BEANTWOORDING RAADSVRAGEN

Nummer	**:** 159-975
Onderwerp	**:** Beleid laadpalen elektrische auto's
Portefeuillehouder	**:** Jairo Oranje
Datum	**:** 06-10-2026

Vragen van de fractie van WaterlandNatuurlijk aan het college van burgemeester en wethouders (ingezonden op 21 augustus 2026) en beantwoording daarvan door het college van burgemeester en wethouders in cursief.

Aanleiding/toelichting:
Gemeente Waterland stimuleert elektrisch rijden en breidt het aantal openbare laadplaatsen uit. Daarbij worden regelmatig openbare parkeerplaatsen aangewezen als laadplaats. Dit kan echter leiden tot extra druk op de beschikbare parkeerruimte.

In verschillende gemeenten in Noord-Holland wordt daarom ook gekeken naar mogelijkheden om inwoners zonder eigen parkeerplaats toch vanuit hun woning te laten laden. Zo werken onder andere Hilversum en Den Helder met kabelgoottegels, terwijl Zaanstad en Haarlem onder voorwaarden toestaan dat een laadkabel veilig over de stoep naar een openbare parkeerplaats wordt gelegd. Daarbij blijft de parkeerplaats openbaar en wordt deze dus niet exclusief voor de betreffende inwoner gereserveerd.

Dit leidt voor de fractie WaterlandNatuurlijk tot de volgende vragen:

Vraag 1
Wat is het gemeentelijk beleid op grond waarvan reguliere parkeerplaatsen worden omgeturnd tot plaatsen met een laadpaal?

Antwoord 1
De gemeente Waterland heeft op dit moment geen afzonderlijk vastgesteld laadpalenbeleid.
Wel werkt de gemeente op basis van de landelijke opgave voor laadinfrastructuur, de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) en de regionale samenwerking via Laadwerk (voorheen MRA-E). Hierbij is de werkelijke vraag leidend, welke wordt gebaseerd op gebruikscijfers van openbare laadvoorzieningen in de nabije omgeving van potentiële nieuwe laadpalen. Deze worden verzameld en inzichtelijk gemaakt door Laadwerk, op de Laadkaart. Alléén wanneer een gebied voldoende gebruik van openbare laadvoorzieningen ziet, selecteert het model dat de Laadkaart ondersteunt een locatie die optimaal gepositioneerd is, zodat deze maximale verspreiding en dekking geeft van de laadvoorzieningen in het gebied.

Een openbare laadpaal wordt niet voor één specifieke inwoner geplaatst, maar is algemeen toegankelijk. Een ieder kan een aanvraag doen, waarbij de aanvraag of locatievoorstel wordt getoetst op onder meer de aanwezigheid van een elektrisch voertuig, het ontbreken van

laadmogelijkheid op eigen terrein, de spreiding van laadpunten, de parkeerdruk, verkeersveiligheid, loopafstand, zichtbaarheid, kabels en leidingen, boomwortels, beschikbare trottoirruimte en de bruikbaarheid van de openbare ruimte.

Voor het reserveren van parkeerplaatsen bij een laadpaal wordt een verkeersbesluit genomen. Daartegen staat bezwaar open.

Daarnaast wordt bij nieuwbouw en gebiedsontwikkeling steeds vaker rekening gehouden met laadinfrastructuur. Vanuit Europese en landelijke regelgeving, onder meer via het Besluit bouwwerken leefomgeving, gelden in bepaalde gevallen eisen voor laadinfrastructuur bij gebouwen en parkeerplaatsen. Hier moeten wij ons als gemeente aan houden.

Vraag 2
Op Marken, nabij de bushalte Minneweg, zijn twee extra laadplekken gereserveerd op een loos stukje grond. Waarom wordt deze manier van ruimte creëren niet vaker ingezet?

Antwoord 2
Waar dit ruimtelijk, verkeerskundig en financieel mogelijk is, kan het benutten van rest- of ongebruikte ruimte een goede oplossing zijn. Dit is echter niet op iedere locatie mogelijk. Vaak zijn de beschikbare openbare ruimtes al bestemd of ingericht voor groen, water, voetgangersruimte, kabels en leidingen, ondergrondse voorzieningen, zichtlijnen of verkeersveiligheid.

Daarnaast moet een laadlocatie goed bereikbaar, vindbaar, veilig en technisch uitvoerbaar zijn. Ook moet de locatie logisch liggen ten opzichte van de laadbehoefte. Het creëren van nieuwe parkeerplaatsen vraagt bovendien vaak om extra inrichting, beheer en soms civieltechnische aanpassingen.

Vraag 3
Waarom kiest onze gemeente er telkens voor om twee parkeerplaatsen aan een laadpaal te koppelen en niet één?

Antwoord 3
Een reguliere openbare laadpaal heeft doorgaans twee aansluitpunten en is bedoeld om twee elektrische voertuigen tegelijk te kunnen laden. Daarom wordt een laadpaal meestal tussen twee parkeerplaatsen geplaatst. Dit sluit ook aan bij de werkwijze die in veel gemeenten binnen Laadwerk (MRA-E) wordt gehanteerd.

Het direct geschikt maken van twee vakken voorkomt dat later opnieuw werkzaamheden, een extra verkeersbesluit of aanpassingen in de openbare ruimte nodig zijn. Daarmee wordt de laadvoorziening efficiënter gebruikt en wordt de beschikbare openbare ruimte beter benut.

Vraag 4
Heeft het college onderzocht of inwoners van Waterland zonder eigen parkeerplaats onder voorwaarden vanuit hun woning hun elektrische auto kunnen opladen via een veilige kabelgoot of vergelijkbare voorziening?

Antwoord 4
De gemeente heeft hiervoor op dit moment geen eigen regeling of beleid vastgesteld voor Verlengd Private Aansluitingen (VPA's). Op de gemeentelijke website staat nu dat inwoners geen kabel over de stoep of andere openbare ruimte mogen leggen of hangen om een auto vanuit de eigen woning of het eigen bedrijf op te laden.

De ervaring in andere gemeenten leert dat VPA's kan leiden tot rommelige situaties, waarin laadkabels een obstakel vormen voor voetgangers, in het bijzonder voor mensen met een beperking, soms met (klein) letsel als gevolg. De gemeente stelt zich hierbij mogelijk open voor aansprakelijkheid op de veiligheid en bruikbaarheid van de openbare ruimte. Hoewel oplossingen als kabelmatten en kabelgoten bestaan, is het erg lastig om te verzekeren dat deze correct gebruikt worden. Handhaven op degelijk gebruik van dergelijke oplossingen vereist significante capaciteit van Handhavers.

Wel ziet het college dat andere gemeenten hiermee experimenteren of hiervoor regels hebben opgesteld. Voorbeelden zijn Den Helder en Hilversum met kabelgoottegels en Haarlem met voorwaarden voor kabels of kabelmatten. Deze voorbeelden kunnen worden betrokken bij een eventuele verkenning voor Waterland.

Vraag 5
Kent Waterland al een dergelijke regeling zoals in de andere als voorbeeld gebruikte gemeenten?

Antwoord 5
Nee, Waterland kent op dit moment geen vastgestelde regeling voor kabelgoten, kabelmatten of vergelijkbare voorzieningen waarmee inwoners zonder eigen parkeerplaats vanuit de woning een voertuig op een openbare parkeerplaats kunnen opladen.

De huidige lijn is dat laden via een kabel over de stoep of openbare ruimte niet is toegestaan. Inwoners zonder laadmogelijkheid op eigen terrein kunnen een openbaar oplaadpunt aanvragen. Deze openbare laadpunten zijn voor algemeen gebruik en niet exclusief voor één bewoner.

Vraag 6
Is het college bereid om te onderzoeken of een kabelgotenregeling naar voorbeeld van Hilversum of Den Helder in Waterland kan worden ingevoerd? Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan een eigen bijdrage van de bewoner, waarbij de parkeerplaats openbaar blijft.

Antwoord 6
Een dergelijk onderzoek kent een veelheid aan vraagstukken die hiermee gepaard gaan, waardoor wij vermoeden dat dit veel tijd gaat kosten. Daarbij moeten onder meer verkeersveiligheid, toegankelijkheid van trottoirs, aansprakelijkheid, beheer en onderhoud, kosten, handhaafbaarheid, ondergrondse infrastructuur en precedentwerking worden betrokken.

Een belangrijk uitgangspunt is dat een openbare parkeerplaats openbaar blijft en niet door één bewoner kan worden geclaimd. Ook moet worden bekeken of een kabelgoot of vergelijkbare voorziening past binnen de inrichting van de smalle straten en historische kernen in Waterland.

Echter moet dan wel worden afgewogen waar dit binnen Verkeer op de prioriteringslijst kom te staan, gezien het feit dat andere dossiers op dit moment mogelijk urgenter zijn.

Het college kan tegen die tijd voorbeelden van onder meer Hilversum, Den Helder, Haarlem en Zaanstad betrekken bij een eerste ambtelijke verkenning.