Verkeersbesluit

Stadsbeheer
Bureau Dienstverlening

Onderwerp: Oplaadpalen (aanvraag) elektrische voertuigen/deels deelautoplekken openbare ruimte woonplaats Nijmegen

Kenmerk: D260579900

Nijmegen,
24 augustus 2026

BURGEMEESTER EN WETHOUDERS VAN NIJMEGEN;

Overwegende,

dat de in dit besluit genoemde locaties en wegen zich binnen de woonplaats Nijmegen bevinden;

dat de in dit besluit genoemde locaties en wegen voor het openbaar verkeer openstaande wegen zijn;

dat de in dit besluit genoemde locaties wegen zijn zoals bedoeld in artikel 1 lid 1 onder b van de Wegenverkeerswet 1994;

dat elektrische voertuigen geen/minder CO_2, NO_2 en fijnstof (PM_{10}) uitstoten dan voertuigen met een verbrandingsmotor en daarmee minder schadelijk zijn voor de gezondheid, het milieu en het klimaat;

dat volledige elektrische voertuigen geen uitstoot hebben en daarmee bijdragen aan het verbeteren van de luchtkwaliteit in Nijmegen;

dat het verminderen van uitstoot past binnen de beleidsdoelstellingen van gemeente Nijmegen op het gebied van duurzaamheid en groen;

dat de landelijke overheid volledig elektrisch rijden stimuleert doordat gebruikers geen motorrijtuigenbelasting en BPM (Belasting voor Personenvoertuigen en Motorrijwielen) betalen en voor leaserijders geldt dat een deel van de cataloguswaarde van de auto in een lagere bijtellingsklasse valt;

dat steeds meer autoproducenten één of meer elektrische voertuigen in hun assortiment hebben;

dat de prijzen van elektrische auto's dalen, er meer betaalbare (bestel)auto's worden ontwikkeld en ook de tweedehandsmarkt voor elektrische voertuigen groeit;

dat de vraag naar publieke oplaadpunten in Nederland en dus ook in Nijmegen stijgt;

dat voor het stimuleren van elektrisch vervoer en een goede werking van een elektrisch voertuig, een dekkend netwerk van openbare oplaadvoorzieningen essentieel is;

dat de provincie Overijssel mede namens de gemeente Nijmegen een concessieovereenkomst heeft gesloten met een exploitant van laadpalen in de openbare ruimte;

dat in het Programma Laadinfrastructuur Nijmegen, bestuurlijk vastgesteld op 14 juli 2021, gemeente Nijmegen regie neemt op het plaatsen en opschalen van de laadinfrastructuur die nodig is voor de transitie naar elektrisch vervoer in de stad Nijmegen;

dat dit programma is voortgekomen uit de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) die is opgesteld voortvloeiend uit het Klimaatakkoord;

dat op 9 juli 2024 de “plaatsingsleidraad reguliere laadinfrastructuur in de openbare ruimte” is vastgesteld;

dat de plaatsingsleidraad reguliere laadinfrastructuur in de openbare ruimte een goede inpassing van oplaadplekken in de openbare ruimte beoogt en bijdraagt aan het vertrouwen van inwoners, bezoekers en bedrijven om de stap naar elektrisch vervoer te maken;

dat in de plaatsingsleidraad reguliere laadinfrastructuur in de openbare ruimte criteria voor het plaatsen van oplaadplekken in Nijmegen zijn opgenomen;

dat deze plaatsingsleidraad verdere invulling geeft aan die plaatsingscriteria en een aantal wijzigingen voorstelt ten opzichte van de eerdere criteria uit 2021;

dat met het Programma Laadinfrastructuur Nijmegen voorts wordt bijgedragen aan de uitgangspunten van de Omgevingsvisie Nijmegen 2020-2040 (vastgesteld op 28 oktober 2020);

dat gemeente Nijmegen daarnaast werkt aan een integrale mobiliteitsaanpak, het Uitvoeringsprogramma Luchtkwaliteit en de uitgangspunten opgenomen in het regionale ambitiedocument Duurzame Mobiliteit en het Programma Slim en Schoon Onderweg;

dat inwoners van Nijmegen die geen parkeergelegenheid hebben op eigen terrein (bijvoorbeeld een oprit/garagebox) een laadpaal in de openbare ruimte kunnen aanvragen;

dat er aanvragen voor een laadpaal voor het opladen van elektrische voertuigen bij ons zijn binnengekomen;

dat het daarom noodzakelijk is dat er op openbare locaties mogelijkheden aanwezig zijn om deze elektrische voertuigen op te laden;

dat er hiertoe parkeerplaatsen worden aangewezen voor het opladen van elektrische voertuigen;

dat bij de keuze voor een geschikte locatie onder meer rekening is gehouden met de volgende eisen en wensen:
Eisen:
a. De ondergrond is eigendom van de gemeente;
b. Tenminste twee bestaande parkeervakken;
c. De doorgang en veiligheid voor andere verkeerdeelnemers blijft gewaarborgd.

Wensen:
a. Gespreide locaties: Het spreiden van laadinfrastructuur in woonwijken buiten de binnenstad heeft de voorkeur boven clustering;
b. Voor/zijgevels: Laadinfrastructuur wordt bij voorkeur bij zijgevels/de minst prominente gevel gepositioneerd;
c. Laadinfrastructuur wordt bij voorkeur binnen 25 meter[1] van een elektriciteitskabel geplaatst waarbij niet door asfalt gegraven hoeft te worden;
d. Voor laadinfrastructuur bij deelauto’s gaat de voorkeur extra uit naar centrale goed vindbare locaties in een wijk.

dat er, ten behoeve van de motivering van verkeersbesluiten, een checklist is opgesteld aan de hand van de eerder genoemde plaatsingsleidraad waarmee per aangewezen locatie wordt aangegeven in hoeverre voldaan wordt aan de wensen en eisen opgenomen in deze leidraad;

[1] Binnen 25 meter van een elektriciteitskabel kan de paal het makkelijkst worden aangesloten op het elektriciteitsnet.

dat bovengenoemde plaatsingsleidraad reguliere laadinfrastructuur in de openbare ruimte als bijlage bij dit besluit is gevoegd;

dat ook de checklist voor de oplaadplekken die met dit verkeersbesluit worden aangewezen als bijlage bij dit besluit is gevoegd en onderdeel uitmaakt van de motivering van dit verkeersbesluit;

dat bij het aanwijzen van oplaadplaatsen voorts rekening is gehouden met de verkeersbelangen opgenomen in de Wegenverkeerswet 1994;

dat de parkeerplaatsen bij de laadpalen uitsluitend gebruikt mogen worden door ladende elektrische voertuigen;

dat met verkeersborden wordt aangeduid dat de parkeerplaatsen bij de laadpalen uitsluitend bestemd zijn voor het opladen van elektrische voertuigen;

dat een openbare oplaadvoorziening in principe voorziet in twee oplaadpunten voor elektrische voertuigen;

dat het wenselijk is om nabij elke oplaadvoorziening in principe twee parkeerplaatsen te reserveren waar elektrische voertuigen kunnen laden:
- met het oog op een optimale benutting van de openbare oplaadvoorziening
- om de verwachte toename aan laadbehoefte te faciliteren (als gevolg van de verwachte toename van elektrische voertuigen)

dat in dit besluit voor 2 laadpalen geldt dat van de 2 oplaadplekken bij het laadpunt er 1 parkeerplaats bestemd is voor elektrische deelauto's en 1 parkeerplaats voor reguliere elektrische voertuigen;

dat autodelen het autobezit terug kan dringen en automobiliteit mogelijk maakt voor hen die zich geen eigen auto kunnen of willen permitteren;

dat autodelen op termijn een positief effect op de parkeerdruk kan hebben omdat meerdere huishoudens dezelfde auto kunnen gebruiken en gebruikers van deelauto's vaak bewuster om met hun reisgedrag;

dat autodelen bovendien bijdraagt aan het beperken van door het autoverkeer veroorzaakte overlast en de nadelige gevolgen hiervan voor het milieu;

dat voor wat betreft de locaties in dit besluit een groter belang wordt toegekend aan de mogelijkheid tot parkeren en opladen van elektrische (deel)voertuigen dan aan het handhaven van de bestaande verkeerssituatie op de aangewezen locaties;

dat hierbij het efficiënt kunnen gebruiken van een openbaar oplaadnetwerk prevaleert boven een eventuele lokale parkeerdruk, waarbij:
a. een elektrisch voertuig veelal in de plaats komt van een regulier voertuig, zodat aannemelijk is dat de parkeerdruk in verhouding nagenoeg gelijk blijft;
b. een verschuiving van parkeerdruk aannemelijk is in een ruimere omgeving (wijkniveau) vanwege continue uitbreiding van het aantal laadvoorzieningen;

dat de in dit besluit genoemde wegen en locaties in beheer en ouderhoud zijn bij de gemeente Nijmegen;

dat terzake overleg met de verkeersadviseur en tevens de gemachtigde van de korpschef van de politie-eenheid Oost-Nederland heeft plaatsgevonden;

dat het treffen van een verkeersmaatregel een normale maatschappelijke ontwikkeling is waarmee eenieder kan worden geconfronteerd en waarvan de nadelige gevolgen in beginsel voor rekening van betrokkenen behoren te blijven;

dat de bovenvermelde maatregelen worden genomen op basis van artikel 2 van de Wegenverkeerswet 1994 vanwege de instandhouding van de weg en het behouden van de

bruikbaarheid ervan, het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu en het bevorderen van een doelmatig of zuinig energiegebruik;

dat, gelet op het bepaalde in het Mandaatbesluit gemeente Nijmegen 2019, onderdeel mandaatregister Stadsbeheer, aan de concernmanager afdeling Stadsbeheer en aan de manager bureau Dienstverlening, (onder voorwaarden) mandaat is verleend tot het nemen van tijdelijke en definitieve verkeersbesluiten op basis van de Wegenverkeerswet 1994;

gelet op de artikelen 15 en 18 van de Wegenverkeerswet 1994 en artikel 12 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer;

besluiten:

I. door plaatsing van borden E8c van bijlage I van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990) 2 parkeerplaatsen aan te wijzen als parkeergelegenheid alleen bestemd voor het opladen van elektrische voertuigen, waarvan 1 van de 2 plekken wordt gereserveerd voor elektrische deelauto's van Greenwheels of MyWheels door het aanbrengen van een onderbord met opschrift "Greenwheels" of "MyWheels" in:
   1. Doddendaal; zuidzijde, t.h.v. gebouw met huisnummers Parkdwarsstraat 34-118 (MyWheels)
   2. Doddendaal; zuidzijde, t.h.v. gebouw met huisnummers Parkdwarsstraat 34-118 (oostelijk van plekken genoemd onder lid 1. Greenwheels)

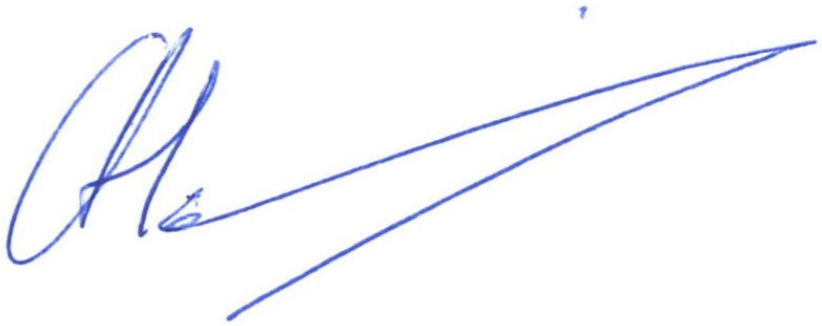
II. door plaatsing van verkeersbord E8c van bijlage I van het RVV 1990 met onderbord (OB504) 2 parkeerplaatsen bestemd voor het opladen van elektrische voertuigen aan te wijzen in:
   1. Weezenhof; ten zuiden van pand met huisnummer 2428

een en ander zoals aangegeven op de bij dit besluit behorende situatietekeningen

Namens burgemeester en wethouders van Gemeente Nijmegen,

Afdeling Stadsbeheer, Concernmanager,

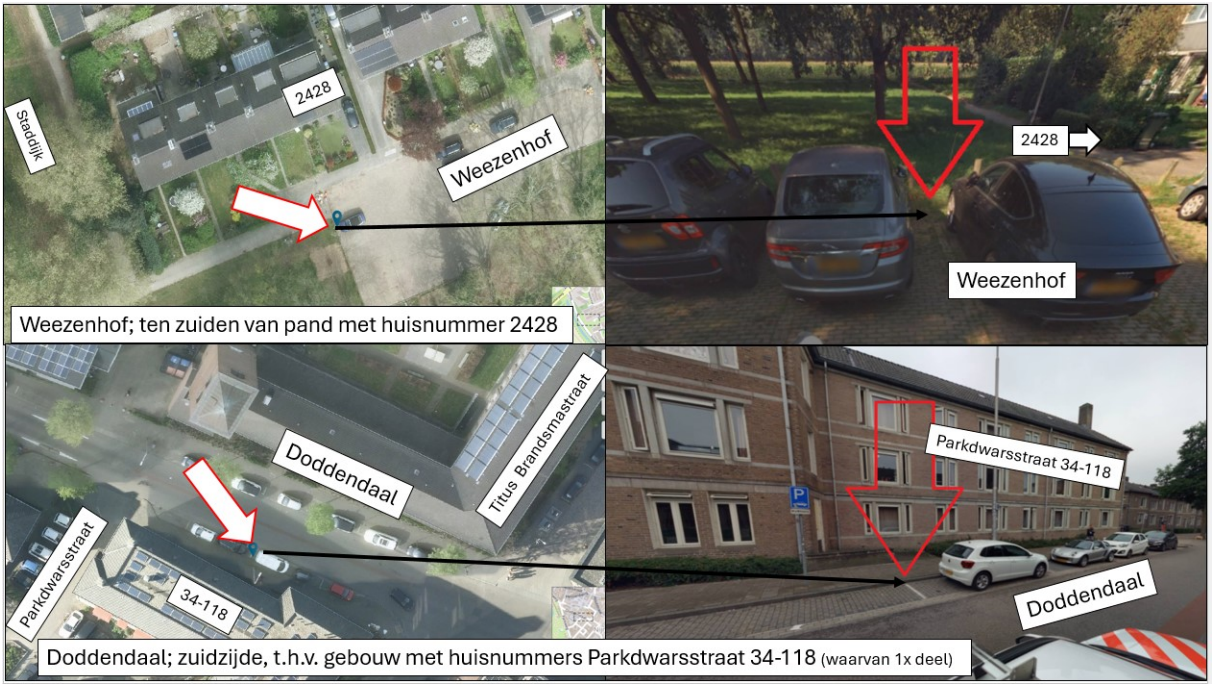
Anco Hamming



Bezwaar en Beroep

Dit besluit ligt gedurende zes weken na heden voor eenieder ter inzage bij de Informatiebalie in de Stadswinkel, Mariënburg 30 Nijmegen (maandag t/m vrijdag van 09.00-17.00 uur en op donderdag van 09.00-20.00 uur).
Gedurende deze termijn kan op grond van de Algemene wet bestuursrecht door belanghebbenden tegen dit besluit een bezwaarschrift worden ingediend bij Burgemeester en Wethouders van Nijmegen, postbus 9105, 6500 HG Nijmegen.

Het is mogelijk om uw bezwaarschrift digitaal in te dienen via een webformulier in de digitale balie van de gemeente Nijmegen (www.nijmegen.nl). Voor het indienen van een digitaal bezwaarschrift dient u in het bezit te zijn van een DigiD.
Het indienen van een bezwaarschrift schorst de werking van dit besluit niet. Degenen die een bezwaarschrift hebben ingediend kunnen, indien er sprake is van spoedeisend belang, tevens op grond van artikel 8:81 van de Algemene wet bestuursrecht, bij de president van de Rechtbank Arnhem, sector bestuursrecht, Postbus 9030, 6800 EM Arnhem vragen een voorlopige voorziening te treffen. Voor het behandelen van een dergelijk verzoek wordt griffierecht geheven.



Weezenhof; ten zuiden van pand met huisnummer 2428

Doddendaal; zuidzijde, t.h.v. gebouw met huisnummers Parkdwarsstraat 34-118 (waarvan 1x deel)



Doddendaal; zuidzijde, t.h.v. gebouw met huisnummers Parkdwarsstraat 34-118 (oostelijk van plekken genoemd in lid I. sub 1.), 1x deel

Bijlagen:
I. advies politie
II. checklist
III. Plaatsingsleidraad reguliere laadinfrastructuur in de openbare ruimte

Verkeersbesluit

Stadsbeheer
Bureau Dienstverlening

Bijlage I.
Advies politie

POLITIE

Onderwerp
Advies op (concept)
Verkeersbesluit

Burgemeester en Wethouders van de Gemeente Nijmegen,

t.a.v.

Organisatieonderdeel
Oost-Nederland
DROS-Infrastructuur-Verkeer
Verkeersadvisering

Behandeld door

Functie
Verkeersadviseur

Telefoon
0900-8844

E-mail
@politie.nl

Ons kenmerk

Uw kenmerk

In afschrift aan

Datum
24 augustus 2026

Bijlage(n)
Concept Verkeersbesluit

Pagina
1

Ter advisering heb ik, gelet op artikel 24 van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (BABW), daartoe gemachtigd namens de korpschef, een (concept) verkeersbesluit ontvangen betreffende de voorgenomen verkeersmaatregelen.

Het voornemen betreft:
I.door plaatsing van borden E8c van bijlage I van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990) 2 parkeerplaatsen aan te wijzen als parkeergelegenheid alleen bestemd voor het opladen van elektrische voertuigen, waarvan 1 van de 2 plekken wordt gereserveerd voor elektrische deelauto's van Greenwheels of MyWheels door het aanbrengen van een onderbord met opschrift "Greenwheels" of "MyWheels" in:
a.Doddendaal; zuidzijde, t.h.v. gebouw met huisnummers Parkdwarsstraat 34-118 (MyWheels)
b.Doddendaal; zuidzijde, t.h.v. gebouw met huisnummers Parkdwarsstraat 34-118 (oostelijk van plekken genoemd onder lid 1. Greenwheels)
II.door plaatsing van verkeersbord E8c van bijlage I van het RVV 1990 met onderbord (OB504) 2 parkeerplaatsen bestemd voor het opladen van elektrische voertuigen aan te wijzen in:
a.Weezenhof; ten zuiden van pand met huisnummer 2428

een en ander zoals aangegeven op de bij dit besluit behorende situatietekeningen

Indien voornoemde maatregelen worden uitgevoerd op de in het (U)BABW voorgeschreven wijze, daarbij de omschrijving en motivatie van het concept verkeersbesluit in ogenschouw nemende, zijn er voor de politie geen bezwaren in verband met de juridische handhaafbaarheid.
De politie gaat alsdan akkoord met het voorgenomen (concept) verkeersbesluit.
Ik verzoek u de uitkomst van het politieadvies in het verkeersbesluit op te nemen.

Namens de korpschef,

Inspecteur van politie,



Postbus 618
7300 AP Apeldoorn
Bezoekadres;
Van Heemstraweg 3A
6644 KE Ewijk
www.politie.nl

« waakzaam en dienstbaar »

Verkeersbesluit

Stadsbeheer
Bureau Dienstverlening

Bijlage II.
Checklist

	A	B	C	D	E	F	G	H	I
1		Eisen			Wensen				
2		De ondergrond is eigendom van de gemeente Nijmegen	Tenminste 2 bestaande parkeervakken	De doorgang en veiligheid voor andere verkeerdeelnemers blijft gewaarborgd.	Gespreide locaties: Het spreiden van laadinfrastructuur in woonwijken buiten de binnenstad heeft de voorkeur boven clustering	Voor/zijgevels: Laadinfrastructuur wordt bij voorkeur bij zijgevels/ de minst prominente gevel gepositioneerd	Laadinfrastructuur wordt bij voorkeur binnen 25 meter van een elektriciteitskabel geplaatst waarbij niet door asfalt gegraven hoeft te worden;	Voor laadinfrastructuur bij deelauto's gaat de voorkeur extra uit naar centrale goed vindbare locaties in een wijk	Opmerking
3	Doddendaal (Parkdwarsstraat 34-118)	v	v	v	v	v	v	v	1x deelmobiliteit
4	Doddendaal (Parkdwarsstraat 34-118)	v	v	v	v	v	v	v	1x deelmobiliteit (oostelijk van plekken onder 3)
5	Weezenhof 2428	v	v	v	v	v	v	nvt	

\

Verkeersbesluit

Stadsbeheer
Bureau Dienstverlening

Bijlage III.

Plaatsingsleidraad reguliere laadinfrastructuur in de openbare ruimte

Datum 26 juni 2024

Inhoudsopgave

1. Inleiding 3
2. Doel en scope document 3
3. Plaatsingsleidraad 3
3.1 Nieuwe plaatsingscriteria 3
3.2 Oude plaatsingscriteria 4
3.3 Laadinfrastructuur gemeentelijke parkeergarages en -terreinen en deelmobiliteit 4
3.4 Laadinfrastructuur op openbare parkeerplekken 4
3.5 Laadinfrastructuur bij gebiedsontwikkelingen 5
4. Plaatsingsstrategie 6
4.1 Verschil tussen binnenstad en overige wijken 6
4.2 Plankaart en prognoses als onderlegger 6
4.3 Participatie op plankaart 6
5. Realisatieproces 7
5.1 Aanvraag proces 7
5.2 Beoordeling aanvragen nieuwe laadinfrastructuur 7
5.3 Verkeersbesluit 8
Bijlage 1: Participatieproces plaatsing publieke laadpalen 9
Inleiding 9
Inspraak 9
Plaatsingsbeleid en gekozen locaties 9
Vervolg plankaart 9

1. Inleiding

De Europese Unie heeft besloten dat uiterlijk in 2035 alle nieuw verkochte voertuigen emissieloos moeten zijn op de uitlaat. Het is de verwachting dat het aantal elektrische voertuigen de komende jaren in Nederland exponentieel toeneemt. Het grootste deel van deze voertuigen zal batterij - elektrisch aangedreven worden (BEV). Deze doelstelling is ook opgenomen in de nationale agenda laadinfrastructuur, als onderdeel van het klimaatakkoord. Om deze toenemende vloot BEV's van energie kunnen voldoen, hebben we volgens de prognoses vanuit de Nationale Agenda Laadinfrastructuur, die zich specifiek richt op personenvoertuigen, in 2025 meer dan duizend publieke laadpalen nodig in Nijmegen.

De opgave is echter groter dan alleen personenvervoer. Dit komt onder andere door de invoering van de Zero Emissiezones Stadslogistiek en de overstap op duurzaam openbaar vervoer en doelgroepenvervoer. Een deel van deze voertuigen zal ook in de openbare ruimte gaan laden.

Deze totale toename van elektrische voertuigen vraagt dus om een forse uitbreiding van het aantal laadpunten met een slim, dekkend, toegankelijk en betaalbaar laadnetwerk. Het is een opgave die impact heeft op de openbare ruimte en op het elektriciteitsnetwerk. Daarbij is netcongestie één van de grote uitdagingen voor de komende jaren. Deze plaatsingsleidraad houdt daarom ook rekening met deze problematiek.

2. Doel en scope document

Het overkoepelende doel van de plaatsingsleidraad is om ervoor te zorgen dat het elektrisch laden geen beperking te vormt voor de transitie naar elektrisch vervoer. Dit betekent dat de keuze om over te stappen naar een elektrisch voertuig niet gehinderd wordt door een tekort aan laadinfrastructuur.

In het programma laadinfrastructuur uit 2021 zijn plaatsingscriteria opgenomen met de toezegging dat deze nog verder uitgewerkt worden. Deze plaatsingsleidraad geeft verdere invulling aan die plaatsingscriteria en stelt een aantal wijzigingen voor ten opzichte van de criteria uit 2021.

Deze plaatsingsleidraad geeft criteria voor de uitrol van reguliere laadinfrastructuur die publiek toegankelijk is in de openbare ruimte. Dit is laadinfrastructuur van 22 kWh (dit vermogen is regulier) met twee of meer aansluitpunten. Deze laadinfrastructuur is geschikt voor zowel personenvoertuigen als bestelbussen voor het laden met een standaard vermogen. Dit document gaat dus uitdrukkelijk niet over snellaadinfrastructuur of over laadinfrastructuur voor zwaar transport of voor openbaar vervoerbussen.

De ontwikkelingen op het gebied van elektrisch laden gaan snel. We passen de plaatsingsleidraad aan wanneer nodig.

Met deze plaatsingsleidraad stellen wij beleid vast over:

- De plaatsingscriteria voor de plaatsing van laadinfrastructuur;
- Het plaatsingsproces van publieke laadinfrastructuur.

3. Plaatsingsleidraad

Dit hoofdstuk beschrijft aan welke eisen de locaties voor laadinfrastructuur in de openbare ruimte moeten voldoen.

3.1 Nieuwe plaatsingscriteria

Voor het plaatsen van nieuwe laadinfrastructuur wordt uitgegaan van de hieronder beschreven eisen en wensen.

Eisen:

a. De ondergrond is eigendom van de gemeente;
b. Tenminste twee bestaande parkeervakken;
c. De doorgang en veiligheid voor andere verkeerdeelnemers blijft gewaarborgd.

Wensen

a. Gespreide locaties: Het spreiden van laadinfrastructuur in woonwijken buiten de binnenstad heeft de voorkeur boven clustering;
b. Voor/zijgevels: Laadinfrastructuur wordt bij voorkeur bij zijgevels/ de minst prominente gevel gepositioneerd;
c. Laadinfrastructuur wordt bij voorkeur binnen 25 meter[4] van een elektriciteitskabel geplaatst waarbij niet door asfalt gegraven hoeft te worden;
d. Voor laadinfrastructuur bij deelauto's gaat de voorkeur extra uit naar centrale goed vindbare locaties in een wijk.

De gemeente Nijmegen wil dat iedereen kan laden. Voor mensen met een gehandicaptenparkeerplaats kijken we naar een maatwerkoplossing.

3.2 Oude plaatsingscriteria

Deze plaatsingsleidraad vervangt de plaatsingscriteria uit het programma laadinfrastructuur uit 2021. Enkele oude criteria worden losgelaten. Dit komt omdat er steeds meer geladen wordt. Daarnaast willen we een dekkend netwerk te creëren. Criteria die we loslaten, zijn de volgende:

- Parkeerdruk: Op veel plekken in onze stad bestaat een hoge parkeerdruk. Toch zullen ook op drukke plaatsen laadpalen geplaatst moeten worden. Anders wordt de overstap naar een elektrisch voertuig bemoeilijkt omdat er niet in de buurt geladen kan worden. Daarom laten we de mate van de parkeerdruk los als criterium voor het plaatsen van laadinfrastructuur.
- De laadinfrastructuur ligt binnen 300 meter van het adres van de aanvrager: We zien dat het aantal terugkerende gebruikers van laadinfrastructuur hoog is. Laadinfrastructuur wordt dus niet enkel door de aanvrager gebruikt. We krijgen ook meerdere aanvragen in een buurt. De locatiebepaling laten afhangen van de eerste melder leidt niet tot een dekkend netwerk in een buurt. We laten 300 meter loopafstand als criterium los en kijken naar de afstand tot andere laadpalen en het verbruik van de palen om zo een beter dekkend netwerk te creëren.
- De voorkeur voor het clusteren van laadinfrastructuur: Het spreiden van laadinfrastructuur in woonwijken buiten de binnenstad heeft de voorkeur boven clustering omdat dit voor inwoners een korte loopafstand geeft. Inwoners hebben dit tijdens het participatieproces als voorkeur aangegeven (bijlage 1). Door te spreiden kan iedereen op een korte loopafstand gebruik maken van laadinfrastructuur. Het principe van clusteren wordt wel vastgehouden voor de binnenstad. Deze zullen op termijn verdwijnen als er voldoende laadinfrastructuur in de parkeergarages is vormgegeven.

3.3 Laadinfrastructuur gemeentelijke parkeergarages en -terreinen en deelmobiliteit

De gemeente Nijmegen voorziet gemeentelijke parkeerlocaties van laadinfrastructuur. Daarnaast is het mogelijk voor de gemeente Nijmegen om laadinfrastructuur bij deelmobiliteit in de openbare ruimte te plaatsen. Deelauto's worden steeds populairder, steeds vaker zijn deze (batterij-)elektrisch aangedreven. We willen dit graag faciliteren. Wanneer gemeente Nijmegen zelf geen laadinfrastructuur plaatst voor deelmobiliteit wordt dit recht verleend aan de concessiehouder die de laadinfrastructuur in de openbare ruimte in Nijmegen plaatst.

3.4 Laadinfrastructuur op openbare parkeerplekken

We hanteren het uitgangspunt dat er zoveel mogelijk geladen wordt op privaat en semi-publiek terrein (private terreinen die publiek toegankelijk zijn). Voor mensen die daar geen mogelijkheid toe hebben organiseert de

[4] Binnen 25 meter van een elektriciteitskabel kan de paal het makkelijkst worden aangesloten op het elektriciteitsnet.

gemeente laadvoorzieningen in de openbare ruimte. Laden in de openbare ruimte met eigen laadinfrastructuur is verboden in de gemeente Nijmegen. Voorbeelden hiervan zijn het gebruik van kabelmatten of laadarmen. Wel loopt er sinds begin 2023 een pilot waarbij er kabelgoten in stoepen zijn aangebracht om te onderzoeken of dit een wenselijk alternatief is. Deze wordt verlengd tot 1 september 2025. Als de gemeente Nijmegen stopt met de pilot mogen de kabelgoten nog vijf jaar blijven liggen. Er zijn enkele voorwaarden binnen deze pilot waar rekening mee moet worden gehouden:

- Deelnemers betalen tevens legeskosten om bij te dragen aan de kosten van de realisatie van de kabelgoot.
- Inwoners die gebruik maken van de verlengde pilot worden verplicht een contract te tekenen waarin wordt vastgelegd dat ze op geen enkele manier rechten verwerven op de openbare parkeerplek waarbij de kabelgoot is aangelegd.

In de tijd dat deze pilot loopt, wordt er afgewogen of er voldoende openbare laadinfrastructuur is en blijft, zodat iedereen nabij de gewenste parkeerlocatie kan laden. De netcongestieproblematiek kan hier mogelijk van op invloed zijn. Bewoners die eerder zonnepanelen hebben aangeschaft voor privaat laden, kunnen op deze manier hier gebruik van blijven maken. In aanloop naar 1 september 2025 worden deze argumenten opnieuw afgewogen.

3.5 Laadinfrastructuur bij gebiedsontwikkelingen

Voor de realisatie van laadinfrastructuur bij nieuwbouw appartementengebouwen volgen we de Europese richtlijn energieprestaties bij gebouwen (EBPD III) verankerd in het Bouwbesluit 2012. Dit betekent dat:

- Bij woongebouwen met meer dan 10 parkeervakken op hetzelfde terrein moet voor elk parkeervak leidinginfrastructuur (loze leidingen) worden aangelegd voor de aanleg van laadpunten. Dit geldt voor nieuwe woongebouwen en voor bestaande woongebouwen die ingrijpend worden gerenoveerd;
- Bij utiliteitsgebouwen met meer dan 10 parkeervakken op hetzelfde terrein moet minimaal 1 oplaadpunt voor de hele parkeergelegenheid worden aangelegd. Ook moet er leidinginfrastructuur (loze leidingen) worden aangelegd voor 1 op de 5 parkeervakken. Dit geldt ook voor bestaande locaties die ingrijpend worden gerenoveerd.

In aanvulling hierop gelden de volgende uitgangspunten bij gebiedsontwikkeling:

- In de plan- en ontwerpfase wordt toekomstige laadinfrastructuur opgenomen in de plankaart, waarbij minimaal 30 procent van de parkeervakken voorziet wordt van laadpalen als men afhankelijk is van laden in de openbare ruimte;
- Nieuwbouwwoningen met eigen parkeergelegenheid worden voorbereid op het laden van een elektrisch voertuig;
- Laadinfrastructuur wordt in de openbare ruimte gerealiseerd op de locaties waar binnen één jaar laadinfrastructuur wordt verwacht op basis van de prognose- en plankaarten;
- De projectontwikkelaar stemt met de netbeheerder af zodat het elektriciteitsnet voldoet aan de verwachte laadbehoefte.

4. Plaatsingsstrategie

4.1 Verschil tussen binnenstad en overige wijken

In onze plaatsingsstrategie maken we onderscheid tussen de binnenstad en overige wijken.

Bezoekers van de binnenstad zullen in de toekomst zoveel mogelijk laden op stadrandhubs en in de parkeergarages langs de singels. Voor bewoners geldt dat zij zo veel mogelijk laden in parkeergarages binnen de singels. Wij realiseren ons dat deze transitie tijd nodig heeft en heeft en daarnaast mede afhankelijk is van voldoende netcapaciteit in de parkeergarages. Daarom zal er op enkele plekken in de binnenstad geclusterde laadinfrastructuur op straat komen om deze transitieperiode te overbruggen.

Voor de overige wijken richten we ons in dit stadium op spreiding van laadinfrastructuur. Dit resulteert in een dekkend netwerk met weinig loopafstand voor de gebruikers. We houden hierbij wel een slag om de arm vanwege (de dreiging van) netcongestie. Door netcongestie kan het noodzakelijk zijn om meer laadinfrastructuur op een aansluiting aan te sluiten waardoor er toch een verdere clustering optreedt. Dit clusteren heeft niet onze voorkeur, maar is een optie indien dit de enige optie is om het laadnetwerk in een bepaald gebied verder uit te breiden.

Een aparte strategie geldt voor nieuwbouwontwikkelingen waarbij geen of heel beperkt straatparkeren wordt aangeboden. Laden zal dan plaatsvinden op de plekken waar wel geparkeerd mag worden, zoals bijvoorbeeld in een parkeergarage.

4.2 Plankaart en prognoses als onderlegger

Voor de laadinfrastructuur is een plankaart opgesteld. Deze plankaart bevat geschikte locaties voor laadinfrastructuur die voldoen aan de plaatsingscriteria uit sectie 3.1. Vanwege (de dreiging van) netcongestie is gekozen ongeveer 2,5 keer zo veel locaties op de plankaart te zetten dan het aantal dat op basis van de prognoses nodig zou zijn. Dit geeft de concessiehouder de mogelijkheid om een locatie te kiezen die niet onderhevig is aan netcongestie. Daarnaast blijkt uit nieuwe prognoses dat het aantal elektrische voertuigen steeds sneller toeneemt en dat deze toename per wijk verschilt. Door meer geschikte locaties te plannen is de plankaart langer te gebruiken. Uiteraard wordt deze plankaart periodiek geactualiseerd om ervoor te zorgen dat de locaties op de plankaart nog steeds geschikt zijn. In eerste instantie is ervoor gekozen dit twee keer per jaar te actualiseren. Hiernaast wordt er bij grote ontwikkelingen een aanvullende actualisatie voorgesteld. De plankaart wordt op de website van de gemeente Nijmegen gepubliceerd.

4.3 Participatie op plankaart

Er heeft een participatieproces plaatsgevonden met betrekking tot de plankaart. Deze heeft van 25 november 2022 tot en met 20 januari 2023 ter inzage heeft gelegen (zie bijlage 1) voor de terugblik hierop. We gaan dit uitbreiden naar een constant participatieproces. De plankaart publiceren we op de website van de gemeente Nijmegen. Er heeft als inspraak plaatsgevonden en na het vaststellen van deze plaatsingsleidraad wordt deze online gepubliceerd. Op de nog niet gerealiseerde locaties van de plankaart kan gereageerd worden, totdat deze ontwikkeld worden. Hierdoor is het geven van input dus niet slechts voor een periode van 6 à 8 weken mogelijk, maar juist langer. Dit heeft als voordeel dat nieuwe inwoners ook kunnen reageren. Daarnaast neemt de interesse voor elektrisch laden toe. Dit houdt in dat inwoners misschien in een later stadium wel willen reageren, waar de noodzaak nu nog niet wordt gezien. Tot slot verandert de openbare ruimte constant. Het kan zijn dat een mogelijke locatie onbruikbaar wordt, dan kan de locatie makkelijk aangepast worden. Wij beoordelen de reacties en passen de locatie indien nodig aan. Als een locatie in ontwikkeling wordt genomen, sluit de reactie mogelijkheid op de website. Eventueel bezwaar en beroep staan los van deze reactieprocedure en verloopt via de daarvoor geldende kanalen.

5. Realisatieproces

In het proces van aanvraag tot verkeersbesluit zijn de taken tussen concessiehouder en gemeente helder verdeelt. In alinea 5.1 staan de taken voor de concessiehouder beschreven en in alinea 5.2 en 5.3 staan de taken die zijn toebedeelt aan de gemeente beschreven.

5.1 Aanvraag proces

De concessiehouders kiest een locatie op de plankaart op basis van enkele mogelijke bronnen:

- Laadinfrastructuur in de buurt die veel gebruikt wordt;
- Inwoners, forenzen of bezoekers die laadbehoefte aangeven bij de concessiehouder;
- Datamodellen van de concessiehouder voor verwachte laadgroei.

De gemeente Nijmegen verleent het recht om laadinfrastructuur in de openbare ruimte te plaatsen in een concessie aan de concessiehouder. De concessiehouder bepaalt, mede op basis van aanvragen voor laadinfrastructuur, waar behoefte is aan laadinfrastructuur. Indien er behoefte wordt gesignaleerd gelden de volgende criteria:

1. Er zich binnen 250 meter loopafstand van de aanvraaglocatie geen bestaande openbare laadinfrastructuur bevindt. Zo wel, dan wordt in beeld gebracht of de bestaande openbare laadinfrastructuur;
   1.1 een gebruik kent van gemiddeld 1800 kWh of meer in de voorgaande zes maanden. Als de bestaande openbare laadinfrastructuur minder dan zes maanden in gebruik is, dan wordt gerekend met het gemiddeld gebruik van het aantal maanden dat de laadinfrastructuur in gebruik is en/of;
   1.2 gemiddeld meer dan vijf unieke gebruikers in de voorgaande zes maanden kent;
2. Bij laadinfrastructuur bestemd voor gebruik door deelvoertuigen of bij een gehandicapten parkeerplaatsen wordt de toets onder punt 1 niet toegepast.
3. Bestaande laadinfrastructuur bestemd voor gebruik door deelvoertuigen of bij gehandicapten parkeerplaatsen tellen niet mee voor de toets uit onder 1 bij de beoordeling of er behoefte is aan nieuwe laadinfrastructuur.

5.2 Beoordeling aanvragen nieuwe laadinfrastructuur

De gemeente Nijmegen beoordeelt de noodzaak voor nieuwe laadinfrastructuur. Het uitgangspunt hierbij is dat de transitie naar duurzaam vervoer niet beperkt wordt door de beschikbaarheid van laadinfrastructuur. Er wordt dus niet enkel laadinfrastructuur geplaatst als voertuigen niet meer kunnen laden.

Binnen de huidige concessie is tevens een aantal palen per jaar beschikbaar, waarvan de gemeente de locatie mag bepalen. Deze worden voornamelijk ingezet voor het vervullen van laadbehoefte bij utiliteitsgebouwen, geclusterde locaties in de binnenstad en nieuwbouwontwikkelingen. Deze locaties worden dus door de gemeente aangewezen, maar moeten wel voldoen aan de beoordelingscriteria.

De gemeente Nijmegen toetst of de concessiehouder de onder 5.1 beschreven stappen op een goede manier heeft doorlopen. De conciessiehouder en oud-concessiehouders brengen het gebruik van de bestaande laadinfrastructuur in kaart. Echter, als de specifieke gegevens over het gebruik of unieke gebruikers er niet is, zal de gemeente een eigen inschatting maken onder andere op basis van andere bestaande publieke laadinfrastructuur.
Indien alle stappen goed zijn doorlopen dan wordt verder gegaan met het nemen van het verkeersbesluit. Hierbij wordt opgemerkt dat de gemeente gemotiveerd af kan wijken van de beschreven stappen.

5.3 Verkeersbesluit

Als de gemeente de aanvraag van de concessiehouder goedkeurt, wordt er een verkeersbesluit genomen. De concessiehouder vraagt gelijktijdig de netaansluiting aan. Door het nemen van het verkeersbesluit krijgen de parkeervakken de doelbestemming 'opladen van elektrische voertuigen'. In deze vakken mag alleen worden geparkeerd door elektrische voertuigen die laden. Dat wil zeggen dat het voertuig door middel van de stekker werkend aangesloten moet zijn op de laadinfrastructuur. We nemen een verkeersbesluit of verzamelbesluit voor meerdere locaties en duiden de parkeervakken aan als bestemd voor het opladen van elektrische voertuigen.

Tegen het verkeersbesluit staan de bezwaar- en beroepsmogelijkheden uit de Algemene wet bestuursrecht (Awb) open. Belanghebbenden kunnen bezwaar maken tegen het verkeersbesluit.

Verkeersbesluit

Stadsbeheer
Bureau Dienstverlening

Het verkeersbord dat bij "opladen van elektrische voertuigen" hoort is bord E8C. Waar nodig wordt dit bord ondersteund door pijlen die de parkeervakken verduidelijken. Bij sommige laadinfrastructuur staat nog de oude bebording. Deze zijn rechtsgeldig maar zullen op termijn vervangen worden.



Bord E8c - Parkeergelegenheid alleen bestemd voor het opladen van elektrische voertuigen

Bij laadplekken wordt waar mogelijk ook een tegel voor elektrisch laden in de grond gelegd. Deze heeft geen juridische waarde, maar dient als extra herkenning.



Bijlage 1: Participatieproces plaatsing publieke laadpalen

Inleiding

We willen als gemeente Nijmegen ervoor zorgen dat Nijmegenaren en bezoekers van Nijmegen duurzaam kunnen rijden. Daarom zorgen we dat er voldoende laadpalen zijn. Bewoners en zijn gevraagd zijn mee te denken over deze locaties middels een participatieproces. Dit participatieproces is gekoppeld aan het participatieproces van deelmobiliteit, omdat dit ook een vorm van duurzame mobiliteit is.

Inspraak

Van 25 november 2022 tot en met 20 januari 2023 konden inwoners meedenken en aangeven wat ze een geschikte plek vonden voor deelauto's en laadpalen. Op de vijf bewonersavonden (waarvan één digitale) en de website zijn via de plankaart uiteindelijk 1019 reacties gegeven. Hiervan zijn 435 reacties positief van aard over de plaatsing en locatiekeuze van de laadpalen en deelauto's (43%). En 584 reacties bevatten een aandachtspunt of verbetervoorstel voor de locaties en hebben soms geleid tot aanpassing van de locatie (57%).

Plaatsingsbeleid en gekozen locaties

We hebben 184 reacties ontvangen die de voorkeur geven van spreiden boven clusteren van laadvoorzieningen. Deze wens hebben we overgenomen voor wijken buiten de binnenstad, zodat er in de toekomst altijd een laadpaal bij alle bewoners in de buurt is. Verschillende locaties zijn vanuit het oogpunt van spreiding aangepast.

De uiteindelijk gekozen locaties van de plankaart voldoen aan de eisen uit dit plaatsingsbeleid. We hebben bijna 1500 locaties gepland die geschikt zijn voor laadpalen. We hebben naar verwachting maar 500 laadpalen nodig om de prognoses te behalen. Deze flexibiliteit is wenselijk vanwege de volgende twee redenen:

- We kunnen zo uitwijken naar alternatieve locaties als dit nodig is als gevolg van netcongestie.
- Daarnaast willen we kunnen voorzien in de vraag van buurten waar het aantal elektrische voertuigen sneller groeit dan de vooraf berekende prognose. Het aantal palen dat geplaatst wordt, zal door de vraag naar laadpalen bepaald worden. Door deze locaties vooraf in kaart te brengen, versnellen we het proces van aanvraag tot realisatie aanzienlijk.

Vervolg plankaart

Met de plankaart gaan we de komende jaren aan de slag. De reacties die bewoners hebben ingediend tijdens het participatieproces worden anoniem gepubliceerd in combinatie met de openbare publicatie van de plankaart. Op de website van Nijmegen, wijkbladen en MijnWijkplan wordt (blijvend) geïnformeerd over de ontwikkelingen van de plankaart. De locaties voor laadpalen en deelauto's zijn te vinden op de kaart op nijmegen.nl/duurzaamrijden. De locaties zijn verdeeld in 3 kleuren. Gerealiseerde laadpalen (groen), laadpalen in ontwikkeling (oranje) en geschikte locaties voor laadpalen (blauw). Inwoners kunnen op deze laatste categorie laadpalen reageren doormiddel van een formulier. Wij zullen deze reacties eens per maand bekijken en locaties indien nodig aanpassen. Deze functie is als pilot beschikbaar en zal na een half jaar geëvalueerd worden. De locatie verandert van kleur wanneer een laadpaal gerealiseerd gaat worden. Bewoners kunnen dan niet meer via onze website op deze locaties reageren. Wel kan er dan nog bezwaar aangetekend worden tegen het verkeersbesluit voor de bestemming van parkeerplekken voor elektrisch laden. Zes weken na het nemen van het verkeersbesluit wordt gewerkt aan de plaatsing van de laadpaal en/of de deelauto.

Verkeersbesluit

Stadsbeheer
Bureau Dienstverlening