

Heerlen

De heer F.W.S. Daamen
Alhier

Heerlen,
1 september 2026

Documentnummer
1006662

Onderwerp
Beantwoording vragen ex. art. 33 RvO.

Geachte heer Daamen,

Naar aanleiding van uw vragen d.d. 5 augustus 2026 inzake Plaatsing en beleid rondom laadpalen in de gemeente Heerlen delen wij u het volgende mede.

Vraag 1

Hoeveel openbare parkeerplaatsen in Heerlen zijn inmiddels exclusief gereserveerd voor elektrische voertuigen en hoeveel extra laadplaatsen staan de komende jaren nog gepland?

Antwoord

Er staan inmiddels in de gemeente Heerlen zo'n 257 laadpalen. Afhankelijk van het gebruik zijn bij aantal laadpalen twee parkeerplaatsen voor uitsluitend laden gereserveerd én bij anderen (nog maar) één parkeerplaats. In totaal zijn ongeveer 376 parkeerplaatsen in Heerlen gereserveerd voor uitsluitend laden.

Er zijn voor de komende 2 jaren ca. 100 extra laadpalen voorzien. Hierbij wordt bij plaatsing vooralsnog 1 parkeerplaats per laadpaal uitsluitend voor laden gereserveerd.

Vraag 2

Is het college bereid een update te geven van hoe vaak laadplaatsen daadwerkelijk worden gebruikt en hoeveel daarvan gedurende grote delen van de dag leeg staan?

Antwoord

In 2025 werd er bij alle laadpalen samen bijna 74.000 keer geladen. In de eerste 7 maanden van dit jaar was dit ruim 62.000 keer. Dit is een toename van 57% ten opzichte van de eerste 7 maanden van 2025.

De bezetting van de laadpalen verschilt per locatie en moment (over het jaar gezien, maar ook vanaf het moment van plaatsing tot nu). We monitoren de bezetting en het verbruik. Deze gegevens zijn een belangrijk uitgangspunt voor toekomstige plaatsing.

Vraag 3

Deelt het college de mening dat lege, exclusief gereserveerde laadplaatsen de parkeerdruk voor omwonenden onnodig vergroten?

Antwoord

Het aantal parkeerplaatsen waar brandstofauto's kunnen parkeren neemt door het reserveren van parkeerplaatsen voor elektrisch laden inderdaad af. Daarom wordt bij het beoordelen van locaties voor laadpalen altijd gekeken naar de parkeerdruk in de omgeving. Daarnaast vervangt een elektrisch of plug-in hybride auto meestal een andere auto, zodat het totaal aantal geparkeerde auto's niet toeneemt. Bovendien is het van belang voor met name elektrische auto's voor deelname aan het verkeer dat ze er verzekerd van zijn dat er in de buurt een vrije parkeerplaats beschikbaar is om elektrisch te laden.

Vraag 4

Hoeveel bezwaren en klachten heeft de gemeente de afgelopen drie jaar ontvangen over de plaatsing van laadpalen en het verdwijnen van reguliere parkeerplaatsen?

Antwoord

In de periode 2023-2026 zijn zo'n 75 bezwaarschriften ingediend. Dit betreft bezwaren voor zowel het reserveren van een eerste parkeerplaats en (indien van toepassing) als het reserveren van een tweede parkeerplaats. Bovendien zijn bij een aantal laadpalen meerdere bezwaren binnen gekomen.

In dezelfde periode zijn er 265 meldingen geregistreerd met betrekking tot laadpalen. Deze zijn echter divers van aard zoals b.v. het vervallen van een parkeerplaats, maar veel ook over het oneigenlijk gebruik van parkeerplaatsen bij laadpalen (niet kunnen opladen) of het verzoek alsnog een tweede parkeerplaats bij een laadpaal te reserveren.

Vraag 5

Waarom kiest Heerlen ervoor om parkeerplaatsen exclusief toe te wijzen aan één groep weggebruikers, terwijl de parkeerdruk in veel wijken al hoog is?

Antwoord

Samen met andere gemeenten in Limburg en Noord-Brabant hebben we met betrekking tot het verlenen van de huidige concessie (ingaaude juli 2024) voor het plaatsen van laadpalen, een aanbesteding gedaan (hierbij ondersteund door Rail Zuid <https://ralzuid.nl/>). In de concessie zijn allerlei bepalingen opgenomen. Hierin staat o.a. dat de deelnemende gemeenten bij elke laadpaal twee parkeerplaatsen reserveren, tenzij aangetoond wordt dat dit in verband met parkeerdruk onwenselijk is. In Heerlen starten we altijd met het beborden van één parkeerplaats. Als blijkt dat het jaarlijks verbruik groter is dan 3.500 kWh (zoals eveneens in de concessie is bepaald) gaan we over tot het beborden van de tweede parkeerplaats.

De gemeente kon zich wel aanmelden voor een pilot voor laadpalen zonder gereserveerde parkeerplaatsen voor elektrisch laden. We hebben ons daar niet voor aangemeld, omdat enerzijds alsnog de verplichting zou kunnen ontstaan om als de pilot niet slaagt alsnog (bij een reeds geplaatste paal) een verkeersbesluit te nemen. Anderzijds is het juist bij een hogere parkeerdruk van groot belang voor verzekeren van deelname aan het verkeer (en daarmee voor het stimuleren van elektrisch rijden) dat gebruikers van elektrische auto's een bepaalde mate van zekerheid hebben dat ze hun auto in hun omgeving kunnen opladen.

Vraag 6

Is het college bereid, net als Landgraaf, te onderzoeken of laadplaatsen buiten het laden ook door andere auto's gebruikt kunnen worden, zodat schaarse parkeerruimte efficiënter wordt benut? Hoe voorkomt het college dat inwoners met een benzine- of dieselauto steeds verder worden benadeeld door het verdwijnen van reguliere parkeerplaatsen?

Antwoord

We volgen met grote interesse de pilot die momenteel in Noord-Brabant en Limburg plaats vindt. Mocht dit tot positieve conclusies leiden zullen we dit ook (al dan niet op een deel van de nieuwe locaties) gaan toepassen en u hierover op de hoogte van houden.

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van Heerlen,

de burgemeester,

de wnd. secretaris,

drs. R. Wever

J.C.N. Eijkenboom