

Reserveren twee parkeerplaatsen aan de Patrijzenlaan voor het opladen van elektrische voertuigen

Burgemeester en wethouders van Baarle-Nassau

Gelet op

- de Wegenverkeerswet 1994, het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer, het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 en de Algemene wet bestuursrecht;
- het besluit (onder)mandaatregister, ABG Gemeenten, zoals van kracht sinds 2 januari 2020, inzake de bevoegdheid tot het nemen van verkeersbesluiten.

Overwegende

- dat op grond van artikel 15, lid 1 van de Wegenverkeerswet 1994 een verkeersbesluit moet 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;
- dat de in dit besluit genoemde wegen of weggedeelten in beheer zijn van de gemeente Baarle-Nassau.

Uit het oogpunt van

- het verzekeren van de veiligheid op de weg;
- het beschermen van de weggebruikers en passagiers;
- 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 bevorderen van een doelmatig of zuinig energiegebruik.

Is het gewenst om

- twee parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische voertuigen aan te wijzen aan de Patrijzenlaan te Baarle-Nassau, ter hoogte van huisnummer 54. Zoals weergegeven op de bij dit verkeersbesluit horende tekening.

Motivering

De Nederlandse overheid heeft in het Nationale Klimaatakkoord het doel vastgesteld om de uitstoot van broeikasgassen met 49% te reduceren ten opzichte van 1990. Hierin is onder andere opgenomen dat alle nieuw verkochte auto's uiterlijk in 2030 emissievrij dienen te zijn. Dit wordt vertaald naar 1,9 miljoen elektrische personenauto's in Nederland in 2030.

De transitie naar elektrisch en emissievrij rijden, draagt bij aan het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte (negatieve) gevolgen voor het milieu, aangezien het aandeel van meer vervuulende voertuigen afneemt.

In de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) is de doelstelling opgenomen dat de laadinfrastructuur geen belemmering mag vormen voor de uitrol van elektrisch rijden. Hiervoor zijn landelijk in totaal 1,7 miljoen laadpunten nodig. Gemeenten zijn mede verantwoordelijk voor de uitrol van laadinfrastructuur.

Het faciliteren van openbare laadvoorzieningen is noodzakelijk, aangezien niet alle bestuurders van elektrische voertuigen in de gelegenheid zijn om op eigen terrein hun voertuig op te laden. Onvoldoende beschikbaarheid van openbare laadvoorzieningen vormt een belemmering voor de snelle opmars van elektrisch vervoer in Nederland. Het is daarom wenselijk, zo niet noodzakelijk, dat er op openbare locaties voldoende voorzieningen aanwezig zijn om deze elektrische voertuigen op te laden, oftewel dat er voldoende openbare laadpalen beschikbaar zijn.

De laatste jaren zijn er op meerdere plaatsen in de gemeente publieke laadpunten voor elektrisch aangedreven auto's ingericht. Dit aantal laadpunten voor elektrische auto's in de gemeente Baarle-Nassau zal de komende jaren verder moeten worden uitgebreid om aan de laadbehoefte te kunnen blijven voldoen. Het is daarbij van belang dat er over een netwerk van elektrische laadpunten wordt beschikt. De provincie Noord-Brabant heeft daarom mede namens de gemeente Baarle-Nassau een contract met een Charge Point Operator (verder: CPO) afgesloten voor de plaatsing en exploitatie van (slimme) laadinfrastructuur.

Daarnaast is het van belang om situaties te voorkomen, waarbij bestuurders van elektrische voertuigen alternatieve wijzen van opladen gaan zoeken, dan wel alternatieve locaties op de openbare weg, waarbij de veiligheid op de weg, de veiligheid van weggebruikers en de vrijheid van het verkeer (bijvoorbeeld voetgangers en fietsers) in het geding komt. Bijvoorbeeld door het (illegaal en gevaarlijk) leggen van stroomkabels vanuit huis over trottoirs of fietspaden.

Verder is voor zowel bestuurders van elektrische voertuigen, als voor beheerders van openbare laadpalen van belang dat de parkeerplaatsen bij zo'n laadpaal beschikbaar zijn voor het opladen van elektrische voertuigen. De parkeerplaatsen moeten daarom vrijgehouden worden van voertuigen die niet opladen.

Het college hanteert een aantal kaders voor oplaadpunten in de openbare ruimte. Het college volgt daarbij de plaatsingscriteria, zoals afgesproken met de CPO waarmee een contract is afgesloten voor de plaatsing en exploitatie van laadinfrastructuur. Daarbij streeft het college een dekkend netwerk van goed beschikbare openbare oplaadpunten na. Oplaadpunten worden daarvoor met een zo goed mogelijke spreiding gerealiseerd, zodat zoveel mogelijk bewoners, bezoekers en werkers, op redelijke loopafstand (max 300m) gebruik kunnen maken van een laadpunt. Strategische plaatsing van laadpalen voorkomt dat overal publieke laadpalen worden geplaatst/aangevraagd.

Bij de plaatsing wordt ook gekeken naar het bestaande gebruik van de al aanwezige laadpunten. Strategische plaatsing op kortere afstand van elkaar dan de redelijke loopafstand (300m) is mogelijk, als een laadpaal zodanig veel gebruikt wordt, dat de kans groot is dat (nieuwe) gebruikers er nog maar beperkt gebruik van kunnen maken. Als regel daarvoor is met de CPO afgesproken dat bij een verbruik van meer dan circa 7.000 kWh/jaar, een extra laadpaal in de omgeving wenselijk is.

Voor dit verkeersbesluit is sprake van plaatsing van een extra strategische laadpaal in de nieuwbouwuurt De Lanen van Baarle. Er zijn 2,7 laadpunten gewenst voor de woningen zonder parkeermogelijkheid op eigen terrein (Parkeerkencijfers 2024 CROW). Door 2 laadpunten (1 laadpaal) te realiseren wordt al grotendeels voldaan de verwachte laadbehoefte vanuit de nieuwbouw-woningen. Eventuele groei in de laadbehoefte wordt meegenomen in de plaatsing op basis van gebruik van de laadpalen.

De bestaande laadpalen in de omgeving (Emmastraat, Sperwerstraat en Kogelflesstraat) liggen allen op een kritische afstand van bijna 300 meter. Een extra laadpaal is daarom noodzakelijk.

Er wordt een laadpaal geplaatst met twee laadpunten. De laadpaal bestaat uit een zuil met een hoogte van ongeveer 1,50 meter en een doorsnede van ongeveer 0,50 meter. Vanuit de laadpaal worden twee oplaadplaatsen gefaciliteerd.

De aangewezen parkeerruimte wordt, in tegenstelling tot de richtlijnen van het CROW niet voorzien van witte kruisen, omdat met een onderbord al duidelijk is aangegeven welke parkeerruimte is bedoeld voor het opladen van elektrische voertuigen.

Belangenafweging

Het college heeft het speciale belang van weggebruikers, die hun elektrische auto willen opladen, laten prevaleren boven de belangen van overige weggebruikers om op de betreffende parkeerplaatsen te mogen parkeren. Elektrisch aangedreven auto's moeten immers opgeladen worden. Daarnaast hebben deze auto's vooralsnog een relatief beperkte actieradius. Daarom voert het college een privilegebeleid ten aanzien van elektrisch aangedreven auto's. Het is daarom gewenst dat de parkeerruimte bij de laadpaal uitsluitend mogen worden gebruikt door personenauto's die daadwerkelijk worden opgeladen en dat voor andere groepen weggebruikers ter plaatse dan een parkeerverbod geldt.

Het reserveren van parkeerruimte om twee elektrische voertuigen te kunnen laden is niet onevenredig nadelig voor andere weggebruikers. Er ontstaat geen extra parkeerdruk, omdat elektrische auto's al onderdeel uitmaken van het totale wagenpark dat parkeert. Wel kan het voorkomen dat bestuurders niet meer terplekke mogen parkeren, mogelijk langer moeten zoeken naar een parkeerplaats, dan wel verder van een bestemming af moeten parkeren. Het college acht dit niet onevenredig in verhouding tot de aangehaalde klimaatdoelen en de rol die elektrisch rijden daarbij speelt. Daar waar mogelijk en bekend wordt rekening gehouden met bestaande parkeerdruk. Het college acht daarbij ook dat de bestaande parkeerdruk geen zwaarwegend argument is om wel of geen laadpaal te plaatsen. E-rijders moeten immers hun auto kunnen opladen en maken al onderdeel uit van de bestaande parkeervraag. Gereserveerde plaatsen bij laadpalen blijven onderdeel uitmaken van het parkeeraanbod. Op deze locatie zijn geen signalen bekend van een hoge parkeerdruk.

Plaatsing op deze locatie levert geen onnodige of een teveel aan verkeersbewegingen op in daarvoor minder geschikte straten. De realisatie van een laadpaal op deze locatie heeft geen negatief effect op



de doelmatigheid, doorstroming en verkeersveiligheid van de weg. Leidt niet tot beperking van de doorgang voor overig verkeer of aantasting van openbaar groen. En de locatie veroorzaakt geen onnodige overlast door verkeer dichtbij of direct in het zicht vanuit woningen. De laadpaal wordt gerealiseerd bij haakse parkeervakken, gelegen aan een zijde van de straat zonder woningen.

Bij deze locatie is gebleken dat belanghebbenden niet onevenredig worden benadeeld, dan wel dat door de te nemen maatregel een onduidelijke verkeerssituatie ontstaat. Het reserveren van andere parkeerplaatsen in de nabijheid, dan de nu gekozen parkeerplaatsen leidt niet tot een beter resultaat.

Voor de in dit besluit aangewezen locatie is verder niet gebleken van andere of meer zwaarwegende nadelige gevolgen, dan die hiervoor zijn genoemd. De aanwijzing van deze locatie voldoet daarmee aan de eisen die de Wegenverkeerswet 1994 hieraan stelt.

Gehoord

De politie Zeeland-West-Brabant, overeenkomstig artikel 24 van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer.

Besluiten

Aan de Patrijzenlaan, ter hoogte van huisnummer 54 twee parkeerplaatsen aan te wijzen voor het opladen van elektrische voertuigen, die uitsluitend mogen worden gebruikt voor het daadwerkelijk en bij voortdurende opladen van elektrische voertuigen, door het plaatsen van verkeersbord E8c met onderbord OB504, overeenkomstig het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 en zoals aangegeven op de bij dit besluit horende tekening.

Rijen, 21-11-2024

Burgemeester en wethouders van Baarle-Nassau,
namens dezen,

Angelique van Dijk
Coördinator Leefomgeving

Ter inzage

Dit verkeersbesluit is voor een ieder in te zien via www.officielebekendmakingen.nl en www.overheid.nl.

Bezwaar

Op grond van de Algemene wet bestuursrecht kan iedereen wiens belang rechtstreeks bij dit besluit is betrokken, hiertegen binnen zes weken na de dag waarop dit besluit bekend is gemaakt, een bezwaarschrift indienen. Het maken van bezwaar schorst niet de werking van dit besluit. U stuurt uw bezwaarschrift naar:

Gemeente Baarle-Nassau

Postbus 105

5110 AC Baarle-Nassau

De volgende informatie moet ten minste in uw bezwaarschrift staan:

uw naam en adres;

datum waarop u de brief schrijft;

omschrijving van het besluit waartegen u bezwaar maakt;

waarom u bezwaar maakt;

uw handtekening.

U kunt uw bezwaarschrift ook digitaal indienen via www.baarle-nassau.nl/bezwaar.

Voorlopige voorziening

Is het belangrijk dat de uitvoering van het besluit direct tegengehouden wordt? Dan kunt u een voorlopige voorziening aanvragen. Dit kan alleen als u ook een bezwaar- of beroepschrift heeft ingediend. Indien tegen een besluit bezwaar of beroep is ingesteld en bij de bevoegde rechter een verzoek om voorlopige voorziening is gedaan, treedt het besluit niet in werking, voordat op dat verzoek is beslist. U kunt deze voorziening aanvragen bij de Voorzieningenrechter van de Rechtbank, sector bestuursrecht. Het adres is Postbus 90006, 4800 PA Breda. Voor het aanvragen van deze voorziening moet u griffierecht betalen. U kunt bij de rechtbank navragen hoeveel dat precies is. U kunt het verzoek om voorlopige voorziening ook digitaal indienen bij genoemde rechtbank via <http://loket.rechtspraak.nl/bestuursrecht>.

Bijbehorende bijlage:

