

Groningen, 23 juli 2024

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

Samenstelling van de commissie:

De heer [5.1.2e] voorzitter

De heer [5.1.2e] lid

De heer [5.1.2e] lid/secretaris

Bezwaarschriftnr.:

87682-2024

Indieners:

De heer [5.1.2e] [5.1.2e] Groningen

Mevrouw [5.1.2e] [5.1.2e] Groningen

Derde-belanghebbenden:

Mevrouw [5.1.2e]

De heer [5.1.2e]

Mevrouw [5.1.2e]

Onderwerp:

Verkeersbesluit tot het instellen van een parkeerverbodzone aan de [5.1.2e] -
Groningen

Datum van de hoorzitting:

18 juni 2024

Advies van de commissie:

De bezwaren van de heer [5.1.2e] en mevrouw [5.1.2e] ongegrond
verklaren.

1. Inleiding

Hierbij brengt de adviescommissie bezwaarschriften advies uit over de bezwaarschriften van de heer 5.1.2e en mevrouw 5.1.2e (hierna: bezwaarmakers). De bezwaren zijn door de gemeente ontvangen op 24 maart 2024 (de heer 5.1.2e en op 6 april 2024 (mevrouw 5.1.2e).

De bezwaren zijn gericht tegen een verkeersbesluit van het college van burgemeester en wethouders (hierna: het college) van 14 maart 2024, tot het instellen van een parkeerverbodzone aan de 5.1.2e - Groningen.

Op 29 april 2024 hebben mevrouw 5.1.2e de heer 5.1.2e en mevrouw 5.1.2e zich gemeld als derde-belanghebbenden.

De bezwaren voldoen aan de ontvankelijkheidsvereisten, die zijn genoemd in de artikelen 6:5, 6:9, 7:1 en 8:1 van de Algemene wet bestuursrecht. De commissie kan daarom toekomen aan een inhoudelijke beoordeling van het bezwaar.

De commissie heeft op 18 juni 2024 een hoorzitting gehouden, waar bezwaarmakers een toelichting op het bezwaar hebben gegeven. Daarnaast heeft mevrouw 5.1.2e mede namens mevrouw 5.1.2e het woord gevoerd. De heer 5.1.2e was niet aanwezig. Namens het college hebben de heren 5.1.2e en 5.1.2e een toelichting gegeven. Van de hoorzitting is een geluidsopname beschikbaar die, desgevraagd, kan worden nagezonden.

2. Wettelijk kader

Op grond van artikel 18, eerste lid, onder d, 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 behoort te 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, eerste lid, WVV moet een verkeersbesluit worden genomen voor de plaatsing of verwijdering van de in artikel 12 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (hierna: BABW) genoemde verkeerstekens, alsmede voor onderborden voor zover daardoor een gebod of verbod ontstaat of wordt gewijzigd.

Op grond van artikel 15, tweede lid, WVV moet een verkeersbesluit worden genomen voor maatregelen op of aan de weg tot wijziging van de inrichting van de weg of tot het aanbrengen of verwijderen van voorzieningen ter regeling van het verkeer, indien

de maatregelen leiden tot een beperking of uitbreiding van het aantal categorieën weggebruikers dat van een weg of weggedeelte gebruik kan maken.

Op grond van artikel 21 BABW vermeldt de motivering van het verkeersbesluit in ieder geval 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. Als ook andere van de in artikel 2, eerste en tweede lid, van de wet genoemde belangen in het geding zijn, wordt ook aangegeven op welke wijze de belangen tegen elkaar zijn afgewogen.

Op grond van artikel 24 onder a BABW moeten verkeersbesluiten worden genomen na overleg met de korpschef van het betrokken regionale politiekorps.

3. 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 hiervoor 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. Om deze vraag te beantwoorden, zal de commissie eerst de motivering van het verkeersbesluit bespreken en vervolgens de bezwaargronden behandelen.

Motivering besluit

Het college heeft het verkeersbesluit als volgt gemotiveerd:

“De 5.1.2e is bij het doodlopende deel t.h.v. huisnummer 5.1.2e niet geschikt om te parkeren, behalve in de daarvoor bestemde vakken. De doorgang wordt bij parkeren belemmerd en bewoners komen hierdoor in de problemen bij het uitdraaien van de opritten op eigen terrein. Omdat in de praktijk blijkt dat er toch wordt geparkeerd komt er nu een parkeerverbod om duidelijk te maken dat parkeren hier niet gewenst is en hiermee kan er ook op gehandhaafd worden.

Gelet op artikel 2 van de Wegenverkeerswet strekt de maatregel tot lid 1 sub c (het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan).

Gelet op artikel 2 van de Wegenverkeerswet is mogelijk lid 1 sub d (het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer) in het geding. Op dit moment geldt er geen expliciet verbod op parkeren op 5.1.2e 1.2e. De ruimte is op dit wegdeel zeer beperkt. Terwijl er nu, ondanks dat er onvoldoende ruimte voor parkeren is, expliciet geen parkeerverbod geldt en er dus geparkeerd kan worden, mag dit door dit besluit niet meer. Gezien de eerdergenoemde motivering wat betreft de hinder die veroorzaakt wordt door parkeren in dit specifieke deel van de 5.1.2e achten wij de doelen die dit besluit dient van groter belang dan het doel dat mogelijk in het geding is.

Dit verkeersbesluit leidt niet tot een toename van de geluidsbelasting afkomstig van het wegverkeerslawaai op de geluidsgevoelige gebouwen als gevolg van de wijziging”

Op grond van voorgaande motivering heeft het college besloten “*tot het zonaal toepassen van bord E1 uit bijlage 1 van het RVV 1990 -begin, einde parkeerverbodzone (modelnummer E01zb, E01ze) aan de 5.1.2e t.h.v. huisnummer 5.1.2e*”

Behandeling van de bezwaargronden

Het college beoogt met het verkeersbesluit de doorgang van het verkeer op de beperkte wegruimte 5.1.2e te verbeteren en handhaving mogelijk te maken. De commissie merkt op dat tussen partijen geen verschil van mening bestaat over de parkeeroverlast in de 5.1.2e. Wel bestaat verschil van mening over de reikwijdte van het verkeersverbod. De commissie gaat hier in het navolgende op in.

De heer 5.1.2e (hierna: bezwaarde) heeft naar voren gebracht dat het parkeerverbod overbodig zou zijn geweest als de gemeente op de juiste manier had gehandhaafd en een beter (in overleg met de bewoners) besluit had genomen over de plaatsen voor laadpalen. Hij stelt dat er in het verleden sprake is geweest van parkeerproblemen. Een bewoner stalde twee auto's en een boottrailer op de bezoekersparkeerplaatsen in dit deel van de 5.1.2e

Het college heeft in dit verband aangegeven dat een aanhangwagen op een parkeerplaats mag worden geparkeerd. Hoewel het gewenst is dat bewoners gebruik maken van parkeergelegenheid op eigen terrein waar dit mogelijk is, kan dit volgens het college niet worden afgedwongen.

De commissie merkt op dat in de Algemene Plaatselijk Verordening Groningen 2021 staat dat een aanhanger met het oog op de verdeling van beschikbare parkeerruimte niet langer dan drie dagen mag worden geparkeerd (artikel 5:6, eerste lid 1 onder a). Mocht bezwaarde in de toekomst opnieuw merken dat een aanhanger langer dan de toegestane termijn wordt geparkeerd, dan adviseert de commissie bezwaarde opnieuw gebruik te maken van de mogelijkheid om een melding te doen.

Verder heeft bezwaarde naar voren gebracht dat er werd geparkeerd op het uiteinde van de 5.1.2e. Dit blokkeerde o.a. de steiger in de vijver. Verder hebben klusbusjes soms maandenlang het in- en uitrijden van de carports sterk gehinderd. Ook brengers en halers van kinderen van 5.1.2e kinderopvang zorgen (nog steeds) voor parkeerproblemen. Ondanks herhaalde meldingen, heeft de gemeente nagelaten te handhaven.

De commissie wijst erop dat de 5.1.2e een openbare weg betreft. Hier mag worden geparkeerd, tenzij er een verbod geldt. In het verweerschrift en tijdens de hoorzitting heeft het college aangegeven dat in de huidige situatie niet goed kan worden gehandhaafd, omdat er geen sprake was van een parkeerverbod. Om te kunnen handhaven was daarom een (beter) handvat nodig. Het onderhavige besluit zorgt hiervoor. Ten aanzien van de drukte rondom de zogenoemde 'schoolspits' heeft het college aangegeven dat er overal in de gemeente drukte ontstaat tijdens deze 'schoolspits'. De openbare parkeerplaatsen zijn daarbij toegankelijk voor iedereen. Ook in dit geval zorgt het voorliggende parkeerverbod ervoor dat mensen weten dat er niet buiten de vakken mag worden geparkeerd.

Bezwaarde is verder van mening dat het verbod zou moeten gelden voor de woningen ter hoogte van 5.1.2e en niet vanaf nummer 5.1.2e. Tijdens de hoorzitting heeft bezwaarde aangegeven dat hij het parkeerverbod voor het wegdeel ter hoogte van 5.1.2e 5.1.2e onnodig vindt, omdat het parkeren voor de carports door bezoekers in de meeste gevallen niet echt overlast oplevert. De aanwezige parkeerplaatsen zijn bijna altijd onbezet. Het verkeer voor de school levert ook geen probleem op, want dat gaat op de parkeerplaatsen staan.

Het college acht dit niet wenselijk, omdat de rijbaan ook in dit deel van de 5.1.2e al smaller is dan wenselijk. Als de rijbaan nog smaller wordt ontstaan er zeker problemen. Bovendien verplaatst de parkeeroverlast zich dan mogelijk naar het wegdeel ter hoogte van 5.1.2e 5.1.2e. Het parkeerverbod zorgt ervoor dat mensen weten dat niet buiten de vakken geparkeerd mag worden.

De commissie merkt op dat derde-belanghebbenden hebben aangegeven dat zij graag willen dat het parkeerverbod ingevoerd wordt. Zij ervaren veel overlast van het parkeren voor de carports, zowel in smalle wegdeel 5.1.2e 5.1.2e als in het brede wegdeel vanaf 5.1.2e. Als in het brede wegdeel voor de carports wordt geparkeerd, wordt dit wegdeel te smal voor het in-en uitrijden. Zij kunnen er dan net wel of net niet langs. Zij zijn van mening dat er wel een mogelijkheid moet blijven voor laden en lossen, specifiek voor bedrijfsbusjes.

Beide bezwaarmakers zijn het ten slotte niet eens met het besluit tot het plaatsen van een laadpaal tegenover 5.1.2e a. Deze zou volgens bezwaarden verplaatst moeten worden of in het uiterste geval beperkt moeten worden tot 1 parkeerplek en vrijgegeven moeten worden als bezoekersplaats.

Het college is op deze bezwaargrond niet ingegaan, omdat het besluit voor de laadpaal niet (meer) openstaat voor bezwaar. In het gemeentelijk beleid op laadpalen wordt geen rekening gehouden met verloren capaciteit als gevolg van deze laadpalen. De reden is dat elektrische voertuigen ook onderdeel zijn van het wagenpark dat in de openbare ruimte wil en moet parkeren.

Mevrouw 5.1.2e heeft ten slotte naar voren gebracht dat zij graag een uitzondering op het parkeerverbod ziet voor bedrijven die aan het werk zijn.

Het college heeft in het verweerschrift gesteld dat het maken van een uitzondering op het parkeerverbod voor bedrijfsvoertuigen ingaat tegen het doel van het verkeersbesluit en dat dit het belemmeren van een goede doorgang voor bepaalde groepen zou toestaan. Laden en lossen blijft mogelijk, maar bedrijfsvoertuigen moeten vervolgens wel op een geschikte parkeerplaats staan.

De commissie merkt op dat de bezwaren zich vooral richten op de reikwijdte van het parkeerverbod. Het college heeft naar het oordeel van de commissie echter voldoende gemotiveerd, waarom het parkeerverbod in de huidige vorm is ingevoerd.

Het doel van het besluit is het verbeteren van de doorgang van het verkeer op de beperkte wegruimte 5.1.2e 5.1.2e en het creëren van de mogelijkheid om te handhaven. De commissie kan zich dan ook vinden in het standpunt van het college dat het slechts gedeeltelijk invoeren van een parkeerverbod, geen oplossing, maar een

verplaatsing van het probleem zal inhouden. Ook is de commissie is het met het college eens dat het maken van een uitzondering voor bedrijfsvoertuigen niet in overeenstemming is met dit doel. Voor zover bezwaar wordt gemaakt tegen de plaatsing van de laadpaal ter hoogte van 5.1.2e, sluit de commissie zich aan bij het standpunt van het college. Tegen dit besluit staat geen bezwaar meer open. De commissie neemt deze bezwaargrond daarom niet mee in haar advisering.

4. Advies

De commissie adviseert het college van burgemeester en wethouders om de bezwaren ongegrond te verklaren.

De adviescommissie bezwaarschriften,

voorzitter

5.1.2e

secretaris

5.1.2e