Gemeente Utrecht

# BEANTWOORDING SCHRIFTELIJKE RAADSVRAGEN 2025, NUMMER 124

| | |
|---|---|
| Datum | 16 september 2025 |
| Van | College B&W |
| Behandeld door | M. Kok |
| Doorkiesnummer | 14 030 |
| E-mailadres | matthijs.kok@utrecht.nl |
| Kenmerk | 4239706/20250908/MK |
| Beleidsveld | Milieu en Emissieloos Vervoer |

---

Geachte leden van de raad,

Hierbij ontvangt u de beantwoording van de schriftelijke raadsvragen jaargang 2025 nummer 124 van Joost Vasters (D66) en Marijn de Pagter (VVD) over  Ruimte voor thuisladen en innovatieve laadoplossingen.

De gestelde vragen zijn onderaan bijgevoegd.

**Vraag 1**
Hoe kijkt het college anno 2025 aan tegen het laden van elektrische auto's met eigen stroom in de openbare ruimte, bijvoorbeeld via kabelgoten?

***Antwoord* 1**
*Wij blijven bij het standpunt zoals verwoord in de beantwoording van SV 2020 nr. 158. Wij zijn voorstander van het laden met eigen stroom op eigen terrein, waar dat mogelijk is. In de openbare ruimte staan wij het gebruik van private laadoplossingen, zoals kabelgoten of ingegraven kabelsystemen, niet toe.*
*De overwegingen uit 2020 blijven daarmee onverminderd van kracht, omdat wij risico's zien op veiligheid, struikelgevaar, aansprakelijkheid, handhaafbaarheid, verrommeling van de openbare ruimte, ongelijkheid in toegang tot publieke ruimte, en conflicten met ondergrondse infrastructuur. Deze risico's zijn in een stedelijke context als Utrecht, met een hoge dichtheid, intensief gebruik van de openbare ruimte en complexe ondergrondse netwerken, extra groot. De ervaringen die in andere, meer landelijke gemeenten zijn opgedaan met dergelijke oplossingen, zijn naar onze mening niet goed te vertalen naar de Utrechtse situatie.*

**Vraag 2**
Ziet het college het faciliteren van thuisladen met eigen opgewekte zonnestroom als kans om de netbelasting te beperken (wellicht in de toekomst ook via bidirectioneel laden)?

***Antwoord* 2**
*In theorie kan thuisladen met eigen zonnestroom bijdragen aan het beperken van netbelasting en het balanceren van het elektriciteitsnet. In de praktijk neemt door thuisladen het risico op netbelasting juist toe. Particuliere laadpunten zijn niet gekoppeld aan slimme netsturing of dynamische capaciteitsverdeling. Thuisladen gebeurt "achter de meter". Daardoor is er bij thuisladen geen sturing mogelijk op de momenten waarop wordt geladen of ontladen (bidirectioneel), waardoor het risico op*

*netbelasting juist toe- in plaats van afneemt. Bij publieke laadpunten is het, door samenwerking tussen gemeente, concessiehouder en netbeheerder, wel mogelijk om de momenten van laden en ontladen te spreiden, waardoor de impact op het stroomnet wordt verlaagd.*

**Vraag 3**
Is het college bereid om onder duidelijke voorwaarden ruimte te bieden voor deze vormen van thuisladen, mits dit veilig en zorgvuldig gebeurt?
***Antwoord* 3**
*Wij blijven bij het standpunt zoals verwoord in de beantwoording van SV 2020 nr. 158: wij zijn geen voorstander van private laadoplossingen in de openbare ruimte, omdat ook onder voorwaarden de nadelen blijven bestaan. Bovendien zijn die nadelen voor iedereen in de openbare ruimte en zijn de voordelen voor het individu. Wij zijn voorstander van het laden met eigen stroom waar dat volledig op eigen terrein kan. In de openbare ruimte bieden wij via concessiehouders en in samenwerking met de netbeheerder publieke laadpunten aan.*

**Vraag 4**
Zo nee, wat zijn dan de overwegingen om dit (nog steeds) niet toe te staan, ondanks dat andere gemeenten hier inmiddels wel ervaring mee opdoen?
***Antwoord* 4**
*Voor ons blijven de zorgen over veiligheid, toegankelijkheid, aansprakelijkheid, claimgedrag, verrommeling van de openbare ruimte, ongelijkheid in toegang en conflicten met ondergrondse infrastructuur onverminderd van kracht. Zie ook antwoord 1.*
*De ervaringen die in de afgelopen jaren zijn opgedaan in andere, veelal meer landelijke gemeenten met bijvoorbeeld kabelgoottegels of ingegraven systemen, zijn naar onze mening niet goed te vertalen naar en op te schalen in de stedelijke context van Utrecht. De hoge dichtheid van bebouwing, beperkte openbare ruimte, intensief gebruik van stoepen en de aanwezigheid van complexe ondergrondse netwerken maken dat dergelijke oplossingen in Utrecht tot onwenselijke situaties leiden. Daarbij verwachten we de komende jaren een toename in elektrische auto's. Veel andere grote steden, waaronder G4, kiezen dezelfde lijn. Daarom kiezen wij ervoor om vast te houden aan het uitgangspunt dat laadoplossingen in de openbare ruimte uitsluitend via de gemeentelijke concessiehouder worden gerealiseerd. Tegelijkertijd houden wij samen met de andere grote steden de ontwikkeling in de gaten.*

**Vraag 5**
Hoe staat het college inmiddels tegenover het combineren van laadpunten met bestaande of nieuwe lantaarnpalen?
***Antwoord* 5**
*We staan hier positief tegenover. Laden via lantaarnpalen draagt bij aan efficiënt ruimtegebruik en vermindert de visuele impact van laadpalen. De concessiehouder Total Energies gaat daarom als pilot in Utrecht 50 nieuwe laadlantaarns plaatsen, deels in bestaande wijken die worden heringericht en deels in nieuwbouwwijken.*
*De pilot uit 2023 om te laden via bestaande laadpalen krijgt echter geen vervolg vanwege technische en organisatorische redenen. Zo zijn de verantwoordelijkheden tussen de laadpaalexploitant en de gemeente als eigenaar van de lantaarnpaal lastig te verdelen, vallen lantaarnpalen in een andere voordelige categorie bij de energiebelasting waardoor de gemeentelijke kosten stijgen en zijn de oude kabels van het gemeentelijke openbare verlichtingsnet veelal niet geschikt voor de hogere vermogens die nodig zijn voor het laden van elektrische voertuigen.*
*Bij nieuwe lantaarnpalen zien wij dus nog wél mogelijkheden.*

**Vraag 6**
Welke lessen trekt het college uit andere gemeenten die al ervaring hebben met laadmogelijkheden aan huis of oplaadlantaarnpalen, en hoe worden deze meegenomen in het Utrechtse beleid?

***Antwoord* 6**
*Wij volgen actief de ontwikkelingen in andere gemeenten. Ervaringen met kabelgoottegels, laadarmen en oplaadlantaarnpalen worden meegenomen in de beleidsvorming. In de praktijk zien wij dat pilots met private oplossingen in de openbare ruimte (vpa's) technisch slagen (het product werkt en de bewoner is er blij mee), maar dat deze niet zijn op te schalen vanwege de in antwoord 1 genoemde risico's. De voordelen zijn voor het individu, de nadelen publiek. Daarom zijn collectieve en centraal aanstuurde varianten (zoals de laadlantaarn) naar onze mening kansrijker. Om die reden werken we die verder uit zoals in antwoord 5 vermeld. Uiteraard blijven we daarnaast het netwerk van openbare laadpalen en snelladers waar mogelijk uitbreiden. Samen met de steeds talrijkere laadpunten bij werkgevers en snelladers onderweg ontstaat zo een breed netwerk aan laadmogelijkheden.*

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

# Schriftelijke Vragen: Ruimte voor thuisladen en innovatieve laadoplossingen

18 juli 2025

## Vragen:

In juli 2020 stelden de fracties van VVD en D66 schriftelijke vragen over het laden van elektrische auto's met eigen stroom in de openbare ruimte (vraagnummer 158). Destijds gaf het college aan geen voorstander te zijn van private laadoplossingen in de openbare ruimte, onder andere vanwege zorgen over veiligheid, aansprakelijkheid en verrommeling.

Daarnaast stelde de VVD in januari 2022 schriftelijke raadsvragen (vraagnummer 21) over het combineren van laadpunten met lantaarnpalen. Het college gaf toen aan positief te staan tegenover deze ontwikkeling en kondigde aan op basis van lopende pilots in andere gemeenten de technische en organisatorische haalbaarheid te onderzoeken.

We zijn inmiddels enkele jaren verder. Het aantal elektrische auto's is fors toegenomen, net als de druk op het publieke laadnetwerk. Tegelijkertijd zijn er nieuwe innovaties beschikbaar gekomen, zoals ingegraven kabelsystemen, kabelgoottegels en oplaadlantaarnpalen, die op veel plekken in Nederland worden toegepast. En Utrecht loopt voorop als eerste stad in Europa met elektrische deelauto's die stroom terugleveren (bidirectioneel laden). We zien inmiddels dat sommige bewoners het heft in eigen handen nemen en zelf oplossingen zoeken.

Wij vinden het belangrijk dat gemeentelijk beleid aansluit bij deze maatschappelijke en technologische ontwikkelingen en stellen daarom de volgende vragen:

1. Hoe kijkt het college anno 2025 aan tegen het laden van elektrische auto's met eigen stroom in de openbare ruimte, bijvoorbeeld via kabelgoten?
2. Ziet het college het faciliteren van thuisladen met eigen opgewekte zonnestroom als kans om de netbelasting te beperken (wellicht in de toekomst ook via bidirectioneel laden)?
3. Is het college bereid om onder duidelijke voorwaarden ruimte te bieden voor deze vormen van thuisladen, mits dit veilig en zorgvuldig gebeurt?
4. Zo nee, wat zijn dan de overwegingen om dit (nog steeds) niet toe te staan, ondanks dat andere gemeenten hier inmiddels wel ervaring mee opdoen?
5. Hoe staat het college inmiddels tegenover het combineren van laadpunten met bestaande of nieuwe lantaarnpalen?

6. Welke lessen trekt het college uit andere gemeenten die al ervaring hebben met laadmogelijkheden aan huis of oplaadlantaarpalen, en hoe worden deze meegenomen in het Utrechtse beleid?

## Gesteld door:

- Joost Vasters, D66
- Marijn de Pagter, VVD