VN2026-011217
Juridisch Bureau

Gemeente Amsterdam

DB

Hamervoordracht voor DB Stadsdeel Oost van 29 september 2026

Portefeuille

Agendapunt A1

Tekst van openbare besluiten wordt gepubliceerd

Onderwerp

Beslissen op bezwaarschriften gericht tegen een verkeersbesluit. Met dit besluit worden twee parkeerplaatsen ter hoogte van de Max de Haasstraat 14 aangewezen voor het opladen van elektrische voertuigen vanwege de aanleg van één elektrische oplaadpaal.

Het dagelijks bestuur Stadsdeel Oost besluit

In te stemmen met het advies van de bezwaarschriftencommissie:

- de bezwaren ongegrond te verklaren;
- het besluit van 19 december 2025 in stand te laten.

Kernboodschap

Het dagelijks bestuur besluit de bezwaren ongegrond te verklaren en het bestreden besluit in stand te laten. Dat betekent dat het aangewezen oplaadpunt terecht gekozen is.

Bestuurlijke achtergrond

Op 17 december 2025 besloot het college een elektrisch laadpunt te realiseren aan de Max de Haasstraat ter hoogte van huisnummer 14, waarbij twee parkeerplaatsen worden aangewezen voor het opladen van elektrische voertuigen. Op 19 december 2025 is het verkeersbesluit gepubliceerd in het Gemeenteblad.

Naar aanleiding van het verkeerbesluit hebben drie bezwaarmakers bezwaar ingediend tegen dit besluit. In het kader van de bezwaarprocedure heeft er op 20 augustus 2026 een digitale hoorzitting plaatsgevonden. Hierbij waren twee van de drie bezwaarmakers aanwezig.

Bestuurlijke prioriteit

Niet van toepassing.

Wettelijke grondslag

Verordening op de stadsdelen en het stadsgebied Amsterdam 2022 (bijlage 3, A.12). Op grond van deze verordening is het dagelijks bestuur gemandateerd om namens het college op bezwaarschriften te beslissen.

Onderbouwing besluit

Samengevat voeren bezwaarmakers de volgende punten aan:

De oplaadplek komt voor de deur van onze woning, dit zijn de enige parkeerplekken voor onze woning. Daarnaast zijn er de laatste tijd veel elektrische voertuigen in de brand gestoken op IJburg.

Gezien de directe nabijheid van de woningen en geplande locatie en het vandalisme van de laatste periodes, zien wij een groot veiligheids- en gezondheidsrisico.

Doelstelling van de gemeente Amsterdam
De gemeente Amsterdam heeft de ambitie uitgesproken om al het verkeer binnen de Amsterdamse bebouwde kom in 2030 uitstootvrij te laten rijden. Dit is een belangrijk speerpunt uit het Actieplan Schone Lucht. Een van de maatregelen uit dit actieplan is het faciliteren van elektrisch rijden door het uitbreiden van het openbare laadnetwerk.[1] De strategie hiervoor is uitgewerkt in het *Strategisch Plan Laadinfrastructuur 2020 2030 (hierna: het Strategisch Plan)*.

Ten aanzien van het bepalen van de locatie

Strategische plaatsing op buurtniveau
Volgens het Strategisch Laadplan (2020) wordt publieke laadinfrastructuur datagestuurd en strategisch uitgerold. Dit betekent dat uitbreiding van het laadnetwerk plaatsvindt wanneer de beschikbaarheid van bestaande laadpunten onder druk komt te staan, of op verzoek van de gemeente op strategische locaties. Het afwegingskader biedt hierbij duidelijke criteria.[2] Een laadpaal kan strategisch worden geplaatst op locaties die naar verwachting gebruikt zullen worden door veelrijders, zoals stadsdistributievoertuigen en taxis. Daarnaast is het aannemelijk dat een laadpaal op deze locatie minimaal één keer per dag gebruikt zal worden, wat een belangrijke voorwaarde is voor strategische uitbreiding.

De analyse voor strategische plaatsingen wordt uitgevoerd op buurtniveau door de vertegenwoordiger van Laadinfra. Wanneer uit deze analyse blijkt dat uitbreiding nodig is, selecteert de vertegenwoordiger een locatie binnen de buurt die voldoet aan de plaatsingscriteria voor laadinfra. Dit draagt bij aan een goed verspreid en dekkend oplaadnetwerk, dat aansluit op de groeiende behoefte aan laadpunten. Op basis hiervan is besloten om het laadnetwerk in deze buurt uit te breiden. De commissie is van mening dat deze uitbreiding in lijn is met het beleid.

Gekozen locatie
De locatiekeuze is gebaseerd op vastgesteld beleid, gericht op de realisatie van een dekkend en toekomstbestendig netwerk van publieke laadpalen in de openbare ruimte, ter ondersteuning van het groeiende aantal elektrische voertuigen.

De gekozen locatie is voorafgaand aan het besluit beoordeeld op technische en verkeerskundige haalbaarheid. Daarbij is onder andere rekening gehouden met de ondergrondse bekabeling van het bestaande laadnetwerk. De gekozen locatie is op alle aspecten als geschikt aangemerkt.

Belangenafweging
Uit rechtspraak volgt dat een verkeersbesluit als een normale maatschappelijke ontwikkeling moet worden beschouwd.[3] Iedereen kan met een verkeersbesluit geconfronteerd worden en de nadelige gevolgen daarvan behoren in beginsel voor rekening van de betrokkenen te blijven. Bij het nemen van een verkeersbesluit komt dus een ruime beoordelingsruimte toe. Het is niet noodzakelijk de absolute noodzaak van het besluit aan te tonen, maar het besluit moet wel een belang in de zin van artikel 2 van de *Wegenverkeerswet 1994* (hierna: WVW) dienen. Ook moet inzichtelijk zijn hoe deze belangen tegen elkaar zijn afgewogen.

Algemeen belang (stimuleren elektrisch rijden t.b.v. de luchtkwaliteit)
In het verkeersbesluit staat dat het doel van het besluit is om de milieueffecten van verkeer te beperken. Dit belang wordt in artikel 2, tweede lid, sub a van de WVW benoemd. Het doel dat met het verkeersbesluit wordt nagestreefd is, verkort weergegeven, het stimuleren van elektrisch rijden om zo de luchtkwaliteit en leefomgeving in Amsterdam te verbeteren. Dit sluit aan bij de gemeentelijke ambitie dat al het verkeer binnen de Amsterdamse bebouwde kom in 2030 uitstootvrij rijdt. Voor het bereiken van dit doel is een openbaar netwerk van oplaadlocaties noodzakelijk. Het

plaatsen van elektrische laadpunten is een logische en ook noodzakelijke stap om het openbare laadnetwerk van de stad te vergroten.

Persoonlijke belangen bezwaarmakers
De commissie begrijpt dat hoge parkeerdruk vervelend is. Echter, ziet de commissie geen nadelige gevolgen van het verkeersbesluit die onevenredig zijn in verhouding tot de doelen die worden nagestreefd. In het verkeersbesluit is terecht overwogen dat het belang van het ontwikkelen van een openbaar oplaadnetwerk zwaarder weegt dan het verlies aan parkeergelegenheid. Bovendien volgt uit rechtspraak dat hoge parkeerdruk op zichzelf geen reden vormt om van het plaatsen van een laadpunt af te zien[4].

Bezwaarmakers voeren aan dat er de afgelopen maanden op IJburg meerdere gevallen van brandstichting hebben plaatsgevonden, waarbij elektrische voertuigen als doelwit zijn gebruikt. Bezwaarmakers uiten op grond hiervan de vrees dat de voorgenomen plaatsing van een laadpaal voor hun woning eveneens een verhoogd brandrisico met zich meebrengt.

De commissie begrijpt de door bezwaarmakers geuite bezorgdheid en neemt deze serieus. Tijdens de hoorzitting heeft de primaire afdeling echter toegelicht dat laadpalen op zichzelf geen brandgevaar veroorzaken. De vertegenwoordigen van het college heeft voorts aangegeven dat alvorens een locatie wordt gerealiseerd, uitgebreide tests en metingen worden verricht om de veiligheid van de beoogde locatie te waarborgen. De commissie ziet dan ook geen aanleiding om op grond van de gestelde vandalisme af te wijken van het genomen besluit.

Één van de bezwaamakers geeft aan dat zij woonachtig is boven een energiehuis en dat zij bezorgd is over de mogelijke gevolgen van elektromagnetische straling. Zij heeft toegelicht dat zij heeft gelezen dat een zwaarder belast energiehuis, bijvoorbeeld als gevolg van de plaatsing van een laadpaal of warmtepomp, kan leiden tot een toename van elektromagnetische straling.

Haar grootste zorg betreft de mogelijke gezondheidsrisico's hiervan voor kinderen, hoewel zij erkent dat deze risico's wetenschappelijk niet zijn aangetoond.

Deze bezwaarmaker heeft aangegeven dat er weliswaar een meting heeft plaatsgevonden, maar dat deze uitsluitend buiten de woning is verricht en niet binnen. Zij stelt dat een meting nauwkeuriger kan worden uitgevoerd nadat de laadpaal daadwerkelijk is geplaatst. Daarnaast heeft deze bezwaarmaker aangevoerd dat de plaatsing van de laadpaal parkeerplaatsen aan de voorzijde van de woning onttrekt, waardoor haar ouders niet langer voor de deur kunnen parkeren. Tot slot heeft zij medegedeeld dat haar moeder vanwege een pacemaker niet langer dan anderhalf uur in de nabijheid van de locatie aanwezig mag zijn, hetgeen zij als een bijkomende zorg ervaart.

De commissie snapt de zorgen van deze bezwaarmaker en neemt deze serieus. Deze zorgen staan echter los van de beoordeling van het genomen verkeersbesluit en kunnen derhalve niet worden meegewogen in onderhavige procedure. Indien deze bezwaarmaker zich zorgen blijft maken over de mogelijke elektromagnetische straling in haar woning, staat het haar vrij om op eigen initiatief een meting te laten uitvoeren binnen haar woning.

Samenvattend is de commissie van oordeel dat er geen feiten of omstandigheden zijn gebleken die aanleiding geven om te adviseren het bestreden besluit te herroepen. De commissie adviseert dan ook het bezwaarschrift ongegrond te verklaren en het verkeersbesluit van 19 december 2025 in stand te laten.

Advies en afstemming

Er is met de primaire afdeling ingestemd om te kijken of de locatie voldoet aan de plaatsingscriteria.

Gemeente Amsterdam

DB

Duurzaamheid

Niet van toepassing, in deze bezwaarprocedure spelen doelen van duurzaamheid geen rol.

Participatie

N.v.t

Financiële onderbouwing

N.v.t

Communicatie

Binnen de gemeente

Opnemen in de te publiceren besluitenlijst.

Buiten de gemeente

De directeur van het Juridisch Bureau maakt de door het dagelijks bestuur genomen beslissing op bezwaar bekend.

Documenten

Registratienr.	Naam
AD2026-049585	Stadsdeel Oost Hamervoordracht (pdf)
AD2026-049587	VERTROUWELIJK - Advies JB.26.000287.001-003.pdf (pdf)

Uitslag

A Akkoord