

Definitief verkeersbesluit Huizen

Reserveren van openbare parkeerplaatsen voor het uitsluitend opladen van elektrische auto's op 105 locaties.

1. Wettelijke bepalingen

Op grond van artikel 18, eerste lid, onder d, van de Wegenverkeerswet 1994 is het college van burgemeester en wethouders bevoegd tot het nemen van verkeersbesluiten. Op grond van artikel 15, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994 moet een verkeersbesluit worden genomen voor de plaatsing of verwijdering van de in artikel 12 van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer genoemde verkeerstekens, alsmede voor onderborden voor zover daardoor een gebod of verbod ontstaat of wordt gewijzigd.

2. Gevolgde procedure

In februari 2021 hebben belangstellenden zich door middel van het invullen van een online enquête kunnen uitspreken over de nieuwe voorgestelde locaties voor publieke laadpalen. Naar aanleiding van de reacties hierop is een aantal locaties heroverwogen en zijn een aantal nieuwe locaties toegevoegd.

Voor dit verkeersbesluit volgen we de uniforme openbare voorbereidingsprocedure conform afdeling 3.4 van de Awb. Na openbare kennisgeving heeft het ontwerp verkeersbesluit van 27 mei tot 8 juli 2021 ter inzage gelegen. Op het ontwerp besluit zijn 2 zienswijzen ontvangen. Beantwoording van de zienswijzen is gedaan in een reactienota. De zienswijzen hebben niet geleid tot aanpassing van het verkeersbesluit.

Overeenkomstig artikel 24 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) is overleg geweest met de korpschef van de politie, vertegenwoordigd door een verkeersspecialist van de eenheid Midden-Nederland.

3. Doelstelling verkeersbesluit

Gelet op artikel 21 van de BABW heeft het verkeersbesluit de volgende doelstelling(en):

- het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan;
- het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer;
- het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu, bedoeld in de Wet milieubeheer;

- het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte aantasting van het karakter of van de functie van objecten of gebieden;
- het bevorderen van een doelmatig of zuinig energiegebruik.

4. Overwegingen

4.1 Beleid publieke laadinfrastructuur

- In het Klimaatakkoord heeft de regering de ambitie neergelegd om uiterlijk in 2030 alle nieuwe auto's emissieloos te laten zijn. Dit kan worden vertaald naar 1,9 miljoen elektrische personenvoertuigen in Nederland in 2030. Hiervoor zijn in 2025 ongeveer 700.000 publieke laadpunten nodig groeiend tot 1,8 miljoen in 2030.
- Om die ambitie te kunnen realiseren is vanuit het Klimaatakkoord een Nationale Agenda Laadinfrastructuur opgesteld door een samenwerking van publieke en private partijen, waaronder de VNG die de belangen van gemeenten behartigt.
- In de Nationale Agenda Laadinfrastructuur is afgesproken dat iedere Nederlandse gemeente in 2020 een integrale visie op laadinfrastructuur en een plaatsingsbeleid voor publieke laadinfrastructuur opstelt.
- in het coalitieakkoord (onderdeel 1.7) staat dat wij de groei van het aantal laadpalen voor elektrisch rijden faciliteren. Dat betekent dat wij laadpalen plaatsen als daar vraag naar is, ook in wijken waar de parkeerdruk hoog is.

4.2 Prognose laadbehoefte Huizen

- In de afgelopen jaren heeft de gemeente op ongeveer 75 locaties laadpalen geplaatst. Dit zijn 150 laadpunten. De vraag naar extra laadpunten blijft toenemen.
- Om te voldoen aan de NAL-afspraken is door de MRA-E berekend dat er tot en met 2025 ongeveer 130 nieuwe laadpunten nodig zijn, verspreid over de gemeente. Uitgaande van 2 laadpunten per laadpaal, zijn dit 65 nieuwe laadpalen. Door de steeds sterker toenemende vraag naar laadpalen verwachten wij dat deze prognose voor 2025 aan de lage kant is.
- De lokale laadbehoefte is bepaald aan de hand van factoren als woningdichtheid, aanwezigheid voorzieningen, bereikbaarheid, huidige aanwezigheid en gebruik publieke laadpalen en is vervolgens vertaald in een plankaart met concrete laadlocaties op straatniveau.

4.3 Duurzaamheid en klimaat

Elektrisch rijden levert een belangrijke bijdrage aan de afname van de CO₂-uitstoot en daarmee aan de doelstelling van het Klimaatakkoord – in 2030 stoten we 49% minder broeikasgassen uit dan in 1990. De verwachting is dat het aantal elektrische auto's de komende jaren flink gaat toenemen en daarmee ook de vraag naar publieke laadpalen. De beschikbaarheid van voldoende laadpalen is een randvoorwaarde om de transitie naar elektrisch rijden mogelijk te maken. Om die reden kiest de gemeente Huizen ervoor om het plaatsen van laadpalen te faciliteren.

Het plaatsen van publieke laadpalen stimuleert elektrisch rijden en heeft daardoor ook lokale milieuvoordelen; elektrische auto's produceren minder geluid en hebben geen uitstoot.

De gemeente Huizen heeft zich voor het plaatsen van laadpalen aangesloten bij de MRA-E. Binnen deze samenwerkingsorganisatie werken overheden in Flevoland, Noord-Holland en Utrecht samen om elektrisch vervoer te stimuleren en een netwerk van publieke laadpunten te realiseren. Alle laadpalen die door de MRA-E worden geplaatst leveren 100% groene stroom.

4.4 Overwegingen locatiekeuze

Uitgangspunt voor de Plankaart is een dekkend netwerk van laadvoorzieningen, waarbij iedere gebruiker in de bebouwde kom binnen 200 meter lopen een laadpaal kan bereiken. Voor het Oude Dorp houden wij een loopafstand aan van 300 meter. In een gebied waar meer laadpalen nodig zijn, zijn deze zo mogelijk bij elkaar geplaatst tot een laadplein van drie of meer laadpalen. Op een laadplein is de kans op een vrije laadplaats vaak groter, wat de zoektijd in de wijk verkort. Voor een laadpaal is de nabijheid van een laagspanningsnet met voldoende capaciteit een voorwaarde. Er wordt gebruik gemaakt van bestaande openbare parkeerplaatsen, bij voorkeur in een parkeercoffer met meer plaatsen. Er is rekening gehouden met voldoende loopruimte op trottoirs en de aanwezigheid van bomen of andere objecten. De plekken zijn zoveel mogelijk neutraal gekozen. Er is geen rekening gehouden met persoonlijke voorkeuren van elektrische rijders of niet-elektrische rijders. Uitgangspunt is dat openbare parkeerplaatsen geen privéplaatsen zijn.

4.5 Plaatsingsbeleid laadvoorzieningen

De gemeente Huizen werkt samen met de MRA-E aan de plaatsing, onderhoud en exploitatie van openbare laadvoorzieningen. Dit doen we in een concessieovereenkomst met een marktpartij. Deze concessiehouder heeft gedurende de plaatsingsperiode het exclusieve recht voor plaatsing van laadpalen in de openbare ruimte.

- Voor alle laadpunten op gemeentelijke gronden wordt het gebruik van groene stroom als voorwaarde gesteld. Hiermee wordt energie bedoeld uit duurzame, hernieuwbare bronnen die in Nederland opgewekt wordt.
- De concessiehouder plaatst publieke laadpalen op aanvraag van elektrische rijders die wonen of werken in de gemeente en geen parkeermogelijkheden op eigen terrein hebben. Daarnaast plaatst de concessiehouder publieke laadpalen in opdracht van de gemeente ter uitbreiding van bestaande laadlocaties met hoge bezetting of afname.
- De concessiehouder mag laadpalen alleen plaatsen op de locaties die zijn vastgelegd in de Plankaart of een andere locatie wanneer de gemeente hiervoor een apart verkeersbesluit neemt.

Wanneer wij twee parkeerplekken reserveren voor elektrisch laden, betekent dit dat auto's met een verbrandingsmotor daar niet mogen parkeren. Wij weten dat hierdoor de parkeerdruk toeneemt in de directe omgeving van de laadpaal. Ook hebben wij begrip voor het feit dat direct omwonenden dit als bezwaarlijk ervaren, vooral als de parkeerdruk in de directe omgeving vóór het plaatsen van de laadpaal al hoog is. Desondanks kiezen wij ervoor om de hoge parkeerdruk niet als reden te zien om van de plaatsing van een laadpaal af te zien. De redenen hiervoor zijn:

- het aantal elektrische auto's zal naar verwachting sterk groeien. Om die groei te faciliteren, moeten we de komende jaren meer publieke laadpalen plaatsen;
- deze groei is één van de voorwaarden om de doelstelling van het Klimaatakkoord te halen: '(...) in 2030 stoten we in Nederland bijna de helft (49%) minder broeikasgassen uit dan we in 1990 deden';
- niet iedereen die in het bezit is van een elektrische auto heeft beschikking over parkeergelegenheid op eigen terrein. Maar deze auto's moeten wel opgeladen kunnen worden en dat binnen een redelijke loopafstand van het woon- of werkadres;

- in het coalitieakkoord (onderdeel 1.7) staat dat wij de groei van het aantal laadpalen voor elektrisch rijden faciliteren. Dat betekent dat wij laadpalen plaatsen als daar vraag naar is, ook in wijken waar de parkeerdruk hoog is.

Evenwichtige verdeling:

Bij het kiezen van een locatie voor een laadpaal kijken we naar de loopafstand ten opzichte van andere laadpalen in de omgeving. Daarbij is het doel om te komen tot een zo evenwichtig mogelijke verdeling van laadpalen in Huizen.

Vindbaarheid:

Bij de locatiekeuze voor een laadpaal wordt gekeken naar de vindbaarheid. Immers, het plaatsen van een laadpaal op een goed zichtbare locatie maakt het makkelijker deze te vinden. Daarnaast draagt een goede zichtbaarheid van een laadpaal bij aan het stimuleren van elektrisch rijden. Wij zoeken daarom naar een locatie die in het oog springt, bijvoorbeeld (na)bij een kruising van wegen.

5. Besluit

Gelet op het bovenstaande, besluiten wij het volgende:

1. Het reserveren van twee parkeerplaatsen uitsluitend bedoeld voor het opladen van elektrische voertuigen op de locaties zoals opgenomen in de bijlage 1 'Lijst met laadlocaties' en zoals weergegeven op de digitale plankaart "Plankaart laadlocaties 2021". Tevens te raadplegen via <https://huizen.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=0ef579d4ffc449d9a7330ca50d4f7afa> Daartoe worden het bord E08 van bijlage 1 van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 geplaatst met onderbord "opladen elektrische voertuigen". Met de kanttekening dat het verkeersbesluit voor een locatie pas uitgevoerd wordt als deze past bij een aanvraag uit de directe omgeving of ter uitbreiding van laadvoorzieningen met een hoog gebruik en/of bezetting.
2. Locaties uit bijlage 1 die bij het opstellen van een volgend verzamel verkeersbesluit voor laadlocaties nog niet uitgevoerd zijn, vervallen als desbetreffend deelbesluit.

6. Beroep

Burgemeester en wethouders hebben op deze procedure de uniforme openbare voorbereidingsprocedure van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing verklaard. Voorafgaand aan dit verkeersbesluit hebben zij een ontwerp-verkeersbesluit genomen, dat van 28-05-2021 tot en met 08-07-2021 ter inzage heeft gelegen. Belanghebbenden konden gedurende deze periode tegen het ontwerpbesluit mondeling of schriftelijk hun zienswijzen kenbaar maken.

Tegen het verkeersbesluit kunnen geen bezwaarschriften worden ingediend. Een beroepschrift bij de Rechtbank Midden-Nederland tegen het verkeersbesluit kan gedurende zes weken na de dag van deze bekendmaking alleen nog worden ingediend door belanghebbenden die hun zienswijze tegen het ontwerp verkeersbesluit hebben ingediend en door belanghebbenden aan wie redelijkerwijs niet kan worden verweten dat zij niet overeenkomstig afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht hun zienswijze tegen het ontwerpbesluit bij burgemeester en wethouders kenbaar hebben gemaakt.

Tegen dit besluit kan gedurende 6 weken na publicatie beroep worden aangetekend bij de Rechtbank Midden-Nederland, sector Bestuursrecht, Postbus 16005, 3500 DA Utrecht. Het beroepschrift moet de naam en het adres van de indiener vermelden, zijn ondertekend en zijn voorzien van de datum waarop het

is ondertekend en moet vermelden tegen welk besluit beroep wordt aangetekend. Het beroepschrift heeft geen opschortende werking. U kunt, indien u een beroepschrift indient, een verzoek om voorlopige voorziening (o.a. schorsing) indienen. Voor het indienen van een beroepsschrift of het aanvragen van een voorlopige voorziening is griffiegeld verschuldigd.

Huizen, 20 juli 2021

Hoogachtend,

Het college van burgemeester en wethouders,

P. Veldhuizen
Secretaris

N. Meijer
Burgemeester