VN2026-010611
Juridisch Bureau

Gemeente Amsterdam

DB

Hamervoordracht voor DB Stadsdeel Weesp DB van 22 september 2026

Portefeuille

Agendapunt B1

Tekst van openbare besluiten wordt gepubliceerd

Onderwerp

Beslissen op het bezwaarschrift gericht tegen het verkeersbesluit van 12 februari 2026 waarbij twee parkeerplaatsen ten behoeve van één laadpunt ter hoogte van de J.A. Fijnvandraatlaan 85 zijn aangewezen voor het opladen van elektrische voertuigen.

Het dagelijks bestuur Stadsdeel Weesp DB besluit

In te stemmen met het advies van de bezwaarschriftencommissie:

- het bezwaarschrift ongegrond te verklaren;
- het verkeersbesluit van 12 februari 2026 in stand te laten.

Kernboodschap

Het dagelijks bestuur besluit het bezwaarschrift ongegrond te verklaren en het verkeersbesluit van 12 februari 2026 in stand te laten. Dat betekent dat terecht twee parkeerplaatsen ten behoeve van één laadpunt ter hoogte van de J.A. Fijnvandraatlaan 85 zijn aangewezen voor het opladen van elektrische voertuigen.

Bestuurlijke achtergrond

Op 12 februari 2026 besloot het college een elektrisch laadpunt te realiseren aan de J.A. Fijnvandraatlaan ter hoogte van huisnummer 85 te Weesp, waarbij twee parkeerplaatsen worden aangewezen voor het opladen van elektrische voertuigen. Dit besluit is op 16 februari 2026 gepubliceerd in het Gemeenteblad, nr. 69699.

Tegen dit besluit is op 18 februari 2026 een bezwaarschrift ingediend door bezwaarmaker.

Bezwaarmaker heeft aangegeven af te zien van een hoorzitting en heeft verzocht om op basis van de stukken een beslissing op zijn bezwaar te nemen.

Op 6 mei 2026 is de beslissing op het bezwaar met zes weken verdaagd.

Bestuurlijke prioriteit

n.v.t.

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 houden de bezwaren het volgende in:

- Locatiekeuze

Bezwaarmaker geeft aan voorstander te zijn van het plaatsen van laadpalen, maar vindt de gekozen locatie niet de meest logische. Volgens hem is het op de gekozen locatie altijd druk met parkeren, terwijl op het naastgelegen parkeerterrein doorgaans voldoende plaats beschikbaar is.

- Verkeersveiligheid en breedte stoep

Bezwaarmaker stelt dat door het plaatsen van de laadpaal de stoep wordt versmald. De versmalling van de stoep en de laadkabels die bij het gebruik van de laadpaal aanwezig zijn, zijn volgens hem niet bevorderlijk voor de veiligheid van voetgangers.

- Alternatieve locatie

Bezwaarmaker stelt voor om de laadpaal met de twee bijbehorende parkeerplaatsen op het naastgelegen parkeerterrein te situeren. Volgens bezwaarmaker ligt deze alternatieve locatie hemelsbreed ongeveer tien meter van de gekozen locatie. Op die manier kan volgens hem eveneens een laadvoorziening in de buurt worden gerealiseerd, zonder dat dit hinder oplevert voor het doorgaande verkeer en zonder dat op de door het college gekozen locatie reguliere parkeerplaatsen aan het bestaande parkeeraanbod worden onttrokken.

De bezwaarschriftencommissie overweegt hierover het volgende.

Locatiekeuze

Publieke laadinfrastructuur wordt volgens het Strategisch Plan Laadinfrastructuur 2020-2030 datagestuurd en strategisch uitgerold. De analyse voor strategische plaatsing is op buurtniveau uitgevoerd door de vertegenwoordiger van Laadinfra, die heeft geconcludeerd dat uitbreiding van het laadnetwerk in deze buurt nodig is. De bezwaarschriftencommissie is van oordeel dat deze uitbreiding in overeenstemming is met het gemeentelijk beleid.

Alternatieve locatie

De gekozen locatie is voorafgaand aan het besluit beoordeeld op technische en verkeerskundige haalbaarheid, waarbij onder meer rekening is gehouden met de ondergrondse bekabeling van het bestaande laadnetwerk. Dat er andere locaties zijn die mogelijk ook geschikt zijn, maakt de gekozen locatie niet minder geschikt (ABRvS 8 september 2021, ECLI:NL:RVS:2021:2022). Uit onderzoek van de afdeling Laadinfrastructuur naar de door bezwaarmaker voorgestelde alternatieve locatie is gebleken dat zich daar direct meerdere grote bomen bevinden, waardoor de laadpaal te dicht bij deze bomen en de bijbehorende wortelstelsels zou moeten worden geplaatst. De alternatieve locatie is om die reden niet geschikt bevonden. De bezwaarschriftencommissie ziet daarom geen aanleiding om de gekozen locatie te heroverwegen.

Belangenafweging

Uit vaste rechtspraak volgt dat een verkeersbesluit als een normale maatschappelijke ontwikkeling moet worden beschouwd; de nadelige gevolgen daarvan behoren in beginsel voor rekening van de betrokkenen te blijven (ABRvS 14 juli 2024, ECLI:NL:RVS:2004:AQ1051). Het bestuursorgaan komt bij het nemen van een verkeersbesluit 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 dienen en inzichtelijk moet zijn hoe de betrokken belangen tegen elkaar zijn afgewogen.

Het algemene belang van het stimuleren van elektrisch rijden ten behoeve van de luchtkwaliteit sluit aan bij de gemeentelijke ambitie dat al het verkeer binnen de Amsterdamse bebouwde kom in 2030 uitstootvrij rijdt (Actieplan Schone Lucht). Het plaatsen van elektrische laadpunten is hiervoor een logische en noodzakelijke stap.

Het persoonlijke belang van bezwaarmaker bij het behoud van parkeergelegenheid weegt hier niet tegenop. Hoge parkeerdruk is weliswaar vervelend, maar vormt op zichzelf geen reden om van het plaatsen van een laadpunt af te zien (ABRvS 14 februari 2018, ECLI:RVS:2018:489). Het aandeel oplaadpunten ten opzichte van het totale aantal openbare parkeerplekken in De Klomp bedraagt op dit moment 4,8%, een relatief klein percentage dat naar het oordeel van de bezwaarschriftencommissie voldoende ruimte laat voor niet-elektrische voertuigen.

Verkeersveiligheid en breedte stoep

De laadpaal wordt geplaatst overeenkomstig de geldende richtlijnen voor de inrichting van de openbare ruimte. Er zijn geen aanknopingspunten voor het oordeel dat na plaatsing van de laadpaal onvoldoende ruimte voor voetgangers resteert of dat hierdoor een verkeersonveilige situatie ontstaat. De afdeling Laadinfrastructuur heeft toegelicht dat de laadpaal op de gekozen locatie de stoep niet verder zal versmallen dan de lantaarnpaal die daar al aanwezig is. De laadkabel is bovendien alleen aanwezig gedurende de laadhandeling en loopt tussen de laadpaal en een direct daarnaast geparkeerd voertuig. Er is geen aanleiding om aan te nemen dat hierdoor een onaanvaardbaar risico voor voetgangers ontstaat.

Conclusie

De bezwaarschriftencommissie adviseert om de bezwaarschriften ongegrond te verklaren en het besluit van 12 februari 2026 in stand te laten.

Advies en afstemming

Advies van de bezwaarschriftencommissie, zaaknummer JB.26.002576.001, d.d. 2 september 2026.

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
AD2026-046844	Stadsdeel Weesp DB Hamervoordracht (pdf)
AD2026-046845	VERTROUWELIJK - Advies JB.26.002576.001.pdf (pdf)

Uitslag

A Akkoord
Bezwaar ongegrond.