EINDHOVEN GEMEENTEBLAD
Officiële uitgave van de gemeente Eindhoven
Nr. 540399
19 november 2026

Verkeersbesluit tot het aanwijzen van meerdere parkeervakken als parkeergelegenheid alleen bestemd voor het opladen van elektrische voertuigen

Kenmerk: dossier 8289512, document 8299628

BESLUIT
Het college van burgemeester en wethouders van Eindhoven (hierna: het college), besluit op grond van artikel 15, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994 (WVW 1994) tot het aanwijzen van meerdere parkeerplaatsen als parkeergelegenheid alleen bestemd voor het opladen van elektrische voertuigen, door plaatsing van de borden model E8c van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990) met een onderbord model OB 504 (schuine pijl links en rechts), op de volgende locaties in de gemeente Eindhoven:

1. 2e Franklinstraat, ter hoogte van nummer 33;
2. Anthony van Opbergenstraat, ter hoogte van nummer 21, eerste twee parkeervakken rechts;
3. Bennekelstraat, ter hoogte van nummer 49;
4. Bomanshof, ter hoogte van nummer 4;
5. Fransebaan, ter hoogte van Canneshof 9;
6. Castorstraat, ter hoogte van nummer 24, linkse parkeervakken 3 en 4;
7. Clara Wichmannstraat, ter hoogte van nummer 128, parkeervakken 2 en 3;
8. Cliostraat, ter hoogte van nummer 79;
9. Cliviastraat, ter hoogte van Primulastraat 40;
10. De Koppele, ter hoogte van nummers 15 -193, eerste twee parkeervakken;
11. Diabellistraat, ter hoogte van nummer 10.

Ter verduidelijking van dit besluit is van iedere afzonderlijke locatie een foto opgenomen in bijlage 1 en is de voor dit besluit relevante regelgeving opgenomen in bijlage 2. Beide bijlagen maken deel uit van dit besluit.

Hieronder wordt uitgelegd op basis waarvan dit besluit is genomen.

Aanleiding

Het college heeft op 4 juli 2023 het geactualiseerde Uitvoeringskader laden elektrische mobiliteit vastgesteld.

In dit uitvoeringskader is beschreven op welke manier Eindhoven omgaat met laadvoorzieningen voor elektrische voertuigen. Omdat er steeds meer elektrische voertuigen komen, neemt ook de behoefte aan openbare laadinfrastructuur toe.

Door het bieden van een goede laadinfrastructuur wil Eindhoven elektrisch rijden stimuleren. Eindhoven hanteert hierbij de ‘Ladder van laden’. Dat betekent dat primair wordt gekeken naar parkeren en laden van elektrische voertuigen op privaat terrein en semiopenbare voorzieningen. Vervolgens wordt gekeken naar openbare laadvoorzieningen in de openbare ruimte om in de laadbehoefte te voorzien.

Om een soepel, efficiënt en zorgvuldig proces te bevorderen voor het plaatsen van openbare laadpalen zijn op 4 juli 2023 ook de geactualiseerde ‘Plaatsingscriteria en inrichtingskaders Laadvoorzieningen in Eindhoven’ vastgesteld. Hierin staat aan welke voorwaarden de plaatsing van een laadvoorziening moet voldoen.

Op 12 december 2025 is het nieuwe prioriteringskader van de Autoriteit Consument & Markt gepubliceerd. Het prioriteringskader regelt de verdeling van de beschikbare netcapaciteit. Per 1 juli 2026 komen alle aanvragen voor grote en kleine netaansluitingen op dezelfde wachtlijst totdat er in de regio netcapaciteit beschikbaar is / komt. Voorrang wordt verleend aan congestieverzachters, organisaties die nodig zijn voor de nationale veiligheid en essentiële basisbehoeften. Aanvragen die hier niet onder vallen zoals openbare laadpalen volgen daarna op de wachtlijst. Aanvragen voor een netaansluiting voor een

openbare laadpaal gedaan voor 1 juli 2026 worden toegekend. Voor aanvragen die gedaan worden na 1 juli 2026 is onzeker op welke termijn deze aangesloten kunnen worden.

Voorbereiding van dit besluit

Op 24 oktober 2023 is vastgesteld dat gemeente Eindhoven deelneemt aan de concessie voor openbare laadinfrastructuur van de provincies Noord-Brabant en Limburg. In deze concessie zijn afspraken gemaakt over onder andere de plaatsing en exploitatie van openbare laadpalen en het tarief dat elektrische rijders betalen per kilowattuur.

Er is een digitale plankaart opgesteld met daarop mogelijke locaties voor openbare laadpalen. Het doel van deze plankaart is om nieuwe locaties te bepalen voor laadpalen die nodig zijn om de laaddruk te verlagen in dat specifieke gebied, zodat het aanbod van publieke laadpalen meegroeit met de toenemende laadvraag. Bij de mogelijke locaties op de plankaart is gekozen voor bestaande parkeergelegenheden, waarbij rekening is gehouden met de plaatsingscriteria en inrichtingscriteria zoals vastgesteld in het uitvoeringskader. Verder zijn de locaties neutraal gekozen. Er is geen rekening gehouden met persoonlijke voorkeuren van elektrische rijders of niet-elektrische rijders. Ook is conform het gemeentelijk beleid geen rekening gehouden met de parkeerdruk in de omgeving.

Gezien het nieuw vastgestelde prioriteringskader van de Autoriteit Consument & Markt en om de continuïteit van het faciliteren van de transitie naar elektrische mobiliteit door middel van openbare laadinfrastructuur te kunnen waarborgen, heeft de concessiehouder vóór 1 juli 2026 al op voorhand netaansluitingen aangevraagd voor 307 van de mogelijke locaties op de plankaart. Deze locaties zijn bepaald op basis van verwachte vraag en spreiding over de stad. Op de locaties waarvoor een netaansluiting is aangevraagd vóór 1 juli 2026 worden openbare laadpalen geplaatst wanneer uit de laaddrukanalyse blijkt dat een uitbreiding van het laadnetwerk nodig is.

Elk half jaar analyseert de concessiehouder de laaddruk in Eindhoven per kwadrant van een CBS-rastercel van 500 bij 500 meter. Laaddruk is gedefinieerd als de verhouding tussen de gewenste en de werkelijke bezettingsgraad van het laadnetwerk. Om de laaddruk van het betreffende kwadrant te bepalen, werd eerst voor iedere openbare laadpaal een gemiddelde bezettingsgraad van alle uren in de weken van de maanden augustus 2025 tot en met juli 2026. Vervolgens werd het gemiddelde genomen van de drie drukste uren in de week. Dit gemiddelde werd gedeeld door de maximaal toegestane bezettingsgraad. De maximaal toegestane bezetting is op basis van de definitie van Rijksdienst voor Ondernemend Nederland en is afhankelijk van de hoeveelheid laadpalen die er al in dit kwadrant staan. Er wordt een laadpaal bijgeplaatst in een kwadrant van een CBS-rastercel wanneer de kritieke waarden worden overschreven. De kritieke waarden voor laaddruk zijn wanneer de laaddruk hoger is dan 1 in 3 of meer kalendermaanden van de aangegeven periode of hoger is dan 1,6 in 1 of meer kalendermaanden van de aangegeven periode. De rekenwijze voor het bepalen van de laaddruk en de kritieke waarden zijn vastgelegd door de provincies Noord-Brabant en Limburg en wordt in alle gemeenten gehanteerd die deelnemen aan de concessie.

De concessiehouder stelde in kwadranten waar de laaddruk boven de gestelde waarden uitkomt volgens de laaddrukanalyse één locatie voor uit de plankaart waarvoor vóór 1 juli 2026 een netaansluiting is aangevraagd.

Direct omwonenden en direct aangrenzende ondernemers is een wijkinformatiebrief gestuurd waarin de geplande installatie van de laadpaal is aangekondigd. Uitgelegd is waarom de laadpaal nodig wordt geacht en hoe locatiekeuze tot stand is gekomen. Uitgelegd is ook welke taken toebehoren aan de gemeente en welke taken toebehoren aan de concessiehouder. Ook is in de wijkinformatiebrief gewezen op de publicatie van dit besluit.

Belangenafweging

Met dit verkeersbesluit stelt het college verkeersregels vast door het aanwijzen van meerdere parkeerplaatsen als parkeergelegenheid uitsluitend bedoeld voor het opladen van elektrische voertuigen, door middel van het plaatsen van de hierboven genoemde bebording.

Deze regels dienen de volgende in artikel 2 van de WVW 1994 genoemde verkeersbelangen:

- 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;
- het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan;
- het verzekeren van de veiligheid op de weg;

· het beschermen van weggebruikers en passagiers.

De Nederlandse politiek heeft in 2019 in het Nationale Klimaatakkoord het doel vastgesteld om de uitstoot van broeikasgassen met 49% te reduceren per 2030 en 95% per 2050 ten opzichte van 1990. Om de uitstoot van mobiliteit te reduceren en daarmee het klimaatdoel te behalen is de transitie naar elektrische mobiliteit essentieel. De opgave wordt vertaald naar 1,9 miljoen elektrische personenauto's in Nederland in 2030.

De gemeenteraad van Eindhoven heeft in 2016 de Klimaatverordening gemeente Eindhoven vastgesteld. Hierin is de taakstelling opgenomen om de uitstoot van broeikasgassen in Eindhoven te reduceren met ten minste 55% per 1 juli 2030 en 95% per 1 juli 2050 ten opzichte van 1990. De overgang naar elektrisch rijden is noodzakelijk om deze doelstellingen te realiseren.

De transitie naar elektrisch en emissievrij rijden, draagt dan ook 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 is de doelstelling opgenomen dat de laadinfrastructuur geen belemmering mag vormen voor de uitrol van elektrisch rijden. Hiervoor zijn naar verwachting in 2030 landelijk in totaal 1,7 miljoen laadpunten nodig. Gemeenten zijn medeverantwoordelijk 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. Alleen op locaties waarvoor vóór 1 juli 2026 een net-aansluiting is aangevraagd kan met zekerheid en op redelijke termijn een openbare laadpaal worden aangesloten.

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.

Verder is het voor bestuurders van elektrische voertuigen, voor beheerders van openbare laadpalen en voor een efficiënte benutting van publieke middelen en voorzieningen van belang dat de parkeer-plaatsen bij zo'n laadpaal beschikbaar zijn voor het opladen van elektrische voertuigen. De parkeerplaat-sen moeten daarom vrijgehouden worden van voertuigen die niet opladen.

Dit verkeersbesluit draagt bij aan het realiseren van de bovengenoemde doelstellingen.

Daarentegen kan dit verkeersbesluit ook nadelige gevolgen met zich meebrengen doordat het aantal beschikbare parkeerplaatsen in de directe omgeving van de aangewezen locaties afneemt voor niet-elektrische voertuigen, of voor voertuigen die niet hoeven op te laden. Hierdoor moeten bestuurders van die voertuigen mogelijk langer zoeken naar een parkeerplaats, dan wel verder van een bestemming af parkeren.

Het college heeft besloten de bovengenoemde verkeersbelangen op grond van artikel 2 van de WVW 1994 zwaarder te laten wegen dan het belang van het beschikbaar houden van de parkeerplaatsen voor niet-elektrische voertuigen of voor voertuigen die niet hoeven op te laden. Dit gelet op de hierboven aangehaalde klimaatdoelen en de rol die elektrisch rijden bij het behalen van die doelen speelt.

De nadelige gevolgen van deze verkeersmaatregelen zijn bovendien niet onevenredig in verhouding tot de met dit verkeersbesluit te dienen verkeersbelangen, ook niet in wijken waar de parkeerdruk hoog is. 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 die locaties voldoet daarmee aan de eisen die de WVW 1994 hieraan stelt.

Overleg politie

Overleg heeft plaatsgevonden met de regiopolitie, waarbij te kennen is gegeven dat met de voorgestelde verkeersmaatregelen wordt ingestemd.

Bijlage 1: Locates

1. 2e Franklinstraat, ter hoogte van nummer 33:



2. Anthony van Opbergenstraat, ter hoogte van nummer 21, eerste twee parkeervakken rechts:



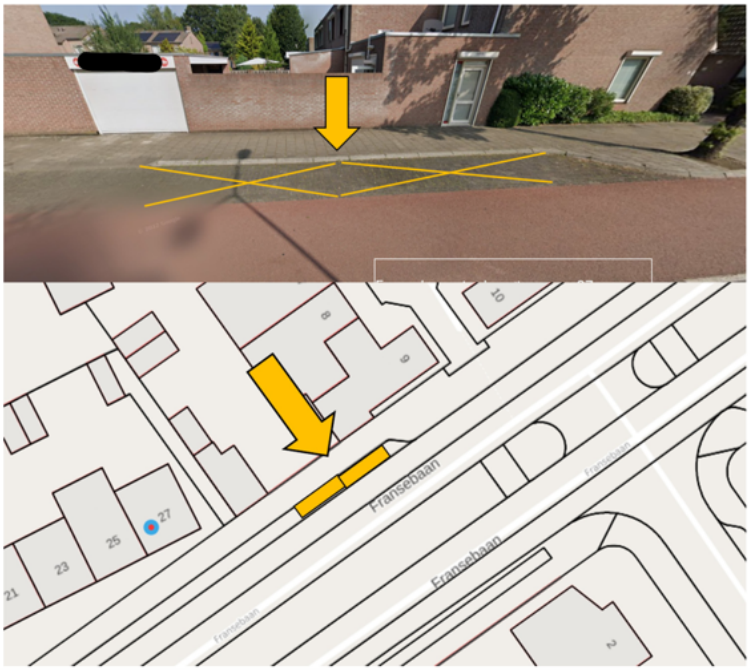
3. Bennekelstraat, ter hoogte van nummer 49:



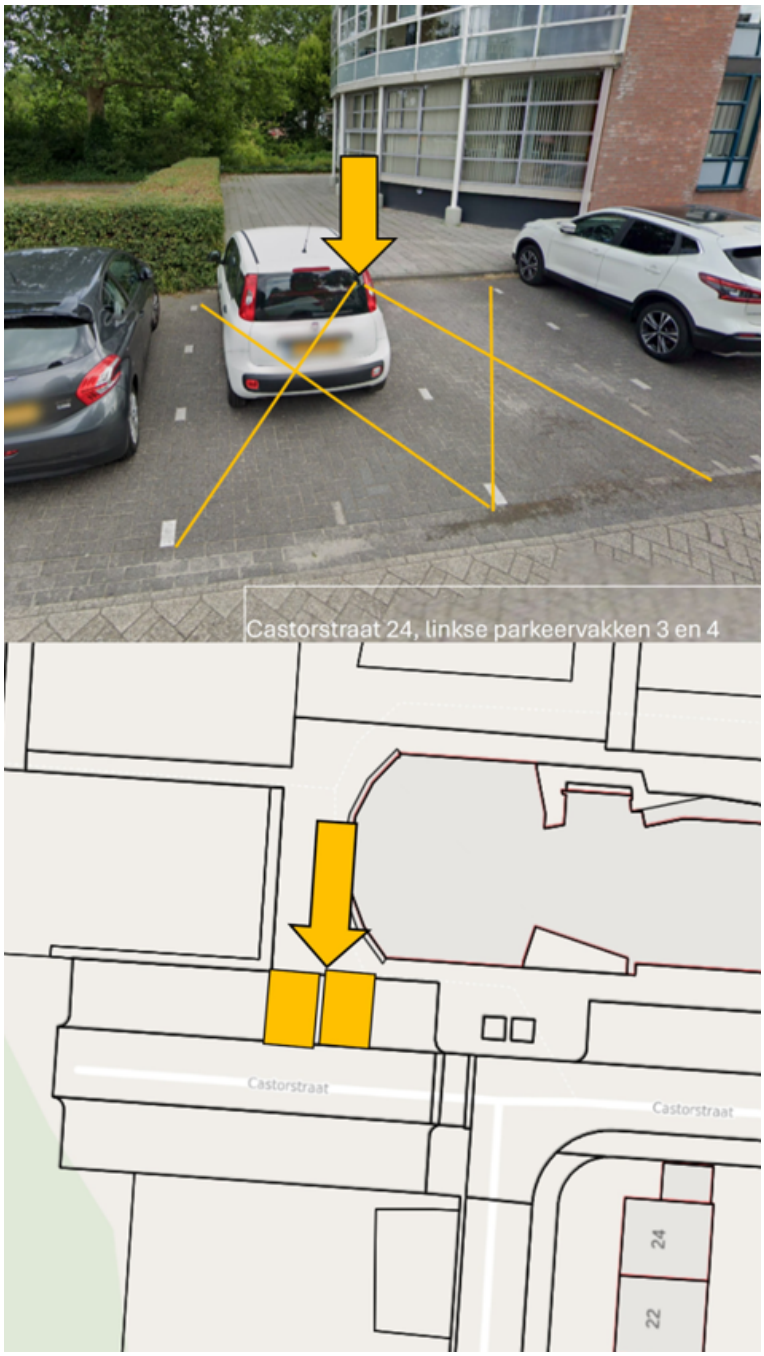
4. Bomanshof, ter hoogte van nummer 4:



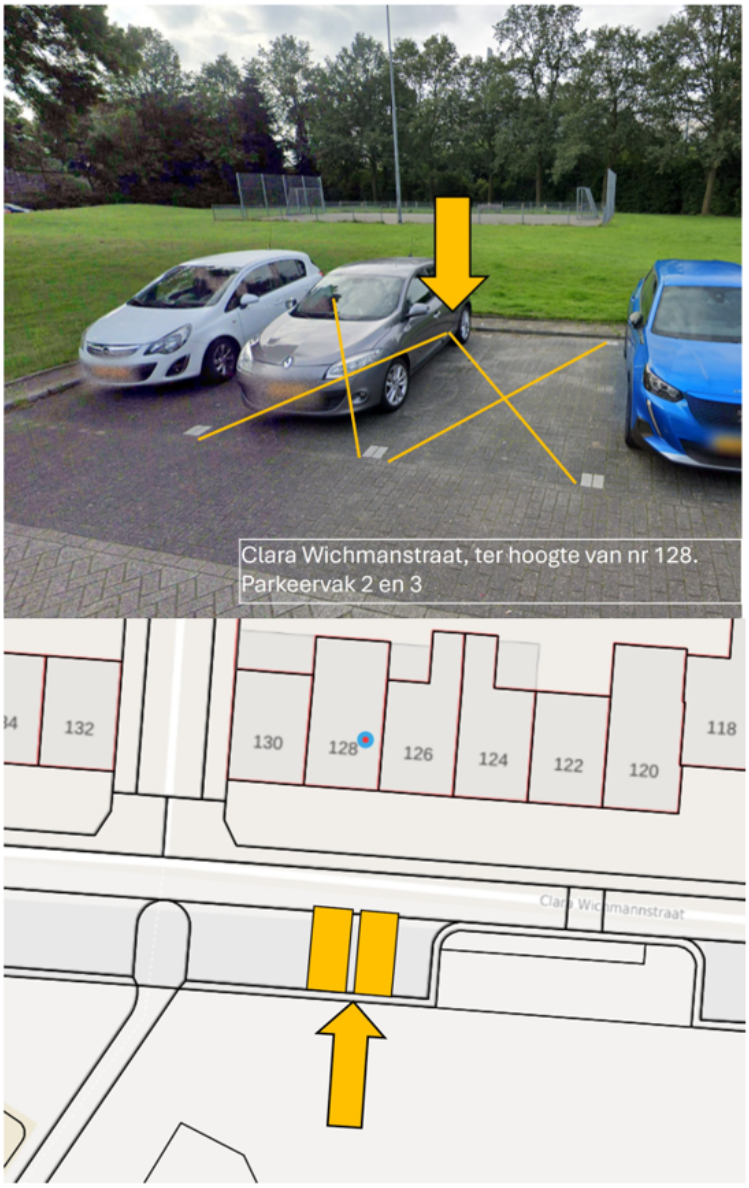
5. Fransebaan, ter hoogte van Canneshof 9:



6. Castorstraat, ter hoogte van nummer 24, linkse parkeervakken 3 en 4:



7. Clara Wichmannstraat, ter hoogte van nummer 128, parkeervakken 2 en 3:



8. Cliostraat, ter hoogte van nummer 79:



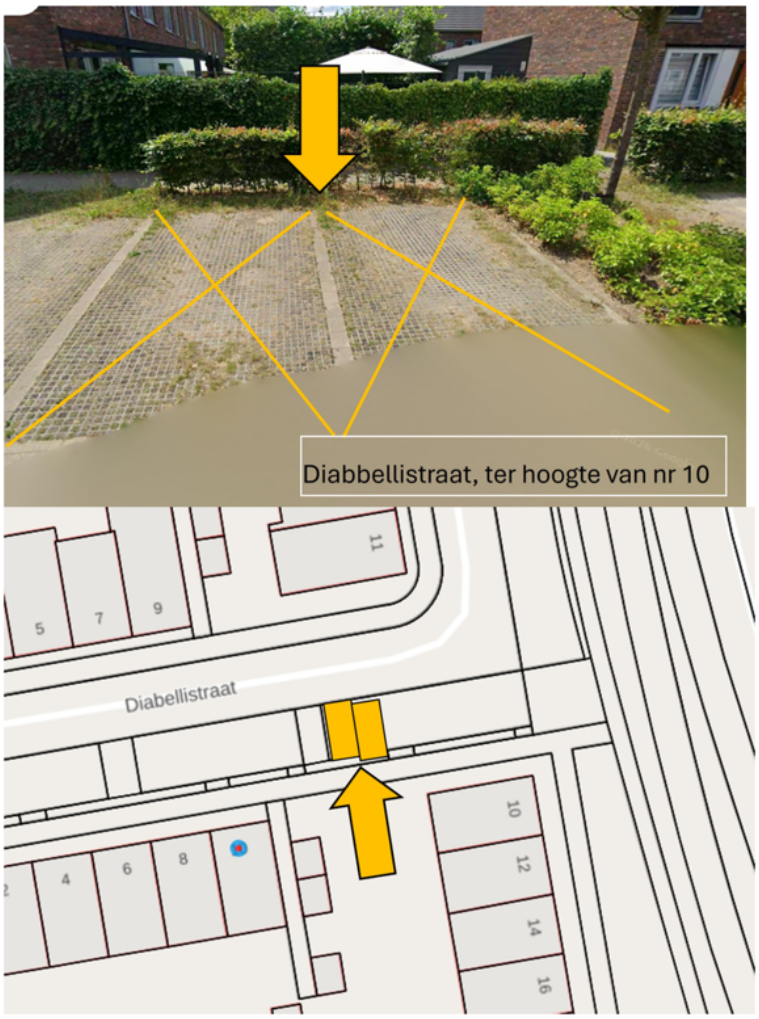
9. Cliviastraat, ter hoogte van Primulastraat 40:



10. De Koppele, ter hoogte van nummers 15 -193, eerste twee parkeervakken:



11. Diabellistraat, ter hoogte van nummer 10:



Bijlage 2: Wettelijk kader

Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer

Artikel 24

Verkeersbesluiten worden genomen na overleg met:

a.de korpschef,

(...)

Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990

Verkeersborden, bord model E8c (parkeergelegenheid alleen bestemd voor het opladen van elektrische voertuigen)

Wegenverkeerswet 1994

Artikel 2

1. De krachtens deze wet vastgestelde regels kunnen strekken tot:

a. het verzekeren van de veiligheid op de weg;

b. het beschermen van weggebruikers en passagiers;

c. het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan;

(...)

2. De krachtens deze wet vastgestelde regels kunnen voorts strekken tot:

a. het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu, bedoeld in de Wet milieubeheer;

(...)

3. De krachtens deze wet vastgestelde regels kunnen voorts strekken tot:

a. het bevorderen van een doelmatig of zuinig energiegebruik;

(...)

Artikel 15

1. De plaatsing of verwijdering van de bij algemene maatregel van bestuur aangewezen verkeerstekens, en onderborden voor zover daardoor een gebod of verbod ontstaat of wordt gewijzigd, geschiedt krachtens een verkeersbesluit.

(...)

Artikel 18

1. Verkeersbesluiten worden genomen:

(...)

d. voor zover zij betreffen het verkeer op andere wegen door burgemeester en wethouders, of krachtens besluit van hen, door een door hen ingestelde bestuurscommissie.

(...)

Eindhoven, 16 november 2026

Hoogachtend
namens burgemeester en wethouders van Eindhoven,

I.J.C. Brouwer
hoofd afdeling Mobiliteitstransitie en Bereikbaarheid

Bezwaarmogelijkheid
Bent u het niet eens met dit besluit? Dan kunt u, indien u belanghebbende bent, tegen dit besluit schriftelijk bezwaar maken. Het ondertekende bezwaarschrift moet worden ingediend binnen zes weken na publicatie van dit besluit en moet in ieder geval bevatten:

- uw naam en adres;
- de dagtekening, dat wil zeggen de datum waarop het bezwaarschrift is geschreven;
- de datum en een omschrijving van het besluit waartegen u bezwaar maakt, graag met vermelding van ons kenmerk en zo mogelijk met een kopie van het besluit;
- de reden(en) van uw bezwaar.

Het bezwaarschrift dient te worden gericht aan:

het college van burgemeester en wethouders van Eindhoven

ter attentie van de sector Veiligheid, Juridische zaken en Bestuur

afdeling Juridische Zaken

Postbus 90150

5600 RB Eindhoven.

Ook is het mogelijk om online, met gebruikmaking van DigiD, een bezwaarschrift in te dienen. Gaat u daarvoor naar de website www.eindhoven.nl. Vul in het zoekvenster in “bezwaar op gemeentebesluiten”, klik op het rode vlak “online bezwaar maken” en volg verder de instructies.

Als u de werking van dit besluit wil laten schorsen, kunt u bij een spoedeisend belang om een voorlopige voorziening verzoeken bij de voorzieningenrechter van de rechtbank Oost-Brabant, sector Bestuursrecht, Postbus 90125, 5200 MA ’s-Hertogenbosch. Hiervoor is aan de rechtbank een bedrag aan griffierecht verschuldigd.