

## Het reserveren van parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische voertuigen op meerdere locaties

Vvkb C3

*Het college van burgemeester en wethouders;*

*Op grond van artikel 18, eerste lid, onder d, van de Wegenverkeerswet 1994 is het college van burgemeester en wethouders bevoegd verkeersbesluiten te nemen voor wegen in beheer van de gemeente Heiloo. Bij collegebesluit d.d. 1 januari 2017 is deze bevoegdheid gemandateerd aan het hoofd van het Domein Beheer Openbare Ruimte, onder gemandateerd aan de Teammanager Openbare Ruimte en onder gemandateerd aan de beleids-/medewerker verkeer*

### **Overwegingen ten aanzien van het besluit**

Wettelijke grondslag Gelet op de artikelen 15 en 18 van de Wegenverkeerswet 1994 hierna WvW heeft het college van Burgemeester en wethouders van Heiloo een verzameld verkeersbesluit genomen.

### **Aanleiding**

Gemeente Heiloo werkt samen met LAADWERK om een dekkend netwerk van laadpunten te realiseren. Binnen dit samenwerkingsverband bundelen overheden in Flevoland, Noord-Holland en Utrecht hun krachten om elektrisch vervoer te stimuleren en publieke laadpunten te plaatsen die voorzien zijn van groene stroom. Hiermee draagt de gemeente bij aan de doelstellingen van het Klimaatakkoord en de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL). De samenwerking ondersteunt bovendien het gemeentelijk beleid om elektrisch rijden toegankelijk en haalbaar te maken.

Het doel van de gemeente is een zo volledig mogelijk en dekkend laadnetwerk te realiseren. Naar aanleiding van het hoge gebruik van enkele bestaande laadpalen wil de gemeente op deze locaties het aanbod uitbreiden door extra publieke laadpunten te plaatsen. De plaatsing van nieuwe laadpunten gebeurt op verschillende manieren, bijvoorbeeld op basis van een geldig verzoek van een e-rijder (vraag gestuurd), op basis van het gebruik van bestaande laadpalen (data gestuurd) of op basis van het te verwachten gebruik in nieuwe of strategische gebieden (aanbod gestuurd). Om de doorlooptijd van de realisatie van de laadinfrastructuur te verkorten, worden deze locaties in één keer vastgelegd met een verzamelverkeersbesluit. Vanwege het grotere aantal locaties wordt gekozen voor een verzameld besluit.

### **Doelstelling & Motivatie**

Gelet op artikel 21 van de BABW heeft het verkeersbesluit de volgende doelstellingen:

- het bevorderen van een doelmatig of zuinig energiegebruik

### **Overwegingen**

#### Duurzaamheid en klimaat

Elektrisch rijden levert een belangrijke bijdrage aan de afname van de CO<sub>2</sub>-uitstoot en daarmee aan de doelstelling van het Klimaatakkoord. Het is de verwachting dat het aantal elektrische auto's de komende jaren explosief gaat toenemen en daarmee ook de vraag naar oplaadpunten. De beschikbaarheid van voldoende openbare oplaadpunten is een randvoorwaarde om de transitie naar elektrisch rijden mogelijk te maken. Voor de gemeenten is hierin een belangrijke taak weggelegd. Het plaatsen van oplaadpunten is namelijk nodig om de doelstelling van het Klimaatakkoord te behalen en invulling te geven aan de doelstellingen en vereisten zoals opgenomen in de Nationaal Agenda Laadinfrastructuur (NAL)

Het plaatsen van publieke oplaadpunten stimuleert elektrisch rijden in Heiloo en heeft daardoor ook lokale milieuvoordelen. Elektrische auto's produceren minder geluid en hebben geen uitstoot.

Gemeente Heiloo heeft zich voor het plaatsen van oplaadpalen aangesloten bij de LAADWERK. Binnen het project LAADWERK werken overheden in Flevoland, Noord-Holland en Utrecht samen om elektrisch vervoer te stimuleren en een netwerk van publieke oplaadpunten te realiseren. De oplaadpunten die vanuit de LAADWERK worden geplaatst, zijn voorzien van groene stroom.

#### Uitbreiding van het oplaadnetwerk

Gemeente Heiloo streeft naar een dekkend en efficiënt netwerk van openbare laadpalen, dat meegroeit met de vraag naar elektrisch vervoer. Om dit te bereiken wordt de uitbreiding van het laadnetwerk zorgvuldig gepland en uitgevoerd op basis van duidelijke criteria en gegevens over het gebruik van bestaande laadinfrastructuur. Op deze manier wordt gegarandeerd dat nieuwe laadpalen daadwerkelijk worden gebruikt, aansluitend zijn de vraag van bewoners, forenzen en bezoekers een bijdragen aan een toekomstbestendig netwerk. Het laadnetwerk in Heiloo wordt uitgebreid op drie manieren:

**Vraag gestuurd** – op verzoek van een e-rijder.

**Data gestuurd** – op basis van gebruik van bestaande laadpalen; bij hoge bezetting wordt een extra paal geplaatst om de beschikbaarheid van laadmogelijkheden te waarborgen.

**Aanbod gestuurd** – op strategische locaties waar de vraag nog niet bekend is, zoals bij nieuwbouw, winkelcentra of publieke hotspots.

De uitbreiding van het laadnetwerk vindt plaats op basis van de uitbreidingscriteria van LAADWERK. Deze criteria worden gebruikt om te beoordelen of een verzoek van een e-rijder gegrond is, of dat het (bij)plaatsen van laadpalen op basis van gebruiksdata gewenst is.

Een vraag gestuurde (bij)plaatsing van een laadpaal op verzoek door een e-rijder voldoet aan de voorwaarden van uitbreiding als:

1. Er geen publieke laadpaal binnen 200 meter is;

---OF bestaande laadpalen binnen 200 meter zijn meer dan 40% van de tijd bezet in de afgelopen drie maanden, verdeeld over dagdelen (ochtend 6-12, middag 12-18, avond 18-24, nacht 0-6).

2. EN de e-rijder voldoet aan deze voorwaarden:

- Woont of werkt minimaal 18 uur per week in de gemeente.

- Heeft een elektrische auto met minimaal 45 km volledig elektrisch bereik.

- Heeft geen eigen parkeerplaats en is afhankelijk van een openbare parkeerplaats op straat.

Een data gestuurde (bij)plaatsing van een laadpaal op basis van gebruiksdata voldoet aan de voorwaarden van uitbreiding als:

1. Laadpalen met een gemiddeld maandelijks afzetvolume vanaf 1.000 kWh over de afgelopen 3 maanden;

2. EN een gemiddelde bezettingsgraad hoger dan 40% gedurende de voorafgaande drie maanden in een specifiek dagdeel;

3. EN waarvan NIET binnen 150 meter hemelsbreed al een nieuwe laadpaal in voorbereiding of in de afgelopen 3 maanden in bedrijf gesteld is;

4. Criterium 1 en 2 toepassen op laadpalen in bedrijf binnen 150 meter hemelsbreed.

Hoewel de meeste publieke laadpalen in de gemeente Heiloo momenteel nog zonder beperkingen kunnen worden aangesloten, anticipeert de gemeente op verwachte knelpunten op het elektriciteitsnet in Noord-Holland en op de uitrol van publieke laadinfrastructuur. Om te voorkomen dat de uitbreiding stilvalt en de groei van elektrisch vervoer wordt belemmerd, is in dit verkeersbesluit, in overleg met LAADWERK, afgeweken van de standaard data gestuurde uitbreidingscriteria. Door tijdelijk af te wijken van de standaardcriteria voor gemiddelde afzet en bezettingsgraad kunnen laadpalen tijdig (bij)geplaatst worden op locaties waar het gebruik van bestaande laadpalen aangeeft dat er vraag is naar laadvoorzieningen. De aangepaste criteria zijn:

- Gemiddeld maandelijks afzetvolume van minimaal 750 kWh over drie maanden;

- Gemiddelde bezettingsgraad van minimaal 35% gedurende een dagdeel over dezelfde periode.

Deze tijdelijke bijstelling van de uitbreidingscriteria van plaatsen op basis van gebruik wordt gehanteerd om de uitrol van het laadnetwerk te versnellen en te voorkomen dat toekomstige netcapaciteitsproblemen leiden tot vertraging of stagnatie van de uitbreiding van publieke laadinfrastructuur. Tegelijkertijd speelt de gemeente Heiloo in op de toenemende vraag naar laadinfrastructuur, waardoor het gebruik van elektrische voertuigen wordt gestimuleerd en de door het verkeer veroorzaakte luchtverontreiniging en CO<sub>2</sub>-uitstoot wordt beperkt. Hiermee wordt tevens gewaarborgd dat alle e-rijders gelijke toegang hebben tot laadvoorzieningen in hun buurt. Het college acht het aanwijzen van parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische voertuigen daarom zowel noodzakelijk als proportioneel.

#### Locaties en regels voor oplaadpunten

De beoogde vraag gestuurde, data gestuurde en aanbod gestuurde laadpaallocaties zijn per categorie opgenomen in bijlage 1 & 2 en als losse bijlage bij het verkeersbesluit bijgevoegd.

Bij de selectie van de locaties voor publieke oplaadpalen is rekening gehouden met:

- De technische haalbaarheid en ondergrondse situatie;
- De inpassing in het bestaande en op te bouwen netwerk van laadpunten;
- Een acceptabele loopafstand (maximaal circa 200 meter) van de aanvrager(s)
- vindbaarheid en bereikbaarheid, bij voorkeur nabij een kruising, centrumgebied of centraal in de wijk;
- Veilig gebruik en zichtbaarheid vanaf de openbare weg, inclusief voldoende verlichting en een parkeerinrichting zonder nadelige gevolgen voor verkeersveiligheid of andere belangen;
- Indien de laadpaal in een blauwe zone wordt geplaatst, kan de blauwe streep eventueel worden verwijderd om elektrisch laden langer dan twee uur mogelijk te maken, terwijl in een betaald parkeerzone verplicht blijft de geldende parkeergelden te voldoen.

De in dit verkeersbesluit aangewezen locaties voldoen aan de door de LAADWERK gestelde voorwaarden voor plaatsing van oplaadpunten

#### Reserveren parkeervakken

Een oplaadpaal heeft twee aansluitingen voor het opladen van elektrische voertuigen. Om de beschikbaarheid van deze twee aansluitingen te garanderen worden er twee parkeerplaatsen gereserveerd.

#### Parkeerdruk

Het reserveren van twee parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische voertuigen betekent dat benzine- en dieselauto's daar niet meer mogen parkeren. Hierdoor kan de parkeerdruk in de directe omgeving van het oplaadpunt toenemen. Dit wordt vaak door direct omwonenden als bezwaarlijk ervaren. Desondanks wordt een hoge parkeerdruk in de directe omgeving van de beoogde locatie van een oplaadpunt niet gezien als reden om van plaatsing af te zien. De reden hiervoor is dat de groei van het aantal elektrische auto's, gelet op het Klimaatakkoord, noodzakelijk is en daardoor onontkoombaar.

Niet iedereen die in het bezit is van een elektrische auto heeft beschikking over parkeergelegenheid op eigen terrein. Maar deze auto's moeten wel opgeladen kunnen worden en dat binnen een redelijke loopafstand van het woon- of werkadres. Het is de taak van de gemeente om in de laadinfrastructuur die daarvoor nodig is te voorzien, ook in wijken waar de parkeerdruk hoog is. Het aanwijzen van een parkeerplaats voor het opladen van elektrische voertuigen leidt daarbij niet tot een toename van de parkeervraag en hoeft daarom niet gecompenseerd te worden, ook niet in gebieden met een hoge parkeerdruk. Een elektrische auto komt doorgaans in plaats van een auto op fossiele brandstof.

#### Overleg

Overeenkomstig art. 24 BABW is overleg gepleegd met de, namens de korpschef van de Nationale politie, gemandateerde Verkeersadviseur van de Eenheid Noord-Holland. Deze gaf een positief advies op deze maatregel.

## **BESLUIT**

[

1. Op grond van de voorgaande overwegingen heeft het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Heiloo besloten: Op vijf (5) locaties, ook opgenomen in bijlagen 1 en 2 van dit verkeersbesluit, een tweetal parkeervakken aan te wijzen die uitsluitend bestemd zijn voor het opladen van elektrische voertuigen, door het plaatsen van verkeersbord E8c van Bijlage I van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 met onderbord OB504 (twee pijlen ter aanduiding waar elektrische voertuigen opgeladen kunnen worden). Deze vijf (5) locaties zijn ter hoogte van:
  - Walstro 62, Heiloo;
  - Bosakker 17, Heiloo;
  - Prinses Marijkestraat 23, Heiloo;
  - Onderlangs 1, Heiloo;
  - Zonnedaauw 27, Limmen
2. Een afschrift van dit besluit te zenden aan de districtschef van Politie Eenheid Noord-Holland van de Nationale Politie

*Heiloo 1 juli 2026*

*Het college van burgemeester en wethouders,  
Namens deze,  
JH Bekkers  
beleidsmedewerker verkeer en vervoer*

### **Mededelingen**

Bezwaar- of beroepsclausule  
Bezwaarclausule

Op grond van artikel 7:1 van de Algemene wet bestuursrecht kan een belanghebbende tegen dit (deel)besluit binnen zes weken na de dag van bekendmaking een gemotiveerd bezwaarschrift indienen bij het college van burgemeester en wethouders van Heiloo, Postbus 1301 1900 BH Heiloo. Het bezwaarschrift moet worden ondertekend en bevat tenminste de naam en adres van de indiener, de dagtekening, een omschrijving van het (deel)besluit waartegen het bezwaar is gericht en de gronden van het bezwaar. Wij wijzen erop dat een bezwaarschrift de werking van het besluit niet schorst.

### Voorlopige voorziening

Het indienen van een bezwaarschrift heeft geen schorsende werking. Dat betekent dat het besluit blijft gelden in de tijd dat uw bezwaarschrift in behandeling is. Kunt u een beslissing op uw bezwaarschrift niet afwachten, omdat er spoed noodzakelijk is? Dan kunt u een voorlopige voorziening aanvragen. Daarmee vraagt u de rechter om de werking van het besluit van de gemeente uit te stellen. Een voorlopige voorziening aanvragen kan alleen als u een bezwaarschrift hebt ingediend. Voor de behandeling van uw aanvraag moet u griffierecht betalen aan de rechtbank. U vraagt een voorlopige voorziening schriftelijk aan bij de voorzieningenrechter van de rechtbank Noord-Holland, Postbus 1621, 2003 BR Haarlem. Een verzoekschrift tot voorlopige voorziening kunt u ook digitaal indienen bij genoemde rechtbank via <http://loket.rechtspraak.nl/bestuursrecht>. Daarvoor moet u wel beschikken over een elektronische handtekening (DigiD). Kijk op genoemde site voor de precieze voorwaarden. De gemeente Heiloo behandelt het deelbesluit waartegen bezwaar wordt gemaakt als een separaat verkeersbesluit. De overige locaties blijven onderdeel van het verzamelverkeersbesluit. Voor deze locaties wordt het proces van de laadlocaties in gang gezet.