

Verkeersbesluit gereserveerde parkeerplaatsen voor opladen elektrische voertuigen Hertzogstraat thv Gedempte Schalk Burgergracht 42

Nr. 2021/416914

Burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlem,

gelet op de Wegenwet, de Wegenverkeerswet 1994 (hierna: WVV 1994), het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (hierna: RVV 1990), het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (hierna: BABW) en de Uitvoeringsvoorschriften van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (hierna: Uitvoeringsvoorschriften BABW).

Overwegende:

dat de Hertzogstraat gelegen is binnen de bebouwde kom van Haarlem;

dat de Hertzogstraat in beheer is bij de gemeente Haarlem;

dat de Hertzogstraat een weg is als bedoeld in artikel 18, lid 1 onder d van de WVV 1994;

dat gelet op bovengenoemd artikel het college van burgemeester en wethouders van Haarlem bevoegd is verkeersbesluiten te nemen voor deze wegen;

dat de bevoegdheid voor het nemen van verkeersbesluiten door het college van burgemeester en wethouders van Haarlem is gemandateerd aan het afdelingshoofd Beheer en Beleid Openbare Ruimte;

dat de gemeentelijke wegcategorisering van Haarlem is opgenomen in de Structuurvisie Openbare Ruimte (hierna: SOR);

dat deze categorisering aansluit op de categorisering, zoals bedoeld in het landelijke beleid Duurzaam Veilig;

dat de Hertzogstraat gecategoriseerd is als erftoegangsweg binnen de bebouwde kom en de weg daarmee deel uitmaakt van het verblijfsgebied;

dat de verkeersfunctie in een verblijfsgebied ondergeschikt is aan de verblijfsfunctie;

dat elektrisch aangedreven auto's in opkomst zijn en er in Nederland op dit moment (medio 2021) ruim 300.000 elektrische en hybride personenauto's zijn geregistreerd;

dat Metropoolregio Amsterdam – elektrische (MRA-e) een concessie heeft aanbesteed en gegund waarbij een derde partij laadpalen realiseert, exploiteert en beheert;

dat de gemeente Haarlem zich heeft aangesloten bij het initiatief MRA-e;

dat de laadpalen voor de volgende doelgroepen zijn bestemd:

- Bezoekers aan de stadswijken
- Bewoners van de stadswijken
- Werknemers van bedrijven gevestigd in de stadswijken

dat de gemeente Haarlem zich ten doel heeft gesteld om in 2030 een klimaatneutrale en duurzame gemeente te zijn;

dat de gemeente Haarlem het realiseren van een schoon wagenpark opgenomen heeft als maatregel om aan de Europese normen op het gebied van luchtkwaliteit te voldoen;

dat de gemeente Haarlem in het kader van bovengenoemd beleid elektrisch rijden wil stimuleren door een openbaar netwerk van oplaadpalen te realiseren;

dat de gemeente Haarlem een overeenkomst is aangegaan met MRA-e om in Haarlem laadpalen te plaatsen;

dat conform het huidige beleid een netwerk van laadpalen ontstaat door het aanwijzen en aanleggen van laadpalen voor elektrische voertuigen in de gemeente Haarlem op basis van ingekomen aanvragen;

dat uit verzamelde data van de bestaande laadpalen is gebleken dat ten tijde van de coronacrisis de laadbehoefte voor elektrisch aangedreven voertuigen sterk is afgenomen;

dat verwacht wordt dat na de coronacrisis het gebruik van elektrisch aangedreven voertuigen weer snel zal toenemen;

dat bovendien de gangbare automerken een steeds breder pallet aan betaalbare elektrische modellen aanbieden;

dat daardoor te verwachten is dat consumenten eerder de overstap naar elektrisch rijden gaan maken;

dat als gevolg daarvan na de coronacrisis de vraag naar voldoende laadpalen in korte tijd snel zal stijgen;

dat het huidige reactief beleid – uitsluitend reageren op en beoordelen van een aanvraag – gaat leiden tot een schrijnend tekort aan laadpalen op korte termijn;

dat het dan niet mogelijk is om deze aanvragen tijdig in behandeling te nemen en uit te voeren, omdat de doorlooptijd van het realiseren van laadpalen afhankelijk is van doorlooptijden van wettelijke procedures en levertijden;

dat een dergelijk tekort en lange doorlooptijd leidt tot klachten en meldingen over een te groot of onjuist gebruik van de bestaande laadpalen;

dat een vertraagde plaatsing van laadpalen ontmoedigend is voor de elektrificatie van het wagenpark en daarmee de ambities van Haarlem in de weg staan;

dat een verdere elektrificatie van het wagenpark past binnen de ambities van het college zoals vastgesteld in het mobiliteitsbeleid, waarbij de focus wordt gelegd op het onderdeel verschonen;

dat de gemeente Haarlem dan ook kiest om proactief te sturen op het plaatsen van laadpalen in de openbare ruimte;

dat met de verzamelde data van de bestaande laadpalen door de exploitant een overzicht is opgesteld van laadpalen die zeer intensief en door veel verschillende afnemers gebruikt worden (drukke bezetting);

dat deze locaties van laadpalen bij uitstek geschikt zijn en in aanmerking komen voor uitbreiding zonder dat daarvoor een directe aanvraag is ingediend;

dat op deze locaties kan worden voorzien in de toenemende laadbehoefte;

dat op basis van de hiervoor genoemde argumenten een geschikte locatie is gevonden voor de uitbreiding van de bestaande laadvoorziening op de Hertzogstraat, tegenover Gedempte Schalk Burgergracht 42;

dat een laadpaal twee aansluitingen voor elektrische voertuigen kent;

dat om een optimale benutting van een openbare oplaadpunt te waarborgen het wenselijk is om nabij het oplaadpunt een tweetal parkeerplaatsen te reserveren ten behoeve van het opladen van elektrische voertuigen;

dat dit gerealiseerd kan worden door middel van het plaatsen van het verkeersbord E4 van bijlage 1 van het RVV 1990 met een onderbord met de tekst 'opladen elektrische voertuigen' en een onderbord dat aanduidt dat het verkeersbord van toepassing is op twee parkeervakken;

dat in het kader van herkenbaarheid de parkeervakken worden voorzien van een stekkersymbool;

dat de twee parkeervakken alleen door elektrische voertuigen gebruikt kunnen worden en dat de hoeveelheid parkeerruimte in de wijk voor niet-elektrische voertuigen daardoor afneemt;

dat het exclusief parkeren voor elektrische auto's slechts is toegestaan met als doel de auto op te laden, zodat het oplaadpunt voor meerdere gebruikers beschikbaar is;

dat dit gebruik geregeld is in artikel 24, lid 1, sub d ten 2^e van het RVV 1990, namelijk 'de bestuurder mag zijn voertuig niet parkeren op een parkeergelegenheid op een andere wijze of met een ander doel dan op het bord of op het onderbord is aangegeven';

dat het belang van het ontwikkelen van een openbaar oplaadnetwerk prevaleert boven het verlies aan parkeergelegenheid;

dat gelet op artikel 12 van het BABW voor het plaatsen van het verkeersbord E4 – met het betreffende onderbord – van bijlage 1 van het RVV 1990 een verkeersbesluit is vereist;

dat gelet op artikel 2 van de WVV 1994 de verkeersmaatregel strekt tot het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan;

dat gelet op artikel 2 van de WVV 1994 de verkeersmaatregel voorts strekt tot het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu, bedoeld in de Wet milieubeheer;

dat gelet op artikel 2 van de WVV 1994 het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer in het geding komt bij het treffen van deze verkeersmaatregel;

dat gelet op voorgaande overwegingen het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer van ondergeschikt belang wordt geacht;

dat gelet op artikel 24 van het BABW overleg is gevoerd met de gemandateerde van de politie;

dat de politie heeft ingestemd met de hierna genoemde verkeersmaatregel, mits voldaan wordt aan het gestelde in het BABW en de daarbij behorende uitvoeringsvoorschriften.

Het besluit:

Het college van burgemeester en wethouders van Haarlem besluit:

- door middel van het plaatsen van het verkeersbord conform model E4 van bijlage 1 van het RVV 1990 met een onderbord met de tekst 'opladen elektrische voertuigen' – en een onderbord OB504 met pijlen, waaruit blijkt dat het bord voor twee parkeerplaatsen van toepassing is – op de Hertzogstraat nabij no. 23, een tweetal extra parkeerplaatsen te reserveren ten behoeve van het opladen van elektrische voertuigen.

Situatieschets:



Aldus vastgesteld te Haarlem

Namens het college van burgemeester en wethouders van Haarlem,

Sylvia van Egmond

Hoofd afdeling Beheer en Beleid Openbare Ruimte

Dit besluit treedt in werking na bekendmaking in de Staatscourant. Belanghebbenden kunnen binnen zes weken na publicatie van dit besluit in de Staatscourant bezwaar maken bij burgemeester en wethouders van Haarlem, Postbus 511, 2003 PB te Haarlem. Het bezwaarschrift moet de naam en het adres vermelden van degene die bezwaar maakt, zijn ondertekend en de datum vermelden waarop het is opgesteld. In het bezwaarschrift moet ook worden aangegeven tegen welk besluit bezwaar wordt gemaakt en waarom het bezwaar wordt gemaakt. Door het indienen van het bezwaarschrift wordt dit besluit niet opgeschort. Bij een spoedeisend belang kan degene die een bezwaarschrift heeft ingediend een voorlopige voorziening vragen aan de voorzieningenrechter van de rechtbank, sector bestuursrecht, postbus 1621, 2003 BR te Haarlem. Bij het indienen van een verzoek om voorlopige voorziening moeten griffierechten worden betaald.