

Verkeersbesluit voor het aanwijzen van twee parkeervakken voor het opladen van elektrische voertuigen aan Beukenhof 1 te Waddinxveen

231034

1. Aanleiding

Waddinxveen werkt aan een duurzame, bereikbare en energiezuinige gemeente met een schonere lucht. Mobiliteit speelt hierbij een belangrijke rol in. Eén derde van de CO₂-uitstoot in de gemeente wordt veroorzaakt door verkeer. Waddinxveen kiest er daarom voor om uiteindelijk al het verkeer emissievrij te maken. Het is helaas niet voor iedere eigenaar van een elektrisch voertuig mogelijk het voertuig op eigen terrein te plaatsen en daarop te laden. Hierom kan door inwoners een aanvraag voor een laadpaal in de buurt gedaan worden. Daarnaast kan de gemeente op basis van inzicht in data besluiten om opdracht te geven tot uitbreiding van het laadnetwerk. De gemeente wil elektrisch rijden aanmoedigen, waardoor er parkeervakken in de openbare ruimte ingericht moeten worden voor het opladen van elektrische voertuigen. Hierdoor worden inwoners niet ontmoedigd om een elektrische auto aan te schaffen.

2. Vereiste verkeersbesluit

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 de Mandaten- en volmachtenlijst 2023 heeft het college van burgemeester en wethouders de bevoegdheid tot het nemen van verkeersbesluiten gemandateerd aan de beleidsadviseur verkeer.

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.

3. Motivering

De gemeente wil laadpalen bij openbaar parkeerplekken plaatsen omdat:

- In het gemeentelijk beleid 'Beleid voor de plaatsing van openbare laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen' is opgenomen dat wij het aantal elektrische auto's in de gemeente willen verhogen. Het opzetten van een adequaat laadpaalnetwerk zien wij als een voorwaarde om deze doelen te behalen.
- Elektrische voertuigen bij het rijden geen fijnstof uitstoten, dat de luchtkwaliteit in Waddinxveen verbeterd. Dit sluit aan bij het gestelde doel uit het Schone Lucht Akkoord (SAL).
- Een belangrijk deel van alle CO₂ uitstoot binnen de gemeente komt van autoverkeer. Elektrische voertuigen stoten bij het rijden geen CO₂ uit, dat de milieuschade van autorijden verminderd.
- Elektrische voertuigen veroorzaken minder stank en zijn stiller, waardoor de leef kwaliteit in de gemeente verbeterd.

4. Overleg

Overeenkomstig artikel 24 van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer heeft overleg plaatsgevonden met verkeersadviseur van Politie, eenheid Den Haag, Dienst operationele ondersteuning, afdeling infrastructuur.

*De politie adviseert **positief** op de in te richten parkeer- plaatsen ten behoeve van het opladen van elektrische voertuigen op weggedeelten die in het beheer en onderhoud zijn bij de gemeente Waddinxveen.*

5. Belangenafweging

- In het gemeentelijk beleid 'Beleid voor de plaatsing van openbare laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen' is opgenomen dat wij het aantal elektrische auto's in de gemeente willen verhogen. Het opzetten van een adequaat laadpaalnetwerk zien wij als een voorwaarde om deze doelen te behalen.
- Hoogwaardig groen zal nooit beschadigd worden bij het plaatsen van een laadpaal. Mocht het nodig zijn om een laadpaal in het groen te plaatsen, dan zal hierbij enkel een klein stuk niet-hoogwaardig groen ter grootte van de paal weggehaald worden.
- Volgens het document 'Beleid voor de plaatsing van openbare laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen' wordt bij een aanvraag getoetst of er binnen 200m van de aanvrager een andere

laadpaal aanwezig is. In deze situatie is dat het geval. In het beleid wordt echter ook omschreven dat als de druk op een laadpaal hoog is (meer dan gemiddeld 250kWh/laadpunt/maand of 25 transacties/laadpunt/maand) het gerechtvaardigd is om toch een nieuwe laadpaal te plaatsen. Dat is hier het geval.

- De bezettingsgraad op dit stuk van Beukenhof is als volgt volgens onze metingen uit september 2023:
 - o Dinsdag 12 sep ochtend: bezettingsgraad 71%
 - o Dinsdag 12 sep middag: bezettingsgraad 85%
 - o Dinsdag 12 sep avond: bezettingsgraad 7%
 - o Woensdag 13 sep nacht: bezettingsgraad 5%
 - o Donderdag 14 sep avond: bezettingsgraad 22%
 - o Zaterdag 16 sep ochtend: bezettingsgraad 29%
- Op het hoogste punt van de meting (85%) is er geen sprake van parkeerdruk (90% of hoger), maar zitten wij hier wel dicht tegenaan.
- De gemeente erkent in het document 'Beleid voor de plaatsing van openbare laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen' dat een parkeervak dat enkel gebruikt mag worden door elektrische voertuigen een (tijdelijk) daling van de bezettingsgraad kan hebben. Hierdoor neemt de bezettingsgraad op andere parkeervakken toe en daarmee de kans op parkeerdruk. Dit komt mede omdat een elektrisch voertuig moet worden verplaatst wanneer deze volledig is opgeladen. Omdat dit stuk van Beukenhof soms dicht tegen het hebben van parkeerdruk aanzit, zou het plaatsen van deze laadpaal en de daarbij behorende lage bezettingsgraad op het specifieke vak mogelijk tot parkeerdruk kunnen leiden.
- Om deze impact te minimaliseren wordt er vooralsnog slechts één van de twee aangewezen parkeervakken gereserveerd voor elektrische auto's. Het inrichten van het tweede parkeervak alsmede het plaatsen van het onderbord OB504 "twee pijlen wijzend naar beide laadvakken" wordt gedaan als er daadwerkelijk één of meer aanvragen voor een oplaadpaal op minder dan 200 meter van deze oplaadpaal zijn ingediend bij de gemeente en/of het daadwerkelijke verbruik het inrichten van het tweede parkeervak rechtvaardigt
- Ook blijkt uit recente jurisprudentie, zoals bijvoorbeeld de uitspraak van 9 mei 2023 van de Rechtbank Zeeland-West-Brabant, ECLI:NL:RBZWB:2023:3170, dat niet gezegd kan worden dat het aanwijzen van één parkeerplaats voor het opladen van elektrische voertuigen zodanig nadelig is voor de omwonenden in verhouding tot de belangen van het opzetten van een deugdelijke laadinfrastructuur, dat de keuze die het college heeft gemaakt onevenredig is.
- Ook in jurisprudentie heeft de Raad van State aangegeven, dat een hoge parkeerdruk op zichzelf geen reden vormt om van het plaatsen van een laadpaal af te zien. Elektrische auto's moeten immers worden opgeladen. Zie de uitspraak ECLI:NL:RVS:2018:489

6. Bekendmaking van het verkeersbesluit

Het verkeersbesluit wordt bekendgemaakt op www.officielebekendmakingen.nl en in het Hart van Holland op de gemeentepagina. Tegen het verkeersbesluit kunt u bezwaar maken. Ga daarvoor naar [Externe link: www.waddinxveen.nl/bezwaar](http://www.waddinxveen.nl/bezwaar).

7. Besluit

Het college van burgemeester en wethouders besluit om op grond van vorenstaande overwegingen het volgende verkeersbesluit te nemen:

- door het plaatsen van bord E8c van bijlage 1 van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990, met onderbord OB504 "twee pijlen wijzend naar beide laadvakken" twee parkeervakken aan te wijzen voor het opladen van elektrische voertuigen op de volgende locatie(s);
Beukenhof 1
- vooralsnog één parkeervak in te richten als laadvak;
- indien dit parkeervak veel wordt gebruikt, zal het tweede parkeervak worden ingericht.
- het inrichten van het tweede parkeervak alsmede het plaatsen van het onderbord OB504 "twee pijlen wijzend naar beide laadvakken" wordt gedaan als er daadwerkelijk één of meer aanvragen voor een oplaadpaal op minder dan 200 meter van deze oplaadpaal zijn gedaan en/of het daadwerkelijke verbruik dit inrichten van het tweede parkeervak rechtvaardigt.

Bovenstaande conform de bij dit besluit behorende tekening.

Waddinxveen, 12 januari 2025

Namens burgemeester en wethouders van Waddinxveen,

de beleidsadviseur verkeer,

Alex Luchtenbergh

