heeft, is deze voor het laden aangewezen op een publieke laadpaal die (nog) niet altijd op korte afstand van de woning ligt. In dat geval kan de bewoner de vraag stellen aan de gemeente om een VPA te (helpen) plaatsen. Aantrekkelijk voor een bewoner is dat de kosten voor privaat laden lager kunnen zijn dan laden aan een publieke laadpaal. Wel moet de bewoner zelf een laadpaal aanschaffen en (laten) installeren.

Verder kunnen VPA’s een middel zijn om EV-rijden te stimuleren en daarmee de mobiliteit binnen een gemeente te verduurzamen. Als achter de netaansluiting ook energie opgewekt wordt, in de vorm van zonnepanelen, wordt vraag en aanbod van energie nog dichter bij elkaar gebracht. De gemeente zal het verzoek om een VPA moeten afwegen tegen alle relevante belangen die daarbij komen kijken en die hierna worden toegelicht.

2.2 Afwegingen ten aanzien van VPA's

In deze paragraaf zetten we uiteen welke aandachtspunten VPA's met zich meebrengen. De afwegingen zijn gecategoriseerd in ruimtelijke, juridische, organisatorische, financiële en technische (veiligheids-) aspecten. Bij elke afweging is een omschrijving opgenomen en zijn er concrete acties opgenomen waar gemeenten rekening mee moeten houden, wanneer dit aspect van toepassing is binnen de gemeente.

Ruimtelijke afwegingen

Impact op de openbare ruimte

Omschrijving	Veel VPA's zorgen voor een verrommeling van het straatbeeld. De gemeente is verantwoordelijk voor de inrichting van de openbare ruimte. Het toevoegen van objecten in de openbare ruimte door particulieren zal zij daarom willen reguleren. Er zijn veel verschillende soorten VPA's, zodat er sprake kan zijn van verrommeling van het straatbeeld wanneer VPA's worden toegestaan. Ook wanneer de gemeente een keuze maakt voor één vorm van VPA, zoals de kabelgoot, een chargearm, kabelmat, streetplug etc., zal de toepassing daarvan per woning en straat van elkaar kunnen verschillen omdat woningen en straten verschillen en een andere uitstraling kunnen hebben. De kwantiteit speelt ook een rol; in een relatief rustige straat met bijvoorbeeld 7 woningen aan weerszijden zou je al 14 VPA's kunnen krijgen als die worden toegestaan.
Afweging	Om de mate van verrommeling te beperken als VPA's worden toegestaan, kan het wenselijk zijn om één type VPA toe te staan en te streven naar uniformiteit (hoewel ook dan het straatbeeld kan worden aangetast zoals hierboven beschreven). De gemeente kan bijvoorbeeld in de APV of in een andere verordening een vergunningvereiste voor het plaatsen van een VPA opnemen en daarbij een bepaald type voorschrijven. De gemeente kan ook vanuit privaatrechtelijk oogpunt alleen toestemming verlenen aan een gebruiker voor een bepaald type VPA. Het is aan te raden dit dan op te nemen in beleid, zodat gebruikers weten waar zij aan toe zijn. Vanzelfsprekend is het belangrijk dat het privaatrechtelijk en publiekrechtelijk handelen van de gemeente op elkaar zijn afgestemd. Het is bijvoorbeeld onwenselijk dat iemand wel een vergunning op grond van de APV verkrijgt, maar geen privaatrechtelijke toestemming om de laadpaal in gemeentelijke grond te plaatsen, of andersom. Interne afstemming op beide punten is dus gewenst.
Acties bij toestaan VPA	• Eventueel in APV of andere verordening vergunningvereiste voor het plaatsen van VPA opnemen één type voorschrijven. • En/of alleen privaatrechtelijk toestemming verlenen voor één type. • Handhaven op het gebruikte type.
Acties bij niet toestaan VPA	• Eventueel expliciet verbod opnemen in APV of andere verordening (als er niet al een verbod in staat voor het plaatsen van obstakels op de openbare weg). • Geen privaatrechtelijke toestemming verlenen voor VPA. • Minimaal reageren op en handhaven bij meldingen van burgers.

Toegankelijkheid van de openbare ruimte

Omschrijving	De toegankelijkheid van de openbare ruimte, ook voor minder validen en ouderen, is een aandachtspunt bij VPA's. Zeker wanneer er een kabel over de stoep wordt getrokken of er gebruik wordt gemaakt van een kabelmat, vormt dit een obstakel dat mensen kan hinderen. Gemeenten beschouwen VPA's daarom veelal als vergunningplichtig op grond van de APV, waarin doorgaans is opgenomen dat het niet is toegestaan om zonder vergunning voorwerpen te plaatsen aan, boven, op of in de weg.
Afweging	De gemeente kan de toepassing van en het al dan niet toestaan van VPA's reguleren in bijvoorbeeld de APV. Bij het vergunningplichtig maken van VPA's kunnen voorwaarden

	worden gesteld, zoals het waarborgen van de toegankelijkheid van de openbare ruimte. Gedacht kan worden aan eisen als het wegwerken van kabels, niet voor nooduitgangen, geen laadpaal als de stoep te smal is etc. Deze voorwaarden kunnen dan worden getoetst bij het proces van vergunningverlening.
Acties bij toestaan VPA	• Voorwaarden voor toegankelijkheid stoep opnemen in APV. • Voorwaarden handhaven.
Acties bij niet toestaan VPA	• Verbod opnemen in APV of APV controleren op algemeen verbod voor het plaatsen van obstakels. • Minimaal reageren op en handhaven bij meldingen van burgers.

Beschikbaarheid parkeerplaats

Omschrijving	Als bewoners een VPA realiseren, claimen ze daarmee informeel de parkeerplek erbij voor hun eigen voertuig. Dit kan voor een gevoel van ongelijkheid in de buurt zorgen.
Afweging	Het is belangrijk om voor het toestaan van een VPA te verkennen of de omwonenden hiermee akkoord gaan. Het initiatief hiertoe kan bij de aanvrager van de VPA neergelegd worden.
Acties bij toestaan VPA	• Omwonenden betrekken bij behandeling aanvraag VPA.
Acties bij niet toestaan VPA	• Geen bijzonderheden.

Gelijkheid tussen bewoners

Omschrijving	Sommige delen van een gemeente lenen zich niet goed voor VPA's, bijvoorbeeld als de parkeerdruk hoog is of als de inrichting van de straat zich er bij de ene woning niet voor leent om VPA's toe te passen en bij de andere wel. Wanneer gemeenten onderscheid maken per buurt waar zij wel of niet VPA's toestaan, zorgt dat voor ongelijkheid tussen bewoners en een niet-eenduidig beleid. Dit heeft op zijn beurt weer effect op de handhaafbaarheid door BOA's.
Afweging	De gemeente kan het beleid achter VPA's en de strategische keuzes rondom de toepassing van VPA's, al dan niet onderverdeeld per buurt of wijk, opnemen in een laadvisie. Op die manier wordt ongelijkheid niet weggenomen, maar kunnen de verschillen per gebied en situatie in kaart worden gebracht en kan de afweging om VPA's in sommige gevallen wel of niet toe te staan worden gemotiveerd. De gemeente kan onder verwijzing naar de laadvisie geen privaatrechtelijke toestemming verlenen in de wijken waar VPA's onwenselijk worden geacht, of zij kan dit (ook) in een APV of andere verordening regelen door alleen vergunning te verlenen voor de wijken waar zij VPA's wel passend vindt.
Acties bij toestaan VPA	• Beleid formuleren en onderbouwen in laadvisie. • Eventueel vergunningvoorwaarden opnemen in APV of andere verordening. • Alleen privaatrechtelijke toestemming verlenen voor passende wijken. • Handhaven van vergunningvoorwaarden.
Acties bij niet toestaan VPA	• Geen privaatrechtelijke toestemming verlenen voor VPA. • Eventueel expliciet verbod opnemen in APV of andere verordening. • Vastleggen in de gemeentelijke laadvisie. • Minimaal reageren op en handhaven bij meldingen van burgers.

Nut en noodzaak VPA

Omschrijving	Een vraag is hoe de behoefte aan VPA's zich in de toekomst zal ontwikkelen. Alle gemeenten bieden een vorm van publieke laadinfrastructuur aan hun bewoners aan en het netwerk groeit snel. Veel gemeenten zetten hierop in, wat de behoefte aan VPA's kan doen afnemen. Andersom kan (grootschalige) toepassing van VPA's een bedreiging vormen voor de businesscase van een CPO en het dus onaantrekkelijk maken om te investeren in een dekkend laadnetwerk in de betreffende gemeente. Het kan namelijk ook zo zijn dat bij het toestaan van VPA's; dit een versterkend effect heeft op de vraag naar nog meer VPA's, ook gezien het marktaandeel van elektrische auto's toeneemt.
Afweging	We adviseren de gemeente het beleid achter VPA en de strategische keuzes rondom de toepassing van VPA's, rekening houdend met de ontwikkeling van laadinfra-markt, op te nemen in een op te stellen laadvisie van de gemeente en in gesprek te gaan met opererende CPO's.
Acties bij toestaan VPA	• Beleid en (strategische) keuzes rondom VPA opnemen in laadvisie. • In gesprek met in de gemeente opererende CPO's.
Acties bij niet toestaan VPA	• Beleid en (strategische) keuzes rondom VPA opnemen in laadvisie.

Juridische afwegingen

Eigendom

Omschrijving	De eigenaar van de grond wordt door natrekking ook eigenaar van de werken die op de grond zijn geplaatst en die duurzaam met de grond zijn verenigd (artikel 5:20 Burgerlijk Wetboek). De gemeente zal dus eigenaar worden van een laadpaal of laadobject (hierna gezamenlijk 'laadpaal') die in gemeentegrond is geplaatst met de bedoeling om daar duurzaam ter plaatse te blijven.
Afweging	Wil de gemeente geen eigenaar worden van de objecten, dan zal er een opstalrecht moeten worden gegeven voor de objecten. De gemeente kan er ook voor kiezen om geen opstalrecht te verlenen en dus eigenaar te worden van de objecten, maar door middel van een overeenkomst met de bewoner afspraken maken over onderhoud, melding van een verhuizing etc. De gemeente zal vervolgens moeten toezien op de naleving van de overeenkomsten, er zullen bijvoorbeeld periodieke controles moeten worden uitgevoerd.
Acties bij toestaan VPA	• Gemeente moet keuze maken of hij/zij eigenaar van laadvoorziening wil zijn. • Zo niet, dan opstalrecht via overeenkomst verlenen aan eigenaar. • Akte van vestiging opstalrecht vastleggen bij notaris. • Actieve handhaving en controle van overeenkomst.
Acties bij niet toestaan VPA	• Controles uitvoeren op aanwezigheid illegale VPA's in gemeente, maar minimaal reageren op en handhaven bij meldingen van burgers. Anders kan gemeente ook bij niet toestaan VPA als eigenaar worden aangemerkt.

Aansprakelijkheid

Omschrijving	De gemeente die door natrekking eigenaar is van de laadpaal (of andere objecten), is ook aansprakelijk voor schade als die het gevolg is van de laadpaal. Dan rust er een risicoaansprakelijkheid op de gemeente op grond van artikel 6:174 Burgerlijk Wetboek. Wanneer een opstalrecht is verleend voor de plaatsing van de laadpaal, blijft de bewoner eigenaar van de laadpaal en daarmee aansprakelijk. Het opstalrecht moet worden ingeschreven in de openbare registers, zodat derden kunnen nazoeken wie de eigenaar is van de opstal.

Afweging	Met de bewoner kan een overeenkomst worden gesloten waarbij wordt afgesproken dat eventuele schadevergoedingen die de gemeente moet betalen, op de bewoner worden verhaald. Er moet hierbij worden bedacht dat er een kans is dat de gemeente (gedeeltelijk) aansprakelijk blijft bij ongelukken in de straat of de stoep vanwege haar verantwoordelijkheid voor de openbare ruimte en bedacht moet worden dat de draagkracht van een particulier (en de aanwezigheid en dekking van een opstal-/ aansprakelijkheidsverzekering) onvoldoende kan zijn om de kosten te kunnen verhalen.
Acties bij toestaan VPA	• Opstalrecht via overeenkomst verlenen aan eigenaar. • Akte van vestiging opstalrecht vastleggen bij notaris. • Overeenkomst met eigenaar m.b.t schadevergoedingen. • Incalculeren dat gemeente verantwoordelijk is voor openbare ruimte en dat eigenaar misschien onvoldoende draagkrachtig is om kosten op te kunnen verhalen.
Acties bij niet toestaan VPA	• Controles uitvoeren op aanwezigheid illegale VPA's in gemeente, maar minimaal reageren op en handhaven bij meldingen van burgers. Anders kan gemeente ook bij niet toestaan VPA als eigenaar worden aangemerkt.

Concessie

Omschrijving	Veel gemeenten/regio's hebben concessies verleend aan ondernemingen om publieke laadpalen in de gemeente te mogen plaatsen. Mogelijk bevat de concessie afspraken over VPA's binnen de gemeente.
Afweging	Wanneer de gemeente VPA's toestaat, kan zij inschrijvende partijen bij een (op)nieuw te verlenen concessie hierover voor of bij het uitzetten van de concessie informeren.
Acties bij toestaan VPA	• Controleren concessieafspraken CPO's. • Informeren partijen en opnemen in concessieafspraken bij nieuw te verlenen concessie over VPA's.
Acties bij niet toestaan VPA	• Geen bijzonderheden

Organisatorische afwegingen

Interne processen

Omschrijving	VPA's vereisen extra inzet van medewerkers van de gemeente. Staat een gemeente VPA's niet toe, dan zal de gemeente moeten inzetten op handhaving, in ieder geval als er meldingen binnenkomen. Worden VPA's wel toegestaan, dan zijn er mogelijk vergunningen nodig, moet er een overeenkomst worden gesloten of opstalrecht worden afgegeven. De gemeente moet beheer uitvoeren op de VPA's en de overeenkomsten, zoals periodiek controleren of er onderhoud wordt gepleegd en reageren op meldingen bij schade of verloedering. Wanneer de bewoner verhuist, zal de gemeente moeten nagaan of de nieuwe bewoner de VPA wil overnemen. Als die dat niet wil, zal de gemeente erop moeten toezien dat de VPA wordt verwijderd en de openbare ruimte weer in oude staat wordt gebracht. Dit alles brengt extra interne procesgangen en besluitvormingsprocessen met zich mee.
Afweging	De gemeente kan leges in rekening brengen bij de bewoners die een aanvraag voor een vergunning voor een VPA indienen. Deze leges zullen niet alle gemeentelijke kosten dekken, maar alleen zien op de gemeentelijke kosten voor het verstrekken van de vergunning. De gemeente kan ook in een overeenkomst afspraken maken over te vergoeden kosten, mits dit geen overlap heeft met kosten die de gemeente al door leges kan verhalen. Hiermee kunnen de kosten of een deel van de kosten die gepaard gaan met de extra interne processen en procedures voor de gemeente in verband met VPA's gedekt worden.
Acties bij toestaan VPA	• In gesprek gaan met de afdelingen binnen de gemeenten, waaronder handhaving, meldingen, vergunningen, beheer, civiele uitvoer, juridisch en beleid over de benodigde werkzaamheden en capaciteit voor het opstellen van beleid, voor handhaving & klachtenafhandeling én voor de aanvraag-, realisatie-, beheer- en onderhoudsfase van VPA's. • Eventueel regels rondom leges voor VPA-vergunning vaststellen in de legesverordening. • Eventueel afspraken opnemen over te vergoeden kosten in een overeenkomst tussen gemeente en bewoner.
Acties bij niet toestaan VPA	• In gesprek gaan met de afdelingen binnen de gemeenten, waaronder handhaving, meldingen, vergunningen, juridisch en beleid over de benodigde werkzaamheden en capaciteit voor het opstellen van beleid, voor handhaving & klachtenafhandeling én voor de aanvraagfase omtrent het verbieden van VPA's.

Bestaande VPA's

Omschrijving	Verschillende gemeenten staan nu VPA's toe. Het al bestaan van VPA's binnen een gemeente, speelt een impliciete rol bij het verder toestaan of juist verbieden van VPA's. Gemeenten kunnen, door de huidige ervaring die ze met VPA's hebben, ervoor kiezen om met het bestaand of een aangepast beleid VPA's verder toe te staan. Het kan ook zijn dat, op basis van een hernieuwde afweging, een gemeente besluit VPA's niet meer toe te staan.
Afweging	Een gemeente kan nieuw beleid vormen en is niet gehouden om het beleid te baseren op een bestaande situatie. Wil de gemeente geen VPA's meer toestaan, dan kan het beleid vormen waarmee het verduidelijkt hoe het omgaat met bestaande situaties. Hierbij is communicatie naar de bewoners van belang, waarin het nieuwe beleid uitgelegd wordt. Wil de gemeente geen VPA's meer toestaan, dan kan zij haar beleid wijzigen. Is de bestaande VPA niet vergunningplichtig of anderszins in strijd met publiekrechtelijke regelgeving, dan kan de gemeente op grond van haar eigendomsrecht eisen dat deze wordt verwijderd. Heeft de gemeente afspraken gemaakt met de bewoner over het

	realiseren van de bestaande VPA, dan hangt het af van die afspraken of en hoe de gemeente op haar toestemming kan terugkomen. De gemeente kan ook een uitsterfregeling hanteren: geen nieuwe VPA's meer toestaan, maar de bestaande gedogen. Hierbij is wel van belang dat aanpassingen aan de VPA niet meer mogelijk zijn. Mogelijk kan ook een einddatum voor VPA's opgenomen worden. Zijn bestaande VPA's in strijd met de APV en is daarvoor geen vergunning verleend, dan moet de gemeente handhavend optreden. De gemeente kan, onder omstandigheden en goed gemotiveerd, prioriteit aanbrengen in situaties waarop het handhaaft. Wanneer er echter een verzoek om handhaving wordt ingediend, zal de gemeente moeten optreden.
Acties bij toestaan VPA	• (Nieuw) beleid rondom VPA formuleren en onderbouwen in laadvisie. • (Nieuw) beleid communiceren met bewoners.
Acties bij niet toestaan VPA	• (Nieuw) beleid rondom niet toestaan van VPA formuleren en onderbouwen in laadvisie. • Beleid formuleren op de bestaande VPA's. • Communiceren naar bewoners dat en waarom de gemeente VPA's verbiedt. • Optreden tegen VPA's op grond van eigendomsrecht. • Bestaande afspraken rondom VPA's nalopen en controleren of gemeente toestemming kan intrekken. • Uitsterfregeling formuleren in beleid en/of in APV. • Minimaal reageren op en handhaven bij meldingen van burgers.

Financiële afwegingen

Extra benodigde werkzaamheden en kosten

Omschrijving	Hoewel de gemeente kosten bespaart, omdat zij niet zelf een laadpaal hoeft aan te leggen, maar de bewoner dit doorgaans zelf bekostigt, brengen VPA's toch extra kosten met zich mee voor de gemeente die zich niet of in mindere mate voordoen bij publieke laadinfra. De hiervoor bij 'interne processen' benoemde extra taken en werkzaamheden die komen kijken bij het reguleren van VPA's brengen extra kosten met zich mee, zoals kosten voor: • Ambtelijke uren voor contractvorming of behandeling van vergunningaanvragen; • Extra inzet van medewerkers voor handhaving, klachtenafhandeling en meldingen van bijvoorbeeld schade of verloedering; • Realisatie, beheer en onderhoud en de achterliggende processen die hiermee gemoeid gaan; • Aansprakelijkheid voor schade als die het gevolg is van de laadpaal. Dit voor gemeente die door natrekking eigenaar blijkt te zijn van de laadpaal (of andere objecten); • Communicatie en stakeholdermanagement; • Meerjarenbeleid rondom VPA's; • Overige interne procesgangen, procedures en besluitvormingsprocessen, zoals het eventueel opstellen van verkeersbesluiten, toezien op procedures bij verhuizingen, regie houden op de openbare ruimte en de ondergrondse infrastructuur.
Afweging	De gemeente kan leges in rekening brengen bij de bewoners die een aanvraag voor een vergunning voor een VPA indienen. Deze leges zullen niet alle gemeentelijke kosten dekken, maar alleen zien op de gemeentelijke kosten voor het verstrekken van de vergunning. De gemeente kan ook in een overeenkomst afspraken maken over te vergoeden kosten, mits dit geen overlap heeft met kosten die de gemeente al door

	leges kan verhalen. Hiermee kunnen de kosten of een deel van de kosten die gepaard gaan met de extra gemeentelijke kostenposten in verband met VPA's gedekt worden.
Acties bij toestaan VPA	• Eventueel regels rondom leges voor VPA-vergunning vaststellen in de legesverordening. • Eventueel afspraken opnemen over te vergoeden kosten in een overeenkomst tussen gemeente en bewoner. • Rekening houden met ambtelijke inzet voor contractvorming, handhaving, realisatie, besluitvormingsprocessen. • Incalculeren dat gemeente verantwoordelijk is voor openbare ruimte en dat eigenaar misschien onvoldoende draagkrachtig is om kosten op te kunnen verhalen.
Acties bij niet toestaan VPA	• Intern communiceren dat de gemeente VPA's verbiedt. • Rekening houden met ambtelijke inzet op handhaving, besluitvormingsprocessen en communicatie.

Technische- en veiligheidsafwegingen

Slip- en struikelgevaar

Omschrijving	Niet voor elke woning is direct een parkeerplaats beschikbaar, waardoor het nodig kan zijn dat de bekabeling van de VPA een openbare weg of fietspad doorkruist om een parkeerplaats te bereiken. Dit brengt gevaren met zich mee, bijvoorbeeld slip- en struikelgevaar bij een kabelgoot of kabelmat, of andere gevaren door het loskomen van kabels of de kabelmatten.
Afweging	De gemeente kan de toepassing van en het al dan niet toestaan van VPA's reguleren in de APV, waarbij rekening wordt gehouden met de bekabeling ten aanzien van slip- en struikelgevaar in de openbare ruimte en voorwaarden stellen om dit gevaar te voorkomen. Deze voorwaarden kunnen in een later stadium ook getoetst worden.
Acties bij toestaan VPA	• Voorwaarden ter voorkoming van struikelgevaar opnemen in APV. • Voorwaarden handhaven.
Acties bij niet toestaan VPA	• Verbod opnemen in APV of APV controleren op algemeen verbod. • Minimaal reageren op en handhaven bij meldingen van burgers.

Druk op ondergrondse infrastructuur

Omschrijving	VPA's waarbij bekabeling ingegraven wordt zorgen voor extra infrastructuur in de ondergrond, waar vaak al veel infrastructuur aanwezig is. Dit heeft gevolgen voor aanleg of renovatie van publieke voorzieningen, zoals riolering, glasvezel, warmtenetten, elektriciteitsnet, waterleidingen etc. Doorgaans zal de gemeente regie willen behouden op de werkzaamheden in de ondergrond en een particulier niet toestaan om dat te doen. Wanneer het particulieren wordt toegestaan om kabels en leidingen te plaatsen in de ondergrond, bemoeilijkt dit de uitvoering van werkzaamheden door de nutsbedrijven.
Afweging	De opdrachtgever die graafwerkzaamheden laat uitvoeren in de ondergrond moet een melding doen aan de Dienst voor het Kadaster en openbare registers op grond van de Wet informatie-uitwisseling bovengrondse en ondergrondse netten en netwerken, de zogenoemde KLIC-melding. Hierdoor ontvang je vóór het graven informatie over de ligging van de bestaande leidingen en kabels. Na het graven moet je ook een revisietekening indienen zodat bekend is waar de nieuwe kabel ligt. Deze verplichting geldt ook als de opdrachtgever een particulier is. Hiermee kan zicht worden gehouden op de ondergrondse infrastructuur (maar uiteraard op zichzelf niet voorkomen dat de

	druk op de ondergrond toeneemt). Wanneer de gemeente de regie wil houden op de ondergrond, kan zij de graafwerkzaamheden laten uitvoeren door een door haar geselecteerde partij en de kosten verhalen op de bewoner.
Acties bij toestaan VPA	• Bij graafwerkzaamheden, toezien op uitvoer KLIC-melding aan de Dienst voor het Kadaster en openbare registers. • Na graafwerkzaamheden, toezien op uitvoer en indienen revisietekening. • Zoveel als mogelijk regie houden op de (graaf-) werkzaamheden.
Acties bij niet toestaan VPA	• Minimaal reageren op en handhaven bij meldingen van burgers.

Veiligheidsrisico's

Omschrijving	Bij een VPA ligt het initiatief tot het realiseren van de laadinfrastructuur vaak bij de bewoner. Er is dus minder toezicht op de kwaliteit van de gebruikte laadinfrastructuur, bekabeling en elektrotechnische aansluiting. Dit kan een veiligheidsrisico vormen.
Afweging	Als gemeente kan je eisen stellen zodat de laadinfrastructuur voldoet aan de geldende NEN-, IEC, en ISO-normen, en een CE-keurmerk heeft. Verder kan de gemeente eisen dat aanleg door een erkend installateur gedaan wordt, en eventueel een schouw na oplevering door een expert namens de gemeente eisen. Sla zeker de Basisset AC-laden van het NKL na. Hierin zijn de technische eisen aan een laadpaal uitgewerkt, waarvan er veel ook voor private laadpalen van toepassing zijn.
Acties bij toestaan VPA	• Eisen stellen aan de realisatie, beheer en onderhoud van de laadinfrastructuur, zodat de laadinfrastructuur voldoet aan de NEN-, IEC, en ISO-normen, en een CE-keurmerk heeft. • Eisen dat de aanleg door een erkend installateur gedaan wordt. • Handhaven en toezien op de uitvoer en naleven van de gestelde eisen.
Acties bij niet toestaan VPA	• Beleid ten aanzien van eisen formuleren op de bestaande VPA's. • Minimaal reageren op en handhaven bij meldingen van burgers.

Werkzaamheden netbeheerder

Omschrijving	Het werk van de netbeheerder is complexer bij VPA's dan andere laadpunten, omdat per geval gekeken moet worden naar de kruising van de VPA met de kabels- en leidingenstrook, de veiligheid van de aansluitingen en onvoorspelbaar laadgedrag.
Afweging	De netbeheerder en degene die de VPA aansluit moeten met elkaar in overleg over bovengenoemde punten. De netbeheerder zal zijn werkprocessen daarop moeten afstemmen.
Acties bij toestaan VPA	• Toezien op tot stand komen gesprek met netbeheerder en aanvrager VPA over het energiesysteem.
Acties bij niet toestaan VPA	• Minimaal reageren op en handhaven bij meldingen van burgers.

2.3 Samenvattend

In paragraaf 2.1 is uiteengezet waarom een gemeente met VPA's aan de slag gaat. In paragraaf 2.2 zijn de afwegingen ten aanzien van VPA's genoemd, mét daarbij een omschrijving van de afwegingen én de concrete acties waar gemeenten rekening mee moeten houden.

Met deze aspecten gezamenlijk is het aan de gemeenten om een afweging te maken om VPA's al dan niet toe te staan. Wegen de redenen om VPA's toe te staan zwaarder dan de redenen om dat niet te doen? Zijn de acties die genomen dienen te worden als VPA's worden toegestaan acceptabel, en is de gemeente bereid de restrisico's te dragen? In dergelijke gevallen kunnen gemeenten VPA's toestaan.

Het kader in deze rapportage levert geen uniform toepasselijk beleid op, aangezien elke gemeente en elke situatie om zijn eigen context vraagt. Hiermee kunnen dezelfde afwegingsaspecten tot andere keuzes leiden voor de verschillende gemeenten. Om tot een contextuele beleidskeuze te komen, worden gemeenten geadviseerd om de redenen om VPA's te overwegen en de afwegingen die redenen kunnen zijn om VPA's niet toe te staan, zoveel als mogelijk en wenselijk, afzonderlijk van andere gemeenten na te lopen.

Wegen de maatregelen die gemeenten hebben te nemen en de restrisico's niet op tegen de voordelen van VPA's? Dan kunnen gemeenten het beste VPA's geheel verbieden in hun gemeente. Bij een dergelijke beslissing én om deze beslissing te borgen wordt geadviseerd de acties bij het niet toestaan van VPA's (zie paragraaf 2.2) uit te voeren.

Veel gemeenten in Nederland kiezen voor deze lijn. De G4-gemeenten hebben ervoor gekozen om geen VPA's toe te staan, omdat hun ervaring is dat bij het grootschalig toepassen van VPA's de voordelen niet opwegen tegen de nadelen. Ook de RAL-regio Zuid adviseert de gemeenten geen VPA's toe te staan.

Als een gemeente besluit VPA's toch toe te staan, dan zullen verschillende acties moeten worden ondernomen die zijn benoemd bij de afwegingen. Het volgende hoofdstuk (hoofdstuk 3) gaat verder in op de aandachtspunten en eisen die gemeenten kunt stellen aan VPA's als zij overgaan tot het toestaan van VPA's.

3 Aandachtspunten en eisen bij het toestaan van VPA's

Als het besluit is genomen om VPA's toe te staan, dan dient de gemeente rekening te houden met verschillende aandachtspunten omtrent de toepassing van VPA. In dit hoofdstuk zijn in tabel 1 de belangrijkste vereisten opgenomen die gemeenten kunnen stellen bij het toestaan van VPA. Het doel hiervan is om gemeenten een overzicht te bieden van aandachtspunten en de verschillende eisen die relevant zijn bij de realisatie, beheer en onderhoud van VPA's als gekozen wordt om VPA's toe te staan.

Noot: Deze aandachtspunten en eisen vormen geen handleiding voor het realiseren van VPA's. Niet alle eisen/aandachtspunten zijn altijd van toepassing. Gemeenten dienen de eisenset dus altijd toe te passen op hun eigen situatie.

De gemeenten kunnen eisen stellen ten aanzien van:

- Het aanvragen van een VPA;
- Vormgeving van een VPA;
- Techniek en veiligheid rondom VPA;
- Standaarden en normen bij VPA;

3.1 Aandachtspunten en eisen

Tabel 1: Aandachtspunten en eisen voor de realisatie, beheer en onderhoud van VPA's

Categorie	Aandachtspunt	Eis
Aanvraag	Overleg met gemeente	De plaatsing van laadinstallaties evenals de inrichting van de laadlocatie en de openbare ruimte, dienen in overleg plaats te vinden tussen de gemeente en de bewoner(s). De gemeente blijft verantwoordelijk voor de openbare ruimte en behoudt de regie over het besluitvormingsproces voor verschillende elementen in de openbare ruimte.
Aanvraag	Ontwerp laadlocatie	Vóór realisatie van de laadlocatie dient de realiserende partij een ontwerp in bij de gemeente, waarin in ieder geval de vormgeving van de laadlocatie en de te gebruiken materialen vermeld staan. Er kan pas gerealiseerd worden als de gemeente dit ontwerp goedgekeurd heeft.
Vormgeving	Toegankelijkheid	Een laadlocatie wordt niet bebord zoals gebruikelijk bij een publieke laadlocatie. Ook wordt geen markering aangebracht. De parkeerplek mag dus nog steeds door ieder voertuig gebruikt worden. *Aanvullend:* *Indien de gemeente aanvullende eisen stelt in verband met de toegankelijkheid van de openbare ruimte, dan kunnen die hier worden toegevoegd.*
Vormgeving	Schade	Bij het plaatsen, vervangen of verwijderen van de VPA-installaties in de openbare ruimte mag geen schade toegebracht worden aan de omgeving. Mocht dit onverhoopt toch gebeuren, dan meldt de realiserende partij dit direct bij de gemeente. De kosten voor herstel zijn voor rekening van de realiserende partij.
Vormgeving	Ondergrondse kabels	Laadkabels onder de grond worden aangelegd op een diepte van 50 cm, en van ondergrondse kabels wordt altijd een melding gemaakt. Voor een KLIC-melding, kan dit bij de Dienst voor het kadaster worden gemeld. Na de graafwerkzaamheden dient de nieuwe situatie middels een revisietekeningen bij het kadaster te worden ingediend.

Vormgeving	Fundering	De fundering van de laadinstallatie dient een invoer van de kabel van de netaansluiting op 50 cm onder maaiveld te hebben. De maximale diepte van de fundering is (conform landelijke eisen) maximaal 65 cm onder maaiveld.
Vormgeving	Lichtintensiteit	Bij gebruik van elke vorm van licht (bijvoorbeeld maar niet uitsluitend een lcd-scherm) op een laadpaal, hebben deze een bescheiden omvang en lichtintensiteit en veroorzaken geen omgevingshinder. De (licht)intensiteit wordt indien nodig of op verzoek van de gemeente gedimd.
Vormgeving	Uiterlijk	De laadinstallaties zijn hoogwaardig afgewerkt zonder scherpe punten, uitgesproken holtes of welvingen, en hebben een schuine of bolle bovenkant. Gedurende de levensduur van de laadinstallatie vindt er geen corrosie plaats die de functionaliteit en/of het aanzicht van de lader en/of de veiligheid aantast. *Aanvullend:* *Indien de gemeente specifieke eisen stelt aan het uiterlijk in verband met de impact op de openbare ruimte, dan kunnen die hier worden toegevoegd.*
Techniek en veiligheid	Controle laadlocatie	Nadat een laadlocatie is gerealiseerd wordt de inrichting van de laadinfrastructuur gecontroleerd door een aangewezen persoon namens de gemeente.
Techniek en veiligheid	Erkend installateur	Realisatie van de laadinfrastructuur en bekabeling dient uitgevoerd te worden door een erkend installateur.
Techniek en veiligheid	Installatie-verantwoordelijkheid	De realiserende partij is verantwoordelijk voor de aanleg van de laadinfrastructuur en de laadlocatie.
Techniek en veiligheid	Onderhoud	De realiserende partij is verantwoordelijk voor onderhoud van de laadinfrastructuur en de laadlocatie. Zij laat onderhoud/periodieke controle jaarlijks uitvoeren. Storingsonderhoud laat zij, afhankelijk van de technische storingsstand van de laadinfrastructuur, uitvoeren.
Techniek en veiligheid	Brandveiligheid	Een laadinstallatie moet altijd op afstand spanningsloos gemaakt kunnen worden, bijvoorbeeld door de groep in de meterkast af te schakelen.
Techniek en veiligheid	Stroomstoring	De laadkabel kan altijd uit de laadinstallatie worden verwijderd tijdens een stroomstoring.
Techniek en veiligheid	Slip- en struikelgevaar	Voor laadkabels over de weg, voet- en fietspad worden door de gemeente voorwaarden gesteld om slip- en struikelgevaar te voorkomen.
Standaarden en normen	Commercie	De laadinstallatie mag alleen privaat gebruikt worden en mag niet worden gebruikt voor commerciële activiteiten.
Standaarden en normen	Normen	Een laadpunt voldoet altijd aan de geldende NEN-, IEC, en ISO-normen, en heeft een CE-keurmerk, voordat het geplaatst wordt.
Standaarden en normen	Type stekker	Een laadpaal laadt uitsluitend met mode 3. Als een laadpaal geen vaste kabel heeft, is de stekker van het type 2.
Standaarden en normen	Gebruikers-overeenkomst	Gemeente en aanvrager sluiten een gebruiksovereenkomst af waarbij het gemaakte ontwerp én foto's van de laadlocaties als bijlage zijn bijgevoegd. Deze gebruikersovereenkomst is altijd voor bepaalde tijd, en bij verlenging wordt altijd getoetst of de laadlocatie nog voldoet aan de overeengekomen bepalingen.

Standaarden en normen	Einde gebruik	Bij einde gebruik, zoals vastgelegd in de gebruikersovereenkomst, is de realiserende partij altijd verantwoordelijk voor het verwijderen van de laadlocatie en het in originele staat terugbrengen van de locatie.

Notitie portefeuille-overleg Verkeer & Vervoer

Opsteller: 5.1.2e
Telefoonnummer: 5.1.2e
Datum vergadering: 06 november 2023

ONDERWERP
Verlengd privaat laden

ACHTERGRONDEN
Regelmatig krijgt de gemeente verzoeken van bewoners die geen parkeermogelijkheid hebben op eigen terrein, om laadkabels in de openbare ruimte aan te mogen brengen ten behoeve van het zogeheten privaat laden. Dit houdt in dat elektrische voertuigen in de openbare ruimte worden opgeladen vanaf een laadpaal op eigen terrein of vanuit de woning.

Het is op basis van artikel 2:10 (Voorwerpen op of aan de weg en openbare plaats) van de Algemene Plaatselijke Verordening in de gemeente Leeuwarden niet toegestaan om laadkabels voor privédoeleinden in de openbare ruimte, bijvoorbeeld over stoepen, aan te brengen. Ook werkt de gemeente Leeuwarden tot op heden niet mee aan het aanbrengen van speciale voorzieningen voor bewoners om private laadkabels op een veilige manier in de openbare ruimte aan te brengen. Deze beleidslijn is in 2023 bekrachtigd met het vaststellen van de beleidsuitwerking elektrische laadinfrastructuur.

Omdat het aantal EV-rijders toeneemt, maar ook het aantal bewoners dat zelf (deels) voorziet in de eigen elektriciteitsopwekking, zal het aantal verzoeken voor een verlengd private laadoplossing in de komende tijd naar verwachting verder toenemen. Vandaar dat de afweging die ten grondslag ligt aan de huidige beleidslijn nog eens op een rij is gezet.

Redenen om wel mee te werken aan verlengd-private laadoplossingen zijn de volgende:
- het vergroot het aantal laadmogelijkheden en levert hiermee een bijdrage aan de transitie naar emissie-vrije mobiliteit;
- laden is voor de consument goedkoper dan laden bij een (semi-)openbare laadpaal;
- het levert een bijdrage aan het beperken van netcongestie door gebruik eigen energieopbrengst door bijvoorbeeld zonnepanelen;
- er is geen extra aansluiting op het net benodigd;
- er is beter toezicht op de ladende auto;
- voor de brandveiligheid van de woningen is het veiliger dat laden op afstand gebeurd i.v.m. mogelijke brandoverslag;
- een kabelgoottegel biedt een veilig alternatief i.vm. toegankelijkheid voor minder-validen;
- geen handhaving noodzakelijk op illegale situaties;
- er is minder vraag naar openbare laadvoorzieningen waardoor het aantal openbare parkeerplaatsen voor bewoners met een fossiele brandstof auto minder sterk wordt beperkt.

Redenen om niet mee te werken aan verlengd-private laadoplossingen zijn de volgende:
- risico op een claim op een privé-parkeerplaats in de openbare ruimte. Dit kan leiden tot onderlinge frustraties en spanningen onder buurtbewoners;
- kans op minder openbare laadvoorzieningen in de openbare ruimte vanwege minder aanvragen voor een openbare laadpaal; dit is nadelig voor o.a. bezoekers en inwoners die geen parkeerplek voor de deur hebben;

kans op concurrentie met de lopende concessie laadinfrastructuur vanwege het mogelijk aanbieden privélaadpaal voor meerdere gebruikers;
het aanbod van openbare en semi-openbare laadvoorzieningen neemt steeds verder toe, evenals de actieradius van elektrische auto's;
noodzaak voor het vastleggen van verregaande afspraken over aansprakelijkheid, uitvoering, beheer en onderhoud met particulieren bij de realisatie van speciale voorzieningen in de openbare ruimte;
noodzaak toezicht op goede uitvoering en installatie;
kans op vandalisme;
het betreft een structurele oplossing voor een mogelijk tijdelijke situatie (denk bijvoorbeeld aan verhuizen door desbetreffende bewoner).

Hoewel het aanbrengen van laadkabels voor privédoeleinden in de openbare ruimte dus een bijdrage kan leveren aan de transitie naar emissievrije mobiliteit is sprake van een groot aantal praktische nadelen en risico's. Aanbevolen wordt daarom om de huidige beleidslijn te handhaven en in de toekomst het aanbrengen van laadkabels voor privédoeleinden in de openbare ruimte niet toe te staan, evenals niet mee te werken aan het aanbrengen van speciale voorzieningen voor bewoners om private laadkabels in de openbare ruimte aan te brengen.

TE BESPREKEN PUNTEN

1. Is de wethouder voldoende geïnformeerd over de afweging die ten grondslag ligt aan de huidige beleidslijn met betrekking tot verlengd privaat laden?
2. Kan de portefeuillehouder instemmen met het handhaven van deze beleidslijn?

TYPE BEHANDELING

Mondelinge toelichting

VERVOLGSTAPPEN & COMMUNICATIE

Op de website van de gemeente Leeuwarden is deze beleidslijn opgenomen onder het onderwerp laadinfrastructuur. Bewoners die niet kunnen laden op eigen terrein worden daarbij gewezen op de mogelijkheid om een openbare laadpaal aan te vragen.

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1, 2, 3, 19, 24, 27, 30, 46

Contact via telefoon met [redacted]

Contactgegevens:

[redacted]

Vraag van de klant:

[redacted] belt in eerste instantie over de tarieven van de laadpalen.
Er is enige irritatie bij [redacted] mbt een buurman die onnodig een laadpaal, met lagere tarieven, bezet houdt. (verwezen naar een signalen melding)

[redacted] vraagt naar de mogelijkheid om zelf te laden; aangegeven dat een kabel over de weg niet mag.
Hij gaat nu onderzoeken of hij een stuk grond naast zijn woning kan aanschaffen (snippergroen).
Hij zou daar dan een laadpaal (of meerdere) op willen neerzetten om commercieel in te zetten.

Is dit een mogelijkheid?

Graag contact met hem opnemen.

Uitgevoerde actie:

Algemene informatie:

Behandeld door:
Toegewezen aan: Behandelaar Stedenbouw en mobiliteit IBB
Kanaal: telefoon
Onderwerp: Terugbelvraag
Datum/tijd: 20-02-2026 09:36:11
Vervolgactie:
Vervolg van zaak: -

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1

Onderzoek verlengd private aansluitingen Dijk en Waard

December 2023



Inhoudsopgave

1. Inleiding
1.1 Aanleiding
1.2 Opzet onderzoek
1.3 Leeswijzer

2. Wat is een Verlengde Private Aansluiting (VPA)?
2.1 Locaties van laden
2.2 Kenmerken VPA's

3. Ervaringen met VPA's in Nederland
3.1 Onderzoek haalbaarheid VPA's 2013
3.2 Realisatie Verlengd Privaat Aansluitpunt – Een pilot in vijf gemeenten in 2016
3.3 Haalbaarheidsonderzoek VPA's gemeente Nissewaard
3.4 Landelijke aanbeveling vanuit het NKL

4. Conclusie en aanbeveling VPA's
4.1 Verlengde private aansluitingen voor transitie
4.2 Openbaar laadnetwerk Dijk en Waard
4.3 Beleidsaanbeveling
4.4 Juridische afdichting

5. Bronnen

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Voor het opladen van elektrische auto's krijgt de gemeente Dijk en Waard regelmatig het verzoek om gebruik te mogen maken van een "Verlengde Private Aansluiting" (VPA). Dit kan een particuliere oplaadpunt zijn die in de openbare ruimte staat en wordt gevoed vanuit een woonhuis of een bedrijfspand. Vaker nog wordt gevraagd naar een andere vorm van een VPA: een oplaadpunt op eigen terrein met een snoer dat over het trottoir wordt uitgerold of in een kabelgoottegel wordt gelegd om de auto in de openbare ruimte op te laden.

Hieronder staat beschreven hoe de gemeente hier op dit moment tegenover staat.
Beiden situaties kunnen hinder geven of tot gevaarlijke situaties leiden voetgangers en weggebruikers. Zo kunnen mensen over een laadkabel struikelen, maar ook personen met een rollator of stok moeten over de kabel heen. De gemeente is verantwoordelijk voor de openbare ruimte en stelt de eigenaar van een laadkabel, indien er sprake is van schade en/of letsel, dan ook aansprakelijk. Er bestaan hulpmiddelen zoals een kabelgoot of een drempelmatje waarmee het elektriciteitssnoer afgeschermd kan worden, maar de gemeente vindt dit onvoldoende veilig en staat het daarom niet toe. De gemeente Dijk en Waard wil ook niet dat openbare parkeerplaatsen oneigenlijk als privéplaatsen gebruikt worden, bijvoorbeeld met een VPA.

Als laden vanuit huis wordt toegestaan, dan is de kans groot dat bewoners zich exclusief recht toe-eigenen aan de parkeerplaats. Dat kan voor onrust in de buurt zorgen.
Alle inwoners die geen mogelijkheid hebben tot parkeren op eigen terrein en de realisatie van een laadpunt aldaar, kunnen via MRA Elektrisch een aanvraag indienen voor een openbaar laadpunt, dat gaat via de website laadpaal.mrae.nl. Op de website laadkaart.mrae.nl vindt u een overzicht van alle openbare laadpunten in Dijk en Waard en omliggende gemeenten. Meer informatie over de publieke laadpalen en de samenwerking met MRA Elektrisch leest u op mrae.nl.

In deze nota onderzoeken we de volgende vragen:

- of en op welke wijze het opladen van elektrische auto's vanuit de woning op een veilige manier kan worden toegestaan;
- op welke wijze en volgens welke regels de gemeente kabelgoottegels en/ of een alternatieve oplossing voor thuisladen aan haar inwoners kan aanbieden.

Gevraagd is om naar aanleiding van de resultaten van dit onderzoek met een voorstel voor uitvoering van deze service te komen. In dit voorstel rekening te houden met de betaalbaarheid van de kabelgoottegels voor de inwoners, maar de kosten wel bij de aanvrager in rekening te brengen.

1.2 Opzet onderzoek

Op 25 oktober 2022 heeft het college van Dijk en Waard de *Regionale visie laadinfrastructuur Regio Noordwest* en *Beleidsregel publieke oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen* vastgesteld.
Op deze manier kan gemeente Dijk en Waard werken met de inzichten uit de visie.
Het opladen van elektrische auto's met eigen stroom in de openbare ruimte is bekend onder de term Verlengde Private Aansluiting (VPA). Deze term wordt dan ook in voorliggende nota gehanteerd.
Met deze nota onderzoeken we op welke wijze het opladen van elektrische auto's vanuit de woning mogelijk is. Voorliggend onderzoek is breder getrokken naar particulieren in het algemeen, aangezien ook bedrijven, organisaties en instellingen interesse kunnen hebben om hun elektrische auto op te laden vanuit hun eigen elektriciteitsmeter.

1.3 Leeswijzer

In deze nota wordt in hoofdstuk 2 eerst stilgestaan wat een VPA is en wat kenmerken van een VPA zijn. Op deze manier is meer achtergrondinformatie verkregen over deze vorm van opladen.
In hoofdstuk 3 wordt gekeken naar landelijk onderzoeken. De vraag om VPA's toe te staan speelt namelijk niet alleen in Dijk en Waard, ook andere gemeentes in Nederland hebben deze vraag (gehad). Er zijn dan ook verschillende pilots en onderzoeken in Nederland uitgevoerd waarmee ervaring met VPA's is opgedaan. Door deze ervaringen kan de gemeente Dijk en Waard leren van deze pilots en hoeft Dijk en Waard niet zelf het wiel opnieuw uit te vinden. Mede naar aanleiding van die ervaringen is er al landelijke aanbeveling vanuit het Nationaal Kenniscentrum Laadinfrastructuur (NKL).
Al deze ingrediënten tezamen resulteert in hoofdstuk 4 tot een conclusie ten aanzien van VPA's en een advies aan het College van Dijk en Waard om een standpunt te bepalen ten aanzien van VPA's.
Een lijst met geraadpleegde bronnen is in hoofdstuk 5 vermeld.

2. Wat is een Verlengde Private Aansluiting (VPA)?

2.1 Locaties van laden

Er zijn verschillende locaties waar een voertuig opgeladen kan worden, namelijk privaat laden, semipubliek laden en openbaar laden, zie figuur 1. Bij een privé laadlocatie is er sprake van plaatsing van een oplaadpaal op eigen terrein waarbij ook op eigen terrein wordt opgeladen. Bijvoorbeeld op het eigen bedrijfsterrein of op een oprit bij een woning.
Bij een semipublieke laadvoorziening staat de oplaadpaal op privéterrein en bevinden de parkeerplaatsen waar opgeladen wordt ook op privéterrein, wel zijn deze parkeerplaatsen en laadpunten openbaar toegankelijk. Het gaat dan om bijvoorbeeld openbare parkeerplaatsen met oplaadpalen bij een supermarkt of andere voorziening. Voorbeelden in Dijk en Waard zijn de parkeerkelder van de Vomar in de Stad van de Zon en het parkeerdek van de Zuidtangentgarage bij Middenwaard (een snellader).
Bij openbaar laden staat de oplaadpaal op grond van de gemeente in de openbare publieke ruimte, evenals de parkeerplaats. Het opladen gebeurt dan geheel op openbaar publiek terrein. In Dijk en Waard is het openbaar laden geregeld via het open-marktmodel waarbij de gemeente Dijk en Waard via projectbureau MRA Elektrisch overeenkomsten heeft afgesloten met verschillende marktpartijen die zowel oplaadpalen realiseren, exploiteren, onderhouden als beheren.
Er is ook nog een tussenvorm mogelijk waarbij het opladen plaatsvindt in de openbare publieke ruimte en de oplaadpaal aangesloten is op de elektriciteitsmeter van de particulier (een woonhuis of bedrijfspand). Deze tussenvorm is bekend onder de naam Verlengde Private Aansluiting (VPA) en deze tussenvorm wordt in Dijk en Waard niet toegestaan. Er zijn twee vormen van VPA's te onderscheiden:

- **VPA-type 1**: De oplaadpaal maakt gebruik van de eigen netaansluiting en staat op eigen terrein, bijvoorbeeld aan de wand van een gebouw of in de voortuin. Middels een kabel wordt dan de auto opgeladen, deze kabel ligt dan vaak over het openbare trottoir.
- **VPA-type 2**: De oplaadpaal staat op openbaar publiek terrein nabij een parkeerplaats. De oplaadpaal is met een kabel verbonden met de netaansluiting/elektriciteitsmeter van de particulier, deze kabel ligt dan vaak onder het trottoir.

Onderstaande afbeelding geeft de verschillende locaties van laden weer.



Figuur 1. Locaties van laden

2.2 Kenmerken VPA's

In deze paragraaf wordt stilgestaan bij de kenmerken van een Verlengde Private Aansluiting (VPA). Daarbij zijn sommige kenmerken voor beide VPA types van toepassing en andere niet, dit is per kenmerk weergegeven.

Goedkoper laden VPA (VPA-type 1 en VPA-type 2)
Doordat een VPA is aangesloten op de eigen elektriciteitsmeter worden netwerk- en servicekosten vermeden. Zodoende is het opladen van een elektrische auto per kWh bij een VPA vaak goedkoper voor een particulier dan opladen bij een openbare publieke oplaadpaal. Dit kan particulieren ertoe verleiden

om elektrisch te gaan rijden. Het is mogelijk om een auto op te laden direct via een regulier stopcontact. Echter, duurt het laden dan lang aangezien dit dan enkel faseladen is. Tevens is deze vorm van laden minder veilig. Daarom wordt aanbevolen om een aparte laadpaal aan te schaffen die driefasen kan laden, waardoor de laadtijd afneemt. Voor een dergelijke laadpaal dient rekening gehouden te worden met eenmalige aanschaf- en installatie kosten van een VPA. Een VPA kost gemiddeld €1.500 inclusief installatie [EVConsult, 2022].

Opladen met eigen opgewekte zonne-energie (VPA-type 1 en VPA-type 2)
Eigenaren van een elektrische auto die tevens zonnepanelen op hun dak hebben en meer elektriciteit produceren dan dat ze verbruiken hebben met een VPA een mogelijkheid om hun eigen opgewekte energie te gebruiken om hun elektrische auto op te laden. Met name tijdens zonnige periodes waarbij er een overschot is aan zonne-energie is het dan mogelijk om de eigen elektrische auto met eigen opgewekte energie gratis met een VPA op te laden. Daarbij dient wel opgemerkt te worden dat de meeste auto's 's avonds en in de nacht worden opgeladen en op een doorsnee woning er te weinig oppervlakte op het dak beschikbaar is voor zonnepanelen om zowel de totale elektriciteitsbehoefte van een huishouden en een elektrische auto volledig op te laden, zie voorbeeld berekening in kader.
Een extra reden voor inwoners met zonnepanelen om een VPA te realiseren is het feit dat de komende jaren de salderingsregeling mogelijk afgebouwd gaat worden. Hierdoor wordt het zelf consumeren van eigen opgewekte energie aantrekkelijker, dit kan een extra prikkel geven om met eigen zonne-energie op te laden.

Case: Te weinig zonnepanelen voor huishouden en opladen elektrische auto

- Gemiddeld verbruik van een huishouden is 2.730 kWh [NIBUD.nl]
- Per woning kunnen op het dak circa 10 zonnepanelen die circa 3.420 kWh per jaar opwekken
- Er is dus circa per woning (3.420 – 2.730 =) 690 kWh over ten behoeve van het opladen van een elektrische auto
- Een auto rijdt gemiddeld 13.000 km per jaar [CBS.nl]
- Een middenklasse elektrische auto verbruikt circa 20 kWh per 100 km [anwb.nl]
- Een elektrische auto heeft zodoende circa 2.600 kWh per jaar nodig

Conclusie: met 10 zonnepanelen is er een tekort aan (2.600-690 =) 1.910 kWh om een elektrische auto een jaar lang van stroom te kunnen voorzien.

Opladen op openbare parkeerplaats (VPA-type 1 en VPA-type 2)
Gezien de beperkte lengte van kabels zal een elektrische auto altijd nabij een VPA moeten opladen. Dat houdt in dat een elektrische auto nabij de eigenaar zijn woning dient te staan om op te kunnen laden. De VPA staat daardoor vrijwel altijd dichter in de buurt dan een publieke oplaadpaal.
Op deze wijze kunnen eigenaren van elektrische auto's bij het toestaan van VPA's de nabije parkeerplaats gaan beschouwen als "eigen" parkeerplaats, terwijl de parkeerplaats niet exclusief voor deze persoon wordt gereserveerd en men dus toch geen zekerheid hoeft te hebben om op te laden. Het claimen van parkeerplaatsen voor het opladen bij de VPA kan een voedingsbodem zijn voor conflicten met de omgeving als anderen daar parkeren. Aangezien de parkeerplaatsen openbaar zijn is dergelijk claim-gedrag ongewenst.

Een gemeente kan ervoor kiezen om ook formeel een parkeerplaats bij een VPA te reserveren voor alleen het opladen van elektrische voertuigen. Op die wijze zou de parkeerplaats dan werkelijk alleen

beschikbaar zijn voor de eigenaar van de VPA, dit heeft gevolgen voor de parkeercapaciteit en kan tot een parkeertekort leiden. De facto leidt dit tot een privé parkeerplaats.
Indien een gemeente een parkeerplaats toch zou willen reserveren bij een VPA om op te laden dan kan een gemeente daaraan als voorwaarden stellen dat een VPA opengesteld dient te worden voor een ieder om op te laden. In dat geval wordt de eigenaar van de VPA de facto een energieleverancier voor elektrische auto's en is er tevens geen zekerheid meer voor de eigenaar van de VPA dat de VPA altijd voor hem beschikbaar is. In hoeverre daardoor een VPA nog lucratief is voor de eigenaar is de vraag.

Veiligheid – technische installatie (VPA-type 1 en VPA-type 2)
Een VPA is aangesloten op de meterkast van een particulier. Deze aansluiting moet voldoen aan de NEN norm (NEN1010) om de veiligheid te waarborgen. Dit moet borgen dat kortsluitingen en overbelastingen niet kunnen leiden tot brand dan wel een onveilige aanraakspanning. De eigenaar van de meterkast is hiervoor verantwoordelijk, danwel de elektrotechnisch installateur die de installatie heeft gerealiseerd.

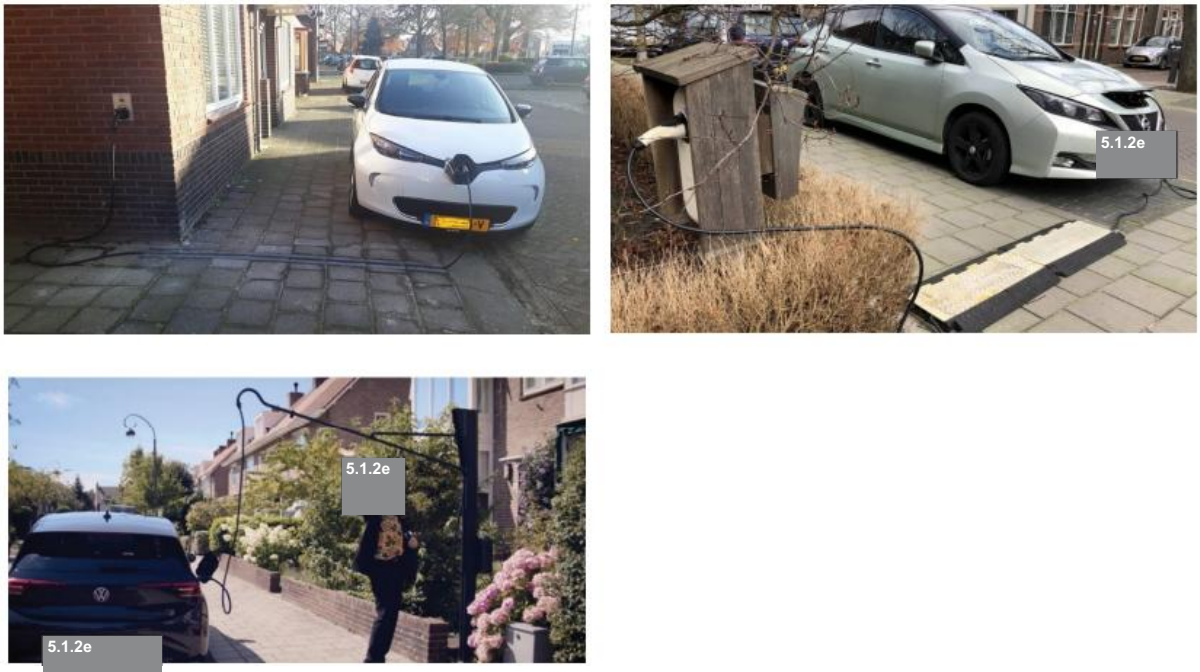
Lagere beschikbaarheid (VPA-type 1 en VPA-type 2)
Doordat een VPA in principe alleen beschikbaar is voor de eigenaar van de meterkast is deze daardoor niet beschikbaar voor derden. Daarmee draagt een VPA nauwelijks bij aan een creëren van een dekkend oplaadpaalnetwerk in een gemeente. Al is het technisch mogelijk om een VPA voor derden open te stellen.

Minder planbare stroomcapaciteit (VPA-type 1 en VPA-type 2)
Het huidige elektriciteitsnetwerk zit in verschillende regio's aan zijn maximale capaciteit. Door de energietransitie is verzwaring van het elektriciteitsnet nodig en is het de wens om piekmomenten beter op te vangen. Met openbare oplaadpalen kan de netbeheerder in de toekomst mogelijk gebruiken gaan maken van 'slim laden' om pieken in het elektriciteitsnetwerk op te vangen. In de gemeente Dijk en Waard zijn op dit moment ruim 30 laadpalen 'slim' en ook de overige publieke laadpalen worden hiervoor geschikt gemaakt. Zo kunnen de accu's van elektrische auto's worden gebruikt als buffer op momenten dat er veel groene energie is (zon + wind) of door het opladen van een elektrische auto even uit te stellen op het moment als er een hoge energievraag is (bijvoorbeeld niet laden tussen 18 en 21 uur, maar opladen tussen 23 en 5 uur). Hierdoor kan het elektriciteitsnetwerk uitgebalanceerd worden. Op oplaadpalen achter de meter is deze sturing niet mogelijk voor de netbeheerder of de gemeente en ligt deze bij de particulier.

Veiligheid – struikel gevaar kabel (VPA-type 1)
Bij VPA-type 1 is er een kabel nodig van de oplaadpaal op eigen terrein naar de auto die op openbaar gebied staat. Deze kabel ligt vaak over het trottoir wat tot onveilige situaties kan leiden, zoals struikelen over de kabel. Met name voor mensen met een (visuele) handicap zijn dergelijke kabels een veiligheidsissue.

Op basis van de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) is het in Dijk en Waard verboden om de weg of een weggedeelte te gebruiken als het beoogde gebruik gevaar oplevert voor de bruikbaarheid van de weg of voor het doelmatig en veilig gebruik daarvan.

Een losliggende kabel over het trottoir kan eventueel worden afgedekt door een mat, de kabel kan in een kabelgoot worden gelegd of met een kabelarm over het trottoir worden geleid, zie figuur 2. Op deze wijze wordt de kans op struikelen en val ongevallen verkleind/voorkomen op het trottoir.



Figuur 2. Kabelgoot, een mat of kabelarm om losliggende kabels te voorkomen op het trottoir

Aansprakelijkheid bij schade of ongelukken (VPA-type 1 en 2)
Wanneer een VPA wordt toegestaan moet rekening gehouden worden met “natrekking”. Wanneer namelijk objecten (oplaadpaal, kabel in de grond of kabelgoot) worden aangebracht in de openbare publieke ruimte dan worden deze conform de wet als gevolg van natrekking eigendom van de gemeente. Daarmee wordt de gemeente automatisch ook verantwoordelijk en aansprakelijk voor de oplaadpaal of de kabelgoot in de openbare ruimte.

Tenzij dit geregeld wordt door middel van opstal of erfpacht. De gemeente blijft in het geval van een VPA echter ook dan de ogenschijnlijke ‘bezitter’, en daarmee ook de aansprakelijke partij. De gevolgen van die aansprakelijkheid kan een gemeente middels een private overeenkomst grotendeels bij de aanvrager van het VPA neerleggen.
Voor openbare publieke oplaadpalen heeft Dijk en Waard dit ook zo geregeld. Zo is de aansprakelijkheid bij de marktpartijen gelegd door dit in de modelovereenkomst met de marktpartijen vast te leggen. Bij particulieren ligt dit lastiger. De particulier is immers in verhouding tot de gemeente een kleinere en minder draagkrachtige partij, en wordt door de rechter bij een procedure extra beschermd. Hiermee is het risico voor de gemeente niet tot nul gereduceerd, maar de kans op een incident en de mogelijke gevolgen daarvan worden wel zeer klein geacht. Zeker als een gemeente in de overeenkomst eist dat een particulier de VPA verzekert voor aansprakelijkheid [Movares, 2016].

Mocht een VPA worden toegestaan dan zal met name aansprakelijkheid een belangrijk aspect zijn dat in een overeenkomst moet landen en dat juridisch gecheckt moet worden.

Kabels in de ondergrond – KLIC en ondergrondse infrastructuur (VPA-type 2)
Wanneer bij een VPA de oplaadpaal op publiek terrein staat dan dient deze middels een kabel aangesloten te worden op de elektriciteitsmeter van de particulier. Doorgaans zal daarvoor de kabel onder het trottoir komen te liggen.

Kabels en leidingen in de openbare publieke ruimte worden ingeschreven in het Kabels en Leidingen Informatie Centrum (KLIC) register. Op deze wijze is bekend welke kabels en leidingen er in de ondergrond aanwezig zijn. Echter, uit de wet informatie-uitwisseling ondergrondse netten (WION) blijkt dat een particulier geen kabels kunnen melden bij KLIC.

Het gevolg is dat er niet geregistreerde kabels in de ondergrond kunnen komen te liggen. Hierdoor wordt het risico gelopen dat kabels en leidingen beschadigd raken bij graafwerkzaamheden. Dit kan ook voor verrommeling van de ondergrond zorgen en tevens gevolgen hebben voor aanpassingen aan de publieke voorzieningen zoals riolering, glasvezel, warmtenetten, elektravoorzieningen, waterleidingen etc. Zeker in stedelijk gebied zoals Dijk en Waard, waar veel ondergrondse infrastructuur nodig en aanwezig is, kan dit leiden tot complicaties en schade aan essentiële ondergrondse infrastructuur. Tevens kan dit in de toekomst tot hoge kosten leiden bij het vervangen van publieke kabels en leidingen.

VPA's en open-marktmodel (VPA-type 1 en 2)
Bij het toestaan van VPA's krijgen particulieren de mogelijkheid om bij hun eigen oplaadpaal op te laden in de openbare ruimte. Het gevolg is dat er minder potentiële klanten zijn voor de openbare publieke oplaadpalen. Dit kan nadelige effecten hebben op de business case van openbare oplaadpalen en daarmee op de groei van het openbare laadnetwerk. Als de VPA opengesteld zou worden voor derden, kan dit tot verdere concurrentie met de openbare oplaadpalen leiden. Dit zal met name particulieren treffen die niet de mogelijkheid hebben om een VPA te realiseren en wel elektrisch willen rijden. Het gaat dan om particulieren die bijvoorbeeld in een appartement wonen die niet op maaiveld is gelegen.

Kwaliteit openbare ruimte (VPA-type 1)
In het geval van een VPA waarbij een laadkabel over het trottoir komt te liggen zal het aanzicht van een straat veranderen. Met name als meerdere mensen in een straat een VPA hebben en daardoor meerdere kabels over het trottoir kunnen liggen. Ook al worden deze kabels afgedekt met een mat of kabelgoot of opgehangen middels een kabelarm, dan nog zullen deze kabels het aanzicht van een straat beïnvloeden.

Verhuizing particulier *(VPA-type 1 en 2)*
De particulier die de VPA realiseert kan na verloop van tijd verhuizen. In dat geval dient de nieuwe eigenaar van de woning/pand de VPA over te nemen en zich te conformeren aan de afspraken die in het verleden zijn gemaakt. Wanneer deze overdracht niet op een ordentelijke wijze wordt geregeld kan dit tot complicaties leiden. Tevens vraagt dit om administratie en handhaving door de gemeente.

3. Ervaringen met VPA's in Nederland

Niet alleen de gemeenteraad van Dijk en Waard ontvangt vragen over de mogelijkheid om VPA's toe te staan, ook andere gemeentes en overheden hebben deze vraag in het verleden gesteld. Als gevolg daarvan zijn verschillende onderzoeken en pilots in Nederland uitgevoerd danwel nog gaande. Door ervaringen van deze pilots op te vragen wordt informatie verkregen over hoe VPA's in de praktijk werken en hoeft gemeente Dijk en Waard niet zelf het wiel uit te vinden door een pilot te initiëren. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op verschillende onderzoeken en een landelijke pilot die in opdracht van Rijksdienst Voor Ondernemend Nederland (RVO) in 2016 is uitgevoerd naar realisatie van VPA's. Doordat dit onderzoek al van 2016 is, zijn tevens keuzes gemaakt door de betreffende gemeentes om wel dan wel geen VPA's toe te staan. Ook bij deze keuze wordt in dit hoofdstuk stilgestaan.

3.1 Onderzoek haalbaarheid VPA's 2013

In 2013 heeft Movares voor het toenmalige Agentschap NL onderzoek gedaan naar de haalbaarheid van Verlengde Private Aansluitingen (VPA's). In 2013 stond het elektrisch vervoer nog in de kinderschoenen en werden verschillende verdienmodellen ontwikkeld en werd gezocht naar manieren om positieve businesscases te ontwikkelen. Daaruit bleek toen dat met name de aansluitkosten en jaarlijkse netwerkkosten een belangrijke barrière vormden voor een positieve businesscase voor elektrisch opladen. Een mogelijkheid om deze netwerkkosten ter vermijden was toen het realiseren van VPA's aangezien deze aangesloten zijn op de bestaande elektriciteitsmeter van de particulier. Eventueel kan een oplaadpaalexploitant dan een overeenkomst aangaan met een particulier om de VPA voor derden beschikbaar te stellen.

Inmiddels lijkt de businesscase voor publiek laden wel winstgevend te zijn, omdat er verschillende concessies zijn gegund waarbij marktpartijen volledig voor eigen rekening en risico investeren.

Het onderzoek gaat verder in op aandachtspunten voor VPA's dit is verwerkt in hoofdstuk 3 bij de kenmerken van VPA's.

3.2 Realisatie Verlengd Privaat Aansluitingen – Een pilot in vijf gemeenten in 2016

In samenwerking met de gemeente 's-Hertogenbosch en Rijksdienst Voor Ondernemend Nederland (RVO) is een vijftal gemeenten (Almere, 's-Hertogenbosch, Katwijk, Venlo en Veldhoven) begeleid bij hun inspanningen om één of meerdere VPA's te realiseren. Deze begeleiding door HetEnergieBureau en Movares is in 2015 uitgevoerd. Het doel van het project was om onder een kopgroep van gemeenten meerdere VPA's te realiseren om zo de praktijkervaring sterk uit te breiden en deze kennis en best practices te verspreiden. Dit heeft geresulteerd in een rapport dat in 2016 is verschenen. De belangrijkste zaken uit dit rapport worden hier besproken.

Overigens tijdens deze pilot is voor een VPA uitgegaan van de definitie: een laadpunt geplaatst in de openbare ruimte dat is aangesloten achter de meter van een elektrische installatie. Het rapport geeft aan dat een VPA het beste beschouwd kan worden als een niche-oplossing onder de publieke laadconcepten. Een VPA zit namelijk tussen het volledig op eigen terrein opladen en opladen in de openbare publieke ruimte in.

Uit het onderzoek volgt dat mensen die geïnteresseerd zijn in een VPA dit met name zijn, omdat er geen of onvoldoende publieke oplaadpalen in de buurt zijn. Andere redenen zijn het kostenvoordeel,

omdat geladen kan worden tegen het eigen elektriciteitstarief, of omdat men een rechtstreekse koppeling wil aanbrengen met de eigen zonnepanelen.

Praktijkervaringen in vijf pilotgemeentes

De volgende gemeenten hebben meegedaan aan de pilot Almere, Katwijk, 's-Hertogenbosch, Veldhoven en Venlo. Hieronder wordt per gemeente kort stilgestaan bij de pilot die gehouden is en wordt aangehaald waarom de gemeentes interesse hadden in VPA's. Aangezien de pilot in de vijf gemeentes in 2015 heeft plaatsgevonden is nagegaan hoe deze vijf gemeentes anno 2022 tegen VPA's aankijken. Immers, de ontwikkelingen op het gebied van elektrisch rijden hebben na 2016 zich alleen maar verder versneld en het aantal elektrische auto's is verder toegenomen. Daarom zijn van alle vijf de pilotgemeentes de visie op de laadinfrastructuur bestudeerd om te zien hoe de gemeentes nu tegen VPA's aankijken.

<u>Gemeente Almere</u>
Door het achterblijven van de uitrol van publieke oplaadpalen, 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 hadden geplaatst. Om een alternatief te kunnen bieden participeerde Almere in de landelijke pilot en bood zij inwoners de mogelijkheid om in het kader van een pilot een VPA te realiseren. Dit sloot goed aan bij de basisprincipes van Almere, waarin burgerinitiatieven veel ruimte en aandacht krijgen.

Anno 2022 kijkt gemeente Almere anders tegen VPA's aan. Zo is in het *Integraal beleidskader laadinfrastructuur 2020* van oktober 2020 opgenomen dat verlengd private aansluitingen niet toe worden gestaan. Een uitzondering is er voor de bewoner met een invaliden parkeerplek voor de deur waar de plaatsing van een reguliere publieke oplaadpaal niet mogelijk is. Op deze manier is elektrisch rijden wel voor iedereen toegankelijk [Gem. Almere, 2020].

Als argumentatie voor deze keuze geeft Almere dat in veel gemeenten de Verlengde Private Aansluiting niet toegestaan is, omdat zij de oplossing niet schaalbaar vinden. Daarnaast wordt gewezen op veiligheidsrisico's door losliggende kabels over het trottoir of bewoners die kabels in graven onder het trottoir zonder kennis welke gemeentelijke bekabeling hier ligt. Ook wordt aangegeven dat VPA's leiden tot verrommeling van de publieke ruimte. Daarnaast is het juridisch erg lastig om duidelijke afspraken te maken over het gebruik, veiligheid, verwijdering in geval van verhuizing en verantwoordelijkheid, waardoor onwenselijke situaties dreigen te ontstaan.

<u>Gemeente Katwijk</u>
Naar aanleiding van 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 open-marktmodel, is aan meerdere belangstellende bewoners de mogelijkheid geboden om zelf een laadvoorziening aan te leggen vanuit de woning. Deze contacten hebben in de pilot geleid tot de realisatie van twee laadpunten en in 2016 waren nog twee andere VPA's in voorbereiding.

Begin december 2021 heeft gemeente Katwijk zijn visie op de uitrol van laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen vastgesteld in het document *Laadinfrastructuur elektrische voertuigen* [Gem. Katwijk, 2021]. In de visie geeft gemeente Katwijk aan niet mee te werken aan verzoeken om in de openbare ruimte privé-oplaadpalen te realiseren of om via een kabel over of door gemeentelijke grond vanaf de woning te laden.

In de keuze voor dit standpunt wordt gerefereerd aan de pilot voor VPA's. Uit deze studie bleken de collectieve nadelen in de praktijk niet op te wegen tegen de voordelen voor de individuele gebruiker. Sinds 2016 wordt deze constructie dan ook niet langer toegestaan in Katwijk. De belangrijkste conclusies van de pilot waren als volgt:

- De laadplek wordt in de praktijk gezien als een privéparkeerplaats, ook al is dit juridisch niet zo aangewezen. Hierdoor wordt de beschikbare parkeercapaciteit in de straat niet efficiënt gebruikt.
- De constructie levert veel administratieve "rompslomp" voor de gemeente met verschillende contractpartners, die in het algemeen geen professionele partij zijn.
- Bij verhuizing van de eigenaar blijkt het voortzetten van de verantwoordelijkheid voor de oplaadpaal geen vanzelfsprekendheid.
- De oplaadpaal in de openbare ruimte is aangesloten op een private huisaansluiting. Dit levert risico's met betrekking tot aansprakelijkheid en veiligheid bij calamiteiten.

<u>Gemeente 's-Hertogenbosch</u>
In de gemeente 's-Hertogenbosch was er ten tijde van de pilot een enorme behoefte aan laadinfrastructuur voor mensen die niet over eigen terrein beschikken. Tevens hadden ze geen laadpunt binnen een straal van 200 meter tot hun beschikking. De pilot was erop gericht om te verkennen welke laadinfrastructuur mogelijkheden er zijn. Door het organiseren van een pilot wilde 's-Hertogenbosch bovendien tegemoet komen aan de vraag naar laadmogelijkheden van haar inwoners.

Anno 2022 heeft gemeente 's-Hertogenbosch haar strategie en aanpak voor laadinfrastructuur beschreven in het document *Elektrisch rijden en laden in gemeente 's-Hertogenbosch*. Het document zet de strategie en aanpak uit om ervoor te zorgen dat 's-Hertogenbosch voorbereid is op de verwachte toename van elektrische auto's door het faciliteren van de realisatie van voldoende laadinfrastructuur.

Den Bosch heeft daarbij 8 belangrijke uitgangspunten opgesteld, waarvan de achtste is: *Nieuwe Verlengde Private Aansluitingen (VPA) of laadkabels over straat staan we vanwege de veiligheid en aansprakelijkheid niet (meer) toe* [Gem. 's-Hertogenbosch].

In de strategie wordt vermeld dat het vaak 'early adopters' op het gebied van elektrisch rijden waren die in het verleden een VPA bij hun woning of werkplek hebben gerealiseerd. De reden voor een VPA was dat er op dat moment onvoldoende alternatieven beschikbaar waren. 's-Hertogenbosch geeft aan te waarderen de oplossingsgerichtheid van deze early adopters. Wanneer de bestaande VPA's geen overlast veroorzaken, gaat 's-Hertogenbosch daar waar het de openbare ruimte betreft niet proactief optreden.

Naar mening van de gemeente 's-Hertogenbosch zijn er op dit moment inmiddels voldoende alternatieven. Tevens zijn de voordelen van een VPA voor de eigenaar doorgaans nihil, terwijl er wel volop aandachtspunten en nadelen zijn. VPA's vormen op dit moment om beheerstechnische redenen geen schaalbare oplossing. Ook losse laadkabels door de openbare ruimte zijn bij de voorziene groei en om veiligheidsredenen niet wenselijk. Vandaar dat de gemeente 's-Hertogenbosch nieuwe VPA's niet toestaat.

Gemeente Veldhoven

Gemeente Veldhoven is in 2015 aanvullend op het oplaadpalenbeleid een pilot gestart met twee VPA's. De gemeente Veldhoven staat anno 2022 ook geen VPA's meer toe. Op de website is te lezen dat elektrische auto's niet opgeladen mogen worden met een kabel over het trottoir of straat aangezien dat niet veilig is.

Dit besluit is in 2019 genomen en komt voort uit de evaluatie van het laadbeleid van Veldhoven. In de evaluatie uit oktober 2019 staan argumenten waarom Veldhoven besloten heeft om met de pilot VPA's te stoppen. Opgemerkt moet worden dat bij de VPA's in Veldhoven ook andere e-rijders dan de eigenaar tegen betaling gebruik konden maken van de VPA's. Argumenten van Veldhoven om te stoppen met de pilot en daarmee met VPA's zijn [Gem. Veldhoven, 2019]:

- De pilot VPA is gestart omdat in 2015 de markt voor openbare oplaadpalen nog onvoldoende ontwikkeld was. In de praktijk is gebleken dat de behoefte aan een VPA gering is.
- Bij de e-rijders die een VPA willen speelt meestal mee dat ze gebruik willen maken van de energie die ze zelf opwekken met zonnepanelen. Landelijke ontwikkelingen maken het op termijn mogelijk om bij gebruik van openbare oplaadpalen met de eigen energieleverancier achter de meter de op de eigen woning opgewekte zonne-energie te verrekenen.
- De gemeente verwacht op korte termijn een redelijk dekkend netwerk van openbare oplaadpalen te hebben dat daarna gelijke tred gaat houden met de groei van het elektrische wagenpark. Hierdoor liggen de meeste oplaadpalen binnen redelijk bereik van de woning.
- De prijs van 0,23 euro per kWh die e-rijders onder het contract met Vattenfall/Heijmans betalen is vrijwel de laagste in Nederland en bijna gelijk aan de prijs die de consument thuis betaalt aan de energieleverancier.
- In de praktijk is gebleken dat sommige eigenaren van een VPA de kWh-prijs zo hoog maken voor andere e-rijders dat het niet aantrekkelijk is om daar te laden.

Gemeente Venlo

Heeft deelgenomen aan de pilot VPA's om ondergrondse laadpunten verder te onderzoeken en mogelijk te maken. Dit om het aantal bovengrondse objecten in de openbare ruimte te beperken. In 2015 is een prototype gepresenteerd die is getest.

Ook in Venlo waait tegenwoordig een andere wind. Zo is het beleid anno 2022 dat een elektrische auto alleen opgeladen mag worden op eigen terrein of bij een openbare oplaadpaal. Op de website van Venlo is te lezen dat de gemeente niet meer toestaat om een laadkabel over het trottoir of openbare weg te leggen. Een snoer zorgt volgens de gemeente voor gevaarlijke situaties en er kunnen mensen over struikelen. Zo vormt een snoer bijvoorbeeld een obstakel voor slechtzienden en mensen met een rollator of rolstoel. In de gemeente is een alternatief met kabelgoot of drempel vooralsnog niet toegestaan. De gemeente gaat wel mee met nieuwe ontwikkelingen, in 2022 bekijkt de gemeente of dit soort alternatieven een veilige uitkomst kunnen bieden.

Conclusies pilot vijf gemeentes

Het rapport van Movares en HetEnergieBureau uit 2016 is opgesteld op een moment dat elektrisch rijden in opkomst was, maar veelal waren er nog onvoldoende laadmogelijkheden in de openbare publieke ruimte voor deze elektrische auto's. Een pilot met VPA's is toen uitgevoerd om hiermee ervaring op te doen.

Anno 2022 blijkt dat alle vijf de pilotgemeentes in hun visie hebben opgenomen dat ze VPA's niet meer toestaan. De rode draad in de motivatie wijst erop dat VPA's vooral werden toegestaan omdat

er in het begin (2015) het laadnetwerk nog onvoldoende dekkend was. Door VPA's toe te staan werd elektrisch rijden gestimuleerd waarbij de investeringen doorgaans werden gedaan door de eigenaar van een VPA. Nu de openbare laadnetwerken in veel gemeentes flink is gegroeid door het plaatsen van oplaadpalen blijken de nadelen van een VPA te overheersen. Het gaat dan om de nadelen als niet-opschaalbaarheid, de veiligheid (struikelgevaar), verkapte privé-parkeerplaatsen en de juridische aspecten die veel tijd in beslag nemen.

Deze conclusie die nu te maken is, kwam al naar voren in het rapport van Movares en HetEnergiebureau in 2016, daarin werd gesproken dat VPA's een kansrijke niche-toepassing is indien er geen of onvoldoende publieke laadpunten aanwezig zijn en de uitrol van de publieke oplaadpalen achterblijft bij de vraag. Het was toen al niet de verwachting dat VPA's een volwaardig alternatief zouden zijn om te komen tot een grootschalig en dekkend netwerk van publieke laadinfrastructuur.

3.3 Haalbaarheidsonderzoek VPA's in Gemeente Nissewaard

Recent is er een onderzoek door EVConsult uitgevoerd naar de haalbaarheid van VPA's in de gemeente Nissewaard [EVConsult, 2022]. Er is daarbij gekeken naar VPA's waarbij de oplaadpaal op eigen terrein staat (VPA type 1). Bij deze VPA's ligt er dus een laadkabel over het publieke trottoir naar de openbare parkeerplaats waar wordt opgeladen.
Ook dit onderzoek concludeert dat VPA's een aanvullende oplossing zijn op het openbare laadnetwerk om de transitie naar elektrisch rijden verder te vergemakkelijken. Daarbij wordt nadrukkelijk vermeld dat VPA's geen vervanging zijn van het openbare laadnetwerk. Het rapport stelt dan ook dat het belangrijk is om VPA's alleen toe te passen op een manier die de transitie verder faciliteert en beveelt daarom aan om deze transitieoplossing voor een bepaalde termijn toe te staan. Er wordt gesproken over een transitieoplossing van circa 10 jaar.

Voor gemeente Nissewaard wordt aanbevolen om tijdens deze transitieperiode een gebruiksovereenkomst met de aanvrager van VPA's aan te gaan. Deze gebruiksovereenkomst legt zaken vast zoals aansprakelijkheid en veiligheid (bijvoorbeeld: een verklaring dat de oplaadpaal aan huis deugdelijk is geïnstalleerd en veilig is). Om struikelgevaar over kabels over het trottoir te voorkomen wordt aanbevolen om een kabelgoot te realiseren bij elke VPA. De kabelgoot wordt door de gemeente gerealiseerd aangezien dit in de openbare publieke ruimte is. De kosten (geschat circa 500 euro) worden naar de aanvrager doorberekend. Voor overige kosten ten behoeve van de implementatie van de VPA dient nog een bedrag bepaald te worden.
Over zaken als opladen van de auto op een publieke openbare parkeerplaats wordt gemeld dat de aanvrager zelf met omwonenden dient af te stemmen hoe de parkeer/laadplek gebruikt gaat worden. De parkeerplaats blijft namelijk openbaar en is dus voor een ieder te gebruiken.

3.4 Landelijke aanbeveling vanuit het NKL

In juni 2022 heeft het Nationaal Kenniscentrum Laadinfrastructuur (NKL) een publicatie gepubliceerd met de titel 'Hoe om te gaan met aanvragen voor verlengd private aansluitingen (VPA's)?' Het is een afwegingskader voor gemeenten, inclusief technische eisen

In de publicatie staat een landelijk advies ten aanzien van VPA's. Het wel of niet toestaan van een VPA is de bevoegdheid van gemeenten. De NAL-regio's, belast met de realisatie van een netwerk van (publieke) laadinfrastructuur, zien een VPA niet als een wenselijke ontwikkeling die bijdraagt aan de opschaling van het publieke laadnetwerk. De voordelen voor het individu wegen niet op tegen de nadelen van het collectief en uitrol van het publieke laadnetwerk.

4. Conclusie en aanbeveling VPA's

4.1 Verlengde private aansluitingen voor transitie

Uit eerdere pilots en studies blijkt dat Verlengde Private Aansluitingen (VPA's) vooral in Nederland worden toegepast als het openbare laadnetwerk in een gemeente nog niet gemeente dekkend is. Voor voldoende dekking wordt landelijk vaak de maat gehanteerd dat binnen 200 meter van de woning een oplaadpaal aanwezig is. In de gemeente Dijk en Waard is het netwerk op orde. Op enkele starten na is in alle wijken binnen 200 meter minstens 1 laadpaal aanwezig.

Bij een onvoldoende dekkend laadnetwerk is een VPA een mogelijkheid om de transitie naar elektrisch rijden te vergemakkelijken. Door een VPA hebben elektrisch rijders namelijk de beschikking over een laadvoorziening, ook als het openbare laadnetwerk nog onvoldoende ontwikkeld is. Daardoor wordt het elektrisch rijden gestimuleerd en wordt voorkomen dat inwoners van elektrisch rijden afzien omdat er geen laadgelegenheid is. Daarbij kan een VPA stimulerend werken aangezien deze voor de elektrische rijder altijd beschikbaar is, nabij hun woning is en een VPA per kWh goedkoper is dan een reguliere openbare oplaadpaal. Maar zoals gezegd, in Dijk en Waard is het netwerk op orde.

Uit de pilots in Nederland komt naar voren dat wanneer het openbare laadnetwerk voldoende dekkend is voor alle gemeentes de collectieve nadelen niet opwegen tegen de voordelen voor de individuele gebruiker. De maatschappelijke nadelen van een VPA blijken voor gemeentes daarom een reden te zijn om VPA's niet meer toe te staan zodra het openbare laadnetwerk voldoende dekkend is. Het gaat dan om de nadelen als niet-opschaalbaarheid, de veiligheid (struikelgevaar, met name voor mensen met een (visuele) beperking), verkapte privé-parkeerplaatsen en de juridische aspecten zoals aansprakelijkheid en eigenaarschap die veel tijd in beslag nemen. Dit is in lijn met het advies van het NKL.

4.2 Openbaar laadnetwerk Dijk en Waard

Op 25 oktober 2022 heeft het college van Dijk en Waard de *Regionale visie laadinfrastructuur Regio Noordwest* en *Beleidsregel publieke oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen* vastgesteld. Hoewel beide documenten nauw met elkaar zijn verweven is de aanleiding verschillend. De *visie laadinfrastructuur* heeft de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) als basis. In het Regeerakkoord 2017 'vertrouwen in de toekomst' is opgenomen dat uiterlijk in 2030 alle nieuwe auto's emissieloos zijn. Een groot deel van de afspraken uit de NAL moeten op regionaal en gemeentelijk niveau worden uitgevoerd. Een integrale, gemeentelijke visie op laadinfrastructuur is een verplichting voortvloeiend uit het Klimaatakkoord en de Nationale Agenda Laadinfrastructuur.

Het projectbureau MRA Elektrisch verzorgt de gezamenlijke aanbestedingen. Door bovengenoemde visie en beleidsregels vast te stellen geldt in alle deelnemende gemeenten in de NAL-regio Noordwest hetzelfde beleid.

Naast de openbare laadlocaties op gemeentegrond zijn er ook openbare oplaadpalen in Dijk en Waard die op privaat terrein staan. Het gaat dan onder andere om oplaadpalen bij winkels en bedrijven en om snelladers bij Middenwaard (NXT Charge op het dek van de parkeergarage Zuidtangent), bij de BP en bij NXT Charge op bedrijventerrein De Vaandel.

Met al deze laadlocaties heeft de gemeente Dijk en Waard de afgelopen 10 jaar een laadnetwerk opgetuigd waarbij binnen een straal van 200 m voor nagenoeg elke inwoner minstens 1 en vaak meerdere oplaadpalen aanwezig zijn. Om het laadnetwerk verder te laten groeien om zo klaar te zijn voor de verdere groei van het elektrisch autogebruik is in de visie laadinfrastructuur opgenomen dat het laadnetwerk verder wordt verdicht. Dit gebeurt aan de hand van de laadkaart 2027, waarmee het college 285 locaties heeft aangewezen waar nog laadpalen worden geplaatst. De laadpalen worden

geplaatst op basis van aanvragen van inwoners. Zonder aanvragen van inwoners zal het netwerk niet uitbreiden. In die zin houden de VPA’s de groei van het openbare laadnetwerk tegen.

Dat het laadnetwerk in Dijk en Waard al op weg is om uit te groeien naar een fijnmazig netwerk blijkt ook uit het feit dat er in november 2023 al ruim 200 laadpunten verspreid door de hele gemeente stonden en dat aantal stijgt heel snel. Voor het einde van 2023 worden nog eens 15 laadpalen bijgeplaatst. Het aantal groeit t/m 2027 door naar 481 laadpalen met ieder 2 laadpunten, dus totaal 962 laadpunten. Op dit moment zijn er binnen elke wijk vaak meerdere laadpalen beschikbaar binnen een afstand van 200 meter.

De gemeente ontvangt met enige regelmaat vragen van inwoners van Dijk en Waard over het aanleggen van een VPA. De aanleiding om een VPA aan te leggen is niet omdat men vindt dat de afstand tot een openbare oplaadpaal te groot is maar omdat de aanvrager een overschot heeft aan elektriciteit uit eigen zonnepanelen die ze willen gebruiken voor het opladen van hun elektrische auto. Ook vindt men vaak het tarief bij een openbare oplaadpaal te hoog. Een enkeling geeft aan dat openbare oplaadpalen in de buurt vaak bezet zijn, waardoor er geen laadzekerheid is. Of dat werkelijk het geval is kan eenvoudig op basis van laaddata worden nagegaan en indien nodig kan de gecontracteerde exploitant / concessiehouder gevraagd worden om een publieke laadpaal bijplaatsen.

Bij deze redenen is op te merken dat het overschot van de zonnepanelen waarschijnlijk niet voldoende zal zijn om volledig elektrisch te rijden en de woning te voorzien van stroom. Het argument van kosten blijft wel bestaan, immers elektriciteit vanuit de eigen meter is altijd goedkoper dan bij een openbare laadpaal. De reden dat een openbare oplaadpaal altijd bezet is, zou voor de gemeente een motivatie kunnen zijn om juist het bestaande laadnetwerk verder uit te bouwen.

4.3 Beleidsaanbeveling

Gezien het openbare laadnetwerk in Dijk en Waard reeds dekkend is, is er geen noodzaak om VPA's toe te staan in Dijk en Waard om elektrisch rijden verder te bevorderen. Gezien de nadelige effecten zoals veiligheid (struikelgevaar kabel), niet-opschaalbaar, kans op claimgedrag openbare parkeerplaatsen en de tijd die het kost om juridische afspraken vast te leggen met aanvragers ten aanzien van onder andere aansprakelijkheid, wordt geadviseerd om het huidige beleid voor te zetten en de laadvorm VPA's niet te gaan toestaan in de gemeente Dijk en Waard. Dit ondanks de voordelen die een VPA op individueel niveau wel kan hebben. Het grootste voordeel voor de consument bij een VPA is de mogelijk lagere laadprijs per kWh. Doordat de gemeente Dijk en Waard samenwerkt met MRA Elektrisch worden er met de exploitanten afspraken gemaakt over de maximale laadprijs aan een openbare laadpaal.

Samengevat wordt voorgesteld om geen enkele vorm van VPA's toe te staan in de gemeente Dijk en Waard.
Om die reden wordt ook geen voorstel gedaan voor uitvoering van een service met kabelgoottegels.

4.4 Juridische afdichting

In de APV Dijk en Waard 2022, artikel 2.10 staat geschreven:

Afdeling 2. Bruikbaarheid, uiterlijk aanzien en veilig gebruik van openbare plaatsen

Artikel 2:10 Voorwerpen op of aan de weg of openbare plaatsen

1. Het is verboden een openbare plaats, waaronder de weg of een weggedeelte, anders te gebruiken dan overeenkomstig de publieke functie daarvan, als dat gebruik:

    a. schade toebrengt of kan toebrengen aan de openbare plaats, de bruikbaarheid van de openbare plaats belemmert of kan belemmeren, dan wel een belemmering vormt of kan vormen voor het beheer of onderhoud van de openbare plaats;

In de Verordening fysieke leefomgeving gemeent Dijk en Waard 2022 staat geschreven:

Paragraaf 5.6.3 Aanleggen of veranderen van een weg

Artikel 5.6.3.1 (Omgevings)vergunning voor het aanleggen, beschadigen en veranderen van een weg

1. Het is verboden zonder of in afwijking van een vergunning van het bevoegde bestuursorgaan een weg aan te leggen, de verharding daarvan op te breken, in een weg te graven of te spitten, aard of breedte van de wegverharding te veranderen of anderszins verandering te brengen in de wijze van aanleg van een weg.

Ook heeft het college een speciale beleidsregel voor laadinfrastructuur vastgesteld. In artikel 8 staat dat VPA's niet zijn toegestaan.

Beleidsregel van het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Dijk en Waard houdende regels omtrent laadmogelijkheden voor elektrische voertuigen in de openbare ruimte (Beleidsregel publieke oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen gemeente Dijk en Waard 2022)

Artikel 8 Private kabels en laadpunten
Kabels, laadpunten en/of laadpalen die verbonden of aangesloten zijn op de eigen elektrische installatie van woningen, bedrijven of andere gebouwen (Verlengde Private Aansluitingen, of VPA's), zijn niet toegestaan in de openbare ruimte.

5. Bronnen

Voor voorliggend nota zijn verschillende bronnen geraadpleegd. Het gaat dan onder andere om onderzoeken die in opdracht zijn uitgevoerd vanuit Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO), regionale factsheets en om ervaringen bij gemeentes in Nederland. Onderstaande lijst geeft een overzicht van de geraadpleegde bronnen:

Literatuur en websites:

- R. Boetekees en W. Dekkers, gemeente Voorschoten. *Nota potentie laden met eigen stroom.* Kopie gebruikt voor gebruik van deze nota voor gemeente Dijk en Waard;
- ir. R. Verhoeven, gemeente Leiderdorp. Kopie gebruikt van zijn nota voor gebruik van deze nota voor gemeente Voorschoten;
- Chang, M. Graafsma, S. Visser, R., Wink, M., *Onderzoek Verlengde Private Aansluiting*, Movares, in opdracht van Agentschap NL, maart 2013;
- EVConsult, *Haalbaarheidsonderzoek Verlengd-Privaat Laden vanuit eigen woning & aanbevelingen voor implementatie, gemeente Nissewaard*, februari 2022;
- Gestel, van J.; Chang, M., *Realisatie Verlengd Privaat Aansluitpunt*, Movares en HetEnergieBureau, in opdracht van RVO Nederland en Gemeente 's- Hertogenbosch, maart 2016;
- Gemeente Almere, *Integraal beleidskader laadinfrastructuur 2020*, gemeente Almere, oktober 2020;
- Gemeente Katwijk, *Laadinfrastructuur elektrische voertuigen – visie op de uitrol in de periode 2021 – 2025*, gemeente Katwijk, 2 december 2021;
- Gemeente 's-Hertogenbosch, *Elektrisch rijden en laden in gemeente 's-Hertogenbosch – strategie en aanpak*, gemeente 's-Hertogenbosch, jaar onbekend (na 2019), https://s-hertogenbosch.raadsinformatie.nl/document/8203153/1#search=%22electrisch%20rijden%22;
- Gemeente Veldhoven, *Evaluatie laadbeleid Veldhoven, gemeente Veldhoven, oktober 2019;*
- Gemeente Venlo, laadbeleid gemeente Venlo;
- Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL);
- Provincie Gelderland & Provincie Overijssel, *Privaat laden in de openbare ruimte – Nieuwe vraagstukken;*
- Publicatie Nationaal Kenniscentrum Laadinfrastructuur (NKL), 'Hoe om te gaan met aanvragen voor verlengd private aansluitingen (VPA's)?'.

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1, 8

U heeft onderstaande gegevens ingevuld.

Betreft: Contactformulier van 7 juli 2026

WAT WILT U DOORGEVEN OF VRAGEN?	
Onderwerp	Aanvraag laadinfrastructuur / individuele laadoplossing 5.1.2e Kenmerk: Klacht en formeel verzoek na telefonisch contact
Naam	5.1.2e
E-mailadres	5.1.2e
Telefoonnummer	5.1.2e
Vraag / opmerking	Geacht College van Burgemeester en Wethouders, Formeel behandelend ambtenaar verduurzaming / openbare ruimte, Bij dezen richt ik mij tot u met een dringend verzoek en een formele klacht omtrent de laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen in mijn wijk. Onlangs heb ik voor mijn onderneming 5.1.2e 5.1.2e een volledig elektrische Tesla Model Y aangeschaft. Hiermee draag ik direct bij aan de landelijke en lokale ambitie om het wagenpark te verduurzamen en 'groen' te rijden. Tot mijn grote frustratie stuit ik in de praktijk echter op onwerkbare barrières die deze verduurzaming nagenoeg onmogelijk maken. De huidige situatie In de directe omgeving van mijn sociale huurwoning aan de 5.1.2e bevindt zich slechts één betaalbare openbare laadpaal (tarief € 0,42 - € 0,44 per kWh). Deze paal is vrijwel continu bezet. De overige laadpalen in de buurt hanteren exorbitante tarieven tot wel € 0,70 per kWh, of rekenen daarnaast extra parkeerkosten per uur tijdens het laden. Het alternatief is momenteel dat ik mijn voertuig 3 kilometer verderop moet parkeren en lopend naar huis moet terugkeren. Dit is voor een professionele taxiondernemer volstrekt onacceptabel en onwerkbaar. Telefonisch werd mij door een medewerker van de gemeente kortaf medegedeeld dat er "niets mogelijk is". Met dit antwoord neem ik geen genoegen. De overheid stimuleert elektrisch rijden aan alle kanten, maar de lokale uitvoering laat de burger en ondernemer hier volledig in de kou staan. Mijn concrete voorstellen en verzoeken Aangezien ik bereid ben om zelf te investeren in een oplossing, leg ik u de volgende twee scenario's voor : Realisatie van een extra openbare laadpaal. Het plaatsen van een extra openbare laadpaal in de directe nabijheid van de 5.1.2e tegen het reguliere basistarief van ca. € 0,42 - € 0,44 per kWh. Individuele laadoplossing vanaf de eigen meter (ondergronds) Ik wil op eigen kosten mijn woning laten voorzien van een 3-fasenansluiting om op mijn eigen stroomtarief (€ 0,23 per kWh) te kunnen laden. Hiervoor dient er een laadkabel vanuit mijn woning onder de stoeptegels naar de straat te worden gelegd (een afstand van circa 30 meter). Ik ben bereid de kosten deels voor het graafwerk en plaatsen van ene 11kw box te dragen. De box CA 300 euro. Het gaat om een sociale huurwoning dus hier zou in de meterkast dan ook een elektricien moeten komen. Dan laat ik wel voor CA 23 cent nu vast contract voor op. Plaats van 44 cent belachelijk dat de palen zo duur zijn. Formele afhandeling Mocht u van mening zijn dat beide opties juridisch of facilitair onmogelijk zijn, dan verwacht ik van u een degelijk, schriftelijk en juridisch onderbouwd besluit waarin per optie expliciet wordt uitgelegd waarom dit niet kan en welke wet of regelgeving dit blokkeert. Een telefonische afwijzing volstaat niet. Indien de gemeente Leeuwarden geen passende oplossing kan of wil bieden, zie ik mij genoodzaakt om deze casus als praktijkvoorbeeld escaleren naar het Kabinet (het

WAT WILT U DOORGEVEN OF VRAGEN?	
	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat). Het kan niet zo zijn dat het Rijk burgers verplicht en stimuleert om groen te rijden, terwijl de gemeente vervolgens weigert de noodzakelijke faciliteiten te bieden of toe te staan. Ik zie uw schriftelijke reactie en een constructieve oplossing met belangstelling tegemoet. Met vriendelijke groet, 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e, Leeuwarden

BEVESTIGING	
Ik verklaar dat deze aanvraag volledig en naar waarheid is ingevuld.	Ja
Ik wil graag een ontvangstbevestiging met het zaaknummer van deze aanvraag/melding via de mail ontvangen.	Ja

CONTROLE TEGEN SPAM	
Vraag	Wat is de eerste letter van het woord gemeente?
Vul uw antwoord in	G

Met vriendelijke groet,

Gemeente Leeuwarden

Heeft u vragen? Dan kunt u altijd contact opnemen.

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1, 2

Contact via telefoon met [redacted]

Contactgegevens:

[redacted]

Vraag van de klant:

Meneer is op de hoogte van de informatie op de website betreft het aanvragen van een laadpaal. Meneer heeft nog een tussenvraag: is het wel mogelijk om een kabel achter huis te hebben op een plek waar niemand komt? Achter meneer zijn huis zijn alleen (openbare) parkeerplaatsen. Meneer wenst graag telefonisch contact.

Uitgevoerde actie:

Algemene informatie:

Behandeld door:
Toegewezen aan: Behandelaar Stedenbouw en mobiliteit IBB
Kanaal: telefoon
Onderwerp: Terugbelvraag
Datum/tijd: 12-06-2026 11:00:42
Vervolgactie:
Vervolg van zaak: -

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1

Contact via telefoon met [redacted]

Contactgegevens:

[redacted]

Vraag van de klant:

[redacted] wil informeren of er al iets meer bekend is betreft het onderzoek of kabelgoottegels worden toegestaan. Op de website staat dat het onderzoek dit jaar plaats vindt. [redacted] wil graag weten wat ze kan verwachten.

Uitgevoerde actie:

Algemene informatie:

Behandeld door:
Toegewezen aan: Behandelaar Stedenbouw en mobiliteit IBB
Kanaal: telefoon
Onderwerp: Terugbelvraag
Datum/tijd: 04-05-2026 14:36:07
Vervolgactie:
Vervolg van zaak: -

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1

From: '5.1.2e
Sent: 7/7/2026 3:01:01 PM +00:00
To: '5.1.2e' <5.1.2e@gmail.com>
Cc: "Stellingwerf, Evert" <5.1.2e@leeuwarden.nl>
Subject: RE: Elektrische auto laden met kabel over gemeentegrond (trottoir)

Beste 5.1.2e,

U ook bedankt voor uw uitgebreide reactie.

Ik heb besloten om voor nu niet met een inhoudelijke tegenreactie te komen. Het mag duidelijk zijn dat we op sommige punten van mening verschillen, en dat zal waarschijnlijk zo blijven.

De beleidskeuze, zoals andere beleidskeuzes, zal op termijn geëvalueerd worden. Mocht de platte kabel in de praktijk niet leiden tot het beoogde resultaat en/of het draagvlak is onvoldoende, dan zullen wij onderzoeken hoe wij dit kunnen verbeteren. De opvattingen en ervaringen van inwoners (zoals dit gesprek) zijn daar heel waardevol in.

Ik wens u veel succes met het realiseren van de laadplek op uw eigen terrein.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e *Duurzame Mobiliteit*
Team Stedenbouw & Mobiliteit
5.1.2e@leeuwarden.nl
5.1.2e

Gemeente Leeuwarden
Oldehoofsterkerkhof 2
8911 DH LEEUWARDEN
Telefoon 14 058 | www.leeuwarden.nl | LinkedIn

Van: 5.1.2e <5.1.2e@gmail.com>
Verzonden: donderdag 2 juli 2026 14:11
Aan: 5.1.2e <5.1.2e@leeuwarden.nl>
CC: Stellingwerf, Evert <5.1.2e@leeuwarden.nl>
Onderwerp: Re: Elektrische auto laden met kabel over gemeentegrond (trottoir)

Dag 5.1.2e,

Bedankt voor de uitgebreide informatie. Op een aantal punten ben ik het niet eens met de onderbouwing.

T.a.v punt 1. De door u gestelde dikt van de kabel en kabelmat, 20 + 5 mm, is aan de hoge kant.
Voor een huisaansluiting van 1 x 35 A kan maximaal 7 kW geleverd worden aan de autobatterij en voor een 3 x 25A maximaal 17 kW. En dat alleen als er geen andere stroomvragers in de woning zijn. Bij overschrijding van die waarden zal de zekering van de hoofdaansluiting eruit knallen.
Een kabel voor die aansluitingen zal tussen de 10 en 15 mm zijn.
In mijn geval laadt ik al een tijdje, illegaal, mijn auto op met een 3 fase aansluiting. De gecertificeerde kabel heeft een dikte van 13 mm en de kabelmat is 3 mm dik.
Dus totaal 16 mm. Dit is beduidend minder dan de door u gestelde dikte van 20 - 25 mm.
Ook heb ik in de periode dat ik de kabelmat gebruik gekeken en gesproken met de gebruikers van het trottoir.
Kinderen met driewielers, (loop)fietsjes, stepjes en driewielers. Moeders en vaders met kinder- en wandelwagens. Slechtziende en schuifelende bejaarden met of zonder boodschappen trolley of rollator. Scootmobiels, fietsers, fatbikes en scooters kwamen ook voorbij. Ja, de laatste drie mogen niet over het trottoir, maar door het belabberde wegdek van de Emmakade gaan die liever over de stoep. Ik heb tot nu

toe geen klachten over de kabelmat.

T.a.v. punt 4. Ik ken het youtube filmpje van Dordrecht. Een rolstoel zoals in het filmpje heb ik in 34 jaar nog niet zelfstandig over de Emmakade zien rijden. Wel in een woning en van de woning naar een auto of taxibusje. Maar nooit over een langere afstand.
Hoewel Dordrecht enthousiast is over de platte kabel, heeft dat niet tot exclusiviteit van die kabel geleid.

In de beleidsregels van de gemeente Dordrecht staat o.a. het volgende:
De oplaadkabel is deugdelijk afgedekt zodat andere gebruikers van het trottoir geen hinder van de kabel ondervinden en hier niet over kunnen struikelen. Deze afdekking moet aan de volgende voorwaarden voldoen:
· i. maximaal 5 millimeter dik;
· ii. overrijdbaar met rollator, rolstoel en kinderwagen;
· iii. zichtbaar in het donker (retroreflecterend uitgevoerd), er moet een duidelijk contrast zichtbaar zijn met het trottoir;
· iv. voorzien van antislip materiaal en/of profiel;
· v. van voldoende gewicht zodat deze niet wegwaait. Indien de afdekking wegwaait moet deze samen met de oplaadkabel direct worden verwijderd;
· Er is geen afdekking nodig wanneer het gedeelte van de oplaadkabel dat over het trottoir ligt plat is, een contrasterende kleur heeft t.o.v. het trottoir, en een maximale dikte heeft van 5 millimeter (bijvoorbeeld FlatPower)

Deze beleidsregels worden in veel gemeenten toegepast!

t.a.v. punt 5. De platte kabel van Flatpower is nog geen twee jaar op de markt. Het heeft nog te weinig gebruikers om een oordeel te vellen hoe de kabel zich over een langere periode gedraagt. Veroudering, slijtage, stugheid e.d. zullen zich pas na 5 jaar of langer openbaren.

T.a.v. punt 6. Ik verwacht niet dat bij oneffenheden van de stoep er direct actie ondernomen wordt.
Tot 2-3 cm: Dit wordt door de rechter gezien als een acceptabel risico. Voetgangers moeten in Nederland rekening houden met kleine oneffenheden in het wegdek.
Meer dan 3 cm: Bij hoogteverschillen boven de CROW-norm van 3 centimeter (oftewel een opstekende stoeptegel) is de kans groot dat de stoep als onveilig wordt bestempeld.

Dat is vreemd. Jullie vinden een kabel met kabelmat van 2 cm al te hoog!

T.a.v. punt 7. Hier wil ik nog wel eens een aparte discussie over voeren. Dan breng ik alle kosten in beeld. Die van een laadpaal, aanpassing van de meterkast en aansluiting. De levensduur, afschrijving en kosten van een batterij. Het (duur) laden onderweg bij openbare laadpalen, etc.

Maar er is wel één winnaar. En dat is het milieu!

T.a.v. punt 8. Ik denk niet dat er op korte termijn een "normale" markt voor de platte kabel is. Flatpower heeft de platte kabel voor 20 jaar gepatenteerd!

Voorlopig blijf ik dan ook laden met de kabelmat. Mocht dat teveel boetes, die ik uiteraard aanvecht, opleveren, dan overweeg ik een andere optie.
Ik maak mijn voortuin geschikt voor het parkeren en opladen van mijn auto op eigen terrein. Daarvoor vraag ik een vergunning aan voor een oprit.
Het is misschien niet fraai, maar we zijn op die manier wel af van alle discussies over "stoepladen".

Met vriendelijke groet, 5.1.2e

Op 29-6-2026 om 15:46 schreef 5.1.2e :

> Beste 5.1.2e ,
>
> Bedankt voor uw bericht over dit onderwerp. Wethouder Evert Stellingwerf, mijn collega's en ik hebben overleg over uw mail gehad. Namens de wethouder stuur ik een reactie met ons onderbouwing om voor deze oplossing te kiezen.

Om onze onderbouwing in verhouding tot de door u aangekaarte aandachtspunten goed uit te kunnen leggen heb ik dit puntsgewijs uitgeschreven:

1. Voor de gemeente is het belangrijkste uitgangspunt dat de stoep begaanbaar is en blijft voor alle gebruikers. Daarom willen wij aan de slag gaan met een oplossing die een zo'n klein mogelijk obstakel creëert op de stoep. De platte kabel is zeer dun (5 millimeter) terwijl een kabelmat plus laadkabel veel dikker is (20 + 5 millimeter). Met name voor personen in een rolstoel is een obstakel in de stoep van 2,5 centimeter hinderlijk. Drempels met een hoogte van meer dan 2 cm kunnen al aangeduid worden als rolstoelonvriendelijk.
2. Voor onze beleidskeuze hebben wij de aanbevelingen van CROW-publicatie 'Laadkabels en laadpalen, hoe houd je het trottoir veilig en toegankelijk' uit 2025 gehanteerd. In samenwerking met maatschappelijke organisatie heeft CROW verschillende manieren om thuis te laden onderzocht. De platte kabel en kabelgoottegels worden hier genoemd als de meeste wenselijke oplossingen gelet op de toegankelijkheid van de stoep. Dit is doorslaggevend geweest om niet te kiezen voor de kabelmat.
3. In de regels die nu opgesteld worden stellen wij de voorwaarde dat inwoners de stoep sneeuw- en ijsvrij maken bij het gebruik van de platte kabel. Dit beperkt de invloed van weersomstandigheden. Bij enige sneeuwval/ijzel verwachten wij geen problemen met het gebruik van de platte kabel.
4. Mocht u het interessant vinden, hierna de link naar een video uit de gemeente Dordrecht waarin de verschillende oplossingen (met sneeuw) getest worden. Wij zien hier o.a. de platte kabel de minste weerstand heeft voor de rolstoel en de step: Test in Wilgenwende voor nieuw beleid thuisladen op straat Dordrecht - YouTube
5. Wij zien geen redenen om te twijfelen aan de kwaliteit van de platte laadkabels. De leverancier die u noemt (Flatpower) geeft aan te voldoen aan de geldende eisen en normen in de EU (o.a. IEC 62196 voor de stekkers), en het product is geschikt voor de weersomstandigheden buiten (IP55 classificatie). Het platte deel van de kabel is gemaakt van polyurethaan, wat een slijtvast materiaal betreft. In het contact met andere gemeenten waar de kabel wordt toegestaan horen wij geen klachten hierover.
6. Dat de platte kabel minder goed ligt op zeer oneffen stoepen kan ik mij goed voorstellen aangezien de platte kabel stugger is dan een kabelmat. Ik verwacht dat u daar gelijk in heeft. Dit is echter meer een probleem van de stoep (en niet de kabel) en ik zou inwoners in dat geval adviseren om contact op te nemen met de gemeente. Dan kan er gekeken worden of de stoep aangepakt kan worden.
7. Het klopt inderdaad dat de platte laadkabel duurder is dan een kabelmat. Hier ben ik het mee eens, alleen zou ik dit graag nuanceren:
    1. Bij de kabelmat heeft u ook een type 2 laadkabel nodig. Als de meegeleverde kabel van de auto niet lang genoeg is, moet deze ook extra aangeschaft worden. Dan is het prijsverschil beperkt.
    2. Als u 15.000 km per jaar elektrisch rijdt is de verwachte besparing €500,- bij thuisladen. De platte kabel is dus binnen een jaar terug te verdienen, en blijft financieel erg aantrekkelijk.
    3. De platte laadkabel is niet de duurste oplossing. Veel andere gemeenten staan exclusief de kabelgoottegel toe. De kosten zijn van deze tegels zijn minimaal € 500,- inclusief aanleg.
8. Dat het bedrijf dat u noemt een dominante marktpositie heeft klopt. Dit ervaren wij als het grootste nadeel van de platte kabel. Naast de prijsbepaling kan dit ook problemen geven met de leveringszekerheid. Wij verwachten (en hopen) dat dit in toekomst gaat verbeteren aangezien steeds gemeenten dit toestaan. In noord- en midden-Nederland zijn recent al meerdere gemeenten naar de platte kabel overgestapt. Mogelijk dat er andere bedrijven onder licentie het product gaan produceren of dat het via buitenlandse bedrijven leverbaar wordt. Wij hebben contact met deze leverancier en zullen grote leveringsproblemen of onwenselijke praktijken met hen besproken zodra wij hier signalen van ontvangen.

Hopelijk heeft u hiermee een beter beeld van onze redenen om thuisladen op deze manier toe te staan. Ik verwacht dat wij op korte meer informatie openbaar kunnen over hoe de

gebruiksregels er precies uit komen te zien.

Het is veel informatie dus mocht u nog vragen hebben of willen reageren, dan hoor ik dat graag.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e *Duurzame Mobiliteit*
Team Stedenbouw & Mobiliteit
5.1.2e @leeuwarden.nl
5.1.2e

Gemeente Leeuwarden
Oldehoofsterkerkhof 2
8911 DH LEEUWARDEN
Telefoon 14 058 | www.leeuwarden.nl | LinkedIn

Van: 5.1.2e <5.1.2e @gmail.com>
Verzonden: Saturday, 27 June 2026 13:32:53
Aan: Stellingwerf, Evert <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: Elektrische auto laden met kabel over gemeentegrond (trottoir)

> U ontvangt niet vaak e-mail van 5.1.2e @gmail.com. Ontdek waarom dit belangrijk is

Beste wethouder Evert Stellingwerf,

Ik heb begrepen dat de gemeente het thuisladen van de elektrische auto, met een kabel over het trottoir, niet langer wil verbieden.
Maar dan wel met één keuze, die met een platte kabel (Flatpower).

Uit verschillende onderzoeken blijkt dat een kabel afgedekt met een (rubber)mat net zo veilig is als een platte kabel van Flatpower.
Die laatste heeft zich nog niet bewezen bij zeer oneffen trottoirs, winterse omstandigheden en de kwaliteit op lange termijn.
Daarnaast heeft Flatpower een monopoliepositie door hun patent, wat de prijs behoorlijk opdrijft.
Een standaard kabel kost bij Flatpower € 350,00 en, in mijn geval, bij een afwijkende maat zelfs € 450,00.
Een kabel, afgedekt met een mat, kost "slechts" ca. € 150,00.

In veel gemeenten zijn beide systemen toegestaan, omdat ze allebei de veiligheid niet in gevaar brengen.

Met vriendelijke groet,
5.1.2e
5.1.2e
5.1.2e Leeuwarden
5.1.2e

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1, 2, 4

U heeft onderstaande gegevens ingevuld.

Betreft: Contactformulier van 2 februari 2026

WAT WILT U DOORGEVEN OF VRAGEN?	
Onderwerp	Oprit [redacted]
Naam	[redacted]
E-mailadres	[redacted]@gmail.com
Vraag / opmerking	Geachte, Graag zou ik willen informeren of ik de oprit voor mijn huis mag gebruiken? Ik wil namelijk mijn elektrische auto aan huis gaan opladen. Er ligt nu al een scheve helling en de blauwe parkeerlijn op straat loopt niet door. Voorheen was dit een oprit maar deze is nu niet in gebruik. Is er bezwaar tegen als ik deze weer ga gebruiken. Ik hoor graag van jullie. Met vriendelijke groet, [redacted], te Leeuwarden

BEVESTIGING	
Ik verklaar dat deze aanvraag volledig en naar waarheid is ingevuld.	Ja
Ik wil graag een ontvangstbevestiging met het zaaknummer van deze aanvraag/melding via de mail ontvangen.	Ja

CONTROLE TEGEN SPAM	
Vraag	Wat is de eerste letter van het woord gemeente?
Vul uw antwoord in	G

Met vriendelijke groet,

Gemeente Leeuwarden

Heeft u vragen? Dan kunt u altijd contact opnemen.

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1

From: '5.1.2e' <5.1.2e@leeuwarden.nl>
Sent: 2/25/2026 8:42:07 PM +00:00
To: '5.1.2e' <5.1.2e@leeuwarden.nl>
Cc:
Subject: Re: Gevraagde stukken

Hoi 5.1.2e

Heb de stukken binnen! Kijk maar of je er wat mee kunt, bij vragen kun je me bereiken :)

Van: 5.1.2e <5.1.2e@leusden.nl>
Verzonden: woensdag, februari 25, 2026 17:29
Aan: 5.1.2e <5.1.2e@leeuwarden.nl>
Onderwerp: Gevraagde stukken

> U ontvangt niet vaak e-mail van 5.1.2e@leusden.nl. Ontdek waarom dit belangrijk is

Hoi 5.1.2e

Hierbij de originele stukken waaraan je hebt gewerkt. Inmiddels is wel eea gewijzigd ism onze JZ collega's en de naamswijziging van MRA-E naar Laadwerk.
Gaat het goed in Leeuwarden? Succes,

Met vriendelijke groet,
5.1.2e
Beleidsmedewerker duurzame mobiliteit en laadinfra
Gemeente Leusden | 't Erf 1, 3831 NA | Postbus 150, 3830 AD | Leusden | Tel: 5.1.2e | www.leusden.nl

Gemeente Leusden

Deze e-mail is persoonlijk. Ga voor onze volledige disclaimer naar https://www.leusden.nl.

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1

Gemeente Leusden

Collegevoorstel

Onderwerp

Vaststelling van het *Uitvoeringsprogramma Laadinfrastructuur Gemeente Leusden 2025–2030*

1. Aanleiding

De transitie naar elektrisch vervoer is in volle gang. De gemeente Leusden wil deze ontwikkeling actief ondersteunen en participeren op de verwachte groei van elektrische voertuigen.

Het bestaande laadnetwerk moet meegroeien met de vraag, met behoud van ruimtelijke kwaliteit, veiligheid en efficiënt gebruik van de openbare ruimte.

De Klimaatwet, het Klimaatakkoord en de Nationale Aanpak Laadinfrastructuur (NAL) verplichten gemeenten tot een toekomstgerichte aanpak van laadinfrastructuur. Ook in de Omgevingsvisie Leusden, Programmaplan Warmte en Energietransitie en het Mobiliteitsplan “Leusden kijkt vooruit” is duurzame mobiliteit een belangrijk speerpunt.

De gemeente Leusden wil zorgen voor voldoende, toegankelijke en toekomstbestendige laadpunten. Daarbij willen we gaan werken volgens de ‘Ladder van Laden’: eerst wordt gekeken naar laden op eigen terrein, daarna bij semipublieke locaties zoals sportverenigingen of supermarkten, vervolgens bij publieke laadpunten in de buurt en tot slot bij snellaadlocaties of laadpleinen waar de vraag groot is. Zo benutten we de beschikbare ruimte en netcapaciteit zo efficiënt mogelijk. Nieuwe laadpunten worden waar kan geclusterd om het straatbeeld rustig te houden. Voor bewoners zonder oprit komt er een kabelgootregeling, zodat zij veilig thuis kunnen laden. De gemeente houdt regie op plaatsing en veiligheid, monitort jaarlijks de behoefte en betrekt inwoners bij de plannen. Op deze manier groeit het laadnetwerk mee met de vraag en blijft de openbare ruimte leefbaar en overzichtelijk.

Het Uitvoeringsprogramma Laadinfrastructuur 2025–2030 geeft richting aan deze lokale uitvoering, en de beleidsregels werken dit verder uit in praktische toetsingskaders.

2. Wettelijke grondslag

Klimaatwet (2019)
Omgevingswet (2024)
Gemeentewet, artikel 160, lid 1, onder c (vaststellingsbevoegdheid college)
Algemene wet bestuursrecht, artikel 1:3, lid 4 (grondslag beleidsregels)
Wegenverkeerswet (verkeersbesluiten voor laadplekken)

3. Beoogd effect/ bestuurlijk kader

Met dit uitvoeringsprogramma en de bijbehorende beleidsregels beoogt de gemeente:

1. Een toekomstbestendig laadnetwerk: voldoende publieke laadpunten en duidelijke randvoorwaarden voor particulier laden.
2. Regie en samenhang tussen mobiliteit, energie en ruimtelijke ordening.
3. Veiligheid en toegankelijkheid in de openbare ruimte.
4. Eenduidige procedures voor inwoners, bedrijven en exploitanten.
5. Monitoring en evaluatie van de groei van elektrische voertuigen en de effectiviteit van beleid.

4. Voorstel

Het college van burgemeester en wethouders wordt voorgesteld om:

1. Het Uitvoeringsprogramma Laadinfrastructuur Gemeente Leusden 2025–2030 vaststellen als richtinggevend kader voor beleid, uitvoering en samenwerking met MRA-E.
2. De Beleidsregels publieke oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen gemeente Leusden 2025 vaststellen, waarin de aanvraagprocedure, locatiecriteria en gebruiksregels voor publieke laadpalen zijn vastgelegd.
3. De Beleidsregels kabelgootregeling elektrische voertuigen gemeente Leusden vaststellen, waarmee inwoners onder voorwaarden op veilige wijze vanuit de eigen meterkast kunnen laden via een verzonken kabelgoot in de stoep.
4. De documenten gelijktijdig te publiceren en per direct in werking te laten treden.

5. Argumenten

1.1 Met het vaststellen van het Uitvoeringsprogramma Laadinfrastructuur 2025–2030 legt de gemeente de koers vast voor de komende jaren. Het programma geeft duidelijkheid over hoe Leusden omgaat met de groei van elektrisch vervoer en hoe we samen met MRA-E zorgen voor voldoende en goed geplaatste laadpunten. Door deze afspraken vast te leggen, houden we regie op de openbare ruimte, stimuleren we duurzaam vervoer en zorgen we dat inwoners en bedrijven weten waar ze aan toe zijn.

2.1 Met de Beleidsregel publieke oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen 2025 komt er een eenduidige werkwijze voor aanvragen, plaatsing en gebruik van publieke laadpalen. Dat maakt de uitvoering overzichtelijk en eerlijk. De beleidsregel sluit aan bij de landelijke afspraken en de regionale samenwerking binnen MRA-E. Zo kan de gemeente snel en zorgvuldig besluiten nemen, terwijl de openbare ruimte veilig, toegankelijk en toekomstbestendig blijft.

3.1 Steeds meer inwoners willen hun elektrische auto thuis kunnen opladen, ook als ze geen eigen oprit hebben. Zonder duidelijke regels leggen mensen soms zelf een kabel over het trottoir. Dat zorgt voor gevaarlijke situaties en een rommelig straatbeeld.

Met een kabelgootregeling maakt de gemeente thuisladen op een veilige en nette manier mogelijk. De kabel ligt in een vaste goot, waardoor voetgangers er geen last van hebben. Zo blijft de openbare ruimte veilig, toegankelijk en verzorgd.

De regeling zorgt ook voor gelijke behandeling: iedereen weet aan welke voorwaarden hij moet voldoen en hoe een aanvraag verloopt. De kosten voor de aanvraag en aanleg van een kabelgoot zijn volledig voor rekening van aanvragen. De gemeente kan beter toezicht

houden en handhaven. De aanleg en het onderhoud van de kabelgoot worden volledig door de aanvrager betaald.

Met deze aanpak stimuleert de gemeente elektrisch rijden, zonder dat dit ten koste gaat van veiligheid, kwaliteit of publieke middelen.

6. Alternatieve scenario's

1. **Geen vaststelling van de beleidsregels:**
   Zonder vastgestelde beleidsregels ontbreekt een formele grondslag voor zowel de kabelgootregeling als de aanvraagprocedure van publieke laadpalen. Dit zorgt voor onduidelijkheid bij inwoners en maakt gelijke behandeling lastig. Bovendien kunnen hierdoor onveilige situaties ontstaan, bijvoorbeeld door losse kabels over stoepen of onlogische plaatsing van laadpalen.

2. **Alleen regionaal beleid (MRA-E) volgen en geen kabelgootregeling:**
   De regeling van MRA-E biedt geen ruimte voor lokaal maatwerk. Belangrijke onderwerpen zoals parkeerdruk, ruimtelijke inpassing en kabelgoten zijn daarin niet uitgewerkt. Als Leusden uitsluitend regionaal beleid volgt, verliest de gemeente regie over haar eigen openbare ruimte. Lokale uitgangspunten, zoals clustering van laadpunten of de Ladder van Laden, kunnen dan niet goed worden toegepast.

3. **Gebruik van kabelmatten**
   Een alternatief voor een kabelgoot is een kabelmat over het trottoir. Deze optie is bewust niet gekozen vanwege risico's voor de veiligheid en toegankelijkheid. Kabelmatten kunnen verschuiven, vormen struikelgevaar en zorgen voor schade of overlast bij onderhoud aan de stoep.

4. **Parkeren in de voortuin**
   Er is geopperd om inwoners te stimuleren hun auto in de voortuin te parkeren en daar te laden. Dit lijkt praktisch, maar is ruimtelijk en technisch geen goed plan. Voor een uitrit moeten stoepbanden worden verwijderd en het trottoir aangepast. Dit gaat ten koste van de kwaliteit en klimaatbestendigheid van de openbare ruimte en leidt tot extra kosten voor onderhoud. Bovendien is in het gemeentelijk beleid vastgelegd dat een uitrit niet mag leiden tot verlies van openbare parkeerplaatsen wat hier wel het geval zou zijn. Ook ontstaat een rommelig straatbeeld en verdwijnt groen dat juist nodig is voor wateropvang en verkoeling.

7. Risico's

1. **Netcapaciteit**
   De groei van elektrische auto's zorgt voor een toenemende vraag naar stroom. Op sommige locaties kan de beschikbare capaciteit van het elektriciteitsnet daardoor een beperkende factor zijn. Dit kan de aanleg of uitbreiding van laadpunten vertragen. De gemeente werkt daarom nauw samen met netbeheerder Stedin en MRA-E om knelpunten tijdig in beeld te brengen. Door laadpunten te clusteren en gebruik te maken van load balancing (slim verdelen van het vermogen) kan de beschikbare capaciteit beter worden benut en worden wachttijden beperkt.

2. **Ruimtelijke druk**
   De ruimte in woonwijken is schaars en de parkeerdruk neemt toe. Nieuwe laadpunten kunnen leiden tot spanningen tussen ruimte voor parkeren en ruimte voor laden. Om dit te voorkomen past de gemeente de ‘Ladder van Laden’ toe en kiest zij waar mogelijk voor clustering van laadpunten. Zo blijft de openbare ruimte overzichtelijk, veilig en toegankelijk, terwijl er toch voldoende laadmogelijkheden zijn.

3. **Gebruikersaansprakelijkheid**
   Bij particulier laden via een kabelgoot kunnen risico’s ontstaan door verkeerd gebruik, bijvoorbeeld als de goot niet goed wordt gesloten of wordt beschadigd. Om deze risico’s te beperken wordt met iedere gebruiker een gebruiksovereenkomst gesloten waarin duidelijk is vastgelegd dat de aansprakelijkheid bij de gebruiker ligt. De gemeente blijft eigenaar van de stoeptegel en kan bij misbruik of schade direct ingrijpen.

Conclusie
De genoemde risico’s worden als beheersbaar beschouwd, mits uitvoering plaatsvindt volgens de vastgestelde beleidsregels en in nauwe samenwerking met de betrokken partners.

8. Vervolg

Na vaststelling worden de beleidsregels gepubliceerd in het Gemeenteblad, zodat inwoners en bedrijven weten welke procedures en voorwaarden gelden. De uitvoering start daarna in overleg met MRA-E en Stedin. De kabelgootregeling wordt in de loop van 2026 ingevoerd. Inwoners zonder eigen oprit kunnen dan onder duidelijke voorwaarden een aanvraag indienen. De gemeente zorgt voor heldere communicatie via de website en lokale kanalen, zodat iedereen goed geïnformeerd is over de mogelijkheden en de stappen in het proces.

Met deze vervolgstappen is de gemeente goed voorbereid op een ordelijke en toekomstgerichte uitrol van laadinfrastructuur in Leusden.

9. Evaluatie

De gemeente evalueert het laadbeleid tweejaarlijks om te kijken of de beleidsregels nog aansluiten bij de praktijk en de ontwikkelingen in elektrisch vervoer. Waar nodig worden de regels aangepast om goed te blijven inspelen op de groei van het aantal elektrische voertuigen en de ervaringen uit de uitvoering. In 2030 vindt een bredere herijking van het uitvoeringsprogramma plaats, zodat het beleid kan worden geactualiseerd richting 2035.

10. Inkoopadvies

Als je advies hebt ingewonnen over inkoop plaats je hier de tekst die door inkoop is aangeleverd. IBMM eric moet dat verzorgen

11. Juridisch advies

Als je juridisch advies hebt ingewonnen plaats je hier het gegeven advies. Denk hier ook aan advies als het gaat om informatieveiligheid en privacy.

12. Financieel advies (kosten en dekking)

Geef hier een verantwoording van wat de kosten zijn, en waaruit ze betaald worden. Subsidies en bijdragen staan hier ook. Uitvoerige begrotingen gaan naar een bijlage. Kosten kabelgoot zijn momenteel xx en worden volledig gedekt door de aanvragen (patricia E)

13. Advies communicatie

Plaats hier het advies van communicatie over het communiceren over het besluit naar de pers en inwoners. Geef aan of het advies gevolgen heeft voor de informatie op de website, het intranet, de sociale media of een persbericht. Voeg als bijlage de te publiceren tekst(en) toe.

14. Intergemeentelijke samenwerking

De uitvoering van het laadbeleid vindt plaats binnen de regionale samenwerking MRA-Elektrisch (Metropoolregio Amsterdam Elektrisch).

Deze samenwerking biedt:

- een gezamenlijke concessie voor aanleg, exploitatie en beheer van publieke laadpalen;
- afstemming met de netbeheerder (Stedin) over capaciteit en aansluitingen;
- uitwisseling van kennis en data over bezettingsgraad, laadroutes en gedrag;
- schaalvoordelen bij aanbesteding, onderhoud en innovatie (zoals slim laden en bidirectioneel laden).

Leusden werkt daarnaast samen met omliggende gemeenten binnen de NAL-regio Midden en via de provincie Utrecht aan de verdere ontwikkeling van snelladers, laadpleinen en beleidsafstemming.

Deze regionale samenwerking zorgt voor continuïteit, uniformiteit in beleid en efficiënt gebruik van middelen.

15. Global Goals

■	Goal 07	Toegang tot betaalbare en duurzame energie
■	Goal 11	Maak steden en dorpen inclusief, veilig, veerkrachtig en duurzaam
■	Goal 13	Aanpak van klimaatverandering
■	Goal 17	Versterken van mondiaal partnerschap en coherent beleid voor duurzame ontwikkeling

16. Klimaatadaptatie

Het uitvoeringsprogramma en de bijbehorende beleidsregels dragen niet alleen bij aan minder CO_2-uitstoot, maar ook aan een klimaatbestendige inrichting van de openbare ruimte. Bij de plaatsing van laadpunten wordt rekening gehouden met duurzaam en toekomstgericht

ontwerp. Door laadpunten te clusteren en aan te sluiten bij bestaande parkeervakken wordt extra verharding zoveel mogelijk voorkomen. Waar nieuwe laadlocaties komen, stuurt de gemeente op behoud of toevoeging van groen, schaduw en ruimte voor waterinfiltratie. Ook wordt bij herinrichtingen waar mogelijk gekozen voor waterdoorlatende bestrating en hergebruik van materialen. Zo sluit de uitbreiding van laadinfrastructuur aan bij de bredere ambitie voor een klimaatbestendig Leusden.

17. Inwonerbetrokkenheid/ Burgerparticipatie

Inwoners zonder eigen oprit kunnen via het digitale portaal van MRA-E een aanvraag doen voor een publieke laadpaal in hun buurt, of via de gemeentelijke website een aanvraag indienen voor een kabelgoot. Zo wordt het voor iedereen mogelijk om elektrisch te rijden, ook zonder eigen terrein. Met deze voorzieningen kunnen inwoners op een veilige en nette manier hun voertuig opladen en dragen zij zelf bij aan de verduurzaming van mobiliteit in hun wijk.

18. Bijlagen

1. Uitvoeringsprogramma Laadinfrastructuur Gemeente Leusden 2025–2030
2. Beleidsregesl publieke oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen gemeente Leusden 2025
3. Beleidsregels kabelgootregeling elektrische voertuigen gemeente Leusden 2025

Klik of tik om tekst in te voeren.

Uitvoeringsprogramma Laadinfrastructuur Gemeente Leusden 2025–2030

1. Aanleiding

De transitie naar elektrisch vervoer is in volle gang. Leusden wil deze ontwikkeling actief ondersteunen door een passend netwerk van laadinfrastructuur aan te bieden. Dit volgt uit landelijke verplichtingen zoals de Klimaatwet en de Nationale Aanpak Laadinfrastructuur (NAL), maar ook uit onze eigen Omgevingsvisie en het Mobiliteitsplan 'Leusden kijkt vooruit'. Beide documenten benoemen duurzame mobiliteit als belangrijk speerpunt.

Op regionaal niveau werken wij samen binnen de MRA-E-concessie. Deze samenwerking biedt een kader voor de plaatsing en exploitatie van publieke laadpunten. Met dit uitvoeringsprogramma geven wij richting aan de concrete uitrol in Leusden voor de periode 2025–2030.

2. Doel

Het doel van dit uitvoeringsprogramma is het realiseren van voldoende, toegankelijke en toekomstbestendige laadinfrastructuur. Daarbij houden wij nadrukkelijk regie op de inpassing in de openbare ruimte en zorgen we voor samenhang met ons parkeer- en mobiliteitsbeleid. Dit programma vertaalt ambities uit de Omgevingsvisie en het Mobiliteitsplan naar concrete maatregelen. Warmte- en energieprogramma 2024

3. Juridisch en beleidsmatig kader

Dit uitvoeringsprogramma is gekoppeld aan de Omgevingsvisie Leusden en maakt deel uit van de uitvoeringsinstrumenten onder de Omgevingswet. Het sluit aan bij:
- Klimaatwet (2019);
- Nationale Aanpak Laadinfrastructuur (NAL);
- Regionale visie laadinfrastructuur MRA-E (2021);
- Omgevingsvisie Leusden (2021);
- Mobiliteitsplan 'Leusden kijkt vooruit' (2021).

4. Ambitie en prognoses

Volgens landelijke prognoses uit de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL, 2023) en regionale cijfers van MRA-Elektrisch zal het aantal elektrische voertuigen in Leusden richting 2030 sterk groeien. Waar er in 2025 naar verwachting circa 1.500 elektrische voertuigen zijn geregistreerd, wordt uitgegaan van een verdrievoudiging tot ongeveer 4.500 voertuigen in 2030[1]. Op basis van de NAL-rekenmodellen betekent dit dat het aantal publieke laadpunten minstens moet meegroeien naar circa 1.200 laadpunten.

[1] Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL, RVO 2023); MRA-E prognoserapport Regio West (2024); RDW voertuigregistratie Leusden, peildatum januari 2025.

Dit uitvoeringsprogramma borgt dat de gemeente tijdig kan inspelen op deze groei en dat de uitbreiding van laadinfrastructuur gelijke tred houdt met de elektrificatie van het wagenpark.

5. Rol- en taakverdeling

De uitvoering van dit programma gebeurt in samenwerking met verschillende partners:
- Gemeente Leusden: regie op beleid, ruimtelijke inpassing, participatie en handhaving;
- MRA-E: concessiebeheer en coördinatie regionale laadkaart;
- Netbeheerder (Stedin): aansluiting en netcapaciteit;
- Exploitanten: investering, aanleg en exploitatie van laadpunten;
- Inwoners en bedrijven: aanvragen van laadpunten of kabelgoten, gebruik van infrastructuur.

6. Uitgangspunten en maatregelen

Leusden kiest voor de volgende uitgangspunten:

6.1 Ladder van Laden

Binnen de concessie met MRA-Elektrisch werkt de gemeente Leusden volgens het principe van de *Ladder van Laden* (bijlage X). Deze ladder geeft richting aan de volgorde waarin laadvoorzieningen worden gerealiseerd en helpt bepalen wanneer en waar nieuwe laadpunten nodig zijn. Het uitgangspunt is om slim om te gaan met de beschikbare ruimte en netcapaciteit, en onnodige plaatsing van publieke laadpalen te voorkomen.

De ladder van laden bestaat uit de volgende treden:

1. **Privé laden**
   Bewoners en bedrijven laden in principe op hun eigen terrein. Dit is het meest efficiënt, omdat het geen openbare ruimte inneemt en direct aansluit op de eigen elektriciteitsaansluiting. Wanneer laden op eigen terrein niet mogelijk is, kan gebruik worden gemaakt van de lagere treden.

2. **Semipubliek laden**

   Op locaties zoals sportverenigingen, kantoren, supermarkten en parkeergarages kunnen laadpunten worden geplaatst die buiten openingstijden openbaar toegankelijk zijn. Dit wordt semipubliek laden genoemd. Deze aanpak maakt slim gebruik van bestaande parkeerterreinen, waardoor er minder druk ontstaat op de openbare ruimte in woonwijken. Overdag kunnen de laadpunten worden gebruikt door medewerkers, bezoekers of leden, terwijl ze ’s avonds en in het weekend beschikbaar zijn voor omwonenden. Zo wordt de bestaande infrastructuur beter benut en neemt de behoefte aan extra publieke laadpalen af. Daarnaast zijn semipublieke laadpunten vaak sneller en goedkoper te realiseren, omdat ze kunnen worden aangesloten op bestaande installaties. Ook stimuleert deze aanpak samenwerking tussen gemeente, bedrijven en maatschappelijke organisaties, die op deze manier een zichtbare bijdrage leveren aan de

verduurzaming van mobiliteit in Leusden. Semipubliek laden zorgt zo voor een efficiënter, betaalbaarder en toekomstbestendig laadnetwerk dat goed aansluit bij het dagelijks gebruik van inwoners en bezoekers.

3. **Publiek laden in de buurt**
   Voor bewoners zonder eigen oprit of laadmogelijkheid biedt de gemeente, via de MRA-E-concessie, publieke laadpalen in de openbare ruimte. Hierbij geldt dat clustering van laadpunten de voorkeur heeft boven verspreide plaatsing: het vergroot de laadzekerheid, maakt onderhoud eenvoudiger en voorkomt zoekverkeer. Alleen wanneer spreiding noodzakelijk is voor bereikbaarheid (bijv. in dorpskernen of buitenwijken), wordt hiervan afgeweken.

De gemeente Leusden werkt bij de aanleg van laadinfrastructuur volgens het principe van de ladder van laden. Deze ladder helpt bepalen in welke volgorde laadvoorzieningen worden aangelegd. Zo wordt de openbare ruimte niet onnodig belast en blijft het elektriciteitsnet goed beheersbaar.

De eerste stap is laden op eigen terrein. Dat heeft altijd de voorkeur, omdat het geen ruimte vraagt in de openbare ruimte en direct kan worden aangesloten op de eigen elektriciteitsaansluiting.

Wanneer laden op eigen terrein niet mogelijk is, volgt semipubliek laden. Dit zijn laadpunten bij bijvoorbeeld sportverenigingen, kantoren, supermarkten of parkeergarages, die buiten openingstijden openbaar toegankelijk zijn. Deze aanpak maakt gebruik van bestaande parkeerterreinen en vermindert de behoefte aan publieke laadpalen in woonwijken.

De volgende stap is publiek laden in de buurt. Inwoners zonder eigen oprit kunnen hiervoor via de MRA-E-concessie een aanvraag doen. De gemeente kiest waar mogelijk voor clustering van laadpunten om het straatbeeld rustig te houden en het elektriciteitsnet efficiënt te gebruiken.

De laatste stap bestaat uit snelladers en laadpleinen. Deze worden alleen gerealiseerd wanneer de andere vormen van laden onvoldoende voorzien in de vraag of op plekken waar veel kortparkeerders komen, zoals bij hoofdwegen of bedrijventerreinen.

Met deze stapsgewijze aanpak zorgt de gemeente Leusden voor voldoende, toegankelijke en toekomstbestendige laadinfrastructuur. Er is altijd een laadpunt in de buurt, zonder dat de openbare ruimte of het elektriciteitsnet onnodig wordt belast.

6.2 Ruimte maken om te laden

De openbare ruimte in Leusden is beperkt. Daarom kijkt de gemeente bij het aanwijzen van laadlocaties zorgvuldig naar de balans tussen parkeren en laden. Het doel is om ruimte zo slim mogelijk te gebruiken, zonder dat het ten koste gaat van bereikbaarheid of leefbaarheid. Laden krijgt voorrang boven gewoon parkeren zodra er duidelijk behoefte is aan een laadpunt. Zo'n behoefte blijkt bijvoorbeeld uit een aanvraag van een inwoner zonder eigen oprit, of uit gegevens waaruit blijkt dat bestaande laadpalen in de buurt vaak bezet zijn. Wanneer laadpalen meer dan 40 procent van de tijd in gebruik zijn, is er sprake van een reële vraag naar extra laadmogelijkheden.

In straten waar de parkeerdruk al hoog is, wordt extra goed gekeken of er ruimte is voor nieuwe laadpalen. Daarbij let de gemeente op de afstand tot andere laadvoorzieningen, de loopafstand voor bewoners, de verkeersveiligheid en de verhouding tussen laadplekken en gewone parkeerplaatsen.

Ondanks de beperkte ruimte blijft laden het uitgangspunt. Dat past bij de duurzaamheidsdoelen van Leusden en bij het streven naar een toekomstbestendige mobiliteit. Elektrisch rijden heeft alleen zin als je ook kunt laden. Daarom wil de gemeente zorgen dat elektrische auto's niet onnodig stil staan zonder laadmogelijkheid.

6.3 Clusteren versus spreiden:

De gemeente Leusden kiest bij de aanleg van laadinfrastructuur voor een zorgvuldige balans tussen clustering en spreiding.

Bij nieuwbouw en herinrichtingen is clustering het uitgangspunt. Door meerdere laadpunten te bundelen op één locatie, bijvoorbeeld in een parkeerkoffer of bij een buurtvoorziening, wordt de netcapaciteit efficiënt benut en de netcongestie verzacht. Clustering voorkomt versnippering in de openbare ruimte, vermindert zoekverkeer en maakt beheer en onderhoud eenvoudiger.

De gemeente stemt bij nieuwe projecten vroegtijdig af met de netbeheerder (Stedin) en de concessiehouder binnen de MRA-E samenwerking. Zo worden aansluitcapaciteit en laadinfrastructuur direct meegenomen in het ontwerp en is het netwerk voorbereid op toekomstige groei van elektrisch vervoer.

In bestaande wijken blijft spreiding van laadpunten noodzakelijk om nabijheid en toegankelijkheid te garanderen, vooral voor bewoners zonder eigen oprit. Hierbij wordt gestreefd naar een evenwichtige verdeling over de buurten, met waar mogelijk kleine clusters van twee tot vier laadpunten per locatie.

Deze aanpak sluit aan bij de uitgangspunten van de MRA-E concessie en de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL): efficiënt ruimtegebruik, toekomstbestendige voorzieningen en een

gelijkmatige verdeling van laadmogelijkheden in de hele gemeente.

6.4 Laden vanaf eigen woning:
Verlengde private aansluitingen in de openbare ruimte zijn in principe niet toegestaan. Het gebruik van losse laadkabels over het trottoir levert risico's op voor de veiligheid en toegankelijkheid van voetgangers.

De gemeente Leusden biedt daarom een gereguleerde oplossing in de vorm van een kabelgootregeling. Inwoners zonder eigen oprit kunnen onder voorwaarden gebruikmaken van verzonken kabelgoten in de stoep om hun elektrische voertuig vanuit de eigen meterkast op te laden. Hiervoor wordt een gebruiksovereenkomst afgesloten tussen de gemeente en de aanvrager. Hierin zijn de voorwaarden, aansprakelijkheden en gebruiksregels vastgelegd.

De kosten voor aanleg, onderhoud en herstel komen volledig voor rekening van de aanvrager. De kabelgoottegels blijven eigendom van de gemeente en mogen uitsluitend worden gebruikt voor het opladen van het eigen voertuig. Bij verhuizing of herinrichting van de straat kan de voorziening door de gemeente worden verwijderd.

7. Participatie en communicatie

De gemeente Leusden vindt het belangrijk dat inwoners goed worden geïnformeerd. Via de website van MRA-Elektrisch kunnen inwoners een aanvraag indienen voor een publieke laadpaal in de buurt. Een aanvraag voor een kabelgoot verloopt via de gemeentelijke website, waar ook de voorwaarden en het aanvraagformulier beschikbaar zijn.

Tijdens de voorbereiding van dit uitvoeringsprogramma is een participatieronde gehouden waarin omwonenden via een online kaart van EVtools konden reageren op voorgestelde laadlocaties. Inwoners konden op de kaart aangeven of zij de locaties geschikt vonden en eventuele aandachtspunten of alternatieven doorgeven. De reacties zijn verzameld en gebruikt om de definitieve locaties beter af te stemmen op de omgeving.

Deze digitale aanpak maakt het eenvoudig voor inwoners om mee te denken, zonder dat voor elke laadpaal apart overleg nodig is. Zo wordt de omgeving betrokken waar dat toegevoegde waarde heeft, terwijl het proces voor de gemeente efficiënt en overzichtelijk blijft.

8. Ruimtelijke kwaliteit en ontwerp

Bij de plaatsing van laadpunten houdt de gemeente Leusden nadrukkelijk rekening met ruimtelijke kwaliteit en toegankelijkheid van de openbare ruimte. Laadpunten worden bij voorkeur geplaatst langs doorgaande straten of op plekken waar ze logisch opgaan in het straatbeeld. Er wordt gezorgd dat laadpalen geen obstakels vormen voor voetgangers, rolstoelgebruikers of kinderwagens, en dat voldoende loopruimte behouden blijft. Een overzicht van alle plaatsingscriteria is te vinden in bijlage 3.

Waar mogelijk worden laadvoorzieningen verweven met de bestaande inrichting van de openbare ruimte, zoals groenstroken, parkeervakken of fietsvoorzieningen.
Ook wordt bekeken of er koppelkansen zijn met deelmobiliteit of fietsenstallingen, zodat verschillende vormen van duurzame mobiliteit elkaar kunnen versterken.

9. Energie en netcongestie

Laadinfrastructuur vraagt om goede afstemming met de netbeheerder en de regionale partners om de beschikbare netcapaciteit zo efficiënt mogelijk te gebruiken. Binnen de MRA-E-concessie wordt gewerkt aan een slimme spreiding en clustering van laadpunten, zodat het netwerk ook bij toenemende vraag betrouwbaar blijft functioneren. Ontwikkelingen rond slimme laaddiensten, bi-directioneel laden n koppelingen met lokale energieopwekking worden op regionaal en provinciaal niveau verkend binnen de kaders van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL). De gemeente Leusden sluit daarbij aan en volgt de uitkomsten van deze initiatieven om waar mogelijk in de toekomst mee te bewegen.

10. Handhaving en gebruik

Het gebruik van laadplekken in Leusden wordt actief gehandhaafd. Laadplekken worden formeel aangewezen via (verzamel)verkeersbesluiten met de bestemming *“opladen elektrische voertuigen”*. Alleen elektrische voertuigen die daadwerkelijk laden mogen hier parkeren.

Handhaving vindt plaats door gemeentelijke BOA’s, zowel op basis van vaste rondes als naar aanleiding van meldingen van inwoners. Bij overtreding kan een boete worden opgelegd op grond van de Wegenverkeerswet.

De gemeente bevordert daarnaast goed laadgedrag (“laaddiscipline”) door duidelijke bebording, informatie op de website en samenwerking met de concessiehouder om gebruikers te attenderen op het vrijmaken van laadplekken zodra het laden is voltooid.

Zo zorgen we samen voor eerlijke toegang tot laadinfrastructuur en een optimaal gebruik van de beschikbare laadplekken.

11. Monitoring en indicatoren

De gemeente rapporteert jaarlijks over:
- aantal laadpunten en snelladers;
- bezettingsgraad per wijk;
- gemiddelde wachttijd tussen aanvraag en realisatie;
- aantal aanvragen en toegewezen kabelgoten;
- laadpunten per 1.000 inwoners en per 100 EV’s (benchmark).

Tweejaarlijks volgt een brede evaluatie om waar nodig bij te sturen.

12. Slotbepaling

Dit uitvoeringsprogramma vormt het kader voor de verdere uitvoering van het laadbeleid in de gemeente Leusden. Op basis hiervan stelt het college afzonderlijk de volgende beleidsregels vast:

- *Beleidsregels publieke oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen gemeente Leusden*
- *Beleidsregels kabelgootregeling elektrische voertuigen gemeente Leusden*

Deze beleidsregels werken de toetsingscriteria, procedures en verantwoordelijkheden uit voor de aanleg van respectievelijk publieke laadpalen en particuliere laadvoorzieningen via kabelgoten.

Het uitvoeringsprogramma en de beleidsregels vormen samen het integrale beleidskader voor de realisatie van laadinfrastructuur binnen de gemeente Leusden.

Beleidsregel publieke oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen gemeente Leusden 2025

Intitulé
Beleidsregel van het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Leusden, houdende regels omtrent laadmogelijkheden voor elektrische voertuigen in de openbare ruimte (Beleidsregel publieke oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen gemeente Leusden 2025).

Aanleiding
De gemeente Leusden stimuleert emissievrij vervoer en wil inwoners, bezoekers en bedrijven voorzien van voldoende en betrouwbare laadinfrastructuur. Omdat niet iedereen over een eigen oprit beschikt, is het belangrijk dat er duidelijke en transparante regels zijn voor het plaatsen en gebruiken van publieke laadpalen. Deze beleidsregel geeft richting aan de locatiekeuze, aanvraagprocedure en het gebruik van laadvoorzieningen in de openbare ruimte. De nadruk ligt op veiligheid, toegankelijkheid, efficiënt ruimtegebruik en toekomstbestendigheid van het laadnetwerk.

Artikel 1 – Begrippen
In deze beleidsregel wordt verstaan onder:
- College: het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Leusden.
- MRA-E: het samenwerkingsverband van overheden binnen de Metropoolregio Amsterdam Elektrisch, vertegenwoordigd door Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland.
- Elektrisch voertuig: een motorvoertuig dat geheel of gedeeltelijk wordt aangedreven door een elektromotor en kan worden opgeladen via een externe stroomvoorziening.
- Oplaadobject: een openbare laadvoorziening met één of meerdere laadpunten.
- Oplaadlocatie: een locatie in de openbare ruimte waar een oplaadobject met één of meer parkeerplaatsen aanwezig is.
- Beheerder: de partij die op grond van de concessie met MRA-E is belast met de plaatsing, exploitatie en het onderhoud van oplaadobjecten in Leusden.
- Netbeheerder: Liander, verantwoordelijk voor het regionale elektriciteitsnet en de aansluitingen daarop.
- Gebruiker: een inwoner of medewerker van een bedrijf in Leusden die beschikt over een elektrisch voertuig.
- Verzoek: een aanvraag voor de plaatsing van een publiek oplaadpunt, ingediend via het digitale portaal van MRA-E.

Artikel 2 – Samenwerking met MRA-E
De gemeente Leusden is aangesloten bij de regionale concessie MRA-Elektrisch voor de realisatie, het beheer en de exploitatie van publieke laadpalen. De samenwerking omvat de beoordeling van aanvragen, locatiekeuze, plaatsing, onderhoud en exploitatie van laadobjecten.

De ‘Voorwaarden deelname inkoop oplaadinfrastructuur MRA-Elektrisch 2019’ (of opvolger daarvan) zijn van toepassing.

Artikel 3 – Aanvraagprocedure
Een inwoner of bedrijf kan via het digitale portaal van MRA-E een verzoek indienen voor een publieke laadpaal. Een verzoek is ontvankelijk als:
- de aanvrager niet kan laden op eigen terrein;
- het adres binnen de gemeentegrenzen van Leusden ligt; en
- binnen 250 meter nog geen laadpunt beschikbaar is.

MRA-E beoordeelt namens de gemeente de ontvankelijkheid en toetst de aanvraag aan de landelijke en regionale criteria. Bij goedkeuring adviseert MRA-E over de geschikte locatie, waarna de gemeente besluit over plaatsing.

Artikel 4 – Locatiekeuze
Bij de locatiekeuze gelden de volgende uitgangspunten:
- voorkeur voor plaatsing langs doorgaande straten of goed toegankelijke locaties;
- geen belemmering voor voetgangers, mindervaliden of hulpdiensten;
- integratie met bestaande inrichting en groen;
- clustering waar mogelijk, spreiding waar nodig;
- afstemming met de netbeheerder over capaciteit en veiligheid.

Deze criteria zijn nader uitgewerkt in Bijlage 1: Realisatiecriteria laadinfrastructuur.

Artikel 5 – Inspraak en besluitvorming
Omwonenden van de beoogde locatie worden vooraf geïnformeerd over het voornemen tot plaatsing van een laadpaal middels een publicatie in het digitale gemeenteblad. De formele besluitvorming vindt plaats via een verkeersbesluit, waarin één of meerdere parkeerplaatsen worden aangewezen voor het opladen van elektrische voertuigen. Tegen dit verkeersbesluit kunnen belanghebbenden binnen zes weken na bekendmaking bezwaar indienen overeenkomstig de Algemene wet bestuursrecht.

Artikel 6 – Aanwijzing en gebruik
Na vaststelling van de definitieve locatie wijst het college via een verkeersbesluit één of twee parkeervakken aan voor elektrisch laden. Alleen elektrische voertuigen die daadwerkelijk laden mogen hier parkeren. Het college ziet toe op naleving en kan bij overtreding handhavend optreden.

Artikel 7 – Private kabels
Het gebruik van verlengde private aansluitingen (VPA’s) in de openbare ruimte is niet toegestaan. Alleen via de gemeentelijke kabelgootregeling kunnen inwoners onder voorwaarden laden vanuit de eigen meterkast.

Artikel 8 – Hardheidsclausule
Het college kan in bijzondere gevallen afwijken van deze beleidsregel indien strikte toepassing leidt tot onredelijkheid of bijzondere omstandigheden.

Artikel 9 – Inwerkingtreding en citeertitel
Deze beleidsregel treedt in werking op de dag na bekendmaking. De beleidsregel wordt aangehaald als: ‘Beleidsregel publieke oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen gemeente Leusden 2025’.

Ondertekening
Vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Leusden op [datum].

De secretaris,	De burgemeester,
[naam]	[naam]

Gemeente Leusden

Bezoekadres
't Erf 1
3831 NA Leusden

Postadres
Postbus 150
3830 AD Leusden

Telefoon 14 033
gemeente@leusden.nl
www.leusden.nl

Aan de gemeenteraad

Uw brief van:		Zaaknummer:	236457	Behandeld door:	5.1.2e
Uw kenmerk:		Telefoonnummer:	14033	Verzonden:	

Onderwerp: Raadsinformatiebrief Tijdelijk beleid verlengd private aansluitingen elektrische voertuigen

Geachte leden van de raad,

In maart 2022 heeft het college besloten een proef te starten met de aanleg van kabelgoten

Met vriendelijke groet,
Het college van burgemeester en wethouders,

5.1.2e
directeur secretaris

5.1.2e
burgemeester

Bijlage(n):

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1

Beleidsregels kabelgootregeling elektrische voertuigen gemeente Leusden

Artikel 1 – Doel en achtergrond
Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Leusden wil inwoners zonder eigen oprit of parkeergelegenheid de mogelijkheid bieden hun elektrische voertuig op een veilige manier bij de woning te laden.
Met de kabelgootregeling wordt voorkomen dat laadkabels los over de stoep liggen en wordt een bijdrage geleverd aan een veilig, ordelijk en toegankelijk straatbeeld.

Artikel 2 – Reikwijdte
1. Deze beleidsregels zijn van toepassing op aanvragen voor de aanleg van kabelgoottegels in de openbare stoep, ten behoeve van het opladen van een elektrisch voertuig vanuit een woning in de gemeente Leusden.
2. De regeling geldt uitsluitend voor situaties waarbij:
- geen eigen oprit of parkeergelegenheid aanwezig of realiseerbaar is;
- de parkeerplaats direct grenst aan de stoep zonder tussenliggende groenstrook, fietspad of rijbaan.
3. De aanleg van kabelgoottegels in de openbare stoep kan worden aangevraagd door inwoners die ingeschreven staan op het betreffende adres.

Artikel 3 – Juridische grondslag
Deze beleidsregels zijn vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders op grond van artikel 4:81 van de Algemene wet bestuursrecht, artikel 16 van de Wegenwet en artikel 2, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994.

Artikel 4 – Aanvraagprocedure
1. Een inwoner die gebruik wil maken van de kabelgootregeling dient hiervoor een aanvraag in bij de gemeente.
2. Het college beoordeelt of aan de voorwaarden van deze beleidsregels wordt voldaan.
3. Bij goedkeuring sluit de aanvrager een gebruikersovereenkomst kabelgoottegels met de gemeente, waarin de specifieke rechten, plichten en aansprakelijkheden zijn vastgelegd.
4. De kabelgoottegels worden vervolgens door of in opdracht van de gemeente geplaatst.

Artikel 5 – Voorwaarden voor gebruik
1. De kabelgoottegels blijven eigendom van de gemeente.
2. De kosten voor aanleg komen voor rekening van de gebruiker. Deze kosten bedragen € 75,– per tegel (vrij van btw), prijspeil 2025. De kosten worden jaarlijks per 1 januari aangepast op basis van de consumentenprijsindex (CPI) van het CBS.
3. Het oplaadpunt bevindt zich op eigen terrein en is aangelegd conform geldende veiligheidsnormen.
4. De kabel mag uitsluitend tijdens het laden aanwezig zijn en moet volledig via de

Commented [1]: Dit is een indicatie; de geindexeerde prijs per tegel opnieuw opvragen bij IBOR

kabelgoottegels lopen; losse kabels in de openbare ruimte zijn niet toegestaan.
5. Alleen originele, onbeschadigde laadkabels mogen worden gebruikt; verlengsnoeren of imitatiekabels zijn niet toegestaan.
6. De gebruiker houdt de kabelgoot schoon en meldt schade of gebreken direct aan de gemeente.
7. De kabelgoottegels zijn uitsluitend bestemd voor het opladen van de eigen (of geleasde) auto; commercieel gebruik of het opladen van voertuigen van derden is niet toegestaan.
8. De gebruiker is aansprakelijk voor schade aan derden die voortvloeit uit het gebruik van de kabelgoot en vrijwaart de gemeente voor eventuele aanspraken.
9. De parkeerplaats blijft openbaar; de gebruiker heeft geen exclusief recht op de naastgelegen parkeerplek.
10. Indien de stoep wordt opengebroken of de straat wordt heringericht, kan het gebruik tijdelijk of permanent worden beëindigd zonder recht op restitutie van aanlegkosten.
11. Bij verhuizing vervalt de gebruikersovereenkomst automatisch en kan de gemeente de kabelgoot verwijderen. De nieuwe bewoner kan een nieuwe aanvraag indienen.

Artikel 6 – Beëindiging en verwijdering
1. De gemeente kan de gebruikersovereenkomst beëindigen en de kabelgoottegels verwijderen bij:
- onveilig, ondeugdelijk of oneigenlijk gebruik;
- overtreding van deze beleidsregels of van de gebruiksovereenkomst;
- herinrichting of onderhoud van de openbare ruimte;
- of andere zwaarwegende redenen in het belang van veiligheid of toegankelijkheid.

2. De gebruiker ontvangt hiervan een schriftelijke kennisgeving.
3. Bij verwijdering vindt geen terugbetaling van aanlegkosten plaats.

Artikel 7 – Slotbepalingen
1. Deze beleidsregels treden in werking op de dag na bekendmaking.
2. Zij worden aangehaald als: “Beleidsregels kabelgootregeling elektrische voertuigen gemeente Leusden”.

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1

Evaluatie proef kabelgoten Gemeente Leusden

Aanleiding
Op 22 maart 2022 heeft het college de proef "Kabelgootregeling opladen elektrische voertuigen" vastgesteld. Deze regeling is bedoeld om eigenaren van elektrische voertuigen te ondersteunen bij het opladen van hun voertuigen in situaties waarin zij geen eigen oprit hebben. In het kader van deze proef zijn 15 kabelgoten aangelegd. Het doel van de evaluatie is inzicht verkrijgen in de effectiviteit van de regeling, de bijdrage aan de duurzaamheidsdoelen van de gemeente en de kansen en risico's bij eventuele opschaling.

Duurzaamheidsagenda
De proef past binnen het progammaplan Warmte- en Energiestransitie met als doel het stimuleren van elektrisch rijden en het reduceren van CO_2-uitstoot. De gemeenteraad is tussentijds geïnformeerd via een bespreekmemo en heeft belangstelling getoond voor de resultaten.

Doelstellingen
- Veiligheid: voorkomen van losliggende kabels op trottoirs.
- Gebruiksgemak: faciliteren van inwoners zonder eigen laadvoorziening.
- Duurzaamheid: stimuleren van elektrisch rijden en emissiereductie.

Proces
Een aanvraag voor een kabelgoot wordt ingediend bij de gemeente via het KCC en de beleidsadviseur Duurzame Mobiliteit. De aanvraag wordt beoordeeld op basis van voorwaarden: de aanvrager bezit een elektrische auto, heeft geen eigen oprit en er ligt alleen een voetpad tussen woning en parkeerplaats. Indien aan de voorwaarden wordt voldaan, levert de bewoner een situatieschets aan. De verkeerskundige maakt vervolgens een definitieve tekening, die naar de aannemer wordt gestuurd. De aannemer plaatst de kabelgoten. Tijdens de proef is het proces verbeterd door bewoners zelf een schets te laten maken: dit reduceerde fouten reduceerde een verkortte de doorlooptijd.

Bevindingen
- Gebruik & interesse: wekelijkse aanvragen tonen brede belangstelling; regeling voorziet in een behoefte.
- Veiligheid: er zijn geen incidenten gemeld.
- Bewonerservaring: geen klachten ontvangen; bewoners ervaren de kabelgoot als praktische stimulans voor elektrisch rijden.
- Parkeerdruk: niet toegenomen, in tegenstelling tot situaties met openbare laadpalen.
- Kansen: regelmatig gaven inwoners aan dat de kabelgoot een belangrijke reden was om een EV aan te schaffen.

Risico's en kanttekeningen
- Onderhoud: lange termijnkosten en verantwoordelijkheid zijn nog onvoldoende duidelijk.
- Ambtelijke inzet: gemiddeld 3 uur per aanvraag, bij opschaling moet capaciteit en proces efficiëntie verbeteren.
- Netcongestie: kabelgoten (VPA's) kunnen bijdragen aan belasting van het net, dit moet worden meegenomen in besluitvorming.
- Kosten & subsidie: proef grotendeels door gemeente gefinancierd; eigen bijdrage van 5.1.2e euro bleek effectief. Werkelijke kosten liggen hoger (circa 5.1.2e euro).

- Sociaal aspect: tot nu toe vooral gebruik door welvarende inwoners, jaarlijkse bijdrage kan ingezet worden voor sociale inclusie en deelautoprojecten.

Advies en vervolgstap
De proef met 15 kabelgoten heeft laten zien dat deze voorziening veilig en effectief gebruikt kan worden en dat er brede belangstelling bestaat onder inwoners. Op basis van de positieve ervaringen is het wenselijk de regeling te verlengen en op te schalen.

Voor een structurele uitrol wordt geadviseerd de regeling te koppelen aan een gebruiksovereenkomst kabelgoottegels. Deze overeenkomst borgt dat de kabelgoottegels eigendom van de gemeente blijven, maar de gebruiker verantwoordelijk is voor schoonmaak, veilig gebruik en melding van schade. De kosten worden grotendeels door de gebruiker gedragen (bijdrage per tegel en vervanging bij schade). Aansprakelijkheid bij oneigenlijk gebruik ligt expliciet bij de gebruiker. De gemeente behoudt de mogelijkheid om bij herinrichting of ondeugdelijk gebruik de overeenkomst te beëindigen.

Met dit model wordt de balans gevonden tussen het faciliteren van inwoners zonder eigen oprit en het beheersbaar houden van risico’s en kosten voor de gemeente. De evaluatie adviseert daarom om de kabelgootregeling voort te zetten op basis van een gebruiksovereenkomst en deze als vast kader te hanteren bij toekomstige aanvragen.

Conclusie
De proef met kabelgoten in Leusden kan als succesvol worden beschouwd. De regeling heeft bijgedragen aan veiligheid, gebruiksgemak en verduurzaming, zonder negatieve effecten op de openbare ruimte of parkeerdruk. Bij een mogelijke verlenging of opschaling is het raadzaam duidelijke kaders te stellen voor beheer, financiering en monitoring. Met toepassing van een gebruiksovereenkomst vormt de kabelgootregeling een waardevolle aanvulling op de laadinfrastructuur in de gemeente Leusden.

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub f	De bescherming van andere dan in het eerste lid, onderdeel c, genoemde concurrentiegevoelige bedrijfs- en fabricagegegevens	1

From: 5.1.2e
Sent: 7/7/2026 2:19:28 PM +00:00
To: 5.1.2e ' <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Cc:
Subject: RE: Stoepladen zonder stoep

Hoi 5.1.2e,

Fijn, wacht ik daar even op!

Met vriendelijke groet,

5.1.2e *Duurzame Mobiliteit*
Team Stedenbouw & Mobiliteit
5.1.2e @leeuwarden.nl
5.1.2e

Gemeente Leeuwarden
Oldehoofsterkerkhof 2
8911 DH LEEUWARDEN
Telefoon 14 058 | www.leeuwarden.nl | LinkedIn

Van: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Verzonden: dinsdag 7 juli 2026 16:11
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: RE: Stoepladen zonder stoep

Hoi 5.1.2e

Ik ga morgen even naar jouw mails kijken die ik nog moet beantwoorden.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e | **Juridisch adviseur**
Inrichting en Beheer Buitenruimte
Team Ondersteuning
E 5.1.2e **@leeuwarden.nl**



Gemeente Leeuwarden
Oldehoofsterkerkhof 2
Postbus 21000, 8900 JA LEEUWARDEN
T 14 058 | www.leeuwarden.nl | Twitter | Facebook



Aanwezig: maandag t/m donderdag

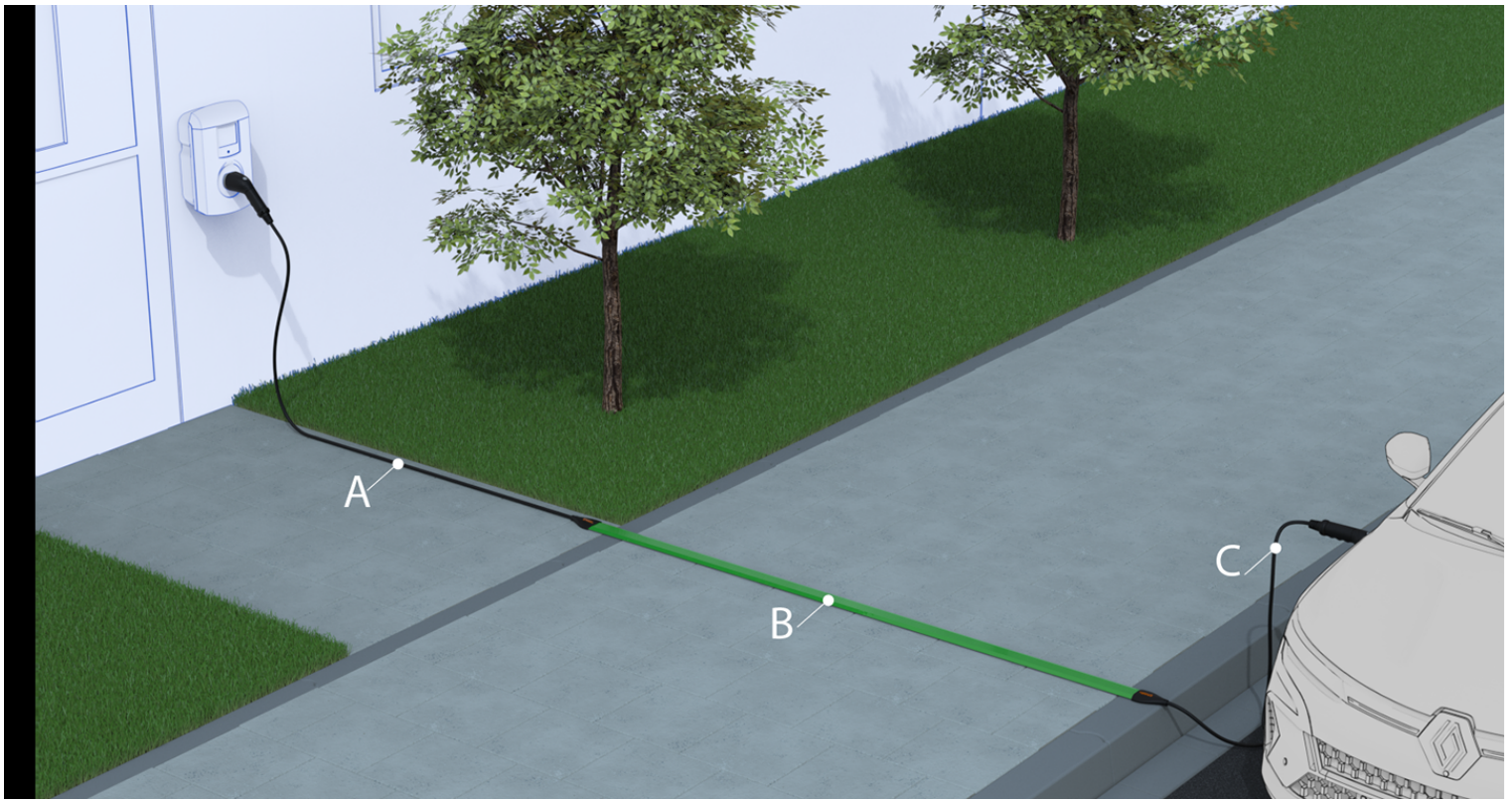
Van: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Verzonden: maandag 29 juni 2026 17:31
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: Stoepladen zonder stoep

Hoi 5.1.2e,

Ik zou graag een soort ‘’juridisch vraagstukje’’ met je willen bespreken. Dit gaat over stoepladen en hoe we de regels in een specifieke situatie moeten lezen. Ik was hier laatst al over aan het nadenken, en toevallig kreeg ik hier vandaag een contactverzoek over van een bewoner.

De situatie is als volgt, wij zijn regels aan het opstellen om ‘’stoepladen’’ onder voorwaarden toe staan d.m.v. een speciale platte kabel. In de bijlage de regels die hopelijk morgen door het college vastgesteld worden. De constructie die wij toestaan is in de afbeelding hieronder uitgebeeld. Hierin zijn drie delen zichtbaar:

- A, een normaal stuk ronde laadkabel die op private grond ligt, tussen het private laadpunt en de stoep;
- B, het deel dat op de stoep in de openbare ruimte ligt, en volgens onze beleidsregel, plat moet zijn;
- C, een normaal stuk ronde laadkabel die boven de openbare hangt, en de verbinding vormt tussen het platte deel B en de elektrische auto.



Mijn vraag gaat over hoe wij met situaties moeten omgaan waar er geen stoep tussen de woning/tuin is (deel B wordt dus irrelevant). In die gevallen grenst het erf direct aan de weg, met daartussen hooguit een stoepband. Dan sluiten delen A en C van de kabel direct op elkaar aan. Als ik onze nieuwe beleidsregels ernaast leg zouden we zo'n situatie zonder stoep niet kunnen toestaan omdat ''stoepladen'' alleen toegestaan is mits:

''er een verbinding tot stand gebracht kan worden tussen het Private Oplaadobject en het Elektrische Voertuig met een ***Platte Laadkabel via het verharde trottoir.*** *Het is niet toegestaan om groen, oppervlaktewater, fietspaden, of rijbanen te benutten" (artikel 12 lid 1)*

Echter voelt het niet helemaal juist om zo'n situatie zonder stoep niet toe te staan, omdat de delen A en C ongewijzigd blijven. Deel A ligt op private grond en deel C hangt boven de openbare ruimte. Alleen deel is B niet meer van toepassing, terwijl dit het enige deel is waar overlast door kan ontstaan.

Hieronder een foto met een schets van de bewoner die ons vraagt om ze hier mag laden. Of dit specifieke een wenselijk plek is om te parkeren (los van het laden) is nu even niet de vraag.

5.1.2e

Hopelijk is het een beetje duidelijk wat ik probeer te schetsen.

Kun jij iets zeggen o.b.v. de beleidsregels en/of APV of dit soort constructies toe te staan zijn, en hoe we dit kunnen onderbouwen? Of is dit een grijs gebied en we situaties individueel moeten beoordelen?

Mocht mijn vraag niet duidelijk zijn, geef het aan, dan loop ik even langs!

Met vriendelijke groet,



5.1.2e *Duurzame Mobiliteit*
Team Stedenbouw & Mobiliteit
5.1.2e @leeuwarden.nl
5.1.2e

Gemeente Leeuwarden
Oldehoofsterkerkhof 2
8911 DH LEEUWARDEN
Telefoon 14 058 | www.leeuwarden.nl | LinkedIn

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1, 2, 3

From: '[redacted]
Sent: 4/30/2026 9:59:43 AM +00:00
To: <[redacted]@hotmail.com>
Cc:
Subject: RE: Stand van zaken kabelgoottegels

Beste [redacted],

Bedankt voor uw vraag over ons beleid m.b.t. laden over de stoep.

U heeft inderdaad correct op onze website gelezen dat wij bezig zijn met een onderzoek naar dit onderwerp. Dit onderzoek is inmiddels afgerond.

Wij hebben de betreffende wethouder geadviseerd om laden over de stoep te legaliseren. Wij verwachten dat het college in mei een besluit hierover gaat nemen. Bij een positief besluit worden de geldende beleidsregels aangepast en wordt het toegestaan om over de stoep te laden.

In ons advies hebben wij de voorkeur uitgesproken voor het toepassen van (ultra)platte laadkabels, en dus niet voor kabelgoottegels zoals andere gemeenten vaak kiezen.

Na een besluit van het college delen wij een persbericht en passen wij de informatie op onze website aan. Ik kan u dus aanraden om dit volgende maand in de gaten te houden.

Hopelijk heeft u hiermee een antwoord op uw vraag. Als u verdere vragen heeft, stel ze gerust.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

Adviseur Duurzame Mobiliteit
Team Mobiliteit & Stedenbouw, Sector Inrichting en Beheer Buitenruimte
E [redacted]@leeuwarden.nl
T 14 058

Van: [redacted] <[redacted]@hotmail.com>
Verzonden: donderdag 23 april 2026 14:08
Aan: Mobiliteit <mobiliteit@leeuwarden.nl>
Onderwerp: Stand van zaken kabelgoottegels

U ontvangt niet vaak e-mail van [redacted]@hotmail.com. Ontdek waarom dit belangrijk is
Beste heer/mevrouw,

Als inwoner van Leeuwarden ben ik benieuwd naar het huidige standpunt van de gemeente Leeuwarden als het gaat om kabelgoottegels. Ik lees op de gemeentewebsite (https://www.leeuwarden.nl/parkeren-verkeer-en-vervoer/elektrische-laadpaal-aanvragen/) dat hier over wordt nagedacht. Mij vraag is of hier al besluiten over zijn genomen en wat de huidige stand van zaken zijn over het mogelijk maken hiervan.

Ik woon aan de [redacted] en zou in de toekomst misschien verder willen elektrificeren door mijn benzine auto om te ruilen voor een elektrische auto. Daarvoor zou ik thuis laadvoorzieningen moeten treffen, waarvan de laadkabel over de stoep zou moeten gaan (zie foto).

Ik hoor het graag,

Met vriendelijke groet,
[redacted]


5.1.2e

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1, 2

From: "5.1.2e" <5.1.2e@leeuwarden.nl>
Sent: 4/10/2026 1:28:53 PM +00:00
To: "5.1.2e" <5.1.2e@leeuwarden.nl>
Cc: "5.1.2e" <5.1.2e@leeuwarden.nl>
Subject: RE: 5.1.2e heeft '2025-09-23 C-memo aanpak laadinfrastructuur' met u gedeeld

Hallo 5.1.2e

Evert en het college zijn op de hoogte van deze memo, daar hebben ze destijds ook reactie op gegeven. Hen enige aandacht punt was om rekening te houden met de aanpassing van de APV bij het toestaan van VPA.

Verder was het verzoek om zo door te gaan! 😊

Dus ze kijken zeker uit naar jullie updates. Als jullie behoefte hebben dat ik even naar jullie stukken kijkt laat het vooral weten. Ik ben nu bezig met het DIN-schema doornemen.

Fijn weekend alvast!

Met vriendelijke groet/ Mei freonlike groetnis,

5.1.2e

Adviseur Duurzame Mobiliteit
Team Stedenbouw en Mobiliteit
E 5.1.2e@leeuwarden.nl
A Maandag, dindsdag, woensdag en vrijdag

Gemeente Leeuwarden
Oldehoofsterkerkhof 2
Postbus 21000, 8900 JA LEEUWARDEN
T 14 058 | www.leeuwarden.nl | Twitter | Facebook

Van: 5.1.2e <5.1.2e@leeuwarden.nl>
Verzonden: vrijdag 10 april 2026 12:32
Aan: 5.1.2e <5.1.2e@leeuwarden.nl>
CC: 5.1.2e <5.1.2e@leeuwarden.nl>
Onderwerp: FW: 5.1.2e heeft '2025-09-23 C-memo aanpak laadinfrastructuur' met u gedeeld

Hoi 5.1.2e,

Weet jij wat de status is van onderstaande C-memo? Is de definitieve versie besproken met Evert?

Ik vraag het even omdat we in het PO van 20 april het onderwerp VPA met Evert bespreken. Dan is het fijn om te weten de inhoud van het memo, met betrekking tot VPA, al gedeeld is met Evert/het college.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Adviseur Duurzame Mobiliteit
Team Mobiliteit & Stedenbouw, Sector Inrichting en Beheer Buitenruimte
E 5.1.2e@leeuwarden.nl
T 14 058

Van: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Verzonden: dinsdag 27 januari 2026 14:12
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: 5.1.2e heeft '2025-09-23 C-memo aanpak laadinfrastructuur' met u gedeeld



5.1.2e heeft u uitgenodigd om een bestand weer te geven

Dit is het document dat 5.1.2e met u heeft gedeeld.



2025-09-23 C-memo aanpak laadinfrastructuur



Deze uitnodiging werkt alleen voor u en personen met bestaande toegang.

Openen | Delen

Dit e-mailbericht wordt gegenereerd door het gebruik van Microsoft 365 door Shared Service Centrum en kan inhoud bevatten die wordt beheerd door Shared Service Centrum.

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1, 2

Verlengd Private Aansluiting – Capaciteit en Kosten

VPA -en alles wat daarbij komt kijken- vraagt ambtelijke capaciteit, en in de meeste gevallen financiële middelen. In dit document zijn diverse kostenposten belicht en is aangegeven op welke wijze dit ingeregeld kan worden. Daarbij wordt alleen gekeken naar de meerkosten van het wel toestaan van VPA in de implementatie. Diverse fases waar budget en capaciteit benodigd is.

De capaciteit die nodig is voor handhaving van het beleid is niet meegenomen in onderstaande toelichting. Handhaving zal altijd moeten en de kosten zijn sterk afhankelijk van de gekozen vorm en grootte van de gemeente.

Ambtelijke capaciteit niet toestaan VPA

Indien een gemeente ervoor kiest VPA niet toe te staan, dient dit geborgd te worden in het beleid.

Besluitvorming en aanpassen regelgeving (APV) Afhankelijk van hoe de regelgeving is ingericht (zie document VPA - Beleid en Regelgeving in de map Handreiking VPA) is er een aantal uren aan te verbinden. Het formuleren van nadere regels is tijdsintensiever dan het verlenen van ontheffingen. Het is aan te raden om het (pilot-)plan te laten vaststellen door het college. Hierin staan namelijk ook alle randvoorwaarden en voorschriften. Bij dit collegevoorstel kunnen ook de nadere regels voor de APV worden vastgesteld.	~16 -24 uur
Opzetten communicatie Om inwoners op de hoogte te brengen, en in het geval van een pilot om deelnemers te werven, moet er gepubliceerd worden op sociale media en in de lokale krant. Daarnaast moet een webpagina worden ingericht waar informatie over VPA / een pilot is te vinden. Op deze webpagina moet ook een aanvraagformulier worden opgenomen om deel te kunnen nemen aan de pilot. Een gedeelte van deze werkzaamheden ligt ook bij collega's van communicatie. Betrek deze vroegtijdig erbij. Zie ook document VPA - Communicatie in de map Handreiking VPA.	~30 uur
Totale tijdsinvestering (eenmalig)	**~46-54 uur**

Ambtelijke capaciteit wel toestaan VPA / pilot

Om uiteindelijk tot uitvoering te komen is ambtelijke capaciteit nodig. In de opstartfase is meer capaciteit nodig dan later in het traject. Onderstaande alinea maakt onderscheid tussen implementatiefase en uitvoeringsfase

Implementatiefase

Pilotplan Bij gemeenten waar een pilot uitgevoerd wordt, bijvoorbeeld omdat dit vanuit de gemeenteraad wordt verzocht, is de eerste stap het opzetten van de pilot. Het schrijven van het pilotplan, zoals beschreven in de handreiking 'pilot', kost tijd en uitzoekwerk. Daarnaast vereist afstemming met collega's van andere beleidsvelden, waaronder afdelingen beheer, handhaving en juridische zaken. In sommige gevallen moet het pilotplan bestuurlijk worden afgestemd met de portefeuillehouder. Tijd investeren aan de voorkant in goede afspraken en borging van het werkproces zorgt in de latere fase voor een soepel verloop.	~50-100 uur
Besluitvorming en aanpassen regelgeving (APV) Afhankelijk hoe de regelgeving wordt ingericht (zie document VPA - Beleid en Regelgeving in de map Handreiking VPA) is er een aantal uren aan te verbinden. Het formuleren van nadere regels is tijdsintensiever dan het verlenen van ontheffingen. Het is aan te raden om het (pilot-)plan te laten vaststellen door het college. Hierin staan namelijk ook alle randvoorwaarden en voorschriften in. Bij dit collegevoorstel kunnen ook de nadere regels voor de APV worden vastgesteld.	~16 -24 uur
Opzetten communicatie Om inwoners op de hoogte te brengen, en in het geval van een pilot om deelnemers te werven, moet er gepubliceerd worden op sociale media en in de lokale krant. Daarnaast moet een webpagina worden ingericht waar informatie over VPA / een pilot is te vinden. Op deze webpagina moet ook een aanvraagformulier worden opgenomen om deel te kunnen nemen aan de pilot. Een gedeelte van deze werkzaamheden ligt ook bij collega's van communicatie. Betrek deze vroegtijdig erbij. Zie ook het document VPA - Communicatie in de map Handreiking VPA.	~30 uur

Aanvraagformulier

Het aantal te investeren uren is afhankelijk van de wijze van inschrijven. Zoals beschreven in de handreiking 'pilot' kan dit digitaal via een E-formulier of via een emailadres. Een digitaal aanvraagformulier vereist extra capaciteit van collega's die dit digitaal kunnen inrichten. Houd hierbij rekening met de doorlooptijd om dit in te regelen.	~10 uur

Offerte uitvoeringskosten

Deze stap geldt uitsluitend bij de kabelgoot. Er moet een werk-/uitvoeringsopdracht worden opgemaakt voor de (huis-)aannemer om de kabelgoten op aanvraag te realiseren. Afhankelijk van het raamcontract van de gemeente met de aannemer wordt hier een eenheidsprijs afgesproken. Betrek hier collega's van het fysieke domein bij.	~10 uur
Totale tijdsinvestering (eenmalig)	**~116-224 uur**

Uitvoeringsfase

Onder de uitvoeringsfase vallen de werkzaamheden op het moment dat de inschrijfmogelijkheid is opgezet.

Registratie en vragen De aanvragen moeten worden geregistreerd en regulier gemonitord worden. Als er een maximum aan het aantal participanten is gekoppeld moet op tijd de inschrijfmogelijkheid gesloten worden. Daarnaast komen er vragen binnen omtrent de pilot.	~1 uur
Keuring en verwerken van aanvragen Alle aanvragen moeten worden gekeurd op basis van de voorwaarden en voorschriften. Het advies is om dit op te delen in tranches (bijvoorbeeld 2 tranches per jaar) en alle aanvragen gezamenlijk met de wegbeheerder te keuren. Dit is tijdbesparend ten opzichte van het individueel keuren door iedere betrokken collega. Op basis van de keuring moeten brieven en ontheffingen worden opgemaakt. Betrek een collega van de betreffende afdeling om de ontheffingen op te maken. Afhankelijk van de gemeentelijke werkwijze moet daarna een facturatie actie worden opgezet.	~3 uur
Aanleg en coördinatie De inzet van ambtelijke capaciteit voor de aanleg van VPA is sterk afhankelijk van het soort VPA. Uitsluitend bij kabelgoten heeft de gemeente een uitvoeringstaak. Bij de andere VPA-oplossingen is de aanvrager zelf verantwoordelijk voor de aanschaf. Voor de kabelgoten moet een opdracht worden uitgezet bij de (huis-) aannemer. Betrek een collega van het fysieke domein om dit uit te voeren en te coördineren. Werk in tranches (bv 2x per jaar) en controleer nadien of de kabelgoten zijn aangelegd op de juiste locatie.	~1 uur
Communicatie Communicatie over correct gebruik van de toegestane VPA, over de regels omtrent VPA's (ook de varianten die niet worden toegestaan) en dergelijke is doorlopend nodig.	~1 uur
Monitoring en evaluatie Monitoring is een doorlopende taak en vereist weinig ambtelijke capaciteit. Daarbij gaat hem meer om waakzaam te zijn voor vragen en onwenselijk situaties. Deze taak ligt deels bij handhavers om de locatie op juist gebruik te controleren. De evaluatie vraagt meer ambtelijke capaciteit. Daarbij moeten de doelen uit het pilotplan getoetst worden met de resultaten. Het vereist mogelijk een interne werksessie om de mening van verschillende beleidsvelden te verzamelen. Daarnaast moet het gebundeld worden en verwerkt worden naar een collegevoorstel met daarin een advies over het vervolg.	~1 uur
Gemiddelde gevraagde structurele inzet (N.B. dit is sterk afhankelijk van de gekozen oplossing en de omvang van de gemeente)	**5 - 10 uur/week**

Realisatiekosten

Het aanleggen van een VPA kost de gemeente ambtelijke inzet maar mogelijk ook materiële kosten. Als gekozen wordt voor de vorm kabelgoten is de gemeente in de meeste gevallen de inkoper van de kabelgoottegels; bij kabelmatten en laadarmen is dit niet het geval.

Legesverordening

De ambtelijke inzet om de vergunningsaanvraag in behandeling te nemen wordt via leges bekostigd. Voor bijna alle vergunningsaanvragen is het normaal om legeskosten te betalen. Dit zijn kosten voor het in behandeling nemen van de aanvraag. Onderstaande afbeelding geeft een tekstueel voorbeeld van de gemeente Dongen voor een kabelgoottegel. Een bedrag rond 150 EUR is gangbaar voor een dergelijke vergunningsaanvraag.

Artikel 1.35 Diverse vergunningen of beschikkingen		
Het tarief bedraagt voor het in behandeling nemen van een aanvraag:		
a.	tot het in exploitatie nemen van een kindercentrum (dagopvang en/of buitenschoolse opvang) of gastouderbureau of het bieden van gastopvang als bedoeld in artikel 1.45, eerste lid en tweede lid van de Wet Kinderopvang (WKO) , en opname in het Landelijk Register Kinderopvang, vermeerderd met de kosten van inspectie door de GGd als bedoeld in artikel1.62 eerste lid van de WKO. Indien een aanvraag schriftelijk wordt ingetrokken voordat deze om advies naar de GGD is gezonden, wordt een teruggaaf verleend van 50% van de ter zake geheven leges.	€ 250,25
b.	tot het verkrijgen van een vergunning voor het aansluiten aan het gemeentelijk riool	€ 137,72
c.	tot het verkrijgen van een vergunning voor het aanbrengen van een kabelgoottegel in de bestaande verharding als bedoeld in artikel 2:11a van de Algemene plaatselijke verordening:	€ 154,93

Figuur 1 Voorbeeld legesverordening Gemeente Dongen in 2024

Een vergunningsaanvraag voor een kabelmat zou goedkoper kunnen zijn aangezien hier geen keuring hoeft plaats te vinden van de exacte locatie. Ditzelfde bij het gebruik van een laadarm. De afweging

van de hoogte van de leges is per gemeente verschillend. Ga in overleg met de heffingsambtenaren binnen de gemeente om de prijs te bepalen.

Precariobelasting

Je betaalt precariobelasting voor het gebruik van gemeentegrond. Deze belasting moet je betalen als je voorwerpen op gemeentegrond hebt staan, bijvoorbeeld op de stoep. Het mogelijk precario heffen geldt uitsluitend voor de kabelgoot. Als gemeente ben je niet verplicht om precario te heffen voor de VPA. Een proportioneel heffingsbedrag voor de kabelgoot is zeer klein. In veel gevallen wordt de precariobelasting op basis van oppervlakte berekend. De kabelgoot heeft een kleine oppervlakte waardoor het te heffen bedrag nihil is.

Advies is om geen precario te heffen op de kabelgoottegels. De inzet om dit op te nemen in de precariobelasting en de uitvoering van het te heffen bedrag weegt niet op tegen de baten.

Materiële kosten

Het verhalen van de materiele kosten op de aanvrager is afhankelijk van het gemeentelijke beleid. Het is mogelijk om de kosten in rekening te brengen bij de aanvrager. Dit geldt met name voor de kabelgoottegels. Optioneel is dat ook de laadarm, kabelmat of platte kabel vanuit de gemeente wordt gefaciliteerd. Dit wordt minder vaak gedaan aangezien deze op de consumentenmarkt verkrijgbaar zijn.

Het in rekening brengen van de VPA vereist transparantie bij het aanvraagproces. Maak duidelijk welke kosten de aanvrager moet betalen. Dit kan een totaalbedrag zijn of bijvoorbeeld een prijs per tegel. Vraag vooraf een eenheidsprijs aan van (huis-)aannemer. Op basis hiervan kun je een inschatting maken van de door te belasten prijs.

Oldehoofsterkerkhof 2
Postbus 21000
8900 JA Leeuwarden
Telefoon 14 058

www.leeuwarden.nl
E-mail gemeente@leeuwarden.nl

KVK-nummer 59734817
BTW-nummer NL 0019.03.664.B01

Gemeente Leeuwarden

Aan de gemeenteraad

Onderwerp: Stand van zaken motie “Duurzaam stoepladen in Leeuwarden”
Uw kenmerk:
Ons kenmerk: 2026-106795
Dienst: Fysiek
Sector: IBB
Contact: 14 058, 5.1.2e
Bijlagen:
Datum: 30 juni 2026

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 8 oktober 2025 heeft u de motie Duurzaam ‘stoepladen’ in Leeuwarden aangenomen.

U heeft in de motie het college verzocht om te onderzoeken hoe stoepladen mogelijk gemaakt kan worden. Stoepladen is op dit moment niet toegestaan omdat dit in strijd is met de Beleidsregels Publieke Laadpunten. In deze brief lichten wij toe op welke wijze wij invulling geven aan de door u aangenomen motie.

Stoepladen in andere gemeenten
We zijn gestart met het inventariseren van de ervaringen bij andere gemeenten die inmiddels stoepladen hebben toegestaan. Wij constateren dat meeste gemeenten positieve ervaringen hebben met het stoepladen.

De belangrijkste argumenten om stoepladen toe te staan zijn de volgende:
- Toenemende vraag vanuit inwoners, mede door de afbouw van de salderingsregeling, toenemende terugleverkosten, hogere brandstofkosten en de opkomst van dynamische energiecontracten;
- Positieve ervaringen bij andere gemeenten, waar VPA onder voorwaarden goed uitvoerbaar blijkt. Deze gemeenten geven aan dat er weinig overlast wordt ervaren door ‘claimgedrag’ van parkeerplekken;
- Beschikbaarheid van landelijke richtlijnen, zoals CROW-publicatie K-D222 (2025), waarmee robuuste regels kunnen worden opgesteld;
- Voorkomen van en het handhaafbaar maken van ongewenste situaties zoals losse kabels en onveilige situaties in de openbare ruimte;
- Het ontlasten van openbare laadpalen die momenteel overbezet zijn.

Stoepladen in de gemeente Leeuwarden
Gelet op de positieve ervaringen met stoepladen bij andere gemeenten gaan wij ook in Leeuwarden stoepladen onder voorwaarden toestaan. Wij hebben besloten om stoepladen mogelijk te maken door het wijzigen van de beleidsregels. In de beleidsregels nemen we de voorwaarden op waar aan moet worden voldaan. Deze voorwaarden zijn vooral bedoeld om de toegankelijkheid en veiligheid van de openbare ruimte te waarborgen en overlast te voorkomen. Zo moet er een parkeervak ter hoogte van het adres van de inwoner zijn en mag er met de kabel geen groen of fietspad worden doorkruist. Ook moet het laadpunt op grond van de inwoner staan. Wij kiezen ervoor om enkel de platte laadkabel toe te staan.

Hiervoor hebben wij de volgende argumenten;
- Toenemende populariteit: steeds meer gemeenten kiezen voor deze oplossing. Onlangs zijn o.a. de gemeenten Meppel, Het Hogeland en Assen begonnen met het toestaan van de platte laadkabel;
- Beperkte impact op het straatbeeld: aangezien de platte laadkabel er alleen ligt tijdens een laadsessie;
- Flexibiliteit: bij verhuizing kan een inwoner de kabel meenemen en hergebruiken. Er hoeft geen permanent object verwijderd te worden;
- Eenvoudig en pragmatisch: de gemeente hoeft geen aanvragen te beoordelen en het trottoir aan te passen;
- Veiligheid: net als de kabelgoottegel vormen platte kabels bij juist gebruik geen belemmering voor (mindervalide) personen op het trottoir.

Toezicht en handhaving
Wij stellen hierbij een pragmatische aanpak voor waarbij wij geen vergunningen uitgeven of privaatrechtelijke overeenkomsten aangaan. Inwoners zijn verantwoordelijk voor het aanschaffen van een platte laadkabel die voldoet aan de beleidsregels. Er is op dit moment geen extra handhavingscapaciteit beschikbaar en wordt alleen gehandhaafd op excessen en meldingen waardoor de nodige capaciteit beperkt blijft (< 0,1 fte).

Tot slot
Wij vertrouwen erop dat wij u met deze brief voldoende hebben geïnformeerd en beschouwen de motie hierbij als afgedaan.

Hoogachtend,

burgemeester en wethouders van Leeuwarden,

burgemeester.

secretaris.

**Dit document is rechtsgeldig digitaal ondertekend.*

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1

From: '5.1.2e
Sent: 9/3/2026 12:06:12 PM +00:00
To: '5.1.2e' <5.1.2e@leeuwarden.nl>
Cc:
Subject: RE: Laadkabels over stoep in nieuwsbrief

Hoi 5.1.2e,

Mooi dat jullie dit onderwerp onder de aandacht brengen via de nieuwsbrief.

Dank voor het voorbeeld, hier kan ik verder mee.

Ik stuur je binnenkort een eerste opzet!

Met vriendelijke groet,



5.1.2e *Duurzame Mobiliteit*
Team Stedenbouw & Mobiliteit
5.1.2e@leeuwarden.nl
5.1.2e

Gemeente Leeuwarden
Oldehoofsterkerkhof 2
8911 DH LEEUWARDEN
Telefoon 14 058 | www.leeuwarden.nl | LinkedIn

Van: 5.1.2e <5.1.2e@leeuwarden.nl>
Verzonden: dinsdag 1 september 2026 14:39
Aan: 5.1.2e <5.1.2e@leeuwarden.nl>
Onderwerp: RE: Laadkabels over stoep in nieuwsbrief

De nieuwsbrief gaat naar alle dorpen en wijken van de gemeente Leeuwarden (wijkpanels en dorpsbelangen). Zij delen de informatie die wij met hen delen vaak in hun dorps- of wijkkrant. Bijgaand een voorbeeld van de vorige nieuwsbrief.

Met vriendelijke groet,



5.1.2e *Wijken- en Dorpencoördinator*
Goutum, Warstiens, Warten, Wergea, Wirdum-Swichum, Wytgaard, Huizum Oost, Huizum West, Middelsee, Nijlan, Zuidlanden.
5.1.2e@leeuwarden.nl
5.1.2e
Aanwezig maandag t/m donderdag

Gemeente Leeuwarden
Oldehoofsterkerkhof 2
8911 DH LEEUWARDEN
Telefoon 14 058 | www.leeuwarden.nl

Van: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Verzonden: dinsdag 1 september 2026 14:18
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: RE: Laadkabels over stoep in nieuwsbrief

Hoi 5.1.2e ,

Ik wilde de komende dagen het een en ander op papier zetten voor het bericht.

Ik vroeg mij even af, wat voor nieuwsbrief is dit? Wat is de doelgroep?

Dan kan ik daar de informatie ik je doorstuur op afstemmen.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e *Duurzame Mobiliteit*
Team Stedenbouw & Mobiliteit
5.1.2e @leeuwarden.nl
5.1.2e

Gemeente Leeuwarden
Oldehoofsterkerkhof 2
8911 DH LEEUWARDEN
Telefoon 14 058 | www.leeuwarden.nl | LinkedIn

Van: 5.1.2e
Verzonden: maandag 31 augustus 2026 18:26
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
CC: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: RE: Laadkabels over stoep in nieuwsbrief

Prima 5.1.2e , ik ga ermee bezig.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e *Duurzame Mobiliteit*
Team Stedenbouw & Mobiliteit
5.1.2e @leeuwarden.nl
5.1.2e

Gemeente Leeuwarden
Oldehoofsterkerkhof 2
8911 DH LEEUWARDEN
Telefoon 14 058 | www.leeuwarden.nl | LinkedIn

Van: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Verzonden: maandag 31 augustus 2026 11:54
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: FW: Laadkabels over stoep in nieuwsbrief

Hoi 5.1.2e,

Zou jij dit willen doen? Jij bent er immers mee bezig geweest 😊

Met vriendelijke groet,

5.1.2e
Adviseur duurzame mobiliteit

E 5.1.2e @leeuwarden.nl
T 5.1.2e | **M** 5.1.2e

Gemeente Leeuwarden

Van: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Verzonden: maandag 31 augustus 2026 10:45
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: Laadkabels over stoep in nieuwsbrief

Dag 5.1.2e,
Zou jij een stukje aan willen leveren voor in de nieuwsbrief over oplaadkabels over de stoep?
De nieuwsbrief gaat er eind september uit, de uiterste aanleverdatum is 22 september.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e *Wijken- en Dorpencoördinator*
Goutum, Warstiens, Warten, Wergea, Wirdum-Swichum, Wytgaard, Huizum Oost, Huizum West, Middelsee, Nijlan, Zuidlanden.
5.1.2e @leeuwarden.nl
5.1.2e
Aanwezig maandag t/m donderdag

Gemeente Leeuwarden
Oldehoofsterkerkhof 2
8911 DH LEEUWARDEN
Telefoon 14 058 | www.leeuwarden.nl

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1, 2, 3

U heeft onderstaande gegevens ingevuld.

Betreft: Contactformulier van 8 februari 2026

WAT WILT U DOORGEVEN OF VRAGEN?	
Onderwerp	Laadpaal voor elektrische auto
Naam	5.1.2e
E-mailadres	5.1.2e @live.nl
Telefoonnummer	5.1.2e
Vraag / opmerking	Goedemorgen, Binnenkort gaan wij verhuizen en willen wij een wallboxx aan ons voorgevel willen installeren zodat we ons elektrische auto kunnen opladen. Voor de woning is een parkeerplaats. Tussen het eigen terrein en de parkeerplaats loopt een stoep van ongeveer 1 meter breed. Wat zijn de regels met betrekking tot laadkabels en kunnen wij hiervoor een bepaalde ontheffing aanvragen? Groet, 5.1.2e

BEVESTIGING	
Ik verklaar dat deze aanvraag volledig en naar waarheid is ingevuld.	Ja
Ik wil graag een ontvangstbevestiging met het zaaknummer van deze aanvraag/melding via de mail ontvangen.	Ja

CONTROLE TEGEN SPAM	
Vraag	Wat is de eerste letter van het woord gemeente?
Vul uw antwoord in	G

Met vriendelijke groet,

Gemeente Leeuwarden

Heeft u vragen? Dan kunt u altijd contact opnemen.

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1

From: '5.1.2e' <5.1.2e@leeuwarden.nl>
Sent: 3/30/2026 12:30:01 PM +00:00
To: '5.1.2e' <5.1.2e@leeuwarden.nl>
Cc:
Subject: collegevoorstel duurzaam stoepladen in Leeuwarden PK

Dag 5.1.2e,

In bijgaand bestand mijn opmerkingen.

Groet,

5.1.2e

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1

Oldehoofsterkerkhof 2
Postbus 21000
8900 JA Leeuwarden
Telefoon 14058

Gemeente Leeuwarden

Collegevoorstel

Collegevoorstel duurzaam stoepladen in Leeuwarden
Zaaknummer: .....

In dit collegevoorstel wordt uw college geadviseerd over stoepladen in Leeuwarden en bevat een nadere toelichting van de onderzoeksresultaten naar aanleiding van de aangenomen motie ‘’Duurzaam stoepladen in Leeuwarden’’ in de gemeenteraad op 8 oktober 2025.

Beslispunten

1. Een wijziging van de APV voor te bereiden en nadere regels op te stellen om VPA gereguleerd toe te laten;
2. Om VPA te gedogen vanaf 1 juni 2026 totdat de nadere regels gepubliceerd zijn;
3. De raad via bijgevoegde brief hierover te informeren.

In het collegevoorstel neem je geen beslispunten op.

Aanleiding & context
Op 8 oktober 2025 heeft de raad de motie ‘Duurzaam stoepladen in Leeuwarden’ aangenomen (bijlage 2). Met ~~In~~ deze motie wordt het college verzocht te o~~e~~nderzoeken op welke wijze het mogelijk is om inwoners toe te staan hun auto te laden via een kabel vanuit de eigen woning, over of door de openbare ruimte. Deze vorm van laden wordt Verlengd Privaat Aansluiten (hierna: ‘VPA’) genoemd. In eerdere besluitvorming heeft het college ervoor gekozen VPA niet toe te staan. In de brief aan de raad n.a.v. de motie “Extra (in)spanning voor elektrisch rijden” (d.d. 8 november 2023) zijn de voor- en nadelen van stoepladen afgewogen; dit leidde destijds niet tot beleidswijziging (bijlage 3).

Naar aanleiding van de motie van 8 oktober 2025 is nader onderzoek uitgevoerd. Daarbij is gesproken met gemeenten in Noord-Nederland en elders in het land die ervaring hebben met VPA. Tevens zijn publicaties van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) en het CROW bestudeerd. Hieruit blijkt dat steeds meer gemeenten VPA onder voorwaarden toestaan en dat er inmiddels voldoende kennis en praktijkervaring beschikbaar is om dit op een beheerste wijze te reguleren. Binnen de gemeentelijke organisatie is afgestemd met de buitendienst, handhaving, beheer, stedenbouw en de juridische adviseur. Dit niet zo opnemen. Door het college wordt verondersteld dat er altijd intern overleg is. Hieruit blijkt dat er geen interne belemmeringen zijn om VPA in Leeuwarden mogelijk te maken. Wij concluderen dat het verantwoord is om VPA gereguleerd toe te staan, mits er specifieke voorzieningen worden toegepast en duidelijke regels worden gehanteerd. Wij stellen voor om artikel 2:10 van de APV aan te passen in combinatie met nadere regels. Door het wijzigen van de APV hoeft de gemeente geen vergunningen te verlenen voor VPA. Er wordt voorgesteld om vanaf 1 juni 2026 VPA te gedogen, omdat er concreet zicht is op legalisatie, en om de periode tot het publiceren van de nadere regels te overbruggen.

Het CROW adviseert nadrukkelijk kabelgoottegels of ultra platte kabels (max. 5 mm dikte) als meest toegankelijke en veilige oplossingen. Er heeft een afweging plaatsgevonden tussen deze twee oplossingen, en er wordt voorgesteld om alleen de platte laadkabel toe gaan staan. De platte kabel vraagt significant

minder capaciteit van de gemeente aangezien er geen speciale tegels aangelegd, onderhouden en verwijderd hoeven te worden. Een voorbeeld van de platte kabel staat in bijlage 4. De argumenten om te kiezen voor de platte kabel zijn nader toegelicht onder de kop ‘Argumenten’.

Argumenten
Argumenten om beleid ten aanzien van VPA te voeren zijn:

- Toenemende vraag vanuit inwoners, mede door de afbouw van de salderingsregeling, toenemende terugleverkosten en de opkomst van dynamische energiecontracten;
- Positieve ervaringen bij andere gemeenten, waar VPA onder voorwaarden goed uitvoerbaar blijkt. Deze gemeenten gaven aan dat er weinig overlast wordt ervaren door 'claimgedrag' van parkeerplekken;
- Beschikbaarheid van landelijke richtlijnen, zoals CROW-publicatie K-D222 (2025), waarmee robuuste regels kunnen worden opgesteld;
- Voorkomen en het handhaafbaar maken van ongewenste situaties zoals losse kabels en onveilige situaties in de openbare ruimte.
- Het ontlasten van openbare laadpalen die momenteel overbezet zijn.

Argumenten om daarbij enkel de platte kabel toe te staan zijn;

- Toenemende populariteit: steeds meer gemeenten kiezen voor deze oplossing. Onlangs zijn o.a. de gemeenten Meppel en Het Hogeland begonnen met het toestaan van deze oplossing;
- Beperkte impact op het straatbeeld: aangezien de kabel er alleen ligt tijdens een laadsessie;
- Flexibiliteit: bij verhuizing kan een inwoner de kabel meenemen en hergebruiken. Er hoeft geen permanent object verwijderd te worden (bijvoorbeeld kabelgoottegels);
- Eenvoudige en pragmatische oplossing: de gemeente hoeft geen aanvragen te beoordelen, het trottoir aan te passen en de eventuele kosten hiervoor te factureren aan een inwoner.
- Veiligheid: net als de kabelgoottegel vormen platte kabels bij juist gebruik geen belemmering voor (mindervalide) personen op het trottoir.

Kanttekeningen en risico's
De belangrijkste risico's en kanttekeningen m.b.t. VPA zijn:

- Claimgedrag: inwoners kunnen alsnog het parkeervak voor hun woning als "eigen" gaan beschouwen;
- Aansprakelijkheid bij ongevallen, bijvoorbeeld bij vallen over kabels. ~~De juridische adviseur~~ dit moet je veralgemeniseren. ~~heeft d~~Dit risico wordt als 'beperkt' beoordeeld;
- Handhavingscapaciteit: toezicht is noodzakelijk om ongewenste situaties te voorkomen. Deze capaciteit moet nog gereserveerd worden hoe gaat dat in zijn werk, en wie bepaalt hiervoor de inzet. Wat is de verwachte benodigde inzet?;
- Concurrentie met openbare laadinfrastructuur: VPA kan invloed hebben op de bezetting van openbare laadpalen;
- De gemeente gaat d.m.v. het opdrachtenmodel en laadpleinen de komende jaren het aanbod van openbare laadpalen vergroten. Hierdoor wordt de noodzaak om voor huis te kunnen laden minder.

Specifieke aandachtspunten ten aanzien van de platte kabels zijn:

- De platte kabel is een relatief nieuwe oplossing, er zijn een beperkt aantal marktpartijen die dit product aanbieden;
- Het vraagt meer capaciteit van Handhaving, aangezien inwoners juiste laadkabels moeten kopen en correct moeten uitleggen op het trottoir.

Formatted: Strikethrough

Financiën
De beleidswijziging is afgestemd met Handhaving. Handhaving zal capaciteit moeten reserveren (geschat max. 0,1 FTE) om het gebruik te kunnen reguleren. De jaarlijkse personeelskosten worden geschat op € 11.000,-. Hoe wordt dit gedekt? En hoe is de handhavingscapaciteit berekend?

Alternatieven
Het onderzoek heeft niet kunnen aantonen dat een specifieke vorm van reguleren het vaakst wordt gehanteerd bij andere gemeenten. Reguleren via de APV met nadere regels, beperkt de administratieve last omdat er geen vergunningen verleend worden. Dezelfde aanpak wordt toegepast in o.a. Meppel, Hilversum en Hengelo. Mocht een inwoner zich niet houden aan de nadere regels, dan kan Handhaving besluiten om de inwoner aan te spreken.

Mogelijke alternatieven voor Leeuwarden zijn:
- Toepassen van een vergunningsplicht a.d.h.v. art. 2:10 APV. *Nadeel: hogere administratieve lasten voor zowel inwoners als VTH. Wel is het mogelijk om legeskosten te rekenen;*
- Gedogen zonder nadere regels te publiceren. *Nadeel: juridisch kwetsbaar en minder handhaafbaar;*
- VPA introduceren met een pilot o.b.v. art. 1.9 APV. *Nadeel: beperkt houdbaar en vraagt later alsnog om besluitvorming*;
- Privaatrechtelijke overeenkomsten aangaan met aanvragers i.p.v. bestuurlijk reguleren. *Nadeel: administratieve lasten, minder dan bij een vergunningsplicht. Geen mogelijkheid om legeskosten te rekenen.*

Daarnaast is het mogelijk om naast platte kabel andere vormen van VPA toe te gaan staan, te weten:
- Kabelmatten;
- Kabelbruggen;
- Kabelgoottegels
- Kabelarmen.

Het CROW adviseert nadrukkelijk kabelgoottegels of platte kabels als meest toegankelijke en veilige oplossingen. Kabelmatten, -bruggen en -matten zijn om deze reden afgevallen. Daarom stellen wij voor om uitsluitend platte kabels toe te staan, gelet op de eerder genoemde argumenten voor de platte kabel.

Vervolgstappen
De wijziging van de APV zal plaatsvinden in Q3 2026. Dit betreft een raadsbesluit, hoe wordt dat verder in proces gebracht? In hetzelfde kwartaal zullen de nadere regels aangeboden worden aan het college. Tot de publicatie wordt voorgesteld om v.a. 1 juni 2026 het gebruik van platte laadkabels te gedogen. De implementatie kan in de volgende hoofdstappen onderverdeeld worden:

1. Aankondigen van de gedoogperiode richting inwoners (v.a. 1 juni 2026);
2. Nadere regels uitwerken in samenwerking met team Handhaving;
3. Wijzigen APV art. 2:10 (3e kwartaal 2026);
4. Nadere regels laten vaststellen door het college en publiceren (3e kwartaal 2026);
5. Definitieve regels communiceren richting inwoners.

Wij informeren inwoners over het gebruik van de platte kabel via de website, en in overleg met Communicatie worden wijkverenigingen en de pers ingelicht.

Bijlage

1. Brief aan de raad
2. De motie: Duurzaam ‘stoepladen’ in Leeuwarden, van 8 oktober 2025
3. Informerende brief aan de raad inzake openbare laadinfrastructuur, 2024-kenmerk 145536, van 22 oktober 2024
4. Voorbeeld platte kabel

~~4.~~ Bijlagen worden op deze wijze niet genoemd in het collegevoorstel.

Formatted: Font: Bold

Formatted: Font: Trebuchet MS, Bold, Complex Script Font: Bold

Contact via telefoon met [redacted]

Contactgegevens:

[redacted]

Vraag van de klant:

Mevrouw heeft een vraag over het nieuwe beleid van een laadpaal plaatsen. Ze wil weten of ze aan alle eisen voldoet. Graag contact opnemen.

Uitgevoerde actie:

Algemene informatie:

Behandeld door:
Toegewezen aan: Behandelaar Stedenbouw en mobiliteit IBB
Kanaal: telefoon
Onderwerp: Terugbelvraag
Datum/tijd: 02-07-2026 12:53:09
Vervolgactie:
Vervolg van zaak: -

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1

Laden op eigen terrein

Als u een eigen oprit heeft, dan mag u hier een elektrische laadpaal plaatsen. Neem zelf contact op met een garagebedrijf of installatiebedrijf.

Woont u in een appartement? Dan heeft u toestemming nodig van de Vereniging van Eigenaren (VvE). Wilt u meer weten over de mogelijkheden? Ga naar de website Vereniging van Eigenaren (opent in nieuw tabblad).

Laden in de openbare ruimte

Bestaande openbare laadpalen

Heeft u geen parkeermogelijkheid op eigen terrein? Dan kunt u uw auto opladen bij openbare laadpalen. In de gemeente staan openbare laadpalen van Total Energies, Allego en Park&Charge. Op de website ChargeFinder (opent in nieuw tabblad) vindt u een overzicht van alle laadpalen. Elke aanbieder heeft zijn eigen tarieven. Als u met een laadpas betaalt, kan het zijn dat u het tarief van de laadpasaanbieder betaalt en niet van de laadpaalaanbieder. Neem bij vragen contact op met uw laadpasaanbieder.

Plaatsing van nieuwe openbare laadpalen

U kunt niet meer zelf een openbare laadpaal aanvragen. De gemeente bepaalt waar nieuwe laadpalen nodig zijn. We kijken daarbij naar het gebruik van bestaande laadpalen. Dit noemen we datagestuurd bijplaatsen. Wilt u weten waar nieuwe laadpalen komen? Of heeft u eerder een aanvraag gedaan? Kijk dan op de website Laadpaalnodig.nl (opent in nieuw tabblad). Zoek uw aanvraag op met het projectnummer, de postcode of het adres.

De gemeente werkt aan een nieuwe aanpak voor het plaatsen van laadpalen. Zodra hierover meer bekend is, informeren we u via deze pagina.

Kabel over de stoep (stoepladen)

U mag uw elektrische auto opladen via een eigen laadpaal bij uw huis of in uw tuin. De laadkabel mag dan over de stoep liggen, maar alleen als dit een platte laadkabel is.

Voor deze platte laadkabel heeft u geen vergunning nodig. U moet de kabel wel zelf kopen.

De belangrijkste regels voor het gebruik van de platte laadkabel zijn:

- De laadpaal staat op uw eigen grond.
- U heeft geen eigen parkeerplek, zoals een oprit.
- Uw auto staat op een openbare parkeerplaats voor, naast of achter uw huis.
- De kabel mag niet over een fietspad of door groen liggen.
- De stoep waar de kabel ligt is maximaal 5 meter breed.
- De kabel is maximaal 5 millimeter dik.
- U ruimt de kabel direct op na het opladen.
- De kabel ligt zo dat niemand er last van heeft of kan struikelen.
- U mag geen openbare parkeerplaats vrijhouden voor uw auto.
- U bent zelf verantwoordelijk voor schade aan uw auto of kabel.
- Het gebruiken van een kabelmat of -drempel is niet toegestaan.

Heeft u vragen over het laden van uw elektrische auto met uw eigen laadpaal? Neem contact op met de gemeente Leeuwarden.

Vragen en antwoorden

Mag ik een laadkabel over de stoep aanleggen?

U mag uw elektrische auto opladen via een eigen laadpaal bij uw huis of in uw tuin. Als u geen eigen parkeerplaats heeft, zet u de auto op een openbare parkeerplaats voor, achter of naast uw woning. De laadkabel mag dan over de stoep liggen, maar alleen als dit een platte laadkabel is.

Hoe lang mag ik blijven staan op een openbare laadplek?

U mag blijven staan zolang uw auto aan het laden is. Wanneer de accu vol is, moet u de parkeerplek vrijmaken.

Er staat een openbare laadpaal in storing, wat kan ik doen?

Neem contact op met de eigenaar van de laadpaal. U vindt een telefoonnummer op de laadpaal of op hun website. Dit nummer is 24/7 bereikbaar. De laadpaalaanbieder is verantwoordelijk voor de reparatie van de laadpaal. De gemeente kan hier niet bij helpen.

Hoe voorkom ik dat anderen te lang op een laadplek staan?

Sommige aanbieders rekenen een hoger bedrag voor gebruikers die te lang op een laadplek blijven staan zonder te laden. De gemeente onderzoekt extra

maatregelen om lang parkeren zonder laden te voorkomen. We moedigen bewoners aan om samen afspraken te maken voor eerlijk gebruik.

Er staat steeds een brandstofauto op het laadvak. Wat kan ik doen?

Neem contact op met de gemeente en vraag om handhaving.

Ik bied deelauto's aan en wil een elektrische deelauto vast bij een laadpaal laten staan.

Neem contact op met de gemeente. Samen kijken we naar de mogelijkheden.

Hoe betaal ik bij een openbare laadpaal?

Bij een openbare laadpaal betaalt u door uw laadpas voor de lezer (RFID-reader) te houden. De laadsessie start dan automatisch. Bij sommige laadpalen kunt u ook betalen via een QR-code. Dan heeft u geen laadpas nodig.

Zitten de parkeerkosten bij het laden in?

Nee, parkeerkosten betaalt u apart. Staat de laadpaal in een betaald parkeergebied? Dan moet u ook parkeergeld betalen, net als bij een brandstofauto.

Hoeveel moet ik betalen om te laden?

Betaalt u met een laadpas? Dan geldt het tarief van uw laadpasaanbieder. Neem contact op met uw laadpasaanbieder voor informatie over deze tarieven.
Betaalt u rechtstreeks bij de laadpaal? Dan geldt het tarief van de laadpaalaanbieder. Neem contact op met de laadpaalaanbieder voor informatie over deze tarieven.

Kan ik eigen opgewekte stroom gebruiken voor het laden van elektrische deelauto's en auto's van omringende bewoners?

Ja, dat kan voor verenigingen en coöperaties. De gemeente staat open voor een gesprek om de mogelijkheden te verkennen.

Meer vragen?

Neem contact op met de gemeente Leeuwarden.

Wet- en regelgeving en/of beleidsnota's

De volgende beleidsnota's vindt u op de website Bestuurlijke informatie (opent in nieuw tabblad):

- Beleidsuitwerking duurzame Mobiliteit, onderdeel elektrische laadinfrastructuur.
- Beleidsregels openbare laadinfrastructuur.

De volgende regelgeving vindt u op de website van Overheid.nl (lokaal) (opent in nieuw tabblad):

- Beleidsregels laadpunten gemeente Leeuwarden.

Vragen

Neem contact op met de gemeente Leeuwarden.

From: "5.1.2e" <5.1.2e@groningen.nl>
Sent: 2/11/2026 2:27:50 PM +00:00
To: "5.1.2e" <5.1.2e@leeuwarden.nl>
Cc: "5.1.2e" <5.1.2e@groningen.nl>
Subject: Gegevens pilot VPA Kabelgoottegel Groningen

U ontvangt niet vaak e-mail van 5.1.2e@groningen.nl. Ontdek waarom dit belangrijk is

Goedemiddag 5.1.2e

Hierbij zoals afgesproken wat info rondom de pilot die we nou hebben in Groningen.

Mochten er nog vragen zijn dan hoor ik het graag. 5.1.2e is 5 maart terug van vakantie. Zijn mailadres staat in de cc.

Met vriendelijke groeten,

5.1.2e

Coördinator laadinfrastructuur I **Gemeente Groningen**

Adres **I** Gedempte Zuiderdiep 98
Postbus 7081 **I** 9701 JB **I** Groningen

Tel 14 050 **I** gemeente.groningen.nl

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1

Bijlage: Voorwaarden en gebruik kabelgoottegels

Voorwaarden deelname

- De aanvrager heeft geen eigen oprit.
- De aanvrager is in het bezit van een elektrisch/ hybride (lease) voertuig.
- De aanvrager staat ingeschreven op het adres waarvoor een kabelgoot wordt aangevraagd.
- Aanvrager betaalt alle met de aanvraag verband houdende kosten. Dit zijn o.a. de kosten van de tegels, het aanleggen van de tegels en kosten voor het beoordelen van de aanvraag. Hiervoor ontvangt de aanvrager een factuur van de gemeente.
- Er kunnen geen parkeerprivileges geclaimd worden (parkeerplaats is en blijft openbaar en voor iedereen te gebruiken).
- De aanvrager is in het bezit van een Wettelijke Aansprakelijkheidsverzekering.
- De parkeerplaats tegenover het perceel van de aanvrager grenst direct aan het trottoir.
- Een kabelgoot wordt alleen toegestaan in tegelbestrating.
- Een kabelgoot loopt in haakse richting t.o.v. het trottoir.
- De stroomkabel mag niet het openbaar groen, een weg of fietspad kruisen.
- Indien na evaluatie van de pilotfase blijkt dat de pilot een succes is, blijven de kabelgoten liggen. Deze voorwaarden blijven in dat geval van toepassing.
- Wanneer de aanvrager verhuist en de nieuwe bewoner(s) van het adres de kabelgoot niet wil(len) behouden, wordt deze door de gemeente verwijderd.
- De aanvrager woont niet in de Binnenstad Diepenring.

Gebruik door deelnemers

- Het oplaadpunt staat of hangt op eigen terrein.
- Aanvrager is aansprakelijk voor materiële en immateriële schade (ook van derden) als gevolg van het gebruik (al dan niet door derden) van de kabelgoottegel en vrijwaart de gemeente voor aansprakelijkheid en schade.
- De oplaadkabel dient in zijn geheel in de goot te liggen.
- Indien de kabel langer is dan de kabelgoot, moet dit op eigen terrein of onder het eigen voertuig opgeborgen worden. Tijdens het laden mag de kabel niet op het trottoir liggen.
- Bij gebruik van de kabelgoottegel dient men een goedgekeurde stroomkabel (IP66 geclassificeerd), die speciaal ontwikkeld is voor het laden van elektrische/hybride voertuigen, te gebruiken.
- De kabel dient in een goede staat te zijn.
- De aanvrager is verantwoordelijk voor het schoonhouden van de goot in de kabelgoottegel.
- De oplaadkabel dient na gebruik verwijderd te worden en op eigen terrein of in het eigen voertuig te worden opgeborgen.
- Aanvrager is tijdens het laden van de auto thuis aanwezig.

Gemeente

- De gemeente/aannemer zorgt voor het vakkundig aanleggen en het in stand houden van een veilige verharding.
- De kabelgoottegels blijven eigendom van de gemeente.
- Gemeente is niet aansprakelijk voor schade (ook van derden) als gevolg van het gebruik (al dan niet door derden) van de kabelgoottegel.
- De gemeente mag, als de aanvrager zich niet aan de voorwaarden houdt, op kosten van de aanvrager de kabelgoottegels verwijderen.
- De gemeente/aannemer repareert schade aan de kabelgoottegels. Indien deze schade het gevolg is van oneigenlijk gebruik van de kabelgoottegel wordt deze schade verhaalt op de aanvrager.
- De gemeente toetst elke aanvraag en behoudt zich het recht voor deze af te wijzen, indien zij de te overbruggen afstanden te ver vindt (maximaal 3 meter), de veiligheid niet gegarandeerd kan worden of de kabelgoot niet passend wordt geacht in de lokale situatie.
- Bij over intekening van de pilot wordt de voorkeur gegeven aan deelnemers met eigen energie opwek

- De gemeente behoudt het recht om op elk moment de proef te beëindigen en de kabelgoottegels te verwijderen.
- Indien na evaluatie blijkt dat de pilot geen succes is en de gemeente besluit de kabelgoten te verwijderen, zijn de kosten daarvan voor de gemeente.
- Wanneer de straat opengebroken wordt voor werkzaamheden kan de aanvrager geen gebruikmaken van de stroom uit uw eigen huis voor het opladen van uw auto. De gemeente is hiervoor niet aansprakelijk.
- Bij een complete herinrichting van de straat, houden we geen rekening met de locatie van kabelgoottegels. Het kan gebeuren dat u na een herinrichting geen gebruik meer kunt maken van de tegels, omdat bijvoorbeeld de parkeervakken op een andere plek zijn aangelegd.

Onderwerp Start pilot Verlengd Private Aansluiting (VPA) en beantwoording van de motie “Keep my battery running”
ter informatie

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon	14 050	Bijlage(n)	2	Ons kenmerk	338741-2024
Datum	11-6-2025	Uw brief van		Uw kenmerk	

Geachte lezer,

Op 15 mei 2024 heeft uw raad de motie “Keep my battery running” aangenomen, waarin het college tot onderstaande werd opgeroepen:

“

- *Te onderzoeken hoe het voor inwoners die zelf stroom opwekken, maar niet over een eigen oprit beschikken, onder voorwaarden mogelijk gemaakt kan worden om met eigen stroom hun elektrische auto op te laden zonder hiermee ogenschijnlijk een stuk openbare ruimte te claimen;*
- *Dit onderzoek te vervolgen middels een pilot met kabelgoot stoeptegels of een vergelijkbare voorziening*

”

In deze brief informeren wij u over zowel de uitkomsten van bovengenoemd onderzoek als de start van een pilot, waarbij in beperkte mate en op beperkte schaal kabelgoottegels worden aangelegd door de gemeente voor het opladen van elektrische en hybride voertuigen.

Uitkomsten onderzoek
Een pilot met kabelgoottegels is geen nieuw verschijnsel in Nederland. In veel andere gemeenten is al een dergelijke pilot uitgevoerd. Zodoende is er onderzocht bij zowel gemeenten als landelijke kennisplatformen over de uitvoering van een dergelijke pilot en de opgedane ervaringen daarmee. Deze ervaringen waren veelal positief, maar ook de eerder aangedragen bezwaren bleven relevant. De belangrijkste aanbeveling was zodoende ook dat de gemeente regie houdt op zowel de uitvoering als de evaluatie van de pilot.

Na de verkenning bij de andere gemeenten is intern onderzocht of een dergelijke pilot binnen de bestaande personele en organisatorische capaciteit uit te voeren valt. De uitkomsten hiervan zijn positief en zodoende starten wij richting de zomer met een pilot kabelgoottegels.

Pilot

Vanaf eind Q2 2025 starten wij met de pilot kabelgoottegels door middel van de openstelling van een aanmeldformulier op onze gemeentelijke website. Dit aanmeldformulier zal vanaf eind juni/ begin juli tot 1 september openstaan en te zijner tijd zal via verschillende kanalen actief over deze pilot gecommuniceerd worden. Er kunnen maximaal 50 deelnemers aan deze pilot deelnemen en de pilot zal 2 jaar duren. Wij verwachten dat wij dit aantal deelnemers kunnen bereiken, aangezien wij het afgelopen jaar na aanleiding van de aangenomen motie al verschillende niet-officiële aanmeldingen hebben ontvangen. Daarnaast is bewust gekozen voor de looptijd van 2 jaar, aangezien we het gebruik van de tegels voor langere tijd willen testen alvorens het mogelijkerwijs op grotere schaal toe te staan. De voorwaarden waaraan de deelnemers moeten voldoen worden nader toegelicht in de bijlage alsmede de andere spelregels en kaders van de pilot. Twee voorwaarden, die wel werden benoemd in de motie, maar niet terugkomen in de uiteindelijke voorwaarden worden hieronder toegelicht:

- Parkeerdruk: Het voornaamste bezwaar ten aanzien van het aanleggen van kabelgoottegels is het mogelijke claimgedrag van openbare parkeergelegenheid dat daaruit voortvloeit. Zodoende werd in de motie ook aangegeven om parkeerdruk als voorwaarde op te nemen voor deelname. In een pilot is het echter ook de bedoeling dit mogelijke gedrag te onderzoeken en zodoende hebben wij besloten dit niet als voorwaarde op te nemen. Alleen de binnenstad is gezien de praktische uitvoerbaarheid van de pilot aldaar uitgesloten. Daarnaast wordt zeer duidelijk in de voorwaarden en in communicatie met de deelnemer aangegeven dat ook bij aanleg van kabelgoottegels de parkeerplaats te allen tijde openbaar blijft.
- Eigen energie opwek: Eveneens werd in de motie expliciet aangegeven de pilot met name mogelijk te maken voor inwoners met eigen energie opwek. Ook in het kader van netcongestie zou dat een mogelijke theoretische oplossing kunnen zijn. Wij hebben daarom de praktische uitvoerbaarheid van deze voorwaarde onderzocht. Gebleken is dat het praktisch gezien heel lastig is om dit gedegen te toetsen. Zo is het onder andere heel moeilijk te bepalen wanneer eigen opgewekte energie wordt gebruikt om de eigen elektrische/ hybride auto op te laden. Het daadwerkelijke effect van het toevoegen van deze voorwaarde ten aanzien van netcongestie is daardoor ook lastig meetbaar. Om deze reden hebben wij ervoor gekozen de eigen energieopwekking niet expliciet als voorwaarde op te nemen. Inwoners met eigen energieopwekking kunnen zich vanzelfsprekend wel aanmelden voor de pilot. Bij over intekening zullen wij de voorkeur geven aan inwoners met eigen energie opwek.

Kosten en aanleg
Zoals eerder aangegeven in de motie zullen de kosten voor de aanleg van de kabelgoottegels door de aanvrager gedragen worden. Pas na betaling van deze kosten zullen de tegels aangelegd worden door Stadsbeheer. Aangezien het een pilotsituatie betreft, hanteren wij een vast bedrag van 500 euro incl. BTW per goedgekeurde aanmelding. Indien na onder andere evaluatie blijkt dat de pilot niet succesvol is dan zullen de verwijderingskosten door de gemeente worden gedragen.

Evaluatie
Na 2 jaar wordt de pilot grondig geëvalueerd door middel van onder andere een enquête onder de deelnemers, maar ook buurtbewoners. Belangrijke onderwerpen die hierin terug komen, zijn onder andere claimgedrag van openbare parkeergelegenheid en de verkeersveiligheid. Ook zal het wellicht veranderende gebruik van de bestaande naastgelegen laadpalen onderdeel van deze evaluatie zijn. Daarnaast zal het mogelijk zijn om tijdens de pilot klachten/vragen met ons te delen. Mocht bijvoorbeeld blijken dat in een specifiek geval de parkeerruimte wel wordt geclaimd, dan mag de gemeente de tegels voor die deelnemer ook verwijderen. Dit wordt ook genoemd in de voorwaarden, die voor aanmelding aan de deelnemers bekend worden gemaakt en waar zij akkoord mee dienen te gaan van te voren. Ten slotte zal zowel na als tijdens de pilot een organisatorische evaluatie plaats vinden. Aan de hand van de verschillende vormen van evaluatie besluiten wij na 2 jaar of en welk vervolg de pilot krijgt. Een eventuele verlenging van de pilot is ook een mogelijkheid.

Vervolg
In de motie werd het college opgeroepen uiterlijk eind Q3 2025 de raad te informeren over de voortgang van en opgedane ervaringen met de pilot. Gelet op een startmoment eind Q2 2025 is een eerste evaluatie eind Q3 2025 niet haalbaar. Een evaluatie zal dan nog niet hebben plaatsgevonden. U zult op een nader te bepalen moment in 2027 over deze evaluatie geïnformeerd worden, na afloop van de pilot.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

locoburgemeester,
Mirjam Wijnja

secretaris,
Christien Bronda

Deze brief is elektronisch aangemaakt en daarom niet ondertekend.

Motie (M09) 'Keep my battery running'

De gemeenteraad van Groningen, in vergadering bijeengekomen op 15 mei 2024, besprekende moties vreemd aan de orde van de dag.

Constaterende dat:

- De gemeente de aanschaf en het gebruik van hybride en elektrische voertuigen wil aanmoedigen;
- Inwoners die zelf energie opwekken hiermee een elektrische auto kunnen opladen waardoor deze energie niet terug geleverd hoeft te worden aan het stroomnet;
- Het in de gemeente Groningen niet is toegestaan om kabels over de stoep te leggen;
- Huishoudens zonder eigen oprit hierdoor niet de mogelijkheid hebben om eigen opgewekte energie in te zetten.
- Er praktische voorzieningen zijn, zoals stoeptegels voorzien van een kabelgoot om dit op te lossen;
- Uit de technische beantwoording van de vragen over de mogelijkheid voor inwoners om met speciale kabelgoot tegels veilig eigen opgewekte zonne-energie te benutten voor het opladen van de auto aan de openbare weg worden de volgende bezwaren ingebracht: optreden van verrommeling in de openbare ruimte en claimgedrag van parkeerplaatsen.

Overwegende dat:

- De aanschaf van een hybride of elektrisch voertuig, alsook het installeren van zonnepanelen, aantrekkelijker wordt als het voertuig met eigen stroom opgeladen kan worden;
- Meerdere gemeenten in ons land (onder andere Enschede, Zeewolde, Oosterhout, Soest, Dongen, Hengelo, Leidschendam-Voorburg, Zeist, Hoeksche Waard, Doetinchem, Etten-Leur, Voorschoten, Maashorst, Nieuwkoop, De Ronde Venen, Hilversum en Heemskerk) wel meewerken aan laden vanuit huis, onder voorwaarden en eventueel voor een try-out periode;
- Een kabelgoot juist verrommeling kan voorkomen zodat kabels over trottoirs of afdekking met rubbermatten niet nodig zijn;
- Er voorwaarden gesteld kunnen worden aan het toewijzen van een kabelgoot, waardoor maatwerk mogelijk is en claimgedrag voorkomen kan worden (door bijvoorbeeld wijken met een hoge parkeerdruk uit te sluiten, ontwerpeisen te stellen, omwonenden te betrekken, etc.);
- Het opladen van hybride en elektrische voertuigen aan huis door middel van slimme laadpalen en/of eigen opgewekte energie bijdraagt aan het tegengaan van netcongestie.

Roept het college op:

- Te onderzoeken hoe het voor inwoners die zelf stroom opwekken, maar niet over een eigen oprit beschikken onder voorwaarden mogelijk gemaakt kan worden om met eigen stroom hun elektrische auto op te laden zonder hiermee ogenschijnlijk een stuk openbare ruimte te claimen;

- Dit onderzoek te vervolgen middels een pilot met kabelgoot stoeptegels of een vergelijkbare voorziening;
- De raad uiterlijk eind Q3 2025 te informeren over de voortgang van en opgedane ervaringen met de proef;
- De kosten voor deze voorziening bij de aanvrager in rekening te brengen.

En gaat over tot de orde van de dag.

Namens:

Olivier van Schagen	Andrea Poelstra-Bos	Femke Folkerts	Leendert van der Laan
Student & Stad	D66	GroenLinks	Partij vóór het Noorden

Rico Tjepkema
PvdA

Oldehoofsterkerkhof 2
Postbus 21000
8900 JA Leeuwarden
Telefoon 14058

Gemeente Leeuwarden

Collegevoorstel

Verlengd Private Aansluiting (afdoening "duurzaam stoepladen Leeuwarden")
Zaaknummer: 2026-106795

Aanleiding & context
Op 8 oktober 2025 heeft de raad de motie ‘Duurzaam stoepladen in Leeuwarden’ aangenomen. Met deze motie werd het college verzocht te onderzoeken op welke wijze het mogelijk is om inwoners toe te staan hun auto te laden vanuit de eigen woning, over of door de openbare ruimte. Deze vorm van laden wordt Verlengd Privaat Aansluiten (hierna: ‘VPA’) genoemd. In eerdere besluitvorming heeft het college ervoor gekozen VPA niet toe te staan. In de raadsbrief van 22 oktober 2024 zijn de voor- en nadelen van VPA afgewogen; dit leidde destijds niet tot een beleidswijziging.

Naar aanleiding van de motie van 8 oktober 2025, waarin het college werd verzocht een voorstel te doen om VPA te legaliseren, is nader onderzoek uitgevoerd. Daarbij is gesproken met meerdere gemeenten in Noord-Nederland en elders in het land die ervaring hebben met VPA. De samenvattingen zijn opgenomen in bijlage 2. Uit deze gesprekken blijkt dat steeds meer gemeenten VPA onder voorwaarden toestaan en dat er inmiddels voldoende kennis en praktijkervaring beschikbaar is om dit op een beheerste wijze te reguleren. Voorgesteld wordt om VPA gereguleerd toe te staan en daarbij specifieke voorzieningen en duidelijke regels toe te passen.

Op welke wijze VPA wordt toegestaan berust op aanbevelingen van het CROW. Het CROW adviseert nadrukkelijk het gebruik van kabelgoottegels of (ultra) platte kabels (5 mm dikte) als meest toegankelijke en veilige oplossingen. Er wordt voorgesteld om alleen de platte kabel toe te gaan staan. Een voorbeeld van de platte kabel staat in bijlage 3. De argumenten om te kiezen voor de platte kabel zijn nader toegelicht onder de kop ‘Argumenten’.

In Artikel 2.10 lid 2 sub i van de APV staat: ‘Het verbod om zonder vergunning van het college van burgemeester en wethouders de weg, een weggedeelte of een openbare plaats anders te gebruiken dan overeenkomstig de publieke functie daarvan is niet van toepassing op plaatsing van e-oplaadpalen en -objecten indien en voor zover de plaatsing daarvan voldoet aan de door het college vastgestelde beleidsregels’. Het voorstel is om nieuwe beleidsregels voor laadinfra op te stellen, waarin de voorwaarden staan voor het toestaan van VPA, in de vorm van een platte kabel. Er is bij dit voorstel geen aanpassing van de APV nodig. De aangepaste ‘Beleidsregels laadpunten gemeente Leeuwarden’ zijn opgenomen in bijlage 4.

Door het wijzigen van de beleidsregels hoeft de gemeente geen vergunningen te verlenen. De argumenten waarom andere vormen van reguleren minder geschikt zijn, zijn nader toegelicht onder de kop ‘Alternatieven’. Inwoners worden geïnformeerd over het gebruik van de platte kabel via de website en een persbericht, en in overleg met Communicatie worden wijkorganisaties geïnformeerd.

Argumenten
Argumenten om beleid ten aanzien van VPA te voeren zijn:

- Toenemende vraag vanuit inwoners, mede door de afbouw van de salderingsregeling, toenemende terugleverkosten, hogere brandstofkosten en de opkomst van dynamische energiecontracten;
- Positieve ervaringen bij andere gemeenten, waar VPA onder voorwaarden goed uitvoerbaar blijkt. Deze gemeenten geven aan dat er weinig overlast wordt ervaren door 'claimgedrag' van parkeerplekken;
- Beschikbaarheid van landelijke richtlijnen, zoals CROW-publicatie K-D222 (2025), waarmee robuuste regels kunnen worden opgesteld;
- Voorkomen van en het handhaafbaar maken van ongewenste situaties zoals losse kabels en onveilige situaties in de openbare ruimte;
- Het ontlasten van openbare laadpalen die momenteel overbezet zijn.

Argumenten om daarbij enkel de platte kabel toe te staan zijn;

- Toenemende populariteit: steeds meer gemeenten kiezen voor deze oplossing. Onlangs zijn o.a. de gemeenten Meppel, Het Hogeland en Assen begonnen met het toestaan van deze oplossing;
- Beperkte impact op het straatbeeld: aangezien de kabel er alleen ligt tijdens een laadsessie;
- Flexibiliteit: bij verhuizing kan een inwoner de kabel meenemen en hergebruiken. Er hoeft geen permanent object verwijderd te worden;
- Eenvoudig en pragmatisch: de gemeente hoeft geen aanvragen te beoordelen en het trottoir aan te passen;
- Veiligheid: net als de kabelgoottegel vormen platte kabels bij juist gebruik geen belemmering voor (mindervalide) personen op het trottoir.

Kanttekeningen en risico's
De belangrijkste risico's en kanttekeningen m.b.t. VPA zijn:

- Claimgedrag: inwoners kunnen alsnog het parkeervak voor hun woning als 'eigen' gaan beschouwen;
- Aansprakelijkheid bij ongevallen, bijvoorbeeld bij het vallen over kabels. Dit risico wordt als 'zeer beperkt' beoordeeld;
- Concurrentie met openbare laadinfrastructuur: VPA kan invloed hebben op de bezetting van openbare laadpalen;
- De gemeente gaat d.m.v. het opdrachtenmodel en laadpleinen de komende jaren het aanbod van openbare laadpalen vergroten. Hierdoor wordt de noodzaak om voor huis te kunnen laden minder.

Specifieke aandachtspunten ten aanzien van de platte kabels zijn:

- De platte kabel is een relatief nieuwe oplossing, er zijn een beperkt aantal marktpartijen die dit product aanbieden;
- Het vraagt meer capaciteit van Handhaving (vergeleken met kabelgoottegels), aangezien inwoners de juiste laadkabels moeten kopen en correct moeten uitleggen op het trottoir.

Financiën
De beleidswijziging is afgestemd met Handhaving. Er is geen extra handhavingscapaciteit beschikbaar. Het voorstel is om alleen te handhaven op excessen waardoor de nodige capaciteit beperkt blijft (< 0,1 fte). De voorkeur is om VPA te combineren met andere nieuwe of uitgebreide

handhavingstaken.De komende periode vindt hierover afstemming plaats tussen Handhaving en STEM over welke taken met VPA te combineren zijn.

Alternatieven
De inventarisatie van het beleid bij andere gemeenten heeft niet kunnen aantonen dat een specifieke vorm van reguleren het vaakst wordt gehanteerd. Reguleren via beleidsregels of nadere regels beperkt de administratieve last omdat er geen vergunningen verleend worden. Dezelfde aanpak wordt toegepast in onder andere Meppel, Hilversum en Hengelo.

Mogelijke alternatieven voor Leeuwarden zijn:

- Toepassen van een vergunningsplicht a.d.h.v. art. 2:10 APV. *Nadeel: hogere administratieve lasten voor zowel inwoners als VTH. Wel is het mogelijk om legeskosten te rekenen;*
- Gedogen zonder beleidsregels te publiceren. *Nadeel: juridisch kwetsbaar en minder handhaafbaar;*
- VPA introduceren met een pilot o.b.v. art. 1.9 APV. *Nadeel: beperkt houdbaar en vraagt later alsnog om besluitvorming*;
- Privaatrechtelijke overeenkomsten aangaan met aanvragers i.p.v. bestuurlijk reguleren. *Nadeel: administratieve lasten, weliswaar minder dan bij een vergunningsplicht. Geen mogelijkheid om legeskosten te rekenen.*

Daarnaast is het mogelijk om naast platte kabels andere vormen van VPA toe te gaan staan, te weten:

- Kabelmatten;
- Kabelbruggen;
- Kabelgoottegels;
- Kabelarmen.

Het CROW adviseert nadrukkelijk kabelgoottegels of platte kabels als meest toegankelijke en veilige oplossingen. Kabelmatten, -bruggen en -matten zijn om deze reden afgevallen. Het voorstel is om uitsluitend platte kabels toe te staan gelet op de argumenten dat ze het straatbeeld minder beïnvloeden en weinig uitvoeringscapaciteit vragen van de gemeente.

Contact via social media met [redacted]

Contactgegevens:

[redacted]

Vraag van de klant:

Via de WhatsApp;

er is geen stoep naast mijn huis alleen een trotoirband en ik kan de auto naast mijn huis parkeren hoewel het geen eigen plek is.....mag dit....er is dus geen sprake van kabels die de openbare ruimte verstoren maar zo kan ik wel mijn auto opladen.

Zouden jullie mevrouw willen vertellen wat hierin de mogelijkheden zijn?

Uitgevoerde actie:

Algemene informatie:

Behandeld door:
Toegewezen aan: Behandelaar Stedenbouw en mobiliteit IBB
Kanaal: social media
Onderwerp: Terugbelvraag
Datum/tijd: 24-06-2026 13:35:46
Vervolgactie:
Vervolg van zaak: -

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1

U heeft onderstaande gegevens ingevuld.

Betreft: Contactformulier van 7 februari 2026

WAT WILT U DOORGEVEN OF VRAGEN?	
Onderwerp	Elektrische auto opladen
Naam	5.1.2e
E-mailadres	5.1.2e @hotmail.nl
Vraag / opmerking	Op uw website staat: Kabel over de stoep U mag zelf geen elektrische laadpaal plaatsen in de openbare ruimte. Ook een kabel over de stoep leggen mag niet. Dit zorgt voor onveilige situaties. De gemeente onderzoekt dit jaar of kabelgoottegels worden toegestaan, zoals in andere gemeenten al gebeurt. Als dit wordt toegestaan, heeft u altijd schriftelijke toestemming van de gemeente nodig. U mag niet zelf een oplossing bedenken of aanleggen. Kan ik een aanvraag indienen voor een kabelgoottegel?

BEVESTIGING	
Ik verklaar dat deze aanvraag volledig en naar waarheid is ingevuld.	Ja
Ik wil graag een ontvangstbevestiging met het zaaknummer van deze aanvraag/melding via de mail ontvangen.	Ja

CONTROLE TEGEN SPAM	
Vraag	Wat is de eerste letter van het woord gemeente?
Vul uw antwoord in	G

Met vriendelijke groet,

Gemeente Leeuwarden

Heeft u vragen? Dan kunt u altijd contact opnemen.

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1

Contact via telefoon met [redacted]

Contactgegevens:

[redacted]

Vraag van de klant:

[redacted] belde. Hij woont op [redacted], [redacted] Grou. Meneer heeft binnenkort een hybride auto. Voor het laden gebruikt hij dan een laadkabel en een mat, deze liggen er af en toe, maar worden na het laden weer weggehaald. Moet meneer hiervoor een vergunning hebben? Hij kan teruggebeld worden op [redacted]

Uitgevoerde actie:

Algemene informatie:

Behandeld door:
Toegewezen aan: Behandelaar Vergunningen PD
Kanaal: telefoon
Onderwerp: Terugbelvraag
Datum/tijd: 12-03-2026 14:04:08
Vervolgactie:
Vervolg van zaak: -

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1

From: "[redacted]
Sent: 1/6/2026 2:47:46 PM +00:00
To: <info@nieuweenergieoranjewijk.nl>
Cc: "[redacted]" <[redacted]@leeuwarden.nl>, "[redacted]" <[redacted]@leeuwarden.nl>
Subject: FW: RE: brief aan B&W

Beste [redacted],

De uitspraak waar u naar vraagt betreft een aangenomen motie van de gemeenteraad van 8 oktober 2025. Dit besluit kunt u op de website van de gemeente terugvinden via deze link: Agenda Leeuwarden - Besluitvorming (raad) woensdag 8 oktober 2025 19:00 - 23:00 - iBabs Publieksportaal. Kortgezegd, vraagt de raad met deze motie om te onderzoeken om onder welke voorwaarden het laden via de stoep (veilig) kan plaatsvinden binnen onze gemeente.

In navolging hiervan wil gemeente Leeuwarden de APV hierop gaan aanpassen zodat verlengt private aansluitingen (kabels over de stoep) in bepaalde situaties toegestaan zullen zijn. Hier zal de gemeente de komende periode mee bezig gaan. De precieze voorwaarden moeten nog worden opgesteld, en worden op dit moment onderzocht door de gemeente.

Ik wil u erop wijzen dat het op dit moment nog niet is toegestaan op basis van de APV. Zodra de aanpassing van de APV is uitgevoerd, zal de gemeente hierover communiceren.

Mocht u in de toekomst nog vragen hebben over het ‘’stoepladen’’, neem dan gerust contact met ons op.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

Adviseur Duurzame Mobiliteit
Team Mobiliteit & Stedebouw, Sector Inrichting en Beheer Buitenruimte
E [redacted]@leeuwarden.nl
T 14 058

Van: NEO - Nieuwe Energie Oranjewijk <info@nieuweenergieoranjewijk.nl>
Verzonden: dinsdag 23 december 2025 11:22
Aan: [redacted] <[redacted]@leeuwarden.nl>
Onderwerp: Fwd: RE: brief aan B&W

Beste [redacted],

Kun je ons de uitspraak van B&W over laden elektrische auto toesturen?

Met vriendelijke groet,
[redacted]

---------- Oorspronkelijk bericht ----------
Van: "[redacted]" <[redacted]@leeuwarden.nl>
Aan: NEO - Nieuwe Energie Oranjewijk <info@nieuweenergieoranjewijk.nl>
Cc: [redacted] <[redacted]@planet.nl>, [redacted] <[redacted]@upcmail.nl>
Datum: 01-12-2025 15:11 CET
Onderwerp: RE: brief aan B&W

Dag [redacted],

De brief aan het college heb ik bij het betreffende team Verkeer gestuurd.
Ik ga er van uit dat dat team jullie een antwoord kan geven.

Volgens mij is er juist over jullie vraag ‘laden met kabels over de stoep’ nl. onlangs een uitspraak gedaan.

5.1.2e

Van: NEO - Nieuwe Energie Oranjewijk <info@nieuweenergieoranjewijk.nl>
Verzonden: vrijdag 28 november 2025 13:22
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
CC: 5.1.2e <5.1.2e @planet.nl>; 5.1.2e <5.1.2e @upcmail.nl>
Onderwerp: Fwd: brief aan B&W

U ontvangt niet vaak e-mail van info@nieuweenergieoranjewijk.nl. Ontdek waarom dit belangrijk is

Beste 5.1.2e,

In juli hebben we een brief naar B&W gestuurd. Deze brief heb ik bijgaand toegevoegd. Kun jij bevorderen dat wij hier een reactie op krijgen?

Met vriendelijke groet,
5.1.2e, secretaris

---------- Oorspronkelijk Bericht ----------
Van: NEO - Nieuwe Energie Oranjewijk <info@nieuweenergieoranjewijk.nl>
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Cc: 5.1.2e <5.1.2e @kpnmail.nl>, 5.1.2e <5.1.2e @upcmail.nl>, 5.1.2e <5.1.2e @planet.nl>, 5.1.2e 5.1.2e <mail@siebeschootstra.nl>
Datum: 11-07-2025 13:57 CEST
Onderwerp: brief aan B&W

Beste 5.1.2e,

Zou jij er voor kunnen zorgen dat bijgaande brief op route komt naar B&W?

Met vriendelijke groet,
5.1.2e



https://nieuweenergieoranjewijk.nl/



https://nieuweenergieoranjewijk.nl/



College van B&W gemeente Leeuwarden
T.a.v. wethouder Stellingwerf

Leeuwarden, 11 juli 2025

Onderwerp: opladen elektrische auto’s

Geachte heer Stellingwerf,

In toenemende mate wordt door overheden het elektrisch rijden gestimuleerd. Daarbij wordt door de rijders er de voorkeur aan gegeven om via hun thuisaansluiting te kunnen laden, dit is ook vaak goedkoper dan laden aan een openbare laadpaal. Het laden aan een thuislader heeft daarnaast enkele andere voordelen. Thuisladen ontlast het elektriciteitsnet doordat, in de zomer, er minder stroom aan het net wordt geleverd door zonnepanelen. In toenemende mate kunnen elektrische auto’s gebruikt worden als accu waarmee een verdere ontlasting van het elektriciteitsnet bereikt kan worden. Daarnaast behoeft er minder geïnvesteerd te worden in openbare laadpalen bij gebruik van thuisaansluitingen.

In Nederland zijn er gemeentes die thuis laden, waarbij via een kabel in de openbare ruimte (stoep) wordt geladen, toestaan. Een dergelijk beleid heeft de gemeente Leeuwarden niet. In de Oranjewijk zijn er vrijwel geen woningen waar op eigen terrein kan worden geparkeerd en dus eenvoudig thuis kan worden geladen. In het kader van Proeftuin Oranjewijk willen wij dan ook graag met de gemeente in overleg over een proef met het thuis laden van elektrische auto’s in de Oranjewijk.

Al met al zijn er veel redenen om de koppeling tussen de elektrische auto en de eigen meterkast te stimuleren en te faciliteren. Graag zouden wij met u willen meedenken en -doen. Als proeftuin Aardgasvrije Wijk kunnen wij onder meer de expertise van het Energieloket Oranjewijk Isoleert en de communicatiemogelijkheden met de leden van NEO en de andere wijkbewoners inzetten.

Wij zouden een gesprek met u op prijs stellen. De contactpersoon vanuit ons bestuur is 5.1.2e (tel: 5.1.2e).

Met vriendelijke groet,

Bestuur Nieuwe Energie Oranjewijk

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1, 2, 3

From: "Stellingwerf, Evert" <[redacted]@leeuwarden.nl>
Sent: 4/29/2026 6:14:55 PM +00:00
To: "[redacted]" <[redacted]@leeuwarden.nl>, "[redacted]" <[redacted]@leeuwarden.nl>, "Secretariaat E. Stellingwerf" <[redacted]@leeuwarden.nl>
Cc: "[redacted]" <[redacted]@leeuwarden.nl>, "[redacted]" <[redacted]@leeuwarden.nl>, "[redacted]" <[redacted]@leeuwarden.nl>
Subject: Re: Stukken PO Mobiliteit & Inrichting Openbare Ruimte

Hartelijk dank [redacted].
Zo heb ik even een eerste beeld.

Met vriendelijke groet,
Evert Stellingwerf

Van: [redacted] <[redacted]@leeuwarden.nl>
Verzonden: dinsdag, april 28, 2026 5:07 PM
Aan: Stellingwerf, Evert <[redacted]@leeuwarden.nl>; [redacted] <[redacted]@leeuwarden.nl>; Secretariaat E. Stellingwerf <[redacted]@leeuwarden.nl>
CC: [redacted] <[redacted]@leeuwarden.nl>; [redacted] <[redacted]@leeuwarden.nl>; [redacted] <[redacted]@leeuwarden.nl>
Onderwerp: RE: Stukken PO Mobiliteit & Inrichting Openbare Ruimte

Goedemiddag Evert,

Dank voor je laatste aanvullingen. [redacted] heeft inmiddels de stukken in iBabs geplaatst.

We gaan deze periode aan de slag met het beoordelen in hoeverre de beleidsregels aansluiten bij de nieuwe samenwerking met OVEF. In mijn ogen zijn de belangrijkste ontwikkelingen als volgt:

- De beleidsregels gaan er nu vanuit dat wij het plaatsen van laadpalen toestaan door (commerciële) Charge Point Operators (CPO's). Dit is straks niet langer het geval;
- De wens is om over te stappen naar datagestuurde plaatsing van laadpalen. Dus niet langer op basis van aanvragen zoals nu in de beleidsregels beschreven wordt;
- De plaatsingsvoorwaarden en locatievoorwaarden (art. 2 + 3) zijn naar onze opvatting niet geheel actueel meer, zeker niet als we op basis van data gaan plaatsen;

Zoals hieronder besproken worden de regels m.b.t. VPA er ook aan toegevoegd.

Ik verwacht dat wij na de beoordeling meer te kunnen vertellen over de wijzigingen die wij voorzien.

Alvast een fijne avond gewenst.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

Adviseur Duurzame Mobiliteit
Team Mobiliteit & Stedenbouw, Sector Inrichting en Beheer Buitenruimte
E [redacted]@leeuwarden.nl
T 14 058

Van: Stellingwerf, Evert <[redacted]@leeuwarden.nl>
Verzonden: maandag 27 april 2026 16:50

Aan: [redacted] <[redacted]@leeuwarden.nl>; Secretariaat E. Stellingwerf <[redacted]@leeuwarden.nl>
CC: [redacted] <[redacted]@leeuwarden.nl>; [redacted] <[redacted]@leeuwarden.nl>; [redacted] <[redacted]@leeuwarden.nl>; [redacted] <[redacted]@leeuwarden.nl>
Onderwerp: RE: Stukken PO Mobiliteit & Inrichting Openbare Ruimte

Dag [redacted],

Bijgevoegd de brief met een laatste tekstsuggestie.

Naar aanleiding van de onderstaande mail ben ik ook nog wel benieuwd welke aanpassing jullie nog in de beleidsregels voorzien door de overeenkomst met OVEF.
Of is dat nog niet bekend?

Met vriendelijke groet,

Evert Stellingwerf
Wethouder energie & klimaat, circulaire economie, mobiliteit, natuur, landbouw, erfgoed en vastgoed

E [redacted]@leeuwarden.nl
T [redacted]

Gemeente Leeuwarden
Oldehoofsterkerkhof 2
Postbus 21000, 8900 JA LEEUWARDEN
T 14 058 | www.leeuwarden.nl | Twitter | Facebook

Van: [redacted] <[redacted]@leeuwarden.nl>
Verzonden: vrijdag 24 april 2026 15:09
Aan: Stellingwerf, Evert <[redacted]@leeuwarden.nl>; Secretariaat E. Stellingwerf <[redacted]@leeuwarden.nl>
CC: [redacted] <[redacted]@leeuwarden.nl>; [redacted] <[redacted]@leeuwarden.nl>; [redacted] <[redacted]@leeuwarden.nl>; [redacted] <[redacted]@leeuwarden.nl>
Onderwerp: RE: Stukken PO Mobiliteit & Inrichting Openbare Ruimte

Dag Evert,

Ik heb intern overlegd met [redacted] over de juridische checkvraag of en welke aanpassing van de APV nodig is. Zij adviseert om geen aanpassing aan de APV te doen en de nadere regels onder te brengen in nieuwe beleidsregels. Het vaststellen van de beleidsregels is een collegebevoegdheid en dus kunnen we hier in de uitvoering veel tijd mee winnen.

Ik heb het collegevoorstel en de raadsbrief hierop aangepast (met track changes). Daarnaast heb ik jouw eerdere toevoegingen al eerder verwerkt (zonder track changes, maar 1 op 1 overgenomen). Beide stukken vind je in de bijlage. Als deze akkoord zijn, dan brengen we ze dinsdag op route in iBabs.

Over de planning van het wijzigen van de beleidsregels zullen wij op een later moment ingaan. De beleidsregels moeten namelijk ook in overeenstemming zijn met de nieuwe aanpak voor publieke laadinfra vanuit de OVEF. Deze wijzigingen zullen we in één keer meenemen.

Voor nu alvast een fijn weekend toegewenst.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e
Duurzame mobiliteit

E 5.1.2e @leeuwarden.nl
T 5.1.2e **M** 5.1.2e

Gemeente Leeuwarden

Van: Stellingwerf, Evert <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Verzonden: dinsdag 21 april 2026 13:50
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>; Secretariaat E. Stellingwerf <5.1.2e @leeuwarden.nl>
CC: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>; 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>; 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>; 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: RE: Stukken PO Mobiliteit & Inrichting Openbare Ruimte

Dag 5.1.2e ,

Dank voor de antwoorden.
Bijgaand de brief met een aantal suggesties (onder andere de volgorde).

Ik ben inderdaad nog wel even benieuwd of er nog een verkorte route mogelijk is mbt APV. Omdat artikel 2.10 lid 2f verwijst naar ‘nadere regels’ kan ik me voorstellen dat je daarin ook nadere duiding kunt doen van de begrippen. Zie ook de bestaande beleidsregels (in de bijlage).

Als dat juridisch niet kan, ook prima. Dan kiezen we de koninklijke weg.

Met vriendelijke groet,

Evert Stellingwerf
Wethouder energie & klimaat, circulaire economie, mobiliteit, natuur, landbouw, erfgoed en vastgoed

E 5.1.2e @leeuwarden.nl
T 5.1.2e

Van: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Verzonden: maandag 20 april 2026 17:26

Aan: Stellingwerf, Evert <5.1.2e @leeuwarden.nl>; Secretariaat E. Stellingwerf <5.1.2e @leeuwarden.nl>
CC: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>; 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>; 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>; 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: RE: Stukken PO Mobiliteit & Inrichting Openbare Ruimte

Dag Evert,

Hartelijk dank voor je reactie. Aangezien 5.1.2e met verlof is, beantwoord ik jouw vragen. Onderstaand in het zwart mijn antwoorden.

1. Allereerste even een juridische checkvraag. Op basis van artikel 2.10 lid 2f is het algemene verbod in lid 1 niet van toepassing op:
   'plaatsing van e-oplaadpalen en -objecten indien en voor zover de plaatsing daarvan voldoet aan de door het college vastgestelde beleidsregels.' Klopt het dan wel dat we de APV moeten aanpassen? Of kunnen we volstaan met een aanpassing van de beleidsregels binnen de APV? (collegebevoegdheid). Anders gesteld: welke aanpassing is er precies nodig in de APV?

Het was de intentie om een extra sub toe te voegen onder Artikel 2.10 lid 2 sub j. 'een verlengde private aansluiting in de vorm van een platte laadkabel zoals omschreven in de Nadere Regels Verlengde Private Aansluiting Gemeente Leeuwarden. Deze Nadere Regels moeten nog worden opgesteld. Je vraag brengt echter wel de interessante gedachte naar voren dat een laadkabel misschien kan vallen onder een 'e-object'. Een opbject wordt namelijk niet gedefinieerd in de APV. In de beleidsregels voor laadinfra is een object wel gedefinieerd, namelijk als een laadpaal. Mogelijk geeft dit echter wel iets van ruimte om een e-object breder te zien en de APV niet aan te passen. Ik zoek dit deze week verder uit.

2. Ten tweede valt mij op dat in het collegevoorstel veel meer informatie en argumentatie zit die in de raadsbrief ontbreekt. Graag de volgende elementen opnemen in de raadsbrief:
   1. Argumenten voor het om VPA toe te staan
   2. Argumenten om te kiezen voor de platte laadkabel

Ik heb deze argumenten toegevoegd aan de raadsbrief.

3. Ten derde ben ik het niet eens met de formulering van het beslispunt om op 1 juni al te starten. Met de wijze waarop dit is opgeschreven begeven we ons op glad ijs (*'Vooruitlopend op het wijzigen van de APV en het opstellen van de nadere regels (vaststelling direct na de zomer) willen wij al op 1 juni starten met het toestaan van stoepladen. Wij zorgen ervoor dat de regels op dat moment duidelijk zijn voor inwoners. Er is op dit moment geen extra handhavingscapaciteit beschikbaar. Het voorstel is om alleen te handhaven op excessen waardoor de nodige capaciteit beperkt is (< 0,1 fte).'* Als het alleen gaat om vaststellen van nader regels (zie opmerking 1), dan lukt het wellicht om dit voor de zomer nog vast te stellen. Ik zou er voor zorgen dat we in ieder geval kunnen handhaven op excessen. Dus eerder zoiets: *'Tot aan de vaststelling van nieuwe regelgeving zijn wij terughoudend met handhaven op situaties die in lijn zijn met deze nieuwe regels. Wel zullen we optreden als er sprake is van onveilige situaties en excessen'*

Ik heb beslispunt 2 aangepast aan het voorstel.

4. Hoe zorgen we ervoor dat de kabels niet leiden tot struikelgevaar? Welke voorwaarden stellen we?

Deze regels moeten we nog opstellen. Gemeente Meppel heeft al regels hiervoor opgesteld. Zij noemen op hun website onderstaande regels. Daarnaast hebben zij nadere regels vastgesteld die hier zijn te vinden. De regels die Leeuwarden op zal stellen, zullen vergelijkbaar zijn.

Thuis opladen op een parkeerplaats

Heeft u geen eigen parkeerplaats of oprit? Dan mag u uw auto op een openbare parkeerplaats opladen met stroom uit uw eigen woning. Dit mag alleen met een platte laadkabel en onder bepaalde voorwaarden:

- De openbare parkeerplek ligt vlak bij uw woning: voor, naast of achter uw huis
- Het laadpunt staat helemaal op uw eigen terrein
- De platte laadkabel mag alleen op een verhard voetpad liggen (maximaal 3 meter) tijdens het opladen van uw auto. Niet op de weg, op het fietspad of in het groen
- De platte laadkabel is niet hoger dan 5 millimeter en moet altijd plat en stevig op de grond liggen. De kabel mag niet omrollen, opkrullen of verschuiven
- **Let op!** U bent zelf verantwoordelijk voor schade die eventueel ontstaat door het gebruik van de platte laadkabel
- U heeft geen recht om op een parkeerplek voor uw huis uw auto op te laden
- Lees alle voorwaarden in de Nadere Regels Verlengde Private Aansluiting (VPA)

5. De brief van oktober 2024 hoeft niet als bijlage te worden toegevoegd. Een verwijzing in de tekst volstaat

Deze bijlage is verwijderd.

6. Tot slot zie ik nog wat tekstuele zaken in het collegevoorstel en de informerende brief. De aangepaste versie graag nog even in wordt toesturen

In de bijlagen de nieuwste versies in word. Ik ontvang graag de aanpassingen zodat ik deze kan verwerken.

Punt 1 zoek ik deze week uit. De complete stukken incl jouw tekstuele zaken kunnen dan eind deze week in ibabs verder op route worden gebracht.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e
Duurzame mobiliteit

E 5.1.2e @leeuwarden.nl
T 5.1.2e **M** 5.1.2e

Gemeente Leeuwarden

Van: Stellingwerf, Evert <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Verzonden: zondag 19 april 2026 16:15
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>; Secretariaat E. Stellingwerf <5.1.2e @leeuwarden.nl>
CC: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>; 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>; 5.1.2e 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>; 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>; 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>; 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: RE: Stukken PO Mobiliteit & Inrichting Openbare Ruimte

Dag allemaal,

Ik heb de stukken globaal bekeken.
Zie onderstaand een aantal suggesties per punt (in rood).
Opmerkingen op de startnotie PWR zitten in de bijlage (en een paar in de onderstaande mail).

Met vriendelijke groet,

Evert Stellingwerf
Wethouder gemeente Leeuwarden

Van: [redacted] <[redacted]@leeuwarden.nl>
Verzonden: donderdag 16 april 2026 15:41
Aan: Secretariaat E. Stellingwerf <[redacted]@leeuwarden.nl>; Stellingwerf, Evert <[redacted]@leeuwarden.nl>
CC: [redacted] <[redacted]@leeuwarden.nl>; [redacted] <[redacted]@leeuwarden.nl>; [redacted] <[redacted]@leeuwarden.nl>; [redacted] <[redacted]@leeuwarden.nl>; [redacted] <[redacted]@leeuwarden.nl>; [redacted] <[redacted]@leeuwarden.nl>
Onderwerp: Stukken PO Mobiliteit & Inrichting Openbare Ruimte

Beste Evert,

Gelet op de coalitieonderhandelingen komen de geplande overleggen van 20 april en 4 mei te vervallen. In afstemming met de secretariaten doen we de onderwerpen die niet kunnen wachten per mail aan jou toekomen voor reactie / akkoord. Voor nu gaat het om de volgende onderwerpen:

1. Beantwoorden motie stoepladen. Zie bijlagen. Contactpersoon [redacted].

1. Allereerste even een juridische checkvraag. Op basis van artikel 2.10 lid 2f is het algemene verbod in lid 1 niet van toepassing op:
   'plaatsing van e-oplaadpalen en -objecten indien en voor zover de plaatsing daarvan voldoet aan de door het college vastgestelde beleidsregels.' Klopt het dan wel dat we de APV moeten aanpassen? Of kunnen we volstaan met een aanpassing van de beleidsregels binnen de APV? (collegebevoegdheid). Anders gesteld: welke aanpassing is er precies nodig in de APV?
2. Ten tweede valt mij op dat in het collegevoorstel veel meer informatie en argumentatie zit die in de raadsbrief ontbreekt. Graag de volgende elementen opnemen in de raadsbrief:
   1. Argumenten voor het om VPA toe te staan
   2. Argumenten om te kiezen voor de platte laadkabel
3. Ten derde ben ik het niet eens met de formulering van het beslispunt om op 1 juni al te starten. Met de wijze waarop dit is opgeschreven begeven we ons op glad ijs (*'Vooruitlopend op het wijzigen van de APV en het opstellen van de nadere regels (vaststelling direct na de zomer) willen wij al op 1 juni starten met het toestaan van stoepladen. Wij zorgen ervoor dat de regels op dat moment duidelijk zijn voor inwoners. Er is op dit moment geen extra handhavingscapaciteit beschikbaar. Het voorstel is om alleen te handhaven op excessen waardoor de nodige capaciteit beperkt is (< 0,1 fte).'* Als het alleen gaat om vaststellen van nader regels (zie opmerking 1), dan lukt het wellicht om dit voor de zomer nog vast te stellen. Ik zou er voor zorgen dat we in ieder geval kunnen handhaven op excessen. Dus eerder zoiets: *'Tot aan de vaststelling van nieuwe regelgeving zijn wij terughoudend met handhaven op situaties die in lijn zijn met deze nieuwe regels. Wel zullen we optreden als er sprake is van onveilige situaties en excessen'*
4. Hoe zorgen we ervoor dat de kabels niet leiden tot struikelgevaar? Welke voorwaarden stellen we?
5. De brief van oktober 2024 hoeft niet als bijlage te worden toegevoegd. Een verwijzing in de tekst volstaat
6. Tot slot zie ik nog wat tekstuele zaken in het collegevoorstel en de informerende brief. De aangepaste versie graag nog even in wordt toesturen

2. Startnotitie PWR. Zie bijlagen. Contactpersoon [redacted].

1. Eens met het uitgangspunt om geen aparte Uitvoeringsagenda Klimaatadaptatie meer te hanteren. Voor het water- en droogtedeel kan deze landen in de PWR. Het 'hittedeel' zit dan in UP Vergroening en het lokaal hitteplan. Doet dit nog iets met de naamgeving van het nieuwe programma? 'Programma Water, Klimaatadaptatie en Riolering'?
2. In antwoord op jullie vragen:
   - Is de wethouder voldoende geïnformeerd over de voortgang? -> ik ben voldoende geïnformeerd
   - Welke aandachtspunten wil de wethouder aan de start van het project ons meegeven? -> zie opmerkingen in de bijlage
   - Looptijd PWR 2028- 2035 of een andere periode? -> ik zou uitgaan van een periode van 5 jaar (2028-2033). De inzichten zullen de komende jaren nog wel eens wijzigen
   - Willen we de raad kennis laten nemen van de startnotitie, en op welke wijze? -> met een informerende brief toesturen en aangeven dat we in overleg met de griffie een informerende bijeenkomst willen organiseren

3. Bewonersbrief invoering betaald parkeren Middelsee. Contactpersoon 5.1.2e
- Prima brief. Volgens mij kan deze worden verstuurd (ongeachte de exacte uitkomsten van coalitie-onderhandelingen)

En uiteraard mag je mij ook benaderen.

Succes met de onderhandelingen!



Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Senior adviseur Verkeer en Vervoer

Sector Inrichting en Beheer Buitenruimte / team Stedenbouw en Mobiliteit

E 5.1.2e @leeuwarden.nl

T 5.1.2e | **M** 5.1.2e

Gemeente Leeuwarden

Oldehoofsterkerkhof 2

Postbus 21000, 8900 JA LEEUWARDEN

T 14 058 | www.leeuwarden.nl | Twitter | Facebook



Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7

RAPPORT

Afwegingskader en eisen Verlengde Private Aansluitingen voor gemeenten

Definitief

Klant: Rijksdienst voor Ondernemend Nederland

Referentie: BI4317
Status: Definitief/1.2
Datum: 24 juni 2022

Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Laan 1914 no.35
3818 EX Amersfoort
Mobility & Infrastructure
Trade register number: 56515154

5.1.2e T
5.1.2e F
info@rhdhv.com E
royalhaskoningdhv.com W

Titel document: Afwegingskader en eisen Verlengde Private Aansluitingen voor gemeenten

Sub titel: Definitief
Referentie: BI4317
Status: 1.2/Definitief
Datum: 24 juni 2022
Projectnaam: RVO - NKL afwegingskader verlengd privaat aansluiten
Projectnummer: BI4317
Auteur(s): 5.1.2e, 5.1.2e, 5.1.2e

Opgesteld door: 5.1.2e, 5.1.2e, 5.1.2e

Classificatie

Projectgerelateerd

Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit document worden verveelvoudigd of openbaar gemaakt of worden gebruikt voor een ander doel dan waarvoor het document is vervaardigd. HaskoningDHV Nederland B.V. aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor dit document, anders dan jegens de Opdrachtgever.

Let op: dit document bevat mogelijk persoonsgegevens van medewerkers van HaskoningDHV Nederland B.V.. Voordat publicatie plaatsvindt (of anderszins openbaarmaking), dient dit document te worden geanonimiseerd of dient toestemming te worden verkregen om dit document met persoonsgegevens te publiceren. Dit hoeft niet als wet- of regelgeving anonimiseren niet toestaat.

1 Introductie en definitie 1

1.1 Aanleiding 1

1.2 Definitie 1

1.3 Leeswijzer 4

1.4 Totstandkoming van dit rapport 4

2 Afwegingskader ten aanzien van VPA’s 5

2.1 Waarom een gemeente met het vraagstuk rondom VPA's aan de slag gaat 5

2.2 Afwegingen ten aanzien van VPA’s 6

Ruimtelijke afwegingen 6

Juridische afwegingen 8

Organisatorische afwegingen 10

Financiële afwegingen 11

Technische- en veiligheidsafwegingen 12

2.3 Samenvattend 14

3 Aandachtspunten en eisen bij het toestaan van VPA’s 15

3.1 Aandachtspunten en eisen 15

1 Introductie en definitie

1.1 Aanleiding

Nederland zet steeds meer in op duurzame mobiliteit. De ambitie uit het klimaatakkoord is dat in 2030 alle nieuwe auto's emissievrij zijn. De verwachting is dat we dan richting 1,9 miljoen elektrische personenvoertuigen gaan en dat de overgrote meerderheid van deze elektrische voertuigen door (extern op te laden) batterijen zullen worden aangedreven. Hierdoor wordt de behoefte aan zowel (semi-)publieke als private laadinfrastructuur in verschillende vormen groter en groter. Eén van de vormen van private laadinfrastructuur is het Verlengd Privaat Aansluitpunt (VPA). Bij VPA bevindt de laadlocatie zich in de publieke ruimte, waarbij het laadpunt gevoed wordt via een kabel die is aangesloten op een private netaansluiting van een woonhuis (of bedrijfspand).

Omdat bij VPA's (een deel van) de laadvoorziening in de publieke ruimte is gelegen, komt een deel van de risico's en de verantwoordelijkheden bij de gemeente te liggen. Maar aangezien het gaat om een private aansluiting, hebben gemeenten minder invloed op dit onderdeel.
De verdeling van de risico's en verantwoordelijkheden en de onzekerheid die dit met zich meebrengt voor gemeenten roepen een aantal vragen op. Is het mogelijk VPA's op een technisch verantwoorde en veilige manier toe te passen en wie moet hiervoor zorgdragen? Wat zijn beleidsmatige afwegingen die gemeenten kunnen maken? Er is behoefte aan inzicht in de laatste (technologische) ontwikkelingen, de best practices en advies aan gemeenten en andere overheden hoe met VPA's om te gaan.

Om te zorgen dat gemeenten een goede afweging kunnen maken om al dan niet VPA's toe te staan, is er in deze rapportage een afwegingskader opgesteld dat rekening houdt met de volgende aspecten:

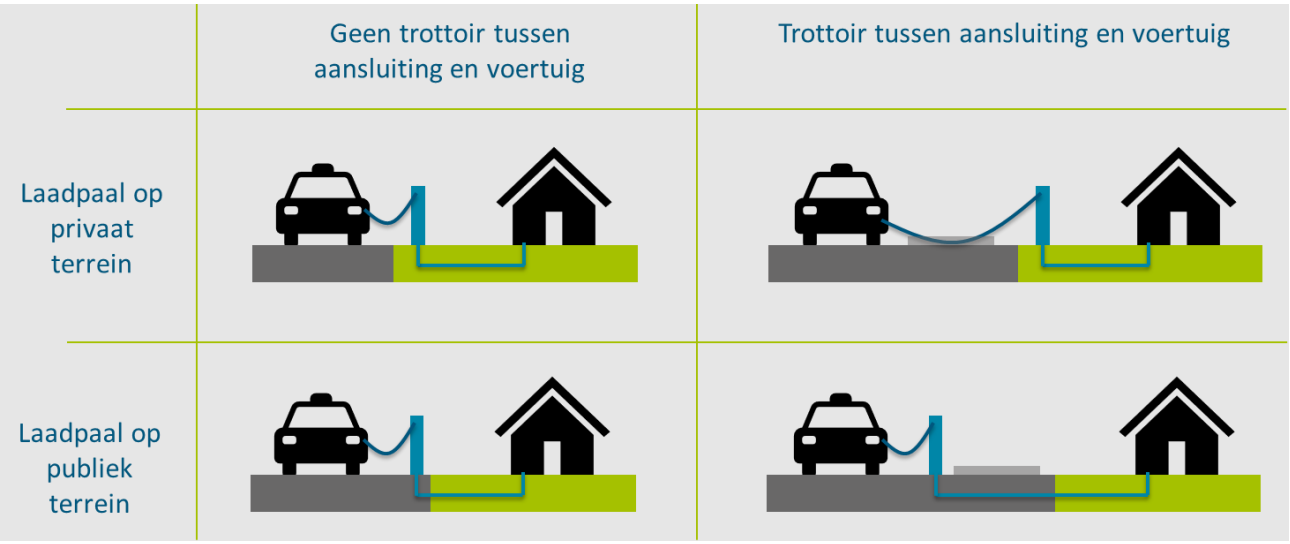
- Ruimtelijke aspecten
- Juridische aspecten
- Organisatorische aspecten
- Financiële aspecten
- Technische (veiligheids-)aspecten

Daarnaast wordt met deze rapportage een overzicht gegeven van (technische) eisen die een gemeente kunnen stellen bij realisatie van een VPA door een bewoner. Deze eisen moeten het overzichtelijk maken voor gemeenten welke eisen komen kijken bij VPA en op die manier bijdragen aan het versnellen van de uitrol van laadinfrastructuur, maar dienen ook om de veiligheid van de toepassing te waarborgen.

1.2 Definitie

In deze rapportage wordt de volgende definitie van VPA toegepast:

"Laadfaciliteit voor privaat gebruik, met de laadlocatie in de publieke ruimte, waarbij het laadpunt gevoed wordt via een kabel die is aangesloten op een private netaansluiting van een woonhuis of bedrijfspand"



Figuur 1 - meest voorkomende configuraties van VPA

De meest voorkomende configuraties zijn schematisch weergegeven in figuur 1. Daarnaast is er oog voor de volgende situaties:

- Laadpunt gemonteerd aan een object in de private ruimte, maar gesitueerd boven de openbare ruimte. Bijvoorbeeld een laadpaal gemonteerd aan een gevel.
- Laadpaal op private ruimte die een parkeerplek op private ruimte bedient, maar waarvan de kabel door de publieke ruimte loopt.
- Binnen deze definitie vallen dus zowel gereserveerde als niet-gereserveerde parkeerplekken.

Voor deze vormen van VPA's is deze rapportage van toepassing, inclusief de afwegingen, aandachtspunten en eisen.

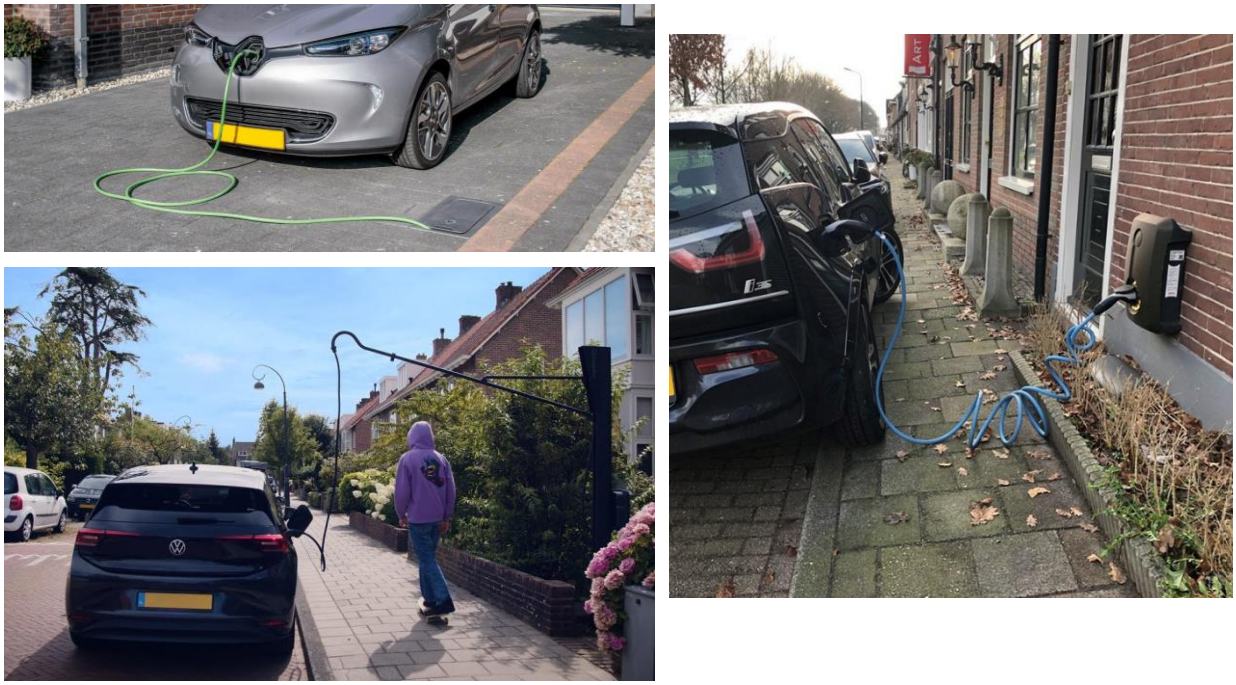
In figuur 2 zijn enkele voorbeelden van toepassingen van VPA's weergegeven.











Figuur 2 - voorbeelden van VPA-toepassingen

Laadpalen voor publiek gebruik en op mandelig terrein vallen buiten scope
Binnen deze definitie van VPA's vallen geen laadpalen die voor publiek gebruik bestemd zijn. Onder de scope valt niet het verkopen van stroom aan derden, door bijvoorbeeld activatie met een laadpas. Uitgangspunt in deze rapportage is dat dat het toepassingsgebied is van openbare laadpalen, die gerealiseerd worden door laadpaalexploitanten. Als een bewoner een laadpaal voor anderen toegankelijk wil maken, fungeert deze als exploitant en moet hij ook voldoen aan de eisen die aan exploitanten in de openbare ruimte gesteld worden. Daarnaast treedt de eigenaar in concurrentie met de exploitant van publieke laadpalen. Aan het door een particulier realiseren van laadpalen voor publiek gebruik zitten dus een aantal haken en ogen, maar die worden niet behandeld in deze rapportage.

Ook laadpalen op mandelig terrein vallen buiten de bovengenoemde definitie van VPA's. Een mandeligheid is een bijzondere vorm van mede-eigendom. Bij mandelig terrein gaat het om terreinen die niet volledig privé zijn, maar ook niet openbaar. Parkeerterreinen waarbij de parkeerplaatsen van eigenaren gezamenlijk zijn en waarbij niemand recht heeft op een eigen parkeerplaats, is een vorm van mandeligheid. Dit is vaak het geval bij VVE-gebouwen. In de praktijk kan dit leiden tot geschilpunten over wie waar mag parkeren, de realisatie van (gezamenlijke) initiatieven, beheer en de daadwerkelijke uitvoer van gezamenlijk onderhoud.

Wij adviseren gemeenten nadrukkelijk om extra rekening te houden met deze mate van complexiteit bij het wel of niet toepassen van laadpalen op mandelig terrein en dit afzonderlijk af te wegen.

1.3 Leeswijzer

Deze rapportage helpt gemeenten bij het bepalen van een standpunt ten aanzien van VPA's. In hoofdstuk 2 is een afwegingskader ten aanzien van deze VPA's weergegeven. Eerst komt aan bod waarom gemeenten met het vraagstuk naar VPA's aan de slag moeten. Dan worden alle afwegingen ten aanzien van VPA's beschreven. Dit hoofdstuk sluit af met een samenvattende paragraaf.

In hoofdstuk 3 is beschreven welke aandachtspunten rondom de toepassing van VPA aan de orde zijn en welke eisen er kunnen worden gesteld, indien van toepassing, bij het toestaan van VPA's. Gemeenten kunnen deze eisen stellen ten aanzien van de realisatie, beheer en onderhoud van VPA's als ze besluiten om VPA's toe te staan.

1.4 Totstandkoming van dit rapport

Bij de totstandkoming van dit rapport zijn vertegenwoordigers betrokken vanuit de samenwerkingsregio's in het kader van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL-regio's).

Daarnaast zijn een aantal gemeenten geïnterviewd:

- Gemeente Krimpenerwaard
- Gemeente Venlo
- Gemeente Leeuwarden
- Gemeente Aa en Hunze
- Gemeente Utrecht

Tijdens de interviews is er onder andere ingegaan op wat de gemeenten nu al doen op het gebied van VPA's, de ervaring met VPA's binnen gemeenten, de mogelijke afwegingen bij het wel of niet toestaan van VPA's en hoe om te gaan met bestaande VPA's.

2 Afwegingskader ten aanzien van VPA’s

In dit hoofdstuk zijn de redenen opgenomen waarom een gemeente met VPA’s aan de slag gaat. Daarnaast zijn alle afwegingen opgenomen die een rol spelen bij het wel of niet toestaan van VPA’s.

2.1 Waarom een gemeente met het vraagstuk rondom VPA's aan de slag gaat

De opgave om voldoende laadinfrastructuur te realiseren voor de toenemende groei van elektrische auto’s is enorm. Thuis of in de buurt van het huis kunnen laden is voor bijna alle elektrische rijders belangrijk. Een deel van de bewoners heeft de beschikking over een eigen (private) parkeergelegenheid en kan daar een eigen laadinfrastructuur realiseren. Als een bewoner geen eigen oprit heeft, is deze voor het laden aangewezen op een publieke laadpaal die (nog) niet altijd op korte afstand van de woning ligt. In dat geval kan de bewoner de vraag stellen aan de gemeente om een VPA te (helpen) plaatsen. Aantrekkelijk voor een bewoner is dat de kosten voor privaat laden lager kunnen zijn dan laden aan een publieke laadpaal. Wel moet de bewoner zelf een laadpaal aanschaffen en (laten) installeren.

Verder kunnen VPA’s een middel zijn om EV-rijden te stimuleren en daarmee de mobiliteit binnen een gemeente te verduurzamen. Als achter de netaansluiting ook energie opgewekt wordt, in de vorm van zonnepanelen, wordt vraag en aanbod van energie nog dichter bij elkaar gebracht. De gemeente zal het verzoek om een VPA moeten afwegen tegen alle relevante belangen die daarbij komen kijken en die hierna worden toegelicht.

2.2 Afwegingen ten aanzien van VPA’s

In deze paragraaf zetten we uiteen welke aandachtspunten VPA’s met zich meebrengen. De afwegingen zijn gecategoriseerd in ruimtelijke, juridische, organisatorische, financiële en technische (veiligheids-) aspecten. Bij elke afweging is een omschrijving opgenomen en zijn er concrete acties opgenomen waar gemeenten rekening mee moeten houden, wanneer dit aspect van toepassing is binnen de gemeente.

Ruimtelijke afwegingen

Impact op de openbare ruimte

Omschrijving	Veel VPA’s zorgen voor een verrommeling van het straatbeeld. De gemeente is verantwoordelijk voor de inrichting van de openbare ruimte. Het toevoegen van objecten in de openbare ruimte door particulieren zal zij daarom willen reguleren. Er zijn veel verschillende soorten VPA’s, zodat er sprake kan zijn van verrommeling van het straatbeeld wanneer VPA’s worden toegestaan. Ook wanneer de gemeente een keuze maakt voor één vorm van VPA, zoals de kabelgoot, een chargearm, kabelmat, streetplug etc., zal de toepassing daarvan per woning en straat van elkaar kunnen verschillen omdat woningen en straten verschillen en een andere uitstraling kunnen hebben. De kwantiteit speelt ook een rol; in een relatief rustige straat met bijvoorbeeld 7 woningen aan weerszijden zou je al 14 VPA’s kunnen krijgen als die worden toegestaan.
Afweging	Om de mate van verrommeling te beperken als VPA’s worden toegestaan, kan het wenselijk zijn om één type VPA toe te staan en te streven naar uniformiteit (hoewel ook dan het straatbeeld kan worden aangetast zoals hierboven beschreven). De gemeente kan bijvoorbeeld in de APV of in een andere verordening een vergunningvereiste voor het plaatsen van een VPA opnemen en daarbij een bepaald type voorschrijven. De gemeente kan ook vanuit privaatrechtelijk oogpunt alleen toestemming verlenen aan een gebruiker voor een bepaald type VPA. Het is aan te raden dit dan op te nemen in beleid, zodat gebruikers weten waar zij aan toe zijn. Vanzelfsprekend is het belangrijk dat het privaatrechtelijk en publiekrechtelijk handelen van de gemeente op elkaar zijn afgestemd. Het is bijvoorbeeld onwenselijk dat iemand wel een vergunning op grond van de APV verkrijgt, maar geen privaatrechtelijke toestemming om de laadpaal in gemeentelijke grond te plaatsen, of andersom. Interne afstemming op beide punten is dus gewenst.
Acties bij toestaan VPA	• Eventueel in APV of andere verordening vergunningvereiste voor het plaatsen van VPA opnemen één type voorschrijven. • En/of alleen privaatrechtelijk toestemming verlenen voor één type. • Handhaven op het gebruikte type.
Acties bij niet toestaan VPA	• Eventueel expliciet verbod opnemen in APV of andere verordening (als er niet al een verbod in staat voor het plaatsen van obstakels op de openbare weg). • Geen privaatrechtelijke toestemming verlenen voor VPA. • Minimaal reageren op en handhaven bij meldingen van burgers.

Toegankelijkheid van de openbare ruimte

Omschrijving	De toegankelijkheid van de openbare ruimte, ook voor minder validen en ouderen, is een aandachtspunt bij VPA’s. Zeker wanneer er een kabel over de stoep wordt getrokken of er gebruik wordt gemaakt van een kabelmat, vormt dit een obstakel dat mensen kan hinderen. Gemeenten beschouwen VPA's daarom veelal als vergunningplichtig op grond van de APV, waarin doorgaans is opgenomen dat het niet is toegestaan om zonder vergunning voorwerpen te plaatsen aan, boven, op of in de weg.
Afweging	De gemeente kan de toepassing van en het al dan niet toestaan van VPA's reguleren in bijvoorbeeld de APV. Bij het vergunningplichtig maken van VPA's kunnen voorwaarden

	worden gesteld, zoals het waarborgen van de toegankelijkheid van de openbare ruimte. Gedacht kan worden aan eisen als het wegwerken van kabels, niet voor nooduitgangen, geen laadpaal als de stoep te smal is etc. Deze voorwaarden kunnen dan worden getoetst bij het proces van vergunningverlening.
Acties bij toestaan VPA	• Voorwaarden voor toegankelijkheid stoep opnemen in APV. • Voorwaarden handhaven.
Acties bij niet toestaan VPA	• Verbod opnemen in APV of APV controleren op algemeen verbod voor het plaatsen van obstakels. • Minimaal reageren op en handhaven bij meldingen van burgers.

Beschikbaarheid parkeerplaats

Omschrijving	Als bewoners een VPA realiseren, claimen ze daarmee informeel de parkeerplek erbij voor hun eigen voertuig. Dit kan voor een gevoel van ongelijkheid in de buurt zorgen.
Afweging	Het is belangrijk om voor het toestaan van een VPA te verkennen of de omwonenden hiermee akkoord gaan. Het initiatief hiertoe kan bij de aanvrager van de VPA neergelegd worden.
Acties bij toestaan VPA	• Omwonenden betrekken bij behandeling aanvraag VPA.
Acties bij niet toestaan VPA	• Geen bijzonderheden.

Gelijkheid tussen bewoners

Omschrijving	Sommige delen van een gemeente lenen zich niet goed voor VPA's, bijvoorbeeld als de parkeerdruk hoog is of als de inrichting van de straat zich er bij de ene woning niet voor leent om VPA's toe te passen en bij de andere wel. Wanneer gemeenten onderscheid maken per buurt waar zij wel of niet VPA's toestaan, zorgt dat voor ongelijkheid tussen bewoners en een niet-eenduidig beleid. Dit heeft op zijn beurt weer effect op de handhaafbaarheid door BOA's.
Afweging	De gemeente kan het beleid achter VPA's en de strategische keuzes rondom de toepassing van VPA's, al dan niet onderverdeeld per buurt of wijk, opnemen in een laadvisie. Op die manier wordt ongelijkheid niet weggenomen, maar kunnen de verschillen per gebied en situatie in kaart worden gebracht en kan de afweging om VPA's in sommige gevallen wel of niet toe te staan worden gemotiveerd. De gemeente kan onder verwijzing naar de laadvisie geen privaatrechtelijke toestemming verlenen in de wijken waar VPA's onwenselijk worden geacht, of zij kan dit (ook) in een APV of andere verordening regelen door alleen vergunning te verlenen voor de wijken waar zij VPA's wel passend vindt.
Acties bij toestaan VPA	• Beleid formuleren en onderbouwen in laadvisie. • Eventueel vergunningvoorwaarden opnemen in APV of andere verordening. • Alleen privaatrechtelijke toestemming verlenen voor passende wijken. • Handhaven van vergunningvoorwaarden.
Acties bij niet toestaan VPA	• Geen privaatrechtelijke toestemming verlenen voor VPA. • Eventueel expliciet verbod opnemen in APV of andere verordening. • Vastleggen in de gemeentelijke laadvisie. • Minimaal reageren op en handhaven bij meldingen van burgers.

Nut en noodzaak VPA

Omschrijving	Een vraag is hoe de behoefte aan VPA's zich in de toekomst zal ontwikkelen. Alle gemeenten bieden een vorm van publieke laadinfrastructuur aan hun bewoners aan en het netwerk groeit snel. Veel gemeenten zetten hierop in, wat de behoefte aan VPA's kan doen afnemen. Andersom kan (grootschalige) toepassing van VPA's een bedreiging vormen voor de businesscase van een CPO en het dus onaantrekkelijk maken om te investeren in een dekkend laadnetwerk in de betreffende gemeente. Het kan namelijk ook zo zijn dat bij het toestaan van VPA's; dit een versterkend effect heeft op de vraag naar nog meer VPA's, ook gezien het marktaandeel van elektrische auto's toeneemt.
Afweging	We adviseren de gemeente het beleid achter VPA en de strategische keuzes rondom de toepassing van VPA's, rekening houdend met de ontwikkeling van laadinfra-markt, op te nemen in een op te stellen laadvisie van de gemeente en in gesprek te gaan met opererende CPO's.
Acties bij toestaan VPA	• Beleid en (strategische) keuzes rondom VPA opnemen in laadvisie. • In gesprek met in de gemeente opererende CPO's.
Acties bij niet toestaan VPA	• Beleid en (strategische) keuzes rondom VPA opnemen in laadvisie.

Juridische afwegingen

Eigendom

Omschrijving	De eigenaar van de grond wordt door natrekking ook eigenaar van de werken die op de grond zijn geplaatst en die duurzaam met de grond zijn verenigd (artikel 5:20 Burgerlijk Wetboek). De gemeente zal dus eigenaar worden van een laadpaal of laadobject (hierna gezamenlijk 'laadpaal') die in gemeentegrond is geplaatst met de bedoeling om daar duurzaam ter plaatse te blijven.
Afweging	Wil de gemeente geen eigenaar worden van de objecten, dan zal er een opstalrecht moeten worden gegeven voor de objecten. De gemeente kan er ook voor kiezen om geen opstalrecht te verlenen en dus eigenaar te worden van de objecten, maar door middel van een overeenkomst met de bewoner afspraken maken over onderhoud, melding van een verhuizing etc. De gemeente zal vervolgens moeten toezien op de naleving van de overeenkomsten, er zullen bijvoorbeeld periodieke controles moeten worden uitgevoerd.
Acties bij toestaan VPA	• Gemeente moet keuze maken of hij/zij eigenaar van laadvoorziening wil zijn. • Zo niet, dan opstalrecht via overeenkomst verlenen aan eigenaar. • Akte van vestiging opstalrecht vastleggen bij notaris. • Actieve handhaving en controle van overeenkomst.
Acties bij niet toestaan VPA	• Controles uitvoeren op aanwezigheid illegale VPA's in gemeente, maar minimaal reageren op en handhaven bij meldingen van burgers. Anders kan gemeente ook bij niet toestaan VPA als eigenaar worden aangemerkt.

Aansprakelijkheid

Omschrijving	De gemeente die door natrekking eigenaar is van de laadpaal (of andere objecten), is ook aansprakelijk voor schade als die het gevolg is van de laadpaal. Dan rust er een risicoaansprakelijkheid op de gemeente op grond van artikel 6:174 Burgerlijk Wetboek. Wanneer een opstalrecht is verleend voor de plaatsing van de laadpaal, blijft de bewoner eigenaar van de laadpaal en daarmee aansprakelijk. Het opstalrecht moet worden ingeschreven in de openbare registers, zodat derden kunnen nazoeken wie de eigenaar is van de opstal.

Afweging	Met de bewoner kan een overeenkomst worden gesloten waarbij wordt afgesproken dat eventuele schadevergoedingen die de gemeente moet betalen, op de bewoner worden verhaald. Er moet hierbij worden bedacht dat er een kans is dat de gemeente (gedeeltelijk) aansprakelijk blijft bij ongelukken in de straat of de stoep vanwege haar verantwoordelijkheid voor de openbare ruimte en bedacht moet worden dat de draagkracht van een particulier (en de aanwezigheid en dekking van een opstal-/ aansprakelijkheidsverzekering) onvoldoende kan zijn om de kosten te kunnen verhalen.
Acties bij toestaan VPA	• Opstalrecht via overeenkomst verlenen aan eigenaar. • Akte van vestiging opstalrecht vastleggen bij notaris. • Overeenkomst met eigenaar m.b.t schadevergoedingen. • Incalculeren dat gemeente verantwoordelijk is voor openbare ruimte en dat eigenaar misschien onvoldoende draagkrachtig is om kosten op te kunnen verhalen.
Acties bij niet toestaan VPA	• Controles uitvoeren op aanwezigheid illegale VPA's in gemeente, maar minimaal reageren op en handhaven bij meldingen van burgers. Anders kan gemeente ook bij niet toestaan VPA als eigenaar worden aangemerkt.

Concessie

Omschrijving	Veel gemeenten/regio's hebben concessies verleend aan ondernemingen om publieke laadpalen in de gemeente te mogen plaatsen. Mogelijk bevat de concessie afspraken over VPA's binnen de gemeente.
Afweging	Wanneer de gemeente VPA's toestaat, kan zij inschrijvende partijen bij een (op)nieuw te verlenen concessie hierover voor of bij het uitzetten van de concessie informeren.
Acties bij toestaan VPA	• Controleren concessieafspraken CPO's. • Informeren partijen en opnemen in concessieafspraken bij nieuw te verlenen concessie over VPA's.
Acties bij niet toestaan VPA	• Geen bijzonderheden

Organisatorische afwegingen

Interne processen

Omschrijving	VPA's vereisen extra inzet van medewerkers van de gemeente. Staat een gemeente VPA's niet toe, dan zal de gemeente moeten inzetten op handhaving, in ieder geval als er meldingen binnenkomen. Worden VPA's wel toegestaan, dan zijn er mogelijk vergunningen nodig, moet er een overeenkomst worden gesloten of opstalrecht worden afgegeven. De gemeente moet beheer uitvoeren op de VPA's en de overeenkomsten, zoals periodiek controleren of er onderhoud wordt gepleegd en reageren op meldingen bij schade of verloedering. Wanneer de bewoner verhuist, zal de gemeente moeten nagaan of de nieuwe bewoner de VPA wil overnemen. Als die dat niet wil, zal de gemeente erop moeten toezien dat de VPA wordt verwijderd en de openbare ruimte weer in oude staat wordt gebracht. Dit alles brengt extra interne procesgangen en besluitvormingsprocessen met zich mee.
Afweging	De gemeente kan leges in rekening brengen bij de bewoners die een aanvraag voor een vergunning voor een VPA indienen. Deze leges zullen niet alle gemeentelijke kosten dekken, maar alleen zien op de gemeentelijke kosten voor het verstrekken van de vergunning. De gemeente kan ook in een overeenkomst afspraken maken over te vergoeden kosten, mits dit geen overlap heeft met kosten die de gemeente al door leges kan verhalen. Hiermee kunnen de kosten of een deel van de kosten die gepaard gaan met de extra interne processen en procedures voor de gemeente in verband met VPA's gedekt worden.
Acties bij toestaan VPA	• In gesprek gaan met de afdelingen binnen de gemeenten, waaronder handhaving, meldingen, vergunningen, beheer, civiele uitvoer, juridisch en beleid over de benodigde werkzaamheden en capaciteit voor het opstellen van beleid, voor handhaving & klachtenafhandeling én voor de aanvraag-, realisatie-, beheer- en onderhoudsfase van VPA's. • Eventueel regels rondom leges voor VPA-vergunning vaststellen in de legesverordening. • Eventueel afspraken opnemen over te vergoeden kosten in een overeenkomst tussen gemeente en bewoner.
Acties bij niet toestaan VPA	• In gesprek gaan met de afdelingen binnen de gemeenten, waaronder handhaving, meldingen, vergunningen, juridisch en beleid over de benodigde werkzaamheden en capaciteit voor het opstellen van beleid, voor handhaving & klachtenafhandeling én voor de aanvraagfase omtrent het verbieden van VPA's.

Bestaande VPA's

Omschrijving	Verschillende gemeenten staan nu VPA's toe. Het al bestaan van VPA's binnen een gemeente, speelt een impliciete rol bij het verder toestaan of juist verbieden van VPA's. Gemeenten kunnen, door de huidige ervaring die ze met VPA's hebben, ervoor kiezen om met het bestaand of een aangepast beleid VPA's verder toe te staan. Het kan ook zijn dat, op basis van een hernieuwde afweging, een gemeente besluit VPA's niet meer toe te staan.
Afweging	Een gemeente kan nieuw beleid vormen en is niet gehouden om het beleid te baseren op een bestaande situatie. Wil de gemeente geen VPA's meer toestaan, dan kan het beleid vormen waarmee het verduidelijkt hoe het omgaat met bestaande situaties. Hierbij is communicatie naar de bewoners van belang, waarin het nieuwe beleid uitgelegd wordt. Wil de gemeente geen VPA's meer toestaan, dan kan zij haar beleid wijzigen. Is de bestaande VPA niet vergunningplichtig of anderszins in strijd met publiekrechtelijke regelgeving, dan kan de gemeente op grond van haar eigendomsrecht eisen dat deze wordt verwijderd. Heeft de gemeente afspraken gemaakt met de bewoner over het

	realiseren van de bestaande VPA, dan hangt het af van die afspraken of en hoe de gemeente op haar toestemming kan terugkomen. De gemeente kan ook een uitsterfregeling hanteren: geen nieuwe VPA's meer toestaan, maar de bestaande gedogen. Hierbij is wel van belang dat aanpassingen aan de VPA niet meer mogelijk zijn. Mogelijk kan ook een einddatum voor VPA's opgenomen worden. Zijn bestaande VPA's in strijd met de APV en is daarvoor geen vergunning verleend, dan moet de gemeente handhavend optreden. De gemeente kan, onder omstandigheden en goed gemotiveerd, prioriteit aanbrengen in situaties waarop het handhaaft. Wanneer er echter een verzoek om handhaving wordt ingediend, zal de gemeente moeten optreden.
Acties bij toestaan VPA	• (Nieuw) beleid rondom VPA formuleren en onderbouwen in laadvisie. • (Nieuw) beleid communiceren met bewoners.
Acties bij niet toestaan VPA	• (Nieuw) beleid rondom niet toestaan van VPA formuleren en onderbouwen in laadvisie. • Beleid formuleren op de bestaande VPA's. • Communiceren naar bewoners dat en waarom de gemeente VPA's verbiedt. • Optreden tegen VPA's op grond van eigendomsrecht. • Bestaande afspraken rondom VPA's nalopen en controleren of gemeente toestemming kan intrekken. • Uitsterfregeling formuleren in beleid en/of in APV. • Minimaal reageren op en handhaven bij meldingen van burgers.

Financiële afwegingen

Extra benodigde werkzaamheden en kosten

Omschrijving	Hoewel de gemeente kosten bespaart, omdat zij niet zelf een laadpaal hoeft aan te leggen, maar de bewoner dit doorgaans zelf bekostigt, brengen VPA's toch extra kosten met zich mee voor de gemeente die zich niet of in mindere mate voordoen bij publieke laadinfra. De hiervoor bij 'interne processen' benoemde extra taken en werkzaamheden die komen kijken bij het reguleren van VPA's brengen extra kosten met zich mee, zoals kosten voor: • Ambtelijke uren voor contractvorming of behandeling van vergunningaanvragen; • Extra inzet van medewerkers voor handhaving, klachtenafhandeling en meldingen van bijvoorbeeld schade of verloedering; • Realisatie, beheer en onderhoud en de achterliggende processen die hiermee gemoeid gaan; • Aansprakelijkheid voor schade als die het gevolg is van de laadpaal. Dit voor gemeente die door natrekking eigenaar blijkt te zijn van de laadpaal (of andere objecten); • Communicatie en stakeholdermanagement; • Meerjarenbeleid rondom VPA's; • Overige interne procesgangen, procedures en besluitvormingsprocessen, zoals het eventueel opstellen van verkeersbesluiten, toezien op procedures bij verhuizingen, regie houden op de openbare ruimte en de ondergrondse infrastructuur.
Afweging	De gemeente kan leges in rekening brengen bij de bewoners die een aanvraag voor een vergunning voor een VPA indienen. Deze leges zullen niet alle gemeentelijke kosten dekken, maar alleen zien op de gemeentelijke kosten voor het verstrekken van de vergunning. De gemeente kan ook in een overeenkomst afspraken maken over te vergoeden kosten, mits dit geen overlap heeft met kosten die de gemeente al door

	leges kan verhalen. Hiermee kunnen de kosten of een deel van de kosten die gepaard gaan met de extra gemeentelijke kostenposten in verband met VPA's gedekt worden.
Acties bij toestaan VPA	• Eventueel regels rondom leges voor VPA-vergunning vaststellen in de legesverordening. • Eventueel afspraken opnemen over te vergoeden kosten in een overeenkomst tussen gemeente en bewoner. • Rekening houden met ambtelijke inzet voor contractvorming, handhaving, realisatie, besluitvormingsprocessen. • Incalculeren dat gemeente verantwoordelijk is voor openbare ruimte en dat eigenaar misschien onvoldoende draagkrachtig is om kosten op te kunnen verhalen.
Acties bij niet toestaan VPA	• Intern communiceren dat de gemeente VPA's verbiedt. • Rekening houden met ambtelijke inzet op handhaving, besluitvormingsprocessen en communicatie.

Technische- en veiligheidsafwegingen

Slip- en struikelgevaar

Omschrijving	Niet voor elke woning is direct een parkeerplaats beschikbaar, waardoor het nodig kan zijn dat de bekabeling van de VPA een openbare weg of fietspad doorkruist om een parkeerplaats te bereiken. Dit brengt gevaren met zich mee, bijvoorbeeld slip- en struikelgevaar bij een kabelgoot of kabelmat, of andere gevaren door het loskomen van kabels of de kabelmatten.
Afweging	De gemeente kan de toepassing van en het al dan niet toestaan van VPA's reguleren in de APV, waarbij rekening wordt gehouden met de bekabeling ten aanzien van slip- en struikelgevaar in de openbare ruimte en voorwaarden stellen om dit gevaar te voorkomen. Deze voorwaarden kunnen in een later stadium ook getoetst worden.
Acties bij toestaan VPA	• Voorwaarden ter voorkoming van struikelgevaar opnemen in APV. • Voorwaarden handhaven.
Acties bij niet toestaan VPA	• Verbod opnemen in APV of APV controleren op algemeen verbod. • Minimaal reageren op en handhaven bij meldingen van burgers.

Druk op ondergrondse infrastructuur

Omschrijving	VPA's waarbij bekabeling ingegraven wordt zorgen voor extra infrastructuur in de ondergrond, waar vaak al veel infrastructuur aanwezig is. Dit heeft gevolgen voor aanleg of renovatie van publieke voorzieningen, zoals riolering, glasvezel, warmtenetten, elektriciteitsnet, waterleidingen etc. Doorgaans zal de gemeente regie willen behouden op de werkzaamheden in de ondergrond en een particulier niet toestaan om dat te doen. Wanneer het particulieren wordt toegestaan om kabels en leidingen te plaatsen in de ondergrond, bemoeilijkt dit de uitvoering van werkzaamheden door de nutsbedrijven.
Afweging	De opdrachtgever die graafwerkzaamheden laat uitvoeren in de ondergrond moet een melding doen aan de Dienst voor het Kadaster en openbare registers op grond van de Wet informatie-uitwisseling bovengrondse en ondergrondse netten en netwerken, de zogenoemde KLIC-melding. Hierdoor ontvang je vóór het graven informatie over de ligging van de bestaande leidingen en kabels. Na het graven moet je ook een revisietekening indienen zodat bekend is waar de nieuwe kabel ligt. Deze verplichting geldt ook als de opdrachtgever een particulier is. Hiermee kan zicht worden gehouden op de ondergrondse infrastructuur (maar uiteraard op zichzelf niet voorkomen dat de

	druk op de ondergrond toeneemt). Wanneer de gemeente de regie wil houden op de ondergrond, kan zij de graafwerkzaamheden laten uitvoeren door een door haar geselecteerde partij en de kosten verhalen op de bewoner.
Acties bij toestaan VPA	• Bij graafwerkzaamheden, toezien op uitvoer KLIC-melding aan de Dienst voor het Kadaster en openbare registers. • Na graafwerkzaamheden, toezien op uitvoer en indienen revisietekening. • Zoveel als mogelijk regie houden op de (graaf-) werkzaamheden.
Acties bij niet toestaan VPA	• Minimaal reageren op en handhaven bij meldingen van burgers.

Veiligheidsrisico's

Omschrijving	Bij een VPA ligt het initiatief tot het realiseren van de laadinfrastructuur vaak bij de bewoner. Er is dus minder toezicht op de kwaliteit van de gebruikte laadinfrastructuur, bekabeling en elektrotechnische aansluiting. Dit kan een veiligheidsrisico vormen.
Afweging	Als gemeente kan je eisen stellen zodat de laadinfrastructuur voldoet aan de geldende NEN-, IEC, en ISO-normen, en een CE-keurmerk heeft. Verder kan de gemeente eisen dat aanleg door een erkend installateur gedaan wordt, en eventueel een schouw na oplevering door een expert namens de gemeente eisen. Sla zeker de Basisset AC-laden van het NKL na. Hierin zijn de technische eisen aan een laadpaal uitgewerkt, waarvan er veel ook voor private laadpalen van toepassing zijn.
Acties bij toestaan VPA	• Eisen stellen aan de realisatie, beheer en onderhoud van de laadinfrastructuur, zodat de laadinfrastructuur voldoet aan de NEN-, IEC, en ISO-normen, en een CE-keurmerk heeft. • Eisen dat de aanleg door een erkend installateur gedaan wordt. • Handhaven en toezien op de uitvoer en naleven van de gestelde eisen.
Acties bij niet toestaan VPA	• Beleid ten aanzien van eisen formuleren op de bestaande VPA's. • Minimaal reageren op en handhaven bij meldingen van burgers.

Werkzaamheden netbeheerder

Omschrijving	Het werk van de netbeheerder is complexer bij VPA's dan andere laadpunten, omdat per geval gekeken moet worden naar de kruising van de VPA met de kabels- en leidingenstrook, de veiligheid van de aansluitingen en onvoorspelbaar laadgedrag.
Afweging	De netbeheerder en degene die de VPA aansluit moeten met elkaar in overleg over bovengenoemde punten. De netbeheerder zal zijn werkprocessen daarop moeten afstemmen.
Acties bij toestaan VPA	• Toezien op tot stand komen gesprek met netbeheerder en aanvrager VPA over het energiesysteem.
Acties bij niet toestaan VPA	• Minimaal reageren op en handhaven bij meldingen van burgers.

2.3 Samenvattend

In paragraaf 2.1 is uiteengezet waarom een gemeente met VPA's aan de slag gaat. In paragraaf 2.2 zijn de afwegingen ten aanzien van VPA's genoemd, mét daarbij een omschrijving van de afwegingen én de concrete acties waar gemeenten rekening mee moeten houden.

Met deze aspecten gezamenlijk is het aan de gemeenten om een afweging te maken om VPA's al dan niet toe te staan. Wegen de redenen om VPA's toe te staan zwaarder dan de redenen om dat niet te doen? Zijn de acties die genomen dienen te worden als VPA's worden toegestaan acceptabel, en is de gemeente bereid de restrisico's te dragen? In dergelijke gevallen kunnen gemeenten VPA's toestaan.

Het kader in deze rapportage levert geen uniform toepasselijk beleid op, aangezien elke gemeente en elke situatie om zijn eigen context vraagt. Hiermee kunnen dezelfde afwegingsaspecten tot andere keuzes leiden voor de verschillende gemeenten. Om tot een contextuele beleidskeuze te komen, worden gemeenten geadviseerd om de redenen om VPA's te overwegen en de afwegingen die redenen kunnen zijn om VPA's niet toe te staan, zoveel als mogelijk en wenselijk, afzonderlijk van andere gemeenten na te lopen.

Wegen de maatregelen die gemeenten hebben te nemen en de restrisico's niet op tegen de voordelen van VPA's? Dan kunnen gemeenten het beste VPA's geheel verbieden in hun gemeente. Bij een dergelijke beslissing én om deze beslissing te borgen wordt geadviseerd de acties bij het niet toestaan van VPA's (zie paragraaf 2.2) uit te voeren.

Veel gemeenten in Nederland kiezen voor deze lijn. De G4-gemeenten hebben ervoor gekozen om geen VPA's toe te staan, omdat hun ervaring is dat bij het grootschalig toepassen van VPA's de voordelen niet opwegen tegen de nadelen. Ook de RAL-regio Zuid adviseert de gemeenten geen VPA's toe te staan.

Als een gemeente besluit VPA's toch toe te staan, dan zullen verschillende acties moeten worden ondernomen die zijn benoemd bij de afwegingen. Het volgende hoofdstuk (hoofdstuk 3) gaat verder in op de aandachtspunten en eisen die gemeenten kunt stellen aan VPA's als zij overgaan tot het toestaan van VPA's.

3 Aandachtspunten en eisen bij het toestaan van VPA's

Als het besluit is genomen om VPA's toe te staan, dan dient de gemeente rekening te houden met verschillende aandachtspunten omtrent de toepassing van VPA. In dit hoofdstuk zijn in tabel 1 de belangrijkste vereisten opgenomen die gemeenten kunnen stellen bij het toestaan van VPA. Het doel hiervan is om gemeenten een overzicht te bieden van aandachtspunten en de verschillende eisen die relevant zijn bij de realisatie, beheer en onderhoud van VPA's als gekozen wordt om VPA's toe te staan.

Noot: Deze aandachtspunten en eisen vormen geen handleiding voor het realiseren van VPA's. Niet alle eisen/aandachtspunten zijn altijd van toepassing. Gemeenten dienen de eisenset dus altijd toe te passen op hun eigen situatie.

De gemeenten kunnen eisen stellen ten aanzien van:

- Het aanvragen van een VPA;
- Vormgeving van een VPA;
- Techniek en veiligheid rondom VPA;
- Standaarden en normen bij VPA;

3.1 Aandachtspunten en eisen

Tabel 1: Aandachtspunten en eisen voor de realisatie, beheer en onderhoud van VPA's

Categorie	Aandachtspunt	Eis
Aanvraag	Overleg met gemeente	De plaatsing van laadinstallaties evenals de inrichting van de laadlocatie en de openbare ruimte, dienen in overleg plaats te vinden tussen de gemeente en de bewoner(s). De gemeente blijft verantwoordelijk voor de openbare ruimte en behoudt de regie over het besluitvormingsproces voor verschillende elementen in de openbare ruimte.
Aanvraag	Ontwerp laadlocatie	Vóór realisatie van de laadlocatie dient de realiserende partij een ontwerp in bij de gemeente, waarin in ieder geval de vormgeving van de laadlocatie en de te gebruiken materialen vermeld staan. Er kan pas gerealiseerd worden als de gemeente dit ontwerp goedgekeurd heeft.
Vormgeving	Toegankelijkheid	Een laadlocatie wordt niet bebord zoals gebruikelijk bij een publieke laadlocatie. Ook wordt geen markering aangebracht. De parkeerplek mag dus nog steeds door ieder voertuig gebruikt worden. *Aanvullend:* *Indien de gemeente aanvullende eisen stelt in verband met de toegankelijkheid van de openbare ruimte, dan kunnen die hier worden toegevoegd.*
Vormgeving	Schade	Bij het plaatsen, vervangen of verwijderen van de VPA-installaties in de openbare ruimte mag geen schade toegebracht worden aan de omgeving. Mocht dit onverhoopt toch gebeuren, dan meldt de realiserende partij dit direct bij de gemeente. De kosten voor herstel zijn voor rekening van de realiserende partij.
Vormgeving	Ondergrondse kabels	Laadkabels onder de grond worden aangelegd op een diepte van 50 cm, en van ondergrondse kabels wordt altijd een melding gemaakt. Voor een KLIC-melding, kan dit bij de Dienst voor het kadaster worden gemeld. Na de graafwerkzaamheden dient de nieuwe situatie middels een revisietekeningen bij het kadaster te worden ingediend.

Vormgeving	Fundering	De fundering van de laadinstallatie dient een invoer van de kabel van de netaansluiting op 50 cm onder maaiveld te hebben. De maximale diepte van de fundering is (conform landelijke eisen) maximaal 65 cm onder maaiveld.
Vormgeving	Lichtintensiteit	Bij gebruik van elke vorm van licht (bijvoorbeeld maar niet uitsluitend een lcd-scherm) op een laadpaal, hebben deze een bescheiden omvang en lichtintensiteit en veroorzaken geen omgevingshinder. De (licht)intensiteit wordt indien nodig of op verzoek van de gemeente gedimd.
Vormgeving	Uiterlijk	De laadinstallaties zijn hoogwaardig afgewerkt zonder scherpe punten, uitgesproken holtes of welvingen, en hebben een schuine of bolle bovenkant. Gedurende de levensduur van de laadinstallatie vindt er geen corrosie plaats die de functionaliteit en/of het aanzicht van de lader en/of de veiligheid aantast. *Aanvullend:* *Indien de gemeente specifieke eisen stelt aan het uiterlijk in verband met de impact op de openbare ruimte, dan kunnen die hier worden toegevoegd.*
Techniek en veiligheid	Controle laadlocatie	Nadat een laadlocatie is gerealiseerd wordt de inrichting van de laadinfrastructuur gecontroleerd door een aangewezen persoon namens de gemeente.
Techniek en veiligheid	Erkend installateur	Realisatie van de laadinfrastructuur en bekabeling dient uitgevoerd te worden door een erkend installateur.
Techniek en veiligheid	Installatie-verantwoordelijkheid	De realiserende partij is verantwoordelijk voor de aanleg van de laadinfrastructuur en de laadlocatie.
Techniek en veiligheid	Onderhoud	De realiserende partij is verantwoordelijk voor onderhoud van de laadinfrastructuur en de laadlocatie. Zij laat onderhoud/periodieke controle jaarlijks uitvoeren. Storingsonderhoud laat zij, afhankelijk van de technische storingsstand van de laadinfrastructuur, uitvoeren.
Techniek en veiligheid	Brandveiligheid	Een laadinstallatie moet altijd op afstand spanningsloos gemaakt kunnen worden, bijvoorbeeld door de groep in de meterkast af te schakelen.
Techniek en veiligheid	Stroomstoring	De laadkabel kan altijd uit de laadinstallatie worden verwijderd tijdens een stroomstoring.
Techniek en veiligheid	Slip- en struikelgevaar	Voor laadkabels over de weg, voet- en fietspad worden door de gemeente voorwaarden gesteld om slip- en struikelgevaar te voorkomen.
Standaarden en normen	Commercie	De laadinstallatie mag alleen privaat gebruikt worden en mag niet worden gebruikt voor commerciële activiteiten.
Standaarden en normen	Normen	Een laadpunt voldoet altijd aan de geldende NEN-, IEC, en ISO-normen, en heeft een CE-keurmerk, voordat het geplaatst wordt.
Standaarden en normen	Type stekker	Een laadpaal laadt uitsluitend met mode 3. Als een laadpaal geen vaste kabel heeft, is de stekker van het type 2.
Standaarden en normen	Gebruikers-overeenkomst	Gemeente en aanvrager sluiten een gebruiksovereenkomst af waarbij het gemaakte ontwerp én foto's van de laadlocaties als bijlage zijn bijgevoegd. Deze gebruikersovereenkomst is altijd voor bepaalde tijd, en bij verlenging wordt altijd getoetst of de laadlocatie nog voldoet aan de overeengekomen bepalingen.

Standaarden en normen	Einde gebruik	Bij einde gebruik, zoals vastgelegd in de gebruikersovereenkomst, is de realiserende partij altijd verantwoordelijk voor het verwijderen van de laadlocatie en het in originele staat terugbrengen van de locatie.

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	2, 5

U heeft onderstaande gegevens ingevuld.

Betreft: Contactformulier van 6 mei 2026

WAT WILT U DOORGEVEN OF VRAGEN?	
Onderwerp	laadkabel over de stoep
Naam	5.1.2e
E-mailadres	5.1.2e @hotmail.com
Telefoonnummer	5.1.2e
Vraag / opmerking	Er is een nieuwe ultra dunne laadkabel ontwikkeld. Onder andere de gemeente Lochem staat te dat deze over de openbare stoep gebruikt mag worden. Heeft de gemeente Leeuwarden hierover al een besluit genomen en zo ja wat is dat besluit? Zie de volgende website voor een beeld van de betreffende kabel. https://flatpower.tech/product/flatpower-laadkabel/

BEVESTIGING	
Ik verklaar dat deze aanvraag volledig en naar waarheid is ingevuld.	Ja
Ik wil graag een ontvangstbevestiging met het zaaknummer van deze aanvraag/melding via de mail ontvangen.	Ja

CONTROLE TEGEN SPAM	
Vraag	Wat is de eerste letter van het woord gemeente?
Vul uw antwoord in	G

Met vriendelijke groet,

Gemeente Leeuwarden

Heeft u vragen? Dan kunt u altijd contact opnemen.

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1

From: '5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Sent: 3/27/2026 11:53:16 AM +00:00
To: '5.1.2e ' <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Cc:
Subject: RE: Beantwoording motie Duurzaam Stoepladen in Leeuwarden

Goedemiddag 5.1.2e .

In februari hebben wij contact gehad over de beantwoording van de motie ‘’stoepladen’’.

Uit het vooroverleg kwam het verzoek om eerst het e.e.a. uit te zoeken, voordat het richting het college en de raad gaat.

Het resultaat van dit nadere onderzoek staat in de bijlage. Onze uitgangspunten zijn veranderd, zo willen wij de pilotfase overslaan en passen we een andere oplossing toe (platte laadkabel i.p.v. speciale tegels).

Deze stukken willen we in het volgende PO (14 april) behandelen. Ben je in de gelegenheid om daarvoor mee te lezen in de stukken?

Ik hoor graag of je nog aanvullingen hebt. Bedankt alvast!

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Adviseur Duurzame Mobiliteit
Team Mobiliteit & Stedenbouw, Sector Inrichting en Beheer Buitenruimte
E 5.1.2e @leeuwarden.nl
T 14 058

Van: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Verzonden: dinsdag 3 februari 2026 15:04
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: RE: Beantwoording motie Duurzaam Stoepladen in Leeuwarden

Dag 5.1.2e

Technisch gezien gaat het over de “uitvoering” van de motie en niet over de beantwoording.

Ten opzichte van de informerende brief (de term raadsbrief is in deze niet juist) is het collegevoorstel wel erg uitgebreid.

Je moet voorkomen dat in beide stukken dezelfde informatie staat.

Als de informerende brief vrij uitgebreid is, dan kan het collegevoorstel wel korter.

In het collegevoorstel kan dan meer achtergrond informatie worden meegenomen die niet in de informerende brief staat.

Het collegevoorstel is een stuk wat de raadsleden overigens niet te zien krijgen.

Voor de rest prima om in 2026 te starten met een pilot. Neem aan dat de hiermee gepaard gaande kosten wel ten laste van het product parkeren kunnen.

De opbrengsten van het laadplein Fonteinland komen tenslotte ook ten laste van het product parkeren.

Groet,

5.1.2e

Van: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Verzonden: vrijdag 30 januari 2026 13:56
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
CC: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>; 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: Beantwoording motie Duurzaam Stoepladen in Leeuwarden

Goedemiddag 5.1.2e,

Zoals aangekondigd door 5.1.2e, deel ik bij deze ook de conceptstukken voor het dossier Stoepladen/VPA. Dit betreft een raadsbrief en een collegevoorstel.

Vanwege de tijdsdruk is het raadsvoorstel niet 100% gereed, maar ik wil je wel alvast meenemen. Anders lukt dat niet meer met het indienen van de stukken. Het kan dus dat er nog (kleine) fouten instaan.

Graag hoor ik of het je lukt om uiterlijk dinsdag even naar de stukken te kijken en je bevindingen met mij te delen.

Alvast bedankt en een prettig weekend gewenst!

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Adviseur Duurzame Mobiliteit
Team Mobiliteit & Stedebouw, Sector Inrichting en Beheer Buitenruimte
E 5.1.2e @leeuwarden.nl
T 14 058

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1, 2

Oldehoofsterkerkhof 2
Postbus 21000
8900 JA Leeuwarden
Telefoon 14 058

www.leeuwarden.nl
E-mail gemeente@leeuwarden.nl

KVK-nummer 59734817
BTW-nummer NL 0019.03.664.B01

Gemeente Leeuwarden

Aan de gemeenteraad.

Onderwerp	Beantwoording motie Duurzaam ‘stoepladen’ in Leeuwarden
Uw kenmerk	-
Ons kenmerk	TZT TOEVOEGEN
Dienst	Ruimtelijk domein
Sector	Inrichting en Beheer Buitenruimte
Contact	14058, 5.1.2e
Bijlagen	
Datum	April 2026

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 8 oktober 2025 heeft uw raad de motie Duurzaam ‘stoepladen’ in Leeuwarden aangenomen. In deze brief lichten wij toe op welke wijze we om willen gaan met de door uw raad aangenomen motie.

Aanleiding
Uw raad heeft met de door u aangenomen motie het college verzocht om te onderzoeken hoe stoepladen mogelijk gemaakt kan worden. Stoepladen is niet toegestaan omdat dit in strijd is met artikel 2:10 van de Algemene Plaatselijke Verordening Leeuwarden (hierna: “APV”).

Handhaving in de huidige situatie
Voor de handhaving op het gebruik van laadkabels en kabelmatten in de openbare ruimte is geen handhavingscapaciteit gereserveerd. Er zijn geen gevallen bekend waarin handhavend is opgetreden. Er is dus geen sprake van actieve handhaving op het verbod op stoepladen.

Stoepladen in andere gemeenten
Veel gemeenten in provincie Fryslân en Groningen kiezen een gefaseerde aanpak. Meestal wordt er eerst een pilot uitgevoerd, vaak met kabelgoottegels. In de noordelijke gemeenten waar pilots lopen (o.a. Fryske Marren en Súdwest-Fryslân) zijn de tussentijdse resultaten positief. Landelijk genomen zien we positieve resultaten, hoewel gemeenten niet altijd pilots opvolgen met een beleidswijziging. Een recent voorbeeld hiervan is Heemstede. We verwachten in dat in de toekomst meer gemeenten in het noorden het gaan toestaan.

Stoepladen in de gemeente Leeuwarden
Gelet op de ervaringen met stoepladen bij andere gemeenten in de regio en de toenemende behoefte onder bewoners zijn wij voornemens om stoepladen te legaliseren. Er wordt bewust gekozen om geen pilot te uit voeren. Inmiddels zijn er tientallen pilots lopende of afgerond waardoor het uitvoeren van een eigen

pilot beperkt toevoegt aan het generen van nieuwe data. Wij kiezen voor het toepassen van speciale platte laadkabels met een maximale dikte van 5 mm, in lijn met de aanbevelingen vanuit het CROW (pub. K-D222 d.d. 9 juni 2025). Platte kabels worden steeds populairder bij andere gemeenten die met stoepladen aan de slag gaan. Het voornaamste voordeel van deze oplossing is dat er geen permanente aanpassingen aan de stoep nodig zijn.

Stoepladen reguleren
Wij zijn voornemens om stoepladen bestuurlijk te reguleren door het wijzigen de APV art. 2:10. Aanvullend worden er door het college nadere regels opgesteld met daarin de voorwaarden het gebruik van platte kabels. Zo moet er een parkeervak voor het adres van de inwoner zijn, en er mag geen groen of fietspad doorkruist worden met de laadkabel. Tevens moet het laadpunt op de grond van de inwoner geïnstalleerd zijn.

Wij kiezen voor een pragmatische aanpak waarbij we geen vergunningen uitgeven of privaatrechtelijke overeenkomsten aangaan. Inwoners zijn zelf verantwoordelijk voor het aanschaffen van een kabel die voldoet aan de geldende regels. Wij zorgen ervoor dat de regels duidelijk en niet onnodig complex zijn, en tevens goed te handhaven zijn. Tevens hebben wij besloten vanaf 1 juni 2026, tot het publiceren van de nadere regels, het gebruik van de platte kabel te gedogen om deze periode te overbruggen.

Vervolgstappen
De komende periode wordt gewerkt aan het opstellen van de nadere regels voor stoepladen, en het wijzigen van de APV, in samenwerking met Handhaving. Het besluit om het beleid te wijzigen is vooraf afgestemd met Handhaving. Verder wordt er geregeld dat er handhavingscapaciteit gereserveerd wordt vanaf 2027. De verwachting is dat in het derde kwartaal van 2026 de wijziging van de APV en de nadere regels gepubliceerd kunnen worden.

Tot slot
Wij vertrouwen erop dat wij u met deze brief voldoende hebben geïnformeerd. Wij zullen u in een later stadium nader informeren over de wijzigingen aan de APV en de nadere regels.

Hoogachtend,

burgemeester en wethouders van Leeuwarden,

burgemeester.

secretaris.

**Dit document is rechtsgeldig digitaal ondertekend.*

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1

Oldehoofsterkerkhof 2
Postbus 21000
8900 JA Leeuwarden
Telefoon 14058

Gemeente Leeuwarden

Collegevoorstel

Collegevoorstel duurzaam stoepladen in Leeuwarden
Zaaknummer: .....

In dit collegevoorstel wordt uw college geadviseerd over stoepladen in Leeuwarden en bevat een nadere toelichting van de onderzoeksresultaten naar aanleiding van de aangenomen motie ‘’Duurzaam stoepladen in Leeuwarden’’ in de gemeenteraad op 8 oktober 2025.

Beslispunten

1. Een wijziging van de APV voor te bereiden en nadere regels op te stellen om VPA gereguleerd toe te laten;
2. Om VPA te gedogen vanaf 1 juni 2026 totdat de nadere regels gepubliceerd zijn;
3. De raad via bijgevoegde brief hierover te informeren.

Aanleiding & context

Op 8 oktober 2025 heeft de raad de motie ‘Duurzaam stoepladen in Leeuwarden’ aangenomen (bijlage 2). In deze motie wordt het college verzocht te onderzoeken op welke wijze het mogelijk is om inwoners toe te staan hun auto te laden via een kabel vanuit de eigen woning, over of door de openbare ruimte. Deze vorm van laden wordt Verlengd Privaat Aansluiten (hierna: ‘VPA’) genoemd. In eerdere besluitvorming heeft het college ervoor gekozen VPA niet toe te staan. In de brief aan de raad n.a.v. de motie “Extra (in)spanning voor elektrisch rijden” (d.d. 8 november 2023) zijn de voor- en nadelen van stoepladen afgewogen; dit leidde destijds niet tot beleidswijziging (bijlage 3).

Naar aanleiding van de motie van 8 oktober 2025 is nader onderzoek uitgevoerd. Daarbij is gesproken met gemeenten in Noord-Nederland en elders in het land die ervaring hebben met VPA. Tevens zijn publicaties van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) en het CROW bestudeerd. Hieruit blijkt dat steeds meer gemeenten VPA onder voorwaarden toestaan en dat er inmiddels voldoende kennis en praktijkervaring beschikbaar is om dit op een beheerste wijze te reguleren. Binnen de gemeentelijke organisatie is afgestemd met de buitendienst, handhaving, beheer, stedenbouw en de juridische adviseur. Hieruit blijkt dat er geen interne belemmeringen zijn om VPA in Leeuwarden mogelijk te maken. Wij concluderen dat het verantwoord is om VPA gereguleerd toe te staan, mits er specifieke voorzieningen worden toegepast en duidelijke regels worden gehanteerd. Wij stellen voor om artikel 2:10 van de APV aan te passen in combinatie met nadere regels. Door het wijzigen van de APV hoeft de gemeente geen vergunningen te verlenen voor VPA. Er wordt voorgesteld om vanaf 1 juni 2026 VPA te gedogen, omdat er concreet zicht is op legalisatie, en om de periode tot het publiceren van de nadere regels te overbruggen.

Het CROW adviseert nadrukkelijk kabelgoottegels of ultra platte kabels (max. 5 mm dikte) als meest toegankelijke en veilige oplossingen. Er heeft een afweging plaatsgevonden tussen deze twee oplossingen, en er wordt voorgesteld om alleen de platte laadkabel toe gaan staan. De platte kabel vraagt significant minder capaciteit van de gemeente aangezien er geen speciale tegels aangelegd, onderhouden en verwijderd hoeven te worden. Een voorbeeld van de platte kabel staat in bijlage 4. De argumenten om te kiezen voor de platte kabel zijn nader toegelicht onder de kop ‘Argumenten’.

Argumenten
Argumenten om beleid ten aanzien van VPA te voeren zijn:

- Toenemende vraag vanuit inwoners, mede door de afbouw van de salderingsregeling, toenemende terugleverkosten en de opkomst van dynamische energiecontracten;
- Positieve ervaringen bij andere gemeenten, waar VPA onder voorwaarden goed uitvoerbaar blijkt. Deze gemeenten gaven aan dat er weinig overlast wordt ervaren door 'claimgedrag' van parkeerplekken;
- Beschikbaarheid van landelijke richtlijnen, zoals CROW-publicatie K-D222 (2025), waarmee robuuste regels kunnen worden opgesteld;
- Voorkomen en het handhaafbaar maken van ongewenste situaties zoals losse kabels en onveilige situaties in de openbare ruimte.
- Het ontlasten van openbare laadpalen die momenteel overbezet zijn.

Argumenten om daarbij enkel de platte kabel toe te staan zijn;

- Toenemende populariteit: steeds meer gemeenten kiezen voor deze oplossing. Onlangs zijn o.a. de gemeenten Meppel en Het Hogeland begonnen met het toestaan van deze oplossing;
- Beperkte impact op het straatbeeld: aangezien de kabel er alleen ligt tijdens een laadsessie;
- Flexibiliteit: bij verhuizing kan een inwoner de kabel meenemen en hergebruiken. Er hoeft geen permanent object verwijderd te worden (bijvoorbeeld kabelgoottegels);
- Eenvoudige en pragmatische oplossing: de gemeente hoeft geen aanvragen te beoordelen, het trottoir aan te passen en de eventuele kosten hiervoor te factureren aan een inwoner.
- Veiligheid: net als de kabelgoottegel vormen platte kabels bij juist gebruik geen belemmering voor (mindervalide) personen op het trottoir.

Kanttekeningen en risico's
De belangrijkste risico's en kanttekeningen m.b.t. VPA zijn:

- Claimgedrag: inwoners kunnen alsnog het parkeervak voor hun woning als "eigen" gaan beschouwen;
- Aansprakelijkheid bij ongevallen, bijvoorbeeld bij vallen over kabels. De juridische adviseur heeft dit risico als 'beperkt' beoordeeld;
- Handhavingscapaciteit: toezicht is noodzakelijk om ongewenste situaties te voorkomen. Deze capaciteit moet nog gereserveerd worden;
- Concurrentie met openbare laadinfrastructuur: VPA kan invloed hebben op de bezetting van openbare laadpalen;
- De gemeente gaat d.m.v. het opdrachtenmodel en laadpleinen de komende jaren het aanbod van openbare laadpalen vergroten. Hierdoor wordt de noodzaak om voor huis te kunnen laden minder.

Specifieke aandachtspunten ten aanzien van de platte kabels zijn:

- De platte kabel is een relatief nieuwe oplossing, er zijn een beperkt aantal marktpartijen die dit product aanbieden;
- Het vraagt meer capaciteit van Handhaving, aangezien inwoners juiste laadkabels moeten kopen en correct moeten uitleggen op het trottoir.

Financiën
De beleidswijziging is afgestemd met Handhaving. Handhaving zal capaciteit moeten reserveren (geschat max. 0,1 FTE) om het gebruik te kunnen reguleren. De jaarlijkse personeelskosten worden geschat op € 11.000,-.

Alternatieven
Het onderzoek heeft niet kunnen aantonen dat een specifieke vorm van reguleren het vaakst wordt gehanteerd bij andere gemeenten. Reguleren via de APV met nadere regels, beperkt de administratieve last omdat er geen vergunningen verleend worden. Dezelfde aanpak wordt toegepast in o.a. Meppel, Hilversum en Hengelo. Mocht een inwoner zich niet houden aan de nadere regels, dan kan Handhaving besluiten om de inwoner aan te spreken.

Mogelijke alternatieven voor Leeuwarden zijn:

- Toepassen van een vergunningsplicht a.d.h.v. art. 2:10 APV. *Nadeel: hogere administratieve lasten voor zowel inwoners als VTH. Wel is het mogelijk om legeskosten te rekenen;*
- Gedogen zonder nadere regels te publiceren. *Nadeel: juridisch kwetsbaar en minder handhaafbaar;*
- VPA introduceren met een pilot o.b.v. art. 1.9 APV. *Nadeel: beperkt houdbaar en vraagt later alsnog om besluitvorming*;
- Privaatrechtelijke overeenkomsten aangaan met aanvragers i.p.v. bestuurlijk reguleren. *Nadeel: administratieve lasten, minder dan bij een vergunningsplicht. Geen mogelijkheid om legeskosten te rekenen.*

Daarnaast is het mogelijk om naast platte kabel andere vormen van VPA toe te gaan staan, te weten:

- Kabelmatten;
- Kabelbruggen;
- Kabelgoottegels
- Kabelarmen.

Het CROW adviseert nadrukkelijk kabelgoottegels of platte kabels als meest toegankelijke en veilige oplossingen. Kabelmatten, -bruggen en -matten zijn om deze reden afgevallen. Daarom stellen wij voor om uitsluitend platte kabels toe te staan, gelet op de eerder genoemde argumenten voor de platte kabel.

Vervolgstappen
De wijziging van de APV zal plaatsvinden in Q3 2026. In hetzelfde kwartaal zullen de nadere regels aangeboden worden aan het college. Tot de publicatie wordt voorgesteld om v.a. 1 juni 2026 het gebruik van platte laadkabels te gedogen. De implementatie kan in de volgende hoofdstappen onderverdeeld worden:

1. Aankondigen van de gedoogperiode richting inwoners (v.a. 1 juni 2026);
2. Nadere regels uitwerken in samenwerking met team Handhaving;
3. Wijzigen APV art. 2:10 (3^{e} kwartaal 2026);
4. Nadere regels laten vaststellen door het college en publiceren (3^{e} kwartaal 2026);
5. Definitieve regels communiceren richting inwoners.

Wij informeren inwoners over het gebruik van de platte kabel via de website, en in overleg met Communicatie worden wijkverenigingen en de pers ingelicht.

Bijlage

1. Brief aan de raad
2. De motie: Duurzaam ‘stoepladen’ in Leeuwarden, van 8 oktober 2025
3. Informerende brief aan de raad inzake openbare laadinfrastructuur, 2024-kenmerk 145536, van 22 oktober 2024
4. Voorbeeld platte kabel

Contact via telefoon met [redacted]

Contactgegevens:

[redacted]

Vraag van de klant:

Meneer heeft 3 jar terug een laadpaal aangevraagd. Maar hij begrijpt dat dit er niet gaat komen. Nu moet meneer wel zijn auto opladen en is de vraag of hij dan vanuit huis met een snoer over de stoep zijn auto mag laden.

Uitgevoerde actie:

Algemene informatie:

Behandeld door:
Toegewezen aan: Behandelaar Stedenbouw en mobiliteit IBB
Kanaal: telefoon
Onderwerp: Terugbelvraag
Datum/tijd: 07-05-2026 13:52:15
Vervolgactie:
Vervolg van zaak: -

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1

U heeft onderstaande gegevens ingevuld.

Betreft: Contactformulier van 14 juni 2026

WAT WILT U DOORGEVEN OF VRAGEN?	
Onderwerp	Verzoek aanleg kabelgoot voor thuisladen elektrische auto
Naam	5.1.2e
E-mailadres	5.1.2e @kpnmail.nl
Telefoonnummer	5.1.2e
Vraag / opmerking	Geachte heer/mevrouw, Graag wil ik informeren naar de mogelijkheden om via een door de gemeente toegewezen aannemer een kabelgoot te laten aanleggen bij mijn woning, zodat ik mijn elektrische auto veilig kan opladen vanaf mijn eigen woning naar een parkeerplaats aan de openbare weg. Duurzaamheid en milieubewus handelen zijn voor mij belangrijke overwegingen geweest bij de aanschaf van mijn elektrische auto. Hoewel ik niet beschik over een eigen oprit, heb ik wel zonnepanelen op mijn woning. Hierdoor kan ik mijn voertuig op een duurzame en kostenefficiënte manier opladen met zelf opgewekte energie. Ik zou daarom graag met u in gesprek gaan om te onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om dit op een veilige en voor alle betrokken partijen passende wijze te realiseren. Mocht er binnen de gemeente sprake zijn van lopende pilots, onderzoeken of proefprojecten rondom kabelgoten of thuisladen zonder eigen oprit, dan houd ik mij hiervoor graag aanbevolen. Ik hoor graag of er mogelijkheden zijn en welke vervolgstappen hiervoor nodig zijn. Bij voorbaat dank voor uw tijd, medewerking en het meedenken over een passende oplossing. Met vriendelijke groet, 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e Leeuwarden 5.1.2e
Bijlage(n) toevoegen	ev-kabelgoottegel-bijgesneden.jpg

BEVESTIGING	
Ik verklaar dat deze aanvraag volledig en naar waarheid is ingevuld.	Ja
Ik wil graag een ontvangstbevestiging met het zaaknummer van deze aanvraag/melding via de mail ontvangen.	Ja

CONTROLE TEGEN SPAM	
Vraag	Wat is de eerste letter van het woord gemeente?
Vul uw antwoord in	G

BIJLAGEN	
ev-kabelgoottegel-bijgesneden.jpg	ev-kabelgoottegel-bijgesneden

Met vriendelijke groet,

Gemeente Leeuwarden

Heeft u vragen? Dan kunt u altijd contact opnemen.

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1

Verlengd Private Aansluiting – Aansprakelijkheid

Dit document staat stil bij het risico op een succesvolle aansprakelijkheidsstelling van de gemeente door het toestaan van VPA. Ook wordt ingegaan op het reduceren van het risico op aansprakelijkheid door het te voeren handhavingsbeleid van de gemeente, ongeacht of VPA wel of niet is toegestaan.

Rol gemeente: zorg dragen voor veilige openbare ruimte

Gemeenten dragen zorg voor de inrichting van de openbare ruimte, en dus ook voor een veilige openbare ruimte. De vraag is tot hoever die verantwoordelijkheid reikt. Wanneer het gaat om het beheer van de (inrichting van de) weg, moet de risicoaansprakelijkheid worden beoordeeld aan de hand van de maatstaven in het Wilnis-arrest, waarin het ging om de aansprakelijkheid van een waterschap voor schade veroorzaakt door een in haar beheer zijnde gebrekkige kade (HR 17 december 2010, ECLI:NL:HR:2010:BN6236).

Een wegbeheerder is verantwoordelijk voor schade als die schade het gevolg is van een gebrek aan een weg. De weg is gebrekkig als hij niet voldoet aan de verwachtingen die je in die situatie mag hebben. Denk hierbij aan verschillende weer- en lichtomstandigheden. Het gaat erom of de weg, gezien het gebruik en de bestemming, veilig genoeg is om ongelukken te voorkomen. Hierbij is ook belangrijk hoe groot de kans op ongelukken is en welke onderhouds- en veiligheidsmaatregelen mogelijk en redelijk zijn. Deze regels lijken op de Kelderluikcriteria, die helpen bepalen of iemand verantwoordelijk is voor het creëren van een gevaarlijke situatie.

De wegbeheerder moet er rekening mee houden dat weggebruikers niet altijd voorzichtig zijn, maar mag wel verwachten dat ze goed om zich heen kijken. In Nederland is het niet makkelijk om een wegbeheerder verantwoordelijk te houden voor letsel of schade. Gebruikers van de openbare ruimte moeten zelf goed opletten. Wat precies de veiligheidseisen zijn voor het gebruik van de weg, is niet duidelijk op te maken uit de rechtspraak. In ieder geval mag de laadinfrastructuur geen gebreken bevatten, zoals los rondslingerende kabels, openstaande kastkleppen en andere potentieel gevaar scheppende situaties.

Wat zijn de kelderluikcriteria?

Aan de hand van de Kelderluikcriteria wordt bepaald of er sprake is van het onnodig in het leven roepen van een groter gevaar voor een ander dan waarop een normaal mens bedacht moet zijn, en daarmee een onrechtmatig handelen. De Kelderluikcriteria zijn:

- Hoe groot is de kans dat iemand onoplettend of onvoorzichtig zal zijn?
- Hoe groot is de kans op het ontstaan van een ongeval?
- Hoe ernstig kunnen de gevolgen zijn?
- Hoe bezwaarlijk is het om veiligheidsmaatregelen te nemen ter voorkoming van een ongeval?

Als in een bepaalde situatie voorzienbare risico's op ongevallen bestaan met mogelijk ernstige gevolgen, en deze ongevallen met relatief eenvoudige middelen zijn te voorkomen, is degene die de situatie in het leven heeft geroepen en/of in stand laat, aansprakelijk als hij niet die maatregelen heeft getroffen die redelijkerwijs van hem hadden mogen worden verwacht.

Bron: https://www.centraalbeheer.nl/zakelijk/artikelen/kelderluikarrest

Aansprakelijkheidsrisico's bij VPA

Door advocatenbureau Pels Rijcken is advies opgesteld over aansprakelijkheidsrisico's bij VPA in de openbare ruimte (zie hier). Dit advies duidt de aansprakelijkheid van de gemeente in het geval dat er VPA voorkomt in de openbare ruimte. Uit het adviesrapport komt naar voren dat de gemeente altijd verantwoordelijk is om te handhaven op het bestaand beleid, ongeacht of deze VPA toestaat (onder voorwaarden) of niet toestaat.

Concreet zijn er meerdere mogelijkheden om de algemene zorgplicht goed in te vullen en hiermee het aansprakelijkheidsrisico te verlagen. Op hoofdlijnen zijn dit: Informatievoorziening, beleidsvorming en handhaving. Idealiter zet een gemeente op alle drie deze sporen in – echter is dit momenteel zeker nog niet de praktijk. Deze drie mogelijkheden worden hieronder nader toegelicht. Belangrijk om te benoemen is dat deze gelden ongeacht of VPA is toegestaan, want altijd blijft voor de gemeente de zorgplicht gelden.

Informatievoorziening

Zorg voor duidelijke en actieve communicatie over het beleid van het gebruik van VPA.

- Betrek bewoners bij de beleidsvorming rondom het onderwerp VPA. Als je inwoners actief betrekt bij de besluitvorming rondom VPA, en mede op basis daarvan VPA toestaat, kan je

daarmee aantonen dat je als gemeente met je VPA-beleid tegemoetkomt aan een wens vanuit de maatschappij.

- Richt bijvoorbeeld een webpagina in waarop het VPA-beleid is toegelicht. Als het beleid is om VPA wel toe te staan, geef dan aan onder welke voorwaarden en wat de consequenties zijn bij strijdig gebruik.
- Communiceer via sociale media over het VPA-beleid inclusief verwijzing naar de webpagina.
- Plaats een toelichting van het VPA-beleid in de lokale krant.
- Flyer in wijken waar veel VPA voorkomt, en/of waar veel VPA op een strijdige manier worden gebruikt of waar het gebruik van VPA niet is toegestaan.
- Informeer gericht groepen die mogelijk een hoger risico lopen op ongevallen door VPA; denk aan verzorgingshuizen.
- Informeer lokale autodealers over het beleid. Bij aanschaf van een elektrische auto kunnen zij dit meegeven aan de koper van de betreffende elektrische auto.
- Organiseer een mailinglist met alle inwoners die gebruik maken van een VPA om hen periodiek te wijzen op het belang van veilig gebruik van de VPA.

Opstellen en uitvoeren van beleid

Het op duidelijke wijze vastleggen van het wel/niet toestaan van VPA en ook vooral de voorwaarden waaronder VPA worden toegestaan om aansprakelijkheidsrisico's te minimaliseren.

Denk hierbij aan het goed inregelen van de VPA-oplossingen in de lokale wet- en regelgeving. Dit zorgt voor de juridische grondslag en verlaagt het risico op aansprakelijkheid. Zie hiervoor document VPA - Beleid en Regelgeving in de map Handreiking VPA. Het **niet maken** van beleidskeuzes, en het daarmee voeren van een gedoogbeleid, vergroot het risico op een succesvolle aansprakelijkheidsstelling.

Ook in de uitvoering van het beleid worden keuzes gemaakt met een impact op het aansprakelijkheidsrisico. Zo is het van belang om goed vast te leggen welke VPA op welke locatie is gerealiseerd en/of wordt gebruikt. Het is dus bijvoorbeeld niet wenselijk om kabelmatten zonder meldingsplicht toe te staan. Informatie over aantallen en locatie van de VPA helpt om het aansprakelijkheidsrisico van de gemeente in te schatten, maar helpt ook bij het gericht handhaven op correct gebruik.

Handhaving

Handhaven is een essentieel middel om het risico op aansprakelijkheid te verlagen. Met dit middel toon je aan dat je je als gemeente inzet om te voldoen aan je zorgplicht voor de openbare ruimte. Handhaving wordt steeds belangrijker naarmate de VPA (al dan niet toegestaan) vaker in het straatbeeld verschijnt (zie ook het advies van Pels Rijcken). Bijvoorbeeld: Als er in een straat 20 kabelmatten achter elkaar liggen, en je voert hier als gemeente een passief gedoogbeleid op, dan sluit je je ogen voor je zorgplicht.

Zoals hierboven al is benadrukt: Handhaving is zowel belangrijk wanneer VPA níét worden toegestaan als wanneer deze wél worden toegestaan. In situaties waarin de VPA wél wordt toegestaan, is handhaving op het gebruik van niet-toegestane varianten en controle op vergunning alsook op het correct gebruik van de wél toegestane varianten nodig. Zie afbeelding voor een voorbeeld van incorrect gebruik van een kabelgoot.



Om te kunnen handhaven, moet het beleid van VPA goed verankerd zijn in de lokale regelgeving. Daarbij is het van belang dat de handhavers daadwerkelijk kunnen optreden bij overtreding van het beleid. Wanneer een gemeente het gebruik van VPA niet toestaat, is dit in veel gevallen al geregeld in de Algemene Plaatselijke Verordening onder artikel 2:10. Dit artikel gaat in op de bruikbaarheid en veiligheid van de weg. Beargumenteerd kan worden dat een VPA in strijd is met dit artikel.

Het handhaven kan op verschillende manieren en niveaus worden ingericht. Dit is onder meer afhankelijk van de beschikbare handhavingscapaciteit en de bereidheid vanuit de gemeente om een bepaald aansprakelijkheidsrisico te accepteren. De vijf varianten hieronder zijn in oplopende volgorde van gevraagde inzet in relatie tot de vermindering in aansprakelijkheidsrisico. Oftewel: Optie A is een minimale variant (weinig inzet, weinig vermindering in aansprakelijkheidsrisico), optie E is een maximale variant (relatief veel inzet, grotere vermindering in aansprakelijkheidsrisico).

a. Niet op handhaven: geheel niet handhaven op strijdige of illegaal geplaatste VPA (gedoogbeleid) zorgt voor een verhoogde kans op aansprakelijkheidstelling. Dit is de huidige praktijk in veel Nederlandse gemeentes.
b. Beleid vormen voor handhaving: Neem in het handhavingsbeleid op welke type handhaving wordt toegepast. Onderbouw dit met beschikbare capaciteit, de kans op letsel en frequentie van meldingen. Ook als de beslissing is om niet te handhaven, is het goed om dit te onderbouwen en vast te leggen. Daarnaast is het belangrijk dat gehouden wordt aan het beleid wat je vormt. Met bovenstaande acties wordt het aansprakelijkheidsrisico verlaagd.
c. Meldingen handhaven: Uitsluitend acteren bij meldingen vergt minimale inzet en verlaagt het risico op aansprakelijkheidsstelling enigszins.
d. Periodieke handhaving: Door bijvoorbeeld een aantal keer in een jaar een wijkronde te doen en de foutief of illegale VPA aan te schrijven, dit zorgt voor een actieve houding ten aanzien van de gemeentelijke zorgplicht.
e. Actief handhaven: Hierbij wordt het hele jaar bij iedere gesignaleerde foutieve of illegale VPA aangeschreven. Dit is gunstig ten aanzien van het risico op aansprakelijkheidstelling omdat de gemeente aantoonbaar bezig is om haar zorgplicht te vervullen.

Het is aan de gemeenten zelf om invulling te geven op basis van de beschikbare capaciteit. Dit moet in verhouding staan met het risico en andere werkzaamheden die het handhavingsapparaat moet vervullen.

From: "5.1.2e
Sent: 2/3/2026 2:32:51 PM +00:00
To: "5.1.2e" <5.1.2e@leeuwarden.nl>
Cc: "5.1.2e" <5.1.2e@leeuwarden.nl>, 5.1.2e" <5.1.2e@leeuwarden.nl>
Subject: Budget/conceptbegroting Pilot VPA

Goedemiddag 5.1.2e,

Ik was even bij je langsgelopen over de pilot voor Verlengd Privaat Aansluiten (laadkabels over de stoep).

Onze intentie is om in 2027-2028 op kleine schaal een pilot te gaan uitvoeren in de gemeente. We mikken nu op 25 deelnemers. We zijn nu bezig om uit te zoeken hoe we de pilot gaan vormgeven. Zoals net aangegeven, lijkt het mij goed om dit stadium te inventariseren welke mogelijke budgetten we hiervoor kunnen inzetten.

Er is inmiddels een conceptbegroting opgesteld. Deze begroting geeft een globaal beeld van de te verwachten kosten bij de pilot. Er moeten nog een aantal keuzes gemaakt worden in het projectplan van de pilot, dus de kans is hoog dat we nog moeten knutselen aan de begroting. Daarnaast moeten er nog overleggen plaatsvinden met de buitendienst over de beschikbare capaciteit en de daadwerkelijk kosten. Verder zitten er nog verschillende aannames in de berekening.

Post	€/eenheid		Aantal	Totaal	
Kabelgoottegel	€	50,00	150	€	7.500,00
Arbeidsuren	€	57,00	50	€	2.850,00
Voorrijkosten & overige	€	50,00	25	€	1.250,00
Eigen bijdrage deelnemer	€	-5.800,00	1	€	-5.800,00
Aanleg- & onderhoudskosten	-		-	**€**	**5.800,00**
Reservering verwijdering	€	114,00	25	€	2.850,00
Reservering onderhoud (10%)	€	1.160,00	1	€	1.160,00
OPEX	**-**		**-**	**€**	**4.010,00**
Communicatiemiddelen	€	500,00	1	€	500,00
Onvoorziene kosten (5%)	€	490,50	1	€	490,50
Overige kosten	**-**		**-**	**€**	**990,50**
Totale kosten	-		-	**€**	**10.800,50**

Het kostenplaatje is dus niet definitief, maar geeft een beginpunt om vanuit te werken. De komende maanden gaan wij aan de slag om de begroting definitief te maken. Natuurlijk zullen we pas met een definitieve begroting een budget aanspreken.

Ik zal een overleg inschieten met jou en 5.1.2e (na zijn verlof) om te bespreken of we de stelpost voor laadinfra kunnen benutten, of dat een ander potje logischer is.

Als je van tevoren vragen of opmerkingen hebt, stel ze gerust!

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Adviseur Duurzame Mobiliteit
Team Mobiliteit & Stedebouw, Sector Inrichting en Beheer Buitenruimte
E 5.1.2e @leeuwarden.nl
T 14 058

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1, 2

From: "verkeer" <verkeer@lochem.nl>
Sent: 4/1/2026 2:34:51 PM +00:00
To: '5.1.2e ' <5.1.2e @lochem.nl>
Cc: '5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Subject: FW: Contactverzoek platte laadkabel

Hoi 5.1.2e ,

Zie onderstaande vraag. Wil jij 5.1.2e van een antwoord voorzien?

Met vriendelijke groet,

5.1.2e **| medewerker verkeer en vervoer | team Civiel en Verkeer**
Gemeente Lochem | Postbus 17, 7240 AA Lochem | Hanzeweg 8, 7241 CR Lochem
5.1.2e verkeer@lochem.nl | www.lochem.nl
Werkdagen: maandag, dinsdag, donderdag en vrijdag

From: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Sent: Wednesday, April 1, 2026 3:37 PM
To: verkeer <verkeer@lochem.nl>
Subject: Contactverzoek platte laadkabel

LET OP! Gemeente Lochem vindt informatieveiligheid belangrijk. Wij waarschuwen voor e-mails van buiten onze organisatie. Klik alleen op links en bijlagen als je de afzender kent en de inhoud vertrouwt.

Goedemiddag,

Ik ben werkzaam bij de gemeente Leeuwarden als adviseur duurzame mobiliteit.

Wij zijn aan het onderzoeken hoe wij Verlengd Privaat Aansluiten (VPA) kunnen toestaan binnen onze de gemeente. Ik las op de website dat uw gemeente het gebruik van de platte laadkabels toestaat.

Ik ben benieuwd naar jullie ervaringen met deze oplossing. Met name naar het volgende:

- Komen er met enige regelmaat meldingen/klachten binnen over platte laadkabels gelet op overlast/struikelgevaar?
- Hoe wordt het gebruik van de platte laadkabel ervaren door de gebruikers/inwoners?
- Is er actieve handhaving op het gebruik van de platte laadkabel, en zo ja, hoe pakken jullie dit aan?

Met uw input hopen wij later dit jaar ook met de platte laadkabel aan de slag te gaan.

Kunt u mij verder helpen met deze vragen? Eventueel ben ik ook te bellen op 5.1.2e . Alvast bedankt!

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Adviseur Duurzame Mobiliteit
Team Mobiliteit & Stedenbouw, Sector Inrichting en Beheer Buitenruimte
E 5.1.2e @leeuwarden.nl
T 14 058

Disclaimer

De informatie in dit bericht van de afzender is vertrouwelijk. De informatie is uitsluitend bestemd voor gebruik door de ontvanger en anderen die gemachtigd zijn om de informatie te ontvangen. Als u niet de ontvanger bent, wordt u hierbij geïnformeerd dat het openbaar maken, kopiëren, verspreiden of het ondernemen van actie met betrekking tot de inhoud van deze informatie strikt verboden is en onwettig kan zijn. Deze e-mail is gescand op virussen en malware en is mogelijk automatisch gearchiveerd door Mimecast, een leider in e-mailbeveiliging en cyberweerbaarheid.

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1

U heeft onderstaande gegevens ingevuld.

Betreft: Contactformulier van 22 mei 2026

WAT WILT U DOORGEVEN OF VRAGEN?	
Onderwerp	Laadmogelijkheid
Naam	5.1.2e
E-mailadres	5.1.2e @gmail.com
Telefoonnummer	5.1.2e
Vraag / opmerking	De Pseudo eindheffing komt eraan. Dit betekend dat alle zakelijkgereden auto's vanaf 2027 elektrisch moeten zijn. Hoe gaat Gemeente Leeuwarden hier mee om? Er staat later dit jaar meer informatie over nieuwe laadpalen aanvragen, maar dit stond er vorig jaar ook al. Ik zou graag willen weten wat de mogelijkheden zijn tot het creeren van extra laadpalen en voor mij de mogelijkheden tot laden aan huis/via huis. Woon op 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e Leeuwarden. De laadpalen bij mij in de buurt zijn vaak bezet. Hoor het graag.

BEVESTIGING	
Ik verklaar dat deze aanvraag volledig en naar waarheid is ingevuld.	Ja
Ik wil graag een ontvangstbevestiging met het zaaknummer van deze aanvraag/melding via de mail ontvangen.	Ja

CONTROLE TEGEN SPAM	
Vraag	Wat is de eerste letter van het woord gemeente?
Vul uw antwoord in	G

Met vriendelijke groet,

Gemeente Leeuwarden

Heeft u vragen? Dan kunt u altijd contact opnemen.

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1

From: '5.1.2e
Sent: 8/10/2026 9:55:16 AM +00:00
To: 5.1.2e
Cc:
Subject: RE: Contactverzoek aanvraag laadinfrastructuur / induviduele laadoplossing 5.1.2e

Beste 5.1.2e

Dank voor uw reactie en de vervolgvragen. In verband met de vakantieperiode kon ik uw bericht niet eerder beantwoorden, excuses hiervoor.

Wij hebben intern even overleg gehad over hoe we met uw vraag kunnen omgaan. Zoals in mijn eerdere reactie aangegeven kunnen wij op dit moment geen nieuwe aanvragen in behandeling nemen.

Desondanks kan ik u aanraden om alsnog een aanvraag in te dienen. Dit kan via het portaal LaadpaalNodig (Laadpaal Nodig - Direct online een laadpaal aanvragen in uw gemeente).

Uw aanvraag komt daardoor alvast in ons systeem terecht, en wij kunnen op een later moment (als wij weer nieuwe aanvragen kunnen verwerken) uw aanvraag in behandeling nemen. Wij zullen op dat moment uw aanvraag beoordelen en vaststellen of we een laadpaal kunnen realiseren in de Appelstraat, Notenstraat of J.H. Knoopstraat. Het verkooptarief van deze nieuwe soort laadpaal is nog niet definitief vastgesteld, maar we streven ernaar om het meest aantrekkelijke tarief in de omgeving aan te bieden.

Ik heb uitgezocht hoe de regels eruit zien voor het laden van auto's op de stoep. Deze staan op onze website: Elektrische auto opladen - Gemeente Leeuwarden.

Kabel over de stoep (stoepladen)

U mag uw elektrische auto opladen via een eigen laadpaal bij uw huis of in uw tuin. De laadkabel mag dan over de stoep liggen, maar alleen als dit een platte laadkabel is.
Voor deze platte laadkabel heeft u geen vergunning nodig. U moet de kabel wel zelf kopen.
De belangrijkste regels voor het gebruik van de platte laadkabel zijn:

- De laadpaal staat op uw eigen grond.
- U heeft geen eigen parkeerplek, zoals een oprit.
- Uw auto staat op een openbare parkeerplaats voor, naast of achter uw huis.
- De kabel mag niet over een fietspad of door groen liggen.
- De stoep waar de kabel ligt is maximaal 5 meter breed.
- De kabel is maximaal 5 millimeter dik.
- U ruimt de kabel direct op na het opladen.
- De kabel ligt zo dat niemand er last van heeft of kan struikelen.
- U mag geen openbare parkeerplaats vrijhouden voor uw auto.
- U bent zelf verantwoordelijk voor schade aan uw auto of kabel.
- Het gebruiken van een kabelmat of -drempel is niet toegestaan.

Heeft u vragen over het laden van uw elektrische auto met uw eigen laadpaal? Neem dan contact op met de gemeente Leeuwarden.

In deze voorwaarden staat dat men bij het laden op de stoep geen openbare parkeerplaats mag vrijhouden. Het is daarmee ook niet toegestaan om bijvoorbeeld een kentekengebonden verkeersbord te plaatsen bij een parkeerplaats. Wij kunnen hier dus niet aan meewerken. Wellicht kunt u in gesprek met uw buren en hen vragen de parkeerplek vrij te houden als het niet te druk in de straat is?

Met vriendelijke groet,

5.1.2e *Duurzame Mobiliteit*
Team Stedenbouw & Mobiliteit
5.1.2e @leeuwarden.nl
5.1.2e

Gemeente Leeuwarden
Oldehoofsterkerkhof 2
8911 DH LEEUWARDEN
Telefoon 14 058 | www.leeuwarden.nl | LinkedIn

Van: 5.1.2e 5.1.2e
Verzonden: vrijdag 24 juli 2026 18:30
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: Re: Contactverzoek aanvraag laadinfrastructuur / induviduele laadoplossing 5.1.2e

Beste 5.1.2e

Allereerst hartelijk dank voor uw bericht,

Kunt u misschien hier in 5.1.2e ook een laadpaal plaatsen aangezien ik ga uitbreiden naar elektrische taxi's wij hebben geen zin om steeds in de nachtelijke uren om in deze wijk met een zak geld (beurs) na wekdienst te lopen naar mijn huis chauffeurs voelen zich enorm onveilig hier ook in de buurt als ze naar werkdienst wat komen inleveren. Veel schimmige mensen hier in de buurt en die mijn bedrijf ook wel in de gaten houden.

Ik zou u enorm dank baar zijn als dit te realiseren valt en dan natuurlijk wel dat de prijzen niet zoals die er nu staan toren hoog zijn.. 2euro per uur voor het opladen en 69cent de kw is echt belachelijk rond de 40 cent moet het wel ophouden. Dan plaatsen jullie palen die amper tot niet worden gebruikt.

Ik heb nu vanaf mijn woning een kabel getrokken van 40m naar de weg zou hier een bord kunnen komen te staan met mijn kenteken erop zodat daar voor nu niemand parkeert? Dit voor nood oplossing tot dat er laad palen in de perzik straat komen in de weg kant vanaf de rotonde meteen rechts af die straat bedoel ik.

Hoor graag van u

Met vriendelijke groet groet,

5.1.2e
5.1.2e

Van: 5.1.2e <5.1.2e@leeuwarden.nl>
Verstuurd: donderdag, juli 16, 2026 2:13:25 p.m.
Aan: 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e
Onderwerp: Contactverzoek aanvraag laadinfrastructuur / induviduele laadoplossing 5.1.2e

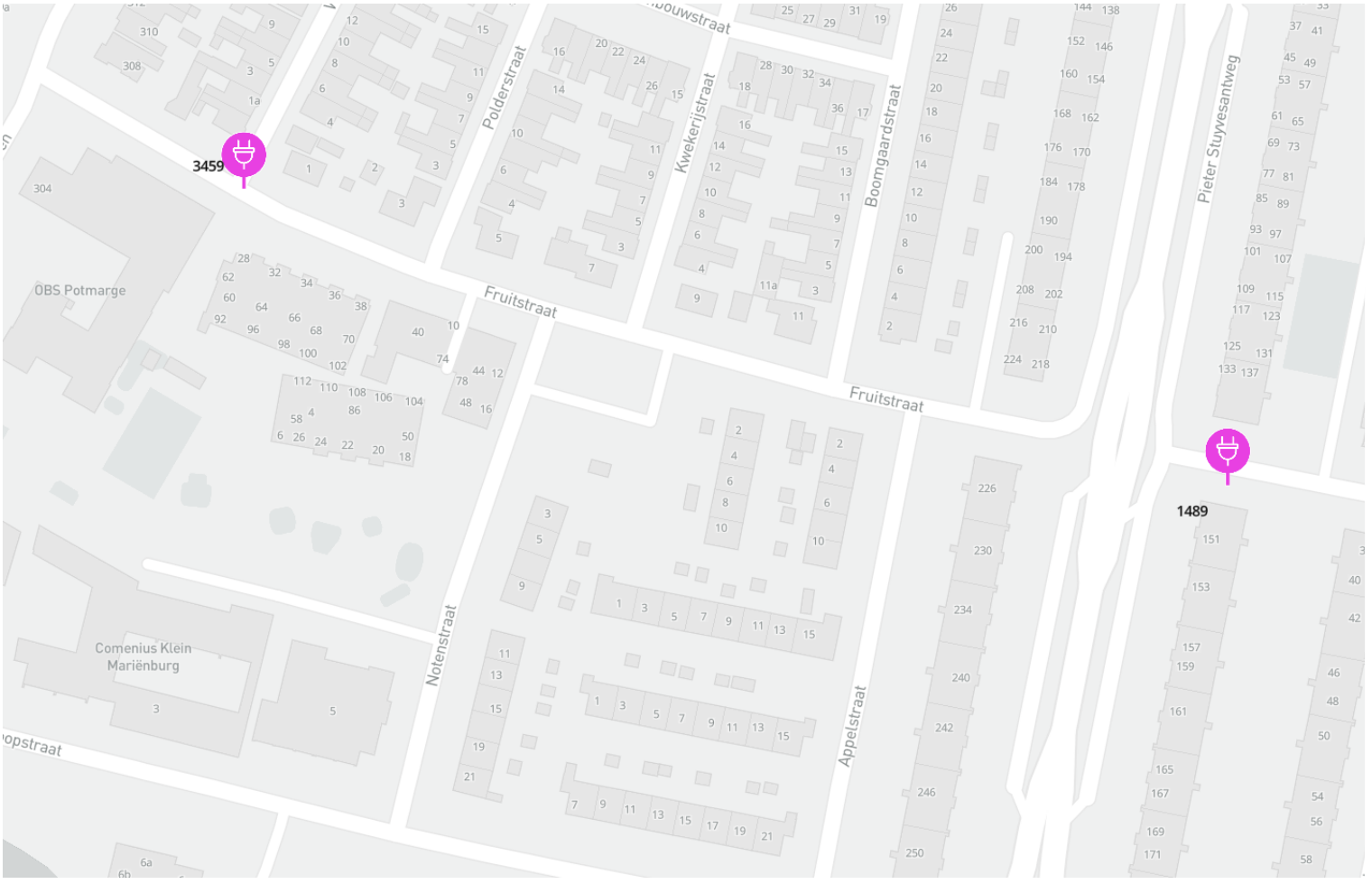
Beste 5.1.2e

Bedankt voor het indienen van uw klacht en verzoek. Vervelend dat u dit ervaart met het laden van uw zakelijke auto.

Op uw verzoek stuur ik u een schriftelijk reactie op hetgeen wat u geschreven heeft in het contactformulier.

De gemeente is druk bezig om het aanbod van laadinfra op verschillende plekken in de gemeente te verbeteren. Wij hebben op dit moment niet de mogelijkheid om individuele verzoeken voor een openbare laadpaal in behandeling te nemen. Op dit moment gaat onze aandacht volledig uit naar het voorbereiden en realiseren van een groot aantal laadpaallocaties die verband houden met (oudere) aanvragen van inwoners en ‘’blinde vlekken’’ in het laadpalennetwerk.

Hieronder vallen ook twee locaties nabij uw adres die wij aan het voorbereiden zijn. Op de Tjotterstraat en Fruitstraat zijn wij van plan om extra laadpalen te plaatsen. Hieronder de locaties in ontwikkeling op onze kaart:



We wachten op het in behandeling nemen van onze netaanvragen door de netbeheerder, en er loopt een aanbesteding voor het vinden van een geschikte aannemer die de laadpalen voor ons de komende jaren gaat realiseren. Vanwege deze afhankelijkheden kan ik geen extra planning met u delen. Op z’n vroegst worden de palen begin 2027 geplaatst.

De gemeente zal deze nieuwe laadpalen exploiteren en we streven ernaar om een redelijk en marktconform laadtarief te hanteren. Ik verwacht dat wij een aantrekkelijker tarief kunnen bieden dan de ‘’dure’’ laadpalen die nabij uw adres staan.

Er wordt dus gewerkt aan het verbeteren van het aanbod in uw omgeving, maar dit zal geduld vragen van u en andere buurtbewoners.

Hopelijk kunt u iets met dit antwoord. Mocht u naar aanleiding van dit bericht nog vervolgvragen hebben, stel ze gerust.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e *Duurzame Mobiliteit*
Team Stedenbouw & Mobiliteit
5.1.2e @leeuwarden.nl
5.1.2e

Gemeente Leeuwarden
Oldehoofsterkerkhof 2
8911 DH LEEUWARDEN
Telefoon 14 058 | www.leeuwarden.nl | LinkedIn

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1, 2, 3

From: 5.1.2e
Sent: 2/12/2026 1:26:43 PM +00:00
To: 5.1.2e <5.1.2e@leeuwarden.nl>
Cc:
Subject: Toepassen van kabelgoottegels

Hoi 5.1.2e,

Dank voor je tijd net, hierbij wat achtergrondinformatie.

De motie die we nu aan het uitvoeren zijn staat in de bijlage. We zijn nu druk bezig om binnen de organisatie de nodige teams/collega's erbij te betrekken.

Ik heb met jou gesproken over de (werkgroep) toegankelijkheid en de invloed op het straatbeeld. Zoals aangegeven, willen wij bewust kiezen voor de kabelgootegel (en geen matten/drempels). Er zijn verschillende soorten tegels beschikbaar (30x15 / 30x30, verschillende soorten rubberen afdekking), maar de functionaliteit verschilt onderling weinig,

Ik heb binnenkort een overleg met Edze van de Buitendienst, mogelijk hebben wij al een partij kabelgoottegels in ons bezit. Als ik een tegel kan bemachtigen kom ik die wel langsbrengen. In de foto hieronder en in de bijlagen wat voorbeelden.

Hieronder een voorbeeld van de Huizumerlaan waar de tegels al liggen.



Zodra we concreet in beeld hebben welke tegel we willen passen kom ik bij je in de lucht.

Als er in de tussentijd vragen of opmerkingen zijn, stel ze gerust.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Adviseur Duurzame Mobiliteit
Team Mobiliteit & Stedebouw, Sector Inrichting en Beheer Buitenruimte
E 5.1.2e@leeuwarden.nl
T 14 058

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1





De motie: Duurzaam ‘stoepladen’ in Leeuwarden

De gemeenteraad van Leeuwarden, in vergadering bijeen op woensdag 8 oktober,

Constaterende dat:
• het gebruik van elektrische voertuigen (EV’s) toeneemt en daarmee ook de vraag naar laadmogelijkheden;
• inwoners zonder eigen oprit of parkeerplaats beperkte mogelijkheden hebben om hun EV op een duurzame manier op te laden;
• ‘stoepladen’ (het opladen van een EV via een verlengkabel vanuit de eigen woning over de stoep, met gebruik van een kabelmat of -goot) in veel gemeenten reeds op veilige en gereguleerde wijze wordt toegestaan;
• het zelf opwekken van stroom via zonnepanelen sterk wordt gestimuleerd, en huishoudens met overcapaciteit deze energie graag direct willen benutten, zeker met het aanstaande verdwijnen van de salderingsregeling;
• het gebruik van kabelmatten of -goten onder duidelijke voorwaarden in diverse gemeenten als veilig en verantwoord wordt beschouwd.

Overwegende dat:
• stoepladen een schone, duurzame en energie-efficiënte manier is om elektrische voertuigen op te laden;
• een duidelijke en veilige regeling voor stoepladen bijdraagt aan de energietransitie en de zelfstandigheid van inwoners vergroot;
• het ontmoedigen of verbieden van stoepladen ertoe kan leiden dat inwoners onnodig gebruik maken van publieke laadinfra, terwijl zij toegang hebben tot eigen (groene) stroom;

Verzoekt het college:
1. te onderzoeken op welke wijze stoepladen op een veilige en gereguleerde manier mogelijk gemaakt kan worden in Leeuwarden;
2. daarbij voorbeelden en werkwijzen te betrekken van andere gemeenten waar dit reeds succesvol wordt toegepast;
3. een voorstel te doen waarbij stoepladen wordt toegestaan onder heldere voorwaarden, zoals het verplicht gebruik van kabelmatten of -goten;
4. te onderzoeken of en op welke wijze op dit moment wordt gehandhaafd in situaties waarin inwoners zelfstandig een kabelmat of -goot hebben aangelegd voor het opladen van hun EV, en of er gevallen bekend zijn waarin handhavend is opgetreden;
5. de raad hierover vóór 1 maart 2026 te informeren,

En gaat over tot de orde van de dag.

Otto van der Galiën	Sikko Klaver	Marcel Visser
Lijst058.	GBL	VVD

From: "5.1.2e
Sent: 4/9/2026 1:28:50 PM +00:00
To: "5.1.2e" <5.1.2e@leeuwarden.nl>
Cc: "5.1.2e" <5.1.2e@leeuwarden.nl>
Subject: RE: stukken stoepladen

Hoi 5.1.2e,

Hierbij de stukken. Voor de volledigheid stuur ik ook alle bijlagen mee.

Ik ben benieuwd of jullie aanvullingen hebben.

Maandag, dinsdag en woensdag heb ik cursussen staan, dus het kan gebeuren dat ik jullie feedback pas net voor het vooroverleg verwerk.

Dank voor het meekijken!

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Adviseur Duurzame Mobiliteit
Team Mobiliteit & Stedenbouw, Sector Inrichting en Beheer Buitenruimte
E 5.1.2e@leeuwarden.nl
T 14 058

Van: 5.1.2e <5.1.2e@leeuwarden.nl>
Verzonden: donderdag 9 april 2026 10:20
Aan: 5.1.2e <5.1.2e@leeuwarden.nl>
CC: 5.1.2e <5.1.2e@leeuwarden.nl>
Onderwerp: RE: stukken stoepladen

Top, bedankt!

Van: 5.1.2e <5.1.2e@leeuwarden.nl>
Verzonden: donderdag 9 april 2026 10:19
Aan: 5.1.2e <5.1.2e@leeuwarden.nl>
CC: 5.1.2e <5.1.2e@leeuwarden.nl>
Onderwerp: RE: stukken stoepladen

Hoi 5.1.2e,

Goed dat je het vraagt.

Julie krijgen vanmiddag de stukken. Het is bijna af maar ik moet e.e.a. nog aanpassen in de stukken.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Adviseur Duurzame Mobiliteit
Team Mobiliteit & Stedenbouw, Sector Inrichting en Beheer Buitenruimte
E 5.1.2e@leeuwarden.nl
T 14 058

Van: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Verzonden: donderdag 9 april 2026 08:32
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
CC: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: stukken stoepladen

Hoi 5.1.2e,

Heb je ook al stukken voor het PO die 5.1.2e en ik alvast kunnen lezen.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e
Senior adviseur Verkeer en Vervoer
Sector Inrichting en Beheer Buitenruimte / team Stedenbouw en Mobiliteit
E 5.1.2e @leeuwarden.nl
T 5.1.2e **M** 5.1.2e

Gemeente Leeuwarden
Oldehoofsterkerkhof 2
Postbus 21000, 8900 JA LEEUWARDEN
T 14 058 | www.leeuwarden.nl | Twitter | Facebook

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1, 2

Oldehoofsterkerkhof 2
Postbus 21000
8900 JA Leeuwarden
Telefoon 14 058

www.leeuwarden.nl
E-mail gemeente@leeuwarden.nl

KVK-nummer 59734817
BTW-nummer NL 0019.03.664.B01

Gemeente Leeuwarden

Aan de gemeenteraad.

Onderwerp	Stand van zaken motie Duurzaam ‘stoepladen’ in Leeuwarden
Uw kenmerk	-
Ons kenmerk	TOEVOEGEN
Dienst	Ruimtelijk domein
Sector	Inrichting en Beheer Buitenruimte
Contact	14058, 5.1.2e
Bijlagen	
Datum	April 2026

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 8 oktober 2025 heeft uw raad de motie Duurzaam ‘stoepladen’ in Leeuwarden aangenomen. In deze brief lichten wij toe op welke wijze wij om willen gaan met de door uw raad aangenomen motie.

Aanleiding
Uw raad heeft met de door u aangenomen motie het college verzocht om te onderzoeken hoe stoepladen mogelijk gemaakt kan worden. Stoepladen is niet toegestaan omdat dit in strijd is met artikel 2:10 van de Algemene Plaatselijke Verordening Leeuwarden (hierna: ‘APV’).

Handhaving in de huidige situatie
Voor de handhaving op het gebruik van laadkabels en kabelmatten in de openbare ruimte is geen handhavingscapaciteit gereserveerd. Er is dus geen sprake van actieve handhaving van het verbod op stoepladen.

Stoepladen in andere gemeenten
Veel gemeenten in de provincies Fryslân en Groningen kiezen een gefaseerde aanpak. Meestal wordt er eerst een pilot uitgevoerd, vaak met kabelgoottegels. In de noordelijke gemeenten waar pilots lopen (o.a. Fryske Marren en Súdwest-Fryslân) zijn de tussentijdse resultaten positief. Landelijk gezien zien we positieve resultaten, hoewel gemeenten niet altijd pilots opvolgen met een beleidswijziging. Een recent voorbeeld hiervan is Heemstede. Wij verwachten dat in de toekomst meer gemeenten in het noorden stoepladen zullen toestaan.

Stoepladen in de gemeente Leeuwarden
Gelet op de ervaringen met stoepladen bij andere gemeenten in de regio en de toenemende behoefte onder bewoners zijn wij voornemens aan uw gemeenteraad voor te stellen om stoepladen te legaliseren. Er wordt bewust gekozen om geen pilot uit te voeren. Inmiddels zijn er tientallen pilots lopend of afgerond waardoor het uitvoeren van een eigen pilot beperkt toevoegt aan

het genereren van nieuwe data. Wij stellen voor om te kiezen voor het toepassen van speciale platte laadkabels met een maximale dikte van 5 mm, in lijn met de aanbevelingen vanuit het CROW (pub. K-D222 d.d. 9 juni 2025). Platte kabels worden steeds populairder bij andere gemeenten die met stoepladen aan de slag gaan. Het voornaamste voordeel van deze oplossing is dat er geen permanente aanpassingen aan de stoep nodig zijn.

Stoepladen reguleren
Wij stellen voor om stoepladen bestuurlijk te reguleren door het wijzigen van artikel 2:10 van de APV. Aanvullend worden er door het college nadere regels opgesteld met daarin de voorwaarden voor het gebruik van platte kabels. Zo moet er een parkeervak ter hoogte van het adres van de inwoner zijn en mag er met de kabel geen groen of fietspad worden doorkruist. Ook moet het laadpunt op grond van de inwoner staan.

Wij stellen een pragmatische aanpak voor waarbij wij geen vergunningen uitgeven of privaatrechtelijke overeenkomsten aangaan. Inwoners zijn verantwoordelijk voor het aanschaffen van een kabel die voldoet aan de geldende regels. Wij zorgen ervoor dat de regels duidelijk en niet onnodig complex zijn en tevens goed handhaafbaar. Tevens hebben wij besloten om vanaf 1 juni 2026 tot het publiceren van de nadere regels niet te handhaven op het gebruik van de platte kabel, om deze periode te overbruggen. Wij houden inwoners op de hoogte van deze ontwikkeling.

Vervolgstappen
De komende periode wordt gewerkt aan het opstellen van de nadere regels voor stoepladen en het wijzigen van de APV. Verder wordt geregeld dat er handhavingscapaciteit gereserveerd wordt vanaf 2027. De verwachting is dat in het derde kwartaal van 2026 het wijzigen van de APV en het publiceren van de nadere regels zal plaatsvinden. Voor het wijzigen van de APV is een raadsbesluit nodig.

Tot slot
Wij vertrouwen erop dat wij u met deze brief voldoende hebben geïnformeerd en zullen u in een later stadium nader informeren over de wijzigingen in de APV en de nadere regels.

Hoogachtend,

burgemeester en wethouders van Leeuwarden,

burgemeester.

secretaris.

**Dit document is rechtsgeldig digitaal ondertekend.*

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1


5.1.2e
NL
NL

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1

Bijlage 5: overzicht gemeenten

Onderstaande tabel bevat de gemeenten die zijn gesproken in het kader van het onderzoek naar VPA. Per gemeente is kort samengevat welke soorten VPA's worden toegestaan en welke beleidskeuzes zijn gemaakt.

Gemeente	Soort VPA	Legalisatie VPA	Beleid/ervaringen
Groningen	Kabelgoottegel	Pilot	Sinds een half jaar loopt de pilot en tot nu toe verloopt deze positief. Er zijn nog geen klachten of meldingen binnengekomen van deelnemers of omwonenden. Er is sprake van een grote steekproef met 40 deelnemers. Er is gekozen voor een langdurige pilot van twee jaar om de bestendigheid van de kabelgoottegel te testen.
Fryske Marren	Kabelgoottegel	Pilot	Fryske Marren is in 2025 gestart met een pilot met de kabelgoottegel. Zij hanteren een kleinere deelnemersgroep van minder dan tien deelnemers. De gemeente is voornemens (op ambtelijk niveau) om het gebruik van de kabelgoottegel te legaliseren.
Westerkwartier	Kabelgoottegel	Pilot	In januari 2026 is Westerkwartier gestart met een pilot. In de evaluatie gaat de gemeente kennis delen met omliggende gemeenten in Groningen. Er zijn nog geen pilotresultaten beschikbaar.
Harlingen	n.v.t.	Verbod	Uit het korte contact met de gemeente Harlingen is gebleken dat er een voornemen is om een pilot uit te voeren. Hier is (nog) geen bestuurlijk besluit over genomen. Tot dat moment is VPA niet toegestaan, gelet op de regels in de APV.
Tytsjerksteradiel	Kabelgoottegel	Toegestaan	Tytsjerksteradiel heeft ervoor gekozen kabelgoottegels toe te staan zonder eerst een pilot uit te voeren. Bewoners kunnen hiervoor een ontheffing aanvragen via de website. Beleidsregels voor VPA zijn opgenomen in het laadplan van de gemeente. Er zijn nog geen tegels geplaatst; de eerste aanvraag is recent binnengekomen.
Amersfoort	Kabelmat	Toegestaan	Amersfoort heeft gekozen om uitsluitend de kabelmat toe te staan. Hiervoor is gekozen omdat de gemeente dit ziet als een praktische oplossing zonder dat er permanente aanpassingen aan de stoep worden aangebracht. De beleidswijziging is destijds ontstaan naar aanleiding van een motie uit de raad. Het aanleggen en beheren van kabelgoottegels zag de gemeente niet zitten. Er wordt niet met ontheffingen gewerkt en er is gekozen om nadere regels te publiceren in combinatie met een aanpassing van de APV. Tevens heeft er geen pilot plaatsgevonden.
Enschede	Kabelgoottegel	Toegestaan	De gemeente Enschede staat het gebruik van de kabelgoottegel toe. Er zijn circa 70 locaties waar tegels liggen. De gemeente heeft de regels vastgelegd in de VKL en de APV. Bewoners kunnen dit aanvragen via de website; er wordt geen ontheffing afgegeven. In 2023 heeft eerst een pilot plaatsgevonden, waarna na evaluatie is gekozen voor legalisatie. Inmiddels liggen sommige tegels al twee tot drie jaar in de straat. Tot nu toe zijn er geen reparaties noodzakelijk geweest. Er zijn sporadisch klachten over claimgedrag, maar dit is op te lossen in overleg met de wijkbeheerder. In de praktijk wordt beperkt beheer toegepast op locaties waar tegels liggen.

Het Hogeland	Platte kabel	Pilot	Op dit moment loopt er een pilot met de platte kabel. Er is sprake van een unieke samenwerking met het bedrijf FlatPower. Er zijn nog geen voorlopige pilotresultaten beschikbaar.
Zwolle	Kabelgoottegel	Pilot	De gemeente Zwolle is al circa drie jaar bezig met beleid rondom VPA en dit wordt gekenmerkt door een langdurig dilemma op ambtelijk niveau. In 2024 heeft het college besloten om kabels over de stoep expliciet onder het verbod van artikel 2:10 APV te laten vallen. Eerder, in 2022, werd het college via een motie opgeroepen om aan de slag te gaan met VPA. In 2024 volgde een soortgelijke motie. In 2025 heeft het college besloten om een pilot te starten. Deze pilot bevindt zich inmiddels in de afrondende fase en een evaluatie zal binnenkort plaatsvinden. Daarna besluit de gemeente of kabelgoottegels definitief worden toegestaan. Tijdens de pilot zijn geen klachten binnengekomen. De gemeente handhaaft ondertussen niet actief op illegale constructies. Wel zijn er zorgen over de bestendigheid van de tegels, aangezien er na zes maanden soms al tekenen van slijtage zichtbaar was.
Meppel	Platte kabel	Toegestaan	De gemeente Meppel staat vanaf 2026 het gebruik van platte kabels toe. Hiervoor heeft de gemeente nadere regels gepubliceerd. De eerste platte kabels zijn inmiddels zichtbaar in het straatbeeld. Er zijn echter nog geen concrete resultaten beschikbaar.
Emmen	Platte kabel + kabelmat	Toegestaan	Bij de gemeente Emmen is het leggen van kabels over de stoep niet expliciet verboden volgens de APV. De gemeente staat het gebruik van kabelmatten en platte kabels toe. Met platte kabels is nog weinig ervaring, omdat bewoners dit niet hoeven te melden. In individuele gevallen werkt de gemeente ook mee aan andere vormen van VPA.
Lingewaard	Platte kabel	Toegestaan	Deze gemeente staat uitsluitend de platte kabel toe, zonder hiervoor eerst een pilot te hebben uitgevoerd. De beleidswijziging is duidelijk gecommuniceerd richting bewoners via (sociale) media. BOA’s hebben de opdracht gekregen bewoners aan te spreken wanneer zij een andere oplossing toepassen, maar er wordt niet actief gehandhaafd. Vanuit inwoners zijn nog geen klachten binnengekomen over het gebruik van platte kabels op de stoep.

Oldehoofsterkerkhof 2
Postbus 21000
8900 JA Leeuwarden
Telefoon 14 058

www.leeuwarden.nl
E-mail gemeente@leeuwarden.nl

KVK-nummer 59734817
BTW-nummer NL 0019.03.664.B01

Gemeente Leeuwarden

Signed By: Buma, Sybrand <5.1.2e@leeuwarden.nl>
06/11/2024 13:21:11 CEST
ID: 469b2d72-54b3-4f83-b68a-656045a773e8
Auth: Scribble

Signed By: de Jong de, Eelke <5.1.2e@leeuwarden.nl>
06/11/2024 13:37:04 CET
ID: 469b2d72-54b3-4f83-b68a-656045a773e8
Auth: Scribble

Aan de gemeenteraad

Onderwerp	Openbare laadinfrastructuur
Uw kenmerk	-
Ons kenmerk	2024-145536
Dienst	Fysiek Domein
Sector	Inrichting en Beheer Buitenruimte
Contact	14058, 5.1.2e
Bijlagen	-
Datum	22 oktober 2024

Geachte leden van de gemeenteraad,

In 2023 heeft u ons bij motie (motie “Extra (in)spanning voor elektrisch rijden” d.d. 8 november 2023) verzocht om te onderzoeken op welke manier de gemeente Leeuwarden meer regie kan nemen in de uitrol van openbare laadpalen. Tevens heeft u ons verzocht om te beoordelen of er instrumenten zijn die kunnen bijdragen aan het opladen van elektrische auto’s voor inwoners die niet beschikken over een parkeerplaats op eigen terrein. Mede naar aanleiding van uw motie is door ons onderzocht op welke wijze de gemeente Leeuwarden de uitrol in de komende tijd nader vorm kan geven, waarbij door ons verschillende werkwijzen zijn beoordeeld. In deze brief gaan wij graag in op een aantal actuele ontwikkelingen met betrekking tot openbare laadinfrastructuur in de gemeente en de uitkomsten van bovengenoemd onderzoek.

Uitrol openbare laadpalen op strategische locaties
Voor de uitrol van openbare laadinfrastructuur wordt op dit moment door de gemeente Leeuwarden gebruik gemaakt van een regionaal concessiemodel. Dit wil zeggen dat een Charge Point Operator (CPO) het exclusieve plaatsings- en exploitatierecht heeft voor publieke laadpunten in de gemeente Leeuwarden. Na een exploitatie-periode van 10 jaar vervallen deze laadpalen aan de gemeente. Laadpleinen (meer dan drie laadpalen), snelladers, logistiek laden en innovatieve laadoplossingen zijn geen onderdeel van de concessie. Hiervoor geldt dan ook geen exclusiviteit voor TotalEnergies.

Binnen de huidige concessie wordt in beginsel vraag-gestuurd gewerkt aan de uitrol van openbare laadpalen. Naast het plaatsen van aanvraag-gestuurde laadpalen kan, om tot een dekkend laadnetwerk te komen, door de gemeente ook opdracht worden gegeven voor het plaatsen van zogeheten strategische laadpalen. Bij het plaatsen van deze strategische laadplekken draagt de gemeente bij in de exploitatie, indien sprake is van een te laag verbruik.

Wij kiezen ervoor om in de lopende concessieperiode prioriteit te leggen bij de uitrol van strategische laadpalen op de volgende locaties:

- Grote kernen in de gemeenten waar nog geen openbare laadpalen staan;
- Openbare parkeervoorzieningen nabij BV Sport-locaties, te weten:
    - Elfstedenhal, Leeuwarden;
    - Sportpark Nylân, Leeuwarden;
    - Zwembad de Blauwe Golf, Leeuwarden;
    - Zwembad Kalverdijkje, Leeuwarden;
    - Sporthal de Twine, Grou;
    - Sportcomplex It Gryn, Stiens.
- Laadplein (meer dan 6 laadpunten) op het openbare parkeerterrein Fonteinland;
- Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen met openbare parkeervoorzieningen.

Ook gaan we in toenemende mate (strategische) laadpalen bijplaatsen indien het gebruik van bestaande laadpalen daartoe aanleiding geeft.

Actuele beleidsregels elektrische laadinfrastructuur
Recentelijk zijn door ons actuele beleidsregels voor openbare laadinfrastructuur vastgesteld, ter vervanging van de *beleidsregel voor oplaadobjecten Elektrische Voertuigen* uit 2016. Met deze actuele beleidsregels, die worden gehanteerd voor het toetsen van aanvragen van Charge Point Operators voor de realisatie van openbare laadinfrastructuur, wordt aangesloten op de afspraken vastgelegd in de concessieovereenkomst met de huidige concessiehouder.

Naast de Charge Point Operator die in het kader van de huidige concessie laadinfrastructuur in de openbare ruimte plaatst, is er op dit moment ook ruimte voor andere exploitanten van openbare laadinfrastructuur in de vorm van laadpleinen (meer dan drie laadpalen), snel-laders, logistiek laden en innovatieve laadoplossingen in de openbare ruimte. Zo spelen er in de gemeente bijvoorbeeld een aantal initiatieven van marktpartijen die snelladers en laadpleinen willen realiseren in de openbare ruimte, maar ook energie-coörporaties die zelf laadpalen willen realiseren in de openbare ruimte. De beleidsregels elektrische laadinfrastructuur vormen ook voor dergelijke initiatieven het toetsingskader. In de voorbereiding op het vervolg van de huidige concessie laadinfrastructuur (zie ook hieronder) wordt beoordeeld of voor dergelijke vormen van laadinfrastructuur een grotere regie-rol door de gemeente kan worden genomen, bijvoorbeeld in de vorm van een opdrachtenmodel, waarbij de gemeente opdrachtgever wordt voor alle laadinfrastructuur in de openbare ruimte. In dat kader wordt te zijner tijd door ons beoordeeld of voor deze vormen van laadinfrastructuur een actualisering c.q. nadere uitwerking van de beleidsregels voor openbare laadinfrastructuur noodzakelijk is.

Verlenging regionale concessie
De nu lopende concessie laadinfrastructuur loopt tot eind 2024, maar wordt door de provincie met een jaar verlengd tot eind 2025. Dit gebeurt met instemming van de deelnemende Friese gemeenten en de Coöperatie Openbare Verlichting & Energie Fryslân U.A. (OVEF), die verantwoordelijk is voor het contractmanagement van de concessie. Het verlengen van de concessie met een jaar biedt de mogelijkheid om in regionaal verband een nadere verkenning te doen naar een geschikte werkwijze voor de periode vanaf 2026 (zie ook hieronder). Als gemeente Leeuwarden denken wij hier actief in mee.

Onderzoek naar vier verschillende marktmodellen
Naar aanleiding van uw motie en het volgend jaar aflopen van de regionale concessie hebben wij tevens zelf onderzocht op welke wijze de uitrol van openbare laadinfrastructuur in de gemeente Leeuwarden in de komende jaren vorm kan krijgen. Hierbij zijn verschillende mogelijke marktmodellen onderzocht, te weten:

1. *Regionaal opdrachtenmodel*
   Deelname aan een regionale samenwerking met de provincie Fryslân, OVEF en andere Friese gemeenten, waarbij gezamenlijk aan één of meerdere marktpartijen opdracht wordt gegeven om voor rekening en risico van de samenwerkende overheden laadinfrastructuur te plaatsen en te beheren. De samenwerkende overheden behouden hierbij de regie en verantwoordelijkheid; zowel kosten, als opbrengsten van de laadinfrastructuur komen voor rekening van de samenwerkende overheden.

2. *Gemeentelijk opdrachtenmodel*
   De gemeente geeft één of meerdere marktpartijen opdracht om voor rekening en risico van de gemeente publieke laadinfrastructuur te plaatsen en te exploiteren. De gemeente behoudt hierbij de regie en verantwoordelijkheid; zowel kosten, als opbrengsten van de laadinfrastructuur komen voor rekening van de gemeente.

3. *Regionale concessie*
   Deelname aan regionale concessie voor Friese gemeenten, waarbij de provincie Fryslân en/of de OVEF namens de deelnemende Friese gemeenten als concessieverstrekker en -beheerder fungeren (overeenkomstig de huidige situatie). Bij deze werkwijze wordt één marktpartij geselecteerd die voor eigen rekening en risico publieke laadpunten plaatst, beheert en exploiteert, veelal voor een periode van 10 jaar.

4. *Gemeentelijke concessie*
   Een marktpartij realiseert en exploiteert binnen voorwaarden en kaders van de gemeente Leeuwarden nieuwe openbare laadinfrastructuur voor rekening en risico van de desbetreffende marktpartij. De gemeente verzorgt hierbij zelf de aanbesteding en het beheer van de concessie.

Deze marktmodellen zijn beoordeeld aan de hand van een aantal criteria, waaronder de mate van gemeentelijke regie op de wijze en snelheid van de uitrol van laadpalen, te hanteren stroom (bij voorkeur duurzaam en lokaal opgewekt), het laadtarief voor de consument, ruimte voor innovatie, etc. Tevens zijn voor de verschillende marktmodellen de businesscases doorgerekend.

Uit het onderzoek, uitgevoerd door APPM, komt naar voren dat een regionaal marktmodel, ongeacht de keuze voor een opdrachten- of concessiemodel, het beste aansluit bij de uitgangspunten van de gemeente. Een regionaal marktmodel zorgt voor gedeelde voordelen zoals voldoende schaalomvang en de mogelijkheid van het delen van kennis, expertise en capaciteit, maar ook voor gedeelde financiële lasten en risico's. Tevens resulteert de keuze voor een regionale samenwerking in een positievere businesscase en daarmee een gunstigere laadprijs voor de eindgebruiker.

Door de provincie Fryslân wordt in 2024 extra expertise en ambtelijke capaciteit georganiseerd om Friese gemeenten intensiever te ondersteunen in de uitrol van openbare laadinfrastructuur ten behoeve van de transitie naar duurzame en emissieloze mobiliteit en (bouw)logistiek. Ook krijgen in regionaal verband innovaties en ontwikkelingen, onder andere op het gebied van snelladen, smart-charging en logistiek laden de komende tijd meer aandacht. Het is in de huidige arbeidsmarkt een behoorlijke uitdaging om deze kennis en capaciteit op gemeentelijk niveau te organiseren.

De marktmodellen waarbij de gemeente Leeuwarden zelf als regisseur en aanbestedende partij fungeert maakt in vergelijking met de regionale marktmodellen meer regie door de gemeente mogelijk. Daarbij gaat het om regie op aspecten zoals locatiebepaling en doorlooptijden voor de realisatie van laadinfrastructuur. Belangrijke voorwaarde is hierbij dan wel dat hiervoor de benodigde expertise en capaciteit (kunnen) worden georganiseerd en middelen worden vrijgemaakt voor benodigde (voor)investeringen en eventuele tekorten in de exploitatie (bij te beperkt gebruik van de openbare laadpalen).

De door de gemeente gewenste regie kan volgens het onderzoek van APPM echter ook binnen een regionaal opdrachtenmodel of een regionaal concessiemodel voldoende invulling krijgen. In beide gevallen kunnen nadere voorwaarden worden opgenomen binnen de aanbesteding, zodat gemeenten – meer dan nu het geval is – regie kunnen voeren op bijvoorbeeld de wijze (locaties) en snelheid van de uitrol van laadinfrastructuur.

Vervolg huidige concessie na 2025
Wij zijn voornemens om de conclusie en aanbevelingen uit het onderzoek over te nemen en het vervolg op de huidige regionale concessie samen met de overige Friese gemeenten, de provincie Fryslân en de OVEF de komende maanden nader vorm te geven. Binnen dit samenwerkingsverband wordt, mede aan de hand van een evaluatie van de huidige regionale concessie en een marktverkenning de komende maanden onderzoekt welk marktmodel na 2025 de voorkeur van alle betrokken overheden heeft. Hierbij liggen in hoofdlijnen drie mogelijke werkwijzen voor:

1. een regionale concessie met eigen energielevering via de OVEF
2. een regionale concessie zonder eigen energielevering via de OVEF
3. een regionaal opdrachtenmodel.

In later stadium – naar verwachting begin 2025 - wordt door ons een definitief besluit genomen over (de wijze van) deelname van de gemeente Leeuwarden aan deze regionale samenwerking.

Andere oplossingen voor bewoners zonder laadmogelijkheid op eigen erf
Tevens is door ons onderzocht welke andere mogelijkheden wij zien om bewoners gelegenheid te bieden om een elektrische auto op te laden wanneer zij niet beschikken over parkeermogelijkheden op eigen erf. Naar aanleiding van uw motie “Extra (in)spanning voor elektrisch rijden” is door ons de mogelijkheid overwogen om bewoners ruimte te bieden om zelf laadkabels of speciale voorzieningen in de openbare ruimte aan te brengen om elektrische auto’s vanuit of vanaf de woning op te laden (het zogeheten verlengd privaat laden).

Het is nu op basis van artikel 2:10 (Voorwerpen op of aan de weg en openbare plaats) van de Algemene Plaatselijke Verordening in de gemeente Leeuwarden niet toegestaan om laadkabels voor privédoeleinden in de openbare ruimte, bijvoorbeeld over stoepen, aan te brengen. Omdat het aantal EV-rijders de komende jaren blijft groeien, maar ook het aantal bewoners dat zelf (deels) voorziet in de eigen elektriciteitsopwekking, zal het aantal verzoeken aan de gemeente voor een dergelijke laadoplossing naar verwachting toenemen. We zetten hieronder de belangrijkste voor- en nadelen van een dergelijke laadoplossing op een rij.

De belangrijkste redenen om wel mee te werken aan verlengd-private laadoplossingen zijn de volgende:

- Het vergroot het aantal laadmogelijkheden en levert hiermee een bijdrage aan de transitie naar emissie-vrije mobiliteit;
- Laden is voor de consument goedkoper dan laden bij een publieke laadpaal;
- Het levert een bijdrage aan het beperken van netcongestie door gebruik eigen energieopbrengst, bijvoorbeeld door zonnepanelen;
- Er is geen extra aansluiting op het net benodigd;
- Voor de brandveiligheid van de woningen is het veiliger dat laden op afstand gebeurd i.v.m. mogelijke brandoverslag;
- Er is minder vraag naar openbare laadvoorzieningen waardoor het aantal openbare parkeerplaatsen voor bewoners met een fossiele brandstof auto minder sterk wordt beperkt.

De belangrijkste redenen om niet mee te werken aan verlengd-private laadoplossingen zijn de volgende:

- Risico op claims door bewoners op een privé-parkeerplaats in de openbare ruimte. Dit kan leiden tot onderlinge frustraties en spanningen onder buurtbewoners;
- Kans op minder openbare laadvoorzieningen in de openbare ruimte vanwege minder aanvragen voor een openbare laadpaal; dit is nadelig voor o.a. bezoekers en andere bewoners die geen parkeerplek voor de deur hebben;
- Kans op concurrentie met de lopende concessie laadinfrastructuur vanwege het mogelijk aanbieden van een privélaadpaal voor meerdere gebruikers;
- Het aanbod van publieke laadvoorzieningen neemt steeds verder toe, evenals de actieradius van elektrische auto’s;
- Noodzaak voor het vastleggen van verregaande afspraken over aansprakelijkheid, uitvoering, beheer, onderhoud en kosten met particulieren voor de realisatie van speciale voorzieningen in de openbare ruimte;
- Noodzaak van toezicht op goede uitvoering en installatie;
- Het betreft een oplossing voor een mogelijk tijdelijke situatie (denk bijvoorbeeld aan verhuizen door desbetreffende bewoner).

Op basis van de voors en tegens concluderen wij dat het aanbrengen van laadkabels voor privédoeleinden in de openbare ruimte een bijdrage kan leveren aan de transitie naar emissievrije mobiliteit, maar dat bij dergelijke oplossingen sprake is van een groot aantal praktische nadelen en risico’s. Wij handhaven daarom de huidige beleidslijn en staan het aanbrengen van laadkabels en speciale laadvoorzieningen voor privédoeleinden in de openbare ruimte niet toe.

Tot slot
Wij vertrouwen erop dat wij u met deze brief voldoende hebben geïnformeerd. Zoals in deze brief aangegeven zijn wij voornemens om het vervolg op de huidige regionale concessie samen met de overige Friese gemeenten, de provincie Fryslân en de OVEF vorm te geven. Wij zullen u hierover in een later stadium nader informeren.

Hoogachtend,

burgemeester en wethouders van Leeuwarden,

burgemeester.

secretaris.

**Dit document is rechtsgeldig digitaal ondertekend.*

Bijlage:
1. Onderzoek marktmodellen laadinfrastructuur Leeuwarden

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1

Oldehoofsterkerkhof 2
Postbus 21000
8900 JA Leeuwarden
Telefoon 14058

Gemeente Leeuwarden

Collegevoorstel

Collegevoorstel duurzaam stoepladen in Leeuwarden
Zaaknummer: .....

In dit collegevoorstel wordt uw college geadviseerd over stoepladen in Leeuwarden en bevat een nadere toelichting op de onderzoeksresultaten naar aanleiding van de aangenomen motie ‘Duurzaam stoepladen in Leeuwarden’ in de gemeenteraad op 8 oktober 2025.

Aanleiding & context
Op 8 oktober 2025 heeft de raad de motie ‘Duurzaam stoepladen in Leeuwarden’ aangenomen (bijlage 1). Met deze motie wordt het college verzocht te onderzoeken op welke wijze het mogelijk is om inwoners toe te staan hun auto te laden vanuit de eigen woning, over of door de openbare ruimte. Deze vorm van laden wordt Verlengd Privaat Aansluiten (hierna: ‘VPA’) genoemd. In eerdere besluitvorming heeft het college ervoor gekozen VPA niet toe te staan. In de brief aan de raad (dd. 22 oktober 2024) naar aanleiding van de motie “Extra (in)spanning voor elektrisch rijden” zijn de voor- en nadelen van stoepladen afgewogen; dit leidde destijds niet tot een beleidswijziging (bijlage 2).

Naar aanleiding van de motie van 8 oktober 2025 is nader onderzoek uitgevoerd. Daarbij is gesproken met gemeenten in Noord-Nederland en elders in het land die ervaring hebben met VPA. De samenvattingen zijn opgenomen in bijlage 3. Tevens zijn publicaties van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) en het CROW bestudeerd. Hieruit blijkt dat steeds meer gemeenten VPA onder voorwaarden toestaan en dat er inmiddels voldoende kennis en praktijkervaring beschikbaar is om dit op een beheerste wijze te reguleren. Wij concluderen dat het verantwoord is om VPA gereguleerd toe te staan, mits er specifieke voorzieningen worden toegepast en duidelijke regels worden gehanteerd. Wij stellen voor om artikel 2:10 van de APV aan te passen in combinatie met nadere regels (vanaf derde kwartaal 2026). Door het wijzigen van de APV hoeft de gemeente geen vergunningen te verlenen voor VPA. Er wordt voorgesteld om vanaf 1 juni 2026 niet te handhaven op VPA, omdat er concreet zicht is op legalisatie, en het niet doelmatig is om in de tussenliggende periode handhavend op te treden tegen situaties die gelegaliseerd zullen worden.

Het CROW adviseert nadrukkelijk het gebruik van kabelgoottegels of ultra platte kabels (5 mm dikte) als meest toegankelijke en veilige oplossingen. Er wordt voorgesteld om alleen de platte kabel toe te gaan staan. Een voorbeeld van de platte kabel staat in bijlage 4. De argumenten om te kiezen voor de platte kabel zijn nader toegelicht onder de kop ‘Argumenten’.

Argumenten
Argumenten om beleid ten aanzien van VPA te voeren zijn:

- Toenemende vraag vanuit inwoners, mede door de afbouw van de salderingsregeling, toenemende terugleverkosten en de opkomst van dynamische energiecontracten;
- Positieve ervaringen bij andere gemeenten, waar VPA onder voorwaarden goed uitvoerbaar blijkt. Deze gemeenten gaven aan dat er weinig overlast wordt ervaren door ‘claimgedrag’ van parkeerplekken;

- Beschikbaarheid van landelijke richtlijnen, zoals CROW-publicatie K-D222 (2025), waarmee robuuste regels kunnen worden opgesteld;
- Voorkomen van en het handhaafbaar maken van ongewenste situaties zoals losse kabels en onveilige situaties in de openbare ruimte;
- Het ontlasten van openbare laadpalen die momenteel overbezet zijn.

Argumenten om daarbij enkel de platte kabel toe te staan zijn;

- Toenemende populariteit: steeds meer gemeenten kiezen voor deze oplossing. Onlangs zijn o.a. de gemeenten Meppel, Het Hogeland en Assen begonnen met het toestaan van deze oplossing;
- Beperkte impact op het straatbeeld: aangezien de kabel er alleen ligt tijdens een laadsessie;
- Flexibiliteit: bij verhuizing kan een inwoner de kabel meenemen en hergebruiken. Er hoeft geen permanent object verwijderd te worden;
- Eenvoudig en pragmatisch: de gemeente hoeft geen aanvragen te beoordelen en het trottoir aan te passen;
- Veiligheid: net als de kabelgoottegel vormen platte kabels bij juist gebruik geen belemmering voor (mindervalide) personen op het trottoir.

Kanttekeningen en risico's
De belangrijkste risico's en kanttekeningen m.b.t. VPA zijn:

- Claimgedrag: inwoners kunnen alsnog het parkeervak voor hun woning als "eigen" gaan beschouwen;
- Aansprakelijkheid bij ongevallen, bijvoorbeeld bij vallen over kabels. Dit risico wordt als 'beperkt' beoordeeld;
- Handhavingscapaciteit: toezicht is noodzakelijk om ongewenste situaties te voorkomen. Deze capaciteit moet nog gereserveerd worden. Een toelichting staat onder de kop 'financiën';
- Concurrentie met openbare laadinfrastructuur: VPA kan invloed hebben op de bezetting van openbare laadpalen;
- De gemeente gaat d.m.v. het opdrachtenmodel en laadpleinen de komende jaren het aanbod van openbare laadpalen vergroten. Hierdoor wordt de noodzaak om voor huis te kunnen laden minder.

Specifieke aandachtspunten ten aanzien van de platte kabels zijn:

- De platte kabel is een relatief nieuwe oplossing, er zijn een beperkt aantal marktpartijen die dit product aanbieden;
- Het vraagt meer capaciteit van Handhaving, aangezien inwoners juiste laadkabels moeten kopen en correct moeten uitleggen op het trottoir.

Financiën
De beleidswijziging is afgestemd met Handhaving. Er is geen extra handhavingscapaciteit beschikbaar. Het voorstel is om alleen te handhaven op excessen waardoor de nodige capaciteit beperkt is (< 0,1 fte). De voorkeur is om VPA te combineren met andere nieuwe of uitgebreide handhavingstaken. In dat geval zijn er geen aanvullende financiële middelen nodig voor VPA. De komende periode wordt er afgestemd tussen Handhaving en STEM over welke taken met VPA te combineren zijn. Uiterlijk voor januari 2027 worden er definitieve afspraken gemaakt over de inzet van Handhaving.

Alternatieven
Het onderzoek heeft niet kunnen aantonen dat een specifieke vorm van reguleren het vaakst wordt gehanteerd bij andere gemeenten. Reguleren via de APV met nadere regels beperkt de administratieve last omdat er geen vergunningen verleend worden. Dezelfde aanpak wordt toegepast in onder andere Meppel, Hilversum en Hengelo. Mocht een inwoner zich niet houden aan de nadere regels, dan kan Handhaving besluiten om de inwoner aan te spreken.

Mogelijke alternatieven voor Leeuwarden zijn:

- Toepassen van een vergunningsplicht a.d.h.v. art. 2:10 APV. *Nadeel: hogere administratieve lasten voor zowel inwoners als VTH. Wel is het mogelijk om legeskosten te rekenen;*
- Gedogen zonder nadere regels te publiceren. *Nadeel: juridisch kwetsbaar en minder handhaafbaar;*
- VPA introduceren met een pilot o.b.v. art. 1.9 APV. *Nadeel: beperkt houdbaar en vraagt later alsnog om besluitvorming*;
- Privaatrechtelijke overeenkomsten aangaan met aanvragers i.p.v. bestuurlijk reguleren. *Nadeel: administratieve lasten, weliswaar minder dan bij een vergunningsplicht. Geen mogelijkheid om legeskosten te rekenen.*

Daarnaast is het mogelijk om naast platte kabel andere vormen van VPA toe te gaan staan, te weten:

- Kabelmatten;
- Kabelbruggen;
- Kabelgoottegels;
- Kabelarmen.

Het CROW adviseert nadrukkelijk kabelgoottegels of platte kabels als meest toegankelijke en veilige oplossingen. Kabelmatten, -bruggen en -matten zijn om deze reden afgevallen. Daarom stellen wij voor om uitsluitend platte kabels toe te staan, gelet op de eerder genoemde argumenten voor de platte kabels.

Vervolgstappen
De wijziging van de APV zal plaatsvinden in Q3 2026, gecombineerd met eventuele andere wijzigingen aan de APV. Hiervoor zal een raadsbesluit nodig zijn. In hetzelfde kwartaal zullen de nadere regels aangeboden worden aan het college. Tot aan de publicatie wordt voorgesteld om vanaf 1 juni 2026 niet te handhaven op het gebruik van platte laadkabels. De implementatie wordt onderverdeeld in de volgende hoofdstappen:

1. Aankondigen van de beleidswijziging en het handhavingsbeleid (vanaf 1 juni 2026) richting inwoners en media;
2. Nadere regels uitwerken in samenwerking met team Handhaving;
3. Wijzigen van APV art. 2:10 via een raadsbesluit (derde kwartaal 2026);
4. Nadere regels laten vaststellen door het college en publiceren (derde kwartaal 2026);
5. Definitieve regels communiceren richting inwoners.

Inwoners worden geïnformeerd over het gebruik van de platte kabel via de website en in overleg met Communicatie worden wijkverenigingen en de pers ingelicht.

Beslispunten

1. Een wijziging van de APV voor te bereiden en nadere regels op te stellen om VPA gereguleerd toe te laten;
2. Om niet te handhaven op VPA vanaf 1 juni 2026 totdat de nadere regels gepubliceerd zijn;
3. De raad via bijgevoegde brief hierover te informeren

U heeft onderstaande gegevens ingevuld.

Betreft: Contactformulier van 1 juli 2026

WAT WILT U DOORGEVEN OF VRAGEN?	
Onderwerp	Vraag over de nieuwe regels voor het opladen van een elektrische auto vanaf huis
Naam	5.1.2e
E-mailadres	5.1.2e @gmail.com
Telefoonnummer	5.1.2e
Vraag / opmerking	Geachte heer/mevrouw, Onlangs heb ik een nieuw artikel gelezen over het besluit van de gemeente om onder bepaalde voorwaarden het opladen van een elektrische auto vanaf de eigen woning mogelijk te maken. Ik woon aan de 5.1.2e en heb een vraag over mijn specifieke situatie. Tussen het trottoir en de openbare parkeerplaatsen voor mijn woning ligt een groenstrook met struiken. Is het in mijn situatie mogelijk om gebruik te maken van deze nieuwe regeling? Kan er een goedgekeurde oplossing worden toegepast om de kabel veilig naar de auto te leiden, of is dit vanwege de groenstrook niet toegestaan? Alvast hartelijk dank voor uw reactie. Met vriendelijke groet, 5.1.2e
Bijlage(n) toevoegen	IMG_7010.jpeg, IMG_7011.jpeg

BEVESTIGING	
Ik verklaar dat deze aanvraag volledig en naar waarheid is ingevuld.	Ja
Ik wil graag een ontvangstbevestiging met het zaaknummer van deze aanvraag/melding via de mail ontvangen.	Ja

CONTROLE TEGEN SPAM	
Vraag	Wat is de eerste letter van het woord gemeente?
Vul uw antwoord in	G

BIJLAGEN	
IMG_7010.jpeg	IMG_7010
IMG_7011.jpeg	IMG_7011

Met vriendelijke groet,

Gemeente Leeuwarden

Heeft u vragen? Dan kunt u altijd contact opnemen.

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1

De motie: Duurzaam ‘stoepladen’ in Leeuwarden

De gemeenteraad van Leeuwarden, in vergadering bijeen op woensdag 8 oktober,

Constaterende dat:
• het gebruik van elektrische voertuigen (EV’s) toeneemt en daarmee ook de vraag naar laadmogelijkheden;
• inwoners zonder eigen oprit of parkeerplaats beperkte mogelijkheden hebben om hun EV op een duurzame manier op te laden;
• ‘stoepladen’ (het opladen van een EV via een verlengkabel vanuit de eigen woning over de stoep, met gebruik van een kabelmat of -goot) in veel gemeenten reeds op veilige en gereguleerde wijze wordt toegestaan;
• het zelf opwekken van stroom via zonnepanelen sterk wordt gestimuleerd, en huishoudens met overcapaciteit deze energie graag direct willen benutten, zeker met het aanstaande verdwijnen van de salderingsregeling;
• het gebruik van kabelmatten of -goten onder duidelijke voorwaarden in diverse gemeenten als veilig en verantwoord wordt beschouwd.

Overwegende dat:
• stoepladen een schone, duurzame en energie-efficiënte manier is om elektrische voertuigen op te laden;
• een duidelijke en veilige regeling voor stoepladen bijdraagt aan de energietransitie en de zelfstandigheid van inwoners vergroot;
• het ontmoedigen of verbieden van stoepladen ertoe kan leiden dat inwoners onnodig gebruik maken van publieke laadinfra, terwijl zij toegang hebben tot eigen (groene) stroom;

Verzoekt het college:
1. te onderzoeken op welke wijze stoepladen op een veilige en gereguleerde manier mogelijk gemaakt kan worden in Leeuwarden;
2. daarbij voorbeelden en werkwijzen te betrekken van andere gemeenten waar dit reeds succesvol wordt toegepast;
3. een voorstel te doen waarbij stoepladen wordt toegestaan onder heldere voorwaarden, zoals het verplicht gebruik van kabelmatten of -goten;
4. te onderzoeken of en op welke wijze op dit moment wordt gehandhaafd in situaties waarin inwoners zelfstandig een kabelmat of -goot hebben aangelegd voor het opladen van hun EV, en of er gevallen bekend zijn waarin handhavend is opgetreden;
5. de raad hierover vóór 1 maart 2026 te informeren,

En gaat over tot de orde van de dag.

Otto van der Galiën	Sikko Klaver	Marcel Visser
Lijst058.	GBL	VVD

From: '5.1.2e
Sent: 8/25/2026 3:17:50 PM +00:00
To: <5.1.2e@gmail.com>
Cc:
Subject: RE: Fwd:

Beste 5.1.2e

Hartelijk dank voor uw vraag.

Over de stoep laden is in onze gemeente in sommige situaties toegestaan. De regels kunt u deze pagina lezen: Elektrische auto opladen - Gemeente Leeuwarden

Als u de regels leest zult u opmerken dat uw adres niet heel gunstig gelegen is voor het laden van de auto vanuit huis.

Mogelijk dat u de auto zou kunnen laden in het laatste parkeervak, en dat u de kabel strak langs de bergingen legt? Hieronder een simpele schets hoe dit eruit zou zien.



Andere mogelijkheden zie ik helaas niet omdat uw woning niet direct grenst aan parkeervakken waar u uw auto kan parkeren.

Hopelijk kunt u verder met de suggestie. Mocht u een vervolgvraag hebben kunt u gerust terugmailen naar dit adres.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e *Duurzame Mobiliteit*
Team Stedenbouw & Mobiliteit
5.1.2e @leeuwarden.nl
5.1.2e

Gemeente Leeuwarden
Oldehoofsterkerkhof 2
8911 DH LEEUWARDEN
Telefoon 14 058 | www.leeuwarden.nl | LinkedIn

Van: 5.1.2e <5.1.2e @gmail.com>
Verzonden: maandag 24 augustus 2026 16:43
Aan: vergunningen <vergunningen@leeuwarden.nl>
Onderwerp: Fwd:

U ontvangt niet vaak e-mail van 5.1.2e @gmail.com. Ontdek waarom dit belangrijk is
Hallo,

Ik heb sinds kort een hybryde auto en heb zonnepanelen op mijn dak; maar geen eigen parkeerruimte voor mijn deur.
Nu had ik de auto afgelopen vrijdag tegenover mijn voordeur op het grasveldje neergezet om op te laten en einde van de middag kwam er stadswacht langs, omdat een klacht was binnengekomen en het schijnbaar niet mocht om de auto daar neer te zetten.
Nu vraag ik me af wat ik kan doen om alsnog mijn zonnepanelen te benutten voor het opladen van mijn auto. Ik heb contact gehad met 14-058 en uw collega heeft me aangeraden om een mail te sturen naar dit e-mail adres.
Kunnen jullie meedenken om hier mee te helpen; welke stappen kan ik nemen?

Naam: 5.1.2e

Adres: 5.1.2e

Telefoonnummer: 5.1.2e

Alvast bedankt

Groet,
5.1.2e

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1, 2

From: "5.1.2e" <5.1.2e@leeuwarden.nl>
Sent: 5/11/2026 11:26:46 AM +00:00
To: "5.1.2e" <5.1.2e@leeuwarden.nl>
Cc: "5.1.2e" <5.1.2e@leeuwarden.nl>, "5.1.2e" <5.1.2e@leeuwarden.nl>
Subject: RE: Laadpalen in schutting

Hoi 5.1.2e,

Bedankt voor je mail.

We hebben met 5.1.2e in de basis afgesproken om niet te handhaven op deze overlast, totdat de regelgeving is vastgesteld en er capaciteit beschikbaar is.
Bijgaande mailwisseling gaat daarover.

Laat het uiteraard gerust weten als je hier nog vragen over hebt. 😊

Met vriendelijke groet,

5.1.2e
Juridisch beleidsadviseur

sector: Veiligheidsdomein
telefoon: 5.1.2e
e-mail: 5.1.2e@leeuwarden.nl

Gemeente Leeuwarden
Postbus 21000
8900 JA Leeuwarden

e-mail: gemeente@leeuwarden.nl
website: www.leeuwarden.nl

-

Van: 5.1.2e <5.1.2e@leeuwarden.nl>
Verzonden: maandag 11 mei 2026 13:19
Aan: 5.1.2e <5.1.2e@leeuwarden.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@leeuwarden.nl>
CC: 5.1.2e <5.1.2e@leeuwarden.nl>
Onderwerp: FW: Laadpalen in schutting

Dag 5.1.2e en 5.1.2e

Onderstaand een melding van een situatie die niet is toegestaan. Hebben jullie zo voldoende informatie om hierop te handhaven? Ik hoor het graag als jullie meer info nodig hebben!

Met vriendelijke groet,

5.1.2e
Duurzame mobiliteit

E 5.1.2e@leeuwarden.nl
T 5.1.2e **M** 5.1.2e

Gemeente Leeuwarden

Van: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Verzonden: donderdag 7 mei 2026 10:55
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: Laadpalen in schutting

Dag 5.1.2e,
Ik kreeg een vraag vanuit Huizum West. Bij een woning tussen de Frans Halsstraat en de Gerard Doustraat is een elektriciteitskabel geplaatst aan een schutting die grenst aan een openbare parkeerplaats. De bedrading hangt aan de straatkant.
Het Wijkpanel vraagt zich af of dit mag en zo niet of hierop gehandhaafd wordt.
Ik vind het op zich wel inventief en als de bedrading aan zijn eigen schutting hangt maar goed.. Ik stel de vraag toch maar even..

Met vriendelijke groet,



5.1.2e | Gebiedswerker
Goutum, Warstiens, Warten, Wergea, Wirdum-Swichum, Wytgaard, Huizum Oost, Huizum West, Middelsee, Nijlan, Zuidlanden

E 5.1.2e @leeuwarden.nl
T 5.1.2e
Aanwezig: maandag t/m donderdag

Gemeente Leeuwarden
Oldehoofsterkerkhof 2
Postbus 21000, 8900 JA LEEUWARDEN
T 14 058 | www.leeuwarden.nl | Twitter | Facebook



Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1, 2

From: '5.1.2e
Sent: 7/1/2026 12:59:31 PM +00:00
To: '5.1.2e' <5.1.2e@kpnplanet.nl>
Cc:
Subject: RE: Voortgang motie stoepladen

Beste 5.1.2e,

Klopt, het is een relatief nieuwe oplossing. Het aanbod in leveranciers is daardoor beperkt. We verwachten dat dit in de toekomst beter wordt.

Ik raad u aan om de website van het bedrijf Flatpower eens op te zoeken, mocht u het bedrijf nog niet gezien hebben. Deze partij levert ook de kabels die in andere gemeenten toegestaan zijn.

Hopelijk komt u eruit met deze informatie.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e *Duurzame Mobiliteit*
Team Stedenbouw & Mobiliteit
5.1.2e@leeuwarden.nl
5.1.2e

Gemeente Leeuwarden
Oldehoofsterkerkhof 2
8911 DH LEEUWARDEN
Telefoon 14 058 | www.leeuwarden.nl | LinkedIn

Van: 5.1.2e <5.1.2e@kpnplanet.nl>
Verzonden: woensdag 1 juli 2026 12:26
Aan: 5.1.2e <5.1.2e@leeuwarden.nl>
Onderwerp: RE: Voortgang motie stoepladen

Dag 5.1.2e,

Hartelijkdank voor je bericht.
Mooi dat er een oplossing is gekomen.
Ik heb al even gekeken hoe en wat, er is nog niet veel keus in platte laadkabels.
Hebben jullie ook bij de voorbereiding van de motie bij leveranciers gekeken.
En weet je ook mogelijk een firma waar ik daarvoor terecht kan.

Vast bedankt.
Mt vr gr,
5.1.2e

Op 1 jul 2026 11:50 schreef '5.1.2e' <5.1.2e@leeuwarden.nl>:

> Beste 5.1.2e,
>
> We hebben de regels over het thuisladen aangepast.
>
> Deze kunt u vinden op onze website: https://www.leeuwarden.nl/parkeren-verkeer-en-vervoer/elektrische-laadpaal-aanvragen/.
>
> Met vriendelijke groet,

5.1.2e Duurzame Mobiliteit
Team Stedenbouw & Mobiliteit
5.1.2e @leeuwarden.nl
5.1.2e
Gemeente Leeuwarden
Oldehoofsterkerkhof 2
8911 DH LEEUWARDEN
Telefoon 14 058 | www.leeuwarden.nl | LinkedIn

-----Oorspronkelijk bericht-----
Van: 5.1.2e
Verzonden: vrijdag 12 juni 2026 13:00
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @kpnplanet.nl>
Onderwerp: RE: Voortgang motie stoepladen

Beste 5.1.2e ,

Wederom dank voor uw interesse in dit onderwerp.

Het klopt inderdaad dat u constateert dat wij niet niets hebben gecommuniceerd. Er is namelijk nog geen besluit genomen door het college over dit onderwerp. In afstemming met de wethouder is afgesproken om het interne proces anders aan te vliegen. Daarom kon ons voorstel vorige maand niet op de agenda van het college komen. Inmiddels heb ik heb ik het voorstel geagendeerd voor de laatste collegevergadering voor het reces, eind deze maand. Er volgt dus op korte termijn meer informatie.

Wij hebben het college geadviseerd om exclusief laden over de stoep laden te legaliseren met het gebruik van een "platte laadkabel". Inwoners kunnen hiermee hun auto laden op een openbare parkeerplek vanuit een eigen huisaansluiting. Na het besluit het college (eind juni) publiceren wij z.s.m. de regels waarin staat onder welke voorwaarden stoepladen toegestaan is.

Ik adviseer u om te wachten met het aanschaffen van zo'n kabel als u hiermee aan de slag wilt gaan. Zolang het college nog geen besluit heeft genomen is ons plan in principe niet definitief.

Zoals het nu lijkt kunt u dus deze zomer nog aan de slag met het laden van uw auto.

Als u nog andere vragen heeft, stel ze gerust.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Adviseur Duurzame Mobiliteit
Team Stedenbouw & Mobiliteit, Sector Inrichting en Beheer Buitenruimte E 5.1.2e @leeuwarden.nl T 14 058

-----Oorspronkelijk bericht-----
Van: 5.1.2e <5.1.2e @kpnplanet.nl>
Verzonden: donderdag 4 juni 2026 16:32
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: Re: Voortgang motie stoepladen

Dag 5.1.2e

Het is schijnbaar niet gelukt het onderwerp stoepladen in mei te behandelen, ik zie het niet terug in het Dashboard.

Dus wat nu. Misschien kan je al iets toelichten van jullie voorstel hoe het legaliseren eruit komt te zien.
Dan kan ik daar op anticiperen
Ik zie je reactie tegemoet.

Mt vr gr,
5.1.2e
Verstuurd vanaf mijn iPad

> Op 30 apr 2026 om 12:18 heeft 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl> het volgende geschreven:
>
> Beste 5.1.2e
>
> Dank voor uw vraag. Graag licht ik de stand van zaken aan u toe.
>
> De afgelopen maanden zijn wij aan de slag gegaan met het onderzoek naar laden over de stoep. Dit is inmiddels afgerond.
>
> Het klopt inderdaad dat dit onderwerp in april in het college behandeld zou worden. Dit is enigszins vertraagd, maar ik verwacht dat het in mei in de collegevergadering aan bod komt. Daar zal het college een besluit nemen over het legaliseren van laden over de stoep. Wij hebben het college het voorstel gedaan om laden over de stoep te legaliseren.
>
> Wanneer het college hierover een besluit heeft genomen delen wij een persbericht en passen wij informatie op de website aan. Wij kunnen dan ook meer vertellen over welke vormen van "stoepladen" wij willen toestaan via onze beleidsregels. Ik kan u daarom aanraden om dit in de gaten te houden in loop van mei.
>
> Hopelijk heeft u hiermee voldoende informatie. Als er u nog vragen heeft, stel ze gerust.
>
> Met vriendelijke groet,
>
> 5.1.2e
>
>
> Adviseur Duurzame Mobiliteit
> Team Mobiliteit & Stedenbouw, Sector Inrichting en Beheer Buitenruimte
> E 5.1.2e @leeuwarden.nl T 14 058
>
>
> -----Oorspronkelijk bericht-----
> Van: 5.1.2e <5.1.2e @kpnplanet.nl>
> Verzonden: donderdag 30 april 2026 10:54
> Aan: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
> Onderwerp: Voortgang motie stoepladen
>
> Dag 5.1.2e
>
> In het Dashboard van de Gemeente Leeuwarden zie ik nog geen ontwikkeling staan mbt de motie duurzaam stoepladen.
> Zoals aangegeven in motie en vergadering van 7 en 8 oktober 2025.
> De verwachting was dat dit in april op de gemeenteraads vergadering zou kunnen komen.
>
> Het is ook jammer dat de toenmalige wethouder van deze portefeuille Evert Stellingwerf niet op mijn mail heeft gereageerd.
>
> Nu het toch wel duidelijk is dat de energie transitie in relatie met zonnepanelen terug gaat lopen en fossiele brandstof erg duur gaat worden.
> Het meer op maatwerk niveau aan gaat komen om het op te lossen.
> Zie ook het LC artikel 30 april over de energie bijeenkomst in Colombia over verder afbouwen fossiele brandstoffen.
>

> Wel misschien weet jij al iets meer hoe de vlag er bij hangt.
> Schaf ik een benzine auto weer aan of ga ik voor PHeV/EV Ik zie je reactie tegemoet.
> Vast bedankt.
> Mt vr gr,
> 5.1.2e
>
> Verstuurd vanaf mijn iPad

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1, 2, 3, 4

From: "5.1.2e
Sent: 1/15/2026 12:03:52 PM +00:00
To: "5.1.2e" <5.1.2e@leeuwarden.nl>
Cc: "5.1.2e" <5.1.2e@leeuwarden.nl>
Subject: RE: Wijziging APV

Goedemiddag 5.1.2e,

Bedankt voor de informatie. Het betreft geen spoedgeval dus ik verwacht dat wij dan tot het najaar wachten.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Adviseur Duurzame Mobiliteit
Team Mobiliteit & Stedebouw, Sector Inrichting en Beheer Buitenruimte
E 5.1.2e@leeuwarden.nl
T 14 058

Van: 5.1.2e <5.1.2e@leeuwarden.nl>
Verzonden: donderdag 15 januari 2026 12:16
Aan: 5.1.2e <5.1.2e@leeuwarden.nl>
CC: 5.1.2e <5.1.2e@leeuwarden.nl>
Onderwerp: RE: Wijziging APV

Hoi 5.1.2e,

Goed om te weten dat er van jullie kant op dit moment niets meer komt.

De volgende wijziging zal in het najaar zijn, dus als je dat in augustus/september aan kunt leveren, dan kan het meegenomen worden.
Maar in dringende gevallen kan er ook altijd tussentijds gewijzigd worden hoor.

Met vriendelijke groet,
5.1.2e

Van: 5.1.2e <5.1.2e@leeuwarden.nl>
Verzonden: woensdag 14 januari 2026 16:57
Aan: 5.1.2e <5.1.2e@leeuwarden.nl>
CC: 5.1.2e <5.1.2e@leeuwarden.nl>
Onderwerp: RE: Wijziging APV

Goedemiddag 5.1.2e,

Bedankt voor de reminder!

Vanuit mobiliteit zijn we bezig met het onderzoeken of wij (in delen van de gemeente) het laden van auto's over de stoep willen toestaan. Mochten we dit willen toestaan, dan moet de APV daarop aangepast worden. Wij zijn dit op dit moment nog aan het uitzoeken, dus het lukt naar verwachting niet om voor 30 januari een voorstel aan te leveren.

5.1.2e gaf aan dat wijzigingen voor de APV normaliter tweemaal per jaar worden aangebracht.

Klopt dat en wanneer is de volgende mogelijkheid om voorstellen bij je aan te leveren? Als wij voor een aanpassing willen gaan, verwacht ik dat wij in de volgende ''ronde'' meegaan. Wij zouden deze

informatie ook mee willen nemen in de informerende brief aan de raad die wij nu aan het voorbereiden zijn.

Hopelijk kan je mij verder helpen met deze vraag.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Adviseur Duurzame Mobiliteit
Team Mobiliteit & Stedebouw, Sector Inrichting en Beheer Buitenruimte
E 5.1.2e @leeuwarden.nl
T 14 058

Van: Verkeer en Vervoer <verkeerenvervoer@leeuwarden.nl>
Verzonden: dinsdag 13 januari 2026 16:24
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>; 5.1.2e <Peter.Post@leeuwarden.nl>; 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: FW: Wijziging APV

Hallo allen,

5.1.2e heeft mij gezegd deze mail aan jullie door te sturen. Bij deze.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e
Medewerker Facilitair Beheer/ Stagair team Stedenbouw en Mobiliteit
5.1.2e @leeuwarden.nl
5.1.2e

Gemeente Leeuwarden
Oldehoofsterkerkhof 2
Postbus 21000, 8900 JA LEEUWARDEN
T 14 058 | www.leeuwarden.nl

Van: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Verzonden: donderdag 8 januari 2026 13:36
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>; 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>; 5.1.2e 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>; 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>; Verkeer en Vervoer <verkeerenvervoer@leeuwarden.nl>
Onderwerp: Wijziging APV

Goedemiddag collega's,

Afgelopen jaar hebben jullie mij benaderd over wijziging van de APV, maar heb ik geen concrete voorstellen ontvangen. Daarom mail ik jullie nu want de komende weken bereid ik een wijziging voor en als jullie wijziging mee moet, dan zou ik die graag ontvangen.
Het gaat dan om het voorstel voor wijziging van de betreffende artikelen met daarbij een toelichting waarom.

Graag hoor ik van jullie voor 30 januari. Ik koers dan op de raadsvergadering in april (vanwege verkiezingen wordt het niet eerder).

Met vriendelijke groet,

5.1.2e | Juridisch medewerker
Juridische en Veiligheidszaken

E 5.1.2e @leeuwarden.nl
T 5.1.2e
Woensdag en vrijdagmiddag afwezig

Gemeente Leeuwarden
Gemeentehuis, Oldehoofsterkerkhof
Postbus 21000, 8900 JA LEEUWARDEN
***T** 14058 Leeuwarden.nl | Twitter |*
Facebook

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1, 2, 3

From: '5.1.2e
Sent: 2/3/2026 2:14:57 PM +00:00
To: '5.1.2e' <5.1.2e@leeuwarden.nl>
Cc:
Subject: FW: Beantwoording motie Duurzaam Stoepladen in Leeuwarden

Goedemiddag 5.1.2e,

Ik heb net de feedback van 5.1.2e binnen. Inhoudelijk heef hij niet veel aanvullingen.

Moeten (en kunnen) wij iets met zijn opmerkingen over de lengte van het collegevoorstel? Eerlijk gezegd wil ik het lopende proces zo min mogelijk verstoren.

De overige opmerkingen zijn terecht, maar zijn te ondervangen. Hoeft niet tot aanpassingen van de stukken te leiden.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Adviseur Duurzame Mobiliteit
Team Mobiliteit & Stedebouw, Sector Inrichting en Beheer Buitenruimte
E 5.1.2e@leeuwarden.nl
T 14 058

Van: 5.1.2e <5.1.2e@leeuwarden.nl>
Verzonden: dinsdag 3 februari 2026 15:04
Aan: 5.1.2e <5.1.2e@leeuwarden.nl>
Onderwerp: RE: Beantwoording motie Duurzaam Stoepladen in Leeuwarden

Dag 5.1.2e

Technisch gezien gaat het over de “uitvoering” van de motie en niet over de beantwoording.

Ten opzichte van de informerende brief (de term raadsbrief is in deze niet juist) is het collegevoorstel wel erg uitgebreid.

Je moet voorkomen dat in beide stukken dezelfde informatie staat.

Als de informerende brief vrij uitgebreid is, dan kan het collegevoorstel wel korter.

In het collegevoorstel kan dan meer achtergrond informatie worden meegenomen die niet in de informerende brief staat.

Het collegevoorstel is een stuk wat de raadsleden overigens niet te zien krijgen.

Voor de rest prima om in 2026 te starten met een pilot. Neem aan dat de hiermee gepaard gaande kosten wel ten laste van het product parkeren kunnen.

De opbrengsten van het laadplein Fonteinland komen tenslotte ook ten laste van het product parkeren.

Groet,

5.1.2e

Van: 5.1.2e <5.1.2e@leeuwarden.nl>
Verzonden: vrijdag 30 januari 2026 13:56

Aan: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
CC: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>; 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: Beantwoording motie Duurzaam Stoepladen in Leeuwarden

Goedemiddag 5.1.2e,

Zoals aangekondigd door 5.1.2e, deel ik bij deze ook de conceptstukken voor het dossier Stoepladen/VPA. Dit betreft een raadsbrief en een collegevoorstel.

Vanwege de tijdsdruk is het raadsvoorstel niet 100% gereed, maar ik wil je wel alvast meenemen. Anders lukt dat niet meer met het indienen van de stukken. Het kan dus dat er nog (kleine) fouten instaan.

Graag hoor ik of het je lukt om uiterlijk dinsdag even naar de stukken te kijken en je bevindingen met mij te delen.

Alvast bedankt en een prettig weekend gewenst!

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Adviseur Duurzame Mobiliteit
Team Mobiliteit & Stedebouw, Sector Inrichting en Beheer Buitenruimte
E 5.1.2e @leeuwarden.nl
T 14 058

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1, 2

From: '5.1.2e' <5.1.2e@enschede.nl>
Sent: 2/25/2026 7:40:43 AM +00:00
To: '5.1.2e <5.1.2e@leeuwarden.nl>
Cc:
Subject: RE: Vraag beleid kabelgoottegel

U ontvangt niet vaak e-mail van 5.1.2e@enschede.nl. Ontdek waarom dit belangrijk is

Beste 5.1.2e

Leuk dat jullie ook geïnteresseerd zijn. Bijgaand wat nadere info over het besluitvormingsproces dat we doorlopen hebben. Er liggen nu zo'n 70 kabelgoten in Enschede. In het agendaformulier staat e.e.a. over onze juridische inbedding en dat we de VKL zouden wijzigen. Dat bleek, na later navraag bij onze juristen, niet nodig. Hieronder de terugkoppeling die ik van hen ontving hierover:

Ik heb nog even bij HOR nagevraagd. Tot nu toe is het, nog voor de kabelgoten, altijd gebleven bij mondeling overleg. Er is nog nooit een waarschuwing of boete opgelegd.
Ook hoeven we geen VKL te wijzigen. De combinatie met artikel 4.11 VKL én 2.19 APV is voldoende.
Zeker omdat we ook wij verantwoordelijk zijn. Ook hoeft de aanvrager geen vergunning/ontheffing aan te vragen. Immers art. 4.11 is uitgezonderd voor de gemeente (art. 4.11 lid 2). En de gemeente legt dit aan.
M.a.w. we hoeven niets te regelen. Behalve de pilot formaliseren en zorgen dat we het goed registreren in onze administratie openbare ruimte.

Aanleg wegen en uitwegen

Artikel 4.11 Aanleggen, beschadigen en veranderen van een weg

1. Het is verboden zonder vergunning van het college:
   a. een weg aan te leggen;
   b. de verharding daarvan op te breken;
   c. in een weg te graven of te spitten;
   d. de aard of breedte van de wegverharding te veranderen; of
   e. anderszins verandering te brengen in de wijze van aanleg van een weg.
2. Voor de toepassing van het eerste lid wordt onder weg verstaan wat artikel 1 van de Wegenverkeerswet 1994 daaronder verstaat, alsmede alle niet openbare ontsluitingswegen van gebouwen.
3. Het verbod in het eerste lid geldt niet voor overheden bij het uitvoeren van hun publieke taak.
4. Het verbod geldt voorts niet voor zover in het daarin geregelde onderwerp wordt voorzien door het Wetboek van Strafrecht, de Wet beheer rijkswaterstaatswerken, het Provinciaal wegenreglement, de Waterschapskeur, de Telecommunicatiewet of de Algemene Verordening Ondergrondse Infrastructuur.
5. Op de aanvraag om een vergunning is paragraaf 4.1.3 van de Algemene wet bestuursrecht (positieve fictieve beschikking bij niet tijdig beslissen) niet van toepassing.

Artikel 2:19 Gevaarlijk of hinderlijk voorwerp

1. Het is verboden op, aan of boven het voor voetgangers of (brom)fietsers bestemde deel van de weg op enigerlei wijze prikkeldraad, schrikdraad, puntdraad of andere scherpe voorwerpen aan te brengen of te hebben hangen lager dan 2,2 meter boven dat gedeelte van de weg.
2. Het in het eerste lid gestelde verbod geldt niet ten aanzien van prikkeldraad, schrikdraad, puntdraad of andere scherpe voorwerpen die op grotere afstand dan 0,25 m uit de uiterste boord van de weg, op van de weg af gerichte delen van een afscheiding zijn aangebracht.
3. Voor de toepassing van dit artikel wordt onder weg verstaan hetgeen artikel 1 van de Wegenverkeerswet 1994 daaronder verstaat.
4. Het in het eerste lid bepaalde geldt niet voor zover artikel 5 van de Wegenverkeerswet 1994 van toepassing is.

Bij ons werkt het dus zo dat men bij aanvraag akkoord gaat met de voorwaarden die op onze website staan. Kabelgoottegels elektrische auto | Gemeente Enschede. Dit zit in het aanvraagformulier verwerkt. Tot op heden werkt dit goed, we hebben nog nooit klachten of anderszins problemen gehad.

Ik hoop jullie hiermee op weg geholpen te hebben. Mochten er verder vragen zijn, neem gerust contact op.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e
Beleidsadviseur Mobiliteit

GEMEENTE ENSCHEDE

m 5.1.2e
e 5.1.2e @enschede.nl
w www.enschede.nl
Postbus 20 7500 AA Enschede
Volg ons op social media

ENSCHEDE

Van: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Verzonden: dinsdag 24 februari 2026 14:37
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @enschede.nl>
Onderwerp: Vraag beleid kabelgoottegel

Goedemiddag,

Ik had net contact met het KCC vanwege een vraag over het beleid van de gemeente Enschede m.b.t. de kabelgoottegels.

Gemeente Leeuwarden is momenteel bezig met het uitzoeken of (en hoe) wij de kabelgoottegels willen toestaan. Wij vinden het belangrijk om ervaringen van andere gemeenten hierbij te betrekken. Omdat de gemeente Enschede destijds een koploper was op dit onderwerp, zijn jullie ervaringen voor ons waardevol.

Uw collega bij het KCC kon mijn vragen al deels aan de telefoon beantwoorden.

Mijn resterende vraag betreft: hoe heeft de gemeente Enschede de toepassen van kabelgoottegels gelegaliseerd (immers dit doorgaans niet toegestaan is volgens de model-APV art. 2:10), en hoe reguleert de gemeente kabelgoottegels? Wordt er een ontheffings- of vergunningsstelsel toepast?

Ik kon eerder via internet geen beleidsregels terugvinden. Wij zijn op dit onderwerp nog zoekende, en zijn daarom geïnteresseerd in hoe dit ingericht kan worden.

Ik hoor graag of u dit nader kunt toelichten. In ieder geval bedankt alvast voor uw moeite!

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Adviseur Duurzame Mobiliteit
Team Mobiliteit & Stedebouw, Sector Inrichting en Beheer Buitenruimte
E 5.1.2e @leeuwarden.nl
T 14 058

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1, 2, 3

POSTADRES
Postbus 20
7500 AA ENSCHEDE

BEZOEKADRES
HENGELOSESTRAAT 51
7514 AD ENSCHEDE

TELEFOONNUMMER
14053

Aan de Gemeenteraad

DATUM
29 november 2022

ONS KENMERK
2200102646

BEHANDELD DOOR
5.1.2e

ONDERWERP
Start pilot Werken met kabelgoten voor opladen elektrische voertuigen

Geachte leden van de Raad,

Met deze brief informeren wij u over de start van een pilot voor het tijdelijk toestaan van kabelgoten voor het opladen van elektrische voertuigen. Op 11 juli jl. heeft uw Raad ingestemd met de Motie Kabelgoot. Vervolgens vond er in september een beeldvormend gesprek plaats over de gevolgen die het toestaan van kabelgoten met zich meebrengt. In dat gesprek is gebleken dat er voldoende draagvlak is om begin 2023 een pilot te starten. In deze pilot toetsen we het gebruik van kabelgoten in de praktijk. Na een jaar gaan we evalueren en afwegen of we het werken met kabelgoten definitief toestaan.

Integrale laadvisie 2022-2035, beleidsregels en concessie met Vattenfall
In de Integrale Laadvisie 2022-2035, maken we afwegingen waarmee we in de uitvoering van deze pilot rekening houden. In deze brief leest u hoe we omgaan met deze afwegingen. Binnen de concessie met Vattenfall, verantwoordelijk voor het plaatsen van openbare laadinfrastructuur in Enschede, is er ruimte voor gemeenten om een dergelijke pilot te starten. Ook past het binnen de vastgestelde beleidsregels voor het opladen van elektrische voertuigen. In bijlage 1 staan de spelregels opgenomen waarmee deelnemers aan de pilot akkoord moeten gaan.

Pilot met 50 deelnemers
We starten deze pilot met maximaal 50 deelnemers in 2023. We verwachten met dit aantal een representatief beeld te krijgen van hoe zij de kabelgoottegels in de praktijk ervaren. Dit aantal is bovendien uit te voeren binnen de bestaande personele capaciteit. In de pilotperiode gaan we daarnaast leren welke voorwaarden we als gemeente moeten stellen als we deze werkwijze breder willen gaan toepassen. Ook met betrekking tot de uitvoeringscapaciteit. We ontvangen regelmatig vragen van inwoners of het werken met is kabelgoten toegestaan. Daardoor weten we dat er in Enschede vraag naar is. Met gerichte communicatie via meerdere kanalen verwachten we het aantal van 50 deelnemers te bereiken. Denk hierbij aan de inzet van o.a. sociale media en informatie op de gemeentelijke website. Daar kunnen geïnteresseerden ook een aanvraag indienen.

Kosten
De kosten voor de aanschaf, het beoordelen van de aanvraag en aanleg van de kabelgoottegel, zijn voor rekening van de aanvrager. Deze kosten hangen af van het aantal tegels dat nodig is. Doorgaans komt het neer op ca. €500,- euro per aanvrager. We beseffen dat dit een relatief grote investering is. Echter, we rollen ook een netwerk van openbare laadinfrastructuur uit waar elektrische rijders in Enschede gebruik van kunnen maken.

Als blijkt dat de pilot niet succesvol is verwijderen wij de tegels. De kosten zijn dan voor de gemeente. Wanneer alleen de pilot stopt of als wij besluiten kabelgoten definitief toe te staan, dan mogen de kabelgoten uit de pilotfase uiteraard blijven liggen.

Afwegingen
Er zijn meerdere redenen waarom we kabelgoottegels of het trekken van oplaadkabels over het trottoir op dit moment niet toestaan:
1. Het kan leiden tot claimgedrag van E-rijders van openbare parkeerplaatsen;
2. Er kan verrommeling van het straatbeeld ontstaan;
3. Het kan leiden tot onveilige situaties op het trottoir, bijvoorbeeld voor minder validen;
4. Losliggende kabels vormen een risico wanneer Onderhoud Enschede B.V. beheerswerkzaamheden uitvoert, zoals vegen of onkruid verwijderen. Beheerders van de openbare ruimte in onze stad zijn daarom betrokken bij het opzetten van deze pilot.

Echter, om duurzame mobiliteit en elektrisch rijden in Enschede te stimuleren, heeft uw Raad de oproep gedaan om het gebruik van speciale kabelgoten met een pilot uit te proberen. Dit heeft de volgende voordelen:

1. Inwoners hoeven niet meer te lopen naar een laadpaal bij hun in de buurt, maar maken gebruik van hun eigen laadpaal;
2. Ook zorgen vakkundig geplaatste kabelgoten niet voor belemmeringen voor gebruikers van het trottoir en verrommeling van het straatbeeld. Onderhoud Enschede B.V. plaatst de tegels in deze pilot;
3. We besparen op de openbare netcapaciteit. De kabels maken namelijk gebruik van de (over)capaciteit binnen een bestaande netaansluiting en vaak van eigen duurzame energie-opwek. We hoeven dus geen extra aansluitingen te realiseren die de druk op het netwerk vergroten;
4. Ervaringen uit andere gemeenten zijn positief. Zij hebben weinig tot geen klachten ontvangen van onveilige situaties, claimgedrag of verrommeling van het straatbeeld. Wel is het zo dat dit geen stedelijke gemeenten zijn en aanzienlijk minder inwoners hebben dan Enschede.

Evaluatie
Na de pilot van 1 jaar gaan we met de deelnemers, omwonenden en intern evalueren. Hierbij kijken we naar de mate waarin er gebruik van wordt gemaakt van de kabelgoten en of dit geleid heeft tot klachten van andere gebruikers in de openbare ruimte. Daarnaast bevat de evaluatie of de beschikbaar gestelde capaciteit en middelen voldoende in balans zijn met de opbrengsten. We kijken tot slot of er een afname te zien is in het gebruik van publieke laadpalen nabij de kabelgoten.

Hoogachtend,

Burgemeester en Wethouders van Enschede,
de loco-Secretaris, de Burgemeester,

5.1.2e) (5.1.2e)

Bijlage 1: Spelregels voor de deelnemers aan de pilot

Deelnemers aan de pilot betalen de kosten voor de kabelgoten, het aanleggen daarvan en bijkomende administratiekosten aan de gemeente terug. Dit is ca. €500 euro. Mede afhankelijk is dit van het aantal kabelgoottegels dat zij nodig hebben. De gemeente blijft eigenaar van de tegels.

GEBRUIKER
De gebruiker van de kabelgoottegel stemt in met en houdt zich aan de volgende regels:

Voorwaarden deelname
- De aanvrager heeft geen eigen oprit;
- Aanvrager betaalt de kosten van de tegels, het aanleggen van de tegels en kosten voor het beoordelen aan de gemeente;
- Er kunnen geen parkeerprivileges geclaimd worden (parkeerplaats is en blijft openbaar en voor iedereen te gebruiken);
- De parkeerplaats tegenover het perceel van de aanvrager grenst direct aan het trottoir, dus de stroomkabel mag niet het openbaar groen, een weg of fietspad kruisen;
- Per adres wordt niet meer dan één vergunning verleend voor de aanleg van de EV-Kabelgoottegel;
- Na de pilotfase blijven de kabelgoten liggen. Er gelden dan dezelfde voorwaarden;
- Wanneer de aanvrager verhuist en de nieuwe bewoners van het adres de kabelgoot niet willen behouden, wordt deze door de gemeente verwijdert op kosten van de aanvrager van de kabelgoot.
- Indien mogelijk: bespreekt met uw buren of zij de tegels ook willen gebruiken. Dan kunnen ze tussen de percelen in worden aangelegd;

Gebruik door deelnemers
- Het oplaadpunt staat of hangt op eigen terrein;
- Gebruiker is aansprakelijk voor schade (ook van derden) als gevolg van het gebruik (al dan niet door derden) van de kabelgoottegel;
- De oplaadkabel dient in zijn geheel in de goot te liggen;
- Indien de kabel langer is dan de kabelgoot, moet dit op eigen terrein of onder het eigen voertuig opgeborgen worden. Tijdens het laden mag de kabel niet op het trottoir liggen;
- Tussen de laadpaal/kast en de te laden auto moet minimaal 1.20 meter ruimte overblijven op de stoep om de toegankelijkheid te waarborgen;
- Bij gebruik van de kabelgoottegel dient men een goedgekeurde stroomkabel, die speciaal ontwikkeld is voor het laden van elektrische / hybride voertuigen, te gebruiken.
- De kabel dient in een goede staat te zijn;
- De gebruiker is verantwoordelijk voor het schoon houden van de goot in de kabelgoottegel;
- De oplaadkabel dient na gebruik verwijderd te worden en op eigen terrein of in het eigen voertuig te worden opgeborgen;

GEMEENTE
- De gemeente/aannemer zorgt voor het vakkundig aanleggen en het instandhouden van een veilige verharding;
- De kabelgoottegels blijven eigendom van de gemeente;
- Gemeente is niet aansprakelijk voor schade (ook aan derden) als gevolg van het gebruik (al dan niet door derden) van de kabelgoottegel;

- De gemeente/aannemer repareert schade aan de kabelgoottegels. Indien deze schade het gevolg is van gebruik van de kabelgoottegel wordt deze schade verhaalt op de aanvrager;
- De gemeente toetst elke aanvraag en behoudt zich het recht voor deze af te wijzen indien zij de te overbruggen afstanden te vindt, de veiligheid niet gegarandeerd kan worden of de kabelgoot niet passend wordt geacht in de lokale situatie;
- Indien na evaluatie blijkt dat de pilot geen succes is en de gemeente besluit de kabelgoten te verwijderen, zijn de kosten daarvan voor de gemeente;
- Indien niet aan de gebruiksvoorwaarden wordt voldaan is de gemeente gerechtigd op kosten van de deelnemer aan de pilot de tegels te verwijderen.

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1, 2

GEMEENTE ENSCHEDE

Agendaformulier B&W-vergadering 9 januari 2024

Portefeuillehouder	5.1.2e Agendaletter F		
Onderwerp	Definitieve implementatie kabelgoottegels en einde pilotfase		
Openbaar	*Openbaar: ja,*		
Organisatieonderdeel *(cluster of afdeling)*	Cluster Strategie & Beleid Fysiek	Corsanummer:	2300094270
Schrijver	5.1.2e	Casenummer	BV23000575
Urgentie			
Raadsbesluit nodig	Nee		
Raad informeren	Ja		

Mee geadviseerd door	5.1.2e 5.1.2e en 5.1.2e / 5.1.2e
Advies gemeentesecretaris	

Conceptbesluit
1. De pilotfase van verlengd privaat laden met kabelgoottegels te stoppen wanneer het vergunningstelsel is ingericht;
2. Verlengd privaat laden onder dezelfde voorwaarden als in de pilotfase toe te staan in Enschede, in de vorm van een vergunningstelsel op basis van de VKL;
3. De Raad hierover te informeren met een Raadsbrief.

Publieksvriendelijke samenvatting
Op initiatief van de Raad is er begin 2023 een pilot gestart waarin verlengd privaat laden van elektrische auto's door middel van kabelgoottegels wordt toegestaan. Tijdens deze pilot hebben we onderzocht wat het gebruik van kabelgoten in de praktijk betekent voor onderhoudswerkzaamheden, claimgedrag en veiligheid. Er zijn het afgelopen jaar ca. 60 kabelgoten aangelegd in Enschede.
Nu het pilotjaar voorbij is hebben we de effecten aan de hand van een klein buurtonderzoek, een enquête en met een gesprek met onze beheerders geëvalueerd. De resultaten zijn positief. Daarom stellen we in dit voorstel voor om de pilotfase af te sluiten en om verlengd privaat laden door middel van kabelgoottegels definitief toe te staan, onder dezelfde voorwaarden. We hebben onderzocht op welke manier dit juridisch ingebed moet worden. De gemeente moet daarbij primair gebruik maken van het bestuursrecht. De Verordening Kwaliteit Leefomgeving biedt de mogelijkheid om een vergunningstelsel in te richten. De aanvragers vragen dan een vergunning aan. We richten dit zo gebruiksvriendelijk mogelijk in, zodat het eenvoudig blijft een aanvraag voor kabelgoottegels te doen.

B&W besluit dd. (In te vullen na de vergadering door loco-gemeentesecretaris)

ENSCHEDE

Inleiding en voorgeschiedenis
In juli 2022 heeft de Raad de Motie Kabelgoot aangenomen. Vervolgens heeft er een gesprek met de Raad plaatsgevonden over de voorwaarden waaronder het verlengd privaat laden door middel van kabelgoottegels zouden toestaan. Begin 2023 is de pilot voor één jaar gestart. De Raad is hierover geïnformeerd met de Raadsbrief Start pilot Werken met kabelgoten voor opladen elektrische voertuigen. In deze pilot hebben we getoetst wat het gebruik van kabelgoten in de praktijk betekent voor onderhoudswerkzaamheden, claimgedrag en veiligheid. Nu het pilotjaar voorbij is hebben we de effecten aan de hand van een klein buurtonderzoek, een enquête en met een gesprek met onze beheerders geëvalueerd. De resultaten zijn positief. Daarom stellen we voor om de pilotfase af te sluiten en om verlengd privaat laden door middel van kabelgoottegels definitief toe te staan onder dezelfde voorwaarden.

Gewenst effect van het besluit in relatie tot de strategische opgaven
Het aantal elektrische auto's neemt toe in Enschede. Dit juichen we toe vanuit de strategische opgave van een groen en duurzaam Enschede. Daarom rollen we een netwerk uit met openbare laadpalen en staan we het aanleggen van kabelgoottegels in de openbare ruimte toe. Hiermee voorzien we in een behoefte van inwoners die geen eigen parkeerplaats hebben. We maken het overstappen op elektrisch rijden nog aantrekkelijker.
We weten daarnaast dat de groei in het aantal laadpunten een grote impact heeft op het elektriciteitsnet en het beslag op de openbare ruimte. Het werken met kabelgoten draagt bij aan het voorkomen van overbelasting van de netcapaciteit. We maken namelijk gebruik van de overcapaciteit binnen een bestaande aansluiting, in plaats van een extra aansluiting te realiseren die de druk op het netwerk vergroot.

Argumenten
1.1. Uit de evaluatie van de pilot kabelgoten komen positieve resultaten
In 2023 hebben er ca. 60 inwoners deelgenomen aan de pilot kabelgoot. Zij zijn in een enquête gevraagd naar hun ervaringen met het gebruik van de kabelgoot en of er zich gevaarlijke situaties hebben voorgedaan. Er hebben 26 deelnemers gereageerd. De overgrote meerderheid is zeer tevreden met het gebruik van de kabelgoot en gebruiken hem meerdere keren per week. Geen van de respondenten heeft onveilige situaties ervaren. Naast de enquête zijn enkele omwonenden gevraagd of zij op enige wijze hinder ondervinden van de kabelgoot in hun straat. Dit was bij geen van de ondervraagden het geval.

1.2. *We verlagen de drempel om over te stappen op elektrisch rijden*
Het werken met kabelgoten is een instrument om het elektrisch rijden extra te stimuleren. Inwoners hoeven niet meer te lopen naar een laadpaal bij hun in de buurt, maar maken gebruik van hun eigen laadpaal en vaak eigen energie-opwek.

1.2. Kabelgoten vallen niet op in het straatbeeld en zijn veilig
Kabelgoten zorgen niet voor belemmeringen voor gebruikers van het trottoir en verrommeling van het straatbeeld. Enschede Onderhoud B.V. plaatst de tegels op professionele en vakkundige wijze. In de pilot is gebleken dat dit nergens tot gevaarlijke situaties heeft geleid.

1.3. We besparen op de openbare netcapaciteit
Werken met kabelgoten bespaart op de netcapaciteit. De kabels in de goten maken namelijk gebruik van de (over)capaciteit binnen een bestaande netaansluiting en in veel gevallen eigen duurzame energie-opwek, in plaats van een extra aansluiting te realiseren die de druk op het netwerk vergroot.

2.1. We zorgen voor juridische inbedding, zodat we grip houden op de kabelgoten
De voordelen hiervan zijn dat de vergunningen object gebonden zijn en ingetrokken kunnen worden wanneer dit nodig is. Ook is bestuursrechtelijk handhaven eenvoudiger en goedkoper dan civielrechtelijke procedures voeren. De inwoner heeft dan rechtsbeschermingsmogelijkheden via bezwaar en beroep.
Het college heeft bovendien de mogelijkheid nadere regels vast te stellen waarmee zij de voorwaarden voor het aanvragen van een vergunning desgewenst kan wijzigen. De VKL wijziging wordt in de volgende actualisatie meegenomen.
Voor het verlenen van een vergunning worden normaliter leges geheven. Hier zien we echter in dit geval van af. Omdat als er naast de kosten voor de tegels zelf, het aanleggen ervan door Onderhoud Enschede, ook nog legeskosten komen, het voor aanvragers niet meer aantrekkelijk is kabelgoottegels aan te vragen.

Risico's

1.1. Kabelgoten kunnen leiden tot claimgedrag

Een aanvrager van een kabelgoot kan de parkeerplaats waar deze naar leidt gaan zien als zijn of haar parkeerplaats. Dit kan leiden tot claimgedrag. De parkeerplaats blijft echter openbaar en er kunnen geen parkeerprivileges worden ontleend. Uit de evaluatie blijkt dat claimgedrag zelden voorkomt en gebruikers vaak afspraken maken met hun buren over het gebruik van de parkeerplaats.

1.2. Verhouding met het concessiemodel

Het verlengd privaat laden met kabelgoten heeft invloed op concessie met Vattenfall. Zij heeft het alleenrecht tot het plaatsen van laadinfra in de openbare ruimte. Wanneer een aantal inwoners een kabelgoot aanvraagt, zullen zij geen gebruik meer maken van de openbare laadinfrastructuur. Het is mogelijk dat de uitrol van openbare laadpalen vertraging oploopt omdat er minder laadpalen worden aangevraagd. Het werken met kabelgoten hebben we ingevoerd na overleg met Vattenfall en is niet in strijd met de concessieregels.

1.3. Kabelgoten vormen een risico bij beheerswerkzaamheden

In de openbare ruimte vegen en strooien we en verwijderen we onkruid op verhardingen met branders en onkruidborstels. Dit laatste vormt een risico als de kabels in de goot liggen en de brander er overheen rijdt. De buitendienst is hierover bij de start van de pilot geïnformeerd en worden maandelijks geüpdatet over nieuw aangelegde kabelgoten. Ook hier is het een voordeel dat aanvragers de kosten zelf betalen. Dit remt de aantallen kabelgoten, waardoor het voor de beheerders behapbaar blijft.

Kosten en financiële dekking van het voorstel

De kosten voor de aanschaf, beoordelen en aanleg van de kabelgoottegel zijn voor rekening van de aanvrager. De kosten hangen af van het aantal tegels dat een aanvrager nodig heeft. Lasten en baten komen ten lasten en gunste van het product verkeersinfrastructuur en beleid.

Afweging en alternatieven

1.1. De risico's zwaarder laten wegen dan de argumenten

We kunnen er ook voor kiezen om de risico's van het claimgedrag en de beheerswerkzaamheden te laten prevaleren boven de voordelen van het aantrekkelijker maken van elektrisch rijden. Echter vanwege de kosten die voor rekening van de aanvrager blijven, beperken we het aantal kabelgoten in de stad. Hierdoor blijft het behapbaar voor onze beheerders om er rekening mee te houden.

Participatie

We hebben een enquête uitgevoerd onder gebruikers van kabelgoten. Ook zijn enkele omwonenden in straten waar kabelgoten geplaatst zijn, naar hun ervaringen gevraagd over de parkeerdruk.

Communicatie met direct betrokkenen

Door publiciteit te geven aan het besluit kabelgoten definitief toe te staan op (sociale) media, informeren we inwoners in Enschede die nog niet op de hoogte waren van het feit dat het aanvragen van een kabelgoot mogelijk is.

Interne communicatie

Afgestemd met juridische zaken. Ook heeft afstemming met Stadsdeelbeheer plaatsgevonden.

PR over besluit

Ja, met (sociale) mediakanalen.

Persbericht

Ja

Vervolg

De pilot verlengd privaat laden wordt omgezet naar een definitief stelsel. We maken daarbij gebruik van het bestuursrecht. De Verordening Kwaliteit Leefomgeving biedt de mogelijkheid om een vergunningstelsel in te

richten. Bovendien passen we de legesverordening aan zodat er van een vergunning gesproken word. Dit verwachten we in januari / februari geregeld te hebben.

Bijlagen



Figuur 1: Kabelgoottegels in de praktijk

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1

From: '5.1.2e
Sent: 3/23/2026 3:44:19 PM +00:00
To: '5.1.2e' <5.1.2e@leeuwarden.nl>
Cc:
Subject: RE: Laden over het trottoir

Hoi 5.1.2e,

Dank voor je uitgebreide betoog.

Ik heb ook wat input vanuit 5.1.2e gekregen, met name over de nodige inzet in de praktijk bij de keuze voor de kabelgoottegel.

We heroverwegen of we toch niet voor de platte laadkabel moeten gaan. We gaan de komende tijd in ieder geval meer ervaringen/informatie inwinnen.

Ik zal je in de komende weken laten weten als er meer duidelijkheid is over de keuze.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Adviseur Duurzame Mobiliteit
Team Mobiliteit & Stedenbouw, Sector Inrichting en Beheer Buitenruimte
E 5.1.2e@leeuwarden.nl
T 14 058

Van: 5.1.2e <5.1.2e@leeuwarden.nl>
Verzonden: woensdag 18 maart 2026 15:00
Aan: 5.1.2e <5.1.2e@leeuwarden.nl>
Onderwerp: Laden over het trottoir

Hoi 5.1.2e,

Graag kom ik even terug op je vraag om mee te denken over het laden van voertuigen aan de straat. Ik heb het onderwerp bij Stedenbouw besproken en we komen tot onderstaand gedragen advies.

Je gaf aan dat er eigenlijk maar twee goede opties zijn om veilig over het trottoir de auto te laden; met de kabeltegel of met de platte laadkabel.
In het eerste geval verandert het beeld van de openbare ruimte permanent. Wij zijn als gemeente verantwoordelijk voor de openbare ruimte, dus ook voor de kabeltegels.
In het tweede geval wordt er alleen tijdens het laden een kabel over het trottoir gelegd. De eigenaar van de kabel is dan verantwoordelijk (dat is mijn aanname, advies om dat door één van onze juristen te laten checken).

Om maar gelijk met de deur in huis te vallen, de platte laadkabel heeft bij ons sterk de voorkeur.

Het gebruik van kabeltegels om laden aan de weg mogelijk te maken vinden wij om meerdere redenen geen goed idee.
We vinden dat de aanleg van kabeltegels ten koste gaat van de kwaliteit van het straatbeeld. Daarnaast kan er claimgedrag van parkeerplaatsen ontstaan. Verder heeft het gebruik van de tegels een aantal praktische nadelen.
Hieronder licht ik de redenen even kort toe.

Straatbeeld
De kabeltegel is van een andere betonsoort gemaakt dan de reguliere betontegel die gebruikt wordt in de openbare ruimte. De kabeltegel is gladder van structuur en lichter van kleur. Ook de zwarte rubber

flappen op de lichtere tegel vallen erg op.
De kabeltegels zullen, ook als ze verouderen, altijd erg blijven opvallen in het straatbeeld. Naar ons idee te veel. Daarmee doen ze het straatbeeld bepaald geen goed.
Wanneer de eigenaar van een elektrische auto om welke reden dan ook niet meer hoeft te laden, dan liggen er kabeltegels in de straat die niet gebruikt worden. Ervaring met uitwegen leert dat wanneer ze niet meer gebruikt worden, dat ze gewoon blijven liggen.
Het lijkt erg lastig om te borgen dat de kabeltegels weer worden opgeruimd als ze niet meer gebruikt worden. En voor wie zijn de kosten dan?

Claimgedrag
Wanneer er kabeltegels in het trottoir liggen dan kan de aanvrager daarvan het idee krijgen dat er recht is op de parkeerplek. Ze hebben de tegels tenslotte zelf aangevraagd en gebruiken hun eigen stroom om te laden.
Andere weggebruikers kunnen daarentegen het idee krijgen dat ze niet op plekken met kabeltegels kunnen of mogen parkeren omdat iemand anders daar met zijn eigen stroom wil laden.
We moeten voorzien te voorkomen dat we in dit grijze gebied terecht komen.

Praktische toepassing
De kabeltegel heeft een erg beperkt toepassingsgebied. De kabeltegels zijn alleen toepasbaar:
-bij trottoirs met 30x30 betontegels. De kabeltegel combineren met andere verhardingsmaterialen is uitgesloten, omdat ze dan veel te veel opvallen in het straatbeeld;
-bij rechte trottoirs met een regelmatig patroon, in stroom-, halfsteens- en blokverband. In bochten zijn ze niet te gebruiken.
Aan de uiteinden van de rij met kabeltegels moet de kabel over een opsluitband of trottoirband heen. Dat staat slordig, maar zorgt ook voor mogelijke obstakels om over te struikelen.

De andere optie, de platte laadkabel, heeft alle bovengenoemde nadelen niet. De kabel wordt uitgerold voor gebruik en weer ingerold na gebruik. Op de andere momenten is er niets te zien in de openbare ruimte.
Pas als de auto geparkeerd staat komt de kabel tevoorschijn. Zo is er geen enkele sprake van claimgedrag.
De platte laadkabel is niet afhankelijk van het type verharding in het trottoir. Ook kan de platte kavel in bochten van trottoirs liggen.
Voor het gebruik van de platte kavel zijn er geen aanpassingen nodig in de openbare ruimte en zijn alle kosten voor de gebruiker.



Met vriendelijke groet,

5.1.2e | Ontwerper buitenruimte
Sector Inrichting en Beheer Buitenruimte
E 5.1.2e @leeuwarden.nl
T 5.1.2e



Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1, 2

Contact via telefoon met [redacted]

Contactgegevens:

[redacted]@kpnplanet.nl

Vraag van de klant:

De gemeente zou een besluit nemen over de laadkabeltegels, meneer wil weten wat de status hiervan is. Hij wil graag een laadpaal aan huis aanvragen, maar wacht op uitspraak. Graag contact opnemen.

[redacted]@kpnplanet.nl

Uitgevoerde actie:

Algemene informatie:

Behandeld door:
Toegewezen aan: Behandelaar Stedenbouw en mobiliteit IBB
Kanaal: telefoon
Onderwerp: Terugbelvraag
Datum/tijd: 10-02-2026 13:08:54
Vervolgactie:
Vervolg van zaak: -

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1

U heeft onderstaande gegevens ingevuld.

Betreft: Contactformulier van 18 juni 2026

WAT WILT U DOORGEVEN OF VRAGEN?	
Onderwerp	Thuisladen elektrische auto
Naam	5.1.2e
E-mailadres	5.1.2e @ziggo.nl
Telefoonnummer	5.1.2e
Vraag / opmerking	Geachte heer/mevrouw, Nu wij zonnepanelen hebben zou het voor ons erg interessant zijn om onze elektrische auto thuis te mogen laden. Helaas hebben wij geen eigen oprit, waardoor de kabel over de stoep zou lopen. Dit is niet toegestaan, maar ik begreep dat de gemeente wel onderzoekt of kabelgoottegels worden toegestaan, zoals in andere gemeenten al gebeurt. Kunt u mij vertellen of hier al meer over bekend is of wanneer daar meer duidelijkheid over komt? Alvast bedankt voor uw reactie. Met vriendelijke groet, 5.1.2e

BEVESTIGING	
Ik verklaar dat deze aanvraag volledig en naar waarheid is ingevuld.	Ja
Ik wil graag een ontvangstbevestiging met het zaaknummer van deze aanvraag/melding via de mail ontvangen.	Ja

CONTROLE TEGEN SPAM	
Vraag	Wat is de eerste letter van het woord gemeente?
Vul uw antwoord in	g

Met vriendelijke groet,

Gemeente Leeuwarden

Heeft u vragen? Dan kunt u altijd contact opnemen.

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1

Geprint door 5.1.2e @leeuwarden.nl
donderdag, 10 september 2026 15:28

SIG-85745



Melding

Toelichting	: Elektriciteitskabel op de stoep. Met recente foto als bewijs.
Overlast	: 20-04-2026 10:41
Stadsdeel	: Huizum-West
Adres	5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e
Gemeld op	: 20-04-2026 10:41
Hoofdcategorie	: Wegen, verkeer en straatmeubilair
Subcategorie	: Onveilige verkeerssituatie
Urgentie	: Normal
Bron	: online

Extra eigenschappen

Is er sprake van een onveilige situatie?	: Nee
Waar gaat uw melding over?	: Anders

Melder

E-mail	: 5.1.2e @hotmail.com
Telefoonnummer	: Onbekend
Verklaring contactgegevens delen	: Toegestaan

Foto's



20260420_102531.jpg op 20-04-2026 10:41 door melder

Geschiedenis

Gewijzigd op 02-07-2026 om 19:17:46 door Signalen systeem	Feedback van melder ontvangen "Ja, de melder is tevreden Waarom: De communicatie over de behandeling van mijn melding ging goed Toelichting: Ik begrijp dat u niet tegen alle overtredingen kunt optreden. Misschien kan er wel iets over vermeld worden in de Huis aan Huis. Toestemming contact opnemen: Nee"
	Notitie toegevoegd: "Automatische e-mail bij afhandelen is verzonden aan de melder."

Gewijzigd op 02-07-2026 om 15:42:09 door Signalen systeem	
Gewijzigd op 02-07-2026 om 15:42:09 door 5.1.2e @leeuwarden.nl	Status gewijzigd naar: Afgehandeld "Het klopt dat het leggen van kabels over stoep niet is toegestaan. Wij handhaven niet actief op kabels over de stoep, enkel bij excessen of erg gevaarlijke situaties. In dit geval schatten wij het gevaar beperkt in, ook gelet op de frequentie. Mochten er toch gevaarlijke situaties voorkomen of de frequentie neemt sterk toe, dan kunt u dat melden. In dat geval kunnen wij bekijken of de situatie ernstig genoeg is geworden om een van onze handhavers te laten ingrijpen."
Gewijzigd op 30-06-2026 om 19:19:55 door Signalen systeem	Notitie toegevoegd: "Automatische e-mail bij Reactie ontvangen is verzonden aan de melder."
Gewijzigd op 30-06-2026 om 19:19:54 door Signalen systeem	Status gewijzigd naar: Reactie ontvangen "Dit heb ik 3 keer op verschillende dagen gezien. Ik heb een foto meegestuurd; deze heb ik nu, op vakantie in het buitenland, niet bij de hand. Voor zover ik weet, is een kabel op de stoep niet toegestaan; dit kunt u dan aan het betreffende adres doorgeven. "
Gewijzigd op 30-06-2026 om 14:51:24 door Signalen systeem	Notitie toegevoegd: "E-mail met vraag verstuurd aan melder"
Gewijzigd op 30-06-2026 om 14:51:24 door 5.1.2e @leeuwarden.nl	Status gewijzigd naar: Reactie gevraagd "Goedemiddag, Excuses voor onze zeer late reactie reactie op uw melding. Ik kan mij voorstellen dat de eigenaar de kabel dezelfde dag nog heeft opgeruimd. Betreft dit een terugkomend probleem, of ging dit om een eenmalige gebeurtenis? Afhankelijk daarvan kunnen we kijken wat we hier verder in kunnen betekenen. Ik hoor graag of u mij meer kan vertellen."
Gewijzigd op 30-06-2026 om 11:34:56 door 5.1.2e @leeuwarden.nl	Melding toewijzing gewijzigd naar: 5.1.2e @leeuwarden.nl
Gewijzigd op 20-04-2026 om 12:06:07 door 5.1.2e @leeuwarden.nl	Melding toewijzing gewijzigd naar: 5.1.2e @leeuwarden.nl
Gewijzigd op 20-04-2026 om 12:06:01 door 5.1.2e @leeuwarden.nl	Routering: afdeling/afdelingen gewijzigd naar: TVV
Gewijzigd op 20-04-2026 om 12:05:54 door Signalen systeem	Routering: afdeling/afdelingen gewijzigd naar: TVV
	Categorie gewijzigd naar: Onveilige verkeerssituatie

Gewijzigd op 20-04-2026 om 12:05:54 door 5.1.2e @leeuwarden.nl	
Gewijzigd op 20-04-2026 om 12:05:54 door 5.1.2e @leeuwarden.nl	Status gewijzigd naar: Gemeld
Gewijzigd op 20-04-2026 om 10:41:41 door Signalen systeem	Routering: afdeling/afdelingen gewijzigd naar: BGY
Gewijzigd op 20-04-2026 om 10:41:41 door Signalen systeem	Notitie toegevoegd: "Bijlage toegevoegd door melder: 20260420_102531.jpg"
Gewijzigd op 20-04-2026 om 10:41:40 door Signalen systeem	Notitie toegevoegd: "Automatische e-mail bij registratie van de melding is verzonden aan de melder."
Gewijzigd op 20-04-2026 om 10:41:40 door Signalen systeem	Type gewijzigd naar: Melding
Gewijzigd op 20-04-2026 om 10:41:40 door Signalen systeem	Urgentie gewijzigd naar: Normaal
Gewijzigd op 20-04-2026 om 10:41:40 door Signalen systeem	Categorie gewijzigd naar: Onderhoud straat, fietspad en stoep
Gewijzigd op 20-04-2026 om 10:41:40 door Signalen systeem	Servicebelofte: "We doen ons best om uw melding binnen 20 werkdagen op te pakken. Indien het langer duurt krijgt u van ons bericht."
Gewijzigd op 20-04-2026 om 10:41:40 door Signalen systeem	Status gewijzigd naar: Gemeld
Gewijzigd op 20-04-2026 om 10:41:40 door Signalen systeem	Locatie gewijzigd naar: 5.1.2e 5.1.2e

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1, 2, 3, 4

From: [redacted]
Sent: 2/12/2026 3:52:40 PM +00:00
To: [redacted]
Cc: [redacted]
Subject: RE: stroomkabel voor laadpaal

Goedemiddag [redacted],

Dank voor je snelle reactie.

Er waren bij mij al wat signalen geland dat jullie het erg druk hebben, dus dat is geen verrassing. Daarbij moet ik wel zeggen dat dit pas gaat spelen op de langere termijn, vanaf 2027.

Het lijkt mij goed om te overleggen zodat ik kan toelichten wat de opgave precies is. En als er geen capaciteit voor blijkt te zijn, weten jullie misschien wel waar ik de vraag elders kan uitzetten.

Zal ik voor een overleg [redacted] (in cc) erbij betrekken? En zitten op jullie op het gemeentehuis of op een andere locatie?

Dan plan ik ergens in de komende weken wat in.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

Adviseur Duurzame Mobiliteit
Team Mobiliteit & Stedebouw, Sector Inrichting en Beheer Buitenruimte
E [redacted]@leeuwarden.nl
T 14 058

Van: [redacted]
Verzonden: woensdag 11 februari 2026 10:15
Aan: [redacted]
CC: [redacted]
Onderwerp: Re: stroomkabel voor laadpaal

Goedemorgen [redacted],

Voor het aanleggen van de kabelgoottegels ben je inderdaad bij mij aan het juiste adres. En zoals je zelf al aangeeft, is het goed om van tevoren te kijken of hier budget en tijd voor zijn.

We kunnen hiervoor een keer met elkaar om tafel gaan zitten, maar gezien de hoeveelheid werk die we de afgelopen tijd hebben gekregen en waarschijnlijk in de toekomst nog krijgen, heb ik beperkte tot geen capaciteit om deze werkzaamheden erbij te nemen in ons werkpakket.

Hopende je hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

[redacted] | Uitvoerder Buitendienst
Sector Inrichting en Beheer Buitenruimte
E [redacted]@leeuwarden.nl
M [redacted]

Gemeente Leeuwarden
Oldehoofsterkerkhof 2
Postbus 21000, 8900 JA LEEUWARDEN
T 14 058 | www.leeuwarden.nl | Twitter | Facebook

Van: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Verzonden: dinsdag 10 februari 2026 17:52
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: FW: stroomkabel voor laadpaal

Goedemiddag 5.1.2e,

Hopelijk ben ik bij het goede adres. Ik had je naam doorgekregen van 5.1.2e

Ik zoek afstemming met de buitendienst, m.b.t. het plaatsen van kabelgoottegels. Wij onderzoeken of op moment of we dit alsnog willen toestaan, n.a.v. een aangenomen motie.

In dit proces is van belang om afstemming te zoeken met de buitendienst, aangezien de aanleg en het onderhoud in eerste instantie daar zou komen te liggen. Dit gaan we natuurlijk niet zomaar bij jullie op het bordje gooien, dus vandaar het verzoek tot een vooroverleg. Als er beperkingen zijn qua capaciteit/budget, moeten we daar niet op het laatste moment achter komen.

Ben je in de gelegenheid om binnenkort even contact te hebben hierover?

Dan kan ik gelijk nader toelichten wat de stand van zaken is m.b.t. de kabelgoottegels.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Adviseur Duurzame Mobiliteit
Team Mobiliteit & Stedebouw, Sector Inrichting en Beheer Buitenruimte
E 5.1.2e @leeuwarden.nl
T 14 058

Van: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Verzonden: woensdag 28 januari 2026 08:26
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
CC: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>; 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>; 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: FW: stroomkabel voor laadpaal

Hallo 5.1.2e

Hierbij de mail m.b.t. stroomkabel t.b.v. laadpaal. Indien het beleid hiervoor verandert, dan horen we dat graag.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e | Adviseur Beheer Infra
Sector Inrichting en Beheer Buitenruimte
E 5.1.2e @leeuwarden.nl
T 5.1.2e **M** 5.1.2e

Gemeente Leeuwarden
Oldehoofsterkerkhof 2
Postbus 21000, 8900 JA LEEUWARDEN
T 14 058 | www.leeuwarden.nl | Twitter | Facebook

Van: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Verzonden: maandag 11 november 2024 12:21
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
CC: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>; 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>; 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>; 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>; 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>; 5.1.2e (info@ruimtevooriedereen.nl) <info@ruimtevooriedereen.nl>
Onderwerp: RE: stroomkabel voor laadpaal

Hi 5.1.2e

We blijven bij ons standpunt dat dit niet is toegestaan. Wil je meer weten over de achterliggende gedachten? Laat het me weten, dan zet ik het graag even op de mail 😊

Met vriendelijke groet/ Mei freonlike groetnis,

5.1.2e

Adviseur Duurzame Mobiliteit
Team Stedenbouw en Mobiliteit
E 5.1.2e @leeuwarden.nl
A Maandag, dindsdag, woensdag en vrijdag

Gemeente Leeuwarden
Oldehoofsterkerkhof 2
Postbus 21000, 8900 JA LEEUWARDEN
T 14 058 | www.leeuwarden.nl | Twitter | Facebook

Van: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Verzonden: maandag 11 november 2024 10:17
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
CC: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>; 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>; 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>; 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>; 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: FW: stroomkabel voor laadpaal

Goedemorgen 5.1.2e,

Zie de mail van 5.1.2e onder. Het komt steeds meer voor dat bewoners van Leeuwarden stroomkabels over de stoep heen leggen om hun auto op te laden. Deze bewoners hebben geen eigen oprit. Volgens de APV is dit niet toegestaan. Eerder hebben we van 5.1.2e het onderstaande beleid ontvangen. Is dit het standpunt dat wij als gemeente Leeuwarden willen blijven volgen? Er zijn gemeenten die tegels met gootjes toestaan of laadarmen die over de weg heen komen.

Het is in de gemeente Leeuwarden op basis van de APV niet toegestaan om laadkabels voor privédoeleinden in de openbare ruimte, bijvoorbeeld over stoepen, aan te brengen. Dergelijke kabels kunnen struikelgevaar opleveren voor voetgangers. Ook werkt de gemeente Leeuwarden niet mee aan het aanbrengen van speciale voorzieningen van bewoners om laadkabels in de openbare ruimte aan te brengen, mede omdat er in toenemende mate openbare laadinfrastructuur binnen de gemeente beschikbaar komt.

Hieraan ligt de volgende overweging ten grondslag:

Redenen om wel mee te werken aan verlengd-private laadoplossingen zijn de volgende:

- *het vergroot het aantal laadmogelijkheden en levert hiermee een bijdrage aan de transitie naar emissie-vrije mobiliteit;*
- *laden is voor de consument goedkoper dan laden bij een (semi-)openbare laadpaal;*
- *het levert een bijdrage aan het beperken van netcongestie door gebruik eigen energieopbrengst door bijvoorbeeld zonnepanelen;*
- *er is geen extra aansluiting op het net benodigd;*
- *er is beter toezicht op de ladende auto;*
- *voor de brandveiligheid van de woningen is het veiliger dat laden op afstand gebeurd i.v.m. mogelijke brandoverslag;*
- *een kabelgoottegel biedt een veilig alternatief i.vm. toegankelijkheid voor minder-validen;*
- *geen handhaving noodzakelijk op illegale situaties;*
- *er is minder vraag naar openbare laadvoorzieningen waardoor het aantal openbare parkeerplaatsen voor bewoners met een fossiele brandstof auto minder sterk wordt beperkt.*

Redenen om niet mee te werken aan verlengd-private laadoplossingen zijn de volgende:

- *risico op een claim op een privé-parkeerplaats in de openbare ruimte. Dit kan leiden tot onderlinge frustraties en spanningen onder buurtbewoners;*
- *kans op minder openbare laadvoorzieningen in de openbare ruimte vanwege minder aanvragen voor een openbare laadpaal; dit is nadelig voor o.a. bezoekers en inwoners die geen parkeerplek voor de deur hebben;*
- *kans op concurrentie met de lopende concessie laadinfrastructuur vanwege het mogelijk aanbieden privélaadpaal voor meerdere gebruikers;*
- *het aanbod van openbare en semi-openbare laadvoorzieningen neemt steeds verder toe, evenals de actieradius van elektrische auto's;*
- *noodzaak voor het vastleggen van verregaande afspraken over aansprakelijkheid, uitvoering, beheer en onderhoud met particulieren bij de realisatie van speciale voorzieningen in de openbare ruimte;*
- *noodzaak toezicht op goede uitvoering en installatie;*
- *kans op vandalisme;*
- *het betreft een structurele oplossing voor een mogelijk tijdelijke situatie (denk bijvoorbeeld aan verhuizen door desbetreffende bewoner).*

Hoewel het aanbrengen van laadkabels voor privédoeleinden in de openbare ruimte dus een bijdrage kan leveren aan de transitie naar emissievrije mobiliteit is sprake van een groot aantal praktische nadelen en risico's. Daarom is het aanbrengen van laadkabels voor privédoeleinden in de openbare ruimte niet toegestaan en wordt eveneens niet meegewerkt aan het aanbrengen van speciale voorzieningen voor bewoners om private laadkabels in de openbare ruimte aan te brengen.

Deze beleidslijn is vastgelegd in het gemeentelijk laadbeleid (beleidsuitwerking laadinfra) wat vorig jaar is vastgesteld door het college.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e | **Juridisch adviseur**
Inrichting en Beheer Buitenruimte
Team Ondersteuning
E 5.1.2e**@leeuwarden.nl**



Gemeente Leeuwarden
Oldehoofsterkerkhof 2
Postbus 21000, 8900 JA LEEUWARDEN
T 14 058 | www.leeuwarden.nl | Twitter | Facebook



Aanwezig: maandag t/m donderdag

Van: 5.1.2e <5.1.2e@leeuwarden.nl>
Verzonden: vrijdag 8 november 2024 12:13

Aan: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
CC: 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>; 5.1.2e <5.1.2e @leeuwarden.nl>
Onderwerp: stroomkabel voor laadpaal

Hoi 5.1.2e ,

Zoals wel verwacht komen er steeds meer locaties in beeld, waar kabels t.b.v. laadpalen gewenst zijn.
Er zijn ook locaties waar de kabels al liggen.

Bijgevoegd melding m.b.t. laadpaal Cambuurplein

Wil jij dit nog eens aan de orde brengen of wie zou dit als beleidsmedewerker in moeten brengen in MT?
Hoor het graag van je, al vast goed weekend.



Met vriendelijke groet,

5.1.2e | Adviseur Beheer Infra
Sector Inrichting en Beheer Buitenruimte
E 5.1.2e @leeuwarden.nl
T 5.1.2e **M** 5.1.2e

Gemeente Leeuwarden
Oldehoofsterkerkhof 2
Postbus 21000, 8900 JA LEEUWARDEN
T 14 058 | www.leeuwarden.nl | Twitter | Facebook



Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1, 2, 3, 4, 5

U heeft onderstaande gegevens ingevuld.

Betreft: Contactformulier van 17 juni 2026

WAT WILT U DOORGEVEN OF VRAGEN?	
Onderwerp	Opladen elektrische auto
Naam	5.1.2e
E-mailadres	5.1.2e @live.nl
Telefoonnummer	5.1.2e
Vraag / opmerking	Is er al meer bekend over kabelgoten in de tegels voor het opladen van een elektrische auto. We willen graag een elektrische auto en hebben genoeg stroom van onze eigen panelen. Dit moet toch snel geregeld kunnen worden als we willen verduurzamen met zijn allen.

BEVESTIGING	
Ik verklaar dat deze aanvraag volledig en naar waarheid is ingevuld.	Ja
Ik wil graag een ontvangstbevestiging met het zaaknummer van deze aanvraag/melding via de mail ontvangen.	Ja

CONTROLE TEGEN SPAM	
Vraag	Wat is de eerste letter van het woord gemeente?
Vul uw antwoord in	G

Met vriendelijke groet,

Gemeente Leeuwarden

Heeft u vragen? Dan kunt u altijd contact opnemen.

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1

Geprint door [redacted]@leeuwarden.nl
donderdag, 10 september 2026 15:20

SIG-85155

[redacted]

Melding

Toelichting	: Laadkabel op stoep. Onlangs en eerder ook gezien , verbonden met BMW [redacted]. Zonder enige waarschuwing voor voetgangers, wat gevaarlijk kan zijn. Voor zover ik weet is dit ook niet toegestaan. Er is ook nog op heel korte afstand een openbare laadpaal.
Overlast	: 13-04-2026 11:47
Stadsdeel	: Huizum-West
Adres	[redacted]
Gemeld op	: 13-04-2026 11:47
Hoofdcategorie	: Overlast Openbare Ruimte
Subcategorie	: Parkeren
Urgentie	: Normal
Bron	: online

Melder

E-mail	: 5.1.2e@hotmail.com
Telefoonnummer	: Onbekend
Verklaring contactgegevens delen	: Toegestaan

Foto's

Geschiedenis

Gewijzigd op 17-04-2026 om 13:10:13 door Signalen systeem	Notitie toegevoegd: "Automatische e-mail bij afhandelen is verzonden aan de melder."
Gewijzigd op 17-04-2026 om 13:10:13 door 5.1.2e@leeuwarden.nl	Status gewijzigd naar: Afgehandeld "Op de aangegeven locatie hebben wij niets (meer) gevonden/ aangetroffen. Uw melding zetten wij daarom op afgehandeld. Mocht u toch nog iets zien wat wij niet gezien hebben, dan horen wij het graag."
Gewijzigd op 16-04-2026 om 15:23:10 door 5.1.2e@leeuwarden.nl	Status gewijzigd naar: In behandeling
Gewijzigd op 16-04-2026 om 15:23:06 door 5.1.2e@leeuwarden.nl	Melding niet meer toegewezen aan behandelaar.
Gewijzigd op 16-04-2026 om 14:54:51 door 5.1.2e@leeuwarden.nl	Melding toewijzing gewijzigd naar: 5.1.2e@leeuwarden.nl
Gewijzigd op 16-04-2026 om 14:54:08 door 5.1.2e@leeuwarden.nl	Notitie toegevoegd: "Hi 5.1.2e, Kunnen jullie hier iets mee? Als dit gaat om kabels vanuit een voortuin naar de auto, dan zijn we hiervoor beleid aan het uitwerken. Op dit moment is onze opvatting dat dit nog in strijd is met de APV art 2:10."
Gewijzigd op 16-04-2026 om 14:49:06 door 5.1.2e@leeuwarden.nl	Routering: afdeling/afdelingen gewijzigd naar: HTO
Gewijzigd op 16-04-2026 om 14:48:58 door Signalen systeem	Routering: afdeling/afdelingen gewijzigd naar: HTO
	Categorie gewijzigd naar: Parkeren

Gewijzigd op 16-04-2026 om 14:48:58 door 5.1.2e @leeuwarden.nl	
Gewijzigd op 16-04-2026 om 14:48:58 door 5.1.2e @leeuwarden.nl	Status gewijzigd naar: Gemeld
Gewijzigd op 13-04-2026 om 15:34:30 door 5.1.2e @leeuwarden.nl	Melding toewijzing gewijzigd naar: 5.1.2e @leeuwarden.nl
Gewijzigd op 13-04-2026 om 13:09:28 door 5.1.2e @leeuwarden.nl	Melding toewijzing gewijzigd naar: 5.1.2e @leeuwarden.nl
Gewijzigd op 13-04-2026 om 13:09:16 door 5.1.2e @leeuwarden.nl	Routering: afdeling/afdelingen gewijzigd naar: TVV
Gewijzigd op 13-04-2026 om 13:09:11 door Signalen systeem	Routering: afdeling/afdelingen gewijzigd naar: BGY
Gewijzigd op 13-04-2026 om 13:09:11 door 5.1.2e @leeuwarden.nl	Categorie gewijzigd naar: Paal
Gewijzigd op 13-04-2026 om 13:09:11 door 5.1.2e @leeuwarden.nl	Status gewijzigd naar: Gemeld
Gewijzigd op 13-04-2026 om 11:47:01 door Signalen systeem	Routering: afdeling/afdelingen gewijzigd naar: BGY
Gewijzigd op 13-04-2026 om 11:47:01 door Signalen systeem	Notitie toegevoegd: "Automatische e-mail bij registratie van de melding is verzonden aan de melder."
Gewijzigd op 13-04-2026 om 11:47:01 door Signalen systeem	Type gewijzigd naar: Melding
Gewijzigd op 13-04-2026 om 11:47:01 door Signalen systeem	Urgentie gewijzigd naar: Normaal
Gewijzigd op 13-04-2026 om 11:47:01 door Signalen systeem	Categorie gewijzigd naar: Overig Wegen, verkeer en straatmeubilair

Gewijzigd op 13-04-2026 om 11:47:01 door Signalen systeem	Servicebelofte: "We doen ons best om uw melding binnen 20 werkdagen op te pakken. Indien het langer duurt krijgt u van ons bericht."
Gewijzigd op 13-04-2026 om 11:47:01 door Signalen systeem	Status gewijzigd naar: Gemeld
Gewijzigd op 13-04-2026 om 11:47:01 door Signalen systee	Locatie gewijzigd naar: 5.1.2e

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1, 2, 3, 4

Oost Nederland

Handreiking VPA

VPA handelingskader voor gemeenten

Voor gemeenten komt steeds vaker de vraag: wel of niet toestaan van Verlengde Privé Aansluitingen om te voorzien in de laadbehoefte?

Ondanks dat VPA een kleine fysieke verandering lijkt (zoals een kabelgoot of laadarm) zitten er veel verborgen consequenties aan vast. Deze handreiking geeft gemeenten de handvatten om het complexe vraagstuk te doorgronden en weloverwogen keuzes te maken.

In deze map hebben we alle NAL-Regio Oost-documenten overzichtelijk bij elkaar gezet voor extra informatie

Belangrijk aandachtspunt bij zowel **toestaan** als **niet toestaan** VPA



Aansprakelijkheid

Belangrijke aspecten

Borgplicht openbare ruimte

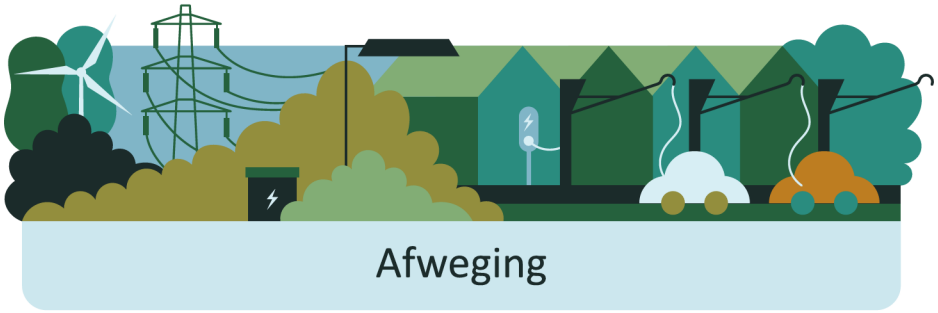
Aansprakelijkheidsrisico

Handhaving altijd nodig - ongeacht keuze

Bijbehorende documenten

Samenvatting NKL juridische aansprakelijkheid

Aansprakelijkheid NAL-Oost



Afweging

Belangrijke aspecten

Effect openbare ruimte

Netimpact

Lange termijn laadbeleid

Bijbehorende documenten

Afwegingen NAL

Afwegingen NKL



Borging

Belangrijke aspecten

Regelgeving

Handhaving

Bijbehorende documenten

Beleid & regelgeving



Aandachtspunten bij toestaan VPA

Belangrijke aspecten

Gemeentelijke capaciteit

Voorkomen onduidelijkheid

Bijbehorende documenten

Hoe doe je een pilot

Communicatie

Kosten & capaciteit

Vormen van VPA