

RIS-nummer: 312324

Schriftelijke vragen: lang wachten op een laadpaal

Indiener: Judith Klokkenburg, ChristenUnie/SGP

Datum: 20 mei 2022

Aan de voorzitter van de gemeenteraad,

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.

Overeenkomstig art. 30 van het Reglement van orde stelt het raadslid Judith Klokkenburg (ChristenUnie/SGP) de volgende vragen:

- 1) Wat is de gemiddelde tijd tussen de aanvraag van een laadpaal tot de daadwerkelijke plaatsing en ingebruikname?
- 2) Kan het college aangeven hoe aanvragers worden geïnformeerd over de afhandeling en voortgang van hun aanvraag?
- 3) Binnen welke termijn krijgen aanvragers te horen of hun aanvraag voor een laadpaal is goedgekeurd?
- 4) Kan het college aangeven hoe vaak bovenstaande termijn wordt overschreden?
- 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?
- 6) Hoeveel huishoudens hebben inmiddels een bevestiging gekregen dat ze een laadpaal voor hun huis krijgen, maar wachten nog op de plaatsing?
- 7) Heeft de gemeente cijfers hoeveel huishoudens een laadpaal op eigen terrein hebben staan?

In Arnhem is men gestart met het aanleggen van zogenaamde laadlantaarns bij nieuwbouwprojecten¹. Deze slimme lantaarnpalen herbergen oplaadpunten voor elektrische auto's. Volgens verschillende mediaberichten is de gemeente Den Haag hier ook een pilot mee gestart in 2017².

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

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

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

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

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

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 ruimte³.

11) Is het college bekend met zogenaamde EV-kabelgoottegels⁴?

Diverse gemeenten⁵ 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?

Judith Klokkenburg
ChristenUnie/SGP

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

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

⁵ O.a. Soest, Zeewolde en Dongen

Arnhemse nieuwbouwwijken krijgen oplaadpunten verstoppt in lantaarnpalen



Een laadlantaarnpaal in de Arnhemse ecowijk De Kiem NOS

Door de toename van elektrische auto's zijn er steeds meer oplaadpunten nodig, maar de ruimte voor laadpalen op straat is schaars. In Arnhem is daar iets op bedacht: laadlantaarns. Dat zijn oplaadpunten verwerkt in lantaarnpalen. De gemeente wil voortaan bij alle nieuwbouwprojecten zulke laadlantaarns aanleggen, als eerste stad in Nederland.

Opladen via een lantaarnpaal ziet er zo uit:



Oplaadpunten in Lantaarnpalen: 'Altijd een plekje om je auto te laden'

Bij iedere parkeerplaats kan zo'n laadlantaarn, voorzien van twee laadpunten, worden geplaatst. Het gaat aanvankelijk om 150 lantaarnpalen, wat dus neerkomt op 300 laadpunten. "Dat is een eerste stap, later volgen bestaande wijken", zegt de Arnhemse wethouder Bouwkamp.

Zo'n parkeerplaats is niet exclusief voor elektrische auto's, zoals nu vaak het geval is, verzekert de wethouder. "Er zijn namelijk voortaan voldoende laadpunten beschikbaar, dus ook niet-elektrische auto's kunnen op zo'n parkeerplaats parkeren."

Gemeente onvoldoende voorbereid

Roland Ferwerda van het Nationaal Kennisplatform Kennisinfrastuctuur noemt het Arnhemse plan "een mooie stap voorwaarts". "In andere steden wordt hier ook aan gewerkt, maar daar blijft het vooralsnog bij experimenten. In Arnhem wordt zoiets voor het eerst op grote schaal uitgerold."

Volgens Ferwerda denken gemeenten onvoldoende na over een toekomstbestendige inrichting van woonwijken. "De toekomst is elektrisch. Als je er nu geen werk van maakt, moet je over een paar jaar de weg openbreken. Maar veel gemeenten hebben er niet het geld en personeel voor."

Uit [cijfers](#) van de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) blijkt dat er zo'n 325.000 elektrische auto's in Nederland rondrijden. Van alle nieuw verkochte auto's is ongeveer 30 procent elektrisch. Er zijn bijna 80.000 (deels) openbare laadpunten in Nederland. Volgens de RVO heeft Nederland de hoogste laadpunt dichtheid ter wereld.



▲ Foto ter illustratie. © ANP

Den Haag kampioen openbare laadpalen voor auto's

Als het gaat om 'groen rijden' zijn Hagenaars meer dan prima voorbereid op de toekomst. Uit onderzoek is namelijk gebleken dat Den Haag van alle Nederlandse gemeentes het beste netwerk aan openbare laadpalen voor auto's heeft.

Lene Mekkenstam 01-05-19 10:44

Het adviesbureau Over Morgen brengt jaarlijks per gemeente [in kaart](#) hoe het netwerk aan laadpalen aansluit bij de toenemende vraag naar elektrische auto's. In Den Haag zijn er op het moment 850 laadpalen. Over zo'n 2,5 jaar zal dit aantal zijn gegroeid tot 1400.

Naast de hoeveelheid onderzocht het adviesbureau ook de spreiding en behoefte per gemeente. De netwerken in Amsterdam en Rotterdam behaalden respectievelijk de tweede en derde plaats.

Andere gemeentes in de regio scoorden beduidend minder goed in de ranglijst. Zo behaalde Westland de 42ste plaats, Zoetermeer de 17de en Delft de 23ste. De gemeentes die het slechtst op de toenemende vraag naar elektrisch rijden zijn voorbereid, lagen vooral op het noorden en oosten van het land.

Laadlantaarnpaal

Om te voorkomen dat de hele straat straks volstaat met laadpalen, blijft de gemeente op zoek naar nieuwe manieren om de palen in het straatbeeld te integreren. Zo meldt de gemeente druk bezig te zijn met pilots die laadpalen met lantaarnpalen of 'Hagenaartjes' combineren. Dit zijn palen die bomen tegen aanrijdingen beschermen.

Kabel

De gemeente Den Haag is altijd verantwoordelijk voor de veiligheid in de openbare ruimte. U mag vanuit uw huis geen kabel over de stoep trekken om uw elektrische auto voor de deur op te laden. Dit mag ook niet als u een kabelmat gebruikt.



EV-kabelgoottegels langs parkeren (bron: Struyk)

EV-kabelgoottegels houdt trottoir vrij van losliggende kabels

Gepubliceerd op 18-05-2021 om 11:16

Volgens de Nationale Agenda Laadinfrastructuur zullen er in 2030 ruim 1,7 miljoen laadpalen nodig zijn, waarvan een fors deel in de publieke ruimte. 70 procent van de Nederlanders heeft namelijk geen eigen oprit. Gemeenten willen niet dat laadkabels over het trottoir komen te liggen, omdat deze gevaarlijke situaties veroorzaken. De gemeente Soest ziet een mogelijke oplossing in EV-kabelgoottegels die het trottoir vrijhouden van losliggende kabels.

Om het aantal van 1,7 miljoen palen te halen, moeten er de komende negen jaar anderhalf miljoen extra laadpalen worden aangelegd. Voor 350.000 stuks gaat het om openbare laadpalen. Gemeenten moeten nu al goed nadenken over strategische plaatsen om die te plaatsen en over oplossingen voor mogelijke overlast.

Aan de ene kant moeten zo veel mogelijk inwoners er gebruik van kunnen maken; aan de andere kant worden bezitters van een fossiele auto nooit heel blij worden van een parkeerplek waar zij straks niet mogen parkeren, omdat er een laadpaal met bebording staat. Bovendien is het in de meeste gemeenten verboden om laadkabels over het trottoir te laten lopen.

Eigen laadpunt

De Gemeente Soest hanteert al langer een plankaart voor openbare laadpalen. De gemeente onderzoekt of EV-bezitters hun auto kunnen opladen op een parkeerplek voor het huis met een eigen laadpunt als zij slecht ter been zijn of als de (geplande) laadpaal ter ver weg is. Daarvoor test de gemeente nu de EV-kabelgoottegels.

Een groot voordeel van de innovatie is dat ze het trottoir vrijhouden van losliggende laadkabels. Bovendien kunnen inwoners door deze kabelgoottegels het voertuig opladen met de eigen zonnepanelen. De tegel wordt geplaatst door en blijft eigenaar van de gemeente, terwijl de parkeerplaats zelf openbaar blijft. Het is de verantwoordelijkheid van de bewoner om de kabel op te ruimen na gebruik.

Tekst loopt door onder foto



Belangrijk puzzelstuk

Productmanager verkeer & milieu Frank Kolderie van Struyk Verwo Infra: "Vaak zie je dat bewoners in een straat de beschikbaarheid van de parkeerplekken onderling al goed regelen, rekening houdend met elkaars situatie. De gemeente Soest nodigt daarom bewoners uit om mee te doen aan deze proef en stelt duidelijke voorwaarden. Een belangrijk puzzelstukje in deze strategie is de toepassing van de EV-kabelgoottegels. Hiermee blijft het trottoir toegankelijk én veilig."

Hij vervolgt: "Er komen bij ons veel particulieren zonder eigen oprit die het liefst hun elektrische auto met eigen stroom willen opladen en in de EV-kabelgoottegels een mooie oplossing zien. Zeker als zij ook nog eigen zonnepanelen hebben. Helaas moeten wij hen naar hun eigen gemeente verwijzen om toestemming te vragen. Veel gemeenten hebben echter nog geen beleid voor deze nieuwe ontwikkelingen. De gemeente Soest loopt dus behoorlijk vooruit en hun beleid kan als voorbeeld dienen voor andere gemeenten."

Bij de pilot in Soest moet altijd aan een tiental voorwaarden worden voldaan door zo'n kabelgoottegels. Dit zijn:

- De dichtstbijzijnde openbare laadpaal is verder dan 300 meter of de bewoner is slecht ter been. Het gaat hierbij om geplaatste laadpalen en nog niet geplaatste laadpalen.
- De parkeerplaats tegenover de voordeur van de bewoner grenst gelijk aan de stoep. Dus niet aan een gras- of groenstrook, weg of fietspad.
- Het oplaadpunt staat op het eigen terrein van de bewoner.
- De parkeerplaats blijft door iedereen te gebruiken. Na gebruik ruimt de bewoner de kabel op, om aan te geven dat de parkeerplaats niet van de bewoner is.
- De naaste buren gaan akkoord met het leggen van de EV-kabelgoottegels.
- De elektrische kabel is in goede staat.
- Bewoners die op eigen terrein / de eigen oprit kunnen opladen, komen niet in aanmerking.
- De gemeente betaalt de proef, plaatst de tegels en blijft eigenaar.
- De gemeente kan de proef op elk moment beëindigen, om welke reden dan ook en de bewoner kan geen rechten ontlenen aan deelname aan de proef.

[Meer informatie over EV-kabelgoottegels](#)

