From:	5.1.2e
To:	Raadsgriffie
Subject:	Evaluatie pilot kabelgoottegels en toekomst Verlengde Private Aansluiting (VPA)
Date:	maandag 15 juni 2026 08:29:07

Betreft: Evaluatie pilot kabelgoottegels en toekomst Verlengde Private Aansluiting (VPA)

Geachte leden van de gemeenteraad,

De ontwikkeling van de Verlengde Private Aansluiting (VPA) houdt veel gemeenten bezig, waaronder de gemeente Zwolle. In dit kader is Zwolle vorig jaar gestart met de pilot ‘kabelgoottegels’, voortvloeiend uit de raadsbrief Uitwerking Motie veilig straatladen van 6 maart 2025. Binnenkort zal deze pilot worden geëvalueerd.

Hoewel ik als beginnende rijder van een elektrische auto niet heb kunnen deelnemen aan deze pilot, wil ik via deze brief enkele overwegingen en argumenten meegeven die van waarde kunnen zijn voor een positieve kijk op de VPA.

Elektrisch vervoer en laadinfrastructuur

Elektrisch vervoer wordt door de overheid gezien als een essentieel onderdeel van de energietransitie. Dit vraagt om een goed functionerende en toekomstbestendige laadinfrastructuur, waarbij geldt dat elektrische rijders altijd, overal en veilig moeten kunnen laden.

Het huidige beleid zet sterk in op publieke laadvoorzieningen. Tegelijkertijd laat de praktijk zien dat aanvullende oplossingen nodig zijn om te voldoen aan de Europese CO_2-eisen én aan de groeiende vraag naar laadinfrastructuur.

Volgens de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) moeten tussen nu en 2050 nog grote aantallen laadpalen worden gerealiseerd. Van alle laadpalen die in deze periode nodig zijn, moeten er al 11.000 in de komende vier jaar worden geplaatst. Om Zwolle in 2050 volledig elektrisch te laten rijden, zijn in totaal circa 41.000 laadpalen nodig. Eind 2025 telde Zwolle 6.289 laadpalen.

Rol en beperkingen van openbare laadpalen

Openbare laadpalen spelen een belangrijke rol, maar vormen slechts een deel van de oplossing. In de praktijk blijkt dat deze voorzieningen, met name in woonwijken, regelmatig bezet zijn. Dit leidt tot zogenaamde “laadstress” bij EV-rijders die hun auto niet tijdig kunnen opladen.

Daarnaast zijn aan openbare laadpalen gekoppelde parkeerplaatsen exclusief bedoeld voor elektrische voertuigen. Wat vervolgens leidt tot extra verkeersbewegingen door het verplaatsen van voertuigen voor en na het opladen.

Netcongestie en slim laden

De toenemende druk op het elektriciteitsnet is een belangrijk aandachtspunt. In piekuren wordt al gekeken naar maatregelen zoals het beperken van laadcapaciteit bij openbare laadpalen. Hetgeen resulteert in langere laadtijden en vervolgens een beperkte capaciteit van openbare laadmogelijkheden.

Een VPA biedt in dit kader een relevante aanvulling. Hiermee kunnen gebruikers hun voertuig juist laden buiten de piekuren en gebruikmaken van eigen opgewekte energie, bijvoorbeeld via zonnepanelen.

Uit het Nationaal Laadonderzoek 2025 blijkt dat EV-rijders met de mogelijkheid om thuis te laden, 81% van de kilometers thuis laden. En dat vrijwel alle thuisladers gebruikmaken van zonnepanelen en bewust laden op momenten dat duurzame energie beschikbaar is. Dit draagt bij aan een efficiënter gebruik van het elektriciteitsnet.

Daarnaast biedt de ontwikkeling van bidirectioneel laden – waarbij voertuigen energie kunnen terugleveren – kansen om het elektriciteitsnet verder te ontlasten.

Gelijke kansen voor inwoners

Het huidige systeem, waarin een VPA niet toegestaan is, bevoordeelt inwoners met een eigen oprit, waar een laadpunt gerealiseerd kan worden. Landelijk gezien heeft een 55% van de woningen deze mogelijkheid niet, en in stedelijke gebieden, zoals de stad Zwolle, ligt dit percentage nog lager.

De pilot in Zwolle heeft juist als doel om inwoners zonder eigen oprit de mogelijkheid te geven om veilig met eigen stroom te laden, terwijl de parkeerplaats openbaar blijft. Dit draagt bij aan een eerlijkere verdeling van mogelijkheden binnen de energietransitie.

Veiligheid en openbare ruimte

Een belangrijk uitgangspunt bij de pilot is veiligheid en toegankelijkheid van de openbare ruimte. Kabelgoottegels bieden hierbij een concrete oplossing: laadkabels liggen niet los op de stoep en worden veilig weggewerkt in de bestrating.

Hiermee wordt het risico op struikelen en hinder voor voetgangers aanzienlijk verminderd, terwijl tegelijkertijd wordt voldaan aan de zorgplicht van de gemeente.

Openbaar karakter van parkeerplaatsen

Een vaak genoemd aandachtspunt betreft het “claimen” van een openbare parkeerplaats. In de pilot is expliciet vastgelegd dat de parkeerplaats openbaar blijft en niet exclusief wordt toegewezen aan de gebruiker van de kabelgoot.

Hierdoor blijft het principe van gedeeld gebruik behouden. In tegenstelling tot laadplaatsen bij openbare laadpalen, waar wel sprake is van exclusief gebruik tijdens het laden, kan dit de druk op de openbare ruimte zelfs verminderen.

Conclusie en overweging

De pilot met kabelgoottegels laat zien dat het technisch en organisatorisch mogelijk is om veilig straatladen met private stroom toe te staan. Daarbij biedt een VPA een aantal duidelijke voordelen:

* vermindering van druk op openbare laadpalen
* betere benutting van duurzame energie
* bijdrage aan het verminderen van netcongestie
* meer gelijke kansen voor inwoners zonder eigen oprit
* behoud van het openbare karakter van parkeerplaatsen

Gelet op bovenstaande overwegingen vraag ik u om bij de evaluatie van de pilot positief te kijken naar de mogelijkheden om kabelgoottegels voor een Verlengde Private Aansluiting om te zetten naar definitief beleid.

Ik vertrouw erop dat mijn overwegingen een waardevolle bijdrage leveren aan uw besluitvorming.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e
5.1.2e
5.1.2e Zwolle
tel: 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