Gemeente Amsterdam

Advies

Zaaknummer: JB.24.010107.003

Advies van de bezwaarschriftencommissie over het bezwaarschrift van de heer J.A. ten Bosch gericht tegen het verkeersbesluit van 17 juli 2024 met kenmerk SW24-11084. Met dit besluit geeft u toestemming voor de aanleg van een elektrische laadpaal ter hoogte van de Jesse Owenshof 12. Hiervoor worden twee parkeerplaatsen aangewezen en daarmee aan het reguliere areaal onttrokken.

Aan het dagelijks bestuur van stadsdeel Noord,

1. Advies

1.1 Wij adviseren als bezwaarschriftencommissie om:

- Het bezwaar ontvankelijk te verklaren;
- Het bezwaar ongegrond te verklaren;
- Het verkeersbesluit van 17 juli 2024 in stand te laten.

1.2 Dit betekent dat u terecht twee parkeerplaatsen (t.b.v. één laadpunt) ter hoogte van de Jesse Owenshof 12 hebt aangewezen voor het opladen van elektrische voertuigen.

1.3 Hieronder leest u hoe wij tot dit advies zijn gekomen.

2. Aanleiding

2.1 De aanleg van elektrische laadpalen komt voort uit het beleid dat de gemeente Amsterdam elektrisch vervoer stimuleert, zoals vastgesteld In de agenda duurzaamheid op 11 maart 2015. Daarnaast heeft de gemeente Amsterdam dit in het actieplan schone lucht herhaald en daarbij ingezet op investering van de uitbreiding van de laadinfrastructuur. Dit heeft de gemeente Amsterdam uiteengezet in het strategisch plan Laadinfrastructuur 2020-2030.

2.2 Op 17 juli 2024 hebt u een verkeersbesluit genomen. U besloot twee parkeerplaatsen ter hoogte van perceel Jesse Owenshof 12 (parkeervaknummers 123284490724 en 123282490718) aan te wijzen voor het opladen van elektrische voertuigen door het plaatsen van een bord volgens model E8 (parkeergelegenheid alleen bestemd voor het opladen van elektrische voertuigen) van Bijlage I van het RVV 1990, gecombineerd met onderbord OB504 met daarop

afgebeeld twee pijlen op een hoek van 45° (RVV 1990). In verband met dit besluit vervallen twee reguliere parkeerplaatsen aan de Jesse Owenshof ter hoogte van huisnummer 12.

2.3 Op 25 juli 2024 maakte de heer ten Bosch (hierna: bezwaarmaker), woonachtig aan de Jesse Owenshof 13 te Amsterdam, bezwaar tegen dit besluit.

3. Ontvankelijkheid

Wij moeten eerst beoordelen of het bezwaarschrift aan de gestelde eisen van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb) voldoet. Het bezwaarschrift is binnen de gestelde termijn ontvangen. Ook is voldaan aan de vormvoorschriften uit de Awb. Wij zijn daarom van oordeel dat het bezwaarschrift ontvankelijk is. Dit betekent dat wij de bezwaren inhoudelijk kunnen beoordelen.

4. Bezwaren

Bezwaarmaker voert kort samengevat het volgende aan:

- Aangezien bewoners van het Jesse Owenshof over een eigen parkeerplaats in de inpandige parkeergarage beschikken, is de aanvraag onnodig en niet volgens de voorwaarden van het verkeersbesluit.
- Alternatieve locatie elektrisch laadpunt.
- Creëren nieuwe parkeerplaats elektrisch laadpunt.
- Met dit besluit verdwijnen er twee reguliere parkeerplaatsen en daarmee ook twee minder parkeerplaatsen voor onze bezoekers.

5. Telefonisch horen

Bezwaarmaker is in de gelegenheid gesteld om te worden gehoord over zijn bezwaarschrift. Op 10 september 2024 heeft een telefonische hoorzitting plaatsgevonden. Bij de hoorzitting waren aanwezig: de heer J.A. ten Bosch (bezwaarmaker), mevrouw M. Yahia (voorzitter) en mevrouw R.N.E. Vijent (secretaris). Het hoorverslag staat in bijlage II bij dit advies.

6. Toepasselijke wet- en regelgeving

De toepasselijke wet- en regelgeving staat in bijlage I bij dit advies.

7. Overwegingen

Wij beoordelen of u het verkeersbesluit op juiste gronden nam.

<u>Vraaggestuurde aanpak en datagestuurde aanpak</u>

Bezwaarmaker verwijst naar het verkeersbesluit, waarin staat dat een oplaadplaats alleen aangevraagd kan worden als er geen eigen parkeerplek beschikbaar is, zoals in een parkeergarage van een Vereniging van Eigenaren. Aangezien bewoners van het Jesse Owenshof wel beschikken over een eigen parkeerplaats in de inpandige parkeergarage, vindt hij de aanvraag onnodig.

Echter is deze laadpaal niet geplaatst op basis van een bewonersaanvraag, maar door middel van een datagestuurde aanpak, die de gemeente sinds 2022 hanteert.

Momenteel werkt de gemeente niet langer enkel vraaggestuurd, waarbij een laadpaal wordt geplaatst nadat een bewoner een aanvraag indient. Dit proces, dat inclusief het verkeersbesluit, de aansluiting en de plaatsing gemiddeld 4 tot 6 maanden in beslag neemt, bleek te lang gezien de groeiende vraag naar laadpunten. Tegen 2030 verwachten we namelijk een behoefte aan ongeveer 18.000 publieke laadpunten in de stad.

Daarom is er gekozen voor een strategische, datagestuurde benadering. Dit houdt in dat er nieuwe laadpalen geplaatst worden op basis van gegevens over het gebruik van de bestaande laadinfrastructuur in de buurt. Zodra de bezettingsgraad van laadpalen in een bepaalde wijk, 's avonds of overdag, een bepaald niveau bereikt, worden er automatisch extra laadpalen geplaatst, zonder dat hier eerst een aanvraag voor nodig is.

De laadpaal ter hoogte van de Jesse Owenshof 12 is dus geplaatst omdat de data aangaf dat er in dat gebied een toenemende vraag naar laadpunten is of wordt verwacht. Deze aanpak zorgt ervoor dat laadpalen tijdig beschikbaar zijn, zonder lange wachttijden voor bewoners met elektrische voertuigen. Bovendien wordt deze uitbreiding uitgevoerd op vooraf vastgestelde locaties binnen een wijklocatieplan, zodat er proactief kan worden ingespeeld op de toekomstige vraag.

<u>Gekozen locatie vs. alternatieve locatie</u>
Bezwaarmaker stelt voor om de laadpaal aan de andere zijde van de Jesse Owenshof 12 te plaatsen (bij het water), of om een nieuwe parkeerplaats te creëren en de laadpaal daar te plaatsen in plaats van de gekozen locatie. Reden hiervoor is dat de oplaadplaats ten koste gaat van de beschikbare parkeerplekken voor bezoekers.

Bij het bepalen van de locatie worden verschillende factoren in overweging genomen, waaronder de bekabeling, verkeersveiligheid en beperkte (zicht) overlast voor omwonenden. Het is niet wenselijk om een nieuwe parkeerplaats voor laadpalen te creëren, omdat dit overlast kan veroorzaken voor de bewoners. Daarom is er bewust gekozen voor een locatie die de minste impact heeft of de directe omgeving. 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, financiële overwegingen, de zichtbaarheid vanaf de hoofdweg en de afstand van de laadpaal ten opzichte van de gevel. De gekozen locatie is op alle aspecten als geschikt aangemerkt.

Wij zijn van oordeel dat de gekozen locatie voor de laadpaal met bijbehorende parkeervakken voldoet aan het beleid en de richtlijnen. Uit rechtspraak blijkt dat de aanwezigheid van andere geschikte locaties de gekozen locatie niet minder geschikt maakt. De uitspraak is te vinden via www.rechtspraak.nl onder vermelding van kenmerk ECLI:NL:RVS:2021:2022.

Bezwaarmaker heeft niet voldoende aangetoond op welke manier er sprake is van benadeling door de aanleg van de elektrische laadpaal. Bezwaarmaker heeft aangegeven geen direct probleem te ondervinden, aangezien hij zijn auto in de parkeergarage parkeert. Zijn bezwaar richt zich voornamelijk op de mogelijke gevolgen voor bezoekers van het Jesse Owenshof. Hij maakt zich zorgen dat de oplaadpaal het aantal vrije parkeerplekken voor bezoekers zal verminderen, wat kan leiden tot overlast en parkeermoeilijkheden voor hen.

Het enkele feit dat de oplaadplaats ten koste gaat van parkeerplekken voor bezoekers is niet voldoende om tot heroverweging van de gekozen locatie over te gaan. De commissie komt tot de conclusie dat het besluit op goede gronden is genomen.

8. Conclusie

Samengevat vinden wij dat geen omstandigheden zijn gebleken die tot een andere beslissing zouden moeten leiden.

De commissie adviseert u het bezwaarschrift ongegrond te verklaren en het verkeersbesluit in stand te laten.

Amsterdam, 7 oktober 2024

De bezwaarschriftencommissie,

M. Yahia
Voorzitter



R.N.E. Vijent
Secretaris



Bijlage I: Relevante wet- en regelgeving

- Artikel 2 en 15 van de Wegenverkeerswet 1994;
- Het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (RVV 1990);
- Artikel 21 van de bepalingen en de uitvoeringsvoorschriften van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (BABW);
- Artikel 7:11 van de Algemene wet Bestuursrecht (Awb);
- De Verordening op de stadsdelen en het stadsgebied Amsterdam 2022;
- De ondermandaat besluiten van de stadsdelen.

Daarnaast gelet op:

- Het Actieplan Schone Lucht (oktober 2019);
- De inrichtingsprincipes voor een autoluwe stad (september 2019);
- Het beleid en de richtlijnen "uitbreiding en realisatie van openbare infrastructuur in Amsterdam" (22 februari 2016);
- Voorrang voor een Gezonde Stad (25 juni 2008);
- Het Plan van Aanpak Elektrisch Vervoer "Amsterdam Elektrisch" (nr. 383 van afd. 1 van het Gemeenteblad, 2009);
- Het besluit Opschaling netwerk oplaadinfrastructuur elektrisch rijden (College van B&W, 29 juni 2010).

Bijlage II – Verslag telefonische hoorzitting

Tijdens de hoorzitting heeft bezwaarmaker zijn punten uit het bezwaarschrift herhaald en toegelicht.

Bezwaarmaker heeft aangegeven dat alle bewoners van het Jesse Owenshofcomplex over een eigen parkeerplaats beschikken in de inpandige parkeergarage van het complex. Volgens hem is het daarom overbodig om een oplaadpaal te plaatsen in de openbare ruimte, omdat elke bewoner al een privéparkeerplaats heeft waar eventueel een laadpunt kan worden geïnstalleerd.

Hij stelt dat het niet gerechtvaardigd is om een publieke laadpaal te installeren als die mogelijk zal worden gebruikt voor bijvoorbeeld een tweede elektrische auto van een bewoner, ten koste van de schaarse vrije parkeerplaatsen die momenteel beschikbaar zijn voor bezoekers van het hof. Dit zou volgens hem de parkeermogelijkheden voor bezoekers beperken.

Bezwaarmaker wijst erop dat in het betreffende verkeersbesluit staat dat een oplaadpaal kan worden aangevraagd als er geen eigen parkeerplek beschikbaar is, zoals in een parkeergarage van een vereniging van eigenaren. Aangezien bewoners van het Jesse Owenshof wél over een eigen parkeerplaats in de inpandige parkeergarage beschikken, acht hij de aanvraag onnodig en niet volgens de voorwaarden van het verkeersbesluit.

De voorzitter heeft vervolgens aan bezwaarmaker aangegeven dat deze laadpaal wordt aangelegd door middel van een datagestuurde aanpak en geen vraaggestuurde aanpak, waarbij een laadpaal wordt geplaatst nadat een bewoner een aanvraag indient. Daarbij wordt op buurtniveau gemeten hoe vaak de bezettingsgraad van de al aanwezige palen wordt overschreden.

Bezwaarmaker heeft aangegeven zelf geen direct probleem te vinden, omdat hij zijn auto in de parkeergarage parkeert. Hij geeft aan dat het plaatsen van deze oplaadpaal het aantal vrije parkeerplekken voor bezoekers zal verminderen.

Verder heeft bezwaarmaker verzocht of de laadpaal niet op een andere plek kan worden geplaatst, bijvoorbeeld aan de andere zijde van de Jesse Owenshof 12(bij het water) of op een locatie die minder invloed heeft op de beschikbare parkeerplaatsen voor bezoekers. Daarnaast vroeg bezwaarmaker of er wellicht een extra parkeerplaats kan worden gecreëerd voor de laadpaal, zodat deze niet ten koste gaat van de huidige parkeerplekken.

De voorzitter gaf aan dat er bij het bepalen van de locatie verschillende factoren in overweging worden genomen waaronder: boven- en ondergrondse elektriciteitskabels, de verkeersveiligheid, beperkte (zicht) overlast voor omwonenden. Het creëren van een nieuwe parkeerplaats voor laadpalen niet wenselijk is, omdat dit hinder kan veroorzaken voor de omwonenden. Daarom wordt er bewust gekozen voor een locatie die de minste impact heeft op de directe omgeving.