

ECLI

ECLI:NL:RVS:2025:439

Datum uitspraak

5 februari 2025

Inhoudsindicatie

Bij besluit van 2 september 2021 heeft het college van burgemeester en wethouders van Tilburg twee parkeerplaatsen ter hoogte van de [locatie] in Tilburg aangewezen voor het opladen van elektrische voertuigen door middel van het plaatsen van het verkeersbord E4 met onderbord "uitsluitend opladen elektrisch vervoer". [appellant] is eigenaar van de woning aan de [locatie]. Voor de woning zijn parkeervakken gelegen. Eerder heeft het college bij besluit van 25 april 2019 op grond van het toen geldende 'Oplaadpuntenbeleid gemeente Tilburg juni 2014 en bijbehorende beleidsregels' twee parkeerplaatsen voor de woning van [appellant] gereserveerd voor het opladen van elektrische voertuigen en één parkeerplaats ingericht voor het opladen van elektrische voertuigen. Nadat [appellant] bezwaar had gemaakt, heeft het college bij besluit van 19 december 2019 afgezien van het aanwijzen van parkeerplaatsen voor het inrichten van elektrische auto's ter hoogte van de woning van [appellant].

Volledige tekst

202303863/1/A2.

Datum uitspraak: 5 februari 2025

AFDELING

BESTUURSRECHTSPRAAK

Uitspraak op het hoger beroep van:

[appellant], wonend in Tilburg,

appellant,

tegen de uitspraak van de rechtbank Zeeland-West-Brabant van 9 mei 2023 in zaak nr. 22/4717 in het geding tussen:

[appellant]

en

het college van burgemeester en wethouders van Tilburg

(hierna: het college).

Procesverloop

Bij besluit van 2 september 2021 heeft het college twee parkeerplaatsen ter hoogte van de [locatie] in Tilburg aangewezen voor het opladen van elektrische voertuigen door middel van het plaatsen van het verkeersbord E4 met onderbord "uitsluitend opladen elektrisch vervoer".

Bij besluit van 30 augustus 2022 heeft het college het door [appellant] daartegen gemaakte bezwaar gedeeltelijk gegrond verklaard. Het college heeft het besluit van 2 september 2021 gedeeltelijk herroepen en heeft besloten dat ter hoogte van de [locatie] in Tilburg één parkeerplaats wordt ingericht voor het opladen van elektrische voertuigen.

Bij uitspraak van 9 mei 2023 heeft de rechtbank het door [appellant] daartegen ingestelde beroep ongegrond verklaard.

Tegen deze uitspraak heeft [appellant] hoger beroep ingesteld.

Het college heeft een schriftelijke uiteenzetting gegeven.

De Afdeling heeft de zaak ter zitting behandeld op 28 oktober 2024, waar [appellant], bijgestaan door mr. M. Godderij, en het college, vertegenwoordigd door mr. M.F.M. van Gansen, zijn verschenen.

Overwegingen

Wettelijk kader

1. De voor deze zaak relevante wetgeving en beleidsregels zijn opgenomen in de bijlage, die deel uitmaakt van deze uitspraak.

Inleiding en voorgeschiedenis

2. [appellant] is eigenaar van de woning aan de [locatie]. Voor de woning zijn parkeervakken gelegen. Eerder heeft het college bij besluit van 25 april 2019 op grond van het toen geldende 'Oplaadpuntenbeleid gemeente Tilburg juni 2014 en bijbehorende beleidsregels' twee parkeerplaatsen voor de woning van [appellant] gereserveerd voor het opladen van elektrische voertuigen en één parkeerplaats ingericht voor het opladen van elektrische voertuigen. Nadat [appellant] bezwaar had gemaakt, heeft het college bij besluit van 19 december 2019 afgezien van het aanwijzen van parkeerplaatsen voor het inrichten van elektrische auto's ter hoogte van de woning van [appellant]. Daaraan heeft het college destijds ten grondslag gelegd dat op dat moment niet was vast te stellen dat op korte termijn in de omgeving van de Slotstraat behoefte was aan uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische voertuigen. Om die reden is het aanwijzen van twee parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische voertuigen niet aangewezen op grond van het Oplaadpuntenbeleid gemeente Tilburg juni 2014 en bijbehorende beleidsregels.

3. ParknCharge - een zogenaamde Charge Point Operator (hierna: CPO) - heeft het college verzocht om een verkeersbesluit te nemen, inhoudende dat twee parkeerplaatsen worden aangewezen voor het opladen van elektrische voertuigen, zodat zij een laadpaal met twee oplaadpunten kan plaatsen.

4. Desgevraagd heeft de politie-eenheid Zeeland-West-Brabant namens de korpschef een advies over het voorgenomen besluit genomen. De conclusie van dat advies was dat er geen redenen bekend zijn geworden die bekrachtiging van het voorgenomen verkeersbesluit in de weg zouden staan.

Besluitvorming

5. Met het besluit van 2 september 2021 heeft het college opnieuw twee parkeervakken ter hoogte van de [locatie] in Tilburg aangewezen als parkeervakken geschikt voor het opladen van elektrische voertuigen door middel van het plaatsen van het verkeersbord E4 met onderbord "uitsluitend opladen elektrisch vervoer".

6. Aan het besluit van 30 augustus 2022 heeft het college ten grondslag gelegd dat een aanvraag voor het aanwijzen van parkeerplaatsen voor elektrisch opladen wordt getoetst aan de criteria genoemd in artikel 5, onder a, van de Beleidsregels voor reguliere publieke oplaadpunten in de openbare ruimte in de gemeente Tilburg (hierna: de beleidsregels), om de behoefte aan een nieuw laadstation te bepalen. Daarbij heeft het college zich op het standpunt gesteld dat er behoefte was aan een nieuw laadstation, omdat het dichtstbij geplaatste oplaadpunt - het oplaadpunt ter hoogte van de Vendeliersstraat 86 - een gemiddeld gebruik en een aantal unieke gebruikers had dat hoger is dan de minimumwaarden die zijn genoemd in artikel 5, onder a, onderdeel ii en iii van de beleidsregels. Dat [appellant] eerder met succes is opgekomen tegen de aanwijzing van parkeerplaatsen voor elektrisch opladen in de Slotstraat betekent volgens het college niet dat hij erop mocht vertrouwen dat er op een later moment niet alsnog dergelijke parkeerplaatsen zouden worden aangewezen. In dit verband heeft het college erop gewezen dat het beleid en de beleidsregels na dat eerdere verkeersbesluit zijn gewijzigd en de huidige aanwijzing is gebaseerd op die nieuwe beleidsregels. Ook heeft het college zich op het standpunt gesteld dat uit metingen is gebleken dat de parkeerdruk hoog is, maar niet dusdanig hoog dat aanwijzing van parkeerplaatsen voor elektrisch opladen onevenredig zou zijn. Parkeerdruk speelt volgens het college bovendien geen bepalende rol bij de afweging van de aanwijzing van parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische voertuigen, omdat in artikel 5 en 7 van de beleidsregels reeds rekening is gehouden met parkeerdruk. Op grond van artikel 7 van de beleidsregels wordt in beginsel slechts één parkeervak aangewezen, tenzij aantoonbaar behoefte is aan meer parkeerplaatsen voor elektrisch opladen. Omdat die behoefte niet is aangetoond, heeft het college het bezwaar in zoverre gegrond verklaard. Het eerder ingenomen standpunt dat twee parkeerplaatsen worden aangewezen, heeft het college herzien in de zin dat één parkeervak wordt aangewezen.

Oordeel van de rechtbank

7. De rechtbank heeft geoordeeld dat het college voldoende uitleg heeft gegeven over de gemaakte keuzes en dat de beleidsregels niet onredelijk zijn. De rechtbank heeft hierbij benadrukt dat het college beleidsruimte heeft bij het nemen van verkeersbesluiten. Daarnaast mocht het college op basis van (de eisen in) de beleidsregels concluderen dat er voldoende behoefte is om een nieuwe laadpaal toe te staan. Verder heeft het college zich volgens de rechtbank op het standpunt mogen stellen dat het aanwijzen van één parkeerplaats voor het opladen van elektrische voertuigen niet zodanig nadelig is voor de omwonenden in verhouding tot de belangen van het opzetten van een deugdelijke laadinfrastructuur dat de keuze die het college in dit geval heeft gemaakt onevenredig is en het van zijn beleid moest afwijken. Verder heeft de rechtbank geoordeeld dat de keuze van het college om aan de beleidsregels vast te houden en een laadplaats te bestemmen in de

Slotstaat, en niet op een andere locatie, niet onredelijk is. Het college mocht daarom een parkeervak aan de Slotstraat aanwijzen als plaats die uitsluitend bestemd is voor het opladen van elektrische voertuigen.

Hoger beroep

8. [appellant] betoogt dat de rechtbank ten onrechte heeft geoordeeld dat de beleidsregels die het college hanteert bij de beoordeling van de noodzaak voor een nieuw laadstation, niet onredelijk zijn. De criteria die in de beleidsregels zijn opgenomen zijn te laag, waardoor CPO's heel gemakkelijk nieuwe laadstations kunnen plaatsen, zonder dat hier daadwerkelijk behoefte aan is. Het college heeft volgens [appellant] te weinig oog voor de achterliggende commerciële belangen van de CPO's om laadpalen te plaatsen, zoals het versterken van hun marktpositie ten opzichte van de concurrentie. Hij betoogt dat er bij de beoordeling juist gekeken moet worden naar het werkelijke verbruik van de omliggende laadpalen. Uit de cijfers van 1 januari 2019 tot en met 23 januari 2022 blijkt geen toenemende behoefte, nu het werkelijke verbruik vanaf 31 augustus 2021 is gedaald ten opzichte van de zes maanden daarvoor. De rechtbank heeft dit volgens hem niet onderkend. Verder voert [appellant] aan dat de criteria uit de beleidsregels voor het gehele grondgebied van de gemeente Tilburg gelden en dit te globaal zijn, omdat woningtypologie en de buurt een rol kunnen spelen bij de beantwoording van de behoeftevraag naar laadpalen. Daarnaast betoogt [appellant] dat de rechtbank niet heeft onderkend dat de parkeerdruk voor fossiele brandstofauto's ten onrechte onvoldoende of niet door het college wordt meegewogen. Als er behoefte bestaat aan een laadpaal, dan lijkt het college de parkeerdruk niet meer mee te wegen, aldus [appellant]. Ook is niet duidelijk wanneer parkeerdruk wel een bijzondere omstandigheid oplevert die ertoe leidt dat van aanwijzing wordt afgezien. De parkeerdruk in Rayon Z03 heeft op het drukste meetmoment een parkeerdruk van 79%, waarbij de parkeerdruk in de Slotstraat 107,7% bedraagt. De rechtbank is, in navolging van het college, ten onrechte uitgegaan van de wijk als geheel die een lagere parkeerdruk laat zien. [appellant] betoogt dan ook om alternatieve locaties te overwegen voor het plaatsen van de laadpaal, zoals ter hoogte van de Havendijk 40 of 48-50, halverwege de Tamboerskade of in de Vendeliersstraat.

Beoordeling van het hoger beroep

- Toetsingskader

8.1. Het college heeft beoordelingsruimte bij de beantwoording van de vraag wat nodig is ter bescherming van de verkeersbelangen genoemd in artikel 2, eerste en tweede lid, van de Wegenverkeerswet 1994 (hierna: WvW). Het college dient dit naar behoren te motiveren. Afhankelijk van de beroepsgronden gaat de bestuursrechter in op de vraag of de manier waarop het college van die beoordelingsruimte gebruik heeft gemaakt in overeenstemming is met het recht. Daarbij moet de bestuursrechter nagaan of het college redelijkerwijs de beoordelingsruimte op die manier heeft kunnen invullen. Nadat het college heeft vastgesteld wat naar zijn oordeel nodig is gelet op de betrokken verkeersbelangen, moet het de uitkomst van die beoordeling afwegen tegen de voor een of meer belanghebbenden nadelige gevolgen van het verkeersbesluit. Bij die afweging heeft het bestuursorgaan beleidsruimte. De bestuursrechter gaat niet na of hij in het concrete geval tot hetzelfde besluit zou zijn gekomen. De bestuursrechter beoordeelt aan de hand van de beroepsgronden of de (uitkomst van de) belangenafweging die ten grondslag ligt aan het besluit onevenredig is in verhouding tot de met dat besluit te dienen doelen (artikel 3:4, tweede lid, van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: de Awb)). Zie hiervoor ook de uitspraak van de Afdeling van 15 februari 2023, [ECLI:NL:RVS:2023:599](#).

- Beleidsregels onredelijk?

8.2. De Afdeling volgt de rechtbank in haar beoordeling dat het college de keuze mocht maken om eerder laadpalen te plaatsen dan wellicht strikt noodzakelijk om zo de groei van de vraag voor te blijven. De Afdeling is verder van oordeel dat voor de beantwoording van de vraag of de beleidsregels onredelijk zijn, het niet van belang is wat het achterliggende doel van een CPO is bij het doen van een aanvraag. Het college had andere keuzes kunnen maken, ook wat betreft de plaatsingscriteria, maar heeft dit niet gedaan. Anders dan [appellant] heeft aangevoerd, mocht het college de lage drempel van een minimale verbruik van 900 kWh per laadpaal in zes maanden in de beleidsregels hanteren. De Afdeling volgt daarom het oordeel van de rechtbank dat het college voldoende uitleg heeft gegeven over de gemaakte keuzes en dat de beleidsregels niet onredelijk zijn.

- Behoeftte aan een laadpaal

8.3. Het college heeft voldoende cijfermatig onderbouwd dat het minimale gemiddelde verbruik per laadpaal van de dichtstbijzijnde laadstations ruimschoots boven 900 kWh ligt. [appellant] heeft overigens ook niet betwist dat de drempelwaarde bij de omliggende laadpalen fors wordt overschreden. Zijn betoog dat bij een van de die laadstations sprake is van een afname van het verbruik slaagt niet. Ondanks de gesignaleerde afname bedroeg dat immers nog steeds bijna vijf maal het minimale verbruik. Het college mocht dan ook op grond van de beleidsregels concluderen dat er behoefte was om een nieuwe laadpaal toe te staan.

- Parkeerdruk

8.4. Dat sprake is van een hoge parkeerdruk aan de Slotstraat vormt, zoals het college heeft aangevoerd, op zichzelf geen grond om van het plaatsen van een laadpaal af te zien. Het college heeft ter zitting toegelicht dat ook de parkeerdruk van 107,7%, zoals deze is gemeten op het piekmoment op zaterdagavond tussen 23.00 uur en 01.00 uur, geen bijzondere omstandigheid met zich meebrengt op basis waarvan moet worden afgeweken van het beleid. Weliswaar is de parkeerdruk hoog - ook in de omliggende straten -, maar de gemeten parkeerdruk op zaterdagavond is een piekmoment en de parkeerdruk bedraagt niet continu of gemiddeld 107%. Het college heeft het belang van omwonenden bij voldoende parkeerplaatsen afgewogen tegen het belang van het creëren van een oplaadinfrastructuur voor elektrische voertuigen. Elektrische auto's moeten immers worden opgeladen. Zie hiervoor ook de uitspraak van de Afdeling van 14 februari 2018, [ECLI:NL:RVS:2018:489](#). Het college heeft op dit moment de helft van het aantal laadplekken gerealiseerd ten opzichte van het aantal gewenste laadplekken volgens het beleid. Gelet hierop is het noodzakelijk om nieuwe laadplekken binnen de infrastructuur te creëren. Bij de aanwijzing van de parkeerplaats voor elektrische voertuigen is in het besluit van 30 augustus 2022 rekening gehouden met de hoge parkeerdruk in de Slotstraat door slechts één parkeervak aan te wijzen, terwijl de laadpaal over twee laadpunten beschikt en in eerste instantie ook twee parkeervakken waren aangewezen. Daarmee heeft het college het belang van omwonenden ten aanzien van de parkeerdruk meegewogen. De Afdeling is van oordeel dat de rechtbank terecht heeft geoordeeld dat het college, overeenkomstig zijn beleid, doorslaggevend belang mocht hechten aan het creëren van een elektrische laadinfrastructuur ten koste van de parkeerdruk.

- Locatie

8.5. Ten slotte heeft de rechtbank terecht geoordeeld dat het college in het verkeersbesluit voldoende heeft gemotiveerd waarom voor deze locatie is gekozen en de alternatieve

locaties in dit geval minder geschikt zijn. Daarbij heeft het college betrokken, zoals ook ter zitting toegelicht, dat het bij voorkeur een laadpaal zo dicht mogelijk - of in ieder geval binnen een straal van 150 meter - bij de aanvrager plaatst. In dit geval is de laadpaal aan de Vendeliersstraat zwaar bezet, liggen de Tamboerskade en Tournooistraat te ver weg van de aanvrager en is de laadpaal aan de Slotstraat op 115 meter van de aanvrager. Naar het oordeel van de Afdeling heeft de rechtbank terecht geoordeeld dat het college zich, gelet op het vorenstaande, op het standpunt mocht stellen dat de aangedragen alternatieve locaties minder geschikt zijn.

Slotsom

9. Het hoger beroep is ongegrond. De aangevallen uitspraak dient te worden bevestigd.

10. Voor een proceskostenveroordeling bestaat geen aanleiding.

Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State:

bevestigt de aangevallen uitspraak.

Aldus vastgesteld door mr. J.Th. Drop, lid van de enkelvoudige kamer, in tegenwoordigheid van mr. M. Rijdsdijk, griffier.

w.g. Drop

lid van de enkelvoudige kamer

w.g. Rijdsdijk

griffier

BIJLAGE

Wettelijk kader

Wegenverkeerswet 1994

Artikel 2

1. De krachtens deze wet vastgestelde regels kunnen strekken tot:

[...]

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.

2. De krachtens deze wet vastgestelde regels kunnen voorts strekken tot:

a. het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu, bedoeld in de Wet milieubeheer;

[...]

Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW)

Artikel 12

De plaatsing of verwijdering van de hierna genoemde verkeerstekens moet geschieden krachtens een verkeersbesluit:

a. de volgende borden:

I. de borden die zijn opgenomen in de hoofdstukken A tot en met G van bijlage 1, behorende bij het RVV 1990, uitgezonderd de borden C22 en E9, alsmede de borden E4, E12 en E13 tenzij onder deze verkeersborden een onderbord als bedoeld in artikel 8, tweede lid, onderdeel d, wordt aangebracht, dan wel toepassing wordt gegeven aan artikel 8, derde lid;

[...]

Artikel 21

De motivering van het verkeersbesluit vermeldt in ieder geval welke doelstelling of doelstellingen met het verkeersbesluit worden beoogd. Daarbij wordt aangegeven welke van de in artikel 2, eerste en tweede lid, van de wet genoemde belangen ten grondslag liggen aan het verkeersbesluit. Indien tevens andere van de in artikel 2, eerste en tweede lid, van de wet genoemde belangen in het geding zijn, wordt voorts aangegeven op welke wijze de belangen tegen elkaar zijn afgewogen.

Beleidsregels voor reguliere publieke oplaadpunten in de openbare ruimte in de gemeente Tilburg

Artikel 5. Beoordeling gemeente op behoeftebepaling nieuw laadstation

a. De gemeente beoordeelt de noodzaak voor een nieuw laadstation en hanteert daarbij de volgende criteria waaraan voldaan moet worden:

i. Er bevindt zich binnen 150 meter loopafstand van de aanvraag geen bestaande publieke oplaadpunt(en) en/of;

ii. Het meest dichtbij geplaatste laadstation of laadlocatie kent een gebruik van gemiddeld 900 kWh of meer per oplaadpunt in de voorgaande 6 maanden, en/of;

iii. Het meest dichtbij geplaatste laadstation of laadlocatie kent gemiddeld meer dan 3 unieke gebruikers per oplaadpunt in de voorgaande 6 maanden;

[...]

c. De gemeente kan gemotiveerd afwijken van bovenstaande regels.

[...]