

Groningen, 23 september 2024

Advies van de adviescommissie bezwaarschriften
aan het college van burgemeester en wethouders

Samenstelling van de commissie:

Mevrouw 5.1.2e voorzitter

De heer 5 5.1.2e lid

Mevrouw 5.1.2e lid/secretaris

Bezwaarschriftnr.:

118874-2024

Indieners:

- Mevrouw 5.1.2e 5.1.2e ;
- De heer 5.1.2e 5.1.2e);
- Mevrouw 5.1.2e 5.1.2e);
- De heer 5.1.2e 5.1.2e);
- Mevrouw 5.1.2e 5.1.2e).

Onderwerp:

Verkeersbesluit voor het aanwijzen van twee openbare parkeervakken voor alleen het opladen van elektrische voertuigen (door het plaatsen van bord E8c uit bijlage 1 van het RVV 1990 met een onderbord met pijlen) aan de 5.1.2e in Groningen

Datum van de hoorzitting:

23 juli 2024

Advies van de commissie:

Het bezwaar ongegrond verklaren en het bestreden besluit, met overname van de motivering uit dit advies, in stand laten

1. Inleiding

De adviescommissie bezwaarschriften brengt hierbij advies uit over de bezwaarschriften van:

1. Mevrouw [5.1.2e] wonend aan [5.1.2e], ingediend op 18 april 2024;
2. De heer [5.1.2e] wonend aan [5.1.2e], ingediend op 20 april 2024;
3. Mevrouw [5.1.2e] wonend aan [5.1.2e], ingediend op 30 april 2024;
4. De heer [5.1.2e] wonend aan [5.1.2e], ingediend op 12 mei 2024;
5. Mevrouw [5.1.2e] wonend aan [5.1.2e], ingediend op 16 mei 2024.

De bezwaren zijn gericht tegen de beslissing van het college van burgemeester en wethouders (hierna: het college) van 25 april 2024, waarbij een verkeersbesluit is genomen voor het aanwijzen van twee openbare parkeervakken voor alleen het opladen van elektrische voertuigen (door het plaatsen van bord E8c uit bijlage 1 van het RVV 1990 met een onderbord met pijlen) aan de [5.1.2e] in Groningen (hierna: het bestreden besluit).

De commissie heeft op 23 juli 2024 een hoorzitting gehouden, waar mevrouw [5.1.2e] [5.1.2e] de heer [5.1.2e] en mevrouw [5.1.2e] een toelichting op hun bezwaar hebben gegeven. De heer [5.1.2e] en mevrouw [5.1.2e] zijn niet verschenen. Namens het college waren de heer [5.1.2e] en de heer [5.1.2e] aanwezig. Van de hoorzitting is een geluidsopname gemaakt, die desgevraagd aan partijen kan worden verstrekt.

2. Feitenverloop

Naar aanleiding van een bewonersbrief over het voorgenomen verkeersbesluit heeft mevrouw [5.1.2e] op 18 april 2024 een bezwaarschrift ingediend. Het bezwaar van de heer [5.1.2e] volgde op 20 april 2024. Deze bezwaren zijn ingediend vóór de bekendmaking (en dus inwerkingtreding) van het bestreden besluit. Het college heeft aangegeven deze bezwaren desondanks te willen behandelen als zijnde gericht tegen het bestreden besluit, aangezien het besluit kort hierna volgde.

Het college heeft, naar aanleiding van een nieuwe aanvraag, besloten om een laadpaal te plaatsen naast een bestaande laadlocatie aan de [5.1.2e] te weten tegenover [5.1.2e]. Op 25 april 2024 heeft het college het bestreden besluit genomen, waarin twee parkeervakken bij deze (voorgenomen) laadpaal zijn aangewezen voor alleen het opladen van elektrische voertuigen. Het verkeersbesluit is op 25 april 2024 gepubliceerd in de Staatscourant.

Op 30 april 2024 heeft mevrouw [5.1.2e] een bezwaarschrift ingediend. Op 12 mei 2024 volgde het bezwaar van de heer [5.1.2e]. Tot slot heeft mevrouw [5.1.2e] op 16 mei 2024 een bezwaarschrift ingediend.

Het college heeft aangegeven nader onderzoek te willen doen naar de locatie van de laadpaal en mogelijke alternatieven. Daarover zijn bezwaarden op 28 mei 2024 geïnformeerd.

Na heroverweging heeft het college besloten om een laadlocatie aan te wijzen ter hoogte van de [5.1.2e]. Aan de [5.1.2e] wordt daarom voorlopig geen nieuwe laadpaal geplaatst. Het college heeft het bestreden besluit niet ingetrokken, maar aangegeven dat er pas een nieuwe laadpaal aan de [5.1.2e] zal komen als daar een nieuwe aanvraag voor wordt ingediend en de andere laadpalen niet meer voldoende blijken te zijn.

Op 4 juni 2024 zijn bezwaarden hierover geïnformeerd, en is aan hen gevraagd of dit aanleiding is om hun bezwaar in te trekken.

Daarop heeft mevrouw [5.1.2e] op 4 juni 2024 aangegeven haar bezwaar door te zetten. Datzelfde geldt voor mevrouw [5.1.2e] op 5 juni 2024, mevrouw [5.1.2e] en de heer [5.1.2e] op 9 juni 2024, en de heer [5.1.2e] op 10 juni 2024.

Op 20 juni 2024 heeft het college een verweerschrift ingediend.

Op 23 juli 2024 vond de hoorzitting plaats.

Na de hoorzitting heeft de heer [5.1.2e] op 23 juli 2024 zijn bezwaar nog kort aangevuld per mail. De vertegenwoordiger van het college heeft hier een korte reactie op gegeven per mail. Beide mails zijn ter informatie doorgestuurd naar bezwaarden.

3. Inhoud bezwaar

Bezwaarden hebben (kort samengevat) het volgende aangevoerd:

- In de [5.1.2e] is al een laadpaal geplaatst, waarbij drie van de tien parkeervakken zijn gereserveerd voor elektrisch laden. Dit zouden twee parkeervakken moeten zijn, maar de markering is onjuist aangebracht, waardoor dit drie parkeervakken in beslag neemt. Bezwaarden vrezen dat dit met het bestreden besluit weer gebeurt, waardoor nog maar vier parkeervakken over zouden blijven voor fossiele auto's;
- Bezwaarden vrezen dat, als er te weinig parkeerplaatsen overblijven voor fossiele auto's, deze op straat en/of op de stoep zullen parkeren. Dit ervaren bezwaarden nu al als een probleem. Eerder is een verzoek vanuit de buurt om een parkeerverbod afgewezen. Volgens bezwaarden levert het parkeren op straat en/of op de stoep onveilige situaties op, bijvoorbeeld omdat voetgangers (met rollators of kinderwagens) moeten uitwijken naar de straat. Ook het in- en uitrijden van de oprit-ten wordt hierdoor moeilijker;
- Bezwaarden dragen meerdere alternatieven aan in omliggende straten, die volgens hen veel beter geschikt zijn als laadplek;
- De huidige laadpaal voldoet niet aan de afwegingscriteria, omdat er geen 90 centimeter loopruimte achter de laadpaal overblijft en hij niet is geplaatst op 60 centimeter van het parkeervak. De heer [5.1.2e] geeft aan dat de laadpaal in zijn heg zal worden geplaatst. Die heg is op eigen grond geplant. De heer [5.1.2e] merkt voorts op dat bij brand in de laadpaal, zijn heg vlam zou kunnen vatten. De korte afstand tot de heg is niet brandveilig;
- Bezwaarden vragen zich af of een extra laadlocatie wel nodig is, aangezien de bestaande plekken vaak vrij zijn.

4. Wettelijk kader

Op grond van artikel 18 van de Wegenverkeerswet (hierna: WVV) is het college bevoegd om verkeersbesluiten te nemen. De wet schrijft voor waartoe een verkeersbesluit kan strekken en aan welke eisen een deugdelijk verkeersbesluit moet voldoen. Bij de bevoegdheid om de inrichting van wegen te wijzigen heeft het college een zekere mate van beleidsruimte.

Uit artikel 2, eerste lid WVV volgt dat verkeersmaatregelen kunnen worden genomen die strekken tot:

- a. het verzekeren van de veiligheid op de weg;
- b. het beschermen van weggebruikers en passagiers;
- c. het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan;
- d. het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer.

Op grond van artikel 15 WVV moet voor het plaatsen van verkeerstekens en onderborden, voor zover daardoor een gebod of verbod ontstaat of wordt gewijzigd, een verkeersbesluit worden genomen.

Uit artikel 12 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (hierna: BABW) volgt dat voor het plaatsen van het bord E8c, zoals opgenomen in bijlage 1 behorende bij het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990, een verkeersbesluit moet worden genomen.

Op grond van artikel 21 BABW moeten verkeersbesluiten met redenen zijn omkleed, waarbij in ieder geval wordt aangegeven welke doelstelling of doelstellingen met het verkeersbesluit worden beoogd. Daarbij moet worden aangegeven welke van de in artikel 2 WVV genoemde belangen ten grondslag liggen aan het verkeersbesluit.

De gemeente Groningen heeft het beleidsstuk “Visie Openbare Laadinfrastructuur” (hierna: de Visie) vastgesteld. Hierin is onder meer de Plaatsingsleidraad opgenomen, waarin de randvoorwaarden en wensen voor potentiële laadlocaties zijn vastgelegd. Verder wordt in de Visie verwezen naar het document “afwegingscriteria verkeersbesluiten laadinfrastructuur”, dat op de gemeentelijke website wordt gepubliceerd. Het document op de website heeft de titel “afwegingscriteria openbare laadinfrastructuur” (hierna: de afwegingscriteria).

5. Beoordeling van de zaak

De commissie merkt op dat uit vaste rechtspraak volgt dat het college bij het nemen van een verkeersbesluit een ruime beoordelingsmarge heeft (zie bijvoorbeeld ECLI:NL:RVS:2022:768, r.o. 5). Het is aan het college om alle verschillende bij het nemen van een dergelijk besluit betrokken belangen tegen elkaar af te wegen. De commissie zal beoordelen of het college in redelijkheid het onderhavige verkeersbesluit heeft kunnen nemen.

Alternatieve locaties

Bezwaarden hebben verschillende alternatieve locaties voorgesteld, die volgens hen meer geschikt zouden zijn. Daarbij hebben zij aangegeven dat het voor wat betreft de spreiding ook beter zou zijn als de laadpaal ergens anders in de buurt zou komen, aangezien in de 5.1.2e al een laadpaal aanwezig is. Naar aanleiding van de bezwaren heeft het college nader onderzoek gedaan.

Tijdens de zitting heeft het college toegelicht hoe het nader onderzoek is verlopen. Daarbij zijn de afwegingscriteria leidend geweest. Onder meer is gekeken naar de afstand van 250 meter tot de woning van de aanvrager. Daarnaast heeft het college erop gewezen dat veel locaties afvallen wegens praktische redenen. Bijvoorbeeld doordat er wegens leidingen, kabels of boomwortels in de grond geen laadpaal kan worden geplaatst. Het college heeft de locaties die door bezwaarden zijn aangedragen onderzocht, maar die waren wegens praktische redenen niet geschikt. Wel is het college bij de 5.1.2e uitgekomen. Deze locatie is een geschikt alternatief om naar aanleiding van de aanvraag aan te wijzen als laadlocatie. Het college zal daar een nieuw verkeersbesluit voor nemen. Aan de 5.1.2e wordt daarom voorlopig geen nieuwe laadpaal geplaatst.

Het college heeft aangegeven dat dit geen aanleiding is om het bestreden besluit in te trekken. Het college blijft namelijk van mening dat de aangewezen locatie geschikt is als laadlocatie. Mochten er in de toekomst nieuwe aanvragen voor laadpalen komen in de nabije omgeving van 5.1.2e dan kan gebruikt worden gemaakt van dit verkeersbesluit. Het college heeft ter zitting toegelicht dat de laadpaal pas wordt ingericht als er een nieuwe aanvraag is én de huidige laadpalen niet meer afdoende zijn. Daarbij wordt gekeken naar het verbruik van de laadpalen. Bij een verbruik van 10.000 KWh of meer op jaarbasis wordt pas een nieuwe laadpaal ingericht. Dat is een vaste werkwijze van de gemeente. De commissie heeft geconstateerd dat dit inmiddels ook op de laatste versie van de afwegingscriteria op de website van de gemeente is opgenomen.

De commissie overweegt dat met de inrichting van een laadpaal ter hoogte van 5.1.2e 5.1.2e d weliswaar wordt voldaan aan de aanvraag. Maar uit de afwegingscriteria blijkt dat een aanvraag ook niet nodig is voor het inrichten van een nieuwe laadlocatie. Dit kan ook door of in opdracht van de gemeente, om tot een gemeente-dekkend laadnetwerk te komen. Uit de Visie blijkt dat de gemeente elektrisch rijden wil stimuleren. Voor een groot gedeelte van de inwoners is laden op straat de enige oplossing, omdat zij geen eigen parkeergelegenheid hebben. Om de overstap te maken naar elektrisch vervoer is daarom een dekkend netwerk van openbare laadpalen essentieel. De commissie kan daarom begrijpen dat het college het wenselijk vindt om de aangewezen locatie aan de 5.1.2e 5.1.2e als mogelijk in te richten laadlocatie te behouden. Mede gelet op het feit dat in de omgeving veel locaties wegens praktische redenen ongeschikt zijn.

De noodzaak voor een nieuwe laadpaal

Meerdere bezwaarden hebben aangevoerd dat een nieuwe laadpaal niet noodzakelijk is. Zij hebben het idee dat de bestaande laadpaal niet veel wordt gebruikt.

Het college heeft aangegeven dat het verbruik van laadpalen kan worden ingezien. De bestaande laadpaal had in 2023 een verbruik van meer dan 10.000 kWh. Dat is voor het college meer dan voldoende voor het bijplaatsen van een laadpaal. In de afwegingscriteria staat: “Als deze openbare paal aantoonbaar een hoog verbruik heeft, wordt een extra openbare laadpaal geplaatst.” Het college aangegeven dat bij een verbruik van 10.000 kWh of meer een nieuwe laadpaal wordt ingericht.

De commissie overweegt dat de aanwijzing als laadlocatie past in de Visie, waarin ten doel wordt gesteld om een voldoende dekkend laadnetwerk te creëren. Daarbij is van belang dat er voldoende geschikte plekken aangewezen zijn als laadlocatie, die kunnen worden ingericht als daartoe aanleiding bestaat. De commissie overweegt voorts dat het college ter zitting heeft toegezegd dat er pas een nieuwe laadpaal aan de 5.1.2e

wordt ingericht als het verbruik daar aanleiding voor geeft. Deze bezwaargrond slaagt daarmee naar het oordeel van de commissie niet.

Parkeerdruk en veiligheid

Bezwaarden hebben aangevoerd dat er te weinig parkeerplaatsen overblijven voor fossiele auto's. Daardoor zullen zij op straat en op de stoep parkeren. Dit levert volgens bezwaarden onveilige situaties op, omdat voetgangers – bijvoorbeeld met rollators of kinderwagens – moeten uitwijken naar de straat. Een eerder verzoek vanuit bewoners om een parkeerverbod in te voeren is door de gemeente afgewezen.

Tijdens de zitting is gesproken over de situatie in de straat. De commissie overweegt dat er verschillende inzichten bestaan bij bepaalde bewoners en de gemeente over hoe het parkeren in de straat eruit zou moeten zien. Op dit moment is de situatie zo dat niet alleen in de parkeerhavens aan het begin van de straat, maar ook verderop in de straat aan de kant van de weg geparkeerd mag worden (overigens spreekt voor zich dat niet voor een uitrit geparkeerd mag worden). Sommige bezwaarden zijn hier ontevreden over. Zij hadden liever een parkeerverbod gezien, waardoor alleen in parkeervakken geparkeerd mocht worden. Het college heeft ter zitting aangegeven dat het niet is toegestaan om auto's op de stoep te parkeren, en dat hierop kan worden gehandhaafd. Verder heeft het college aangegeven dat parkeerdruk op grond van de Visie en de afwegingscriteria niet meeweegt in het besluitvormingsproces voor de locatiekeuze van een openbare laadpaal. Daarbij wijst het college erop dat de parkeervakken niet worden ontnomen aan de publieke ruimte, maar de functie ervan wordt gewijzigd (van reguliere parkeerplaatsen naar plaatsen voor alleen het elektrisch laden).

De commissie begrijpt dat bezwaarden het vervelend vinden dat er (nu al) fout wordt geparkeerd in de straat. Dat is echter volgens de commissie niet een probleem dat in de weg kan staan aan het aanwijzen van parkeerplaatsen voor elektrisch laden. Als bezwaarden constateren dat een auto verkeerd geparkeerd staat, bijvoorbeeld op de stoep, kunnen zij hier melding van maken bij de gemeente (bijvoorbeeld digitaal of telefonisch). Hier kan de gemeente vervolgens op handhaven. De vraag of er al dan niet een parkeerverbod ingevoerd zou moeten worden, is bovendien een losstaande discussie die geen onderdeel uitmaakt van deze bezwaarprocedure. Verder overweegt de commissie dat het college terecht heeft opgemerkt dat uit de Visie volgt dat parkeerdruk niet in de weg kan staan aan het aanwijzen van een laadlocatie. De gemeente hecht in de Visie veel waarde aan het stimuleren van emissievrij vervoer en wil daarom de e-rijder de mogelijkheid geven om binnen redelijke afstand van bestemming of vertrekpunt te kunnen laden. Dat belang wordt zwaar gewogen. De commissie overweegt dat het bestreden besluit overeenkomstig het beleid is genomen. Niet is gebleken dat dat tot onevenredige uitkomsten leidt.

Bezwaren over de bestaande laadpaal

De commissie overweegt dat een aantal van de bezwaren is gericht tegen de reeds bestaande laadpaal en de bijbehorende parkeervakken. De commissie merkt ten eerste op dat deze laadpaal en parkeervakken geen onderdeel uitmaken van het bestreden besluit. Deze bezwaren kunnen dan ook niet leiden tot herroeping van dat besluit. Dat gezegd hebbende, zal de commissie kort op deze bezwaargronden reageren.

Bezwaarden geven aan dat de markering bij de bestaande laadpaal onjuist is aangebracht, waardoor de witte belijning drie parkeervakken in beslag neemt. Ter zitting heeft het college aangegeven dat deze belijning inderdaad verkeerd is aangebracht. Het college heeft

toegezegd dit te zullen herstellen. Op 3 september 2024 heeft de heer **5.1.2e** namens het college aan de commissie per mail laten weten dat de bestaande parkeervakken inmiddels goed zijn ingericht qua vakmarkering (twee vakken in plaats van drie). De commissie constateert dat deze fout daarmee is hersteld.

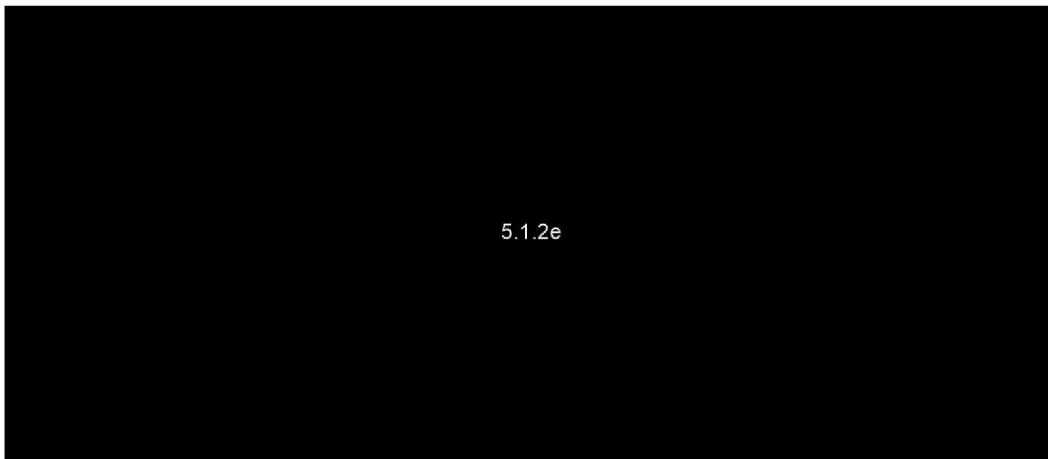
Een ander bezwaar betreft de afstand van de laadpaal tot het parkeervak en de heg. Volgens bezwaarden voldoet de bestaande laadpaal niet aan de afwegingscriteria, en zal de nieuwe laadpaal daar ook niet aan voldoen als deze op dezelfde lijn komt. Het gaat dan om de volgende twee punten:

“- Een openbare laadpaal wordt bij voorkeur op 60 centimeter vanaf het parkeervak geplaatst. Indien nodig wordt er aanrijdbeveiliging geplaatst.

- Er dient bij doorgaande looproutes tenminste 90 cm loopruimte achter de paal over te blijven, om de toegankelijkheid voor voetgangers te waarborgen.”

Ter zitting is hierover gesproken. De vertegenwoordiger van het college heeft toen aangegeven dat hij niet wist waarom er bij de bestaande laadpaal geen 60 centimeter is aangehouden. Hij zou dat nader onderzoeken. Hij heeft aangegeven, als de laadpaal verkeerd zou staan, dit mogelijk hersteld zou moeten worden. Na de hoorzitting heeft de vertegenwoordiger van het college het volgende laten weten: “De huidige laadpaal van Allego blijft staan op 45 centimeter vanaf het parkeervak. Destijds is daarvoor gekozen door de heg die in de weg stond. Wij vinden het niet wenselijk deze nu nog, 5 jaar na dato, te gaan verplaatsen. Bij een mogelijke nieuwe laadpaal, afhankelijk van zowel uitkomst commissie als een nieuwe aanvraag, zullen wij er t.z.t. naar streven deze zoveel als mogelijk in de lijn van huidige laadpaal te plaatsen. Ik zou ook hierbij willen aangeven dat in onze afwegingscriteria **bij voorkeur** 60 centimeter wordt aangegeven. Het kan dus voorkomen dat een laadpaal dicht bij een parkeervak wordt geplaatst door de specifieke omstandigheden daar.”

De commissie leest in de afwegingscriteria inderdaad dat de laadpaal *bij voorkeur* op 60 centimeter vanaf het parkeervak wordt geplaatst. Daaruit maakt de commissie op dat dit een wens, maar geen eis is. Daarnaast moet 90 centimeter loopruimte achter de paal overblijven bij doorgaande looproutes, om de toegankelijkheid voor voetgangers te waarborgen. Het college heeft daarover ter zitting aangegeven dat het hier niet gaat om een *doorgaande looproute*. Gelet op de breedte van de stoep is de doorgaande looproute aan de overkant van de straat. Het college merkt de ruimte waarop de laadpaal staat niet aan als loopruimte, omdat het daarvoor te smal is. De commissie kan dit volgen, gelet op de breedte van de stoep waar de laadpaal staat en de stoep aan de andere zijde van de straat, lijkt de andere zijde de voor de hand liggende looproute. Voor de beeldvorming verwijst de commissie naar Afbeelding 1.



5.1.2e

Afbeelding 1: bestaande laadpaal 5.1.2e (schermafbeelding Google Maps)

De heer 5.1.2e heeft nog per mail verzocht om de bestaande laadpaal niet te verplaatsen en om de nieuwe laadpaal, als deze geplaatst wordt, ook op 45 centimeter afstand van de parkeervakken kan worden geplaatst (en niet op 60 centimeter). Hij vraagt dit in verband met de symmetrie en in verband met zijn ligusterheg. Hij wijst op de brandveiligheid: mocht de laadpaal vlam vatten, dan zou deze ernstige schade aan zijn heg toebrengen. Ter zitting heeft de heer 5.1.2e nog aangegeven dat hij een brief heeft ontvangen van de gemeente met het verzoek of hij zijn heg wil snoeien, maar dat de heg is geplant op eigen grond, voordat hij er woonde.

De commissie leest in de reactie van het college dat de bestaande laadpaal niet wordt verplaatst en, als een nieuwe laadpaal wordt geplaatst, deze zo veel mogelijk in lijn met de bestaande laadpaal wordt geplaatst (en dus op 45 centimeter van het parkeervak). De commissie constateert dat de heer 5.1.2e en het college het hierover eens zijn. De commissie merkt nog wel op dat het de verantwoordelijkheid van de heer 5.1.2e is zelf om zijn eigen heg te snoeien. Dat deze heg er al was toen hij er kwam wonen en op eigen grond is geplant, doet daar niet aan af.

Conclusie

Gezien het voorgaande is de commissie van oordeel dat het college in redelijkheid het bestreden verkeersbesluit heeft kunnen nemen en dat daarbij niet is gebleken van onevenredige nadelige gevolgen voor omwonenden. Het verkeersbesluit is terecht genomen en dient in stand te blijven.

6. Advies

De commissie adviseert het college van burgemeester en wethouders om het bestreden besluit, met overneming van bovenstaande motivering, in stand te laten en de bezwaren van mevrouw 5.1.2e de heer 5.1.2e mevrouw 5.1.2e de heer 5.1.2e en mevrouw 5.1.2e ongegrond te verklaren.

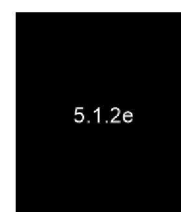
De adviescommissie bezwaarschriften,

voorzitter



5.1.2e

secretaris



5.1.2e