MIDDELBURG

# GEMEENTEBLAD

Officiële uitgave van de gemeente Middelburg

Nr. 490243

21 oktober

2026

## Gemeente Middelburg – Verkeersbesluit – Jazzroute, Muidenweg, Statenlaan – Laadplaatsen elektrische voertuigen

Zaaknummer 1210409

*Besluit*
Burgemeester en wethouders van Middelburg besluiten bij onderstaande locaties per laadpaal twee parkeervakken te bestemmen voor het opladen van elektrische voertuigen:

a. Jazzroute 153: de eerste 2 parkeervakken aan de zuidzijde van het parkeerterrein naast Jazzroute 153;
b. Muidenweg 1, Arnemuiden: 4 vakken aan de noordwestzijde van het parkeerterrein bij restaurant Oranjeplaat;
c. Statenlaan 244: vanaf de aansluiting met de Spinhuisweg de eerste 2 parkeervakken na de afvalcontainers.

*Begripsbepalingen*
In dit besluit wordt verstaan onder:

*BABW*: Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer;

*RVV 1990*: Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990;

*Verkeersbord:* verkeersbord als bedoeld in bijlage 1 van het RVV 1990;

*WVW 1994*: Wegenverkeerswet 1994.

*Aanleiding*
Inwoners en werknemers die gebruik willen maken van een openbare laadpaal voor elektrische voertuigen, konden hiervoor tot 1 juni 2026 een aanvraag indienen bij een laadpaalaanbieder. Deze aanbieder behandelt de aanvragen, voert de werkzaamheden uit en plaatst, beheert en exploiteert de laadpalen. Ook kon een aanbieder tot 1 juni 2026 op eigen initiatief laadpalen aanvragen voor strategische locaties, zoals de grotere parkeerterreinen.

Het aantal laadpunten wordt bepaald door de locaties waar bezoekers parkeren, door de behoefte aan laadmogelijkheden en door het gebruik van bestaande laadpalen. Voor het bepalen van de laadpaallocaties maken wij gebruik van de laadpalenkaart van EVtools. De laadpalenkaart toont niet álle mogelijk geschikte locaties in de gemeente, maar alleen de door ons geschikt bevonden locaties waar volgens prognoses in de komende jaren (extra) laadpalen nodig zijn.

Een aanbieder heeft ons gevraagd om op diverse locaties een laadpaal te mogen plaatsen. Om te waarborgen dat de bijbehorende parkeervakken alleen gebruikt worden voor het opladen van elektrische voertuigen, is een verkeersbesluit nodig.

*Verkeersbeleid*
Het aantal elektrische voertuigen in Nederland neemt toe, en daarmee ook de vraag naar laadfaciliteiten. Ook in Middelburg groeit de behoefte aan openbare laadvoorzieningen voor bewoners, bedrijven, winkelend publiek, toeristen en zakelijke bezoekers. Inwoners en medewerkers van bedrijven die hun auto niet op eigen terrein kunnen opladen, zijn afhankelijk van laadpalen in de openbare ruimte.

Elektrisch rijden zorgt voor minder geluidsoverlast, minder uitstoot van schadelijke stoffen (zoals fijnstof en stikstofoxiden) en minder $CO_2$-uitstoot. Dit draagt bij aan een beter milieu en klimaat. De gemeente stimuleert daarom elektrisch rijden door onder voorwaarden mee te werken aan het plaatsen van laadpalen op openbare locaties, behalve wanneer gebruikers hun voertuig op eigen terrein kunnen opladen.

De criteria en voorwaarden voor het plaatsen van laadpalen en het aanwijzen van parkeerplaatsen voor opladen zijn vastgelegd in de Beleidsregels oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen gemeente Middelburg, vastgesteld op 22 april 2025 (hierna: de beleidsregels).

*Doel*
Door parkeervakken te reserveren voor het opladen van elektrische voertuigen willen we elektrisch rijden stimuleren. Dit helpt om geluidsoverlast, stank en luchtverontreiniging door verkeer zoveel mogelijk te voorkomen of te beperken.

De wettelijke basis voor dit verkeersbesluit is:

- artikel 2, tweede lid, onder a, van de Wegenverkeerswet 1994: het voorkomen of beperken van overlast, hinder of schade door verkeer en de gevolgen voor het milieu, zoals bedoeld in de Wet milieubeheer;
- artikel 2, derde lid, onder a, van de Wegenverkeerswet 1994: het bevorderen van doelmatig en zuinig energiegebruik.

*Argumenten*
*De aanvragen voldoen aan de criteria voor het realiseren van een laadpunt.*

De aanbieder van de laadpalen heeft aangetoond dat er op de aangevraagde locaties behoefte bestaat aan een of meer laadpalen op de openbare weg. Ook hebben de aanvragers geen mogelijkheid om hun elektrisch voertuig op eigen terrein te parkeren of op te laden. Op grond van artikel 3:4 van de beleidsregels kan daarom medewerking worden verleend aan het realiseren van de gevraagde laadinfrastructuur.

De locaties zijn getoetst aan de criteria van artikel 3:5 van de beleidsregels:

a. indien vastgesteld door het college, een kaart waarop de potentiële toekomstige locaties staan aangegeven waar oplaadpalen geplaatst kunnen worden;
b. maakt de aangevraagde plaats deel uit van een zogenaamde 'parkeerconcentratie'?;
c. het woon- en/of werkadres van de potentiële gebruiker die reeds in het bezit is van een elektrische auto of aantoonbaar binnen drie maanden een elektrische auto krijgt geleverd;
d. de behoefte aan een oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur van andere gebruikers binnen een loopafstand van 250 meter van de aangevraagde locatie;
e. zijn er al bestaande oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur aanwezig op of aan de weg binnen de genoemde loopafstand van 250 meter, is gebruik daarvan of clustering daarmee mogelijk?;
f. is de desbetreffende ondergrond in eigendom van de gemeente?;
g. is de locatie van de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur voldoende vindbaar en zichtbaar?;
h. is het aannemelijk dat de locatie door meerdere gebruikers gedeeld kan worden (dit om te voorkomen dat er ‘privéparkeerplaatsen’ gecreëerd worden)?;
i. kan de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur worden voorzien van twee of meer aansluitpunten en kunnen – eventueel op termijn – twee of meer parkeerplaatsen worden bediend?;
j. laat de parkeerdruk dit toe?;
k. betreft het een bestaand parkeervak/bestaande parkeervakken?;
l. blijft de doorgang voor ander verkeer (zoals auto, fiets, voetganger en rolstoel) gewaarborgd?;
m. zijn er geen belemmeringen ten aanzien van ander straatmeubilair of (openbaar) groen?;
n. past de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur in het straatbeeld? De oplaadpaal is niet hoger dan 1,8 m en heeft RAL-kleur 9007. De oplaadpaal mag niet gebruikt worden voor reclamedoeleinden, tenzij is voldaan aan het reclamebeleid;
o. is er sprake van geplande reconstructies of andere infrastructurele ontwikkelingen?

Als er binnen een loopafstand van 250 meter van het woonadres van de aanvrager geen geschikte locatie kan worden gevonden, wordt op basis van de overige toetsingscriteria een geschikte locatie op grotere afstand gekozen.

*Toetsing aan laadpalenkaart.*

Jazzroute 153 is op de laadpalenkaart aangewezen als geschikte laadpaallocatie.

De locatie op het parkeerterrein aan de Muidenweg bij restaurant Oranjeplaat is bedoeld voor bezoekers van het restaurant en de jachthaven. Deze locatie ligt in een gebied waarvoor op de laadpalenkaart nog geen laadpaallocatie is aangewezen. Op basis van de toetsingscriteria vinden wij dit de meest geschikte locatie.

Statenlaan 244 is gekozen als alternatief voor de op de laadpalenkaart aangewezen locatie ter hoogte van Spinhuisweg 1. Bij Statenlaan 244 is de parkeerdruk lager. Bovendien ligt deze locatie tegenover een tankstation, wat naar onze mening goed samengaat met een laadpaal.

*Binnen een loopafstand van 250 meter is geen gereserveerde laadplaats aanwezig.*

Volgens artikel 3:2, derde lid, worden parkeerplaatsen bij een laadpaal alleen gereserveerd als er binnen een loopafstand van 250 meter nog geen gereserveerde laadplaats is. Voor de genoemde locaties geldt dat er binnen deze afstand geen gereserveerde laadplaats aanwezig is.

*Het aantal te reserveren parkeerplaatsen voldoet aan de criteria.*

Vanuit strategisch oogpunt heeft het plaatsen van laadpalen op openbare parkeerterreinen onze voorkeur boven plaatsing in woonstraten. Wanneer in woonstraten één of meer algemene parkeerplaatsen worden omgezet in gereserveerde laadplekken, heeft dat direct gevolgen voor het aantal beschikbare parkeerplaatsen voor bewoners. Op parkeerterreinen is die impact veel kleiner, omdat daar meer parkeerruimte beschikbaar is.

Op openbare parkeerterreinen kan het verlies van twee algemene parkeerplaatsen goed worden opgevangen. Daarom reserveren we op openbare parkeerterreinen per laadpaal standaard twee parkeervakken, zoals opgenomen in artikel 3:2, vijfde lid, van de beleidsregels.

Voor laadpalen die niet op parkeerterreinen worden geplaatst, wordt het aantal te reserveren parkeervakken bepaald op basis van de gemeten parkeerdruk, zoals opgenomen in artikel 3:2, vierde lid, van de beleidsregels:

a. 2 parkeervakken als de parkeerdruk regelmatig lager dan 85% is;
b. 1 parkeervak als de parkeerdruk regelmatig 85% of hoger maar lager dan 100% is;
c. 0 parkeervakken als de parkeerdruk regelmatig 100% of hoger is.

Op basis van de beleidsregels zijn de aantallen gereserveerde parkeervakken als volgt bepaald:

- Jazzroute 153: 2 parkeervakken (parkeerdruk 30%)
- parkeerterrein Muidenweg: 4 parkeervakken
- Statenlaan 244: 2 parkeervakken (parkeerdruk 42%)

*Kanttekeningen*
*De gereserveerde parkeervakken zijn niet langer beschikbaar voor algemeen parkeren.*

Door parkeervakken te reserveren voor het opladen van elektrische voertuigen, zijn deze niet langer beschikbaar als algemene parkeerplaatsen. Dit beperkt de vrijheid van het verkeer.

Wij vinden deze beperking acceptabel, omdat de volgende milieubelangen voor ons zwaarder wegen:

- het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade;
- het beperken van negatieve gevolgen voor het milieu als bedoeld in de Wet milieubeheer;
- het bevorderen van doelmatig of zuinig energiegebruik.

*Uitvoering*
*Plaatsing verkeersbord E8c (parkeergelegenheid alleen bestemd voor het opladen van elektrische voertuigen) met onderbord OB504 (pijlverwijzing naar linksonder en rechtsonder)*

Per laadpaal wordt een verkeersbord E8c geplaatst met een onderbord OB504 (pijlverwijzing naar linksonder en rechtsonder).

De parkeervakken zijn of worden voorzien van vakmarkering.

De aanbieder van de laadpaal plaatst een laadpaal met twee of meer aansluitpunten waarmee het gereserveerde parkeervak en het naastgelegen parkeervak bediend kunnen worden.

*Handhaving*
Over dit verkeersbesluit hebben wij advies gevraagd aan de korpschef. De gemachtigde van de korpschef heeft aangegeven dat de politie onderzoek heeft verricht, dat de politie geen feiten of omstandigheden kent die het nemen van het besluit in de weg staan, dat de maatregel handhaafbaar is en dat de politie akkoord is met het besluit.

Handhaving van verkeersbord E8c (parkeergelegenheid alleen bestemd voor het opladen van elektrische voertuigen) is mogelijk op basis van artikel 24, eerste lid, onderdeel d, onder 2°, van het RVV 1990. Daarin is bepaald dat het verboden is te parkeren op een parkeergelegenheid op een andere wijze of met een ander doel dan op het bord of op het onderbord is aangegeven. De woorden ‘met een ander doel’ zijn toegevoegd bij wijzigingsbesluit van 31 mei 2010 (Stb. 2010, 227). Uit de nota van toelichting (Stb. 2010, 227, p. 12) blijkt dat dit is toegevoegd omdat in de praktijk ook behoefte bleek ‘aan de mogelijkheid van een beperking aan de hand van bepaalde doelen, zoals het opladen van elektrische voertuigen’.

*Wettelijke basis en bevoegdheid*
Volgens artikel 15, eerste lid, van de WVW moet een verkeersbesluit worden genomen voor het plaatsen of verwijderen van verkeerstekens genoemd in artikel 12 van het BABW, en voor onderborden als daardoor een gebod of verbod ontstaat of wordt gewijzigd.

Dit betekent dat een verkeersbesluit moet worden genomen voor het plaatsen of verwijderen van de verkeersborden E8c (parkeergelegenheid alleen bestemd voor het opladen van elektrische voertuigen).

De betreffende parkeervakken liggen binnen de bebouwde kom en zijn eigendom van en in beheer bij Gemeente Middelburg. Op grond van artikel 18, eerste lid, onder d, van de WVW 1994 moet dit verkeersbesluit daarom worden genomen door burgemeester en wethouders.

**Inwerkingtreding**

Dit verkeersbesluit beperkt het gebruik van parkeervakken voor bepaalde categorieën weggebruikers. Daarom treedt het besluit niet direct in werking, maar pas na afloop van de bezwaartermijn van zes weken.

Middelburg, 19 oktober 2026.

Burgemeester en wethouders van Middelburg,

namens het college,

*Johan Lievense,*
*Juridisch adviseur verkeer*

Mededelingen

*Bekendmaking*

Dit besluit wordt bekendgemaakt in het Gemeenteblad van 21 oktober 2026.

*Bezwaar*

Belanghebbenden kunnen binnen zes weken na de dag van de bekendmaking van dit besluit, van 22 oktober tot en met 2 december 2026, een bezwaarschrift indienen. Het bezwaarschrift richt u aan: Burgemeester en wethouders van Middelburg, Postbus 6000, 4330 LA Middelburg.

In het bezwaarschrift vermeldt u uw naam en adres, de datum, een omschrijving van het besluit waartegen u bezwaar maakt, de reden waarom u bezwaar maakt en uw handtekening.

Een belanghebbende die redelijkerwijs kan worden verweten dat hij geen bezwaar heeft gemaakt, kan geen beroep instellen bij de rechtbank (artikel 6:13 van de Algemene wet bestuursrecht).

Het bezwaar schorst niet de werking van het besluit waartegen het is gericht (artikel 6:16 van de Algemene wet bestuursrecht).

*Belanghebbende*

U bent belanghebbende als uw belang rechtstreeks bij een besluit is betrokken. Uw belang moet zich dan wel onderscheiden van de belangen van grote aantallen anderen. Daarvan is bijvoorbeeld sprake als u eigenaar, huurder of gebruiker bent van een perceel in de directe omgeving van de weg waarop een besluit betrekking heeft. Bij een willekeurige verkeersdeelnemer is dat onderscheid onvoldoende aanwezig.

*Online bezwaar maken*

Uw bezwaarschrift kunt u ook digitaal indienen. U vindt het webformulier via de link www.middelburg.nl/bezwaar.

Voor het digitaal indienen van een bezwaarschrift heeft u uw DigiD nodig.

*Voorlopige voorziening*

Vereisen uw belangen met spoed tijdelijke maatregelen? Dan kunt u, nadat u bezwaar hebt gemaakt, een voorlopige voorziening aanvragen bij de voorzieningenrechter van de rechtbank Zeeland-West-Brabant. Het verzoek hiertoe richt u aan: Voorzieningenrechter van de rechtbank Zeeland-West-Brabant, Team Bestuursrecht, Postbus 90006, 4800 PA Breda. Voor het behandelen van een dergelijk verzoek wordt griffierecht geheven; dit recht bedraagt € 200 voor particulieren en € 397 voor organisaties.