VN2024-015360
rve juridisch bureau

Gemeente Amsterdam

DB

Hamervoordracht voor het DB West van 05 november 2024

Portefeuille: Verkeer, Vervoer en Luchtkwaliteit (32)
Besluiten op bezwaar (109)

Agendapunt: B1

Tekst van openbare besluiten wordt gepubliceerd

Onderwerp

Beslissen op bezwaren gericht tegen een verkeersbesluit waarbij twee parkeerplaatsen zijn aangewezen (t.b.v. één laadpunt) voor het opladen van elektrische voertuigen ter hoogte van de Chasséstraat 59.

Het dagelijks bestuur West besluit

In te stemmen met het advies van de bezwaarschriftencommissie:

- de bezwaren ongegrond te verklaren;
- het verkeersbesluit van 12 juli 2024 in stand te laten.

Kernboodschap

Het dagelijks bestuur besluit de bezwaren ongegrond te verklaren en het verkeersbesluit van 12 juli 2024 in stand te laten.
Dat betekent dat terecht twee parkeerplaatsen (t.b.v. één laadpunt) ter hoogte van Chasséstraat 59 zijn aangewezen voor het opladen van elektrische voertuigen.

Bestuurlijke achtergrond

Bezwaarmakers dienden op 28 juli 2024 bezwaar in tegen een verkeersbesluit van 12 juli 2024. Met dit besluit zijn twee parkeerplaatsen (t.b.v. één laadpunt) ter hoogte van de Chasséstraat 59 aangewezen voor het opladen van elektrische voertuigen. Op 16 september 2024 heeft de secretaris van de bezwaarschriftencommissie telefonisch contact gehad met de bezwaarmakers, waarin de bezwaargronden zijn herhaald en benadrukt. Op 5 oktober 2024 heeft bezwaarmaker per e-mail aangegeven niet gehoord te willen worden. De tweede bezwaarmaker is per e-mail in de gelegenheid gesteld om gehoord te worden, echter heeft de secretaris daarvan geen reactie ontvangen

Bestuurlijke prioriteit

n.v.t.

Wettelijke grondslag

Verordening stadsdelen en stadsgebied Amsterdam (Bijlage 3, A12).

Op grond van deze verordening is het dagelijks bestuur gemandateerd om namens het college te beslissen op bezwaarschriften

Onderbouwing besluit

Gekozen locatie

Bezwaarmakers geven aan dat de gekozen locatie van de oplaadplaatsen niet geschikt is. De gekozen locatie is gekozen op basis van een data gestuurde aanpak. Dit houdt in dat er nieuwe laadpalen geplaatst worden op basis van gegevens over het gebruik van de bestaande laadinfrastructuur in de buurt. Zodra de bezettingsgraad van laadpalen in een bepaalde wijk, 's avonds of overdag, een bepaald niveau bereikt, worden er automatisch extra laadpalen geplaatst, zonder dat hier eerst een aanvraag voor nodig is.

Het aandeel laadplaatsen ten opzichte van het totale aantal openbare parkeerplaatsen is 5,93%. Bij dit aandeel laadplaatsen geldt in stadsdeel West een maximale bezittingsgraad van 65%. Uit cijfers is gebleken dat deze maximale bezettingsgraad in de zes maanden voorafgaand aan het besluit 1458 keer is overschreden. Daarom is besloten om ter hoogte van de Chasséstraat 59 een laadpaal te realiseren, omdat de data laat zien dat er in dat gebied een toenemende vraag naar laadpunten is.

Voorafgaand aan het besluit is de gekozen locatie beoordeeld op technische en verkeerskundige haalbaarheid. Daarbij is onder andere rekening gehouden met de ondergrondse bekabeling van het bestaande laadnetwerk, financiële overwegingen, voldoende stoepbreedte en beperkte (zicht) overlast voor omwonenden door plaatsing voor een schoolgebouw. De gekozen locatie is op alle aspecten als geschikt aangemerkt.

De commissie is van oordeel dat de gekozen locatie voor de laadpaal met bijbehorende parkeervakken voldoet aan het beleid en de richtlijnen. Uit rechtspraak blijkt dat de aanwezigheid van andere geschikte locaties de gekozen locatie niet minder geschikt maakt. [1]

Parkeerdruk

Bezwaarmakers stellen dat de komst van deze oplaadplaatsen leidt tot het verlies van parkeergelegenheid, aangezien de parkeergelegenheid al zeer schrijnend is door de hoeveelheid parkeerplekken voor elektrische voertuigen en overige vergunninghouders.

De commissie beseft dat met het opheffen van reguliere parkeerplaatsen voor de aanleg van elektrische laadplekken de parkeerdruk toeneemt. Een hoge parkeerdruk vormt op zichzelf echter geen grond om van het plaatsen van een laadpaal af te zien.[2] Elektrische auto's moeten immers worden opgeladen. In het beleid is dan ook opgenomen dat het treffen van een verkeersmaatregel, onder andere het verlies van parkeergelegenheid, een normale maatschappelijke ontwikkeling is waarmee een ieder kan worden geconfronteerd en waarvan de nadelige gevolgen in beginsel bij betrokkenen wordt neergelegd, tenzij deze tot onevenredige belasting leiden. Het belang van het creëren van elektrische laadplekken weegt zwaarder dan het verlies van reguliere parkeerplaatsen.

Onevenredige benadeling

Bezwaarmakers stellen dat zij als bewoners van de Chasséstraat/Kortenaerstraat ter hoogte van de 10 Montessori Openbare Basisschool, onevenredig worden benadeeld doordat zij in het bezit zijn van een niet-elektrisch vervoer en geen overige vergunning hebben voor een vaste parkeerplaats. Bezwaarmakers voelen zich onevenredig getroffen door de aanwijzing van de in het besluit genoemde parkeervakken als parkeerplaatsen voor elektrische voertuigen.

De commissie is van oordeel dat geen sprake is van onevenredige benadeling. Uit recente rechtspraak blijkt dat bij het toetsen of een besluit evenredig is, rekening wordt gehouden met drie factoren.[3]Er wordt overwogen of het besluit geschikt is om het doel te bereiken. Ook wordt

overwogen of het een noodzakelijke maatregel betreft of dat er een minder vergaande maatregel kon worden genomen. Tenslotte wordt meegenomen of de maatregel in dit specifieke geval evenwichtig is.

De commissie ziet in de argumenten van bezwaarmakers ook geen reden om aan te nemen dat bezwaarmakers onevenredig worden benadeeld. Immers is aannemelijk dat bezwaarmakers niet de enige in de buurt zijn die over niet-elektrisch vervoer beschikken en geen vergunning hebben voor een vaste parkeerplaats.

Bebording van laadlocaties

Bezwaarmakers stellen dat de gemeente bij de totstandkoming van het besluit de RVV 1990 onjuist heeft toegepast. Bezwaarmakers verwijzen hiervoor naar de volgende passage uit het besluit: [...] *door het plaatsen van een bord conform model **E8** (parkeergelegenheid alleen bestemd voor het opladen van elektrische voertuigen) van Bijlage I van het RVV 1990* [...]. De bezwaarmakers geven aan dat uit Bijlage I van het RVV 1990 blijkt dat het vermelde bord niet overeenkomt met model E8, maar met model E8c. Hierdoor ontstaat er onzekerheid en onduidelijkheid over de plaatsing en gevolgen van het betreffende bord.

Iedere laadlocatie wordt standaard voorzien van een E4-OB verkeersbord. Door middel van het onderbord OB-504 wordt met pijlen verwezen naar de betreffende parkeervakken. Het benoemen van het bord conform model E8 is verkeerskundig en juridisch getoetst en juist bevonden. Gelet op het bovenstaande is de commissie van oordeel dat geen omstandigheden zijn gebleken die in heroverweging tot een andere beslissing zouden moeten leiden.

[1] ABRvS 8 september 2021, ECLI:NL:RVS:2021:2022.

[2] ABRvS 14 februari 2018, ECLI:RVS:2018:489.

[3] ABRvS 2 februari 2022, ECLI:NL:RVS:2022:285.

Advies, afstemming en Participatie

n.v.t.

Financiële onderbouwing

Overige toelichting

n.v.t.

Conclusie

De genoemde beslispunten in de voordracht hebben geen financiële consequenties.

Communicatie

Binnen de gemeente

Opnemen in de te publiceren besluitenlijst.

Buiten de gemeente

Gemeente Amsterdam

DB

De directeur van het Juridisch Bureau maakt de door het dagelijks bestuur genomen beslissing op bezwaar bekend.

Documenten

Registratienr.	Naam
AD2024-065459	Stadsdeel West Voordracht (pdf)
AD2024-065471	VERTROUWELIJK - Advies aanleg laadpaal t.h.v. Chasséstraat 59(JB.24.010170.001, 002).pdf (pdf)

Uitslag

A Akkoord