

40 Bestuurders en stadsbestuurders, strijd van verkeersbesluiten met het RVV?

Vanaf 2035 zal elke nieuwe auto die in Nederland de weg op gaat emissievrij moeten zijn. Voor de particuliere autogebruiker is met name elektrisch rijden het alternatief. De transitie van diesel en benzine rijden naar elektrisch rijden is ook van invloed op de woonomgeving van die particuliere autogebruiker. Wie geen ruimte heeft voor een laadpaal op eigen terrein, is aangewezen op laden bij een laadstation of bij een gedeelde laadpaal in de buurt. In veel buurten zal dus moeten worden voorzien in laadpalen met stopcontacten voor al die stekkers. In april 2023 waren er al 518.000 laadpalen in Nederland, waarvan 384.000 op eigen terrein (rapportage Nationale agenda Laadinfrastructuur). Het streven is een totaal aantal laadpalen van 2,5 miljoen in 2030. Geen wonder dat laadpalen in hoog tempo in de openbare ruimte verschijnen, in 2023 maandelijks zo'n 1.000.

Bij het plaatsen van een laadpaal langs de openbare weg zal in het algemeen een verkeersbesluit worden genomen om te voorkomen dat de paal wordt geblokkeerd met niet-ladende voertuigen. Dat zal vaak de vorm hebben van een besluit tot aanwijzing van een parkeervak en plaatsing van het bord E4 (het blauwe rechthoekige bord met een witte letter "P") en een onderbord met bijvoorbeeld de tekst "uitsluitend voor en gedurende het opladen van elektrische voertuigen". Daarmee gelden er binnen het parkeervak twee verboden: het parkeren anders dan om op te laden en het langer parkeren dan voor het opladen noodzakelijk is (zie art. 24, eerste lid, aanhef en onder d, ten eerste RVV 1990).

Niet zelden bekruipt buurtbewoners bij wie een laadpaal met zo'n bord wordt geplaatst het gevoel dat er van hen parkeerruimte wordt "afgepakt" ten behoeve van – in hun ogen – welvarender Teslarijders. Maar er kunnen ook minder uit de onderbuik afkomstige argumenten zijn tegen aanwijzing van een parkeervak en plaatsing van een laadpaal. Tegen verkeersbesluiten tot plaatsing van een laadpaal wordt met enige regelmaat geprocedeerd (op rechtspraak.nl na 1 januari 2018 47 uitspraken bij rechtbanken, sector bestuursrecht en 20 bij de Afdeling bestuursrechtspraak). Eén van de argumenten die daarbij regelmatig een rol speelt is dat van de verkeersveiligheid. Dat was ook het geval bij de aanwijzing als parkeervak met laadpunt van een al in gebruik zijnde parkeerplaats in Zoetermeer door het College van Burgemeester en Wethouders van die gemeente. Daarbij werd door een buurtbewoner betoogd dat dit te dicht bij een kruispunt lag waardoor gevaarlijke verkeerssituaties zouden kunnen ontstaan. Dat zou volgens hem niet alleen strijd opleveren met artikel 5 VVV, dat gedrag dat gevaar op de weg of hinder van het verkeer veroorzaakt of kan veroorzaken verbiedt, maar ook met het verbod om te parkeren op een afstand van minder dan 5 meter van een kruispunt (art. 24, eerste lid onder a RVV 1990).

Het betoog met betrekking tot deze laatste bepaling roept twee vragen op. In de eerste plaats: was het College bij het nemen van dit verkeersbesluit gebonden aan artikel 24, eerste lid, onder a RVV? Het antwoord daarop blijkt al uit de tekst van de bepaling. Deze richt zich tot bestuurders en dat zijn volgens artikel 1 RVV alle weggebruikers behalve voetgangers. De norm richt zich dus niet tot stadsbestuurders. Dit is dan ook de conclusie van de Afdeling: de bepaling is gericht tot de bestuurder en niet tot het College, en dus verzet deze zich niet tegen het bij verkeersbesluit aanwijzen van parkeervakken op minder dan 5 meter afstand van een kruispunt (ECLI:NL:RVS:2022:2524) De Afdeling sluit daarbij aan bij haar oordeel in een eerdere bestemmingsplanuitspraak, waarnaar zij ook verwijst (ECLI:NL:RVS:2022:314). Hoewel dat niet expliciet wordt overwogen, lijkt een zelfde conclusie ten aanzien van artikel 5 VVV te moeten worden getrokken: dit artikel dat gevaarlijk en hinderlijk weggedrag verbiedt richt zich ook slechts tot weggebruikers.

De tweede vraag betreft vervolgens het gebruik van het parkeervak voor het opladen van een voertuig. Is dat niet, hoewel conform de aan-

wijzing op het daarbij geplaatste bord E4 met onderbord, in strijd met de algemene regel die parkeren binnen 5 meter van een kruispunt verbiedt? Als dat zo is, is het besluit tot aanwijzing dan niet zinledig omdat het gebruik van het parkeervak door bestuurders vervolgens niet mogelijk is? De vraag betreft de hiërarchie van regels. Het verbod uit artikel 24, eerste lid, onder a van de RVV is een algemene regel, die afkomstig is van de centrale regelgever en in het hele land geldt. Het College is als plaatselijke regelgever aangewezen om ter plekke, afhankelijk van de lokale omstandigheden, afwijkende of aanvullende plaatselijke maatregelen te treffen (zie: Harteveld en Robroek: Hoofdwegen door het verkeersrecht, hfst. 3.3). Die bevoegdheid ontleent het college aan art. 2 van de Wegenverkeerswet, in dit geval in het bijzonder aan het derde lid, op grond waarvan krachtens die wet regels kunnen worden gesteld ter bevordering van doelmatig of zuinig energiegebruik. Dat zo'n plaatselijke maatregel door middel van een verkeersbesluit is getroffen kan kenbaar worden gemaakt door middel van het plaatsen van verkeerstekens. Naast het verkeersbord kunnen verkeerstekens op het wegdek worden aangebracht (zoals de witte strepen om het parkeervak) of verkeerslichten worden geplaatst. Verkeersdeelnemers zien die tekens meestal als vanzelf als "hoger" dan de algemene regels. Automobilisten stoppen automatisch voor een rood licht, zonder zich af te vragen waarom ze eigenlijk niet de voorrang krijgen waarop ze volgens de algemene regel aanspraak hadden. En zo heeft de wetgever het ook geregeld: volgens artikel 63 RVV 1990 gaan verkeerstekens boven verkeersregels voor zover deze regels onverenigbaar zijn met deze tekens. Dus ook deze vraag kon de Afdeling eenvoudig aan de hand van het RVV beantwoorden: het verkeersbesluit voorziet in het aanbrengen van verkeerstekens en die gaan boven de algemene regel. Gebruik van het parkeervak zal daarom niet in strijd zijn met het verbod uit artikel 24, eerste lid aan hef en onder a.

Het algemene verbod om binnen 5 meter van een kruispunt te parkeren lijkt met name bedoeld om onveilige situaties door bijvoorbeeld gebrek aan uitzicht bij het naderen van het kruispunt te voorkomen. De lokale regelgever die een verkeersbesluit in afwijking daarvan neemt, zal zich moeten afvragen of die veiligheid met dat besluit nog wel voldoende is gewaarborgd. In de bovengenoemde zaak betreft de Afdeling de verkeersveiligheid bij beoordeling van de vraag of het verkeersbesluit door de ligging van het parkeervak onevenredige gevolgen heeft voor belanghebbende. Daarvan is volgens het college geen sprake: er mag ter plekke slechts 30 km worden gereden en de verkeersintensiteit is laag, tegemoetkomend verkeer heeft voldoende tijd om op elkaar te anticiperen. De verkeersveiligheid is daarmee ook volgens de Afdeling niet in geding. Hoewel niet gebonden aan de hier genoemde verkeersregels uit het RVV en VVV moet een College zich bij het nemen van een verkeersbesluit wel degelijk rekenschap geven van de gevolgen voor de verkeersveiligheid.

Mr. dr. J.T. Drop