

Verkeersbesluit – Aanwijzen elektrische oplaadplekken voor elektrische voertuigen batch 308

Algemene informatie

Verkeersbesluit voor het aanwijzen van elektrische oplaadplekken voor elektrische voertuigen batch 308

Ons kenmerk: VTH2026-52771

Categorie: Verkeersbesluit

Stadsdeel:

Segbroek, Centrum, Escamp, Haagse Hout, Scheveningen

Locatie(s):

Diverse

BURGEMEESTER EN WETHOUDERS VAN DEN HAAG,

gelezen het op 25 februari 2026 ingekomen verzoek van gemeente Den Haag, DSB, 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;

gelezen de op 23 april 2026 ontvangen brief van de Politie Den Haag, Dienst Regionale Operationele Samenwerking, Afdeling Infrastructuur, Team Verkeer, met daarin een positief advies;

overwegende,

dat de gemeente Den Haag elektrisch vervoer stimuleert. Daarom is er in 2012 gestart met het plaatsen van openbare laadpalen. Het is de wens van de gemeente Den Haag om meer laadpalen te realiseren. De gemeente Den Haag plaatst openbare laadpalen. Dit geschiedt enerzijds vraag gestuurd door burgers en bedrijven, anderzijds door de gemeente Den Haag zelf, mede op basis van gebruiksdata. In het coalitieakkoord 2022-2026 is opgenomen dat het college het aantal laadpalen voor elektrisch aangedreven voertuigen verder wil uitbreiden;

dat in het verkeersbesluit wordt gevraagd naar 2 gereserveerde parkeervakken. Bij de realisatie van de openbare laadpaal wordt kort erna één laadvak ingericht. Bij een stijgende vraag naar laadmogelijkheden, wordt de tweede laadvak ook ingericht. Gezien de steeds sneller groeiende behoefte naar elektrisch laden in de openbare ruimte en de te plaatsen laadpalen twee laad-aansluitingen hebben, wordt bij aanvraag van dit verkeersbesluit verzocht om voor deze locaties alvast twee parkeerplaatsen aan te wijzen (Rotterdams model). Dit om bij de verwachte behoefte voor een tweede oplaadplaats deze snel kan worden ingericht. Op die manier kan een (strategisch) netwerk ontstaan, dat zoveel mogelijk dekkend is;

dat gezien het gestelde in artikel 21 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer juncto artikel 2 Wegenverkeerswet kan worden opgemerkt dat met het nemen van de onderhavige verkeersmaatregel(en) het volgende wordt nagestreefd:

- het instandhouden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan;

dat het voornemen om deze verkeersmaatregel(en) in te stellen op de voorgeschreven wijze is gepubliceerd en gedurende een periode van zes weken ter inzage heeft gelegen teneinde belanghebbenden in de gelegenheid te stellen een zienswijze daarop kenbaar te maken;

dat een zienswijze is ingekomen van [Geanonimiseerd] alhier;

dat deze zienswijze betrekking heeft op:

Zienswijze 1: [Geanonimiseerd]

Ik wil mijn frustratie uiten tegen het voorgenomen plan om een elektrische laadpaal te plaatsen t.h.v. perenstraat 1.

In ditzelfde stuk van de straat zijn al 2 parkeerplaatsen voor laadpalen, welke overdag nauwelijks worden gebruikt maar wel 2 parkeerplaatsen bezet houden. Omdat de "niet elektrische" parkeerdruk al zo hoog is in deze straat zou het wenselijk zijn deze laadpalen te plaatsen richting perenstraat hoek frambozenstraat.

Nog beter is oplaadplekken te maken aan de Mient t.h.v. de schooltuinen en begraafplaats. Hier is veel meer plaats want daar wordt overdag nooit geparkeerd door bewoners uit de wijk. Vanwege de wortels van de bomen moet dit stuk straat sowieso worden heringericht, een mooie gelegenheid dit te combineren met een groen parkeerstrook.

Dat hierover het volgende wordt gezegd:

Bij de locatiekeuze wordt rekening gehouden met diverse zaken, waaronder de aanwezige (ondergrondse) infrastructuur, (verwachte) laaddruk en behoefte in de komende tijd, parkeerdruk en spreiding van laadpalen in de buurt. Naar aanleiding van uw reactie hebben wij de situatie opnieuw beoordeeld.

Er wordt aangegeven dat de laadvakken overdag nauwelijks worden gebruikt. Dat is gebruikelijk. Veel parkeervakken, elektrisch of niet-elektrisch, zijn overdag leeg omdat mensen naar hun werk of andere bestemming zijn. Dit zien wij ook terug in de gebruikscijfers van de reeds aanwezige laadpaal in de straat. Deze wordt dusdanig veel gebruikt, dat de plaatsing van een 2e laadpaal wordt gerechtvaardigd. Wat betreft de door u genoemde andere locaties:

Wij willen faciliteren dat ook de elektrische rijder binnen een redelijke straal van hun huis kan laden. Andere locaties zijn om diverse redenen helaas niet geschikt;

Wij kunnen daarnaast aangeven dat wij verderop in de straat, onder andere ter hoogte van de kruising met de Frambozenstraat, ook nieuwe laadpalen zullen plaatsen.

Het is daarbij goed om te weten dat wij in beginsel 1 vak zullen afkruisen, ook bij de 2e laadpaal ter hoogte van huisnummer 1. Indien het werkelijke gebruik van de laadpaal daar aanleiding voor geeft kunnen wij overgaan tot het afkruisen van het 2e vak. Doordat we de laadinfrastructuur in de hele buurt gaan uitbreiden komt dat de spreiding van laad-en parkeerdruk ten goede.

Zienswijze 2: [Geanonimiseerd]

Wij hebben in onze (Leuvense)straat al meerdere laadplekken op dit moment. Is het daarom niet beter om de Brusselselaan, waar de Leuvensestraat vanaf mijn pand gezien, zo'n 200m verderop, in uitmond, aan te wijzen voor een additionele oplaadplek?

Op de Brusselselaan staan bijna geen auto's overdag en 's avonds en dit lijkt me dan voor 'ons deel' van de Leuvensestraat voor het minste parkeerdruk en bijbehorende overlast te zorgen. Ik vrees voor een 'aanzuigende werking' van opladende auto's buiten onze buurt door plaatsing van een (extra) laadpaal.

Omdat ik geen duidelijkheid krijg over de precieze positie die u in gedachten heeft voor de oplaadplek zou ik zou het plezierig vinden - voorstel mijnerzijds - als deze niet aan de zijde direct voor mijn huis wordt geplaatst, maar aan de overzijde van de straat waar zich geen uitgang / oprit oid bevindt. Op deze wijze is er voor mij als direct belanghebbende minder overlast te verwachten.

Mijn oprit bevindt zich direct naast mijn huis aan de Leuvensestraat 102. Derhalve zou ik het wenselijk vinden dat er geen voertuigen direct naast mijn oprit kunnen parkeren omdat dit bij het uitrijden de zichtlijn in de auto op de straat doorkruist.

Veel buurtbewoners in ons deel van de straat zijn tegen uw voornemen en willen/gaan apart hun zienswijze indienen.

Ik verwacht dat u de bovenstaande argumenten meeweegt bij de definitieve beoordeling van de plaatsing van de electriciteits/oplaadpaal.

1 wij begrijpen dat het staand beleid van de gemeente is om laadpalen niet voor de voordeur/entree van woningen te plaatsen;

2 een laadpaal plaatsen voor 2 auto's zou in onze berekeningen precies voor onze voordeur komen te staan (2 x 6m);

3 onze voorkeur heeft het daarom de laadpaal naar de Brusselselaan te verplaatsen waar veel lege parkeerplaatsen zijn;

4 of als alternatief aan de overkant van de straat.

Dat hierover het volgende wordt gezegd:

Bij de locatiekeuze wordt rekening gehouden met diverse zaken, waaronder bewonersaanvragen, de aanwezige (ondergrondse) infrastructuur, (verwachte) laaddruk en behoefte, parkeerdruk en spreiding van laadpalen in de buurt. Naar aanleiding van uw reactie hebben wij de situatie opnieuw beoordeeld. Voor uw buurt zien wij nu en in de toekomst een hogere laadbehoefte. Om die reden wordt de laadinfrastructuur door de hele stad en ook in uw buurt uitgebreid. Wij zullen ook op de Brusselselaan een laadpaal bijplaatsen.

Het is daarbij goed om te weten dat wij in beginsel 1 vak zullen afkruisen vanaf de boom in de bocht gezien. Indien het werkelijke gebruik van de laadpaal daar aanleiding voor geeft kunnen wij overgaan tot het afkruisen van het 2e vak.

Een overzicht van de bestaande en geplande laadpalen in uw omgeving kunt u terugvinden op <https://www.denhaag.nl/nl/verkeer-en-vervoer/laadpalen-voor-elektrische-autos/> . Dit overzicht wordt periodiek bijgewerkt. Hier is o.a. te zien dat wij ook op de Brusselselaan een laadpaal zullen plaatsen.

In reactie op uw aanvullingen nog het volgende:

1 wij begrijpen dat het staand beleid van de gemeente is om laadpalen niet voor de voordeur / entree van woningen te plaatsen;

In beginsel houden wij hier bij de locatiekeuze zeker rekening mee. Echter is het niet altijd (meer) mogelijk om een locatie te kiezen die niet voor of in de buurt van een voordeur/entree staat.

2 een laadpaal plaatsen voor 2 auto's zou in onze berekeningen precies voor onze voordeur komen te staan (2 x 6m);

De vakken worden 5,5m. De laadpaal wordt geplaatst op 5,5m van de boom. Daarmee komt hij niet direct voor een entree. Ter verduidelijking heb ik een tekening en foto bijgevoegd;

3 onze voorkeur heeft het daarom de laadpaal naar de Brusselselaan te verplaatsen waar veel lege parkeerplaatsen zijn;

Wij plaatsen de laadpalen op basis van een hoop factoren, spreiding is er daar een van om nu en in de toekomst een voldoende dekkend laadnetwerk aan te kunnen bieden. Er zal ook een laadpaal op de Brusselselaan worden geplaatst;

4 of als alternatief aan de overkant van de straat.

Wij hebben diverse locaties onderzocht waar de gekozen locatie uit naar voren is gekomen. De overkant van de straat is ook bekeken maar helaas niet mogelijk vanwege andere objecten.

Zienswijze 3: [Geanonimiseerd]

Hierbij maak ik bezwaar tegen het besluit om een openbare laadpaal te plaatsen op bovengenoemde locatie.

Naar mijn mening is de gekozen locatie ongeschikt en leidt deze tot een verslechtering van de verkeersveiligheid, leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit van de straat. Daarnaast heeft onze woning de afgelopen jaren al te maken gehad met diverse wijzigingen in de openbare ruimte, waardoor de belasting aan onze zijde van de straat onevenredig groot is geworden.

Mijn bezwaar is gebaseerd op de volgende gronden.

1. Verkeersveiligheid en parkeerdruk

De beoogde laadpaal wordt geplaatst nabij een druk kruispunt zonder verkeerslichten. Dit kan leiden tot extra verkeersbewegingen, onoverzichtelijke situaties en een verhoogd risico op verkeersonveilige omstandigheden.

De straat kent reeds een hoge verkeersdruk door onder andere taxi's, bevoorradingsverkeer, laad- en losactiviteiten, winkelend publiek en bezoekers van de omliggende voorzieningen. Hierdoor ontstaan regelmatig opstoppingen en is de verkeerssituatie nu al beperkt overzichtelijk. Bovendien is de beschikbare parkeerruimte in de straat zeer beperkt.

Daarnaast vinden in de straat met regelmaat politie-escortes plaats ten behoeve van ambassades en diplomatieke vervoersbewegingen. Deze escortes leiden regelmatig tot tijdelijke verkeersstremmingen waarbij het verkeer geheel of gedeeltelijk wordt stilgelegd. Dit vergroot de verkeersdruk en maakt de situatie ter plaatse nog complexer.

Gelet op de reeds bestaande verkeersbelasting en de beperkte parkeercapaciteit acht ik de voorgestelde locatie voor een extra laadpaal ongeschikt. De plaatsing van een laadpaal op deze locatie zal naar verwachting leiden tot extra verkeersbewegingen en een verdere verslechtering van de verkeersveiligheid en doorstroming.

2. Reeds aanwezige laadvoorzieningen

In de directe omgeving zijn reeds meerdere laadvoorzieningen aanwezig, onder andere aan onze zijde van de straat, het einde ervan. De noodzaak voor een extra laadpaal op onze locatie is daarom naar mijn mening onvoldoende ongewenst en onderbouwd.

3. Onevenredige belasting van onze zijde van de straat

Onze zijde van de straat wordt al aanzienlijk belast door diverse objecten en voorzieningen in de openbare ruimte, waaronder:

- twee gereserveerde oplaadplaatsen;
- een bestaande laadpaal;
- een parkeerplaats die niet bruikbaar is vanwege een garage-uitrit;
- een laad- en losplaats ten behoeve van woonzorgorganisatie Middin;
- een parkeerautomaat;
- een kabelkast direct voor/tegen onze woning;
- twee ORAC-afvalcontainers voor onze ramen.

Daarnaast bevindt zich op de hoek van de straat een winkel (Gall & Gall en Albert Heyn), wat extra verkeers- en parkeerdruk met zich meebrengt. Door de plaatsing van nog een laadpaal wordt de belasting van onze zijde van de straat verder vergroot, terwijl de lasten niet evenredig over de omgeving zijn verdeeld. En zijn er weer twee gewone parkeerplaatsen minder doordat wij ook al 2 orac's-afvalcontainers voor de deur hebben.

4. Beschikbaarheid van een geschiktere alternatieve locatie

Aan de overzijde van de straat, richting het andere uiteinde van de straat, is naar mijn mening een aanzienlijk geschiktere locatie beschikbaar. Op die locatie zijn geen winkels, zebropaden of intensieve verkeersstromen aanwezig en is de verkeerssituatie rustiger en veiliger. Tevens bevindt zich daar een

leegstaand winkelpand, waardoor de plaatsing minder impact heeft op omwonenden en het straatbeeld. Of de laadpaal te plaatsen aan de overzijde van de straat d.z.w. de evennummers.

Ik verzoek de gemeente nadrukkelijk om dit alternatief serieus te onderzoeken en mee te nemen in de besluitvorming.

5. Aantasting van het woon- en straatbeeld

In het verleden stond voor onze woning een boom, die door de gemeente is verwijderd. Ook de aanwezige lantaarnpaal is verwijderd. Wij hebben een kabelkast tegen onze woning aan gekregen. Ook hebben wij 2 orac's vuilcontainers voor onze ramen gekregen. Hierdoor is het straatbeeld de afgelopen jaren aanzienlijk veranderd.

De plaatsing van een extra laadpaal draagt naar mijn mening verder bij aan de verrommeling van de openbare ruimte en heeft een negatieve invloed op het woon- en straatbeeld.

6. Gevolgen voor woonkwaliteit en woningwaarde

De plaatsing van de laadpaal direct voor onze woning kan leiden tot een vermindering van het wooncomfort en de woonkwaliteit. Daarnaast bestaat de vrees dat deze ontwikkeling een negatieve invloed heeft op de waarde van onze woning.

Verzoek

Gelet op het bovenstaande verzoek ik u om:

- het besluit tot plaatsing van de laadpaal te heroverwegen;
- de locatie opnieuw te beoordelen op verkeersveiligheid, parkeerdruk, leefbaarheid en geschiktheid;
- de voorgestelde locatie te vervangen door een geschiktere locatie aan het andere uiteinde van de straat of aan de overzijde van de straat.

Dat hierover het volgende wordt gezegd:

Bij de locatiekeuze wordt rekening gehouden met diverse zaken, waaronder bewonersaanvragen, de aanwezige (ondergrondse) infrastructuur, (verwachte) laaddruk en behoefte, parkeerdruk en spreiding van laadpalen in de buurt. Naar aanleiding van uw reactie hebben wij de situatie opnieuw beoordeeld. Hieruit is gebleken dat de reeds aanwezige laadinfrastructuur, waaronder de laadpaal aan het einde van de straat, aanzienlijk gebruikt wordt en de plaatsing van een tweede laadpaal rechtvaardigt. Ook zijn andere locaties in de directe omgeving onderzocht. Rekening houdend met de bovenstaande uitgangspunten zijn andere locaties, waaronder die aan de overzijde van de straat, ongeschikt bevonden. Omwille van voldoende spreiding van laadinfrastructuur in de buurt, nu en in de toekomst, is deze zijde van de straat gekozen.

Daarnaast is het goed om te weten dat de laadpaal niet direct voor uw woning wordt geplaatst, maar voor huisnummer 3. Ook zullen wij in beginsel 1 vak afkruisen. Indien het werkelijke gebruik van de laadpaal daar aanleiding voor geeft kunnen wij overgaan tot het afkruisen van het 2e vak. Doordat we de laadinfrastructuur in de hele buurt gaan uitbreiden komt dat de spreiding van laad- en parkeerdruk over het geheel ten goede.

Dat de ingebrachte zienswijze geen aanleiding geven tot aanpassing van de besluitvorming;

dat ten aanzien van de onderhavige verkeersmaatregel(en) het overleg als bedoeld in artikel 24 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer heeft plaatsgevonden;

dat de betreffende weggedeelten in beheer zijn bij de gemeente Den Haag en zijn gelegen binnen de bebouwde kom van die gemeente;

gelet op de mandaatregeling van burgemeester en wethouders van Den Haag en het daarop gebaseerde ondermandaatbesluit;

gelet op artikel 18 eerste lid onder d van de Wegenverkeerswet 1994, juncto artikel 1, artikel 4 eerste lid, artikel 12 onder a en b, artikel 18, artikel 21 en 24 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (Stb. 460, 1990);

BESLUITEN:

- I. door het plaatsen van borden volgens model E08c van Bijlage 1 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (Stb. 459, 1990), met onderbord met de tekst: "10:00 – 22:00 uur, alsmede het aanbrengen van een kruismarkering, onderstaande weggedeelten aan te wijzen als parkeer-gelegenheid alleen bestemd voor de voertuigcategorie of groep die op het bord is aangegeven (tevens inhoudende een parkeerverbod voor andere voertuig categorieën), dit gedurende de genoemde uren en zoals aangegeven situatietekening (te vinden in de externe bijlage):
 - I.01: Abrikozenstraat 210 (2 langsparkeervakken)/Segbroek;
 - I.02: Perenstraat 1 (2 langsparkeervakken)/Segbroek;
 - I.03: Borneostraat 42 (2 langsparkeervakken)/Centrum;
 - I.04: Soendastraat 5 (2 langsparkeervakken)/Centrum;
 - I.05: Sumatrastraat 243 (2 langsparkeervakken)/Centrum;
 - I.06: Riouwstraat 120 (2 langsparkeervakken)/Centrum;
 - I.07: Malakkastraat 130 (2 langsparkeervakken)/Centrum;
 - I.08: Bonistraat 27 (2 langsparkeervakken)/Centrum;
 - I.09: Madoerastraat 1 (2e paal) (2 langsparkeervakken);
 - I.10: Steenwijklaan 9 (2 insteekparkeervakken)/Escamp;
 - I.11: Gabriël Metsustraat 1 (2 langsparkeervakken)/Centrum;
 - I.12: Atjehstraat 33 (2 langsparkeervakken)/Centrum;
 - I.13: Van Alkemadeaan 116 (2 langsparkeervakken)/Haagse Hout;
 - I.14: Stevinstraat 338 (2 langsparkeervakken)/Scheveningen;
 - I.15: Dordtsestraat 24 (2 langsparkeervakken)/Scheveningen;
 - I.16: Bosschestraat 63 (2 langsparkeervakken)/Scheveningen;
 - I.17: Haagsestraat 30 (2 langsparkeervakken)/Scheveningen;
 - I.18: Hasseltsestraat 15 (2 langsparkeervakken)/Scheveningen;
 - I.19: Goudsbloemlaan 17 (2 langsparkeervakken)/Segbroek;
 - I.20: Goudsbloemlaan 121 (2 insteekparkeervakken)/Segbroek;
- II. door het plaatsen van een bord volgens model E08c van Bijlage 1 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (Stb. 459, 1990, alsmede het aanbrengen van een kruismarkering de onderstaande weggedeelten aan te wijzen als parkeergelegenheid alleen bestemd voor de voertuig-categorie of groep die op het bord is aangegeven (tevens inhoudende een parkeerverbod voor

andere voertuig categorieën), dit zoals aangegeven op de hierna genoemde situatietekeningen (te vinden in de externe bijlage):

- II.01: Van Hoornbeekstraat 49 (2 langspaarkeervakken)/Scheveningen;
- II.02: Ten Hovestraat 46 (2 langspaarkeervakken)/Scheveningen;
- II.03: Van Bleiswijkstraat 76 (2 langspaarkeervakken)/Scheveningen;
- II.04: Viviënstraat 51 (2 langspaarkeervakken)/Scheveningen;
- II.05: Van Beverningkstraat 294 (2 langspaarkeervakken)/Scheveningen;
- II.06: Van Beverningkstraat 133 (2 langspaarkeervakken)/Scheveningen;
- II.07: Delistraat 21 (2 langspaarkeervakken)/Centrum;
- II.08: Burgemeester de Monchyplein 231 (2e paal) (2 langspaarkeervakken)/Centrum;
- II.09: Alexanderplein 10 (2 langspaarkeervakken)/Centrum;
- II.10: Burgemeester Marijnenlaan 12 (2e paal) (2 langspaarkeervakken)/Centrum;
- II.11: Bachmanstraat 77 (2e paal) (2 insteekparkeervakken)/Haagse Hout;
- II.12: Van Meerkerkestraat 14 (2 langspaarkeervakken)/Haagse Hout;
- II.13: Enkhuisensestraat 23 (2 langspaarkeervakken)/Scheveningen;
- II.14: Alkmaarsestraat 2 (2 langspaarkeervakken)/Scheveningen;
- II.15: Antwerpsestraat 2 (2 langspaarkeervakken)/Scheveningen;
- II.16: Leuvensestraat 102 (2 langspaarkeervakken)/Scheveningen;
- II.17: Mariastraat 38 (2 langspaarkeervakken)/Haagse Hout;
- II.18: De Carpentierstraat 54 (2 langspaarkeervakken)/Haagse Hout;
- II.19: Juliana van Stolberglaan 3 Y (2 langspaarkeervakken)/Haagse Hout;
- II.20: Adelheidstraat 124 (2 insteekparkeervakken)/Haagse Hout;
- II.21: Louise Henriëttestraat 89 (2 insteekparkeervakken)/Haagse Hout;
- II.22: Laurens Reaelstraat 71 (2 insteekparkeervakken)/Haagse Hout;
- II.23: François Valentijnstraat 8 (2 insteekparkeervakken)/Haagse Hout;
- II.24: Zonnebloemstraat 2 A (2 langspaarkeervakken)/Segbroek;
- II.25: Hyacinthweg 49 (2 langspaarkeervakken)/Segbroek;
- II.26: Hyacinthweg 4 (2 langspaarkeervakken)/Segbroek;
- II.27: Zonnebloemstraat 257 (2 langspaarkeervakken)/Segbroek;

- III. dat als gevolg van de bovenomschreven verkeersmaatregelen alle eerder genomen verkeersmaatregelen/-verkeersbesluiten die hierop betrekking hebben, worden ingetrokken (en de daarmee samenhangende verkeerstekens worden verwijderd) en wel voor zover het gestelde daarin direct betrekking heeft op hetgeen thans opnieuw wordt geregeld;
- IV. dat bovengenoemde maatregel(en) gelden op de wijze als aangegeven op de bij dit besluit behorende en daar onlosmakelijk deel van uitmakende situatietekening, die kan worden ingezien bij het Haags Informatiecentrum, Spui 70, Den Haag;

Burgemeester en wethouders van Den Haag,

namens deze:

[Geanonimiseerd]

Afdeling APV Vergunningen

BEZWAARSCHRIFT

Bent u het niet eens met dit besluit? En bent u belanghebbende? Dan kunt u een bezwaarschrift indienen.

Stuur dit uiterlijk binnen zes weken na de datum bekendmaking van het besluit in.

Maakt u gebruik van internet? Dien uw bezwaarschrift dan in via www.denhaag.nl/bezwaar. U heeft hiervoor DigiD nodig. Op www.denhaag.nl/bezwaar vindt u meer informatie.

E-mailen kan niet.

Beschikt u niet over internet, dan kunt u het bezwaarschrift ook opsturen naar het volgende adres:

Burgemeester en wethouders van Den Haag,

AWB / bezwaar.

Postbus 12 600

2500 DJ DEN HAAG

Vermeld in uw bezwaarschrift:

naam, adres, telefoonnummer (waar wij u overdag kunnen bereiken) en e-mailadres;

de datum en handtekening;

een duidelijke omschrijving van het besluit waartegen u bezwaar maakt. Stuur een kopie van het besluit mee en noem het kenmerk;

de argumenten voor bezwaar.

Dient u namens iemand anders het bezwaar in? Stuur dan een schriftelijke en ondertekende verklaring (volmacht) mee waaruit blijkt dat u namens die persoon het bezwaar mag indienen.

Bij een spoedeisend belang kunt u na het indienen van een bezwaarschrift een verzoek om voorlopige voorziening indienen bij Rechtbank Den Haag.