Nota van beantwoording zienswijzen batch 320

Verkeersbesluit aanwijzen laadplekken elektrische voertuigen — Batch 320

Kenmerk: VTH2026-60251

Datum voorgenomen verkeersbesluit: 15 juli 2026

Gemeenteblad 2026, 338654

Inleiding

Het voorgenomen verkeersbesluit voor het aanwijzen van parkeerplaatsen ten behoeve van het opladen van elektrische voertuigen (Batch 320) heeft ter inzage gelegen, waarbij zeven zienswijzen zijn ontvangen die in deze nota worden samengevat en beantwoord. Een aantal indieners heeft de reactie als bezwaar aangeduid, maar omdat deze binnen de zienswijzeperiode is ontvangen is zij als zienswijze behandeld. De zienswijzen hebben niet geleid tot aanpassing van het voorgenomen verkeersbesluit.

De reacties op de zienswijze zijn eerder ook al persoonlijk gedeeld met de indieners.

Overzicht en beantwoording van de zienswijzen

Indiener 1 — locatie Goeverneurplein

Samenvatting zienswijze

Indiener maakt als omwonende bezwaar tegen het aanwijzen van twee langsparkeervakken als laadplaats, omdat het vinden van een parkeerplaats in de directe omgeving nu al moeilijk is en indiener vrijwel altijd in een andere straat moet parkeren. Volgens indiener worden de bestaande laadplaatsen aan de Laakkade nauwelijks gebruikt en blijven de voertuigen die er wel staan de hele dag en nacht staan, waardoor een elektrisch voertuig feitelijk altijd verzekerd is van een parkeerplaats.

Beantwoording

Hoewel de reactie van indiener als bezwaar is aangeduid, is zij binnen de zienswijzeperiode ontvangen en daarom als zienswijze behandeld en bij de besluitvorming betrokken. De gemeente begrijpt dat indiener een hoge parkeerdruk ervaart, maar bij de locatiekeuze is zowel gekeken naar het gebruik van bestaande laadvoorzieningen in de omgeving als naar de toekomstige behoefte aan openbare laadpunten. Bij de aanwijzing van laadlocaties hanteert de gemeente het uitvoeringskader voor openbare laadinfrastructuur, waarin onder meer de huidige en toekomstige laadbehoefte, het gebruik van bestaande laadvoorzieningen, een evenwichtige spreiding van laadmogelijkheden, de parkeerdruk, de inrichting van de openbare ruimte en de technische uitvoerbaarheid worden beoordeeld, op basis waarvan de voorgenomen locatie als geschikt is beoordeeld. Omdat de gemeente tijdig voldoende openbare laadinfrastructuur beschikbaar moet hebben en netcongestie en lange doorlooptijden voor nieuwe aansluitingen daartoe noodzaken, worden locaties vooruitlopend op de verwachte groei van elektrisch vervoer aangewezen. Gelet op deze afweging ziet de gemeente geen aanleiding de voorgenomen locatie te wijzigen. Om de gevolgen voor de parkeercapaciteit te beperken wordt in eerste instantie één laadplaats gereserveerd, wordt de tweede laadplaats pas gereserveerd wanneer de ontwikkeling van de laadvraag daartoe aanleiding geeft en kunnen bij hoge parkeerdruk venstertijden worden toegepast, waardoor de parkeerplaats buiten die tijden voor alle voertuigen beschikbaar blijft.

Indiener 2 — locatie Klaproosveld

Samenvatting zienswijze

Indiener dient als belanghebbende een uitgebreide zienswijze in tegen het aanwijzen van twee langsparkeervakken als laadplaats in Leidschenveen-Ypenburg, onderbouwd met negen gronden. Deze betreffen het ernstige tekort aan parkeerplaatsen, het reeds aanwezige aantal laadpalen in de wijk en bij een nabijgelegen bouwmarkt zonder dat is onderbouwd dat de capaciteit tekortschiet, de parkeerdruk door

werknemers en bezoekers van omliggende instellingen, de volgens indiener onderbenutte parkeergarage onder een nabijgelegen kantoorgebouw, het jarenlange overleg tussen bewonerscommissie en gemeente, de parkeernormen bij toekomstige woningbouw, een onvoldoende belangenafweging, de kosten van een elektrisch voertuig en twijfels over de duurzaamheid daarvan. Indiener verzoekt het besluit niet vast te stellen of een alternatieve locatie te onderzoeken waar geen reguliere parkeerplaatsen verloren gaan.

Beantwoording

De gemeente begrijpt de zorgen van indiener over de parkeerdruk, het verlies van reguliere parkeerplaatsen en de aanwezigheid van bestaande laadvoorzieningen in de wijk. Bij de aanwijzing van laadlocaties hanteert de gemeente het uitvoeringskader voor openbare laadinfrastructuur, waarin onder meer de huidige en toekomstige laadbehoefte, het gebruik van bestaande laadvoorzieningen, een evenwichtige spreiding van laadmogelijkheden, de parkeerdruk, de inrichting van de openbare ruimte en de technische uitvoerbaarheid worden beoordeeld, op basis waarvan de voorgenomen locatie als geschikt is beoordeeld. Omdat de gemeente tijdig voldoende openbare laadinfrastructuur beschikbaar moet hebben en netcongestie en lange doorlooptijden voor nieuwe aansluitingen daartoe noodzaken, worden locaties vooruitlopend op de verwachte groei van elektrisch vervoer aangewezen. De door indiener aangedragen onderwerpen over het gebruik van de parkeergarage, de parkeerdruk door werknemers en bezoekers van omliggende instellingen, toekomstige woningbouw en het bredere parkeer- en mobiliteitsbeleid vallen buiten de reikwijdte van dit verkeersbesluit, dat uitsluitend betrekking heeft op de aanwijzing van een locatie voor openbare laadinfrastructuur, en kunnen via het contactformulier van de gemeente onder de aandacht worden gebracht. Gelet op deze afwegingen ziet de gemeente geen aanleiding de voorgenomen locatie te wijzigen. Om de gevolgen voor de parkeercapaciteit te beperken wordt in eerste instantie één laadplaats gereserveerd, wordt de tweede laadplaats pas gereserveerd wanneer de ontwikkeling van de laadvraag daartoe aanleiding geeft en kunnen bij hoge parkeerdruk venstertijden worden toegepast, waardoor de parkeerplaats buiten die tijden voor alle voertuigen beschikbaar blijft.

Indiener 3 — locatie Klaproosveld

Samenvatting zienswijze

Indiener onderschrijft het belang van voldoende laadmogelijkheden, maar maakt bezwaar tegen het exclusief reserveren van parkeerplaatsen als laadplaats vanwege de al langer hoge parkeerdruk in de wijk, die volgens indiener wordt veroorzaakt door bewoners, bezoekers, medewerkers van winkels en bedrijven, studenten en overstappers op tram en metro. Indiener stelt dat de bestaande laadplaatsen, met name in het weekend, regelmatig niet worden gebruikt en dat uit het besluit onvoldoende blijkt dat de noodzaak van exclusieve reservering en de gevolgen voor de parkeerdruk zijn onderzocht en meegewogen. Indiener verzoekt om inzicht in onder meer de bezettingsgraad en de actuele parkeerdruk en stelt voor de reservering desgewenst te beperken tot specifieke dagen of tijdstippen.

Beantwoording

Bij de aanwijzing van laadlocaties hanteert de gemeente het uitvoeringskader voor openbare laadinfrastructuur, waarin onder meer de huidige en toekomstige laadbehoefte, het gebruik van bestaande laadvoorzieningen, een evenwichtige spreiding van laadmogelijkheden, de parkeerdruk, de inrichting van de openbare ruimte en de technische uitvoerbaarheid worden beoordeeld, op basis waarvan de voorgenomen locatie als geschikt is beoordeeld. Omdat de gemeente tijdig voldoende openbare laadinfrastructuur beschikbaar moet hebben en netcongestie en lange doorlooptijden voor nieuwe aansluitingen daartoe noodzaken, worden locaties vooruitlopend op de verwachte groei van elektrisch vervoer aangewezen. De verzoeken van indiener om aanvullende gegevens en cijfers vallen buiten de reikwijdte van deze zienswijzeprocedure, waarin de ingediende argumenten over het voorgenomen verkeersbesluit en de voorgestelde locatie worden beoordeeld. Gelet op deze afweging ziet de gemeente geen aanleiding de voorgenomen locatie te wijzigen. Om de gevolgen voor de parkeercapaciteit te beperken wordt in eerste instantie één laadplaats gereserveerd, wordt de tweede laadplaats pas gereserveerd wanneer de ontwikkeling van de laadvraag daartoe aanleiding geeft en kunnen bij hoge parkeerdruk venstertijden worden toegepast, waardoor de parkeerplaats buiten die tijden voor alle voertuigen beschikbaar blijft.

Indiener 4 — locatie Maagdepalmstraat

Samenvatting zienswijze

Indiener maakt bezwaar tegen de plaatsing van laadpalen op twee locaties aan de Maagdepalmstraat, waarvan één valt onder verkeersbesluit VTH2026-58567 (Batch 316) en één onder dit besluit. Indiener wijst op het bestaande parkeerprobleem in de wijk, dat door vier extra laadplekken zou verergeren, en op de aanwezigheid van mindervalide bewoners in de straat, en vreest dat een eventuele toekomstige aanvraag voor een gehandicaptenparkeerplaats niet meer mogelijk is zodra daar een laadpaal staat.

Beantwoording

Bij de aanwijzing van laadlocaties hanteert de gemeente het uitvoeringskader voor openbare laadinfrastructuur, waarin onder meer de huidige en toekomstige laadbehoefte, het gebruik van bestaande laadvoorzieningen, een evenwichtige spreiding van laadmogelijkheden, de parkeerdruk, de inrichting van de openbare ruimte en de technische uitvoerbaarheid worden beoordeeld, op basis waarvan de voorgenomen locatie als geschikt is beoordeeld. Omdat de gemeente tijdig voldoende openbare laadinfrastructuur beschikbaar moet hebben en netcongestie en lange doorlooptijden voor nieuwe aansluitingen daartoe noodzaken, worden locaties vooruitlopend op de verwachte groei van elektrisch vervoer aangewezen. Gelet op deze afweging ziet de gemeente geen aanleiding de voorgenomen locatie aan de Maagdepalmstraat te wijzigen. Om de gevolgen voor de parkeercapaciteit te beperken wordt in eerste instantie één laadplaats gereserveerd, wordt de tweede laadplaats pas gereserveerd wanneer de ontwikkeling van de laadvraag daartoe aanleiding geeft en kunnen bij hoge parkeerdruk venstertijden worden toegepast, waardoor de parkeerplaats buiten die tijden voor alle voertuigen beschikbaar blijft. Hoewel de gemeente begrip heeft voor de situatie van indiener, maakt een eventuele toekomstige aanvraag voor een gehandicaptenparkeerplaats geen onderdeel uit van de beoordeling van dit besluit en wordt een dergelijke aanvraag, indien deze wordt ingediend, op dat moment afzonderlijk beoordeeld op basis van de dan geldende omstandigheden.

Indiener 5 — locatie Maagdepalmstraat

Samenvatting zienswijze

Indiener maakt als direct omwonende en rechtstreeks belanghebbende bezwaar tegen het aanwijzen van twee parkeerplaatsen als laadplaats voor de eigen woning. Volgens indiener is de parkeerdruk in de straat al geruime tijd hoog, hetgeen ook de reden was voor de invoering van betaald parkeren, en tast een laadpaal direct voor de woning het woongenot aan door wisselende voertuigen, mogelijke geluidshinder en kabels over het trottoir. Indiener wijst daarnaast op twee bestaande laadplaatsen op ongeveer vijftig meter afstand die nauwelijks worden gebruikt, op het ontbreken van elektrische voertuigen in de straat, en verzoekt het besluit in te trekken of de laadpaal te verplaatsen, alsmede om een hoorzitting op grond van artikel 7:2 van de Algemene wet bestuursrecht.

Beantwoording

Hoewel de reactie van indiener als bezwaar is aangeduid, is zij binnen de zienswijzeperiode ontvangen en daarom als zienswijze behandeld en bij de besluitvorming betrokken. Bij de aanwijzing van laadlocaties hanteert de gemeente het uitvoeringskader voor openbare laadinfrastructuur, waarin onder meer de huidige en toekomstige laadbehoefte, het gebruik van bestaande laadvoorzieningen, een evenwichtige spreiding van laadmogelijkheden, de parkeerdruk, de inrichting van de openbare ruimte en de technische uitvoerbaarheid worden beoordeeld, op basis waarvan de voorgenomen locatie als geschikt is beoordeeld. Omdat de gemeente tijdig voldoende openbare laadinfrastructuur beschikbaar moet hebben en netcongestie en lange doorlooptijden voor nieuwe aansluitingen daartoe noodzaken, worden locaties vooruitlopend op de verwachte groei van elektrisch vervoer aangewezen. Op basis van deze afweging ziet de gemeente geen aanleiding de voorgenomen locatie te wijzigen. Om de gevolgen voor de parkeercapaciteit te beperken wordt in eerste instantie één laadplaats gereserveerd, wordt de tweede laadplaats pas gereserveerd wanneer de ontwikkeling van de laadvraag daartoe aanleiding geeft en kunnen bij hoge parkeerdruk venstertijden worden toegepast, waardoor de parkeerplaats buiten die tijden voor alle voertuigen beschikbaar blijft.

Indiener 6 — locatie Maagdepalmstraat

Samenvatting zienswijze

Indiener, eveneens direct omwonende, heeft een zienswijze ingediend die inhoudelijk vrijwel gelijkluidend is aan die van indiener 5 en betrekking heeft op de laadlocatie voor de eigen woning, met dezelfde gronden over de parkeerdruk, de ligging direct voor de woning en de bestaande laadplaatsen in de omgeving, en met hetzelfde verzoek om het besluit in te trekken of de laadpaal te verplaatsen en om een hoorzitting.

Beantwoording

Hoewel de reactie van indiener als bezwaar is aangeduid, is zij binnen de zienswijzeperiode ontvangen en daarom als zienswijze behandeld en bij de besluitvorming betrokken. Bij de aanwijzing van laadlocaties hanteert de gemeente het uitvoeringskader voor openbare laadinfrastructuur, waarin onder meer de huidige en toekomstige laadbehoefte, het gebruik van bestaande laadvoorzieningen, een evenwichtige spreiding van laadmogelijkheden, de parkeerdruk, de inrichting van de openbare ruimte en de technische uitvoerbaarheid worden beoordeeld, op basis waarvan de voorgenomen locatie als geschikt is beoordeeld. Omdat de gemeente tijdig voldoende openbare laadinfrastructuur beschikbaar moet hebben en netcongestie en lange doorlooptijden voor nieuwe aansluitingen daartoe noodzaken, worden locaties vooruitlopend op de verwachte groei van elektrisch vervoer aangewezen. Gelet op deze afweging ziet de gemeente geen aanleiding de voorgenomen locatie te wijzigen. Om de gevolgen voor de parkeercapaciteit te

beperken wordt in eerste instantie één laadplaats gereserveerd, wordt de tweede laadplaats pas gereserveerd wanneer de ontwikkeling van de laadvraag daartoe aanleiding geeft en kunnen bij hoge parkeerdruk venstertijden worden toegepast, waardoor de parkeerplaats buiten die tijden voor alle voertuigen beschikbaar blijft.

Indiener 7 — locatie Osloweg

Samenvatting zienswijze

Indiener dient als belanghebbende een zienswijze in tegen het aanwijzen van twee langsparkeervakken als laadplaats in een straat met meer dan vijftien woningen en twee bedrijven, waar slechts veertien reguliere parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Volgens indiener zijn er in de straat al twee laadplekken aanwezig die zelden worden gebruikt, vergroten extra laadplekken de parkeerdruk voor bewoners en bezoekers zonder dat sprake is van een noodzakelijke uitbreiding, en is de keuze voor deze locatie onvoldoende onderbouwd. Indiener stelt voor eventuele uitbreiding te realiseren in de naastgelegen Middenweg, waar ruim zestig parkeerplaatsen beschikbaar zijn, en verzoekt het besluit te heroverwegen.

Beantwoording

Bij de aanwijzing van laadlocaties hanteert de gemeente het uitvoeringskader voor openbare laadinfrastructuur, waarin onder meer de huidige en toekomstige laadbehoefte, het gebruik van bestaande laadvoorzieningen, een evenwichtige spreiding van laadmogelijkheden, de parkeerdruk, de inrichting van de openbare ruimte en de technische uitvoerbaarheid worden beoordeeld, op basis waarvan de voorgenomen locatie als geschikt is beoordeeld. Omdat de gemeente tijdig voldoende openbare laadinfrastructuur beschikbaar moet hebben en netcongestie en lange doorlooptijden voor nieuwe aansluitingen daartoe noodzaken, worden locaties vooruitlopend op de verwachte groei van elektrisch vervoer aangewezen. De door indiener genoemde locatie aan de Middenweg is eveneens beoordeeld, en om aan de verwachte laadbehoefte te kunnen voldoen zijn ook aan de Middenweg laadlocaties gepland, zodat de voorgenomen locatie onderdeel vormt van een bredere gebiedsaanpak. Gelet op deze afweging ziet de gemeente geen aanleiding de voorgenomen locatie te wijzigen. Om de gevolgen voor de parkeercapaciteit te beperken wordt in eerste instantie één laadplaats gereserveerd, wordt de tweede laadplaats pas gereserveerd wanneer de ontwikkeling van de laadvraag daartoe aanleiding geeft en kunnen bij hoge parkeerdruk venstertijden worden toegepast, waardoor de parkeerplaats buiten die tijden voor alle voertuigen beschikbaar blijft.

Conclusie

De ingebrachte zienswijzen geven geen aanleiding tot aanpassing van de besluitvorming.