

Nota van beantwoording zienswijzen

Verkeersbesluit aanwijzen laadplekken elektrische voertuigen — Batch 315

Kenmerk: VTH2026-57655

Datum voorgenomen verkeersbesluit: 17 juni 2026

Inleiding

Het voorgenomen verkeersbesluit voor het aanwijzen van parkeerplaatsen ten behoeve van het opladen van elektrische voertuigen (Batch 315) heeft ter inzage gelegen. Gedurende deze periode zijn zes 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 6) en waar relevant is de betreffende straat vermeld.

Overzicht en beantwoording van de zienswijzen

Indiener 1 — Bij de Westermolens (t.h.v. nummer 185)

Samenvatting zienswijze

Indiener geeft aan dat in de straat waar zij woont geen bewoners een elektrische of hybride auto hebben en dat er al een tekort aan parkeerplaatsen is. Door twee parkeerplaatsen te reserveren voor het opladen van elektrische voertuigen zou dit tekort verder toenemen. Volgens indiener leidt de huidige parkeerdruk er nu al toe dat auto's langs de groenvoorziening worden geparkeerd, wat onveilige situaties voor passerende fietsers oplevert; een doorgetrokken gele streep zou dit kunnen verhelpen. Indiener stelt voor de laadpalen in plaats daarvan te plaatsen aan de Noord-West Buitensingel, aan de overzijde van het water, waar vooral passanten van de laadvoorziening gebruik zouden maken.

Beantwoording

Bij het bepalen van locaties voor laadpalen wordt niet alleen gekeken naar de huidige vraag naar laadmogelijkheden, maar ook naar de verwachte groei van het aantal elektrische voertuigen in de komende jaren. Daarnaast wordt gestreefd naar een goede spreiding van laadvoorzieningen binnen de stad, zodat bewoners en bezoekers op redelijke afstand toegang hebben tot een laadpunt. Naar aanleiding van de zienswijze is de situatie opnieuw beoordeeld; de gekozen locatie past binnen deze kaders. Om de impact op de beschikbare parkeerruimte te beperken, worden bij deze laadplaatsen onderborden met een venstertijd geplaatst, waardoor de parkeerplaatsen tussen 22.00 uur en 10.00 uur beschikbaar zijn voor alle voertuigen en alleen tussen 10.00 uur en 22.00 uur gereserveerd zijn voor het opladen van elektrische voertuigen. De suggestie voor een doorgetrokken gele streep langs de groenvoorziening valt buiten de reikwijdte van dit verkeersbesluit; hiervoor kan een afzonderlijk verzoek worden ingediend via het contactformulier van de gemeente.

Indiener 2 — Columbusstraat (t.h.v. nummer 186)

Samenvatting zienswijze

Indiener wijst erop dat het in het concept-verkeersbesluit genoemde adres Columbusstraat 186 verwarring oproept, omdat dit huisnummer bij het naastgelegen pand hoort en niet bij het appartementencomplex van indiener. Daarnaast geeft indiener aan dat in de directe omgeving (binnen een straal van circa 25 meter) al meerdere voorzieningen aanwezig zijn, waaronder ondergrondse afvalcontainers, twee bestaande laadpunten en een gereserveerde deelautoparkeerplaats, en dat door de nieuwe laadpaal met twee laadpunten in totaal zeven parkeerplaatsen in dat gebied verdwijnen. Indiener vraagt om een andere locatie in de Columbusstraat, bijvoorbeeld verspreid over de straat of bij bewoners die al een elektrische auto rijden, en wijst op mogelijke zichtbelemmering bij het uitrijden van de parkeergarage.

Beantwoording

De adresaanduiding in een verkeersbesluit is indicatief en wordt gebruikt om de locatie van de maatregel globaal aan te duiden; de exacte positie van de laadpaal blijkt uit de bij het besluit behorende situatietekening. Voor de locatiekeuze is bewust gekozen voor een positie nabij de bestaande deelauto-parkeerplaats, omdat verwacht wordt dat deelauto-aanbieders hun wagenpark in toenemende mate zullen elektrificeren; om hierin tijdig te voorzien, wordt op deze locatie een laadvoorziening gerealiseerd. Daarnaast heeft de gemeente de verantwoordelijkheid om zowel in de huidige als de toekomstige behoefte aan openbare laadinfrastructuur te voorzien. Bij de locatiekeuze is een afweging gemaakt waarbij onder meer de aanwezigheid van de deelauto, de technische mogelijkheden, de inrichting van de openbare ruimte en de toekomstige laadbehoefte zijn betrokken. Op basis van deze afweging is er geen aanleiding om de voorgestelde locatie te wijzigen.

Indiener 3 — François Valentijnstraat (t.h.v. nummer 4)

Samenvatting zienswijze

Indiener maakt bezwaar tegen de laadpaal ter hoogte van François Valentijnstraat 4, omdat binnen circa 100 meter al drie laadplekken en binnen circa 200 meter een snellaadstation aanwezig zijn. Indiener geeft aan dat in de afgelopen jaren al meerdere reguliere parkeerplaatsen in de omgeving zijn verdwenen, onder meer ten behoeve van deelauto's, ondergrondse containers en laadplekken, en dat parkeren in het gebied gelet op het betaald parkeren van 9.00 tot 0.00 uur al lastig is.

Beantwoording

Bij de beoordeling van nieuwe laadlocaties wordt niet alleen gekeken naar het aantal bestaande laadpunten, maar ook naar het gebruik daarvan en de verwachte groei van de laadbehoefte in de komende jaren. Uit de gebruiksgegevens van de laadpalen in de directe omgeving blijkt dat deze intensief worden gebruikt; om te voorkomen dat gebruikers in de toekomst onvoldoende laadmogelijkheden hebben, is uitbreiding van de beschikbare laadcapaciteit noodzakelijk. Daarnaast wordt gestreefd naar een goede spreiding van laadvoorzieningen binnen de wijk, zodat bewoners op redelijke loopafstand toegang hebben tot een openbaar laadpunt. Naar aanleiding van de zienswijze is opnieuw een parkeerdrukmeting uitgevoerd. Hieruit blijkt dat de parkeerdruk op deze locatie onder de vastgestelde norm blijft waarbij aanvullende maatregelen nodig zijn. Er is daarom geen aanleiding om de locatie op basis van de parkeerdruk te heroverwegen.

Indiener 4 — Jonckbloetplein (t.h.v. nummer 19)

Samenvatting zienswijze

Indiener maakt bezwaar tegen de laadvoorziening op het Jonckbloetplein op vier gronden: (1) er zijn naar de mening van indiener al voldoende laadpunten in de omgeving; (2) de parkeerdruk in de wijk is al hoog en wordt door reservering van plaatsen voor elektrische voertuigen verder beperkt; (3) het aantal elektrische voertuigen in de directe omgeving is beperkt, waardoor de plekken mogelijk vaak onbezet blijven; (4) er zou samen met de gemeente gezocht kunnen worden naar een geschiktere alternatieve locatie. Indiener verzoekt het besluit te heroverwegen en af te zien van plaatsing op het Jonckbloetplein.

Beantwoording

Naar aanleiding van de zienswijze is opnieuw gekeken naar het gebruik van de bestaande laadpalen in de omgeving. Uit deze beoordeling blijkt dat het gebruik van de laadvoorzieningen in de buurt hoog is. Om te kunnen blijven voorzien in de huidige en toekomstige vraag naar openbaar laden wordt uitbreiding van de laadinfrastructuur op deze locatie noodzakelijk geacht, mede gelet op de verwachte verdere toename van het aantal elektrische voertuigen. Om de parkeerdruk te beperken worden bij de laadplaatsen onderborden met venstertijden geplaatst, waardoor de parkeerplaatsen tussen 22.00 uur en 10.00 uur beschikbaar zijn voor alle voertuigen. Bij de locatiekeuze is een afweging gemaakt tussen de behoefte aan extra laadcapaciteit, de spreiding van laadvoorzieningen in de wijk en de praktische mogelijkheden voor plaatsing. Op basis hiervan is er geen aanleiding om af te zien van de voorgenomen plaatsing van de laadvoorziening op het Jonckbloetplein.

Indiener 5 — Kiplaan (t.h.v. nummer 3)

Samenvatting zienswijze

Indiener onderschrijft het belang van voldoende openbare laadinfrastructuur, maar maakt bezwaar tegen de keuze voor specifiek locatie II.41 aan de Kiplaan 3 en verzoekt deze te heroverwegen. De zienswijze berust op vier punten: (1) de noodzaak van juist deze locatie zou onvoldoende zijn onderbouwd, omdat gebruiks-, bezettings- en prognosegegevens ontbreken; (2) binnen circa 75 meter bevinden zich al vier laadplaatsen, waardoor in dit deel van de straat in totaal zes laadplaatsen zouden ontstaan, terwijl bestaande plekken volgens indiener regelmatig

onbezet zijn; (3) de twee beoogde laadplaatsen bevinden zich direct voor de woonkamer van Kiplaan 3, wat naar de mening van indiener een onevenredige impact heeft op de woning en de op dat adres gevestigde onderneming; (4) uit het ontwerpbesluit zou niet blijken dat minder bezwarende alternatieve locaties zorgvuldig zijn onderzocht en afgewogen. Indiener verzoekt inzicht te geven in de gebruiks- en bezettingsgegevens en de onderzochte alternatieven, en te bezien of dezelfde laadbehoefte elders met minder impact kan worden gerealiseerd.

Beantwoording

Bij de locatiekeuze wordt een afweging gemaakt tussen de huidige en toekomstige laadbehoefte, een evenwichtige spreiding van laadvoorzieningen in de wijk, de parkeerdruk, de inrichting van de openbare ruimte en de technische uitvoerbaarheid van een locatie, waarbij ook rekening wordt gehouden met aanwezige boven- en ondergrondse infrastructuur. Uit het gebruik van de bestaande laadpalen in de directe omgeving blijkt dat deze bovengemiddeld worden gebruikt, wat de behoefte aan extra laadcapaciteit in dit deel van de wijk onderbouwt. Vanwege netcongestie en de lange doorlooptijden voor nieuwe aansluitingen worden locaties bovendien vooruitlopend op de verwachte groei van het aantal elektrische voertuigen aangewezen. Bij de keuze voor deze locatie is de impact op de woning en de daar gevestigde onderneming meegewogen tegen de beperkte technische en ruimtelijke mogelijkheden elders in dit straatdeel; op basis van deze afweging is de locatie beoordeeld als de meest geschikte binnen het betreffende gebied. Er is daarom geen aanleiding om de locatie te heroverwegen.

Indiener 6 — Kiplaan (t.h.v. nummer 3)

Samenvatting zienswijze

Indiener maakt bezwaar tegen de uitbreiding van het aantal laadplaatsen aan de Kiplaan. Volgens indiener beslaan de bestaande vier laadplaatsen en de deelautoparkeerplaats samen ongeveer 21% van het 130 meter lange straatgedeelte, en zouden twee extra laadplaatsen dit aandeel verhogen tot circa 30%, wat naar de mening van indiener niet in verhouding staat tot het gemeentelijk beleid en tot andere straten in de wijk. Daarnaast wijst indiener op de aanwezigheid van minstens twee bedrijven in de straat waarvan de klanten ook moeten kunnen parkeren, en stelt indiener voor te kiezen voor een andere straat met verhoudingsgewijs meer beschikbare ruimte.

Beantwoording

Locatiekeuzes worden vastgesteld binnen de uitvoeringskaders voor openbare laadinfrastructuur, waarbij onder meer wordt gekeken naar de huidige en toekomstige laadbehoefte, een evenwichtige spreiding van laadmogelijkheden, de parkeerdruk, de inrichting van de openbare ruimte en de technische uitvoerbaarheid van een locatie. Ook wordt rekening gehouden met aanwezige boven- en ondergrondse infrastructuur, zoals bomen, straatmeubilair, kabels en leidingen. Deze specifieke locatie betreft daarnaast een deelautoplek; met het oog op de toekomstige elektrificatie van deelauto's zal een van de laadpunten hiervoor bestemd zijn. De gemeente heeft de verantwoordelijkheid om tijdig voldoende openbare laadinfrastructuur beschikbaar te hebben, waarbij niet alleen naar de huidige vraag wordt gekeken, maar ook naar de verwachte groei van elektrisch vervoer. Vanwege netcongestie (het volle stroomnet) en de lange doorlooptijden voor nieuwe aansluitingen worden locaties vooruitlopend op de verwachte behoefte aangewezen; de realisatie van de laadvoorziening op deze locatie kan daardoor pas op langere termijn plaatsvinden.

Conclusie

Geen van de ingebrachte zienswijzen geeft aanleiding tot het aanpassen of herzien van het concept-verkeersbesluit VTH2026-57655. Het besluit wordt ongewijzigd vastgesteld.