



# Den Haag

**Datum**

30 augustus 2022

**Onderwerp**

Antwoord van het college op de vragen van het raadslid mevrouw Klokkenburg-Reedeker, luidend: 'Lang wachten op een laadpaal'

**BEANTWOORDING SCHRIFTELIJKE VRAGEN****Ons kenmerk**

DSB/10375353  
RIS312324

Het raadslid mevrouw Klokkenburg-Reedeker heeft op 20 mei 2022 een brief met daarin twaalf vragen aan de voorzitter van de gemeenteraad gericht.

Overeenkomstig artikel 30 van het reglement van orde voor vergaderingen en andere werkzaamheden van de raad, beantwoordt het college deze vragen als volgt.

*De gemeente Den Haag zet volop in op het verduurzamen van vervoer. Onderdeel hiervan is het stimuleren van elektrisch autoverbruik. Onlangs nog is het uitvoeringsplan openbare laadinfrastructuur voor elektrische personenauto's 2021-2024 (RIS311235) aangenomen waarmee in totaal €3,8 miljoen is geormerkt om in een periode van 4 jaar ongeveer 800 extra laadpalen te plaatsen. De vraag naar dergelijke palen in Den Haag is dan ook groot. Op de website van de gemeente Den Haag staat dat de wachttijd voor de plaatsing van een laadpaal op kan lopen tot langer dan 6 maanden.*

1. *Wat is de gemiddelde tijd tussen de aanvraag van een laadpaal tot de daadwerkelijke plaatsing en ingebruikname?*

Niet iedere aanvraag leidt tot de plaatsing van een nieuwe laadpaal. Na een aanvraag wordt gecontroleerd of de aanvrager aan de voorwaarden voldoet en of binnen een straal van 200 meter van de aanvrager voldoende laadcapaciteit beschikbaar is. Alleen als de aanvrager aan de voorwaarden voldoet, er binnen een straal van 200 meter onvoldoende laadcapaciteit is en geen extra laadvak ingericht kan worden bij een bestaande laadpaal, wordt een nieuwe laadpaal geplaatst.

De gemiddelde tijd tussen de aanvraag en plaatsing van een nieuwe laadpaal is momenteel zes tot acht maanden. In deze tijd wordt de aanvraag beoordeeld, de locatie bepaald en getoetst, het verkeersbesluit genomen, de netaansluiting aangevraagd en opgeleverd en de laadpaal en locatie opgeleverd (inclusief de inrichting van het parkeervak en de plaatsing van de bebording). Overigens kan een laadpaal al aangevraagd worden zodra een koopcontract voor elektrische auto is getekend. De auto hoeft nog niet te zijn geleverd.

Laadpalen worden niet alleen geplaatst naar aanleiding van aanvragen, maar ook op grond van strategische overwegingen en data. Zo kunnen we aanvragen deels voorblijven, de wachttijd voor aanvragers verkorten en tegelijkertijd verder bouwen aan een dekkend netwerk van openbare laadpunten in de stad.

Uit [benchmarks](#) komt het Haagse laadnetwerk al een aantal jaar als beste uit de bus van alle gemeenten in Nederland. En uit recent [onderzoek](#) blijkt dat mensen in Den Haag en Amsterdam met 220 meter de allerlaagste gemiddelde afstand tot een laadpaal hebben. Inwoners van Den Haag hebben daarmee over het algemeen toegang tot openbare laadinfrastructuur op acceptabele loopafstanden.

2. *Kan het college aangeven hoe aanvragers worden geïnformeerd over de afhandeling en voortgang van hun aanvraag?*

De gemeente informeert aanvragers per e-mail.

3. *Binnen welke termijn krijgen aanvragers te horen of hun aanvraag voor een laadpaal is goedgekeurd?*

We streven ernaar dit binnen twee maanden aan de aanvrager te laten weten.

4. *Kan het college aangeven hoe vaak bovenstaande termijn wordt overschreden?*

In 2021 heeft circa een kwart van de aanvragen geleid tot het plaatsen van een nieuwe laadpaal. Als een aanvraag leidt tot de plaatsing van een nieuwe laadpaal, dan krijgt de aanvrager gemiddeld drieënhalve maand na de aanvraag bericht dat de laadpaal in opdracht is gegeven. De streeftermijn van twee maanden wordt daarmee momenteel in de meeste gevallen helaas niet gehaald.

Bij de realisatie van laadpalen zijn veel interne en externe partijen betrokken en hebben we te maken met onderlinge afhankelijkheden en wettelijke termijnen. Momenteel worden de verschillende processen rondom de realisatie van laadpalen doorgelicht zodat deze kunnen worden geoptimaliseerd en we aanvragers sneller terugkoppeling kunnen geven.

Zoals bij vraag 1 is aangegeven, plaatsen we laadpalen ook op basis van (laad-)data en strategische gronden. Hiermee zorgen we ervoor dat de basisafstand tot openbare laadvoorzieningen voor elektrische rijders in de stad beperkt is. Terwijl de aanvraag in behandeling is, zijn er in de nabije omgeving van de aanvrager openbare laadvoorzieningen beschikbaar waar deze gebruik van kan maken.

5. *Kan het college aangeven hoeveel huishoudens op dit moment een laadpaal hebben aangevraagd, maar nog geen bevestiging hebben ontvangen van de gemeente dat de laadpaal daadwerkelijk geplaatst gaat worden?*

Op dit moment zijn er 134 aanvragen in behandeling. Hoeveel van deze aanvragen daadwerkelijk zullen leiden tot plaatsing van een nieuwe laadpaal moet nog blijken bij de beoordeling.

Zoals vermeld leidt niet iedere aanvraag tot de plaatsing van een nieuwe paal. Veel aanvragen kunnen gekoppeld worden aan reeds bestaande of reeds geplande laadpalen.

6. *Hoeveel huishoudens hebben inmiddels een bevestiging gekregen dat ze een laadpaal voor hun huis krijgen, maar wachten nog op de plaatsing?*

Op dit moment gaat het om 50 aanvragers, met de kanttekening dat de laadpaal niet voor het huis van de aanvrager wordt geplaatst, maar binnen 200 meter loopafstand van de woon- of werklocatie van de aanvrager. De locatiebepaling gebeurt aan de hand van een criterialijst. Deze lijst is bijgevoegd in het uitvoeringsplan openbare laadinfrastructuur voor elektrische personenauto's 2021-2024 ([RIS311235](#)).

7. *Heeft de gemeente cijfers hoeveel huishoudens een laadpaal op eigen terrein hebben staan?*

Deze cijfers zijn voor Den Haag niet bekend.

In het algemeen geldt dat de mate van stedelijkheid bepalend is voor de ratio thuis versus publiek laden. In een grote stad als Den Haag hebben relatief weinig mensen de mogelijkheid om op eigen terrein te parkeren. Het laadbeleid volgt het parkeerbeleid en parkeren en laden gebeurt daarom grotendeels in de openbare ruimte. Uit het [Nationaal Laadonderzoek 2021](#) kwam naar voren dat 49% van de Nederlandse elektrische rijders in sterk stedelijk gebied laadt aan openbare palen en dat 24% beschikt over een privé laadpaal thuis.

*In Arnhem is men gestart met het aanleggen van zogenaamde laadlantaarns bij nieuwbouwprojecten.<sup>1</sup> Deze slimme lantaarnpalen herbergen oplaadpunten voor elektrische auto's. Volgens verschillende mediaberichten is de gemeente Den Haag hier ook een pilot mee gestart in 2017.<sup>2</sup>*

8. *Is deze pilot met laadlantaarns geëvalueerd? Zo ja, wat waren hiervan de uitkomsten? Zo nee, waarom is deze pilot niet geëvalueerd?*

Ja, deze pilot is geëvalueerd. Hierover is de raad geïnformeerd in de voortgangsrapportage luchtkwaliteit 2018 ([RIS302158](#)). Ook in de commissiebrief met nadere informatie naar aanleiding van de aanpak schoon vervoer is de evaluatie aan bod gekomen ([RIS304015](#)).

Uit de evaluatie kwam naar voren dat het combineren van laden en verlichten technisch mogelijk is, maar dat het in de praktijk meer begeleiding kost en duurder is dan het plaatsen en in beheer houden van twee aparte objecten. De wijze van funderen en plaatsen, de aansluiting op het stroomnet en het beheer en onderhoud moeten op elkaar worden afgestemd. Dit is een lastige opgave in de bestaande openbare ruimte en de betrokken partijen bleken hier niet op ingericht. Verdere uitrol op grotere schaal was daarom niet aan de orde.

De vier laadlichtmasten op bedrijventerrein Zichtenburg zijn nog in gebruik. In de praktijk blijken helaas zeer weinig partijen in staat om het beheer en onderhoud van deze objecten op zich te nemen.

9. *Waarom is deze pilot uiteindelijk niet verder uitgerold in Den Haag?*

Zie het antwoord op vraag 8.

10. *Is het college alsnog bereid om te kijken naar de inpassing van deze slimme laadlantaarns in Den Haag? Zo nee, waarom niet?*

Uiteraard is het college bereid om verder te kijken naar de inpassing van laadlichtmasten en volgt het de ontwikkelingen met veel interesse. Vooral nog zijn er weinig volwassen integraties van laden en verlichten beschikbaar. We houden in de gaten of zich hiervoor eventuele mogelijkheden voordoen.

*Op de website van de gemeente staat expliciet vermeld dat “u vanuit uw huis geen kabel over de stoep mag trekken om uw elektrische auto voor de deur op te laden”, omdat de gemeente verantwoordelijk is voor de veiligheid in de openbare ruimte.<sup>3</sup>*

<sup>1</sup> <https://nos.nl/artikel/2399841-arnhemse-nieuwbouwwijken-krijgen-oplaadpunten-verstoep-in-lantaarnpalen>

<sup>2</sup> <https://www.ad.nl/den-haag/den-haag-kampioen-openbare-laadpalen-voor-auto-s-a2a56a03/?referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F>

<sup>3</sup> <https://www.denhaag.nl/nl/in-de-stad/verkeer-en-vervoer/regels-elektrische-oplaadpalen.htm>

11. Is het college bekend met zogenaamde EV-kabelgoottegels?<sup>4</sup>

Ja daar is het college mee bekend.

*Diverse gemeenten<sup>5</sup> kiezen ervoor deze tegels aan te bieden c.q. (deels) te subsidiëren, zodat bewoners hun auto kunnen opladen met zelf opgewekte energie. Dit zorgt, naast lagere kosten voor de EV-gebruiker, ook voor een lagere belasting van het energienet.*

12. Is het college bereid te onderzoeken wat de mogelijkheden zijn voor het gebruik, het aanbieden en/of subsidiëren van EV-kabelgoottegels?

Het college is voorstander van het laden van auto's op eigen terrein met zelf opgewekte energie, met de kanttekening dat dit niet leidt tot een lagere belasting van het energienet. Ook juicht het college innovaties toe, maar het is geen voorstander van private (laad-)installaties in de openbare ruimte en van kabelgoottegels en andere methoden om auto's vanuit private aansluitingen in de openbare ruimte te laden. Dit is tevens opgenomen in het uitvoeringsplan openbare laadinfrastructuur voor elektrische personenauto's 2021-2024 ([RIS311235](#)) dat is vastgesteld door de raad.

Elektrische installaties van openbare laadpalen moeten voldoen aan strenge veiligheidseisen. Aan private (laad-)installaties kunnen we deze eisen niet stellen en ook is het niet mogelijk hier regie op te voeren. Dit soort laadmethoden zijn niet alleen potentieel onveilig, ze kunnen onder meer leiden tot verrommeling, het claimen van parkeerplekken in de openbare ruimte en problemen geven met betrekking tot aansprakelijkheid. Zeker met het oog op de groei van elektrisch vervoer, vinden we het van groot belang dat het laden van elektrische auto's in de openbare ruimte op een veilige en uniforme manier gebeurt. Net als de overige G4-steden staat Den Haag daarom geen kabelgoottegels toe.

In onze stad zijn veel bewoners aangewezen op parkeren en laden in de openbare ruimte. Omdat de gemeente schoon vervoer wil stimuleren en faciliteren én de openbare ruimte veilig, aantrekkelijk en toegankelijk wil houden voor iedereen, werken we sinds 2011 aan de openbare laadinfrastructuur in de stad. Den Haag heeft een uitstekend openbaar laadnetwerk van ruim 2200 openbare laadpalen (circa 4400 openbare laadpunten) en verschillende snellaadstations. Om het groeiende aantal elektrische rijders te kunnen bedienen, blijven we het openbare laadnetwerk de komende jaren verder uitbreiden en verdichten.

Vanzelfsprekend volgen we de innovaties op het gebied van openbaar laden met belangstelling. Het is niet uitgesloten dat dergelijke innovaties in de toekomst, op beperkte schaal en in specifieke situaties, een oplossing zouden kunnen bieden. Bijvoorbeeld op locaties waar geen openbare laadpaal geplaatst kan worden of bij gereserveerde parkeerplaatsen.

Het college van burgemeester en wethouders,  
de secretaris, de burgemeester,

Ilma Merx

Jan van Zanen

<sup>4</sup> <https://www.verkeersnet.nl/duurzaamheid/38509/ev-kabelgoottegel-houdt-trottoir-vrij-van-losliggende-kabels/>

<sup>5</sup> O.a. Soest, Zeewolde en Dongen