



Nota van beantwoording Laadvisie gemeente Haarlem 2025-2035 – Bijdragen commissie Beheer

1. Voorwoord

Voor u ligt de nota van beantwoording met betrekking tot het vaststellen van de Laadvisie gemeente Haarlem 2025-2035 (verder te noemen Laadvisie) op basis van de bijdragen vanuit de commissie Beheer. In deze nota zijn alle bijdragen van de commissie Beheer tijdens de vergadering op 11 september 2025 verwerkt en voorzien van een beantwoording. Op basis van het transcript van de vergadering van de commissie Beheer zijn 47 deelbijdragen onderscheiden.

In Laadvisie zijn de kaders opgenomen die bepalend zijn bij het realiseren van een laadnetwerk voor elektrische voertuigen. Ten behoeve van de gewenste participatie is de conceptversie van de Laadvisie voor inspraak vrijgegeven. De bijdragen die zijn ontvangen van belanghebbenden zijn opgenomen in een separate nota van beantwoording.

In paragraaf 2 volgt een beschrijving van de gevolgde procedure. Daarna is in paragraaf 3 een overzicht opgenomen van alle deelbijdragen van de leden van de Commissie Beheer. Het overzicht geeft een verkorte weergave van de besluiten en acties. Paragraaf 4 geeft een compleet overzicht van alle deelbijdragen per onderwerp gebundeld en geeft een meer uitvoerigere versie van de inhoudelijke reacties, besluiten en acties.

2. Inleiding

Procedure

Op 8 juli 2025 is de concept-Laadvisie door het college van B&W vastgesteld (vrijgave voor inspraak). De inspraakperiode liep van 29 augustus 2025 tot en met 3 oktober 2025. De concept-Laadvisie is bekendgemaakt op overheid.nl en haarlem.nl.

Tijdens de behandeling van de Laadvisie in de commissie Beheer op 11 september 2025 zijn opmerkingen die aangemerkt kunnen worden als bijdragen genoteerd van de volgende raadsfracties: Partij voor de Dieren, GroenLinks, VVD, ChristenUnie, PvdA, Actiepartij, D66, CDA en OPH.

Tekstuele wijzigingen

Naar aanleiding van de behandeling van de Laadvisie in de commissie Beheer en de ontvangen zienswijzen van belanghebbenden is gekeken of de tekst van Laadvisie op aangegeven punten duidelijker kan worden verwoord. Bij tekstuele aanpassingen zijn kaders, uitgangspunten of intentie van de Laadvisie onveranderd.

Behandeling

Op basis van 13 (deel)bijdragen zijn er wijzigingen in de Laadvisie doorgevoerd. Er zijn ook 13 (deel)bijdragen, die niet leidden tot een wijziging in de Laadvisie, maar worden wel betrokken bij de Uitvoeringsagenda van de Laadvisie. Dit is per (deel)bijdrage aangegeven. De gemeenteraad zal met in achtneming van de onderliggende nota van beantwoording de Laadvisie vaststellen.

Communicatie

De gemeenteraad krijgt de onderliggende nota van beantwoording toegestuurd. Na vaststelling van de Laadvisie wordt deze gepubliceerd.

3. Overzicht deelbijdragen

De bijdragen vanuit de commissie Beheer zijn naar fractie en onderwerp uitgesplitst in genummerde deelbijdragen in volgorde van de vergadering. Deze deelbijdragen zijn in onderstaande tabel opgenomen met in de kolom “omschrijving” een beknopte weergave van de strekking. De onverkorte teksten van het deelbijdragen, reacties, acties en besluit zijn opgenomen in paragraaf 4.

Nr.	Fractie	Omschrijving	Besluit	Acties
1.	PvdD	Het plaatsen van laadpalen mag niet ten koste gaan van groen.	Gewijzigd	
2.	PvdD	Het voorkomen van het bestraten van tuinen om opritten te creëren.	Gewijzigd	
3	PvdD	Vehicle-to-grid (gezamenlijk gebruik accucapaciteit) om netwerk te ontlasten	Ongewijzigd	Mogelijk proef met deelauto's wordt in Uitvoeringsagenda opgenomen.
4	PvdD	Slim omgaan met objecten in de openbare ruimte door combinatie van functies	Ongewijzigd	Er wordt een proef opgenomen in de Uitvoeringsagenda.
5	PvdD	Extra aandacht voor laden bij mobiliteitshubs met goede kansen voor Vehicle-to-grid	Ongewijzigd	Mogelijk proef met deelauto's wordt in Uitvoeringsagenda opgenomen.
6	GL	Plaatsen van laadpalen data gestuurd in combinatie van eigen inzicht college	Ongewijzigd	
7.	GL	Palen en groen naast elkaar.	Gewijzigd	
8.	GL	Geen nieuwe inritvergunningen voor laden op eigen terrein.	Gewijzigd	
9	GL	Laadpalen als onderdeel van all electric decentrale energiewijken	Ongewijzigd	Mogelijk proef met deelauto's wordt in Uitvoeringsagenda opgenomen.
10	GL	Thuisladen met kabel verdient meer prioriteit.	Ongewijzigd	
11	GL	Voorkeur voor een eigen concessie zonder MRA-E.	Ongewijzigd	
12	GL	Prioriteit geven aan laadpalen in parkeergarages.	Ongewijzigd	
13	GL	Prioriteit geven aan laden voor boten.	Ongewijzigd	Prioriteit wordt opgenomen in Uitvoeringsagenda.
14	GL	Geluidsoverlast van laadpalen voorkomen.	Ongewijzigd	
15	JH	Geschikte locaties voor laadpalen.	Ongewijzigd	
16	JH	Lantarenpalen als laadpalen.	Ongewijzigd	Er wordt een proef opgenomen in de Uitvoeringsagenda.
17	JH	Echte Haarlemse gerecyclede kabelmat met mug of wapen.	Ongewijzigd	
18	JH	Laadvisie voor scheepvaart.	Gewijzigd	
19	CU	Privaat laden in de openbare ruimte moet ook op lange termijn gewoon normaal zijn.	Ongewijzigd	Tekst Laadvisie wordt wel verduidelijkt.
20	CU	Financiële prikkels om mensen te bewegen richting slim laden.	Ongewijzigd	
21	CU	Formulering netcongestie aanpassen naar positieve formulering.	Gewijzigd	
22	CU	Laden via lantarenpalen.	Ongewijzigd	Er wordt een proef opgenomen in de Uitvoeringsagenda.
23	CU	Lantarenpalen toevoegen aan laadpalenconcessie.	Ongewijzigd	
24	CU	Standaardmodule voor laadpaal in lantarenpaal.	Ongewijzigd	Er wordt een proef opgenomen in de Uitvoeringsagenda.

Nr.	Fractie	Omschrijving	Besluit	Acties
25	CU	Meerdere concessies voor laadpalen om groei van de vraag aan te kunnen.	Ongewijzigd	
26	PvdA	Inzicht in de tarieven per laadpaal op het scherm van de laadpaal.	Ongewijzigd	
27	PvdA	Spreiding van laadpalen over de stad goed regelen.	Ongewijzigd	
28	PvdA	Data gestuurd en vraag gestuurd naast elkaar laten bestaan.	Ongewijzigd	
29.	PvdA	Zo min mogelijk groen laten wijken voor laadpalen en anders compenseren.	Gewijzigd	
30	AP	Herzien van de concessie gericht op het voorkomen van te hoge tarieven	Ongewijzigd	
31	AP	Laden op hoeken van rijwegen niet toestaan	Ongewijzigd	De plaatsingscriteria zijn onderdeel van de Uitvoeringsagenda.
32	AP	Harmonisatie van regelgeving en beleid gericht op voorkomen waterbedefferd.	Ongewijzigd	
33	D66	Het laden (tarief per kilowattuur) in de openbare ruimte moet betaalbaar.	Gewijzigd	
34	D66	Laadpalen inzetten voor ook andere zaken zoals stemtenten en andere evenementen.	Ongewijzigd	
35	D66	De elektrische auto als thuis- en buurtbatterij.	Ongewijzigd	Mogelijke proef met deelauto's wordt in Uitvoeringsagenda opgenomen.
36	D66	Groen liever niet wijken voor een laadpaal, maar soms moet het.	Gewijzigd	
37	VVD	Laadpalen moeten te gebruiken zijn vanaf parkeerplaatsen.	Ongewijzigd	De plaatsingscriteria zijn onderdeel van de Uitvoeringsagenda.
38	VVD	Terugval van het aantal laadpalen per auto tegengaan door extra plaatsingen.	Ongewijzigd	
39	VVD	Versoepel de mogelijkheden tot verkrijgen inritvergunning.	Gewijzigd	
40	CDA	Visie over de uitrol van Vehicle-to-grid.	Ongewijzigd	Mogelijk proef met deelauto's wordt in Uitvoeringsagenda opgenomen.
41	CDA	Andere aanbieders van laadpalen toelaten om techniek en het laden te verbeteren	Gewijzigd	
42	CDA	Lantarenpalen minder geschikt als laadpaal door vermogen en enkel avondgebruik	Ongewijzigd	Er wordt een proef opgenomen in de Uitvoeringsagenda.
43	OPH	Aandacht voor het milieu. De behoefte naar elektriciteit komt in plaats van benzine.	Ongewijzigd	
44	OPH	Deelmobiliteit op benzine moet de gemeente ook faciliteren.	Ongewijzigd	
45	OPH	Laadvisie dient een horizon te hebben van 4-5 jaar in plaats van 10 jaar.	Ongewijzigd	
46	OPH	Het dumpen van Chinese auto's hoort niet in de Laadvisie thuis.	Gewijzigd	
47	OPH	Het behoud van groen, parken, Ecoring en buurtboerderijen.	Gewijzigd	



4. Bijdragen per onderwerp

Ten behoeve van de leesbaarheid zijn de uitgesproken deelbijdragen niet in z'n geheel 1-op-1 overgenomen in de onderstaande weergave, maar beperkt ingekort. Dit is met grote zorg uitgevoerd gericht op het behoud van de gehele boodschap in de bijdragen.

Bijdragen m.b.t. groen versus laadpalen en versoepeling van inritvergunningen

Deelbijdrage 1:

Het plaatsen van laadpalen in de openbare buitenruimte neemt ruimte in die niet meer gebruikt kan worden voor het plaatsen van groen. In sommige gevallen zal het groen ook moeten wijken. Is laden belangrijker dan groen?

Deelbijdrage 2:

Een punt van zorg heeft betrekking op de trede 1 van de laadladder die wordt voorgesteld. De hoogste trede van de laadladder is laden op eigen terrein. Als er een eigen oprit is, een bestaande oprit, is dat prima. Maar wanneer mensen hiervoor hun voortuin gaan bestraten, dan is dat anders. En wanneer de openbare ruimte vervolgens ook nog vrijgehouden moet worden, dan hindert dat onze groene ambities. Kan in de Laadvisie bij de voorkeur voor laden op eigen terrein worden opgenomen dat dit niet ten koste zal gaan van groen? En dat het versoepelen van vergunningscriteria niet aan de orde is en ook niet aan de orde zal komen?

Deelbijdrage 7:

Laadpalen en groen passen naast elkaar. Zo'n laadpaal is niet zo groot, dus daar moet altijd toch nog die boom naast geplaatst kunnen worden.

Deelbijdrage 8:

POET (parkeren op eigen terrein) is een verplichting dat door de gemeente wordt vastgesteld. Er komen bij voorkeur geen nieuwe inritvergunningen, omdat daar groen voor moet wijken.

Deelbijdrage 29:

Groen wijken kan ook betekenen dat het misschien ergens anders terugkomt. Zo min mogelijk groen moet wijken voor de laadpalen. En als het dan echt niet anders kan, dat het ergens anders gecompenseerd wordt.

Deelbijdrage 36:

Niemand hier wil dat graag, dat groen moet wijken voor een laadpaal, maar soms moet het en dan moet het maar, maar liever niet.

Deelbijdrage 39:

Elke poging om vergunningen te versoepelen wordt aangemoedigd. Goed als dat in de Laadvisie wordt opgenomen. Het moet uiteindelijk makkelijker kunnen worden om te laden, want alleen zo krijgt Haarlem uiteindelijk meer elektrisch auto's.

Deelbijdrage 47:

En onze zorg is echt toch het milieu en het groen en als wij dan toch meer met de auto moeten gaan rijden, het behoud van parken, uitbreiding van parken, Ecoring, buurt boerderijen. Dat soort dingen moeten gelijktijdig aangepakt worden.

Reactie bij deelbijdragen 1, 2, 7, 8, 29, 36, 39 en 47:

In de concept Laadvisie wordt geen afweging gemaakt tussen het plaatsen van laadpalen en het behoud van groen. Laadpalen in de openbare ruimte nemen ruimte in en er dient bij plaatsing van laadvoorzieningen een afweging gemaakt te worden tussen verschillende functies, waaronder groen.



Uitgangspunt is dat er geen groen wordt opgeofferd en als dit wel het geval is wordt gezocht naar een mogelijkheid om dit te compenseren. Ook het zoeken naar slimme combinaties, bijvoorbeeld door een laadpaal te integreren in een lichtmast, zou de ruimteclaim in de toekomst kunnen beperken.

Het beperken van tuinen betegelen voor het thuisladen, is lastig. Wanneer zij recht hebben op een inritvergunning dan kan de gemeente hier geen voorwaarden aan stellen. Het is in ieder geval niet de bedoeling dat om deze reden de huidige voorwaarden voor een inritvergunning worden versoepeld.

Besluit en actie bij deelbijdrage 1, 2, 7, 8, 29, 36, 39 en 47:

De laadvisie wordt gewijzigd.

De Laadvisie is aangevuld met een tekst met betrekking tot de ruimteclaim en de afweging die gemaakt wordt. Hierbij is het uitgangspunt dat groen zoveel als mogelijk behouden blijft en dat bij situaties waarbij groen verloren gaat ernaar gestreefd wordt in gelijke mate op een nabijgelegen locatie te compenseren. Er wordt op basis van de hoogste trede van de Ladder van laden plaatsen geen verspoeling doorgevoerd in de mogelijkheden om een inritvergunning aan te vragen. De huidige voorwaarden voldoen en sluiten voldoende aan op de Laadvisie.

Bijdragen m.b.t. Vehicle-to-Grid

Deelbijdrage 3:

Vehicle-to-Grid biedt een enorme gezamenlijke laadcapaciteit van auto-accu's en kan worden gebruikt om het elektriciteitsnet te ontlasten. Zowel op eigen terrein als in de openbare ruimte. In Utrecht worden al 500 elektrische deelauto's op die manier ingezet.

Deelbijdrage 5:

Graag (meer) aandacht voor laden in de te ontwikkelen mobiliteitshubs, want daar zijn ook goede kansen voor Vehicle-to-Grid en voor elektrische deelbakfietsen, zodat je niet gelijk een auto hoeft te pakken als je een bezoekje wilt brengen aan bijvoorbeeld het tuincentrum of de bouwmarkt.

Deelbijdrage 9:

We zien graag laad- en lospleinen en ondersteunen dit van harte. Een rustige opbouw, maar het is wel fijn als mensen weten waar een plek is waar je altijd een laadpaal kan vinden, in plaats van dat je altijd hele buurten door moet scheuren om te kijken of er misschien ergens nog een plekje vrij is. Graag de selfsupportingwijken als het gaat om energie, ook wel *all electric* decentrale wijken, wijken die dus helemaal zelf op energie draaien.

Deelbijdrage 35:

Deze laadvisie is voor 10 jaar. De auto's worden zelfs verplicht dat zij terug kunnen gaan leveren. Dus een auto als thuis- of buurtbatterij dat is echt wel een hele mooie kans. Gaat heel veel schelen dat ieder ook zelf in zo'n ding moet investeren en weer een plek in zijn huis moet vinden, als het allemaal gaat lukken. Utrecht is daar al goed mee bezig. Zo snel mogelijk hierop aansluiten.

Deelbijdrage 40:

Het concept bekend als Vehicle-to-Grid staat wel benoemd, beschreven wat het is, maar de visie over de uitrol hiervan wordt gemist. Wanneer gaan we daar echt iets van zien in Haarlem? Want het bi-directioneel laden zoals het wel genoemd wordt, daar is Utrecht inderdaad de koploper mee, misschien wel in Europa. Dat moet ook in Haarlem gaan komen.

Reactie bij deelbijdragen 3, 5, 9, 35 en 40:

Op dit moment is bi-directioneel laden (Vehicle-to-Grid, V2G) in Nederland op het publieke laadnetwerk door particulieren nog niet toegestaan. Er zijn een aantal ontwikkelingen:



- Volgens plannen van de EU moeten alle nieuwe laadpalen vanaf 2030 bi-directioneel kunnen laden, er wordt gewerkt aan de implementatie van die plannen,
- Er zijn geen plannen om elektrische auto's te verplichten om bi-directioneel laden te ondersteunen. Sommige auto's ondersteunen het wel al,
- Op dit moment is bi-directioneel laden voor de laadexploitanten niet aantrekkelijk door de dubbele energiebelasting.

Dit betekent dat er op dit moment alleen pilots plaatsvinden. In Utrecht bijvoorbeeld met 50 deelauto's van MyWheels. Die deelauto's hebben een vaste standplaats en een eigen laadpaal. Deelbakfietsen zijn niet geschikt om te laden bij een autolaadpaal, dus zijn hierbij niet relevant.

Bi-directioneel laden vereist dat elektrische auto's lange(re) periodes aan de laadpaal staan. Dit is niet overeenkomstig het doel van de gemeente om publieke laadpalen zo efficiënt mogelijk in te zetten. Op basis van toekomstige ontwikkelingen kan het wel interessant zijn voor private aansluitingen of specifieke doelgroepen zoals deelauto's. In de uitvoeringsagenda wordt opgenomen dat samen met de MRA-E gekeken wordt naar een proef over bi-directioneel laden samen met een bestaande deelauto exploitant. Vehicle-to-Grid helpt om binnen een wijk de afhankelijkheid van energie van buiten de wijk af te bouwen.

Besluit en actie bij deelbijdragen 3, 5, 9, 35 en 40:

De Laadvisie blijft ongewijzigd. In de Uitvoeringsagenda wordt een proef met bi-directioneel laden met deelauto's opgenomen.

Bijdragen m.b.t. combinaties van laadpalen met lichtmasten

Deelbijdrage 4:

Bij voorkeur graag slim omgaan met objecten in de openbare ruimte en de combinatie daarvan. Lantaarnpalen die als laadpaal gebruikt kunnen worden, wat ze in Arnhem en Renkum al doen. Dat is een mooie manier om die stoepen zoveel mogelijk vrij te houden.

Deelbijdrage 16:

De lantaarnpalen als laadpalen lijkt ook nogal briljant.

Deelbijdrage 22:

Het laden via de lantaarnpalen scheelt enorm veel openbare ruimte en ook groen. Het voorkomt extra obstakels op de stoep. Maar volgens een antwoord op technische vragen, wordt dit gezien als een probleem, omdat lantaarnpalen van de gemeente zijn en niet van de concessiehouder die over de laadpalen gaat. Denk niet in problemen, maar in oplossingen.

Deelbijdrage 23:

Waarom de lantaarnpalen niet toevoegen aan de laadpalenconcessie?

Deelbijdrage 24:

Waarom niet een standaardmodule maken in lantaarnpalen die een concessiehouder kan huren?

Deelbijdrage 42:

Lantaarnpalen lijken leuk, alleen die kun je alleen 's avonds gebruiken en los van het beschikbare vermogen wat aangeboden wordt op zo'n lantaarnpaal, zullen er best wel nog wat ingrepen nodig voor zijn.

Reactie bij deelbijdragen 4, 16, 22, 23, 24 en 42:

Waar mogelijk wordt de voorkeur gegeven aan het combineren van functies in objecten om ruimte vrij te spelen voor bijvoorbeeld extra groen. Het combineren van laadpalen met (bijvoorbeeld) lichtmasten is mogelijk, maar vraagt uitwerking op technisch, juridisch, organisatorisch en financieel vlak. De gemeente heeft hier nog geen ervaring mee, maar wil hier wel ervaring mee op doen middels een proef die de gemeente komende jaren zal uitvoeren. Dit ligt het meest voor de hand in ontwikkelgebieden waar de



openbare verlichting en laadpalen nog moeten worden neergezet en aangesloten. Daar kan een slimme combinatie makkelijker worden ingepast dan in bestaande gebieden. Bij de proef zal gekeken worden naar het beschikbare vermogen. Er wordt, in afwachting van de uitkomsten van de proef, nog geen concessie met laadpalen in lichtmasten toegevoegd.

Besluit en actie bij deelbijdragen 4, 16, 22, 23, 24 en 42:

De Laadvisie blijft ongewijzigd.

In de Uitvoeringsagenda wordt een ontwikkelgebied aangewezen waar een proef wordt ingezet.

Bijdragen m.b.t. volgorde en snelheid bij plaatsen van laadpalen

Deelbijdrage 6:

Het plaatsen van laadpalen moet data gestuurd worden, in combinatie met het eigen inzicht van het college in nieuwbouwwijken en plekken voor elektrische deelauto's. Dat vraag gestuurde daar wilden we juist graag van af.

Deelbijdrage 12:

Graag prioriteit geven aan laadpalen in de parkeergarages. Het hoeven geen snelladers te zijn. Auto's van de straat is belangrijk voor de ruimte en bezoekers die blijven veelal enkele uren en dan is er voldoende ruimte om te laden aan de normale lader.

Deelbijdrage 27:

Het is heel belangrijk dat de spreiding van laadpalen goed wordt geregeld.

Deelbijdrage 28:

Het is heel goed dat we nu data gedreven gaan werken, maar dat heeft natuurlijk wel als risico dat in delen van Haarlem waar nu nog niet zoveel elektrische auto's zijn, dat elektrische autorijders daar, als die aanvraag niet meer wordt gehonoreerd, dat ze dan geen laadpaal of niet een laadpaal in de buurt krijgen. Dus wellicht kunnen die twee typen (data en vraag gestuurd) nog langer naast elkaar bestaan. Dat bewoners langer de tijd krijgen om een laadpaal te kunnen aanvragen. In de Laadvisie staat wel dat aanvragen van een laadpaal nog wel kan, maar dat voor plaatsingen data wel de grootste rol speelt. Maar wellicht kunnen bewoners de optie behouden om een laadpaal aan te kunnen vragen.

Deelbijdrage 31:

De groei van het aanbod van laadplekken geeft afstemmingsvraagstukken over onttrekken van parkeerplekken ten gunste van laadplekken. Graag niet hoekladen toestaan. Want parkeren op straathoeken is een nieuwe hype in Haarlem. Maar gaat er niet laden. Doe het niet. Dat is onverstandig

Deelbijdrage 32:

Er wordt in de Laadvisie gewezen op uitwijkgedrag van elektrische rijders naar wijken waar geen parkeerregulering plaatsvindt. Moeten we dat willen als Haarlem? Nee, we moeten die hele stad reguleren, want anders wordt het niet alleen een waterbedeffect wat we nu al hebben, maar dan wordt het een waterbed met elektrisch dekentje-effect of iets dergelijks. Dus zo veel mogelijk harmonieuze regelgeving en beleid maken.

Deelbijdrage 38:

Er moeten meer laadpalen bijkomen, want het gaat niet de goede kant op. Het aantal laadpalen per auto neemt af. In 2019 had Haarlem nog een goed cijfer, maar daarna is het aantal laadpalen per elektrische auto fors afgenomen. Ooit had Haarlem een halve laadpaal per elektrische auto en inmiddels zit Haarlem op bijna een kwart. Uiteindelijk moet je wel een laadpaal hebben, wil je als consument een elektrische auto gaan aanschaffen. Want kan je nergens laden, dan ben je zo klaar.

Reactie bij deelbijdragen 6, 12, 27, 28, 31, 32 en 38:

In de Laadvisie is opgenomen dat de plaatsing van laadpalen data-gestuurd plaatsvindt. Dit betekent dat de data met betrekking tot het gebruik van de al geplaatste laadpalen en de data met betrekking tot de



aanvragen leidend zijn voor het aantal te plaatsen laadpalen en de locaties. Daarnaast wordt gestreefd naar een dekkend netwerk voor de gehele stad. Haarlemmers zonder eigen laadmogelijkheid gaan vaak pas nadenken over de aanschaf van een elektrische auto als ze in hun buurt (op een beperkte loopafstand) laadpalen beschikbaar zijn.

Enkel de verhouding tussen het aantal elektrische auto's en het aantal openbare laadpalen geeft niet het juiste inzicht in de behoefte. Dit verhoudingsgetal houdt niet rekening met de mogelijkheid van het privaat laden en de leaseauto's die in de woonplaats van de werkgever geregistreerd staan. Uitwijkgedrag naar andere wijken wordt beperkt door te streven naar een passende capaciteit per buurt. In beide gevallen geeft de gebruiksdata het benodigde inzicht voor het plaatsen van meer laadpalen.

Data gestuurde plaatsing voorkomt ook dat parkeerplaatsen worden voorzien van laadpalen, terwijl dit nog niet nodig is. Door de groei van het aantal elektrische auto's te volgen bij het plaatsen van laadpalen wordt zoveel mogelijk aan de behoefte van elektrische rijders voldaan.

De plaatsingscriteria worden in lijn gebracht met de uitgangspunten van de Laadvisie. Daarbij is laden op straathoeken niet toegestaan. Vraag gestuurde plaatsing blijft mogelijk, bijvoorbeeld door laadpalen te plaatsen op basis van inzichten van het college, maar wordt zoveel mogelijk vermeden.

Besluit en actie bij deelbijdragen 6, 12, 27, 28, 31, 32 en 38:

De Laadvisie blijft ongewijzigd.

De plaatsingsregels zijn onderdeel van de Uitvoeringsagenda.

Bijdragen m.b.t. particulier laden

Deelbijdrage 10:

Thuisladen op eigen terrein, maar ook het met een kabel laden (in de openbare ruimte) meer prio verdient.

Deelbijdrage 17:

Een echte Haarlemse gerecyclede kabelmat met mug of wapen.

Deelbijdrage 19:

Je kunt mensen niet dwingen publiek te laden, privaat laden moet ook op lange termijn gewoon normaal zijn. En het is onbehoorlijk als je mensen eerst een eigen laadvoorziening laat aanschaffen met zo'n kabelmat en dan een paar jaar later weer zou verbieden.

Reactie bij deelbijdragen 10, 17 en 19:

Particulier laden *op eigen terrein* heeft, overeenkomstig de Laadvisie, de voorkeur. Hiervoor is echter wel een inritvergunning noodzakelijk. Particulier laden *in de openbare ruimte* daarentegen heeft de minste voorkeur. Hiervoor zijn een aantal argumenten. Bij het uitgeven van de concessies voor publieke laadpalen is afgesproken dat het commerciële speelveld niet te veel mag worden beïnvloed. Ook is het slim laden en het tegengaan van netcongestie beter met publieke laadpalen te regisseren.

Van het verbieden van particulier laden *in de openbare ruimte* is op dit moment geen sprake. Integendeel, de laadmogelijkheden met een kabelmat zijn inmiddels in nadere regels van de APV opgenomen.

Wanneer mogelijk in de toekomst deze mogelijkheden worden beperkt of geheel verboden dan zal rekening worden gehouden met de mogelijke desinvesteringen van Haarlemmers en de mogelijke afremmende werking bij de aanschaf van fossielvrije voertuigen. Op dit moment is afgesproken dat deze regels na drie jaar zullen worden geëvalueerd.

Het college heeft al meerdere malen ondernemers opgeroepen een Haarlemse kabelmat op de markt te brengen. Helaas heeft dat tot op heden niet geleid tot een aanbieding.

Besluit en actie bij deelbijdragen 10, 17 en 19:

De Laadvisie blijft ongewijzigd.

De tekst wordt wel verduidelijkt.

Bijdragen m.b.t. concessies en laadtarieven

Deelbijdrage 11:

Kan de gemeente buiten de MRA-E? Het is relatief duur en de MRA heeft gekozen voor de meest vervuilende zwarte energieleverende aanbieders, die dan nu wel zeggen dat ze groene energie leveren, maar dat is moeilijk te controleren. Is een eigen concessie aan een echt groene aanbieder misschien mogelijk?

Deelbijdrage 20:

Zorgen bij de optie om mensen te dwingen slim te laden, maar dat dit nu nog wettelijk niet kan. De files op ons stroomnetwerk zijn zeer zorgelijk, maar die kunnen het beste bestreden worden via financiële prikkels. Het heet niet voor niets slim laden. Inzetten op goede communicatie, zodat het grote publiek ook ziet dat het voor hun zelf slim is.

Deelbijdrage 25:

Waarom niet meerdere concessies voor laadpalen verstrekken, nu er zo'n sterke groei is?

Deelbijdrage 26:

Graag inzicht in de tarieven per laadpaal. Dat staat niet in de visie. Nieuwe laadpalen hebben over het algemeen een scherm. Het zou fijn zijn als op die schermen de tarieven ook worden weergegeven, net zoals bij een pompstation.

Deelbijdrage 30:

De prijs voor elektrisch laden in Haarlem is gigantisch duur volgens de Consumentenbond. Duurder dan in Haarlem kun je het bijna niet vinden. In Amsterdam betaalde je in 2023 ongeveer 33 cent in Haarlem 62 cent openbaar laden. Bijna twee keer duurder. En de oorzaak volgens de Consumentenbond was gebrek aan concurrerend aanbod in Haarlem en in steden vergelijkbaar met Haarlem. Het antwoord op technische vragen was toen dat de gemeente geen invloed heeft op het prijspeil, want dat zou aan de concessiehouders zijn, dat zou te maken hebben met de MRA-E deal. Geeft deze laadvisie niet de opmaat en ook de kans om die kennelijke weeffout, in die concessie te herzien, zodat we in Haarlem voor het openbaar laden in elk geval betaalbaarder kunnen laden? Het openbaar laden in Haarlem wordt hierdoor aantrekkelijker. Niet de hoogste prijs van het land laten betalen.

Deelbijdrage 33:

Het openbaar laden moet ook goedkoper. Daar is al eerder een wijziging voor ingediend. En het is nu eigenlijk betaalbaar, in ieder geval de prijs per kilowattuur.

Deelbijdrage 41:

Kunnen andere aanbieders ook toegelaten worden om een laadpaal te plaatsen, om daarmee het laden en de techniek te verbeteren?

Reactie bij deelbijdragen 11, 20, 25, 26, 30, 33 en 41:

Er zijn gesprekken gevoerd met de MRA-E over tarifiering van de laadpalen. De gemeente kan alleen invloed uitoefenen op de tarieven van *nieuwe* concessies, omdat er tijdens de aanbesteding van deze concessies afspraken gemaakt worden over tarifiering. De gemeente heeft géén invloed meer op de tarieven van laadpalen uit lopende concessies, of op de tarifiering van laadpalen geplaatst op private grond (zoals bij tankstations).

Een belangrijk uitgangspunt is dat laden goedkoper is in vergelijking met het tanken van benzine of diesel. Tot op heden is dat bij de publieke laadinfrastructuur in Haarlem ook het geval. Belangrijk om daarbij te vermelden is dat exploitanten moeten investeren in het plaatsen van een laadpaal, en die investeringskosten terugverdienen in de looptijd van de concessie. Daarom worden deze kosten verdisconteerd in de laadprijs. Daarnaast wordt de laadprijs ieder kwartaal bijgesteld naar aanleiding van de elektriciteitsprijzen. De MRA-E werkt aan het vergroten van de prijstransparantie.

Er zijn ontwikkelingen – nu in pilotfase – met dynamisch beprijzen. Daarbij krijgt de e-rijder korting op laden buiten de piekuren of wanneer er ruimte is op het stroomnetwerk (bijvoorbeeld door extra aanbod zonne- of windenergie). Hiermee wordt het energienet ontlast. Wij houden deze ontwikkelingen in de gaten en zullen dit op termijn ook in Haarlem gaan toepassen. Dit krijgt een plek in de uitvoeringsagenda.

De uiteindelijke prijs die een e-rijder betaalt hangt ook af van de betalingswijze. Dat kan via een laadpasleverancier (die extra kosten rekent) of direct via een QR-code op de paal. Daar heeft de gemeente geen invloed op. Particulier laden lijkt daardoor goedkoper dan openbaar laden, omdat de investeringskosten en bedrijfskosten van exploitatie niet worden meegerekend bij particulier laden. Voor een goede vergelijking dient de investering in de particuliere laad-box ook in de vergelijking te worden meegenomen.

Nieuwe laadpalen hebben allemaal een scherm waarop belangrijke data is uit te lezen. Oude laadpalen worden gefaseerd vervangen door nieuwe slimme(re) laadpalen voorzien van een scherm. Hier wordt dan ook de laadprijs op getoond. De prijs op het scherm is het laadtarief. Als een e-rijder betaalt via een app of via een laadpas komt daar, afhankelijk van de voorwaarden van de aanbieder, nog een bedrag bij. Het is niet mogelijk om al deze verschillende opslagen op het scherm te tonen.

Concurrentie vindt al plaats tussen de concessies van de MRA-E. De laatste uitgegeven concessies kent bijvoorbeeld drie exploitanten. Bij de plaatsing van laadpalen zal een mix van exploitanten worden nagestreefd binnen dezelfde wijk.

Besluit en actie bij deelbijdragen 11, 20, 25, 26, 30, 33 en 41:

De Laadvisie wordt gewijzigd.

Er wordt duidelijker verwoord wat de mogelijkheden zijn vanuit de gemeente met betrekking tot tarieven en het stimuleren van concurrentie.

Bijdragen m.b.t. laadpalen voor andere gebruiksgroepen

Deelbijdrage 13:

Het laden voor boten moet een prioriteit worden. Vorig jaar is een motie aangenomen waarin is aangegeven dat laden voor boten voorrang moest krijgen. Het hoeft niet bij elke ligplaats, maar op centrale punten, waar boten tijdelijk kunnen liggen om te laden en na laden weer vertrekken. En waar je hopelijk geen snelladers voor nodig zijn. Want snelladers, zo staat in de nota, kunnen pas in 2032 worden geplaatst.

Deelbijdrage 18:

Wanneer komt eigenlijk de laadvisie voor de scheepvaart?

Deelbijdrage 34:

Misschien kunnen laadpalen op nog meer zaken worden ingezet. Ook voor andere evenementen, voor de stemtenten die allemaal nog generators nodig hebben. Dan is dat niet meer nodig. Netcongestie natuurlijk is een belangrijk punt.

Deelbijdrage 37:



In Amsterdam staat een laadpaal midden in een groenstrook, een laadpaal die niet eens te bereiken is voor een auto. De dichtstbijzijnde parkeerplek is ongeveer 25 meter van die laadpaal vandaan. Amsterdam moet voor Haarlem vooral geen voorbeeld zijn.

Reactie bij deelbijdragen 13, 18, 34 en 37:

Laadpalen voor vaartuigen heeft prioriteit, omdat het huidige laadnetwerk voor vaartuigen niet toereikend is voor de te verwachten groei van het aantal elektrische vaartuigen. Er zal hiervoor een plan worden opgenomen in de Uitvoeringsagenda.

Het streven is laadpalen zo breed mogelijk inzetbaar te maken. De focus ligt hier om personenauto's en daarna bij de in de Laadvisie opgenomen bijzondere gebruiksgroepen. Als andere gebruiksfuncties kunnen worden gecombineerd dan wordt overwogen deze op een later moment mee te nemen in de Uitvoeringsagenda, maar er worden vooralsnog geen laadpalen geplaatst voor andere dan in de Laadvisie opgenomen gebruiksgroepen.

Het plaatsen van laadpalen dient te voldoen aan plaatsingscriteria. Hierbij staat het gebruik door personenauto's centraal, maar ook andere in de Laadvisie opgenomen gebruiksfuncties kunnen de plaatsing van een laadpaal rechtvaardigen.

Besluit en actie bij deelbijdragen 13, 18, 34 en 37:

De uitrol van laadpalen voor vaartuigen wordt in de Uitvoeringsagenda opgenomen.

In de Uitvoeringsagenda worden de plaatsingscriteria opgenomen.

Bijdragen m.b.t. diverse onderwerpen

Deelbijdrage 14:

Er zijn regelmatig insprekers geweest over een bepaalde plek, een pleintje in Schalkwijk, waar een laadplek gerealiseerd is die heel veel geluidsoverlast geeft. Het zoemt nogal.

Reactie bij deelbijdragen 14:

In Schalkwijk staan op particuliere grond een aantal snelladers. Snelladers maken gebruik van een speciaal conditioneringssysteem om ervoor te zorgen dat de paal niet oververhit raakt. Sommige voertuigen maken daarnaast gebruik van actieve koeling om de temperatuur van het accupakket te reguleren. Deze systemen kunnen een zoemend geluid produceren, vooral bij hogere laadvermogens. Ervaringen in bijvoorbeeld gemeente Amstelveen leren dat dit geluid meestal wegvalt tegen omgevingsgeluid en vanaf een meter of twee nauwelijks meer hoorbaar is. Zoals aangegeven is de gemeente niet betrokken geweest bij de locatiebepaling van deze snelladers, omdat ze op particuliere grond zijn geplaatst. De gemeente heeft hier dus ook geen invloed op.

Besluit en actie bij deelbijdragen 14:

De Laadvisie wordt niet gewijzigd.

Deelbijdrage 15:

De laadpalen op het plein in Schalkwijk zijn daar best op een ongeschikte locatie geplaatst. Er staan vaak bezorgbusjes die snel willen laden of taxi's, waardoor de mensen niet meer met de fiets van hun eigen pleintje af kunnen komen. Wat zijn nu geschikte plekken voor dit soort laadplekken?

Reactie bij deelbijdragen 15:

Zie reactie op deelbijdrage 14: de laadvoorziening waarover wordt gesproken is geplaatst op particulier terrein. De gemeente heeft geen zeggenschap over laadpunten op privégrond en is niet verantwoordelijk voor de plaatsing of het beheer ervan.

Besluit en actie bij deelbijdragen 15:

De Laadvisie wordt niet gewijzigd

Deelbijdrage 21:

Uitgangspunt 6 op bladzijde 20 over netcongestie aanpassen naar een positieve formulering in plaats van een negatieve formulering.

Reactie bij deelbijdragen 21:

Het zesde uitgangspunt is in de Laadvisie als volgt verwoord: Het (op termijn) ontmoedigen van privaat laden in de openbare ruimte als er niet gebruik wordt gemaakt van slim laden en/of eigen zonnepanelen. Wat bedoeld wordt is dat de gemeente invloed probeert uit te oefenen op het tegengaan van netwerkbelasting tijdens piekuren. Dit kan ook positief worden verwoord. Het stimuleren van privaat laden in de openbare ruimte waarbij gebruik wordt gemaakt van slim laden en/of eigen zonnepanelen

Besluit en actie bij deelbijdragen 21:

De Laadvisie wordt gewijzigd

Deelbijdrage 43:

De Laadvisie heeft gevolgen voor de longen van de aarde. Want we willen allemaal met die elektrische auto, meer, meer, meer. Wij zijn een beetje rupsje. Nooit genoeg aan het worden. Want de behoefte aan benzine en diesel en daar komt de behoefte aan elektriciteit voor in de plaats.

Reactie bij deelbijdragen 43:

De Laadvisie is onderdeel van het Haarlemse mobiliteitsbeleid. Het mobiliteitsbeleid gaat uit van verminderen, veranderen en verschonen van motorvoertuigen: het liefst minder reizen, of anders. Daarbij wordt als stelregel het STOMP-principe gehanteerd: bij voorkeur reizen mensen in Haarlem te voet, met de fiets of het openbaar vervoer. Als het echt niet anders kan, wordt de elektrische (deel-) auto genomen. Deze benaderingswijze stuurt niet alleen aan op minder benzine en minder diesel, maar ook minder vervangende elektriciteit. Dit staat verwoord in paragraaf 2.5 van de Laadvisie.

Besluit en actie bij deelbijdragen 43:

De Laadvisie wordt niet gewijzigd.

Deelbijdrage 44:

Deelmobiliteit wordt alleen gestimuleerd voor elektrisch rijden. Maar mensen die op benzine rijden en willen autodelen moeten ook door de gemeente gefaciliteerd worden. De gemeente dient ook te zorgen dat dat ook makkelijk voor elkaar komt.

Reactie bij deelbijdragen 44:

De in Haarlem aangeboden deelauto's worden zowel elektrisch als fossiel aangedreven. Afhankelijk van het reisdoel en voorkeuren van de gebruikers kan dus gekozen worden. In de toekomst zal het aandeel elektrische deelauto's als gevolg van de gewenste richting in de Laadvisie groter worden.

Besluit en actie bij deelbijdragen 44:

De Laadvisie blijft ongewijzigd

Deelbijdrage 45:

De Laadvisie gaat het over een periode van 10 jaar. Een horizon van 10 jaar voor de laadvisie is een niet-logische periode. Een periode van 4 tot 5 jaar is dat wel. Juist omdat er zoveel steeds verandert.

Reactie bij deelbijdragen 45:

In de Laadvisie wordt erkent dat de veranderingen snel gaan. Daarom is ervoor gekozen naast de Laadvisie ook een Uitvoeringsagenda op te stellen. Deze Uitvoeringsagenda heeft de Laadvisie wel als uitgangspunt, maar kan bijsturen op het moment dat de ontwikkelingen zijn waar rekening mee gehouden dient te worden. De Uitvoeringsagenda kent een looptijd van 4 jaar, maar kan tussentijds worden bijgesteld indien nodig.

Besluit en actie bij deelbijdragen 45:

De Laadvisie blijft ongewijzigd

Deelbijdrage 46:

Er wordt in de Laadvisie gewezen naar Chinese auto's die gedumpt worden. Graag deze tekst eruit halen, want het past niet echt in deze tekst.

Reactie bij deelbijdragen 46:

In de Laadvisie staat: Door vooral het Chinese overvloedige aanbod dalen de aanschafprijzen van elektrische voertuigen flink de laatste tijd en ook de tweedehandsmarkt komt op gang.

Er staat dus niets over dumping. Wat bedoeld wordt is dat het grote Chinese aanbod van elektrische voertuigen zorgt voor een herschikking op de automarkt en dat als gevolg daarvan de aanschaf van een elektrisch voertuig voor steeds meer mensen bereikbaar wordt. De tekst zal worden verduidelijkt in de Laadvisie.

Besluit en actie bij deelbijdragen 46:

De Laadvisie wordt gewijzigd.