

Nota van beantwoording zienswijzen

Verkeersbesluit aanwijzen laadplekken elektrische voertuigen — Batch 314

Kenmerk: VTH 2026-57527

Datum voorgenomen verkeersbesluit: 17 juni 2026

Inleiding

Het voorgenomen verkeersbesluit voor het aanwijzen van parkeerplaatsen ten behoeve van het opladen van elektrische voertuigen (Batch 314) heeft ter inzage gelegen. Gedurende deze periode zijn zeven zienswijzen ontvangen. In deze nota worden de ontvangen zienswijzen samengevat en beantwoord.

In verband met de bescherming van persoonsgegevens zijn de zienswijzen in deze nota geanonimiseerd. Namen, adresgegevens en overige herleidbare persoonsgegevens zijn niet in deze nota opgenomen; de zienswijzen zijn genummerd (indiener 1 t/m 7) en waar relevant is de betreffende straat vermeld.

Overzicht en beantwoording van de zienswijzen

Indiener 1 — Bertrand Russelllaan (t.h.v. nummer 2A)

Samenvatting zienswijze

Indiener geeft aan dat er al twee laadplekken zijn aangeduid in de parkeerstraat tussen De Vroon en het kindcentrum, die echter nog wachten op aansluiting op het elektriciteitsnet. Volgens indiener is het onnodig om daarnaast nieuwe plekken te realiseren, omdat dit twee parkeerplaatsen kost en de verkeersdruk rond schooltijden vergroot. Indiener geeft in overweging om in plaats daarvan de reeds aangeduide plekken in de parkeerstraat alsnog op het net aan te sluiten.

Beantwoording

De eerder aangeduide laadplekken in de parkeerstraat kunnen door de aanwezige ondergrondse infrastructuur op die locatie technisch niet worden aangesloten op het elektriciteitsnet. De bestaande markering en paal worden daarom op termijn verwijderd. Om toch in de laadbehoefte in de buurt te voorzien, is gekozen voor een alternatieve, technisch wel uitvoerbare locatie aan de Bertrand Russelllaan ter hoogte van nummer 2A.

Indiener 2 — Ernest Hemingwaypark (t.h.v. nummer 40)

Samenvatting zienswijze

Indiener maakt zich zorgen over de al hoge parkeerdruk in de omgeving en over het verder verminderen van het aantal beschikbare parkeerplaatsen als gevolg van de nieuwe laadplek.

Beantwoording

Het aantal elektrische voertuigen groeit voortdurend, waardoor uitbreiding van de laadinfrastructuur nodig is en gestreefd wordt naar een goede spreiding van laadpalen in de wijk. Om de gevolgen voor de parkeercapaciteit te beperken, wordt hier in eerste instantie slechts één parkeerplaats aangewezen, met een onderbord waardoor de reservering voor elektrische voertuigen alleen geldt tussen 10.00 en 22.00 uur; buiten die tijden mag iedereen er parkeren. Een eventuele tweede plek wordt pas aangewezen als het gebruik daar aanleiding toe geeft.

Indiener 3 — Hollanderstraat (t.h.v. nummer 21)

Samenvatting zienswijze

Indiener maakt bezwaar op drie punten: (1) veiligheid – de straat is smal en levendig met een basisschool, en elektrische voertuigen zijn zwaar en lastig te blussen bij brand; (2) duurzaamheid/milieu – de productie van accu's en extra bandenslijtage zouden de milieuwinst van elektrisch rijden beperken en het stroomverbruik onnodig verhogen; (3) gelijke behandeling van bewoners – de smalle straat biedt weinig ruimte voor fietsen en auto's, en het reserveren van een plek voor elektrische auto's zou niet fair zijn tegenover andere weggebruikers.

Beantwoording

De genoemde punten over brandveiligheid, voertuiggewicht, accuproductie en elektriciteitsverbruik hebben geen directe relatie met dit verkeersbesluit, dat uitsluitend gaat over het aanwijzen van één parkeerplaats voor het opladen van elektrische voertuigen. Laadvoorzieningen moeten voldoen aan de geldende wettelijke veiligheidsvoorschriften en technische normen. Bij de locatiekeuze is rekening gehouden met een goede spreiding van laadvoorzieningen in de wijk en de verwachte laadbehoefte; de Hollanderstraat is daarbij als meest geschikte locatie beoordeeld. Om de parkeerdruk te beperken wordt in eerste instantie één plek aangewezen, met een onderbord waardoor deze alleen tussen 10.00 en 22.00 uur voor het opladen is gereserveerd.

Indiener 4 — Hollanderstraat (t.h.v. nummer 21)

Samenvatting zienswijze

Indiener maakt bezwaar vanuit drie invalshoeken: (1) veiligheid – zorgen over de omvang en het gewicht van elektrische auto's in een smalle straat met een basisschool en veel voetgangers; (2) aanzien van de straat – een laadpaal zou een vorm van commercieel/industrieel gebruik van de openbare ruimte zijn die niet past bij het straatbeeld; (3) leefbaarheid – de beperkte, smalle straatruimte zou beter gebruikt kunnen worden dan voor het faciliteren van zware voertuigen.

Beantwoording

Dit verkeersbesluit ziet uitsluitend op het reserveren van een parkeerplaats voor het opladen van elektrische voertuigen; de bredere bezwaren over omvang en gewicht van elektrische voertuigen en het stimuleren van elektrisch vervoer in algemene zin maken geen onderdeel uit van deze afweging. Signalen hierover kunnen los van deze procedure kenbaar worden gemaakt via de reguliere contact- en inspraakmogelijkheden van de gemeente. Openbare laadpalen zijn voorzieningen van openbaar nut die nodig zijn voor een dekkend laadnetwerk; bij de locatiekeuze is gekeken naar bereikbaarheid, technische mogelijkheden en een evenwichtige spreiding van laadvoorzieningen in de wijk.

Indiener 5 — Hollanderstraat

Samenvatting zienswijze

Indiener is tegen het realiseren van nog twee elektrische laadplekken in de Hollanderstraat. Er zouden al zes laadplekken in de straat zijn, waardoor er onvoldoende ruimte overblijft voor gewone auto's, terwijl de gemeente ook de verplichting heeft om voldoende reguliere parkeergelegenheid binnen redelijke afstand van de woning te bieden.

Beantwoording

Bij de beoordeling van nieuwe laadlocaties wordt gekeken naar het gebruik van bestaande laadpalen in de omgeving. Hieruit blijkt dat de laadvoorzieningen in de buurt bovengemiddeld worden gebruikt, wat de behoefte aan extra laadmogelijkheden onderbouwt. Om de parkeerdruk te beperken wordt in eerste instantie één parkeerplaats aangewezen als laadplaats, met een onderbord waarmee de reservering alleen geldt tussen 10.00 en 22.00 uur; buiten die tijden is de plek voor alle voertuigen beschikbaar.

Indiener 6 — Hollanderstraat

Samenvatting zienswijze

Indiener merkt op dat de bestaande laadpunten naar eigen waarneming vaak niet vol bezet zijn, terwijl er in de straat regelmatig geen enkele parkeerplek beschikbaar is. Indiener wijst erop dat enkele voormalige

bedrijfspanen in de straat een woonbestemming hebben gekregen en dat de bijbehorende, niet meer als zodanig gebruikte uitritten zouden kunnen worden benut om extra parkeerplaatsen te realiseren, en verzoekt het besluit niet in de huidige vorm te nemen.

Beantwoording

Op basis van laadsessiegegevens blijkt dat de bestaande laadplekken op deze locatie bovengemiddeld worden gebruikt, wat uitbreiding van de laadinfrastructuur rechtvaardigt, mede gelet op de verwachte groei van het aantal elektrische voertuigen. Om de impact op de parkeerdruk te beperken wordt in eerste instantie één parkeerplaats gereserveerd, met een onderbord waardoor dit alleen geldt tussen 10.00 en 22.00 uur. De suggestie om extra parkeerplaatsen te realiseren bij voormalige uitritten valt buiten de reikwijdte van deze procedure; hiervoor kan een afzonderlijk verzoek worden ingediend via het contactformulier van de gemeente.

Indiener 7 — Hollanderstraat

Samenvatting zienswijze

Indiener geeft aan dat er in de Hollanderstraat al te weinig parkeerplekken zijn voor reguliere auto's, mede doordat recent drie parkeerplekken zijn vervangen door fietsnietjes en er veel garage-uitritten zijn. Volgens indiener zijn de vier bestaande laadplekken vaker leeg dan vol, en wordt verzocht om geen extra laadplekken in de straat te realiseren.

Beantwoording

Uit het gebruik van de bestaande laadpalen in de omgeving blijkt een bovengemiddeld aantal laadsessies, wat aangeeft dat de bestaande capaciteit goed wordt benut en uitbreiding nodig is om de verwachte groei van het aantal elektrische voertuigen op te kunnen vangen. Om de impact op de beschikbare parkeerruimte te beperken wordt in eerste instantie één parkeerplaats gereserveerd, met een onderbord waardoor deze alleen tussen 10.00 en 22.00 uur bestemd is voor het opladen van elektrische voertuigen. Pas wanneer de vraag daartoe aanleiding geeft, kan op termijn een tweede plek bij dezelfde laadpaal worden overwogen.

Conclusie

Geen van de ingebrachte zienswijzen geeft aanleiding tot het aanpassen of herzien van het concept-verkeersbesluit VTH2026-56139. Het besluit wordt ongewijzigd vastgesteld