VN2026-013564
Juridisch Bureau

Gemeente Amsterdam

DB

Hamervoordracht voor DB Stadsdeel Weesp DB van 10 november 2026

Portefeuille

Agendapunt B2

Tekst van openbare besluiten wordt gepubliceerd

Onderwerp

Beslissen op het bezwaarschrift gericht tegen het verkeersbesluit van 25 februari 2026 waarmee twee parkeerplaatsen ten behoeve van één laadpunt ter hoogte van de Achterherengracht 2 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 25 februari 2026 ongewijzigd in stand te laten.

Kernboodschap

Het dagelijks bestuur besluit het bezwaarschrift ongegrond te verklaren en het verkeersbesluit van 25 februari 2026 ongewijzigd in stand te laten. Dat betekent dat terecht twee parkeerplaatsen (t.b.v. één laadpunt) ter hoogte van de Achterherengracht 2 te Weesp zijn aangewezen voor het opladen van elektrische voertuigen.

Bestuurlijke achtergrond

Op 25 februari 2026 nam het college een verkeersbesluit. Het college besloot een elektrisch laadpunt te realiseren aan de Achterherengracht ter hoogte van huisnummer 2 te Weesp. Dit besluit werd op 27 februari 2026 gepubliceerd in het gemeenteblad nr. 89241. In verband met dit besluit vervallen twee reguliere parkeerplaatsen aan de Achterherengracht ter hoogte van huisnummer 2 te Weesp.

Op 2 en 9 maart 2026 hebben meerdere omwonenden bezwaar gemaakt tegen dit besluit.

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:

Volgens bezwaarmakers is de parkeerdruk al hoog.

Door extra laadplaatsen verdwijnen reguliere parkeerplaatsen. Ook wijzen zij op parkeerzonering en op minder beschikbare plekken in de praktijk.

Bestaande laadplaatsen en noodzaak van extra laadplaatsen.

Volgens bezwaarmakers zijn er al meerdere laadplaatsen in de directe omgeving. Zij stellen dat bestaande laadplaatsen regelmatig leeg zijn, terwijl gewone autos daar niet mogen parkeren. Zij vragen daarom waarom extra laadplaatsen op korte afstand nodig zijn.

Locatiekeuze en onderzoek naar alternatieven

Bezwaarmakers vinden onvoldoende duidelijk waarom juist deze locatie is gekozen. Zij vragen of onderzoek is gedaan naar parkeerdruk, gebruik van bestaande laadpalen en alternatieve locaties. Daarbij noemen zij onder meer de Herengracht als mogelijke andere locatie.

Overwegingen

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. De strategie hiervoor is uitgewerkt in het *Strategisch Plan Laadinfrastructuur 2020 2030 (hierna: het Strategisch Plan)*.

Ten aanzien van het bepalen van de locatie

Locatiebepaling op buurtniveau

Deze locatie is niet geselecteerd wegens een vastgestelde piekbezetting van nabijgelegen laadpunten, maar op grond van strategische uitbreiding van het publieke laadnetwerk. Het Strategisch plan Laadinfrastructuur 20202030 biedt hiervoor uitdrukkelijk ruimte: uitbreiding kan ook plaatsvinden op locaties waar op basis van prognoses een toenemende laadbehoefte wordt verwacht (p. 34, Uitgangspunt 3). Een actuele, datagestuurde noodzaak zoals bestaande piekbezetting is bij toepassing van dit uitgangspunt dan ook niet doorslaggevend.

Bepalen van de exacte locatie

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, leidingen, boomwortels, gasleidingen, trottoirbreedte, obstakels in de openbare ruimte, de zichtbaarheid van de locatie, de afstand van de laadpaal ten opzichte van de gevel, voldoende ruimte tussen twee openbare parkeervakken om de laadpaal veilig en toegankelijk te kunnen plaatsen. De gekozen locatie is op alle aspecten als geschikt aangemerkt. Ook is rekening gehouden met eventuele hinder, door het oplaadpunt niet voor het raam van bewoners te plaatsen. Dat er andere locaties zijn die mogelijk ook geschikt zijn, maakt de gekozen niet minder geschikt.

Belangenafweging

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 sluit aan bij de gemeentelijke ambitie dat al het verkeer binnen de Amsterdamse bebouwde kom in 2030 uitstootvrij rijdt en de gehele gemeente in 20250 uitstootvrij is. Voor het bereiken van dit doel is een openbaar netwerk van oplaadlocaties noodzakelijk.

Persoonlijk belangen (Parkeerdruk)

Voorts neemt de commissie in aanmerking dat met het verkeersbesluit geen parkeerplaatsen fysiek worden opgeheven. De betreffende parkeerplaatsen worden aangewezen voor een specifiek gebruik, te weten het parkeren en opladen van elektrische voertuigen. Het besluit leidt daarmee tot een wijziging van het gebruik van bestaande parkeerplaatsen. Uit de door de gemeente verstrekte gegevens volgt bovendien dat het aandeel oplaadpunten ten opzichte van het aantal openbare parkeerplaatsen in het Herensingelkwartier 5,69 procent bedraagt. Gelet hierop acht de commissie de invloed van de aangewezen laadplaatsen op de totale parkeerdruk beperkt.

Naar het oordeel van de commissie vormt de enkele omstandigheid dat sprake is van parkeerdruk geen grond om van de plaatsing van een laadpaal af te zien. In een stedelijke omgeving is op veel plaatsen sprake van een hoge parkeerdruk. Dit geldt temeer voor gebieden waar behoefte bestaat aan openbare laadinfrastructuur. Dat sprake is van parkeerdruk, betekent daarom niet dat in een dergelijk gebied geen laadvoorzieningen kunnen worden gerealiseerd.

De commissie onderkent dat een hoge parkeerdruk voor bewoners belastend kan zijn. Dit leidt echter niet tot het oordeel dat de nadelige gevolgen van het verkeersbesluit onevenredig zijn in verhouding tot de daarmee te dienen doelen. Naar het oordeel van de commissie heeft de gemeente in redelijkheid een groter gewicht mogen toekennen aan het belang van de uitbreiding van een openbaar oplaadnetwerk dan aan het belang bij behoud van de betreffende parkeerplaatsen voor algemeen gebruik.

De commissie overweegt dat de belangen op een juiste wijze tegen elkaar zijn afgewogen. Dat niet iedereen zich kan vinden in de gemaakte afweging, is geen aanleiding anders te oordelen.

Conclusie

Samengevat zijn er geen omstandigheden gebleken die volgens de bezwaarschriftencommissie in heroverweging tot een andere beslissing zouden moeten leiden. De bezwaarschriftencommissie adviseert daarom om het bezwaarschrift ongegrond te verklaren en het verkeersbesluit van 25 februari 2026 in stand te laten.

Advies en afstemming

n.v.t.

Duurzaamheid

Niet van toepassing. Bij de voorbereiding van het oorspronkelijke (primaire) besluit zijn mogelijke gevolgen voor de duurzaamheid betrokken. In deze beslissing op bezwaar blijft de gemaakte afweging ongewijzigd.

Participatie

n.v.t.

Financiële onderbouwing

n.v.t.

VN2026-013564
Juridisch Bureau

Gemeente Amsterdam

DB

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**
AD2026-059230	Stadsdeel Weesp DB Hamervoordracht (pdf)
AD2026-059232	VERTROUWELIJK - Advies bezwaarschriftencommissie - Achterherengracht-JB.26.003580.001 tm 2 en 4.pdf (pdf)

Uitslag

A Akkoord