

Zaaknummer:
Onderwerp: Initiatiefvoorstel aanpassing Verordening Fysieke Leefomgeving ten behoeve van kabelgoottegels
Datum raadsvergadering: 27 januari 2026

Publiekssamenvatting

Inwoners zonder eigen oprit of parkeerplaats kunnen hun elektrische auto vaak niet bij huis laden. Dat leidt soms tot het gebruik van losse laadkabels over het trottoir, met risico's en belemmeringen voor voetgangers, kinderwagens en rolstoelgebruikers. Dit voorstel regelt een tijdelijke proef waarin onder duidelijke voorwaarden verschillende oplaadoplossingen (zoals kabelgoottegels en platte laadkabels) worden getest. Zo kunnen inwoners veilig en toegankelijk laden, en kan de gemeente op basis van praktijkervaringen zorgvuldig beoordelen wat wel en niet werkt in onze straten. Het college werkt de proef uit (locaties, voorwaarden, veiligheid, toegankelijkheid, handhaving en evaluatie) en voert deze uit; de raad stelt de kaders en besluit later, op basis van de evaluatie, over het vervolg.

Commissievergadering 13 januari 2026

Een eerste initiatiefvoorstel is op 13 januari in de commissie behandeld. Op basis van de bespreking is het aan de raad voor te leggen besluit aangepast: niet langer een structurele wijziging van de Verordening Fysieke Leefomgeving (VFL), maar het uitvoeren van een brede proef met meerdere technische oplossingen voor verlengd private aansluitingen (VPA's). De kern en intentie blijven gelijk: inwoners zonder eigen oprit op een veilige, toegankelijke en ordelijke manier een mogelijkheid bieden om in de openbare ruimte bij huis te laden, binnen heldere kaders en met zorg voor de openbare ruimte.

Het college heeft in de vergadering uitgesproken dat een brede proef mogelijk is. Met deze proef kan op tijdelijke en gecontroleerde wijze praktijkinformatie worden verzameld over veiligheid, toegankelijkheid, handhaafbaarheid, gebruikservaring en eventuele meldingen/klachten, om daarna zorgvuldig te besluiten over voortzetting, aanpassing of beëindiging

Voorgesteld besluit

De gemeenteraad besluit:

1. Het college opdracht te geven een proef (pilot) uit te voeren en uit te voeren met meerdere oplaadoplossingen via verlengd private aansluitingen (VPA's), waaronder in ieder geval kabelgoottegels en platte laadkabels. Indien technisch en juridisch verantwoord kunnen eventueel andere oplossingen, zoals kabelmatten, worden meegenomen.
2. Te bepalen dat de proef:
 - a. Tijdelijk van aard is (looptijd maximaal 12 maanden);
 - b. Wordt uitgevoerd op een afgebakend aantal locaties met een beperkt aantal deelnemers;
 - c. Uitsluitend betrekking heeft op laden op openbare parkeerplaatsen, zonder parkeerrecht;
 - d. Alleen wordt toegestaan met gecertificeerde en veilige installaties;
 - e. Zodanig wordt ingericht dat toegankelijkheid van trottoirs en openbare ruimte is gewaarborgd.
3. Het college te verzoeken voorafgaand aan de start van de proef de randvoorwaarden, selectiecriteria, juridische borging, handhavingsafspraken en evaluatie-opzet vast te

stellen en deze ter kennisname aan de raad toe te zenden.

4. Het college te verzoeken de raad voorafgaand aan de proef te informeren over financiële consequenties en hoe dit gedekt kan worden.
5. Te bepalen dat de evaluatie in ieder geval inzicht geeft in veiligheid, toegankelijkheid, handhaafbaarheid, gebruikservaringen en meldingen/klachten, en tevens ingaat op kosten en uitvoerbaarheid.
6. Het college te verzoeken de raad na afloop van de proef te informeren met een evaluatierapport en een voorstel voor vervolg (bijvoorbeeld beëindigen, bijstellen, opschalen of opnemen in beleid/verordening)

Inleiding

Het aantal elektrische voertuigen in Dijk en Waard groeit sterk. Veel inwoners zonder eigen oprit willen dichtbij huis laden. Nu is het niet toegestaan om kabels los over het trottoir te leggen en is het aanbrengen van voorzieningen in of voer de stoep in beginsel verboden; toch komt dit in de praktijk voor en leidt het tot onveilige en ontoegankelijke situaties.

Andere gemeenten doen ervaring op met technische doorvoeroplossingen (zoals kabelgoottegels en kabelmatten) die, mits goed toegepast en beheerd, veiligheid en toegankelijkheid beter borgen dan losse kabels. Dit voorstel kiest niet voor directe structurele toelating, maar voor een tijdelijke en afgebakende proef. Zo kan de gemeente op basis van ervaringen besluiten of en hoe VPA's verantwoord kunnen worden ingepast.

Onderzoek en voortraject

Vortraject en context

- Op 7 november 2023 nam de raad de motie *Elektrisch laden auto in openbare ruimte, kabelgoottegels* aan.
- Op 9 september 2024 volgde een collegebericht over de afdoening van die motie, met zorgpunten rond veiligheid, 'claimen' van parkeerplekken en juridische risico's.
- In 2024 heeft de raad van een bewoner een onderzoek ontvangen naar beleid en ervaringen met VPA's bij 102 gemeenten, waarin voor- en nadelen zijn geïnventariseerd.

Proces

- Een informele raads werkgroep verzamelde ervaringen bij andere gemeenten en sprak met inwoners met een privaat laadpunt.
- De werkgroep (Joke van Ruitenbeek — Seniorenpartij Dijk en Waard; Quincy Naarden — GroenLinks; Niek Hendriks — DOP; Sander Csurka — VVD; Floris de Boer — Lokaal Dijk en Waard) werkte het initiatief gezamenlijk uit.
- Na de commissiebehandeling op 13 januari 2026 is gekozen voor de proefopzet als zorgvuldige tussenstap.

Uitkomsten (huidige kennisbasis)

Een belangrijke basis voor dit initiatiefvoorstel is het onderzoek dat door een inwoner is gedaan onder 102 gemeenten in Nederland. Daaruit blijkt:

- Een aanzienlijk deel van de bevroegde gemeenten staat een vorm van VPA's toe, vaak onder strikte voorwaarden.
- De veel toegepaste technische oplossing is de kabelgoottegel (onderhoudsarm, relatief eenvoudig te plaatsen, veiligheid goed te borgen met passende inlays/afdekkingen).
- Kabelmatten worden minder vaak toegestaan en vooral ingezet in monumentale of beeldbepalende omgevingen.
- De kloof tussen gepercipieerde risico's (bij gemeenten die VPA's niet toestaan) en feitelijke ervaringen (bij gemeenten die dit wél doen) is groot. Waar heldere voorwaarden gelden, lijken incidenten beperkt en beheersbaar.

Deze bevindingen ondersteunen de keuze voor een tijdelijke proef als een risicobewuste en lerende aanpak.

Beoogd effect

- Veiligheid & toegankelijkheid: het voorkómen van losse kabels over trottoirs door gecontroleerde doorvoeroplossingen met duidelijke veiligheidseisen.
- Leren & onderbouwen: op basis van praktijkdata toetsen welke oplossingen technisch, juridisch, beheerstechnisch en maatschappelijk werken.
- Gelijke kansen: inwoners zonder oprit krijgen — waar de openbare ruimte dit toelaat — een eerlijke, ordelijke mogelijkheid om bij huis te laden.
- Beleidsbasis: de proefresultaten vormen de onderbouwing voor een latere beleids- of verordeningskeuze (doen/niet doen/hoe dan wel).

Kader

Wettelijke basis voor dit besluit:

- Omgevingswet
- Gemeentewet, art. 147 en 147a
- Reglement van orde gemeenteraad Dijk en Waard 2024, art. 28

Uitwerking en uitvoering (college)

- Het college stelt tijdelijke randvoorwaarden en (indien nodig) een beleidsregel voor de proef vast, en zorgt voor juridische borging (vergunningen/ontheffingen, gebruiksovereenkomsten, aansprakelijkheid, onderhoud/verwijdering).
- De VFL blijft ongewijzigd tijdens de proef; eventuele vervolgkeuzes kunnen later aan de raad worden voorgelegd.

Argumenten (gevraagd door de raad)

- a. Toegankelijkheid van trottoirs staat voorop
Losse laadkabels over het trottoir veroorzaken struikelgevaar en vormen een barrière voor mensen met kinderwagens, rollators of rolstoelen. Door uitsluitend te werken met gecontroleerde doorvoeroplossingen (zoals kabelgoottegels met passende afwerking, of veilige platte laadkabels met duidelijke eisen) en door een minimale vrije loopzone en zichtbaarheid te borgen, blijft het trottoir veilig en toegankelijk. De proef stelt dit centraal door ontwerp- en gebruikseisen op te nemen en hierop te toetsen en handhaven.
- b. Snelle toename van elektrische auto's vraagt om oplossingen dichtbij huis
Het aantal EV's blijft groeien. Steeds meer inwoners zonder eigen oprit hebben behoefte aan betaalbaar en praktisch laden nabij huis. Door nu gecontroleerd te experimenteren met verschillende VPA-vormen, voorkomt de gemeente ongewenste wildgroei (zoals losse kabels) en ontwikkelt zij werkbare spelregels voor een toekomstbestendige inrichting van de openbare ruimte.
- c. Verwachte vertraging in uitrol van publieke laadpalen maakt een pilot urgent
Door netcongestie, vergunningsprocedures en schaarsere uitvoeringscapaciteit kan de plaatsing van publieke laadpalen vertragen. Een tijdelijke pilot met VPA's onderzoekt de mogelijkheden om via een veilig alternatief, gericht op huishoudens die fysiek kunnen laden bij huis (zonder oprit), terwijl de gemeente tegelijk stuurt op veiligheid, toegankelijkheid en handhaafbaarheid.
- d. Kosten: publiek tarief vs. eigen (zonne)stroom
Laden aan een publieke laadpaal laden is doorgaans duurder dan laden via de eigen meter, zeker bij inzet van eigen zonnestroom en tijdgestuurd laden. Dit leidt tot ongelijkheid tussen inwoners mét en zónder oprit. Door onder voorwaarden VPA's te beproeven, ontstaat een eerlijkere kans om betaalbaar en duurzaam te laden, neemt de druk op publieke laadinfra af en versterkt dit de draagkracht voor de energietransitie.

Kanttekeningen en risico's

- Toezicht en handhaving: extra inzet kan nodig zijn. Mitigatie: heldere regels, gerichte communicatie, beperkte schaal, risicogericht toezicht.
- Aansprakelijkheid: juridisch beheer van bijvoorbeeld kabelgoottegels blijft bij de gemeente. Mitigatie: contractueel aansprakelijkheid bij aanvrager; periodieke controle mogelijk maken.
- Samenloop met nuts/herinrichting: voorzieningen kunnen in de weg liggen. Mitigatie: geen blijvend recht; verplichte verwijdering/verlegging door aanvrager bij beheerprojecten.
- Beeldkwaliteit: in gevoelige gebieden strengere inpassingseisen of uitsluiting; waar nodig kiezen voor platte kabel i.p.v. goottegels.

Alternatieven

Niets doen (huidige situatie handhaven)

In dat geval blijft het verboden om zonder vergunning een weg of trottoir te veranderen, waardoor ook kabelgoten niet zijn toegestaan.

Deze optie biedt de minste uitvoeringslast, maar houdt de huidige onveilige en onbevredigende situatie in stand: inwoners leggen alsnog laadkabels over het trottoir.

Direct structureel toestaan (via VFL-wijziging)

Beperkt lerend vermogen en vergroot risico op onbedoelde effecten. Proef is zorgvuldiger.

Alleen een beleidsregel of gedoogbesluit vaststellen

Een mogelijkheid is dat het college via een beleidsregel of gedoogbesluit toestaat dat inwoners kabelgoten aanbrengen onder voorwaarden. Deze route is juridisch riskant, omdat de VFL nu expliciet bepaalt dat het aanleggen of veranderen van een weg vergunningplichtig is. Zolang die bepaling niet wordt aangepast, kan een beleidsregel niet afwijken van de verordening. Daarmee ontstaat het risico dat besluiten bij bezwaar of beroep worden vernietigd en dat er ongelijkheid in de uitvoering ontstaat.

Samenwerking en participatie

De raad heeft geluisterd naar de roep van inwoners om VPA's wel toe te staan. Daarnaast heeft de raad een beroep gedaan op de kennis van inwoners en de bereidheid om zelf onderzoek te doen.

Voor de proef kan het college deelnemers in verschillende straatprofielen laten deelnemen, toegankelijkheidsorganisaties en omwonenden betrekken.

De evaluatie mondt uit in een duidelijk advies: stoppen, bijstellen of opschalen (en zo ja, onder welke voorwaarden/kaders, inclusief eventuele aanpassing van de VFL).

Financiën

Het college krijgt de opdracht om een proef uit te werken en uit te voeren. Het college wordt daarbij verzocht de raad ook over financiële consequenties te informeren en hoe dit gedekt kan worden. Structurele financiële risico's worden niet voorzien.

Gemeentelijke inzet: voorbereiding, toezicht en evaluatie worden binnen beschikbare middelen opgevangen of separaat aan de raad gemeld indien aanvullende dekking nodig blijkt.

In het geval VPA's op termijn worden toegestaan dan kunnen de structurele kosten voor gemeentelijke inzet via leges worden geregeld.

Communicatie

De communicatie richting inwoners verloopt via de gemeentelijke kanalen. Daarin wordt uitgelegd hoe inwoners een aanvraag of melding kunnen indienen, welke technische voorwaarden gelden en wie verantwoordelijk is voor onderhoud en herstel.

Uitvoering

Het college is verantwoordelijk voor de uitwerking en uitvoering. De raad ontvangt vóór start de randvoorwaarden en evaluatie-opzet (besluitpunt 3) en na afloop het evaluatierapport met voorgesteld vervolg (besluitpunt 5).

Bijlage ter informatie

- Motie *Elektrisch laden auto in openbare ruimte, kabelgoottegels*
- Collegebericht *Afhandeling motie 'Elektrisch laden auto in openbare ruimte, kabelgoottegels'*
- Onderzoeksrapport *Gemeentelijk Beleid en Ervaringen met Verlengde Private Aansluitpunten (VPA's) voor het Laden van Elektrische Voertuigen*

Ondertekend door:

Quincy Naarden
Niek Hendriks
Sander Csurka
Floris de Boer
Joke van Ruitenbeek