

ADVIESNOTA voor burgemeester en wethouders**Openbare besluitenlijst**

Zaaknummer: 40828-2025

Medewerker	:	Marrit Bos
Team	:	BOR & PM
Datum	:	1 oktober 2025
Portefeuillehouder	:	wethouder Marcel Blind

BIJLAGEN:

Definitief advies van de bezwarenadviescommissie, zaaknummer 21335-2025
Brief beslissing op bezwaarschrift reclamant 1, zaaknummer 21335-2025
Laadvisie Olst-Wijhe, zaaknummer 17730-2021
Uitspraak Raad van State, zaaknummer 40862-2025,
Persbericht – Gemeente houdt verkeersbesluit voor laadpaal aan de Wittemerslag in stand – zaaknummer 42366-2025

AFSTEMMING MET

- ☒ Openbaar
☐ Vertrouwelijk

ONDERWERP

Adviesnota bezwarenadviescommissie reserveren parkeerplaatsen ten behoeve van het laden van elektrische voertuigen op de Wittemerslag Wijhe

BESLUIT burgemeester en wethouders

1. Het verkeersbesluit van 24 april 2025 in stand te houden.
2. Contrair gaan op het advies van de bezwarenadviescommissie en het bezwaarschrift van reclamant 1 tegen het verkeersbesluit van 24 april 2025 ongegrond te verklaren.

SAMENVATTING

De bezwarenadviescommissie heeft advies uitgebracht over een bezwaarschrift tegen het verkeersbesluit van 24 april 2025 om twee parkeerplaatsen te reserveren ten behoeve van het opladen van elektrische voertuigen. De commissie acht de bezwaren van reclamant gegrond en oordeelt dat er nader onderzoek en motivering nodig is. Het college neemt dit advies niet over en besluit het verkeersbesluit ongewijzigd in stand te laten.

AANLEIDING

Op 1 mei 2025 heeft reclamant bezwaar ingediend tegen het verkeersbesluit van 24 april 2025, om twee parkeerplaatsen te reserveren voor het opladen van elektrische voertuigen op de Wittemerslag ter hoogte van huisnummer 2 te Wijhe. Het bezwaarschrift is voorgelegd aan de bezwarenadviescommissie.

De bezwarenadviescommissie heeft op 8 juli 2025 een hoorzitting gehouden en vervolgens een advies uitgebracht over het bezwaarschrift.

Overwegingen over de bezwaren en het besluit

In artikel 7:11, eerste lid, Awb, is bepaald dat indien het bezwaar ontvankelijk is, op grondslag daarvan een heroverweging plaatsvindt van het bestreden besluit.

Bewoners met een elektrische auto wonen niet aan de Wittemerslag, maar aan de Kolkweiden.

De commissie constateert dat het college stelt dat er twee aanvragen zijn ingediend door inwoners waarvan de één op 65 meter en de andere op 200 meter van de gekozen locatie woont. Beide inwoners wonen niet in de straat Wittemerslag. Het college geeft aan dat de twee aanvragen zijn gecombineerd om te komen tot één locatie: het uitgangspunt is dat één laadpaal door twee auto's tegelijk benut moet kunnen worden. De locatie Wittemerslag voldoet verder aan de technische eisen die worden gesteld bij de keuze van een locatie voor een laadpaal. De commissie begrijpt het standpunt van bezwaarde dat bewoners in beginsel in de eigen straat zouden moeten parkeren en daar eventueel voorzieningen (laten) treffen voor elektrisch laden, maar acht het redelijk dat het college aanvragen combineert en dat hoofdzakelijk de technische eisen een voorwaarde zijn bij het kiezen van een locatie. Zij merkt hierbij op dat de parkeerplaatsen zich bevinden in de openbare ruimte en constateert dat de uitleg van het college past binnen de Laadvisie van de gemeente Olst-Wijhe.

Echter, de commissie constateert dat het college onvoldoende heeft gemotiveerd dat, de 'ladder van het laden' die is opgenomen in de Laadvisie van de gemeente Olst-Wijhe, is gevolgd. Uit de stukken blijkt niet dat de aanvraag ziet op elektrische auto's die niet op eigen terrein kunnen laden. Daarnaast is ook niet gemotiveerd dat de aanvrager voor de laadpaal niet semipubliek kan laden binnen een afstand van 250 meter tot zijn eigen woning. De commissie adviseert dit nader te motiveren in de beslissing op bezwaar.

Onvoldoende parkeerplaatsen in de straat

Verder merkt de commissie op dat het college geen onderzoek heeft uitgevoerd naar de parkeerdruk in het gebied en/of de straat, waardoor er geen gedegen belangenafweging plaats heeft gevonden. De commissie constateert dat het college sinds 2019 op de hoogte is van het gebrek aan parkeerplaatsen in de straat van bezwaarde. De commissie adviseert om onderzoek te doen naar de parkeerdruk en dit mee te nemen in de belangenafweging.

Conclusie

De commissie adviseert, op grond van artikel 3:2, 3:4 en 3:46 Awb, om de parkeerdruk te onderzoeken in de straat en het gebied van de beoogde locatie van de laadpaal en de uitkomsten daarvan, en van het feit dat er sinds 2019 gesprekken worden gevoerd met het college over de parkeerdruk specifiek aan de Wittemerslag, mee te nemen in de belangenafweging. De commissie geeft het college in overweging om met de bewoners van de Wittemerslag in gesprek te gaan over realisatie van extra parkeerplaatsen. De commissie adviseert om de ladder van het laden nader te motiveren in de beslissing op bezwaar én de zojuist genoemde belangenafweging te toetsen. Ten overvloede merkt de commissie op dat zij er niet van overtuigd is dat de concessie het college dwingt om zonder nadere belangenafweging de aangewezen plek voor een laadpaal te realiseren. De commissie is van oordeel dat het college hiervoor een zelfstandige belangenafweging mag maken, waarin de gevolgen van belanghebbenden worden overwogen.

Advies van de commissie

Gelet op het vorenstaande adviseert de commissie uw college:

1. bezwaarde ontvankelijk te verklaren;
2. het bezwaarschrift gericht tegen het besluit gegrond te verklaren;
3. het bestreden besluit nader te motiveren en aan de hand van deze motivering het besluit al dan niet in stand te laten.

BEOOGD RESULTAAT

1. Het nemen van een beslissing op het bezwaarschrift.

KADER

Artikel 24, lid 1, sub d ten 2e van het RVV 1990 meldt dat een bestuurder zijn voertuig niet mag parkeren op een parkeergelegenheid op een andere wijze of met een ander doel dan op het bord of op het onderbord is aangegeven. Het reserveren van deze parkeerplaatsen kan dan ook worden gerealiseerd door middel van het plaatsen van het verkeersbord E8c van bijlage 1 van het RVV 1990 (parkeergelegenheid alleen bestemd voor het opladen van elektrische voertuigen) met een onderbord dat aanduidt dat het verkeersbord van toepassing is op twee parkeervakken. In het kader van herkenbaarheid worden de parkeervakken voorzien van een stekkersymbool.

Op grond van artikel 12 van het BABW is voor het plaatsen van het verkeersbord E8c van bijlage 1 van het RVV 1990 een verkeersbesluit vereist.

Op grond van artikel 24 van het BABW heeft de verkeersadviseur van de politie ingestemd met de verkeersmaatregel.

Volgens *artikel 26 van het BABW* geschiedt de bekendmaking van verkeersbesluiten door plaatsing van het besluit in het digitale Gemeenteblad.

Volgens *artikel 21 van het BABW* vermeldt de motivering van het verkeersbesluit in ieder geval welke doelstelling of doelstellingen met het verkeersbesluit worden beoogd. Daarbij wordt aangegeven welke van de in *artikel 2 van de Wegenverkeerswet (hierna: WVV)* genoemde belangen ten grondslag liggen aan het verkeersbesluit. Indien tevens andere van de in artikel 2 genoemde belangen in het geding zijn, wordt voorts aangegeven op welke wijze de belangen tegen elkaar zijn afgewogen.

De verkeersmaatregel strekt tot het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan. Daarnaast strekt de maatregel tot het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu, bedoeld in de Wet milieubeheer. Deze belangen worden belangrijker geacht dan het belang van het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer.

ARGUMENT VOOR

1. De locatie aan de Wittemerslag is gekozen naar aanleiding van twee aanvragen die bij de CPO zijn gedaan. Deze zijn getoetst aan de afgesproken criteria en de CPO heeft voorstellen gedaan voor twee locaties in de buurt (voor iedere aanvraag één laadpaal). Gezien eerdere meldingen over een hoge parkeerdruk in de wijk hebben de gemeente en de CPO in overleg besloten om één laadpaal te realiseren. De locatie aan de Wittemerslag is geschikt voor het aanleggen van een laadpaal. Ondergronds is de juiste aansluiting aanwezig en er is voldoende ruimte voor het plaatsen van de laadpaal. De locatie is binnen 250 meter van het huisadres van beide aanvragers.

Er zijn ook andere locaties onderzocht, maar deze bleken niet haalbaar. Bij de keuze van een locatie voor een laadpaal moet er rekening gehouden worden met de volgende criteria:

- De juiste ondergrondse aansluiting voor de elektra moet binnen 25 meter van de gekozen locatie aanwezig zijn;
- Er moet voldoende ruimte binnen het parkeervak of daarbuiten zijn voor het plaatsen van een laadpaal;
- Indien de laadpaal op een trottoir geplaatst wordt moet er een minimale obstakelvrije ruimte van 1,20 meter op het trottoir overblijven (CROW-richtlijn);

De locatie aan de Wittemerslag voldoet aan deze criteria. Binnen de afgesproken loopafstand van de adressen van de aanvragers zijn geen andere locaties die aan deze criteria voldoen.

ARGUMENTEN TEGEN

1. De commissie is van mening dat er onvoldoende is gemotiveerd dat de 'ladder van het laden' is gevolgd en dat er geen onderzoek is gedaan naar de parkeerdruk in het gebied en/of in de straat.

Ladder van Laden

De Ladder van Laden is opgenomen in de Laadvisie Olst-Wijhe. De laadvisie is als bijlage bijgevoegd

Ladder van Laden

Alleen wanneer de e-rijder afhankelijk is van de openbare ruimte om zijn/haar voertuig te laden is er sprake van een publieke laadbehoefte. Dit geldt bijvoorbeeld voor bewoners zonder eigen oprit of voor bezoekers/werknemers in gebieden waar geen openbaar toegankelijke parkeervoorziening is om te laden (bijvoorbeeld parkeergarages). Deze prioritering wordt de *ladder van laden* genoemd.

De ladder werkt als volgt:

1. **Eigen terrein:** In eerste instantie wordt een e-rijder geacht op eigen terrein te laden. Dit wordt als het meest wenselijk gezien, omdat dan de parkeerruimte in de openbare ruimte niet onnodig wordt bezet. Ook is vooralsnog het laden op eigen terrein veelal goedkoper dan bij een openbare laadpaal.
2. **Semipubliek laden:** In tweede instantie heeft semipubliek laden prioriteit, bijvoorbeeld in de parkeergarage om de hoek of bij een parkeerplaats bij bedrijf / winkelcentrum e.d.
3. **Openbare ruimte:** Pas wanneer deze opties niet mogelijk of onvoldoende toereikend zijn om de vraag naar laden voldoende te faciliteren, dan wordt de mogelijkheid geboden om in de openbare ruimte te laden.

De locatie aan de Wittemerslag is gekozen naar aanleiding van twee aanvragen die bij de CPO zijn gedaan. Deze zijn getoetst aan bovenstaande criteria en de CPO heeft voorstellen gedaan voor twee locaties in de buurt (voor iedere aanvraag één laadpaal). Gezien eerdere meldingen over een hoge parkeerdruk in de wijk hebben de gemeente en de CPO in overleg besloten om één laadpaal te realiseren. De locatie aan de Wittemerslag is geschikt voor het aanleggen van een laadpaal. Ondergronds is de juiste aansluiting aanwezig en er is voldoende ruimte voor het plaatsen van de laadpaal. De locatie is binnen 250 meter van het huisadres van beide aanvragers.

Beide aanvragers hebben geen mogelijkheid tot laden op eigen terrein. Daarnaast zijn er geen mogelijkheden tot semipubliek laden binnen 250 meter van de adressen van de aanvragers. De adressen behorende bij de aanvragen kunnen vanwege privacyoverwegingen niet genoemd worden in deze openbare adviesnota.

Omdat er binnen 250 meter geen mogelijkheid is om te laden voor beide aanvragers moet er volgens beleid een openbare laadpaal worden geplaatst.

Parkeerdruk

De commissie merkt op dat er geen onderzoek is gedaan naar de parkeerdruk in het gebied waar de laadpaal voorzien is. Bij het opstellen van een verkeersbesluit wordt er door het college een belangenafweging gemaakt. Eén van deze overwegingen ten aanzien van het besluit is 'dat het belang van het ontwikkelen van een openbaar oplaadnetwerk prevaleert boven het verlies aan parkeergelegenheid.'

Er zijn twee aanvragen gedaan voor het plaatsen van een openbare laadpaal. Beide inwoners wonen binnen 250 meter van de gekozen locatie aan de Wittemerslag (200 meter en 65 meter) en parkeren hun auto nu ook in de openbare ruimte. Zij hebben een aanvraag ingediend omdat er een behoefte is hun auto in de buurt van hun woning te kunnen laden. Daarom wordt verwacht dat zij regelmatig gebruik maken van de parkeerplaatsen aan de Wittemerslag en dat de parkeerdruk daarmee niet onredelijk toeneemt binnen de straal van 200 meter.

Op 14 februari 2018 is er uitspraak gedaan door de Raad van State in een zaak tegen de gemeente Almere over verhoogde parkeerdruk door het plaatsen van een laadpaal en het reserveren van parkeerplaatsen ten behoeve van het laden van elektrische voertuigen. De appellant voerde aan dat de laadpaal met twee laadpunten feitelijk twee parkeerplaatsen bezet zou houden voor elektrische auto's, waardoor er te weinig plekken overblijven voor bewoners zonder elektrische auto. Ook stelde de appellant dat alternatieve locaties beter geschikt zouden zijn en dat de gekozen locatie niet goed gemotiveerd was. De rechtbank oordeelde dat het college de belangen van de omwonenden voldoende had meegewogen en in redelijkheid tot het besluit had kunnen komen.

Uitspraak Raad van State:

- De Raad van State bevestigt het oordeel van de rechtbank. Het college heeft bij het aanwijzen van de parkeerplaats voldoende rekening gehouden met de hoge parkeerdruk door slechts één parkeervak aan te wijzen en parkeren exclusief toe te staan zolang er wordt opgeladen.
- Het belang van het opbouwen van een netwerk van laadpunten voor elektrische auto's weegt zwaar, en het college mocht de korte afstand tot de woning van de aanvrager zwaarder laten wegen dan het bezwaar van de omwonenden.

Wij besluiten in het geval van de laadpaal op de Wittemerslag niet tot het reserveren van één parkeerplaats, maar twee parkeerplaatsen (één laadpaal beschikt over twee laadpunten). Volgens de afspraken in de concessie met Vattenfall is het niet toegestaan om één parkeerplaats te reserveren en moet het verkeersbesluit genomen worden voor twee parkeerplaatsen. Daarnaast hebben we de locatie gekozen omdat er twee concrete aanvragen uit de buurt liggen voor het opladen van een elektrische auto bij een openbare laadpaal. We willen de aanvragers de kans geven om tegelijk hun auto's te kunnen laden. Daarnaast verwachten we in de toekomst meerdere elektrische auto's in deze buurt en moeten ook bezoekers van deze straat/wijk voldoende mogelijkheid krijgen om hun elektrische voertuig te laden.

Gezien bovenstaande zijn wij van mening dat er geen nader onderzoek benodigd is en dat het verkeersbesluit in stand kan worden gehouden.

RISICO'S

Tegen dit besluit staat beroep open. Dat is een gebruikelijk risico.

FINANCIËN

n.v.t.

DUURZAAMHEID

In 2021 heeft de gemeente Olst-Wijhe een laadvisie vastgesteld.

In Olst-Wijhe wordt ingezet op reductie van de CO₂ uitstoot. Het stimuleren en faciliteren van elektrisch vervoer maakt dus onderdeel uit van een breder pakket maatregelen om mobiliteit te verduurzamen en draagt bij aan een schonere leefomgeving. Laadinfrastructuur mag geen drempel vormen om elektrisch te gaan rijden.

Om elektrisch rijden mogelijk te maken zijn geschikte laadvoorzieningen dus van belang. Deze laadvoorzieningen nemen (publieke) ruimte in beslag en verhogen de belasting op het elektriciteitsnet.

Goed beleid is nodig om de groei van laadvoorzieningen in goede banen te leiden en zo de overgang naar duurzamer elektrisch transport te faciliteren.

We willen met deze laadvisie in de toenemende laadvraag kunnen voorzien en richting geven aan de transitie naar elektrisch vervoer.

PARTICIPATIE

n.v.t.

COMMUNICATIE

De bezwaarde wordt op de hoogte gesteld van uw beslissing op het bezwaarschrift. De (concept)brief is als bijlage bijgevoegd. Er wordt een persbericht verstuurd over uw beslissing. Deze is als bijlage bijgevoegd.

PLANNING EN UITVOERING

De bezwaarde wordt op de hoogte gesteld van uw beslissing op het bezwaarschrift. De (concept)brief is als bijlage bijgevoegd. Het persbericht wordt verstuurd nadat de bezwaarde op de hoogte is gesteld.