

Verkeersbesluit

Registratienummer: Z/25/286239 Gemeentebblad: 2025, nr.

Onderwerp: Datagestuurd aanwijzen van twee gereserveerde parkeerplaatsen voor het laden van elektrische voertuigen ter hoogte van Horst 19B in Druten.

Burgemeester en wethouders van Druten,

Gelet op:

- artikel 2 van de Wegenverkeerswet 1994 (hierna: WVV);
- artikel 18 van de WVV;
- artikel 15 van de WVV;
- artikel 12 van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (hierna: BABW);
- artikel 24 onder a van het BABW dat in overeenstemming met dit artikel overleg is gevoerd met de verkeersadviseur van politie-eenheid Oost-Nederland, district Gelderland-Zuid en dat op 1 januari 2025 positief is geadviseerd.

Overwegende dat:

Noodzaak

- de Horst in Druten in eigendom, beheer en onderhoud is bij de gemeente Druten;
- de gemeente Druten het elektrisch rijden wil stimuleren door de realisatie van een dekkend netwerk van openbare oplaadpalen;
- het college van burgemeester en wethouders (hierna: het college) hiervoor de beleidsstrategie 'Elektrisch rijden' gemeente Druten op 25 mei 2021 heeft vastgesteld;
- de strategie mede gebaseerd is op de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) en de Gelders-Overijsselse Regionale Agenda Laadinfrastructuur (GO-RAL);
- de gemeente Druten met deze strategie het elektrisch rijden wil faciliteren, met als doel te voorkomen dat een gebrek aan laadinfrastructuur als drempel wordt gezien voor de overgang naar elektrisch rijden;
- een goede dekking van oplaadinfrastructuur niet alleen belangrijk is voor de bewoners, maar ook voor de bezoekers;
- uit de prognoses (6 januari 2025) van de concessiehouder Vattenfall blijkt dat tot met 2028 voor de gemeente Druten 65 oplaadpalen zouden moeten worden geplaatst. Deze prognoses zijn een indicatie voor de (stijgende) vraag naar laadvoorzieningen;
- de gemeente Druten vanuit de regionale concessie verplicht is om tot 2026 tien proactieve laadpalen per jaar te plaatsen. De gemeente Druten heeft van de mogelijkheid gebruik gemaakt om, boven het verplichte aantal, twee extra laadpalen te plaatsen. Dit om het elektrisch rijden nog meer te stimuleren en sneller een dekkend laadnetwerk te creëren.

Plankaart

- de mogelijke locaties staan aangegeven op de plankaart, waarbij geen onderscheid is gemaakt tussen de laadpalen die proactief, op verzoek of datagestuurd worden geplaatst;

- de plankaart de gemeente, de concessiehouder en de netbeheerder steun geeft en het proces rond de plaatsing versnelt. Bij het opnemen van locaties op de plankaart is rekening gehouden met de verwachting aan laadbehoefte, de aanwezigheid van bestaande laadpalen en een zoveel mogelijk evenwichtige spreiding over de gemeente. Door het plaatsen van laadpalen op de gekozen plekken, komt er uiteindelijk een dekkend laadnetwerk van laadvoorzieningen. Dit is gebaseerd op prognoses;
- de plankaart een dynamische kaart is, waardoor deze niet is vastgesteld door het college;
- een laadpaal pas op de plankaart wordt geplaatst als er een formele aanvraag voor een laadpaal is gedaan. Dit is anders voor laadpalen die proactief en datagestueerd worden geplaatst;
- in december 2024 een participatietraject is afgerond om tot een zo breed mogelijk gedragen plankaart, met mogelijke locaties voor een openbare laadpaal, te komen;
- de opmerkingen, die tijdens het participatietraject op de plankaart zijn gemaakt, zoveel mogelijk zijn overgenomen;
- bij het bepalen van een locatie voor een laadpaal behalve met de locaties op de plankaart, ook rekening wordt gehouden met de plaatsingscriteria die in de beleidsregels zijn opgenomen.

Plaatsingscriteria en -voorkeuren

- het college de 'Beleidsregels plaatsing laadinfrastructuur gemeente Druten 2024' op 17 december 2024 heeft vastgesteld (hierna beleidsregels) om de verdere uitrol van laadinfrastructuur tot stand te laten komen;
- in de beleidsregels plaatsingscriteria staan waaraan moet worden voldaan bij de realisatie van laadinfrastructuur. Deze criteria zijn:
 - locaties voor nieuwe laadpalen in de openbare ruimte liggen op grond en eigendom van de gemeente Druten;
 - de aanvrager woont of werkt in de gemeente Druten;
 - de aanvrager heeft geen mogelijkheid om een laadpunt op eigen terrein te realiseren;
 - er zijn geen openbare laadpalen beschikbaar binnen 250 meter loopafstand van het adres waarvoor de laadpaal wordt aangevraagd of deze worden al intensief gebruikt (geprognoseerd of werkelijk verbruik is meer dan 5.000 kWh per laadpaal over een periode van één jaar);
 - als de aanvrager in het bezit is van een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken, zullen de twee naastliggende parkeerplaatsen worden gereserveerd voor het opladen van elektrische voertuigen. Als dit niet mogelijk is, zal naar een maatwerkoplossing worden gezocht;
 - het is niet toegestaan een laadkabel op, onder of over het trottoir te leggen. De gemeente gaat een proef uitvoeren om ervaring op te doen met kabelgoten. Het is toegestaan als er wordt meegedaan aan de proef kabelgoten;
 - er moet op het trottoir altijd een vrije doorgang van 90 centimeter overblijven;
 - laadpalen worden zodanig geplaatst dat de verkeersveiligheid is gewaarborgd. Dit houdt in dat de laadpaal verkeersdeelnemers het zicht niet mag ontnemen. Daarnaast mag het gebruik van de laadpaal (de doorstroom van) het verkeer niet hinderen;
 - laadpalen worden binnen 25 meter van het elektriciteitsnet (laagspanningsnet) gerealiseerd;
 - laadpalen worden gerealiseerd tussen twee bestaande parkeervakken. Er worden dus geen extra parkeerplaatsen aangelegd;
 - de laadpalen worden niet binnen 3 meter van brandkranen geplaatst;
 - de laadpalen worden op voldoende afstand van bomen geplaatst. Deze afstand is afhankelijk van de grootte en de wortels van de boom. Daarnaast mogen laadpalen niet dicht onder het bladerdek van bomen worden geplaatst;

- de realisatie van laadinfrastructuur moet voldoen aan de wet- en regelgeving, het gemeentelijk beleid en de concessievoorwaarden.

• in de beleidsregels plaatsingsvoorkeuren zijn opgenomen waar rekening mee gehouden wordt bij de realisatie van laadinfrastructuur. De belangrijkste zijn:

- Bij voorkeur wordt de laadpaal:
 - op een logische plaats gerealiseerd, en waar mogelijk langs een aanrijroute;
 - op een parkeerterrein geplaatst;
 - op de hoek van de straat geplaatst, als plaatsing op een parkeerterrein niet mogelijk is. Dit in verband met vindbaarheid en zichtbaarheid;
- bij haakse parkeervakken geplaatst. Als dit, om wat voor reden dan ook niet mogelijk is, kan worden besloten om deze laadpaal bij langspaarkeervakken te plaatsen;
- tussen de eerste twee parkeerplaatsen van een rij parkeerplaatsen geplaatst;
- niet direct voor een raam van een woning geplaatst;
- niet geplaatst in straten met een hoge parkeerdruk;
- gesitueerd op goed verlichte locaties en in het zicht van omwonenden;
- bereikbaar en bruikbaar geplaatst voor kwetsbare groepen;
- zoveel mogelijk uitgelijnd met bestaande voorzieningen, zoals lichtmasten en verkeersborden. Dit voorkomt overmatige verrommeling van de openbare ruimte.
- Plaatsing van laadpalen wordt op de volgende plekken zoveel mogelijk vermeden:
 - in groene openbare ruimte. Dit geldt niet voor een locatie als de groenstrook direct aan de parkeerplaats grenst;
 - voor en naast monumenten;
 - langs gevels. Indien dit niet kan worden vermeden heeft de zijgevel de voorkeur boven de voor-gevel.

Parkeren

- het de eigenaar of houder van een elektrisch voertuig is toegestaan deze te parkeren op een door het college gereserveerde parkeerplaats voor het opladen van een elektrisch voertuig, indien het voertuig aangesloten en aan het opladen is aan de laadpaal bij de parkeerplaats;
- zonder uitsluiting van brandstofvoertuigen en elektrische voertuigen die niet zijn aangesloten aan de laadpaal, een laadpaal niet gegarandeerd altijd te gebruiken is voor het opladen van elektrische voertuigen;
- uit de opgedane ervaring blijkt dat als er maar één parkeerplaats wordt aangewezen, deze een zodanig gebruik kent dat al snel de tweede parkeerplaats moet worden aangewezen;
- bij iedere laadpaal daarom twee parkeerplaatsen worden aangewezen;
- het plaatsen van een laadpaal tot gevolg heeft dat het gebruik van twee parkeerplaatsen wordt beperkt tot het opladen van elektrische auto's. Dit brengt een zekere mate van verschuiving in het gebruik van de beschikbare parkeerplaatsen met zich mee;
- dit tot gevolg kan hebben dat bewoners en bezoekers niet meer op de 'gebruikelijke parkeerplaats' kunnen parkeren en dus een andere parkeerplaats moeten zoeken;
- de gemeente heeft vastgelegd dat, om het elektrisch rijden te stimuleren, een gemeente brede dekking van laadpalen noodzakelijk is. Hiervan is sprake als er voor ieder huishouden een laadpaal binnen 250 meter loopafstand beschikbaar is. Dit houdt in dat er uiteindelijk ook laadpalen komen te staan in straten met een hoge parkeerdruk;
- parkeerdruk per wijk wordt bekeken en niet per straat. Er bestaat immers geen recht om voor de eigen deur te parkeren;
- een hoge parkeerdruk in de straat nog geen reden is om af te zien van het verkeersbesluit. Elektrische voertuigen moeten immers worden opgeladen. Daarbij zijn er veel meer parkeerplaatsen beschikbaar voor voertuigen op fossiele brandstof. Bestuurders van voertuigen op fossiele brandstof kunnen daardoor beter uitwijken dan bestuurders van elektrische voertuigen;
- voor nieuwbouwwijken (na 2018) heeft het CROW bij het bepalen van de parkeernorm, een percentage 'aandeel laadpunten' opgenomen. De gemeente heeft deze norm in hun 'Beleidsregels Parkeernormen'

overgenomen. Met andere woorden: bij het bepalen van het aantal beschikbare parkeerplaatsen in een nieuwbouwwijk, is rekening gehouden met de mogelijkheid voor het plaatsen van laadpalen.

Datagestuurd bijplaatsen van een laadpaal

- op de parkeerplaats ter hoogte van Horst 23 al een laadpaal voor het opladen van elektrische voertuigen is geplaatst;
- in de concessie tussen Vattenfall en de Provincie Gelderland, waarbij de gemeente Druten is aangesloten, is opgenomen dat bij een verbruik van meer dan 450 kWh per maand in drie aaneengesloten maanden de gemeente verplicht is om een laadpaal bij te plaatsen;
- uit de gegevens van Vattenfall blijkt dat het verbruik 2001 kWh per maand bedraagt. Dit betekent dat de laadpaal intensief wordt gebruikt. Om aan de laadbehoefte te voldoen is het noodzakelijk om een laadpaal bij te plaatsen;
- in de concessie is opgenomen dat een extra laadpaal in beginsel naast de intensief gebruikte laadpaal wordt geplaatst. Als de nieuwe laadpaal niet direct naast de bestaande laadpaal kan worden geplaatst, moet de locatie binnen een loopafstand van 250 meter van de bestaande laadpaal worden gezocht;
- bij het bepalen van de locatie rekening is gehouden met de plaatsingscriteria en -voorkeuren uit de beleidsregels, waarbij voor de locatie Horst 19B specifiek de volgende afwegingen zijn gemaakt;

De gekozen locatie ligt langs een aanrijroute bij haakse parkeervakken. Daarnaast is deze goed vindbaar omdat de locatie op de hoek van de straat is. Er is niet gekozen voor de eerste twee parkeervakken, maar zo dicht mogelijk bij de bestaande laadpaal om verrommeling van het straatbeeld te voorkomen. Er is niet gekozen om deze naast de bestaande laadpaal te realiseren omdat deze te dichtbij de boomwortels is. De gekozen locatie ligt niet direct voor een raam van een woning en niet direct voor een gevel omdat hier een weg tussen zit.

- de belangen in de voorgaande overwegingen tegen elkaar zijn afgewogen;
- de bovengenoemde maatregel wordt genomen op basis van artikel 2 van de WVV 1994:
 - lid 1: a. het verzekeren van de veiligheid op de weg;
 - lid 1: b. het beschermen van weggebruikers en passagiers;
 - lid 1: c. het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan;
 - lid 1: d. het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer;
 - lid 2: 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.

nemen, gelet op het voorgaande, het volgende

B E S L U I T:

- I. De op de tekening 001811 aangegeven twee openbare parkeerplaatsen t.h.v. Horst 19B te Druten aan te wijzen voor het opladen van elektrische voertuigen door middel van het plaatsen van het verkeersbord E8c (parkeergelegenheid alleen bestemd voor het opladen van elektrische voertuigen) van bijlage I van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (RVV 1990), met onderbord OB504 (twee parkeervakken) van bijlage I van het RVV 1990.

Namens het college van burgemeester en wethouders van Wijchen,

Margriet de Jong

Beleidsmedewerker fysieke leefomgeving, team gebiedsinrichting

Datum: 26 maart 2025

Bijlage 1: Situatietekening Horst 19B in Druten

Bijlage 2: Advies politie-eenheid Oost-Nederland

Bijlage 3: Bezwaarschriftbijsluiter

Bezwaar

U heeft zes weken de tijd om bezwaar te maken. Deze termijn begint op de dag na de bekendmaking van het besluit: dat is de dag ná de datum waarop het besluit is verzonden, of de dag ná de datum waarop het besluit is gepubliceerd. Uw bezwaar moet vóór het einde van de termijn bij ons binnen zijn.

Dit besluit ligt gedurende de termijn van zes weken na de dag van openbare kennisgeving ter inzage bij de centrale balie, gevestigd aan de Heuvel 1 in Druten. U kunt dit besluit inzien gedurende de openingstijden.

Ook is het mogelijk om het verkeersbesluit digitaal te raadplegen. Klik hiervoor op de volgende link: [Zoeken in alle documenten | Overheid.nl > Officiële bekendmakingen](#)

Een afschrift van dit verkeersbesluit wordt verzonden aan:

- Politie-eenheid Oost-Nederland, team verkeer, Postbus 9109, 6500 HL Nijmegen;
- Gemeente Druten centrale balie;
- Werkorganisatie Druten Wijchen, domein fysieke leefomgeving, team GEO informatie.