

Verkeersbesluit voor het reserveren van parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische auto's aan Bertrandhof ter hoogte van Abdijlaan 344 te Uden

28626-2026

Het College van burgemeester en wethouders;

gelet op artikel:

- Artikel 2, lid 3 onder a Wegenverkeerswet 1994 (hierna: WVV 1994) een doelmatig of zuinig energiegebruik bevordert wordt, met het stimuleren van elektrisch (schoon) vervoer de leefbaarheid, bereikbaarheid en luchtkwaliteit verbeterd wordt;
- artikel 18, lid 1 onder d van de Wegenverkeerswet 1994 ingevolge verkeersbesluiten worden genomen door burgemeester en wethouders voor zover zij betreffen het verkeer op wegen, welke niet in beheer zijn bij het Rijk, de Provincie of een waterschap;
- artikel 15, lid 1 van de WVV 1994 ingevolge de plaatsing of verwijdering van de bij algemene maatregel van bestuur aangewezen verkeerstekens en onderborden, voor zover daardoor een gebod of verbod wordt gewijzigd, geschiedt krachtens een verkeersbesluit;
- artikel 12, lid a van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegbeheer (BABW), ingevolge het verwijderen, plaatsen of verplaatsen van borden E08C uit bijlage 1 van het RVV 1990 geschiedt krachtens een verkeersbesluit;
- artikel 8 van het BABW ingevolge het plaatsen van onderborden waardoor de werking van het hoofdbord wordt beperkt;
- artikel 24 van het BABW ingevolge verkeersbesluiten worden genomen na overleg met een gemachtigde van de korpschef van de politie;

overwegende dat:

- het centrale doel van het nationale Klimaatakkoord is het terugdringen van de uitstoot van broeikasgassen in Nederland met 49% ten opzichte van 1990;
- als onderdeel van het Klimaatakkoord de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) is vastgesteld waarin is opgenomen dat de ontwikkeling van laadinfrastructuur geen belemmering mag vormen voor de groei van het aantal elektrische auto's;
- de provincies Noord-Brabant en Limburg en de gemeenten samen de NAL regio Zuid vormen en met de collectieve concessie afspraken uit het Klimaatakkoord voor elektrisch vervoer vormgeven;
- de provincies Noord-Brabant en Limburg namens de gemeente Maashorst een contract met Vattenfall hebben afgesloten voor "Plaatsing en exploitatie van slimme laadinfrastructuur";
- de gemeente Maashorst via de provincie een concessieovereenkomst is aangegaan met Vattenfall voor het verlenen van openbare laaddiensten;
- de provincies Noord-Brabant en Limburg met dit contract namens de deelnemende gemeenten invulling geven aan de doelstellingen en vereisten zoals opgenomen in de Nationaal Agenda Laadinfrastructuur (NAL);
- de Omgevingsvisie 2024 van Gemeente Maashorst ingaat op de ambities voor een toekomstbestendige gemeente;
- Vattenfall met het oog op de verwachte behoefte aan openbare laadpalen in 2035 in opdracht van de gemeente Maashorst is gestart met het realiseren van een basisnetwerk van openbare laadpalen, op basis van een zogenoemde 'wittevlekkenkaart';
- De gemeente streeft naar een dekkend netwerk door invulling van de 'wittevlekkenkaart', plaatst laadpalen bij als de laaddruk hoog is en/of op verzoek;
- met plaatsing van laadpalen het eenvoudiger wordt gemaakt elektrische voertuigen te laden;

Gedraglijn

- Gemeente Maashorst de ladder van laden toepast;
- de prognoses gebaseerd zijn op data van Elaad. Zij hebben de marktontwikkelingen en beschikbare datasets rondom elektrische auto's geanalyseerd. Elaad is onderdeel van samenwerkingspartner Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) en een initiatief van de gezamenlijke Nederlandse Netbeheerders;
- Gemeente Maashorst streeft naar balans tussen de laadbehoefte en het aanbod van openbare laadinfrastructuur, nu en in de toekomst. Deze balans is gebaseerd op de verplichting dat de laadinfrastructuur de groei van het aantal elektrische auto's niet mag belemmeren;
- bij de locatiekeuze rekening wordt gehouden met de wettelijke eisen en algemene criteria. Op basis hiervan is een plankaart opgesteld, verdeeld in rasters van 500 bij 500 meter van het Centraal Bureau voor de Statistiek (hierna te noemen CBS);

- de prognose van het aantal benodigde laadpunten is toegepast op de wijken in de kernen. De prognose op wijkniveau houdt de gemeente zoveel mogelijk aan;
- gezien de ontwikkeling van het aantal elektrische en hybride voertuigen het noodzakelijk is om een dekkend netwerk van laadpunten te hebben;
- Nederland en daarmee Gemeente Maashorst zijn verdeeld zijn in CBS-rasters van 500 bij 500 meter;
- in ieder CBS-raster met 125 adressen of meer verplicht een openbare laadpaal aanwezig moet zijn;
- Vattenfall in een CBS-raster waar één of meer openbare laadpalen aanwezig zijn, met een laaddrukanalyse de hoogte van de laaddruk berekent. De laaddrukanalyse geeft inzicht in de beschikbaarheid van openbare laadpunten tijdens piekmomenten. Dit is de laaddruk. Het brengt daarnaast ook in beeld bij welke publieke laadpunten de laadvraag zodanig is toegenomen dat het noodzakelijk is om een laadpunt in de buurt bij te plaatsen;
- signalen van laadbehoefte van inwoners en ondernemers in de laaddrukanalyse worden meegenomen;
- Provincie Noord-Brabant de laaddrukanalyse controleert;
- in CBS-rasters waar de laaddruk hoog is, dit betekent dat laadpalen vaak bezet zijn en er een extra laadpaal nodig is om aan de vraag te voldoen;
- de gemeente graag meewerkt aan het reserveren van parkeerplaatsen voor opladen elektrische auto's omdat de prognose voor het aantal elektrische auto's in de nabije toekomst fors is;
- deze forse toename van elektrische auto's er ook voor zorgt dat er veel vraag komt naar oplaadpunten;
- er op dit moment al een behoefte aan laadpalen speelt en het op voorhand lastig in te schatten is of er te veel of te weinig laadpalen geplaatst worden. De keuze om laadpalen eerder te realiseren dan wellicht noodzakelijk is en daarmee de verwachte groei voor te blijven, kan het college in redelijkheid nemen;
- indien de gemeente geen parkeerplaatsen reserveert voor opladen van elektrische auto's het aantal elektrische auto's en daarmee de vraag naar oplaadpunten toch zal stijgen;
- een veelgehoorde opmerking is dat in de straat geen elektrische auto's aanwezig zijn;
- gemiddeld nu 1 op de 10 auto's elektrisch of plug-in hybride is;
- de prognose en de mogelijkheden voor bewoners en bezoekers om een laadplek in de buurt te vinden geeft voor de gemeente aanleiding in de wijk parkeerplaatsen te reserveren voor opladen;

Reserveren van parkeerplaatsen voor elektrisch laden

- het de eigenaar of houder van een elektrische auto is toegestaan deze auto te parkeren op een door het college gereserveerde parkeerplaats voor het opladen van een elektrische auto, indien de auto wordt aangesloten aan het oplaadpunt bij de parkeerplaats voor het opladen van de auto;
- de laadpaal gelijktijdig twee elektrische auto's kan opladen en er daarom bij iedere laadpaal twee parkeerplaatsen gereserveerd dienen te worden als parkeerplaats uitsluitend bedoeld voor het opladen van elektrische auto's;
- de locatie is beoordeeld en is gekeken of de locatie voldoet aan de gestelde criteria;

Plaatsingscriteria

- De locatie ligt in publieke ruimte en dat Vattenfall alleen laadpalen plaatst op grond in eigendom van de gemeente
- De locatie is 24 uur per dag toegankelijk
- De laadpaal wordt geplaatst bij 2 bestaande parkeervakken
- De parkeervakken moeten goed bereikbaar zijn
- Locatie is binnen 25 meter van het laagspanningsnet
- De laadpaal mag geen onnodige hinder veroorzaken
- De laadpaal staat niet hinderlijk dicht bij muren, straatmeubilair, afvalcontainers en elektriciteitsvoorzieningen
- een laadpaal komt niet direct aan de voorzijde of raam van een woning
- De groenvoorziening wordt ontzien
- Daar waar mogelijk is de afstand minimaal 1 meter ten opzichte van boom(kruin), i.v.m. mogelijke schade aan wortels
- Locatie op een stoep/trottoir: de doorgang achter de paal is minimaal 90 cm
- Locatie bevindt zich niet op asfalt
- Indien er een asfaltweg ligt, komt de laadpaal aan de kant van de weg waar de laagspanningskabel ligt
- Laadpaal staat niet direct voor een monument
- Geen laadpalen op evenemententerreinen
- Spreiding van laadpalen in de buurt/wijk

Parkeerdruk

- uit eerdere reacties is gebleken dat bewoners bezorgd zijn over mogelijke toename van parkeerdruk in de straten;
- elektrische voertuigen vaak al in de straten geparkeerd staan en de verwachting is dat het aantal elektrische auto's flink zal toenemen de komende tijd;
- elektrische voertuigen moeten na het laden verplaatst worden en zij ook op zoek moeten naar een parkeerplaats in de buurt of wegrijden uit de wijk;
- het instellen van een oplaadplek er ook voor zorgt dat andere parkeerplaatsen mogelijk eerder vrij komen, omdat zodra een oplaadplek vrij komt bestuurders van een elektrische auto naar de oplaadplek willen gaan;
- door het reserveren van parkeerplaatsen voor opladen elektrische auto's de parkeerdruk dus niet direct toeneemt;
- de gemeente de (ervaren) parkeerdruk in de wijk kan meten, maar hier niet voor kiest. De gemeente heeft een verplichting laadpalen te plaatsen in de wijken. De gemeente zoekt locaties die zowel goed bruikbaar zijn en tegelijkertijd zo min mogelijk hinder opleveren. Door de criteria blijven een beperkt aantal plekken over waar laadpalen kunnen komen staan
- Het is vaste rechtspraak van de Raad van State¹ dat een hoge parkeerdruk op zichzelf geen grond is om van het plaatsen van een laadpaal af te zien. Immers, elektrische auto's moeten worden opgeladen;
- De gemeente daarom ook in geval een hoge parkeerdruk aan de noodzaak voor het realiseren van een elektrische laadpaal een doorslaggevende betekenis kan toekennen;

Beoordeling locatie

- de locatie Bertrandhof ter hoogte van Abdijlaan 344 (hierna: Abdijlaan 344) voldoet aan de criteria zoals bovenstaand genoemd in de plaatsingscriteria;
- in het CBS-raster van Abdijlaan 344 zeven andere locaties voldoen aan de plaatsingscriteria en daarmee geschikt zijn voor het plaatsen van een laadpaal;
- het CBS-raster is onderverdeeld in vier subrasters van 250 bij 250 meter;
- locatie Abdijlaan 344 zich in het zuidwestelijke subraster bevindt;
- in het zuidwestelijke subraster geen andere geschikte locatie is gevonden;
- twee locaties zich in het noordoostelijke subraster bevinden, waarvan één in voorbereiding is voor plaatsing van een laadpaal;
- één locatie zich in het noordwestelijke subraster bevindt;
- vier locaties zich in het zuidoostelijke subraster bevinden, waarvan één in voorbereiding is voor plaatsing van een laadpaal;
- er twee signalen van elektrische rijders zonder eigen parkeergelegenheid zijn ontvangen;
- deze elektrische rijders woonachtig zijn binnen 300 meter van locatie Abdijlaan 344;
- deze elektrische rijders binnen deze 300 meter een beschikbaar laadpunt moeten kunnen vinden;
- daarom locatie Abdijlaan 344 is gekozen als meest geschikte locatie van de acht locaties;
- alle andere openbare parkeerplaatsen niet voldoen aan de criteria, doordat deze zich voornamelijk voor woningen, ramen bevinden of dat er onvoldoende afstand tot voorwerpen of bomen kan worden gehouden en/of de groenvoorziening niet kan worden ontzien.
- locatie Abdijlaan 344 zich in een CBS-raster bevindt waar negen openbare laadpalen aanwezig zijn: aan Abdijlaan 372, Beatrixhof 344, Biggenstraat 98, Hoogzoggel 124, Kazernestraat 29, Nieuwe Markt 35, Veilingstraat 36, Wilhelminastraat 95 en Willem-Alexanderhof 248;
- het verbruik bij de voornoemde openbare laadpalen dusdanig hoog is, dat plaatsing van extra laadpalen gerechtvaardigd is;
- in beginsel één parkeerplek wordt ingericht en bij veelgebruik wordt de tweede parkeerplek ook ingericht voor het opladen van elektrische auto's;

Belangenafweging

- ook direct omwonenden van de parkeerplaatsen zijn bevraagd door middel van een brief en gedurende 2 weken een bord is geplaatst met verwijzing naar het participatieplatform 'Maashorst aan het Woord';
- een tweetal omwonenden heeft gereageerd;
- de laadpaal wordt geplaatst voor algemeen gebruik en niet voor een doelgroep;
- de gemeente goed kijkt naar geschikte locaties van een laadpaal omdat daarmee brandstofauto's elders moeten parkeren;
- de gemeente een overweging maakt tussen enerzijds het reserveren van parkeerplaatsen voor opladen van elektrische auto's en anderzijds het niet meer mogelijk maken van parkeren voor brandstofauto's van bezoekers;
- de gemeente op basis van de landelijke doelstellingen voor verduurzaming van vervoer ook moet deelnemen aan landelijke plannen voor uitrol laadinfrastructuur;
- de gemeente deze overwegingen ook gemaakt heeft bij het aanwijzen van deze parkeerplaatsen;

¹) Zie onder andere: ECLI:NL:RVS:2018:489 (14 februari 2018).

- de gemeente in dit geval kiest voor het reserveren van parkeerplaatsen voor opladen elektrische auto's ten nadele van andere doelgroepen omdat parkeergelegenheid in de directe omgeving beschikbaar is en de loopafstand naar deze parkeerplaatsen daarom nauwelijks toeneemt en tegelijkertijd veel parkeergelegenheid beschikbaar is voor alle auto's;
- Het plaatsen van laadpalen om te voorzien in de behoefte aan laadpalen in deze wijk weegt zwaarder dan het behoud van parkeerplaatsen voor bewoners van deze wijk met een brandstofauto;
- het treffen dan wel intrekken van een verkeersmaatregel een normale maatschappelijke ontwikkeling is waarmee een ieder kan worden geconfronteerd en waarvan de nadelige gevolgen in beginsel voor rekening van betrokkenen behoren te blijven;
- de bovenvermelde maatregel wordt genomen op basis van artikel 2 van de WVV 1994 om de veiligheid op de weg te verzekeren, het door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade te voorkomen of te beperken alsmede voor het waarborgen van de bruikbaarheid van de weg;
- overeenkomstig artikel 24 van het BABW overleg is gevoerd met de gemachtigde van de korpschef van de Politie Oost-Brabant;

b e s l u i t

1. Het aanwijzen van twee parkeerplaatsen die uitsluitend bedoeld zijn voor het opladen van elektrische voertuigen ten noordwesten van de locatie Bertrandhof in Uden ter hoogte van Abdijlaan 344 door middel van het plaatsen van het verkeersbord E08c uit bijlage 1 van het RVV 1990 met onderbord OB504 (met twee pijlen wijzend schuin naar onder) en conform de bij dit besluit behorende en als zodanig gewaarmerkte tekening.

Uden, 27 mei 2026

Namens burgemeester en wethouders van gemeente Maashorst,

M. Meihuizen,

Teammanager Civiele Techniek en Mobiliteit

Om administratieve en/of organisatorische redenen maken wij gebruik van een digitale ondertekening. Daarom bevat dit document mogelijk geen fysieke handtekening.

Situatieschets Uden – Abdijlaan 344



Bent u het niet eens met dit besluit?

Dan kunt u bezwaar maken. Maar misschien neemt een gesprek uw bezwaren al weg. Het is dan ook verstandig eerst contact op te nemen met degene die deze zaak heeft behandeld.

Hoe kunt u bezwaar maken?

U moet uw bezwaren schriftelijk en binnen 6 weken na verzending van dit besluit indienen bij het College van burgemeester en wethouders, postbus 83 te 5400 AB Uden.

U kunt uw bezwaar ook digitaal indienen door het bezwaarformulier in te vullen op www.gemeente-maashorst.nl.

Inwerkingtreding

Het maken van een bezwaar schorst de werking van het besluit niet. Wanneer u van mening bent dat er met spoed een beslissing over dit besluit moet worden genomen, kunt u aanvullend een voorlopige voorziening vragen bij de rechtbank.

Hoe kunt u een voorlopige voorziening aanvragen?

U vraagt een voorlopige voorziening aan via www.rechtspraak.nl of u kunt een ondertekende brief sturen naar de Voorzieningenrechter van de Rechtbank Oost-Brabant, postbus 90125 te 5200 MA 's-Hertogenbosch. Beschikt u over een elektronische handtekening (DigiD), dan kunt u het verzoekschrift ook digitaal indienen. Kijk voor de voorwaarden op <https://loket.rechtspraak.nl/bestuursrecht>.

Voor de behandeling moet u griffierecht betalen.