

Nota van beantwoording zienswijzen

Concept-verkeersbesluit VTH2026-56139 – aanwijzen van elektrische oplaadplekken voor elektrische voertuigen

Gemeente Den Haag, Dienst Stadsbeheer

Het concept-verkeersbesluit heeft van 3 juni 2026 tot 15 juli 2026 ter inzage gelegen. Op het concept-verkeersbesluit VTH2026-56139 zijn in totaal 9 zienswijzen ontvangen, afkomstig van 9 verschillende indieners. Een aantal zienswijzen over de Lievensbergstraat 8 is inhoudelijk identiek; deze zijn hieronder gebundeld in één onderdeel met één gezamenlijke reactie. Deze nota telt daardoor 6 onderdelen. Per onderdeel is eerst de (samengevatte) zienswijze opgenomen, gevolgd door de reactie van de gemeente. De zienswijzen zijn geanonimiseerd; persoonsnamen zijn vervangen door 'Indiener 1' t/m 'Indiener 9'.

Zienswijze 1 – Oplaadplek nabij eigen woning (Herderinnestraat)

Zienswijze

Ik wil een zienswijze indienen op het Concept-Verkeersbesluit voor het aanwijzen van diverse elektrische oplaadplekken voor elektrische voertuigen (VTH2026-56139).

Het gaat specifiek over het besluit om een oplaadplek te realiseren voor mijn woning.

Mijn zienswijze gaat niet over de keuze om een oplaadplek voor elektrische auto's te realiseren, maar over de plaatsing van de bijbehorende infrastructuur. U schrijft borden te gaan plaatsen en een laadpaal. Deze infrastructuur wordt in de gemeente Den Haag consequent op de stoep geplaatst. Hierdoor wordt de vrije doorloop voor voetgangers soms wel een meter smaller. Een goed voorbeeld hiervan is de laadpaal in de Herderinnestraat, om de hoek van Lange Beestenmarkt 86.

Als voetganger ben je veroordeeld tot de stoep omdat je op straat wordt weggetoeterd of in onveilige situaties belandt door automobilisten. De ruimte op stoepen is al beperkt door allerlei paaltjes om te voorkomen dat automobilisten foutparkeren. Als ik met de kinderkar loop voelt de wijk vaak als een obstakelparcours. Het is onrechtvaardig om nog meer bruikbare loopruimte van voetgangers af te nemen, en al helemaal als het ten behoeve van automobilisten en hun e-SUV's is. Zij mogen in hun brede voertuigen naast elkaar door de wijk rijden, terwijl voetgangers zich moeten schikken om één voor één langs de laadpaal te lopen. Dat terwijl de gemeente in de Strategie mobiliteitstransitie 2022-2040 zegt uit te gaan van het STOMP-principe. De stoep effectief smaller maken gaat tegen dit principe in.

Als de gemeente laadpalen voor auto's wil plaatsen, doe dat dan op de wegdelen die reeds voor auto's zijn bestemd. Het is onrechtvaardig om nog meer ruimte van voetgangers af te nemen door auto-infrastructuur op de stoep te plaatsen.

Ik zie uw reactie tegemoet.

Indiener 1

Reactie gemeente

Geachte indiener,

Hartelijk dank voor uw zienswijze op het voorgenomen Verkeersbesluit voor het aanwijzen van diverse elektrische oplaadplekken voor elektrische voertuigen (VTH2026-56139). Wij waarderen het dat u de moeite heeft genomen uw zorgen met ons te delen.

Bij de plaatsing van laadpalen en verkeersborden wordt rekening gehouden met de toegankelijkheid van het trottoir. Het uitgangspunt is dat een voldoende vrije doorgang voor voetgangers behouden blijft en dat de openbare ruimte bruikbaar blijft voor alle gebruikers. De exacte locatie van de laadpaal en de verkeersborden wordt daarom zorgvuldig bepaald, waarbij onder andere wordt gekeken naar de beschikbare ruimte op het trottoir en aanwezige obstakels.

Hoewel het begrijpelijk is dat u de voorkeur geeft aan plaatsing buiten het trottoir, is dit in de praktijk niet altijd mogelijk. Wij hebben de situatie opnieuw beoordeeld en vastgesteld dat de vrije ruimte ruim voldoende is.

Wij danken u voor het delen van uw zienswijze en betrokkenheid bij uw leefomgeving.

Team Laadinfra, Gemeente Den Haag

Zienswijze 2 – Lievensbergstraat 8 (indieners 2, 3, 4 en 9)

Van vier indieners (indieners 2, 3, 4 en 9) is een inhoudelijk gelijklopende zienswijze ontvangen over de Lievensbergstraat 8. Deze zijn hieronder gezamenlijk weergegeven en van één gezamenlijke reactie voorzien.

Zienswijze

Hierbij dien ik een zienswijze in tegen het voornemen om ter hoogte van de Lievensbergstraat 8 twee parkeerplaatsen aan te wijzen als laadplaats voor elektrische voertuigen.

1. Alle woningen beschikken over een eigen oprit – De Lievensbergstraat bestaat uit 35 woningen. Alle woningen beschikken over een eigen oprit. Bewoners die elektrisch rijden hebben daardoor de mogelijkheid hun voertuig op eigen terrein op te laden. Openbare laadvoorzieningen zijn primair bedoeld voor locaties waar bewoners niet beschikken over een eigen laadmogelijkheid. Van die situatie is in de Lievensbergstraat geen sprake.
2. Onnodig verlies van bezoekersparkeerplaatsen – In de straat zijn slechts 11 openbare parkeerplaatsen beschikbaar. Deze parkeerplaatsen vervullen een belangrijke functie voor bezoekers en voor situaties waarin bewoners tijdelijk niet op eigen terrein kunnen parkeren. Door twee parkeerplaatsen exclusief te reserveren voor elektrisch laden verdwijnt direct bijna 20% van de beschikbare openbare parkeercapaciteit. Dit heeft een onevenredig groot effect op de beschikbaarheid van parkeerplaatsen voor bezoekers en overige weggebruikers.
3. Reeds voldoende laadvoorzieningen in de directe omgeving – Binnen een straal van ongeveer 300 meter bevinden zich reeds vier dubbele laadlocaties, oftewel acht openbare laadplaatsen voor elektrische voertuigen. Daarnaast wordt van deze bestaande laadvoorzieningen naar waarneming van indiener geen zodanig intensief gebruik gemaakt dat uitbreiding van de laadcapaciteit op deze locatie noodzakelijk lijkt. Het conceptbesluit maakt niet inzichtelijk waarom de bestaande capaciteit onvoldoende zou zijn en waarom juist in de Lievensbergstraat aanvullende laadplaatsen noodzakelijk zijn.
4. Beter alternatieve locatie beschikbaar – De Treslonglaan biedt een aanzienlijk geschiktere locatie voor een openbare laadvoorziening. Deze locatie heeft een bredere wijkfunctie en wordt gebruikt door bewoners uit de omliggende omgeving die niet altijd beschikken over een eigen laadmogelijkheid. Een laadvoorziening op deze locatie sluit daardoor beter aan bij het doel van openbare laadinfrastructuur dan het reserveren van schaarse bezoekersparkeerplaatsen in een straat waar alle woningen beschikken over een eigen oprit.
5. Onvoldoende motivering van de locatiekeuze – In het conceptbesluit wordt in algemene zin verwezen naar de groei van elektrisch vervoer en het gemeentelijk beleid ten aanzien van laadvoorzieningen. Er wordt echter niet specifiek gemotiveerd waarom juist de locatie Lievensbergstraat 8 is gekozen. Gelet op: het feit dat alle 35 woningen beschikken over een eigen oprit; het beperkte aantal van 11 openbare parkeerplaatsen; de aanwezigheid van vier dubbele laadlocaties binnen circa 300 meter; en het ontbreken van aantoonbare overbelasting van deze bestaande laadvoorzieningen – acht indiener de noodzaak van deze locatie onvoldoende onderbouwd.

Verzoek: Indiener verzoekt de voorgenomen aanwijzing van twee laadplaatsen ter hoogte van de Lievensbergstraat 8 niet vast te stellen en de noodzaak van deze locatie opnieuw te beoordelen, en alternatieve locaties, waaronder de Treslonglaan, te onderzoeken die beter aansluiten bij de werkelijke laadbehoefte en minder nadelige gevolgen hebben voor de beschikbare openbare parkeercapaciteit.

Indieners 2, 3, 4 en 9

Reactie gemeente

Geachte indiener,

Hartelijk dank voor uw zienswijze op het voorgenomen Verkeersbesluit voor het aanwijzen van diverse elektrische oplaadplekken voor elektrische voertuigen (VTH2026-56139). Wij waarderen het dat u de moeite heeft genomen uw zorgen met ons te delen.

Bij de locatiekeuze is gekeken naar een goede spreiding van openbare laadvoorzieningen binnen de wijk. Juist omdat er momenteel nog relatief weinig openbare laadinfrastructuur aanwezig is en de gemeente rekening houdt met een verdere groei van het aantal elektrische voertuigen, is het belangrijk om het laadnetwerk toekomstbestendig uit te breiden en voldoende spreiding aan te brengen. Den Haag hanteert daarbij de uitgangspunten van de Haagse laadmix, waarbij het openbare laadnetwerk meegroeit met de toekomstige laadbehoefte in de stad. Om hieraan te voldoen is ook in deze wijk verdere spreiding en uitbreiding noodzakelijk. Het bovengemiddelde gebruik van ingerichte laadplekken in de wijk toont dit aan.

De locatie aan de Lievensbergstraat 8 wordt geschikt geacht vanwege diverse variabelen, zoals de ligging voor een blinde muur/schutting en de geografische ligging ten opzichte van andere laadpalen. Daarnaast maakt de kruising met de Treslonglaan deze locatie geschikt voor openbaar laden voor bewoners en bezoekers van beide straten.

Wij begrijpen uw zorgen over de parkeerdruk in de straat. Om de gevolgen van het verkeersbesluit zoveel mogelijk te beperken, worden onderborden geplaatst waarmee wordt aangegeven dat de betreffende parkeerplaatsen tussen 22.00 uur en 10.00 uur door alle voertuigen mogen worden gebruikt, ongeacht of deze elektrisch zijn. Daarnaast passen wij het zogenaamde Rotterdamse model toe, dat wil zeggen dat wij in beginsel één parkeervak reserveren. Als het gebruik hier aanleiding toe geeft, zullen wij pas overgaan tot het reserveren van het tweede vak.

Wij danken u voor het delen van uw zienswijze en betrokkenheid bij uw leefomgeving.

Team Laadinfra, Gemeente Den Haag

Zienswijze 3 – Wateringsestraat

Zienswijze

Via deze weg wil ik bezwaar maken tegen het verkeersbesluit met kenmerk VTH2026-56139.

In het voorgenomen besluit staat dat in de Wateringsestraat twee parkeerplekken gereserveerd worden voor elektrische voertuigen. Dit besluit is niet proportioneel met het aantal beschikbare parkeerplekken in de straat. Bovendien zijn er al twee parkeervakken voor elektrische voertuigen in de Rozenburgstraat.

Door parkeerkrapte en drukte verzoek ik de gemeente om deze plekken niet te voorzien van elektrische laadpalen en dit elders te plaatsen, bijvoorbeeld aan de 's-Gravenzandelaan. Als de gemeente de laadpalen plaatst in de Wateringsestraat zijn er slechts 6 van 13 parkeervakken beschikbaar voor overige auto's.

Ik hoop dat de gemeente haar besluit heroverweegt.

Indiener 5

Reactie gemeente

Geachte indiener,

Hartelijk dank voor uw zienswijze op het voorgenomen Verkeersbesluit voor het aanwijzen van diverse elektrische oplaadplekken voor elektrische voertuigen (VTH2026-56139). Wij waarderen het dat u de moeite heeft genomen uw zorgen met ons te delen.

Wij begrijpen uw zorgen over de parkeerdruk in de Wateringsestraat. De gemeente past het Rotterdamse model toe. Dat betekent dat in eerste instantie slechts één parkeerplaats wordt aangewezen voor het opladen van elektrische voertuigen. Het tweede vak blijft beschikbaar voor algemeen parkeren en wordt pas aangewezen als daar in de toekomst behoefte aan ontstaat.

Vanwege de parkeerdruk wordt bovendien een onderbord met venstertijden geplaatst. De laadplek is dan alleen tussen 10.00 en 22.00 uur exclusief voor elektrische voertuigen. Buiten deze tijden mogen alle voertuigen hier parkeren.

Bij de locatiekeuze kijkt de gemeente niet alleen naar de huidige laadvraag, maar ook naar de toekomstige behoefte aan openbare laadvoorzieningen. Daarnaast houden wij rekening met een goede spreiding van laadpunten binnen de wijk.

Wij danken u voor het delen van uw zienswijze en betrokkenheid bij uw leefomgeving.

Team Laadinfra, Gemeente Den Haag

Zienswijze 4 – Tesselseplein t.h.v. nr. 50

Zienswijze

Hierbij dien ik mijn zienswijze in op het ontwerpverkeersbesluit met kenmerk VTH2026-56139, gepubliceerd op 3 juni 2026, betreffende het aanwijzen van parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische voertuigen.

Ik ben woonachtig aan het Tesselseplein en maak als vergunninghouder dagelijks gebruik van de openbare parkeervoorzieningen in de directe omgeving. Gelet op de parkeerdruk in de wijk heb ik een rechtstreeks belang bij wijzigingen in de beschikbare parkeercapaciteit en de inrichting van parkeerplaatsen.

Ik heb kennisgenomen van het ontwerpverkeersbesluit waarin vooruitlopend op een verwachte toekomstige vraag naar laadmogelijkheden twee parkeerplaatsen worden aangewezen volgens het zogenoemde Rotterdams model. Hierbij wordt één parkeerplaats direct ingericht als laadplaats en kan een tweede parkeerplaats op een later moment zonder nieuw verkeersbesluit worden omgezet naar een laadplaats. Ik ondersteun de verdere uitbreiding van de laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen. Wel wil ik aandacht vragen voor de reeds aanwezige laadvoorzieningen in de directe omgeving van het Tesselseplein.

In de directe omgeving bevinden zich reeds twee laadplaatsen langs de groene streep. Deze parkeerplaatsen kunnen door vergunninghouders echter niet gedurende de gehele dag worden gebruikt, omdat de parkeervergunning binnen bepaalde tijdsvakken daar niet geldig is. Daarnaast zijn er op een andere locatie op het Tesselseplein nog twee parkeerplaatsen met een laadvoorziening aanwezig, waar ook gewone benzine- en dieselauto's mogen parkeren en geen tijdvak geldt waarbij uitsluitend laden is toegestaan. Deze voorzieningen bieden daarmee reeds extra mogelijkheden voor het opladen van elektrische voertuigen in de directe omgeving.

Gelet op deze bestaande laadvoorzieningen en de in het ontwerpverkeersbesluit uitgesproken verwachting dat de behoefte aan elektrisch laden verder zal toenemen, lijkt het mij efficiënter om direct beide laadaansluitingen van een laadpaal op het Tesselseplein ter hoogte van nummer 50 beschikbaar te maken. Hiermee kan direct worden voorzien in toekomstige laadbehoefte zonder dat op meerdere locaties openbare parkeerplaatsen exclusief voor elektrisch laden hoeven te worden gereserveerd.

Ik verzoek u daarom bij de verdere besluitvorming te onderzoeken of uitbreiding van de laadcapaciteit op het Tesselseplein ter hoogte van nummer 50 een passend alternatief vormt voor het aanwijzen van extra parkeerplaatsen volgens het Rotterdams model, en deze zienswijze mee te nemen in de verdere beoordeling van het ontwerpverkeersbesluit.

Indiener 6

Reactie gemeente

Geachte indiener,

Hartelijk dank voor uw zienswijze op het ontwerpverkeersbesluit betreffende het Tesselseplein.

Als wij uw zienswijze goed begrijpen, vraagt u of het mogelijk is om ter hoogte van nummer 50 direct twee parkeerplaatsen als laadplaats in te richten, in plaats van het toepassen van het zogenoemde Rotterdamse model.

Bij de beoordeling van locaties voor laadvoorzieningen wordt naast zaken zoals spreiding, aanwezige infrastructuur en parkeerdruk ook gekeken naar het actuele en verwachte gebruik. Op dit moment laat het gebruik van de laadplekken in de directe omgeving zien dat er voldoende vraag is om een extra laadlocatie te rechtvaardigen.

Het gebruik is echter op dit moment nog niet zodanig dat het direct reserveren van twee laadplekken noodzakelijk is. Om die reden wordt gewerkt volgens het Rotterdams model, waarbij één parkeerplaats direct

wordt ingericht als laadplaats en de tweede parkeerplaats op een later moment kan worden gereserveerd, zonder dat hiervoor een nieuw verkeersbesluit nodig is.

Wij blijven het gebruik van de laadvoorzieningen in de omgeving monitoren. Wanneer het aantal laadsessies daartoe aanleiding geeft, zal de tweede parkeerplaats alsnog worden gereserveerd door middel van het aanbrengen van een markering (kruis). Overigens wordt de door u genoemde laadplek aan het Tesselseplein ter hoogte van nummer 71 binnenkort ingericht middels een bord en één kruis.

Wij danken u nogmaals voor het delen van uw zienswijze en betrokkenheid bij uw leefomgeving.

Team Laadinfra, Gemeente Den Haag

Zienswijze 5 – Lievensbergstraat 8, Voorstondenstraat 5 en Singravenstraat 7

Zienswijze

Ik heb kennisgenomen van uw voornemen tot ‘Opdrachtgeving tot het nemen van een verkeersbesluit voor het aanwijzen van een aantal parkeerplaatsen als oplaadpunt voor elektrische voertuigen door middel van plaatsing van het bord E08c en plaatsing van het bord E08c met onderbord met de tekst (‘10:00 - 22:00 uur’) op verschillende locaties in de gemeente Den Haag’.

U noemt daarbij de volgende locaties: Lievensbergstraat 8 (2 langspaarkeervakken)/Escamp; Voorstondenstraat 5 (2 langspaarkeervakken)/Escamp; Singravenstraat 7 (2 langspaarkeervakken)/Escamp.

Al de door u genoemde locaties beschikken over parkeren op eigen terrein. Het laden van voertuigen door bewoners kan dan ook daar plaatsvinden. Dit is ook de staande praktijk.

Door het aanwijzen van deze drie locaties worden er effectief 6 parkeerplaatsen onttrokken aan het aanbod. Bewoners die aan de Treslonglaan wonen en niet op eigen terrein kunnen parkeren, maken in grote mate gebruik van deze parkeervakken. Het onttrekken van de parkeerplekken zal leiden tot een verhoogde druk op de vrije parkeerplekken aan de Treslonglaan.

Omdat er aan laadcapaciteit geen gebrek is – elektrische voertuigen worden immers al op eigen terrein opgeladen – wordt er geen probleem opgelost maar gecreëerd.

Ik maak dan ook bezwaar tegen dit voorgenomen besluit voor wat betreft de drie genoemde locaties.

Indiener 7

Reactie gemeente

Geachte indiener,

Hartelijk dank voor uw zienswijze op het voorgenomen verkeersbesluit. Naar aanleiding van uw reactie hebben wij de situatie opnieuw beoordeeld.

Bij de keuze van locaties kijken wij naar verschillende aspecten, zoals bewonersaanvragen, de aanwezige infrastructuur, de huidige en toekomstige laadbehoefte, een goede spreiding binnen de wijk en de parkeerdruk in de omgeving.

Wij begrijpen uw zorgen over het vervallen van parkeerplaatsen en de parkeerdruk. Tegelijkertijd blijkt uit het gebruik van de bestaande laadpalen in de buurt dat er behoefte is aan extra laadcapaciteit. Daarom achten wij uitbreiding van het aantal laadpalen in deze wijk noodzakelijk. Het is daarbij belangrijk dat er voldoende laadmogelijkheden zijn voor zowel bewoners zonder eigen terrein als voor bezoekers. Deze behoefte is nu al aanwezig en zal naar verwachting verder toenemen. Wij reserveren daarbij in beginsel 1 vak; indien het werkelijke gebruik van een laadpaal daar aanleiding voor geeft, gaan wij over tot het reserveren van het tweede vak.

Doordat wij de laadinfrastructuur in de hele buurt gaan uitbreiden, komt dat de spreiding van laad- en parkeerdruk over het geheel ten goede.

Wij danken u nogmaals voor het delen van uw zienswijze en betrokkenheid bij uw leefomgeving.

Zienswijze 6 – Achterlijn

Zienswijze

Hierbij dien ik mijn zienswijze in tegen het voorgenomen verkeersbesluit VTH2026-56139 inzake het reserveren van parkeerplaatsen voor elektrische voertuigen aan de Achterlijn.

Mijn bezwaar betreft de gekozen locatie. De Achterlijn kent al jarenlang een structureel tekort aan parkeerplaatsen en vervult bovendien een belangrijke parkeerfunctie voor een groter gebied dan uitsluitend de bewoners van deze straat. Bewoners van de omliggende Banen en delen van de Middellijn zijn in de praktijk eveneens aangewezen op de beschikbare parkeerruimte aan de Achterlijn. Hierdoor staat de parkeerdruk in de straat al jarenlang onder aanzienlijke druk.

Tegen die achtergrond is het moeilijk te begrijpen dat juist hier bestaande parkeerplaatsen worden onttrokken aan algemeen gebruik. Voor bewoners die in de avonduren regelmatig meerdere rondes door de wijk moeten rijden op zoek naar een vrije parkeerplaats, betekent iedere opgeheven parkeerplek een merkbare verslechtering van de leefbaarheid.

Daarnaast is uit de publicatie niet duidelijk op te maken of het voorgenomen besluit uiteindelijk betrekking heeft op twee of vier parkeerplaatsen. Gezien de toch al hoge parkeerdruk is het van belang dat hierover volledige duidelijkheid wordt gegeven en dat inzichtelijk wordt gemaakt welke gevolgen dit heeft voor de beschikbare parkeercapaciteit in de directe omgeving.

Wat in de onderbouwing van het besluit ontbreekt, is een bredere afweging van de beschikbare ruimte in de straat zelf. Langs de Achterlijn staan op regelmatige afstanden bomen op locaties die qua ruimtebeslag overeenkomen met volledige parkeerplaatsen, waardoor de beschikbare parkeercapaciteit feitelijk al lager is dan zij zou kunnen zijn. Tegelijkertijd veroorzaken deze bomen inmiddels diverse vormen van overlast: boomwortels drukken de bestrating omhoog, en de bomen trekken grote aantallen vogels aan met bijbehorende vervuiling van geparkeerde voertuigen, trottoirs en straatmeubilair tot gevolg.

Indiener pleit er niet voor om zonder meer bomen te verwijderen, maar vraagt zich af of de gemeente voldoende heeft onderzocht of een herinrichting van de bestaande openbare ruimte mogelijk is, waarbij zowel laadvoorzieningen als parkeercapaciteit behouden kunnen blijven of zelfs kunnen worden uitgebreid. In de stukken wordt niet duidelijk of dergelijke alternatieven zijn onderzocht.

Indiener verzoekt het college daarom:

1. Af te zien van het aanwijzen van de voorgestelde parkeerplaatsen aan de Achterlijn als exclusieve laadplaatsen zolang de gevolgen voor de parkeerdruk onvoldoende zijn onderzocht en onderbouwd.
2. Een actuele parkeerdrukmeting uit te voeren en deze openbaar te maken.
3. Inzichtelijk te maken hoeveel parkeerplaatsen daadwerkelijk verloren gaan als gevolg van dit besluit.
4. Onderzoek te doen naar alternatieve inrichtingsmogelijkheden binnen de straat waarbij laadvoorzieningen kunnen worden gerealiseerd zonder verdere vermindering van de beschikbare parkeercapaciteit.
5. Deze zienswijze nadrukkelijk mee te nemen bij de verdere besluitvorming.

Indiener 8

Reactie gemeente

Geachte indiener,

Hartelijk dank voor uw zienswijze op het voorgenomen verkeersbesluit VTH2026-56139 inzake het reserveren van parkeerplaatsen voor elektrische voertuigen aan de Achterlijn. Wij waarderen het dat u de moeite heeft genomen uw zorgen en overwegingen met ons te delen.

Bij de locatiekeuze voor laadpalen wordt rekening gehouden met verschillende factoren, waaronder bewonersaanvragen, de aanwezige (ondergrondse) infrastructuur, de huidige en verwachte laaddruk, de parkeerdruk en een evenwichtige spreiding van laadvoorzieningen in de buurt. Naar aanleiding van uw zienswijze hebben wij de situatie opnieuw beoordeeld.

Uit deze herbeoordeling blijkt dat de reeds aanwezige laadinfrastructuur in de omgeving een gebruik laat zien dat uitbreiding rechtvaardigt. Gezien de verwachte toename van het aantal elektrische voertuigen achten wij het noodzakelijk hier tijdig op te anticiperen door vooruit te plannen en nieuwe locaties te selecteren.

De voorgestelde locaties aan de Achterlijn betreffen in eerste instantie één gereserveerde laadplek per laadpaal, overeenkomstig het zogeheten Rotterdamse model. Dit houdt in dat een tweede parkeerplaats pas als laadplaats wordt ingericht wanneer het daadwerkelijke gebruik van de laadpaal dit rechtvaardigt. Op deze manier wordt zo efficiënt mogelijk omgegaan met de beschikbare parkeerruimte.

Wij begrijpen uw zorgen over de parkeerdruk in de straat. De parkeerdruk is daarom opnieuw gemeten en beoordeeld. Hieruit blijkt dat de parkeerdruk boven de geldende drempelwaarde ligt. Om de impact hiervan te beperken, zullen onderborden worden geplaatst waarmee wordt aangegeven dat de betreffende parkeerplaatsen tussen 22.00 en 10.00 uur beschikbaar zijn voor alle voertuigen, ongeacht of zij elektrisch zijn. Wij zullen dit meenemen in de publicatie van het definitieve besluit.

Ten aanzien van uw opmerkingen over de inrichting van de openbare ruimte en de aanwezigheid van groen merken wij op dat laadpalen worden geplaatst binnen de bestaande openbare ruimte. Herinrichting van de straat of het verwijderen of aanpassen van groen valt niet binnen de reikwijdte en verantwoordelijkheid van dit project. Voor meldingen of klachten met betrekking tot de groenvoorziening adviseren wij u contact op te nemen met de gemeente via telefoonnummer 14070.

Daarnaast zijn ook alternatieve locaties in de directe omgeving onderzocht. Op basis van de eerdergenoemde uitgangspunten zijn deze locaties als minder geschikt beoordeeld. Bij de keuze is tevens rekening gehouden met de spreiding van laadvoorzieningen in de straat, zodat deze zowel nu als in de toekomst goed toegankelijk blijven voor gebruikers in de wijk.

Wij danken u nogmaals voor het delen van uw zienswijze en betrokkenheid bij uw leefomgeving.

Team Laadinfra, Gemeente Den Haag