Nota van beantwoording

Verkeersbesluit aanwijzen laadplekken elektrische voertuigen — Batch 316

Kenmerk: VTH2026-58567

Datum voorgenomen verkeersbesluit: 8 juli 2026

Inleiding

Het voorgenomen verkeersbesluit voor het aanwijzen van parkeerplaatsen ten behoeve van het opladen van elektrische voertuigen (Batch 316) heeft ter inzage gelegen. Gedurende deze periode zijn tien zienswijzen ontvangen, waarvan twee betrekking hebben op dezelfde locatie aan de Stuyvesantstraat (t.h.v. nummer 84H). In deze nota worden de ontvangen zienswijzen samengevat en beantwoord.

Voor de locatie Maagdepalmstraat geldt dat de aanwijzing ter hoogte van nummer 86 onder kenmerk VTH2026-58567 valt en de aanwijzing ter hoogte van nummer 36 onder het separate verkeersbesluit met kenmerk VTH2026-60251.

In verband met de bescherming van persoonsgegevens zijn de zienswijzen in deze nota geanonimiseerd. Namen, adresgegevens en overige herleidbare persoonsgegevens zijn niet in deze nota opgenomen; de zienswijzen zijn genummerd (indiener 1 t/m 10) en waar relevant is de betreffende straat vermeld.

Overzicht en beantwoording van de zienswijzen

Indiener 1 — Arenastraat

Samenvatting zienswijze

Indiener vindt het voorgenomen aantal van vier extra laadplaatsen in de Arenastraat te veel, gelet op het beperkte aantal elektrische voertuigen in de straat en de aanwezigheid van eigen oplaadpunten bij enkele woningen. Indiener wijst er daarnaast op dat er ook ruimte nodig is voor de afvalcontainers, en vraagt om verduidelijking van de betekenis van het bord E08c met onderbord ‘10:00 – 22:00 uur’ voor voertuigen zonder laadbehoefte.

Beantwoording

Bij de aanwijzing van toekomstige laadlocaties hanteert de gemeente het uitvoeringskader voor openbare laadinfrastructuur, waarbij onder meer wordt gekeken naar de huidige en toekomstige laadbehoefte, het gebruik van bestaande laadvoorzieningen, een evenwichtige spreiding van laadmogelijkheden, parkeerdruk, de inrichting van de openbare ruimte en de technische uitvoerbaarheid van een locatie, mede in relatie tot aanwezige boven- en ondergrondse infrastructuur. Op basis van deze criteria zijn de voorgenomen locaties als geschikt beoordeeld. Dat er op dit moment relatief weinig elektrische voertuigen in de straat aanwezig zijn, vormt geen aanleiding de voorgenomen locatie te wijzigen: bij de locatiekeuze is juist rekening gehouden met de verwachte groei van elektrisch vervoer en de toekomstige laadbehoefte, mede vanwege netcongestie en lange doorlooptijden voor nieuwe aansluitingen. Om de gevolgen voor de parkeercapaciteit te beperken, wordt in eerste instantie één laadplaats gereserveerd; de tweede laadplaats wordt pas gereserveerd wanneer de ontwikkeling van de laadvraag daartoe aanleiding geeft. Het onderbord met de tekst ‘10:00 – 22:00 uur’ houdt in dat de parkeerplaats uitsluitend binnen deze tijden is gereserveerd voor het opladen van elektrische voertuigen; buiten deze tijden geldt de reservering niet en mag de parkeerplaats door alle voertuigen worden gebruikt.

Indiener 2 — Arenastraat (t.h.v. nummer 32)

Samenvatting zienswijze

Indiener is het niet eens met de aanwijzing van laadplaatsen ter hoogte van Arenastraat 32 (I.31), gelet op het bestaande tekort aan parkeerplaatsen en het feit dat meerdere huishoudens over meerdere voertuigen beschikken. Indiener stelt dat onvoldoende wordt gehandhaafd op het gebruik van de eigen oprit of garage, en oppert een locatie op de hoek bij nummer 32 waar nu geen parkeerplek is, of tussen bestaande vakken, in plaats van bij de plek waar nu de afvalcontainers staan. Aanvullend stelt indiener voor om bewoners met een eigen oprit of garage (onder meer van twee-onder-een-kapwoningen) te faciliteren bij het aanleggen van een eigen laadpunt, bijvoorbeeld door een kabelgoot over de stoep toe te staan, en wijst op het parkeerterrein van een bouwmarkt aan de Oude Middenweg als alternatief met voldoende capaciteit. Indiener vraagt daarnaast aandacht voor bewoners met beperkingen en nachtdienstmedewerkers die extra hinder ondervinden van het verlies van parkeerplekken.

Beantwoording

De gemeente begrijpt de zorgen van indiener over de parkeerdruk in de straat en het verlies van reguliere parkeerplaatsen. Bij de aanwijzing van toekomstige laadlocaties hanteert de gemeente het uitvoeringskader voor openbare laadinfrastructuur, waarbij onder meer wordt gekeken naar de huidige en toekomstige laadbehoefte, het gebruik van bestaande laadvoorzieningen, een evenwichtige spreiding van laadmogelijkheden, parkeerdruk, de inrichting van de openbare ruimte en de technische uitvoerbaarheid van een locatie. Op basis van deze criteria is de voorgenomen locatie als geschikt beoordeeld. Laadmogelijkheden op particulier terrein, zoals een eigen oprit of garage, kunnen slechts worden benut door bewoners die daarover beschikken en maken geen onderdeel uit van het openbare laadnetwerk waarop de gemeentelijke verantwoordelijkheid is gericht; openbare laadinfrastructuur blijft noodzakelijk voor bewoners en bezoekers die geen gebruik kunnen maken van een eigen laadvoorziening. Gelet op deze afweging ziet de gemeente geen aanleiding de voorgenomen locatie te wijzigen. Om de gevolgen voor de parkeercapaciteit te beperken, wordt in eerste instantie één laadplaats gereserveerd; de tweede laadplaats wordt pas gereserveerd wanneer de ontwikkeling van de laadvraag daartoe aanleiding geeft, en bij hoge parkeerdruk kunnen venstertijden worden toegepast.

Indiener 3 — Bergeendsingel (t.h.v. nummer 1)

Samenvatting zienswijze

Indiener maakt bezwaar tegen het opofferen van twee reguliere langsparkeerplaatsen ter hoogte van Bergeendsingel 1 ten behoeve van laadplaatsen. Indiener voert aan dat juist deze langsparkeerplekken hard nodig zijn omdat de overige insteekvakken te smal zijn voor de tegenwoordig grotere auto's, dat de parkeerdruk in de straat al hoog is en dat het schrappen van deze plekken de parkeerproblemen naar omliggende straten verschuift, en dat omwonenden niet zijn betrokken bij de locatiekeuze. Als alternatief stelt indiener voor twee nieuwe parkeerplaatsen aan te leggen in de bestaande groenstrook aan de Bergeendsingel, ter hoogte van de Eidereendstraat.

Beantwoording

De gemeente begrijpt de zorgen van indiener over het verlies van de langsparkeerplaatsen en de parkeerdruk in de directe omgeving. Het voorstel om extra parkeerruimte te realiseren in de groenstrook nabij de Eidereendstraat valt buiten de reikwijdte van dit verkeersbesluit en wordt daarom niet in deze procedure meegenomen; hiervoor kan gebruik worden gemaakt van het contactformulier op de gemeentelijke website. Bij de aanwijzing van toekomstige laadlocaties hanteert de gemeente het uitvoeringskader voor openbare laadinfrastructuur, waarbij onder meer wordt gekeken naar de huidige en toekomstige laadbehoefte, het gebruik van bestaande laadvoorzieningen, een evenwichtige spreiding van laadmogelijkheden, parkeerdruk, de inrichting van de openbare ruimte en de technische uitvoerbaarheid van een locatie. Op basis van deze criteria is de voorgenomen locatie als geschikt beoordeeld. Gelet op deze afweging ziet de gemeente geen aanleiding de voorgenomen locatie te wijzigen. Om de gevolgen voor de parkeercapaciteit te beperken, wordt in eerste instantie één laadplaats gereserveerd; de tweede laadplaats wordt pas gereserveerd wanneer de ontwikkeling van de laadvraag daartoe aanleiding geeft, en bij hoge parkeerdruk kunnen venstertijden worden toegepast.

Indiener 4 — Laan van Meerdervoort (t.h.v. nummers 955, 942 en 1040)

Samenvatting zienswijze

Indiener maakt ernstig bezwaar tegen de voorgenomen laadlocaties aan de Laan van Meerdervoort ter hoogte van de nummers 1040 (II.22), 942 (II.23) en 955 (I.15), gelet op de reeds schaarse reguliere

parkeerruimte in een gebied met parkeervergunningplicht. Indiener stelt dat weinig tot geen bewoners over een elektrisch voertuig beschikken, dat de gemiddelde leeftijd van de bewoners hoog is en zij afhankelijk zijn van een auto dichtbij huis, en dat er geen alternatief is omdat de parkeervergunning slechts voor een beperkt gebied geldt. Indiener oppert de laadplaatsen aan de overzijde van de Laan van Meerdervoort te realiseren, waar meer ruimte is en geen woningen staan.

Beantwoording

Bij de aanwijzing van toekomstige laadlocaties hanteert de gemeente het uitvoeringskader voor openbare laadinfrastructuur, waarbij onder meer wordt gekeken naar de huidige en toekomstige laadbehoefte, het gebruik van bestaande laadvoorzieningen, een evenwichtige spreiding van laadmogelijkheden, parkeerdruk, de inrichting van de openbare ruimte en de technische uitvoerbaarheid van een locatie. Op basis van deze criteria zijn de voorgenomen locaties als geschikt beoordeeld. De gemeente heeft de verantwoordelijkheid om tijdig voldoende openbare laadinfrastructuur beschikbaar te hebben; mede vanwege netcongestie en lange doorlooptijden voor nieuwe aansluitingen worden locaties vooruitlopend op de verwachte ontwikkeling van elektrisch vervoer aangewezen. Gelet op deze afweging ziet de gemeente geen aanleiding de voorgenomen locaties te wijzigen. Om de gevolgen voor de parkeercapaciteit te beperken, wordt in eerste instantie één laadplaats gereserveerd; de tweede laadplaats wordt pas gereserveerd wanneer de ontwikkeling van de laadvraag daartoe aanleiding geeft.

Indiener 5 — Maagdepalmstraat (t.h.v. nummers 36 en 86)

Samenvatting zienswijze

Indiener maakt bezwaar tegen de plaatsing van laadpalen ter hoogte van Maagdepalmstraat 86 (kenmerk VTH2026-58567) en nummer 36 (kenmerk VTH2026-60251). Indiener stelt dat de wijk al kampt met een parkeerprobleem, dat vier extra laadplekken dit verder zouden verergeren, en dat er in de straat mindervalide bewoners wonen, onder wie een familielid van indiener. Indiener vreest dat een eventuele toekomstige aanvraag voor een gehandicaptenparkeerplaats niet meer gehonoreerd kan worden zodra op die plek een laadpaal staat.

Beantwoording

Bij de aanwijzing van toekomstige laadlocaties hanteert de gemeente het uitvoeringskader voor openbare laadinfrastructuur, waarbij onder meer wordt gekeken naar de huidige en toekomstige laadbehoefte, het gebruik van bestaande laadvoorzieningen, een evenwichtige spreiding van laadmogelijkheden, parkeerdruk, de inrichting van de openbare ruimte en de technische uitvoerbaarheid van een locatie. Op basis van deze criteria is de voorgenomen locatie als geschikt beoordeeld. Gelet op deze afweging ziet de gemeente geen aanleiding de voorgenomen locatie aan de Maagdepalmstraat te wijzigen. Om de gevolgen voor de parkeercapaciteit te beperken, wordt in eerste instantie één laadplaats gereserveerd; de tweede laadplaats wordt pas gereserveerd wanneer de ontwikkeling van de laadvraag daartoe aanleiding geeft, en bij hoge parkeerdruk kunnen venstertijden worden toegepast. Een eventuele toekomstige aanvraag voor een gehandicaptenparkeerplaats maakt geen onderdeel uit van de beoordeling van dit besluit; een dergelijke aanvraag wordt, indien deze wordt ingediend, op dat moment afzonderlijk beoordeeld op basis van de dan geldende omstandigheden.

Indiener 6 — Maagdepalmstraat (t.h.v. nummer 86)

Samenvatting zienswijze

Indiener, direct omwonende, dient een zienswijze in tegen het aanwijzen van twee parkeerplaatsen ter hoogte van Maagdepalmstraat 86 als laadplaatsen. Indiener wijst op de reeds hoge parkeerdruk in de straat en omgeving, stelt dat de laadplaatsen direct voor de eigen woning worden gerealiseerd waardoor meer nadeel wordt ondervonden dan door andere bewoners, en dat niet blijkt dat alternatieve, minder belastende locaties zijn onderzocht. Indiener wijst verder op minder mobiele bewoners in de straat die afhankelijk zijn van een parkeerplaats dichtbij huis, en stelt dat de noodzaak en bezettingsgraad onvoldoende zijn onderbouwd om twee exclusieve laadplaatsen te rechtvaardigen. Indiener verzoekt eerst een alternatieve locatie met lagere parkeerdruk te onderzoeken.

Beantwoording

De gemeente begrijpt de zorgen van indiener over de gevolgen voor de beschikbare parkeerruimte en de ligging van de laadvoorziening nabij de woning. Bij de aanwijzing van toekomstige laadlocaties hanteert de gemeente het uitvoeringskader voor openbare laadinfrastructuur, waarbij onder meer

wordt gekeken naar de huidige en toekomstige laadbehoefte, het gebruik van bestaande laadvoorzieningen, een evenwichtige spreiding van laadmogelijkheden, parkeerdruk, de inrichting van de openbare ruimte en de technische uitvoerbaarheid van een locatie. Op basis van deze criteria is de voorgenomen locatie als geschikt beoordeeld. Gelet op deze afweging ziet de gemeente geen aanleiding de voorgenomen locatie te wijzigen. Om de gevolgen voor de parkeercapaciteit te beperken, wordt in eerste instantie één laadplaats gereserveerd; de tweede laadplaats wordt pas gereserveerd wanneer de ontwikkeling van de laadvraag daartoe aanleiding geeft, en bij hoge parkeerdruk kunnen venstertijden worden toegepast.

Indiener 7 — Stuyvesantstraat (t.h.v. nummer 84H)

Samenvatting zienswijze

Indiener richt de zienswijze tegen onderdeel I.08 van het ontwerpverkeersbesluit, waarin Stuyvesantstraat 84H wordt aangewezen als locatie voor twee langsparkeervakken. De zienswijze is niet primair tegen de laadvoorziening als zodanig gericht, maar tegen de locatieaanduiding zelf: volgens indiener is de BAG-registratie en objectafbakening van Stuyvesantstraat 84H onderwerp van een lopend onderzoek, en ligt dit adres feitelijk niet als zelfstandig object aan de openbare zijde van de straat, maar in het achtergebied van een nabijgelegen wooncomplex. Ook de relatie met een appartementsrecht en de bijbehorende splitsingsakte van de VvE zou onderwerp van onderzoek zijn. Indiener verzoekt om de situatietekening en verzoekt onderdeel I.08 aan te houden of nader te motiveren totdat duidelijk is op welke basis de locatieaanduiding is gekozen, of deze overeenkomt met de feitelijke ligging en ontsluiting van het object, en hoe dit zich verhoudt tot het lopende BAG-onderzoek.

Beantwoording

De locatieaanduiding in het ontwerpverkeersbesluit is uitsluitend opgenomen ten behoeve van de identificatie van de locatie waarop de verkeersmaatregel betrekking heeft. Het verkeersbesluit ziet op de aanwijzing van openbare parkeerplaatsen in de openbare ruimte; eventuele vragen over de BAG-registratie van een adres zijn niet bepalend voor de aanwijzing van deze parkeerplaatsen. De bij deze locatie behorende situatietekening is als bijlage bij de beantwoording gevoegd, waaruit blijkt op welke parkeerplaatsen de voorgenomen maatregel betrekking heeft. De ingediende zienswijze geeft geen aanleiding het ontwerpverkeersbesluit te wijzigen.

Indiener 8 — Vogelkersstraat (t.h.v. nummer 2)

Samenvatting zienswijze

Indiener heeft kennisgenomen van het voornemen om ter hoogte van Vogelkersstraat 2 een oplaadpaal te plaatsen met twee gereserveerde insteekvakken, terwijl het parkeerprobleem ter plaatse volgens indiener nu al net beheersbaar is. Indiener stelt voor de laadlocatie te verplaatsen naar het Lijsterbesplein, waar nauwelijks woningen zijn en meer dan voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn, zodat uitbreiding daar minder invloed heeft op de bestaande parkeerschaarste.

Beantwoording

De gemeente begrijpt de zorgen van indiener over de parkeerdruk en de gekozen locatie. Bij de aanwijzing van toekomstige laadlocaties hanteert de gemeente het uitvoeringskader voor openbare laadinfrastructuur, waarbij onder meer wordt gekeken naar de huidige en toekomstige laadbehoefte, het gebruik van bestaande laadvoorzieningen, een evenwichtige spreiding van laadmogelijkheden, parkeerdruk, de inrichting van de openbare ruimte en de technische uitvoerbaarheid van een locatie. Op basis van deze criteria is de voorgenomen locatie als geschikt beoordeeld. Gelet op deze afweging ziet de gemeente geen aanleiding de voorgenomen locatie te wijzigen of te verplaatsen. Om de gevolgen voor de parkeercapaciteit te beperken, wordt in eerste instantie één laadplaats gereserveerd; de tweede laadplaats wordt pas gereserveerd wanneer de ontwikkeling van de laadvraag daartoe aanleiding geeft, en bij hoge parkeerdruk kunnen venstertijden worden toegepast.

Indiener 9 — Zalmforelvijver (t.h.v. nummer 2)

Samenvatting zienswijze

Indiener dient een uitgebreid onderbouwde zienswijze in tegen de voorgenomen laadlocatie ter hoogte van Zalmforelvijver 2, met een beroep op de artikelen 3:2, 3:4 en 3:46 van de Algemene wet bestuursrecht. De zienswijze is onderbouwd met zes gronden: (1) onvoldoende aangetoonde lokale laadbehoefte — in het eigen woonblok zou geen enkele bewoner een elektrisch voertuig bezitten en in het tegenoverliggende blok slechts één, die al over een eigen laadvoorziening beschikt; (2)

onevenredige gevolgen voor de reeds structureel hoge parkeerdruk; (3) onvoldoende onderzoek naar alternatieve locaties, waarbij indiener wijst op de hoek Zalmforelvijver/Spieringdam en de Goudkarpersingel als locaties met een lagere bezettingsgraad; (4) onvoldoende kenbare belangenafweging; (5) onvoldoende doelmatig gebruik van de openbare ruimte; en (6) een tekortschietende motivering. Indiener verzoekt de locatie te laten vervallen, de genoemde alternatieven alsnog integraal te onderzoeken en, indien het besluit toch ongewijzigd wordt vastgesteld, ieder argument afzonderlijk en gemotiveerd te weerleggen.

Beantwoording

De gemeente begrijpt de zorgen van indiener over de parkeerdruk en de locatiekeuze. Bij de aanwijzing van toekomstige laadlocaties hanteert de gemeente het uitvoeringskader voor openbare laadinfrastructuur, waarbij onder meer wordt gekeken naar de huidige en toekomstige laadbehoefte, het gebruik van bestaande laadvoorzieningen, een evenwichtige spreiding van laadmogelijkheden, parkeerdruk, de inrichting van de openbare ruimte en de technische uitvoerbaarheid van een locatie. Op basis van deze afweging zijn meerdere locaties in de omgeving onderzocht: zo is ook aan de Goudkarpersingel een laadlocatie gepland, en is ter hoogte van de door indiener genoemde locatie Zalmforelvijver/Spieringdam recent reeds een laadvoorziening gerealiseerd. De gemeente heeft de verantwoordelijkheid om tijdig voldoende openbare laadinfrastructuur beschikbaar te hebben; mede vanwege netcongestie en lange doorlooptijden voor nieuwe aansluitingen worden locaties vooruitlopend op de verwachte ontwikkeling van elektrisch vervoer aangewezen. Gelet op deze afwegingen ziet de gemeente geen aanleiding de voorgenomen locatie te wijzigen. Om de gevolgen voor de parkeercapaciteit te beperken, wordt in eerste instantie één laadplaats gereserveerd; de tweede laadplaats wordt pas gereserveerd wanneer de ontwikkeling van de laadvraag daartoe aanleiding geeft, en bij hoge parkeerdruk kunnen venstertijden worden toegepast.

Indiener 10 — Stuyvesantstraat (t.h.v. nummer 84H, collectieve zienswijze)

Samenvatting zienswijze

Indiener dient, mede namens een aantal ondertekenende bewoners van de Stuyvesantstraat, een zienswijze in tegen het voornemen om twee parkeerplaatsen ter hoogte van Stuyvesantstraat 84H aan te wijzen als laadplaatsen. Indiener wijst op een eerdere, door foto's onderbouwde zienswijze tegen een voorgenomen laadlocatie ter hoogte van Stuyvesantstraat 122, die destijds naar aanleiding daarvan is komen te vervallen, waarbij is aangegeven dat de locatiekeuze zou worden heroverwogen en dat bij de bestaande laadpaal aan de Stuyvesantstraat 189 mogelijk een extra laadvak zou worden gerealiseerd — hetgeen inmiddels is gebeurd, naar zeggen van indiener zonder nieuwe openbare bekendmaking. Indiener stelt dat de noodzaak van opnieuw twee extra laadplaatsen onvoldoende is onderbouwd, gelet op de reeds aanwezige en recent uitgebreide laadvoorzieningen in de omgeving (onder meer bij Stuyvesantstraat 189 en tegenover Altingstraat 11-13), die volgens bijgevoegde foto's regelmatig onbezet zouden zijn. Daarnaast wijst indiener op de reeds hoge parkeerdruk in de straat, die naar verwachting verder toeneemt door de herinrichting in het kader van de vernieuwing van tramlijn 6: door de aanleg van een nieuwe halte en fietsstroken in de Loudonstraat zouden daar 20 parkeerplaatsen vervallen tegenover 18 elders toegevoegde plaatsen, per saldo een afname van 2 plaatsen, bij een reeds gemeten avondparkeerdruk van 96–100% in de Loudonstraat. Indiener mist een concrete en controleerbare belangenafweging en verzoekt af te zien van de twee nieuwe laadplaatsen, eerst het gebruik van bestaande voorzieningen objectief te evalueren, inzicht te geven in gebruiksgegevens en prognoses, en de gevolgen van de herinrichting van tramlijn 6 uitdrukkelijk mee te wegen. Bij de zienswijze zijn een ondersteuningsverklaring van omwonenden en foto's van bestaande laadvoorzieningen gevoegd.

Beantwoording

De gemeente begrijpt de zorgen van indiener over de parkeerdruk in de straat, de gekozen locatie en de aanwezige laadvoorzieningen in de omgeving. Anders dan in de zienswijze wordt verondersteld, is de eerdere voorgenomen locatie aan de Stuyvesantstraat 122 destijds niet vervallen wegens onvoldoende gebruik van de bestaande laadpalen, maar vanwege een heroverweging van de locatiekeuze; de conclusie dat er geen aanvullende laadinfrastructuur nodig zou zijn, kan daarom niet uit die eerdere beslissing worden afgeleid. Bij de aanwijzing van toekomstige laadlocaties hanteert de gemeente het uitvoeringskader voor openbare laadinfrastructuur, waarbij onder meer wordt gekeken naar de huidige en toekomstige laadbehoefte, het gebruik van bestaande laadvoorzieningen, een evenwichtige spreiding van laadmogelijkheden, parkeerdruk, de inrichting van de openbare ruimte en de technische uitvoerbaarheid van een locatie. Op basis van deze criteria is de voorgenomen locatie als geschikt beoordeeld. De gemeente heeft de verantwoordelijkheid om tijdig voldoende openbare

laadinfrastructuur beschikbaar te hebben; mede vanwege netcongestie en lange doorlooptijden voor nieuwe aansluitingen worden locaties vooruitlopend op de verwachte ontwikkeling van elektrisch vervoer aangewezen. Gelet op de beoordeling aan de hand van het geldende uitvoeringskader en de verwachte toekomstige laadbehoefte ziet de gemeente geen aanleiding de voorgenomen locatie aan de Stuyvesantstraat 84H te wijzigen; de eerdere besluitvorming over de locatie Stuyvesantstraat 122 doet niet af aan de geschiktheid van deze nieuwe locatie. Om de gevolgen voor de parkeercapaciteit te beperken, wordt in eerste instantie één laadplaats gereserveerd; de tweede laadplaats wordt pas gereserveerd wanneer de ontwikkeling van de laadvraag daartoe aanleiding geeft, en bij hoge parkeerdruk kunnen venstertijden worden toegepast.

Conclusie

De ingebrachte zienswijzen geven voor alle locaties in Batch 316 geen aanleiding tot het aanpassen of herzien van het concept-verkeersbesluit VTH2026-58567. Voor de locatie Maagdepalmstraat 36 geldt het separate verkeersbesluit met kenmerk VTH2026-60251; ook voor deze locatie geeft de ontvangen zienswijze geen aanleiding tot aanpassing. De besluiten worden ongewijzigd vastgesteld.