

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

1112505

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 langsparkeervakken 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, sociale media kanalen en borden op de locaties waar een laadpaal voorzien is. De ingediende reacties zijn betrokken bij de afweging van de locaties:

Hoevenaarstraat 31 - Gilze

De voorziene locatie was Meierstraat 29. Op die locatie zijn 4 inspraakreacties ontvangen, waarvan 3 negatief, die ingaan op een lokale, hogere parkeerdruk. Eén van de parkeervakken is aangewezen als kliko-ophaal locatie. Er zijn geen alternatieve locaties voorgesteld in de inspraakreacties.

In deze buurt (CBS-raster) staat al een openbare laadpaal in de Meierstraat. Bijplaatsing is noodzakelijk, omdat de laaddruk (de werkelijke bezetting / maximaal toegestane bezetting van 50%) in dit gebied hoog is: 1,0 over tenminste 3 maanden en 1,6 over 1 maand. De locatie Hoevenaarstraat 31 is, in de directe nabijheid van de Meierstraat 29 een beter alternatief. Dat is geen kliko-ophaallocatie, ligt op nog geen 100 meter van de locatie Meierstraat 29 en heeft door een grotere afstand tot de Meierstraat minder invloed op de parkeerdruk aldaar. Daarbij voorziet deze locatie ook beter in een laadvraag in de nieuwbouwwijk Laarspad, een CBS-raster waar nog geen laadpalen zijn. Om tijdelijk tegenmoet te komen aan de lokaal, mogelijk hogere parkeerdruk zal, totdat het gebruik boven de circa 3.500 kwh/jaar komt één van de twee te reserveren parkeerplaatsen (onderbord) worden afgeplakt.

Panna 1 - Gilze

Op deze locatie zijn 6 inspraakreacties ontvangen, waarvan 5 positief. In één reactie wordt gevraagd waarom nog een extra laadpaal nodig is. In deze buurt (CBS-raster) staan twee bestaande openbare laadpalen: in het Melkpad en het Middenveld. Bijplaatsing is noodzakelijk, omdat de laaddruk (de werkelijke bezetting / maximaal toegestane bezetting van 50%) in dit gebied hoog is: 1,0 over tenminste 3 maanden.

Pastoor van Limbergenplein 24 - Gilze

Op deze locatie zijn 8 inspraakreacties ontvangen, waarvan 7 negatief. 3 van deze reacties geven een al hoge parkeerdruk aan en/of het feit dat er geen elektrische auto's in de buurt zijn. De overige negatieve reacties zijn algemeen van aard. Er zijn geen alternatieve locaties voorgesteld in de inspraakreacties.

In deze buurt (CBS-raster) staat al een openbare laadpaal in de Pastoor Coomansstraat. Bijplaatsing is noodzakelijk, omdat de laaddruk (de werkelijke bezetting / maximaal toegestane bezetting van 50%) in dit gebied hoog is: 1,0 over tenminste 3 maanden. Het mogelijk ontbreken van elektrische auto's in de omgeving, is geen argument om af te zien van een laadpaal, omdat we willen voorkomen dat het ontbreken van laadinfrastructuur bewoners weerhoudt een elektrische auto aan te schaffen. Aangezien het ontbreekt aan een beter alternatief, is deze locatie gehandhaafd. Om tijdelijk tegenmoet te komen aan de lokaal, mogelijk hogere parkeerdruk zal, totdat het gebruik boven de circa 3.500 kwh/jaar komt één van de twee te reserveren parkeerplaatsen (onderbord) worden afgeplakt.

Blokske 1 - Molenschot

Op deze locatie zijn 7 inspraakreacties ontvangen. 2 positief. 5 negatief. De negatieve reacties benoemen dat er al een tekort aan parkeerplaatsen is in 't Blokske, terwijl de bestaande laadpaal lang niet altijd bezet is. Als alternatieve locatie wordt de nog te bouwen buurt De Nieuwe Erven aangedragen.

Bijplaatsing is noodzakelijk, omdat de laaddruk (de werkelijke bezetting / maximaal toegestane bezetting van 50%) in dit gebied hoog is: 1,0 over tenminste 3 maanden. De nog niet gerealiseerde buurt De Nieuwe Erven is, gezien de huidige laaddruk daarom geen alternatief. Daarnaast is dit ook geen alternatief voor 't Blokske wegens afstand en bereikbaarheid (De Nieuwe Erven is niet direct verbonden met 't Blokske). Er zijn geen gegevens over de parkeerdruk bekend. De parkeervraag van de 30 woningen is op basis van de gemeentelijke parkeernormen circa 53 parkeerplaatsen. Het huidige aanbod is, inclusief informele plaatsen en eigen terrein, circa 57 parkeerplaatsen. Aangezien 't Blokske een solitaire buurt is en er daardoor geen invloed is op de parkeerdruk komende van buiten de buurt, kan op basis van de parkeernormen gesteld worden dat er voldoende parkeerplaatsen zijn. Om tijdelijk tegenmoet te komen aan de aangegeven lokale, hogere parkeerdruk zal totdat het gebruik boven de circa 3.500 kwh/jaar komt, één van de twee te reserveren parkeerplaatsen (onderbord) worden afgeplakt.

Annie Salomonsplein 11 - Rijen

De voorziene locatie was Lieneke Willemenstraat 23. Op die locatie zijn 12 inspraakreacties ontvangen. Allen negatief, die ingaan op de lokale, hoge parkeerdruk. Waardoor het in de huidige situatie al voorkomt dat op het trottoir wordt geparkeerd. Als alternatieve locatie is vooral het Annie Salomonsplein aangegeven. Daarnaast zijn de Van Glabbeekstraat (thv nummer 32/34) en de parkeerplaats zwembad Den Butter vermeld.

In deze buurt (CBS-raster) staan twee openbare laadpalen. Bijplaatsing is noodzakelijk, omdat er een verzoek voor een laadpaal is gedaan. En de laadvraag bij de bestaande laadpalen, met 7.000 kwh/jaar al hoog is. Gezien de vele meldingen van een lokale, hoge parkeerdruk, de mogelijke gevolgen voor verkeersveiligheid (trottoir-parkeren) en de aanwezigheid van een beter alternatief, is gekozen een laadpaal te plaatsen op het Annie Salomonsplein. Dit is een beter alternatief, omdat daar een concentratie van veel parkeerplaatsen is en, voor zover bekend geen hogere parkeerdruk. Daarnaast ligt die locatie binnen dezelfde buurt (CBS-raster) en binnen 300 meter loopafstand van de aanvraag. En ontstaat een net iets gunstigere dekking binnen het raster.

Architect Aartsplein 10 - Rijen

Op deze locatie zijn 4 inspraakreacties ontvangen, waarvan 2 positief. In één reactie wordt gevraagd waarom nog een extra laadpaal nodig is.

In deze buurt (CBS-raster) staan drie openbare laadpalen: bij de Aldi, in de Irenestraat en aan de Laagstraat. Bijplaatsing is noodzakelijk, omdat de laaddruk (de werkelijke bezetting / maximaal toegestane bezetting van 50%) in dit gebied hoog is: 1,0 over tenminste 3 maanden.

Eerste Lei 37 - Rijen

Op deze locatie zijn 2 inspraakreacties ontvangen. Eén positief, die ingaat op de hoge bezetting van de bestaande laadpalen. Eén negatief, die ingaat op de hogere parkeerdruk en dat de bestaande laadpunten niet vaak bezet zijn. Er zijn geen alternatieve locaties aangegeven.

In deze buurt (CBS-raster) staan drie openbare laadpalen. Bijplaatsing is wenselijk, gezien het hoge verbruik op de bestaande laadpalen (>7.000 kwh/jaar). Daarnaast is in deze buurt, binnen 300 meter loopafstand een aanvraag gedaan voor een extra laadpunt. Aangezien slechts één reactie aangeeft dat er een hogere, lokale parkeerdruk is, is er geen aanleiding de locatie aan te passen en/of één van de twee te reserveren parkeerplaatsen (onderbord) voorlopig af te plakken.

Hannie Schaftlaan 20 - Rijen

Op deze locatie zijn geen inspraakreacties ontvangen.

Houtelaar 43A - Rijen

Op deze locatie zijn 6 inspraakreacties ontvangen, waarvan 3 positief. In 2 negatieve reacties wordt gevraagd om een alternatieve locatie: bij Houtelaar 62/64, omdat de voorgestelde locatie vaak volstaat. In een laatste reactie wordt gevraagd de locatie 1 parkeerplaats op te schuiven in verband met het in-/uitdraaien van een garage.

De alternatieve locatie ligt op slechts 85m van het voorstel. Het alternatief zal daardoor slechts een zeer beperkte verplaatsing van de lokale parkeervraag tot gevolg hebben. De parkeerdruk in het gebied blijft hetzelfde. Voordeel van de locatie Houtelaar 43A is dat parkeerders die willen laden (er parkeren meer verschillende auto's op een laadplek dan op een normale parkeerplaats) minder ver de buurt in hoeven te rijden. De te reserveren parkeerplaatsen wordt in verband met de garage één parkeervak opgeschoven.

Kardinaal de Jongstraat 1 - Rijen

Op deze locatie zijn 2 inspraakreacties ontvangen. Beide negatief. Deze reacties benoemen dat er geen elektrische auto's in de buurt zijn en dat er al voldoende laadpunten zijn.

Bijplaatsing is noodzakelijk, omdat er een verzoek voor een laadpaal is gedaan en de laadvraag van de bestaande laadpalen met 7.000 kwh/jaar hoog is. Daarnaast wordt gebouwd in de buurt, waardoor de laadvraag zal toenemen. Aangezien het om een aanvraag van een laadpaal gaat zal, totdat het gebruik boven de circa 3.500 kwh/jaar komt één van de twee te reserveren parkeerplaatsen (onderbord) tijdelijk worden afgeplakt.

Laagstraat 7 - Rijen

Op deze locatie zijn 3 inspraakreacties ontvangen. Allen positief.

Strijenstraat 23 - Rijen

De voorziene locatie was Strijenstraat 4. Op die locatie zijn 6 inspraakreacties ontvangen. Allen negatief, die ingaan op de lokale, hoge parkeerdruk. En dat er nu geen elektrische auto's in de buurt zijn. Er is een alternatieve locatie aangegeven: de parkeervakken aan de zijde van het Brabantpark, die minder bezet zouden zijn dan degene midden in de buurt/Strijenstraat.

In deze buurt (CBS-raster) staan twee openbare laadpalen. Bijplaatsing is noodzakelijk, omdat de laaddruk (de werkelijke bezetting / maximaal toegestane bezetting van 50%) in dit gebied hoog is: 1,0 over tenminste 3 maanden. De hoge parkeerdruk in de omgeving is bekend, maar in de basis geen argument geen laadpaal te plaatsen, omdat de parkeerdruk nauwelijks wordt beïnvloedt. Mede op basis van de inspraak is er toch voor gekozen de locatie wat aan te passen en deze wat naar de rand van de buurt/begin van de Strijenstraat te plaatsen. Zodat minder verkeer de buurt/Strijenstraat in hoeft te rijden. In de inspraak is aangegeven dat de lokale parkeerdruk daar net wat lager is. Om tijdelijk tegenmoet te komen aan de aangegeven lokale, hogere parkeerdruk zal totdat het gebruik boven de circa 3.500 kwh/jaar komt, één van de twee te reserveren parkeerplaatsen (onderbord) worden afgeplakt.

De Wittstraat 61 - Rijen

Op deze locatie zijn geen inspraakreacties ontvangen.

Gehoord

De politie Zeeland-West-Brabant d.d. 24 juni 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 voortduring 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.

Hoevenaarstraat 31 Gilze
Panna 1 Gilze
Pastoor van Limbergenplein 24 Gilze
Blokske 1 Molenschot
Annie Salomonsplein 11 Rijen
Architect Aartsplein 10 Rijen
Eerste Lei 37 Rijen
Hannie Schaftlaan 20 Rijen
Houtelaar 43A Rijen
Kardinaal de Jongstraat 1 Rijen
Laagstraat 7 Rijen
Strijenstraat 23 Rijen
De Wittstraat 61 Rijen

Rijen, 25-06-2025

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>













