

Verkeersbesluit gereserveerde parkeerplaatsen voor opladen elektrische voertuigen Kerklaan nabij no. 37 te Haarlem

Nr. 2026-76714

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 Kerklaan gelegen is binnen de bebouwde kom van Haarlem;

dat de Kerklaan in beheer is bij de gemeente Haarlem;

dat de Kerklaan 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 de afdelingsmanager Beheer en Beleid Openbare Ruimte, waarbij ondermandaat is verleend aan de Teammanager bereikbaarheid;

dat de gemeentelijke wegcategorisering van Haarlem op 25 april 2024 door de gemeenteraad is vastgesteld in de Beleidsnotitie Afweging 30km/u;

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

dat de Kerklaan 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 begin 2025 ruim 1,6 miljoen 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 in het Mobiliteitsbeleid van Haarlem onder 4.2 is het verschonen van mobiliteit door het faciliteren en stimuleren van de transitie naar zero emissie als ambitie opgenomen;

dat bovenstaande ambitie onder andere bereikt wordt door het plaatsen van laadpalen;

dat in de Omgevingsvisie van de gemeente Haarlem onder 9.6.2 Verdiepende uitspraken het faciliteren van de transitie naar zero emissie vervoer een gestelde uitspraak is, waaronder te zorgen voor voldoende laadfaciliteiten;

dat deze uitspraak bijdraagt aan de mobiliteitstransitie, het maken van ruimte voor energie en regie op de ondergrond en het bevorderen van een gezonde leefomgeving;

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 volgens de Europese Energy Performance of Buildings Directive (hierna: EPBD III) er bepaalde verplichtingen gelden voor ondernemend Nederland, waaronder het aanleggen van laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen;

dat de gemeente Haarlem dit artikel ook van toepassing acht, vanwege de doelstelling van de realisatie van de hieronder benoemde parkeergelegenheid, namelijk het faciliteren van zowel bewoners, als bezoekers, als werknemers van omliggende bedrijvigheid;

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 een netwerk ontstaat door het aanwijzen en aanleggen van laadpalen voor elektrische voertuigen in de gemeente Haarlem op basis van de (toenemende) vraag;

dat de gemeente Haarlem voor het beoordelen van oplaadlocaties gebruikt maak van de vastgestelde 'beleidsregel plaatsen van laadpalen Haarlem';

dat met de realisatie van het nieuwe parkeerterrein aan de Kerklaan de parkeercapaciteit ter plaatse wordt uitgebreid en het gebruik van het parkeerterrein naar verwachting zal toenemen;

dat een toename van het parkeergebruik tevens leidt tot een toenemende behoefte aan voldoende en toekomstbestendige openbare laadfaciliteiten voor elektrische voertuigen;

dat bovengenoemde toename het mogelijk maakt om laadpalen te plaatsen op de plekken waar verwacht wordt dat ze het meest gebruikt zullen worden en in het beleid van de gemeente behoort tot de vraag gestuurde aanpak;

dat in de directe nabijheid van het nieuwe parkeerterrein diverse voorzieningen zijn gelegen, waaronder een basisschool, waardoor de vraag naar openbare laadfaciliteiten voor bezoekers, personeel en overige weggebruikers naar verwachting zal toenemen;

dat uit een data-gestuurde analyse is gebleken dat binnen een straal van circa 300 meter rondom de Kerklaan ter hoogte van no. 37 slechts een beperkt aantal openbare laadvoorzieningen aanwezig is;

dat binnen een straal van circa 150 meter één openbare laadpaal beschikbaar is, te weten: Kerklaan nabij no. 28;

dat deze laadpaal in de afgelopen drie maanden een gemiddelde bezettingsgraad van circa 20% heeft, waarbij wordt vastgesteld dat er sprake is van een groeiende vraag naar laadfaciliteiten;

dat de beleidsregels plaatsen van laadpalen Haarlem ruimte biedt voor een zorgvuldige locatieafweging, waarbij ook vooruitlopend op de toekomstige vraag kan worden gehandeld en afgeweken van standaard gebruikspercentages;

dat hiermee de toekomstige vraag naar laadcapaciteit kan worden opgevangen en een tekort aan laadmogelijkheden wordt voorkomen;

dat de straten en trottoirs in de directe omgeving te smal zijn voor het plaatsen van laadpalen, waardoor het nieuwe parkeerterrein ruimte biedt om de (toekomstige) vraag naar openbare laadpunten uit de wijk te clusteren;

dat het nieuwe parkeerterrein aan de Kerklaan geschikt is om meerdere elektrische gebruikers te bedienen, zowel bewoners, bezoekers en werknemers en daarmee het nut van een gecentraliseerde voorziening versterkt;

dat het aanwijzen van vier parkeerplaatsen uitsluitend bestemd voor het opladen van elektrische voertuigen noodzakelijk is om de beschikbaarheid en het doelmatig gebruik van de laadvoorzieningen te waarborgen;

dat door het exclusief aanwijzen van deze parkeerplaatsen onbedoeld gebruik wordt voorkomen en de bruikbaarheid van de weg voor elektrische voertuigen wordt bevorderd;

dat de belangen van overige weggebruikers en parkeerdere zijn meegewogen en dat, gelet op de uitbreiding van de parkeercapaciteit ter plaatse, geen onevenredige nadelige gevolgen worden verwacht;

dat op basis van de hiervoor genoemd beleid, feitelijke gegevens en belangenafweging een geschikte locatie is gevonden voor het realiseren van twee laadvoorzieningen op het nieuwe parkeerterrein aan de Kerklaan ter hoogte van no. 37;

dat een laadpaal twee aansluitingen voor elektrische voertuigen kent;

dat om een optimale benutting van een openbare oplaadpunt te waarborgen en gezien de verwachte toename van het gebruik het wenselijk is om nabij de twee oplaadpunten een viertal parkeerplaatsen te reserveren ten behoeve van het opladen van elektrische voertuigen;

dat dit gerealiseerd kan worden door middel van het plaatsen van twee verkeersborden E8c 'parkeergelegenheid alleen bestemd voor het opladen van elektrische voertuigen' van bijlage 1 van het RVV 1990 met een onderbord dat aanduidt dat het verkeersbord van toepassing is op twee parkeervakken;

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

dat de vier 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 2e 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 en beschikbaar houden van het openbaar oplaadnetwerk prevaleert boven het beperkte verlies aan reguliere parkeerplaatsen;

dat gelet op artikel 12 van het BABW voor het plaatsen van de verkeersborden E8c – 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;

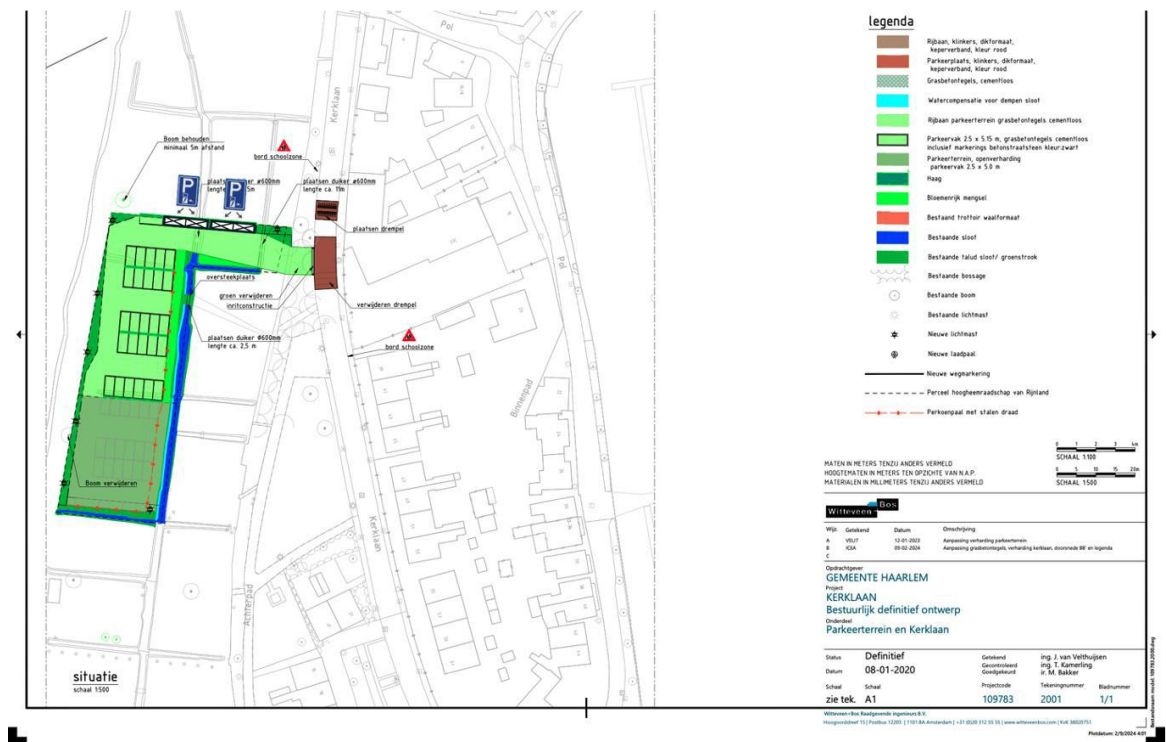
dat de politie heeft ingestemd met de hierna genoemde verkeersmaatregel, mits voldaan wordt aan het gestelde in het BABW en de daarbij behorende uitvoeringsvoorschriften;

Het besluit:

Het college van burgemeester en wethouders van Haarlem besluit:

- door middel van het plaatsen van twee verkeersborden conform model E8c van bijlage 1 van het RVV 1990 met een onderbord OB504 met pijlen, waaruit blijkt dat het bord voor twee parkeerplaatsen van toepassing is – aan de Kerklaan nabij no. 37, een viertal parkeerplaatsen te reserveren die alleen bestemd zijn voor het opladen van elektrische voertuigen.

Situatieschets:



*Aldus vastgesteld op 16 maart 2026 te Haarlem
Namens het college van burgemeester en wethouders van Haarlem,
Hellen Jennissen
Teammanager Bereikbaarheid, Afdeling Beheer en Beleid Openbare Ruimte*

Dit besluit treedt in werking na bekendmaking in het Gemeentebblad. Belanghebbenden kunnen binnen zes weken na publicatie van dit besluit in het Gemeentebblad 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. Daarnaast verzoeken wij u om ook uw telefoonnummer en/of e-mailadres te vermelden. Dit maakt het makkelijker om contact met u op te nemen over uw bezwaarschrift. 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.