



> RETOURADRES Postbus 1992, 6201 BZ

Aan de fractie van VVD
de heer Jean-Pierre van Wissem

BEZOEKADRES
Mosae Forum 10
6211 DW Maastricht

POSTADRES
Postbus 1992
6201 BZ

ONDERWERP
Schriftelijke vragen inzake laadpaal
Saturnushof
PORTEFEUILLEHOUDER
Wethouder Noteborn

DATUM
24 september 2026
Verzonden: 24-09-2026

BIJLAGEN
--

ONZE REFERENTIE
2026.02700

Geachte heer van Wissem,

Onderstaand treft u de beantwoording aan van de schriftelijke vragen die uw fractie gesteld heeft over de publieke laadpaal aan de Saturnushof.

Vraag 1:

Locatiekeuze.

Kan het college toelichten welke afwegingen hebben geleid tot de keuze voor de huidige locatie van de openbare laadpaal en welke alternatieve locaties destijds zijn onderzocht?

Antwoord 1:

De betreffende laadpaal is geplaatst in 2022. Op basis van prognoses van de groei van elektrisch vervoer en de wens om een dekkend netwerk van laadpalen te creëren (waardoor voor iedereen een laadpaal beschikbaar is binnen acceptabele loopafstand) zijn destijds nieuwe locaties voor laadpalen geselecteerd. Hierbij is getracht locaties te kiezen die niet direct voor iemands deur gelegen zijn, maar dat is niet altijd mogelijk. Voorafgaand aan de plaatsing heeft in 2021 een participatieproces plaatsgevonden. Bewoners hebben toen bezwaren geuit tegen de voorgenomen plaatsing en alternatieve locaties aangedragen. Die zijn beoordeeld en om verschillende redenen afgewezen. De alternatieve locaties zouden bijvoorbeeld leiden tot plaatsing voor de deur van iemand anders of er zouden nieuwe parkeerplaatsen gecreëerd moeten worden. Dit concurreert met andere (toekomstige) ruimteclaims, zoals bijvoorbeeld voor trottoir, groen, afval of transformatorhuisjes.

Vraag 2:

Alternatieven.

Klopt het dat door omwonenden meerdere alternatieve locaties zijn aangedragen? Zo ja, waarom zijn deze alternatieven niet overgenomen en op welke gronden zijn zij afgevalen?

Antwoord 2:

Ja, zie antwoord op vraag 1



DATUM
24 september 2026

Vraag 3:

Verantwoordelijkheid gemeente.

Waarom is destijds aan een omwonende gevraagd om zelf overeenstemming te bereiken met een andere bewoner over een alternatieve locatie, terwijl de keuze voor een locatie een verantwoordelijkheid van de gemeente is?

Antwoord 3:

De gekozen locatie voldoet voor de gemeente. Echter, mocht het zo zijn dat bewoners onderling tot overeenstemming komen over een locatie die zij (allemaal) beter vinden en deze locatie voldoet ook voor de gemeente, dan zou de gemeente bereid zijn geweest de nieuwe laadpaal op deze locatie te plaatsen. Dit is niet gebeurd.

Vraag 4:

Heroverweging locatie.

Is het college bereid de huidige locatie opnieuw te beoordelen, nu meerdere direct omwonenden aangeven structureel overlast te ervaren van laadactiviteiten in de avond, nacht en vroege ochtend en tevens wijzen op een toegenomen parkeerdruk?

Antwoord 4:

Nee, de huidige locatie voldoet voor de gemeente. Bij verplaatsing van de laadpaal ontstaan mogelijk dezelfde bezwaren op de nieuwe locatie.

Vraag 5:

Verplaatsing en budget.

Onder welke voorwaarden is het college bereid een bestaande laadpaal te verplaatsen en welke financiële mogelijkheden zijn hiervoor binnen de gemeentelijke begroting beschikbaar?

Antwoord 5:

Alleen wanneer er gegronde bezwaren zijn tegen de locatie van een laadpaal bestond in het verleden de mogelijkheid tot verplaatsing. De bezwaren die op deze locatie geuit zijn, zijn als ongegrond beoordeeld. Inmiddels is het feitelijk niet meer mogelijk om laadpalen te verplaatsen. Vanwege netcongestie komen nieuwe netaansluitingen sinds 1 juli 2026 op een wachtlijst, waardoor het jaren kan duren voordat de aansluiting gerealiseerd wordt.

Vraag 6:

Rol Vattenfall.

Is het college bekend met de bereidheid van exploitant Vattenfall om mee te denken over een alternatieve locatie en eventueel bij te dragen aan de kosten van een verplaatsing? Zo ja, heeft hierover overleg plaatsgevonden en wat was de uitkomst?

Antwoord 6:

De gemeente werkt al lange tijd samen met Vattenfall en binnen de overeenkomst met Vattenfall bestond tot 1 juli 2026 de mogelijkheid tot het verplaatsen van een laadpaal. Het initiatief hiervoor lag altijd bij de gemeente en hier waren kosten aan verbonden. Deze kosten kwamen volledig voor rekening van de gemeente en Vattenfall werkte altijd mee aan de verplaatsing als de nieuwe locatie voldeed aan de technische eisen die in de overeenkomst waren opgenomen. Inmiddels is verplaatsing van bestaande laadpalen niet meer mogelijk. Zie ook het antwoord op vraag 5.



DATUM
24 september 2026

Vraag 7:

Van Heylerhofflaan.

Op welk verkeersbesluit of ander formeel besluit is de verplaatsing van de laadpaal aan de Van Heylerhofflaan gebaseerd en kan het college dit besluit met de raad delen?

Antwoord 7:

De laadpaal ter plaatse van Heylerhofflaan 4 is geplaatst in 2019 op basis van dit verkeersbesluit: <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2018-52013.html>.

Naar aanleiding van verschillende klachten heeft de gemeente besloten de laadpaal te verplaatsen naar de overzijde van de weg, ter hoogte van huisnummer 18. Aan die zijde van de weg liggen geen woningen. Hiervoor is op 6 april 2022 dit verkeersbesluit genomen:

<https://zoek.officielebekendmakingen.nl/gmb-2022-155124.html>.

De laadpaal is vervolgens verwijderd, maar niet meer teruggeplaatst aan de overzijde, omdat inmiddels al meerdere laadpalen gepland en in voorbereiding waren langs de Sint Hubertuslaan (grenzend aan Heylerhofflaan). Daarop is op 1 december 2023 een verkeersbesluit genomen om de reservering van de parkeerplaatsen voor elektrisch laden ter hoogte van huisnummer 18 weer op te heffen: <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/gmb-2023-513062.html>

Vraag 8:

Gelijke behandeling.

Kan het college toelichten waarom in het geval van de Van Heylerhofflaan wel is besloten tot verplaatsing van een laadpaal, terwijl in de onderhavige situatie vergelijkbare verzoeken consequent zijn afgewezen?

Antwoord 8:

De gemeente beoordeelde de mogelijke alternatieve locatie bij de Heylerhofflaan 18 als een verbetering ten opzichte van de oorspronkelijke locatie. Voor de laadpaal Saturnushof was er geen beter alternatief voorhanden in de directe omgeving. Inmiddels is het ook niet meer mogelijk om een laadpaal te verplaatsen.

Vraag 9:

Leefbaarheid.

Hoe weegt het college de in de laadstrategie genoemde "enige hinder" af tegen de door meerdere bewoners ervaren structurele overlast, waaronder geluid in de nachtelijke uren, laadactiviteiten, foutparkeren en een toenemende parkeerdruk?

Antwoord 9:

Bij publieke laadvoorzieningen wordt het belang van voldoende en toegankelijke laadinfrastructuur afgewogen tegen de gevolgen voor de leefomgeving en de openbare ruimte. De directe effecten van publieke laadvoorzieningen op de omgeving zijn over het algemeen beperkt. Tegelijkertijd onderkent het college dat de ervaren hinder afhankelijk is van de persoonlijke beleving en de specifieke omstandigheden ter plaatse. Een beperkte feitelijke belasting betekent daarmee niet automatisch dat omwonenden geen hinder kunnen ervaren.

Ten aanzien van de parkeerdruk geldt dat een laadplek weliswaar wordt gereserveerd voor het opladen van elektrische voertuigen, maar onderdeel blijft van het totale openbare parkeerareaal. De reservering kan er in de praktijk wel toe leiden dat omwonenden op bepaalde momenten op grotere afstand van hun woning een parkeerplaats vinden dan zij voorheen gewend waren. Foutparkeren staat daarbij los van de aanwezigheid van de laadvoorziening zelf en betreft het naleven van de geldende parkeerregels.



DATUM
24 september 2026

Vraag 10:

Evaluatie beleid.

Is het college bereid het huidige beleid voor de plaatsing van openbare laadpalen te evalueren, specifiek op het onderdeel leefbaarheid voor direct omwonenden, en daarbij te bezien of locaties direct voor woningen zoveel mogelijk kunnen worden voorkomen wanneer geschikte alternatieven beschikbaar zijn (bijvoorbeeld voor garageboxen)?

Antwoord 10:

Het plaatsingsbeleid (de Laadstrategie 2026-2030) is eind 2025 vastgesteld en wordt ongeveer iedere 2 jaar geactualiseerd op basis van de laatste inzichten. Binnen het huidige beleid wordt er veel aandacht besteed aan het selecteren van laadplekken die zo min mogelijk hinder opleveren voor de omgeving terwijl er wel tegemoet gekomen wordt aan de toenemende laadbehoeften van onze elektrische rijders. Daarbij kan echter niet altijd worden voorkomen dat een laadpaal voor iemands deur geplaatst wordt.

Hoogachtend,

Burgemeester en Wethouders van Maastricht,

De Secretaris a.i.,

De Burgemeester,

G.G.H.M. Haanen

W.A.G. Hillenaar

Schriftelijke vragen