

Verzamelverkeersbesluit aanwijzen parkeerplaatsen voor opladen van elektrische voertuigen in gemeente Gilze en Rijen

1108243

Burgemeester en wethouders van Gilze en Rijen,

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 Gilze en Rijen.

Uit het oogpunt van

- het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan;
- 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

Parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische voertuigen aan te wijzen. Een en ander zoals weergegeven op de bij dit verkeersbesluit behorende 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 dan bij aan het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte (negatieve) gevolgen voor het milieu, aangezien het aandeel van meer vervuilende 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 Gilze en Rijen 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 provincies Noord-Brabant en Limburg hebben daarom, mede namens de gemeente Gilze en Rijen een contract met een Charge Point Operator afgesloten voor de plaatsing en exploitatie van slimme laadinfrastructuur.

Daarnaast is het van belang om situaties te voorkomen, waarbij bestuurders van elektrische voertuigen mogelijk alternatieve wijzen van opladen gaan zoeken, dan wel alternatieve locaties op de openbare weg, waarbij de veiligheid op de weg en de veiligheid van weggebruikers in het geding komt. Denk daarbij onder andere aan het (illegaal en gevaarlijk) leggen van stroomkabels vanuit huis over trottoirs of fietspaden.

Verder is voor zowel bestuurders van een 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.

Dit verkeersbesluit draagt bij aan het realiseren van voornoemde doelstellingen.

Het college hanteert een aantal kaders voor oplaadpunten in de openbare ruimte. Het college volgt daarbij de plaatsingscriteria, zoals afgesproken met de Charge Point Operator waarmee een contract is afgesloten voor de plaatsing en exploitatie van slimme laadinfrastructuur.

Daarbij geldt onder andere dat het college streeft naar een dekkend netwerk van openbare laadpunten. Daarnaast is data over het huidige gebruik van bestaande openbare laadpunten aanleiding om het aantal openbare oplaadpunten uit te breiden. De Charge Point Operator analyseert hiervoor regelmatig de laaddruk van bestaande openbare laadpunten. Laaddruk is de verhouding tussen de gewenste en de werkelijke bezetting van laadpunten in een gebied (CBS-raster). De gewenste bezetting is afhankelijk van hoeveel laadpalen er in het gebied al staan. Hoe meer laadpalen, hoe hoger de bezetting mag zijn. Er blijven bij een hogere bezetting dan immers toch nog relatief veel vrije laadmomenten over.

De in dit verkeersbesluit opgenomen locaties liggen in een gebied waar de bestaande openbare laadpunten een (te) hoge laaddruk hebben.

Daar waar mogelijk en voor zover bekend, is rekening gehouden met bestaande parkeerdruk. Overigens acht het college dat het efficiënt kunnen gebruiken van een openbaar laadpunten-netwerk prevaleert boven een lokale parkeerdruk. Een elektrisch voertuig parkeert daarnaast veelal in de plaats van een niet-elektrisch voertuig, waardoor de parkeerdruk in verhouding nagenoeg gelijk blijft. Zeker omdat bij deze plaatsingsronde sprake is van bijplaatsen van laadpunten op locaties waar de laaddruk hoog is. Het is daarom aannemelijk dat de gereserveerde parkeerplaatsen niet vaak leeg zullen blijven. Daarnaast vindt hooguit een verschuiving van lokale parkeerdruk plaats in een ruimere omgeving (wijkniveau). Bestaande parkeerdruk wordt alleen meegewogen indien het aannemelijk is dat op een alternatieve locatie een beter resultaat kan worden geboekt.

Bij plaatsing van openbare laadpunten zijn verder de volgende plaatsingseisen in acht genomen:

- locatie ligt in de publieke ruimte;
- locatie is 24 uur per dag, 7 dagen per week toegankelijk;
- nabij laagspanningsnet;
- niet hinderlijk dichtbij straatmeubilair, afvalcontainers en elektriciteitsvoorzieningen;
- niet op bestaande gehandicaptenparkeerplaats. Of in blauwe zone zonder ontheffingsmogelijkheid voor bewoners, tenzij dominante laadbehoefte van bezoekers is;
- op terreinen met terugkerende evenementen, zoals kermis, alleen aan de rand van het terrein;
- niet direct voor een monument of een deur/raam van een woning;
- groenvoorziening worden zo veel mogelijk vermeden. Bij voorkeur even ver van een boom als de kruin van de boom breed is;
- trottoir minimaal 1,50m breed, zodat een doorgang van 0,90m behouden blijft. Gelijk aan het door het CROW aangegeven minimum voor puntvernauwingen op trottoirs;
- bij voorkeur in haakse parkeervakken. Plaatsing in langspareervakken of bij straatparkeren is wel mogelijk;
- de oplaadpunten kunnen via bestaande en/of geplande parkeervakken worden gebruikt;
- eerst keuze plaatsing op parkeerpleinen of rand van wijk/buurt, daarna meer in de wijk/buurt;
- bij voorkeur niet in een doodlopende straat. Indien doodlopende straat: aan begin van de straat.

Er worden laadpalen 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 parkeerplaatsen worden, in tegenstelling tot de richtlijnen van het CROW niet voorzien van een wit kruis, omdat met een onderbord al duidelijk is aangegeven welke parkeerplaatsen zijn bedoeld voor het opladen van elektrische voertuigen.

Plaatsing op deze locaties levert geen onnodige verkeersbewegingen op in daarvoor minder geschikte straten (doodlopende of smalle woonstraat). Een laadpunt levert namelijk iets meer verkeersbewegingen op dan een normale parkeerplaats, omdat bij een laadpunt auto's vertrekken als zij opgeladen zijn. Eén laadpunt bedient op dit moment ongeveer 7 à 8 e-rijders.

De realisatie van laadpalen op de locaties hebben geen negatief effect op de doelmatigheid, doorstroming of verkeersveiligheid van de weg.

Realisatie op andere locaties leidt niet tot andere, betere resultaten.

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

Belangenafweging

Voorafgaand aan dit verkeersbesluit heeft gedurende drie weken een plankaart voor participatie open gestaan. De mogelijkheid tot het geven van inspraakreacties is gecommuniceerd via het lokale huis aan huis blad, de gemeentelijke website en sociale media kanalen, en borden op de locaties waar een laadpaal voorzien is. De ingediende reacties zijn betrokken bij de afweging van de locaties:

Hofstad 23 - Gilze

Op deze locatie zijn geen reacties gegeven.

Kerkstraat 7 - Gilze

Op deze locatie is één, positieve reactie gegeven.

Ridderstraat 96 - Gilze

Op deze locatie zijn geen reacties gegeven.

Vogelvlucht 22 - Gilze

Op deze locatie zijn geen reacties gegeven.

Eikenveld 15 - Hulten

Op deze locatie zijn 2 reacties gegeven. Allen positief.

Kapelstraat 3 - Molenschot

Op deze locatie zijn geen reacties gegeven.

Johannes van Dreghtstraat 12 - Rijen

De voorziene locatie was Johannes van Dreghtstraat 22. Daarop zijn 13 reacties gegeven. In driekwart van de reacties wordt de lokale parkeerdruk als hoog ervaren. Met name aan de zijde van de Haansbergseweg. Deels wegens de extra parkeervraag in de straat door bedrijven aan de Haansbergseweg. Gezien de externe factor in de parkeerdruk is gekozen voor een alternatieve locatie, wat verder weg van de Haansbergseweg, waar de parkeerdruk lager wordt aangegeven. De openbare laadpaal in dit raster komt naar voren uit de gebruikersanalyse en wordt veel gebruikt. Een extra laadpaal is daarom wenselijk.

Mathilde Wibautplein 1 - Rijen

Op deze locatie zijn 4 reacties gegeven. Allen positief.

Rooseveltstraat 15 - Rijen

De voorziene locatie was Van Hallstraat 27. Daarop zijn 4 reacties gegeven. In driekwart van de reacties wordt de lokale parkeerdruk als hoog ervaren. Er is recent een laadpaal vlakbij de voorgestelde locatie in de Van Hallstraat geplaatst. Ten behoeve van een goede spreiding in de buurt is gekozen voor een alternatief elders in de buurt, in de Rooseveltstraat. Een vergelijkbare locatie, met straatparkeren en geen woningen er direct aan gelegen.

Sporkt 18 - Rijen

Op deze locatie zijn 3 reacties gegeven. Waarvan één negatieve, die ervan uit gaat dat er al voldoende laadpunten zijn en een loopafstand acceptabel is. Met het plaatsen van laadpalen willen we echter ook voorkomen dat het gebrek aan laadmogelijkheden, een beperking geeft om een elektrische auto te kopen. De openbare laadpaal in dit raster komt naar voren uit de gebruikersanalyse en wordt veel gebruikt. Een extra laadpaal is daarom wenselijk.

Gehoord

De politie Zeeland-West-Brabant d.d. 19 april 2025, overeenkomstig artikel 24 van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer.

Besluiten

Parkeerplaatsen aan te wijzen die uitsluitend mogen worden gebruikt voor het daadwerkelijk en bij voortdurend opladen van elektrische voertuigen, door het plaatsen van verkeersbord E8c met onderbord OB504, overeenkomstig het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 op de locaties zoals hieronder vermeld en zoals aangegeven op de bij dit besluit horende tekening.

Hofstad 23 5126EW Gilze
Kerkstraat 7 5126GA Gilze
Ridderstraat 96 5126BH Gilze
Vogelvlucht 22 5126WS Gilze
Eikenveld 15 5125NP Hulten
Kapelstraat 3 5124RL Molenschot
Johannes van Dreghtstraat 12 5121MX Rijen
Mathilde Wibautplein 1 5122KR Rijen
Rooseveltstraat 15 5121AT Rijen
Sporkt 18 5122HD Rijen.

Rijen, 22-04-2025

Burgemeester en wethouders van Gilze en Rijen,
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 Gilze en Rijen

Postbus 73

5120 AB Rijen

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.gilzerijen.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>.











