

Nota van beantwoording zienswijzen

Verkeersbesluit aanwijzen laadplekken elektrische voertuigen — Batch 310

Kenmerk: VTH2026-54254

Datum voorgenomen verkeersbesluit: 6 juli 2026

Inleiding

Het voorgenomen verkeersbesluit voor het aanwijzen van parkeerplaatsen ten behoeve van het opladen van elektrische voertuigen (Batch 310) heeft ter inzage gelegen. Gedurende deze periode zijn negen zienswijzen ontvangen. In deze nota worden de ontvangen zienswijzen samengevat en beantwoord.

Drie van de zienswijzen (indiener 7, 8 en 9) hebben betrekking op dezelfde locaties in de Vinkensteynstraat en hebben gezamenlijk geleid tot aanpassing van de betrokken locaties: bij de herbeoordeling is gebleken dat de in de verkeersbesluiten opgenomen adressen niet correct waren. De voorgenomen laadlocatie ter hoogte van Vinkensteynstraat 141 is daarom uit dit besluit geschrapt; de locatie ter hoogte van Vinkensteynstraat 143 was reeds eerder geschrapt uit het separate verkeersbesluit met kenmerk VTH2026-55189. In plaats daarvan wordt een locatie ter hoogte van de Celsiusstraat 59 opgenomen in een nog te publiceren verkeersbesluit. Deze wijziging wordt bij de betreffende zienswijzen (indiener 7, 8 en 9) nader toegelicht.

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 9) en waar relevant is de betreffende straat vermeld.

Overzicht en beantwoording van de zienswijzen

Indiener 1 — Beeklaan (t.h.v. nummer 400)

Samenvatting zienswijze

Indiener, exploitant van een tandartspraktijk aan de Beeklaan 400/398A, maakt bezwaar tegen de aanwijzing van laadplaatsen ter hoogte van dit adres. Indiener gaat ervan uit dat de laadlocatie wordt gerealiseerd aan de zijde van de praktijk (de even huisnummers) en wijst erop dat daar dagelijks veelal oudere, rolstoel- en scootmobielgebonden patiënten worden gebracht en gehaald, onder meer per gemeentetaxi, terwijl de parkeerruimte al schaars is. Indiener stelt dat de burens aan deze zijde geen elektrisch voertuig bezitten, terwijl aan de overzijde (de oneven huisnummers) wel bewoners met een elektrisch voertuig wonen, en oppert Beeklaan 385/A als geschiktere locatie.

Beantwoording

Uit de bij het verkeersbesluit behorende situatietekening blijkt dat de beoogde laadlocatie zich niet aan de zijde van de tandartspraktijk bevindt, maar aan de overzijde van de weg. De veronderstelling die aan de zienswijze ten grondslag ligt, berust op dit punt op een misverstand; de situatietekening is als bijlage bij de beantwoording gevoegd. Bij de aanwijzing van toekomstige laadlocaties hanteert de gemeente het uitvoeringskader voor openbare laadinfrastructuur. Daarbij wordt gekeken naar onder meer de huidige en toekomstige laadbehoefte, het gebruik van bestaande laadvoorzieningen, een evenwichtige spreiding van laadmogelijkheden, parkeerdruk, de inrichting van de openbare ruimte en de technische uitvoerbaarheid van een locatie, mede in relatie tot aanwezige boven- en ondergrondse infrastructuur zoals bomen, straatmeubilair, kabels en leidingen. Op basis van deze criteria is de voorgenomen locatie als geschikt beoordeeld. De gemeente heeft daarnaast de verantwoordelijkheid om tijdig voldoende openbare laadinfrastructuur beschikbaar te hebben; mede vanwege netcongestie en lange doorlooptijden voor nieuwe aansluitingen worden locaties vooruitlopend op de verwachte groei van het aantal elektrische voertuigen aangewezen. Gelet op deze afweging ziet de gemeente geen aanleiding de voorgenomen locatie te wijzigen.

Indiener 2 — Gruttosingel

Samenvatting zienswijze

Indiener geeft in overweging de laadlocatie niet ten koste te laten gaan van bestaande reguliere parkeerplaatsen en oppert als alternatief een plaats in de groenstrook aan de overzijde (Gruttosingel 4), onder meer omdat dit vanuit het oogpunt van brandveiligheid gunstiger zou zijn dan een locatie dicht op de woningen.

Beantwoording

Bij de aanwijzing van toekomstige laadlocaties hanteert de gemeente het uitvoeringskader voor openbare laadinfrastructuur. Daarbij wordt gekeken naar onder meer de huidige en toekomstige laadbehoefte, het gebruik van bestaande laadvoorzieningen, een evenwichtige spreiding van laadmogelijkheden, parkeerdruk, de inrichting van de openbare ruimte en de technische uitvoerbaarheid van een locatie, mede in relatie tot aanwezige boven- en ondergrondse infrastructuur. Op basis van deze criteria is de voorgenomen locatie als geschikt beoordeeld; vanwege netcongestie en lange doorlooptijden voor nieuwe aansluitingen worden locaties vooruitlopend op de verwachte laadbehoefte aangewezen. Gelet op deze afweging ziet de gemeente geen aanleiding de voorgenomen locatie aan de Gruttosingel te wijzigen. Om de gevolgen voor de parkeercapaciteit te beperken, wordt in eerste instantie één laadplaats gereserveerd; de tweede laadplaats wordt pas gereserveerd wanneer de ontwikkeling van de laadvraag daartoe aanleiding geeft, en bij hoge parkeerdruk kunnen venstertijden worden toegepast waardoor de plaats buiten die tijden voor alle voertuigen beschikbaar blijft.

Indiener 3 — Karekietsingel (t.h.v. nummer 65)

Samenvatting zienswijze

Indiener is bewoner van de eerste/laatste woning in de straat en verzoekt om verduidelijking welke twee langspaarvakken als laadplaats worden aangewezen: het vak direct voor de woning, of twee van de drie langspaarvakken die verderop, na twee ondergrondse afvalcontainers, aan de zijkant van een andere woning liggen.

Beantwoording

De gemeente begrijpt dat de huisnummervwijzing in het verkeersbesluit tot verwarring kan leiden; het vermelde adres dient uitsluitend als indicatie van de locatie. De exacte positie van de laadpaal en de bijbehorende parkeervakken is weergegeven op de situatietekening, die als bijlage bij de beantwoording is gevoegd. Daarnaast wordt verduidelijkt dat in eerste instantie één laadplaats wordt gereserveerd; de tweede laadplaats wordt pas gereserveerd wanneer de ontwikkeling van de laadvraag daartoe aanleiding geeft.

Indiener 4 — Regentesselaan

Samenvatting zienswijze

Indiener maakt bezwaar tegen het reserveren van extra parkeer-/laadplekken voor elektrische voertuigen in de buurt, gelet op de reeds hoge parkeerdruk, die ook na opschoning van parkeervergunningen niet is afgenomen. Indiener stelt dat bestaande laadplekken vaak leegstaan en dat een elektrisch voertuig feitelijk twee plekken in beslag neemt (een laadplek en een plek voor de deur). Indiener oppert centrale laadvoorzieningen, vergelijkbaar met tankstations, en pleit voor een gemeentebreed plan waarin eerst de behoefte per buurt wordt gepeild, in plaats van decentrale laadplekken in dichtbevolkte buurten.

Beantwoording

De gemeente begrijpt de zorgen van indiener over de parkeerdruk en de locatiekeuze. Bij de aanwijzing van toekomstige laadlocaties hanteert de gemeente het uitvoeringskader voor openbare laadinfrastructuur, waarbij onder meer wordt gekeken naar de huidige en toekomstige laadbehoefte, het gebruik van bestaande laadvoorzieningen, een evenwichtige spreiding van laadmogelijkheden, parkeerdruk, de inrichting van de openbare ruimte en de technische uitvoerbaarheid van een locatie. Op basis van deze criteria is de voorgenomen locatie als geschikt beoordeeld. De gemeente heeft de verantwoordelijkheid om tijdig voldoende openbare laadinfrastructuur beschikbaar te hebben; mede vanwege netcongestie en lange doorlooptijden voor nieuwe aansluitingen worden locaties vooruitlopend op de verwachte ontwikkeling van elektrisch vervoer aangewezen. Gelet op deze afweging ziet de gemeente geen aanleiding de voorgenomen locatie aan de Regentesselaan te wijzigen. Om de gevolgen voor de parkeercapaciteit te beperken, wordt in eerste instantie één laadplaats gereserveerd; de tweede laadplaats wordt pas gereserveerd wanneer de ontwikkeling van de laadvraag daartoe aanleiding geeft, en bij hoge parkeerdruk kunnen venstertijden worden toegepast.

Indiener 5 — Roerdompstraat (t.h.v. nummer 21)

Samenvatting zienswijze

Indiener, bewoner van Roerdompstraat 21, maakt bezwaar tegen twee laadplaatsen die naar zijn/haar beleving direct voor de woning worden aangewezen, in een straat waar door eenzijdig parkeren al weinig parkeervakken

beschikbaar zijn. Indiener bezit zelf geen elektrisch voertuig, oppert het versmallen van de brede stoep aan de overzijde om daar extra parkeergelegenheid te creëren, en wijst op een beperkt zicht (dode hoek) ter plaatse.

Beantwoording

De gemeente begrijpt dat de huisnummervervijzing in het verkeersbesluit tot verwarring kan leiden. Uit de bij het verkeersbesluit behorende situatietekening blijkt dat de beoogde locatie zich op de hoek van de straat bevindt en niet direct voor de woning van indiener; de situatietekening is als bijlage bij de beantwoording gevoegd. Om de gevolgen voor de parkeercapaciteit te beperken, wordt in eerste instantie één laadplaats gereserveerd; de tweede laadplaats wordt pas gereserveerd wanneer de ontwikkeling van de laadvraag daartoe aanleiding geeft, en bij hoge parkeerdruk kunnen venstertijden worden toegepast waardoor de parkeerplaats buiten die tijden voor alle voertuigen beschikbaar blijft.

Indiener 6 — Sirtemastraat / Oude Boomgaardstraat

Samenvatting zienswijze

Indiener, bewoner van de wijk Kortenbos, dient een zienswijze in tegen verkeersbesluit VTH2026-54254 en verzoekt de locaties I.01 (Sirtemastraat 148) en I.02 (Oude Boomgaardstraat 51) te schrappen. Indiener stelt dat de parkeerdruk in Kortenbos al hoog is en dat de reeds bestaande laadplekken in de wijk (onder meer bij het Slijkeinde, de Sirtemastraat, de Gedempte Sloot, Pastoorswarande, Geest, de Kalkoenstraat en de Breedstraat) niet volledig worden benut, wat naar de mening van indiener eerder duidt op een tekort aan reguliere parkeerruimte dan aan laadcapaciteit. Indiener stelt voor eerst de bestaande locatie aan de Breedstraat, die al over twee laadaansluitingen beschikt maar slechts voor één voertuig is ingericht, en eventuele andere bestaande locaties uit te breiden, alvorens nieuwe locaties aan te wijzen. Indiener wijst verder op het beperkte aantal elektrische voertuigen en de economische slagkracht van bewoners in de wijk, en zet vraagtekens bij het vooruitlopend reserveren van twee parkeervakken per locatie (het zogenoemde Rotterdamse model).

Beantwoording

De gemeente begrijpt de zorgen van indiener over de parkeerdruk, de gekozen locaties en de aanwezigheid van bestaande laadvoorzieningen in de omgeving. Bij de aanwijzing van toekomstige laadlocaties hanteert de gemeente het uitvoeringskader voor openbare laadinfrastructuur, waarbij onder meer wordt gekeken naar de huidige en toekomstige laadbehoefte, het gebruik van bestaande laadvoorzieningen, een evenwichtige spreiding van laadmogelijkheden, parkeerdruk, de inrichting van de openbare ruimte en de technische uitvoerbaarheid van een locatie. Op basis van deze criteria zijn de voorgenomen locaties als geschikt beoordeeld. De door indiener genoemde bestaande laadlocaties liggen verspreid over de wijk en bevinden zich op aanzienlijke afstand van de voorgestelde locaties; de locatiebepaling is erop gericht bewoners en bezoekers op redelijke loopafstand toegang te bieden tot een openbare laadvoorziening, zodat het uitsluitend uitbreiden van bestaande locaties niet voldoende is en ook een goede geografische spreiding noodzakelijk blijft. De gemeente heeft de verantwoordelijkheid om tijdig voldoende openbare laadinfrastructuur beschikbaar te hebben; mede vanwege netcongestie en lange doorlooptijden voor nieuwe aansluitingen worden locaties vooruitlopend op de verwachte ontwikkeling van elektrisch vervoer aangewezen. Ten aanzien van de door indiener genoemde locatie aan de Breedstraat merkt de gemeente op dat deze locatie inderdaad geschikt is voor uitbreiding; deze laadpaal zal op termijn worden uitgebreid met een tweede gereserveerde parkeerplaats, waarmee echter niet wordt voorzien in de totale toekomstige laadbehoefte binnen de wijk. Gelet op deze afweging ziet de gemeente geen aanleiding de voorgenomen locaties te wijzigen. Om de gevolgen voor de parkeercapaciteit te beperken, worden bij deze laadlocaties venstertijden toegepast: de parkeerplaatsen zijn uitsluitend tussen 10.00 uur en 22.00 uur gereserveerd voor het opladen van elektrische voertuigen; buiten deze tijden kunnen ook andere voertuigen van deze parkeerplaatsen gebruikmaken.

Indiener 7 — Vinkensteynstraat (t.h.v. nummer 4, 141 en 143)

Samenvatting zienswijze

Indiener dient een zienswijze in tegen het aanwijzen van laadplaatsen ter hoogte van Vinkensteynstraat 4, 141 en 143. Indiener onderschrijft het belang van de energietransitie, maar richt de zienswijze op de noodzaak, locatiekeuze en omvang van juist deze aanwijzingen, gelet op de bestaande parkeerdruk en beperkte parkeercapaciteit. De zienswijze is onderbouwd met zeven gronden: (1) een hoge parkeerdruk in de Vinkensteynstraat en omgeving, met name in de avonduren; (2) de aanwezigheid van meerdere bestaande laadvoorzieningen in de straat en omliggende straten, zonder dat is toegelicht waarom uitbreiding nodig is; (3) onvoldoende onderbouwing van de concrete laadbehoefte met gebruiks-, bezettings- en prognosegegevens; (4) een cumulatieve afname van reguliere parkeerplaatsen door eerdere onttrekkingen, onder meer voor laad- en gehandicaptenparkeerplaatsen; (5) de beperkte omvang van het parkeergebied Valkenboskwartier ten opzichte van omliggende gebieden zoals het Regentessekwartier en de Bomenbuurt; (6) onevenredige gevolgen zonder

dat is onderzocht of een minder ingrijpende maatregel (zoals eerst monitoren of alternatieve locaties) mogelijk is; en (7) een onvoldoende kenbare belangenafweging. Indiener verzoekt het besluit te heroverwegen en inzicht te geven in de concrete laadbehoefte, de locatiekeuze, het gebruik van bestaande laadvoorzieningen en de cumulatieve gevolgen voor de parkeerdruk.

Beantwoording

Naar aanleiding van de zienswijze zijn de betreffende locaties opnieuw bekeken. Daarbij is gebleken dat de adressen in de verkeersbesluiten niet correct waren, waardoor een onjuist beeld is ontstaan van het aantal beoogde laadlocaties in de Vinkensteynstraat. De herbeoordeling leidt tot de volgende wijzigingen: het verkeersbesluit met kenmerk VTH2026-54254 wordt aangepast, waarbij de locatie ter hoogte van Vinkensteynstraat 141 uit het definitieve verkeersbesluit wordt verwijderd; het verkeersbesluit met kenmerk VTH2026-55189 wordt aangepast, waarbij de locatie ter hoogte van Vinkensteynstraat 143 uit het definitieve verkeersbesluit wordt verwijderd; en Vinkensteynstraat 4 blijft als laadlocatie gehandhaafd. De locatie Celsiusstraat 59 wordt toegevoegd aan een later te publiceren verkeersbesluit. Anders dan in de zienswijze wordt verondersteld, worden er daarom geen drie laadlocaties in de Vinkensteynstraat gerealiseerd. Voor de resterende locatie geldt het reguliere uitvoeringskader voor openbare laadinfrastructuur, waarbij onder meer wordt gekeken naar de huidige en toekomstige laadbehoefte, het gebruik van bestaande laadvoorzieningen, een evenwichtige spreiding van laadmogelijkheden, parkeerdruk, de inrichting van de openbare ruimte en de technische uitvoerbaarheid van een locatie, mede in relatie tot aanwezige boven- en ondergrondse infrastructuur; op basis hiervan is deze locatie als geschikt beoordeeld. De gemeente heeft de verantwoordelijkheid om tijdig voldoende openbare laadinfrastructuur beschikbaar te hebben; mede vanwege netcongestie en lange doorlooptijden voor nieuwe aansluitingen worden locaties vooruitlopend op de verwachte ontwikkeling van elektrisch vervoer aangewezen. Om de gevolgen voor de parkeercapaciteit te beperken, wordt in eerste instantie één laadplaats gereserveerd; de tweede laadplaats wordt pas gereserveerd wanneer de ontwikkeling van de laadvraag daartoe aanleiding geeft, en bij hoge parkeerdruk kunnen venstertijden worden toegepast.

Indiener 8 — Vinkensteynstraat (t.h.v. nummer 76)

Samenvatting zienswijze

Indiener, bewoner van Vinkensteynstraat 76, maakt bezwaar tegen het vervangen van zes reguliere parkeerplaatsen in de Vinkensteynstraat door zes laadplaatsen. Indiener wijst erop dat circa drie jaar geleden al twee parkeerplaatsen voor de eigen woning zijn omgezet in laadplaatsen, dat de straat kampt met chronische parkeertekorten voor reguliere voertuigen (met name na 16.30 uur, mede door bestelbusjes), en dat de bestaande venstertijden (22.00–10.00 uur) weinig oplossen omdat de piekvraag juist tussen 17.00 en 19.00 uur ligt. Indiener merkt bovendien op dat de bestaande twee laadplaatsen voor de eigen woning vaker leegstaan dan reguliere parkeerplaatsen, en vraagt om heroverweging van de zes nieuwe laadplaatsen.

Beantwoording

Naar aanleiding van de zienswijze zijn de betreffende locaties opnieuw bekeken. De zienswijze gaat uit van de veronderstelling dat zes parkeerplaatsen in de Vinkensteynstraat voor elektrisch laden worden gereserveerd; bij de herbeoordeling is echter gebleken dat de adressen in de verkeersbesluiten niet correct waren, waardoor een onjuist beeld is ontstaan van het aantal beoogde laadlocaties. Het voornemen is om een laadlocatie te realiseren ter hoogte van Celsiusstraat 59 en Vinkensteynstraat 4. De herbeoordeling leidt tot de volgende wijzigingen: het verkeersbesluit met kenmerk VTH2026-54254 wordt aangepast, waarbij de locatie ter hoogte van Vinkensteynstraat 141 uit het definitieve verkeersbesluit wordt verwijderd; het verkeersbesluit met kenmerk VTH2026-55189 wordt aangepast, waarbij de locatie ter hoogte van Vinkensteynstraat 143 uit het definitieve verkeersbesluit wordt verwijderd; en de locatie ter hoogte van Celsiusstraat 59 wordt opgenomen in een later te publiceren verkeersbesluit. De gemeente begrijpt de zorgen van indiener over de beschikbare parkeerruimte in de buurt. Om de gevolgen voor de parkeerdruk zoveel mogelijk te beperken, wordt bij nieuwe laadlocaties in beginsel slechts één parkeervak als laadplaats aangewezen; een tweede parkeervak wordt pas als laadplaats ingericht wanneer uit gebruiksgegevens blijkt dat de vraag naar laden hiertoe voldoende aanleiding geeft.

Indiener 9 — Vinkensteynstraat

Samenvatting zienswijze

Indiener dient een zienswijze in tegen verkeersbesluit VTH2026-54254, voor zover dit ziet op Vinkensteynstraat 4 en 141, mede in samenhang met de eerder in verkeersbesluit VTH2026-55189 aangewezen locatie Vinkensteynstraat 143. Indiener onderschrijft het belang van uitbreiding van laadplekken, maar is van mening dat de transitie geleidelijk moet verlopen. Indiener woont schuin tegenover de bestaande laadplaatsen bij nummer 76 en constateert dat één of beide vakken daar vaak niet als laadplek worden gebruikt, wat naar zijn/haar mening duidt op beperkte actuele vraag. Gelet op de hoge parkeerdruk in de straat maakt indiener

bezwaar tegen het in één keer wegnemen van zes parkeerplekken ten behoeve van laadplaatsen, en stelt voor dat twee extra laadplekken op korte termijn voldoende zijn, met een meer gefaseerde uitbreiding in de jaren daarna.

Beantwoording

De gemeente begrijpt de zorgen van indiener over de parkeerdruk, de gekozen locatie en de aanwezigheid van bestaande laadvoorzieningen in de omgeving; deze opmerkingen zijn betrokken bij de herbeoordeling van de locaties in de Vinkensteynstraat. Daarbij is gebleken dat de adressen in de verkeersbesluiten niet correct waren, waardoor een onjuist beeld is ontstaan van het aantal beoogde laadlocaties. De herbeoordeling leidt tot de volgende wijzigingen: het verkeersbesluit met kenmerk VTH2026-54254 wordt aangepast, waarbij de locatie ter hoogte van Vinkensteynstraat 141 uit het definitieve verkeersbesluit wordt verwijderd; het verkeersbesluit met kenmerk VTH2026-55189 wordt aangepast, waarbij de locatie ter hoogte van Vinkensteynstraat 143 uit het definitieve verkeersbesluit wordt verwijderd; en Celsiusstraat 59 wordt toegevoegd aan een later te publiceren verkeersbesluit. Anders dan in de zienswijze wordt verondersteld, worden er daarom geen drie laadlocaties in de Vinkensteynstraat gerealiseerd. Bij de aanwijzing van toekomstige laadlocaties hanteert de gemeente het uitvoeringskader voor openbare laadinfrastructuur, waarbij onder meer wordt gekeken naar de huidige en toekomstige laadbehoefte, het gebruik van bestaande laadvoorzieningen, een evenwichtige spreiding van laadmogelijkheden, parkeerdruk, de inrichting van de openbare ruimte en de technische uitvoerbaarheid van een locatie, mede in relatie tot aanwezige boven- en ondergrondse infrastructuur. De gemeente heeft de verantwoordelijkheid om tijdig voldoende openbare laadinfrastructuur beschikbaar te hebben; mede vanwege netcongestie en lange doorlooptijden voor nieuwe aansluitingen worden locaties vooruitlopend op de verwachte ontwikkeling van elektrisch vervoer aangewezen. Om de gevolgen voor de parkeercapaciteit te beperken, wordt in eerste instantie één laadplaats gereserveerd; de tweede laadplaats wordt pas gereserveerd wanneer de ontwikkeling van de laadvraag daartoe aanleiding geeft, en bij hoge parkeerdruk kunnen venstertijden worden toegepast.

Conclusie

De ingebrachte zienswijzen geven voor het overgrote deel van de locaties in Batch 310 geen aanleiding tot het aanpassen of herzien van het concept-verkeersbesluit VTH2026-54254. Voor de Vinkensteynstraat leiden de zienswijzen van indiener 7, 8 en 9 wel tot aanpassing: de locatie ter hoogte van Vinkensteynstraat 141 wordt geschrapt uit dit besluit, de locatie ter hoogte van Vinkensteynstraat 143 is reeds geschrapt uit het separate verkeersbesluit VTH2026-55189, en een locatie ter hoogte van Celsiusstraat 59 wordt opgenomen in een nog te publiceren verkeersbesluit. Voor de overige locaties wordt het besluit ongewijzigd vastgesteld.