

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

Zaaknummer 1129006

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 500x500m). 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 van de geplande laadpalen. De reacties zijn betrokken bij de afweging van de locaties:

Augustinastraat 3-5 - Gilze

De voorziene locatie was Kusterstraat 2 Gilze. Op die locatie zijn 16 inspraakreacties ontvangen. Allen negatief. Ze gaan in op de lokale, hoge parkeerdruk. In combinatie met de beperkte mogelijkheid van een langere loopafstand van de meeste bewoners in de directe omgeving. Veel woningen in de omgeving betreffen ouderen-voorzieningen (zoals het Gerdinahof).

De laaddruk (gerealiseerde bezetting / maximaal toegestane bezetting) van de bestaande laadpalen in het CBS-raster voldoet aan het criterium voor bijplaatsing: groter dan 1,0 in 3 of meer kalendermaanden of groter dan 1,6 in één of meer kalendermaanden. Het is daarom wenselijk een laadpaal bij te plaatsen in het CBS-raster.

Naar aanleiding van het aantal participatie-reacties over de lokaal hoge parkeerdruk, is met behulp van de gemeentelijke Nota Parkeernormen een beeld geschetst van de parkeerdruk. Voor 23 woningen (Gerdinahof), zijn circa 20 openbare parkeerplaatsen beschikbaar in de Kusterstraat en Kerkstraat. Dit is voldoende, uitgaande van aanleunwoningen. In het Gerdinahof is echter meer sprake van zelfstandig wonen, waardoor het aannemelijk is dat de parkeerdruk hoog is. Zeker gezien de bijkomende parkeervraag vanuit het zorgcentrum Sint Franciscus. In de aanliggende straten kan de parkeervraag worden opgevangen, binnen een acceptabele loopafstand. Deze buurt kenmerkt zich echter voor een deel door oudere bewoners, waarvoor de maximale loopafstand in de praktijk wat beperkter is en opvang in de buurt minder wenselijk.

In de nabijheid is een alternatieve locatie beschikbaar (Augustinastraat thv huisnummer 3-5), die leidt tot een beter resultaat: de parkeerdruk ter plaatse is beperkt, blijkt uit een kort parkeeronderzoek, waardoor een laadpaal beperkte invloed heeft. Een wat grotere loopafstand in die straat is meer ac-

ceptabel dan rondom het Gerdinahof en zorgcentrum Sint Franciscus. En deze alternatieve locatie biedt laadmogelijkheden voor de omgeving Meierstraat, een buurt waarin het aantal laadmogelijkheden nog beperkt is.

Groenvoort 29/ Reitstraat - Gilze

Op deze locatie zijn 5 inspraakreacties ontvangen, waarvan 4 negatief. Drie gaan in op een lokale, hogere parkeerdruk. Twee zien graag (ook) een extra laadpaal bij de Groenvoort/-Voortstraat.

In deze buurt (CBS-raster) staat al een openbare laadpaal in de Alphenseweg. 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. Aangezien recent in de nabijheid twee laadpalen zijn bijgeplaatst, zal totdat het gebruik boven de circa 3.500 kWh/jaar komt, één van de twee te reserveren parkeerplaatsen (onderbord) worden afgeplakt.

Ten behoeve van een goede geografische spreiding is een locatie aan de Groenvoort/Reitstraat logischer, dan bijplaatsen aan de Groenvoort/Voorstraat, aangezien deze locatie minder dicht bij een bestaande laadpaal ligt. De voorgestelde locatie aan de Voortstraat is toegevoegd aan potentiële toekomstige laadpaal-locaties.

Pastoor van de Boschstraat 2 - Gilze

Op deze locatie zijn 4 inspraakreacties ontvangen, allen negatief. De reacties gaan in op een al hoge parkeerdruk en/of het feit dat er in de nabijheid al laadpalen zijn.

In deze buurt (CBS-raster) staat al een openbare laadpaal in de Pastoor Coomansstraat. Bijplaatsing is wenselijk, omdat er sprake is van een aanvraag voor een extra laadpaal. En de bestaande, nabijgelegen laadpaal in de Pastoor Coomanstraat een hoog verbruik kent (circa 10.000 kWh in het afgelopen jaar). Om tegenmoet te komen aan de aangegeven lokale, hogere parkeerdruk, en omdat het om een bijplaatsing gaat in het kader van een aanvraag in combinatie met hoog verbruik in plaats van een hoge laaddruk, zal totdat het gebruik boven de circa 3.500 kWh/jaar komt, één van de twee te reserveren parkeerplaatsen (onderbord) worden afgeplakt.

Bernhardstraat 32 - Rijen

Er zijn 3 participatiereacties ontvangen. Geen van de reacties zijn negatief ten opzichte van de plaatsing van een laadpaal. Wel is 2x een alternatief aangedragen: Beatrixstraat of bij huisnummer 16. De Beatrixstraat is geen beter alternatief in het kader van de geografische spreiding. Nabij de Beatrixstraat staan al laadpalen in de nabijheid (Irenestraat en Laagstraat). De locatie ter hoogte van huisnummer 16 geeft geen beter alternatief.

Hoofdstraat 122 - Rijen

Op deze locatie zijn 6 inspraakreacties ontvangen, waarvan 4 negatief. De reacties gaan in op een al hoge parkeerdruk, komende vanuit de Hoogstraat waar zeer beperkt parkeeraanbod is.

De laaddruk (gerealiseerde bezetting / maximaal toegestane bezetting) van de bestaande laadpalen in het CBS-raster voldoet aan het criterium voor bijplaatsing: groter dan 1,0 in 3 of meer kalendermaanden. Daarnaast is een aanvraag ontvangen voor een extra laadpaal, die kan worden gehonoreerd, omdat de nabijgelegen laadpalen een hoog verbruik kennen. Het is daarom wenselijk een laadpaal bij te plaatsen in het CBS-raster.

Een voorgestelde alternatieve locatie, wat verder de Riekevoort in om tegenmoet te komen aan de hogere parkeervraag vanuit de Hoofdstraat is geen beter alternatief in het kader van de geografische spreiding. In die richting staan al laadpalen in de Roskamp en Houtelaar.

Om tegenmoet te komen aan de aangegeven lokale hogere parkeerdruk, die vanuit de Hoogstraat aannemelijk is, zal totdat het gebruik boven de circa 3.500 kWh/jaar komt, één van de twee te reserveren parkeerplaatsen (onderbord) worden afgeplakt.

Hooiakker 1 - Rijen

Op deze locatie zijn 5 inspraakreacties ontvangen, waarvan 3 negatief. De negatieve reacties gaan vooral in op het effect op een hoge lokale parkeerdruk, ondanks dat in de straat woningen parkeermogelijkheden op eigen terrein. woningen parkeermogelijkheden op eigen terrein. Ook is vermeld dat juist omdat de woningen eigen parkeermogelijkheden hebben, een openbare laadpaal dus niet noodzakelijk is.

De laaddruk (gerealiseerde bezetting / maximaal toegestane bezetting) van de bestaande laadpaal in het CBS-raster voldoet aan het criterium voor bijplaatsing: groter dan 1,0 in 3 of meer kalendermaanden

en groter dan 1,6 in één of meer kalendermaanden. Daarnaast is er een aanvraag gedaan voor een extra laadpaal en heeft de bestaande laadpaal een hoog verbruik. Het is daarom wenselijk een laadpaal bij te plaatsen in het CBS-raster.

Openbare laadpalen zijn ook bedoeld voor bezoekers. Daarnaast kan of wil niet elke bewoner met parkeermogelijkheid op eigen terrein, laden op eigen terrein.

Er zijn in de omgeving, zoals de Zwarte Dijk, voldoende openbare parkeerplaatsen. Het effect op de parkeerdruk in de omgeving is minimaal.

Mangrovelaan 75 - Rijen

Op deze locatie zijn geen inspraakreacties ontvangen.

Mary Zeldenrustlaan 47 - Rijen

Op deze locatie zijn 5 inspraakreacties ontvangen, waarvan 4 negatief. De reacties gaan in op een al hoge parkeerdruk en een beperkt gebruik van de bestaande laadpaal.

De laaddruk (gerealiseerde bezetting / maximaal toegestane bezetting) van de bestaande laadpalen in het CBS-raster voldoet aan het criterium voor bijplaatsing: groter dan 1,0 in 3 of meer kalendermaanden en groter dan 1,6 in één of meer kalendermaanden. Daarnaast is een aanvraag ontvangen voor een extra laadpaal, die kan worden gehonoreerd, omdat de nabijgelegen laadpaal een hoog verbruik kent. Het is daarom wenselijk een laadpaal bij te plaatsen in het CBS-raster.

Er zijn geen alternatieve locaties voorgesteld in de reacties.

Om tegenmoet te komen aan de aangegeven lokale hogere parkeerdruk, die vanuit de appartementen aan het Annie Romeijnplein aannemelijk is, zal totdat het gebruik boven de circa 3.500 kwh/jaar komt, één van de twee te reserveren parkeerplaatsen (onderbord) worden afgeplakt.

Roskamp 1 - Rijen

Op deze locatie zijn 3 inspraakreacties ontvangen, waarvan 2 negatief. In de negatieve reacties wordt een alternatief in de Bloemaartsbeemd logischer geacht. En wordt gesteld dat er geen noodzaak is voor twee laadpalen in de Roskamp.

De gekozen locatie is een alternatief voor een extra laadpaal in de Leibeemd en omstreken, juist om zoveel mogelijk geografische spreiding te creëren (in plaats van concentratie in de Leibeemd). Een laadpaal aan de Bloemaartsbeemd is daarbij overwogen. Helaas voldoet die locatie niet aan de plaatsingsvoorwaarden, omdat de afstand tot het laagspanningsnet te groot is. De verderop in de Roskamp gelegen laadpaal ligt tenslotte op bijna 200 meter loopafstand.

Schepenstraat 3 - Rijen

Op deze locatie zijn 5 inspraakreacties ontvangen, waarvan 4 positief. De negatieve reactie vermeldt dat er al te weinig parkeerplaatsen zijn voor bewoners.

De laaddruk (gerealiseerde bezetting / maximaal toegestane bezetting) van de bestaande laadpalen in het CBS-raster voldoet aan het criterium voor bijplaatsing: groter dan 1,0 in 3 of meer kalendermaanden en groter dan 1,6 in één of meer kalendermaanden. Daarnaast is een aanvraag ontvangen voor een extra laadpaal, die kan worden gehonoreerd, omdat de nabijgelegen laadpalen een hoog verbruik kennen. Het is daarom wenselijk een laadpaal bij te plaatsen in het CBS-raster.

Schimmelpenninckstraat 51 - Rijen

Op deze locatie zijn geen inspraakreacties ontvangen.

Zwarte Dijk 33 - Rijen

Op deze locatie zijn 2 inspraakreacties ontvangen. 1 positief. 1 negatief. De negatieve reactie vermeldt dat er bijna geen elektrische auto's in deze buurt zijn.

De laaddruk (gerealiseerde bezetting / maximaal toegestane bezetting) van de bestaande laadpalen in het CBS-raster voldoet aan het criterium voor bijplaatsing: groter dan 1,0 in 3 of meer kalendermaanden en groter dan 1,6 in één of meer kalendermaanden. Daaruit blijkt dat in deze buurt voldoende elektrische auto's zijn die gebruik maken van de bestaande laadpalen. Op basis van het gebruik is het wenselijk een laadpaal bij te plaatsen in het CBS-raster.

Gehoord

De politie Zeeland-West-Brabant d.d. 18 december 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.

1. Augustinastraat 3-5 Gilze
2. Groenvoort 29 Gilze
3. Pastoor van de Boschstraat 2 Gilze
4. Bernhardstraat 32 Rijen
5. Hoofdstraat 122 Rijen
6. Hooiakker 1 Rijen
7. Mangrovelaan 75 Rijen
8. Mary Zeldenrustlaan 47 Rijen
9. Roskamp 1 Rijen
10. Schepenstraat 3 Rijen
11. Schimmelpenninckstraat 51 Rijen
12. Zwarte Dijk 33 Rijen

Rijen, 18-12-2025

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>













