



Beleidsregels omtrent openbare laadinfrastructuur elektrische voertuigen gemeente Nieuwegein 2024

Het college van de gemeente Nieuwegein

gelet op het bepaalde in artikel 2:10a, lid 3, van de Algemene plaatselijke verordening en de Nadere regels omtrent openbare laadinfrastructuur elektrische voertuigen gemeente Nieuwegein 2024;

artikel 160 lid 1 van de Gemeentewet, artikel 1 lid 1 onderdeel b en c en artikel 18 van de Wegenverkeerswet 1994 en artikel 12 van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (BABW).

Besluit vast te stellen:

Beleidsregels omtrent openbare laadinfrastructuur elektrische voertuigen gemeente Nieuwegein 2024

1. Inleiding

Het stimuleren van elektrisch vervoer is onderdeel van het Nieuwegeins beleid. In de Mobiliteitsvisie Nieuwegein 2030 en Omgevingsvisie Nieuwegein is opgenomen dat de gemeente voldoende openbare laadmogelijkheden faciliteert voor elektrische voertuigen, inclusief snelladen. Doel is om inwoners, werknemers en ondernemers zonder eigen parkeergelegenheid de mogelijkheid te bieden hun elektrische voertuig op te laden om zo bij te dragen aan een schonere lucht en aan een zo goed mogelijke energie-neutrale stad.

Het college zet in op clustering van nieuwe openbare slimme laadpalen en op snelladers op strategische plekken. Deze laadinfrastructuur wordt gerealiseerd volgens het concessiemodel. We maken op dit moment gebruik van regionale concessies binnen de regio Noordwest (Noord-Holland, Flevoland en Utrecht). Dat houdt in dat de gemeente meedoet met regionale aanbestedingen, die door MRA-E worden gedaan.

Bij een verzoek om een laadpaal toetst het college of andere laadpalen op loopafstand al goed gebruikt worden. In hoofdstuk 3 wordt dit verder uiteengezet. Verder staat het college toe dat inwoners private 1fase-kabels over het trottoir mogen leggen, mits afgedekt met een goed sluitende kabelmat. Het is een wens van veel inwoners (zonder eigen parkeervoorziening) op te laden via de eigen zonnepanelen. Met al deze maatregelen voorkomen we dat de plaatselijke parkeerdruk die inwoners ervaren in de woonwijken, verergeren. We stimuleren hiermee op een positieve manier de energietransitie.

Opgemerkt wordt dat sinds het besluit met betrekking tot het laadinfrastructuurbeleid van 2017 geen prioriteit meer wordt gegeven aan de toetsingsgrond 'parkeerdruk in de stad'. Zonder dit besluit zou er simpelweg geen laadpaal meer geplaatst kunnen worden, ook als een groot deel van de auto's elektrisch is. Het einddoel van de elektrificatie, te weten CO₂-reductie, energietransitie en schonere lucht, zou niet kunnen worden gehaald.

Ook streeft het college ernaar om een zo hoog mogelijk gebruik van de laadpalen af te dwingen door laadklevers bewust te maken van hun gedrag. De marktpartijen kunnen een laadkleeftarief (parkeerkosten) in rekening brengen.

In de praktijk levert een hoog gebruik van de laadpaal geen hogere parkeerdruk in de straat. In het koersdocument dan wel parkeernota is sprake van parkeerdruk bij een druk van 85% of hoger en een loopafstand van 100m. Dit betreft eigenlijk nieuwe situaties, reconstructies en kantoortransformaties. In deze beleidsregels hanteren wij 200 meter.

Doel van de nadere regels en beleidsregels omtrent openbare laadinfrastructuur elektrische voertuigen gemeente Nieuwegein 2024 is op een gestructureerde en veilige wijze de laadinfrastructuur verspreid over de stad te realiseren en de gebruikers duidelijkheid te geven onder welke criteria en eisen deze laadinfrastructuur wordt gerealiseerd.

De betekenis van bepaalde begrippen is nader gedefinieerd in artikel 1 van de Nadere regels omtrent openbare laadinfrastructuur elektrische voertuigen gemeente Nieuwegein 2024 (verder: Nadere regels).



2. Proces tot plaatsing van een laadpaal

Inwoners en werknemers met een elektrische auto, zonder eigen parkeervoorziening, kunnen een verzoek indienen voor een openbare laadpaal in de buurt. Hierbij wordt getoetst aan de Nadere regels¹. Als voldaan wordt aan dit artikel toetst de gemeente vervolgens aan de verladingen (aantal kWh per 3 maanden) van eventuele bestaande laadpalen op loopafstand volgens hoofdstuk 3 van deze beleidsregels. Als uit deze toetsing blijkt dat er een laadpaal bijgeplaatst kan worden, toetst de gemeente voor de locatiebepaling aan de Nadere regels².

De gemeente kan ook een verzoek indienen voor een openbare laadpaal³. Verzoeken voor snelladers op strategische locaties worden ingediend door de gemeente of een beheerder⁴.

De definitieve locatie wordt vervolgens afgestemd met de beheerder. Het college neemt hierna een verkeersbesluit voor het reserveren van twee parkeerplekken bij de geplande laadpaal (het worden dan laadplaatsen). Tegen dit verkeersbesluit kan bezwaar worden gemaakt op grond van de Algemene wet bestuursrecht.

De beheerder vraagt hierna een netaansluiting aan bij de netbeheerder (Stedin). De netbeheerder vraagt op zijn beurt een vergunning aan voor het graven in de weg⁵.

Na het onherroepelijk worden van het verkeersbesluit plaatst de beheerder de laadpaal met verkeersbord. De beheerder is verantwoordelijk voor het beheer en exploitatie van de laadpaal. De beheerder dient zich te houden aan het gestelde in de overeenkomst van de concessie.

3. Verzoek tot het plaatsen van een laadpaal door een gebruiker

Voor een verzoek gelden eisen en criteria.⁶ Het uitgangspunt is dat iedereen die over een elektrisch voertuig beschikt of gaat beschikken en geen eigen parkeervoorziening heeft, de mogelijkheid moet hebben om het voertuig te kunnen opladen binnen een loopafstand van 200 meter. Zo kan iedereen die in de gemeente woont of werkt en geen eigen parkeergelegenheid heeft dan wel een deelautodienst aanbiedt of wil bieden een verzoek indienen om het openbare laadnetwerk in de buurt van het woon- of werkadres of ten behoeve van een deelauto-dienst uit te breiden.

Bij de beoordeling van het verzoek van de gebruiker worden de volgende afwegingen gemaakt:

1. Indien al één of meer laadpalen aanwezig zijn binnen 200 meter loopafstand, wordt de gebruiker verwezen naar deze laadpalen, als het laadgebruik lager is dan gemiddeld 3.600 kWh per 3 maanden.
2. Indien al één of meer laadpalen aanwezig zijn binnen 200 meter loopafstand of er tevens een aangewezen laadplein of laadstraat is binnen 400 meter loopafstand wordt de gebruiker verwezen naar deze laadpalen. Als er nog geen laadpalen staan op het aangewezen laadplein of laadstraat of alle laadpalen van het laadplein of de laadstraat per laadpaal een laadgebruik hebben van gemiddeld meer dan 3.600 kWh per 3 maanden, wordt er een laadpaal op het aangewezen laadplein of laadstraat geplaatst.
3. Indien binnen die 200 meter van de aanvrager al een nieuwe laadpaal in procedure is (na akkoord gemeente) wordt hiernaar verwezen, mits deze locatie binnen de gestelde loopafstand is gelegen.

4. Verzoek tot het plaatsen van een laadpaal door de gemeente

Het college kan een verzoek indienen om een laadpaal te realiseren. Bij een verzoek dat samenhangt met het (hoge) gebruik van bestaande laadpalen in de woonwijken, worden de volgende afwegingen gemaakt:

1) artikel 2 van de Nadere regels omtrent openbare laadinfrastructuur elektrische voertuigen gemeente Nieuwegein 2024.
 2) Artikel 3 van de Nadere regels omtrent openbare laadinfrastructuur elektrische voertuigen gemeente Nieuwegein 2024.
 3) Hoofdstuk 3 van de Beleidsregels omtrent laadinfrastructuur elektrische voertuigen gemeente Nieuwegein 2024 in samenhang met artikel 3 van de Nadere regels omtrent laadinfrastructuur elektrische voertuigen gemeente Nieuwegein 2024.
 4) Artikel 3 van de Nadere regels omtrent laadinfrastructuur elektrische voertuigen gemeente Nieuwegein 2024.
 5) Artikel 2:11 van de Algemene plaatselijke verordening van de gemeente Nieuwegein.
 6) Artikel 3 van de Nadere regels omtrent laadinfrastructuur elektrische voertuigen gemeente Nieuwegein 2024.



1. Binnen 200 meter loopafstand van de beoogde laadpaal is geen andere laadpaal in bedrijf dat een laadgebruik heeft van minder dan gemiddeld 3.600 kWh gemiddeld per 3 maanden.
2. Binnen 200 meter loopafstand van de beoogde laadpaal is geen andere laadpaal in procedure (aanvraag).

Bij een verzoek voor een laadpaal wordt beoordeeld of het verzoek past binnen de overeenkomst met beheerder en welke voorwaarden hieraan verbonden zijn.

5. Verzoek tot het plaatsen van een snellader door de gemeente of beheerder

Het college of een beheerder kan een verzoek indienen om een snellader te realiseren. Bij een verzoek voor een snellader wordt beoordeeld of het verzoek past binnen de overeenkomst met beheerder en welke voorwaarden hieraan verbonden zijn. Snelladers worden op strategische locaties geplaatst, zoals bijvoorbeeld bij winkelcentra, sportaccommodaties of verbindingswegen. Dit heeft te maken met de korte laadtijd tot 35 minuten.

6. Locatiebepaling

Een verzoek wordt getoetst aan de criteria en eisen voor de locatiebepaling, zoals opgenomen in de Nadere regels, artikel 4 (lid 2, 4, 5 en 6). Indien een laadkaart is vastgesteld, wordt de laadpaal geplaatst op een aangewezen laadlocatie van deze laadkaart.

De locatie wordt zodanig gekozen dat de gebruikersgroep die bediend wordt met de laadpaal zo groot mogelijk is. Het beoogt een betere acceptatie van laadpalen en effectief gebruik van de openbare ruimte, omdat met minder laadpalen meer mensen bediend kunnen worden.

De laadpaal wordt geplaatst in het midden tussen twee parkeerplaatsen. Om de kwaliteit van de laadpaallocaties te verhogen, dient bij het kiezen van een nieuwe laadpaallocatie rekening gehouden te worden met verschillende criteria en eisen. We maken een onderscheid tussen criteria en eisen voor de keuze van de locatie. De criteria sturen de afweging voor de juiste locatie. Alle locaties moeten aan de eisen voldoen.

7. Aanwijzing, realisatie en inrichting parkeervakken

Nadat het college de definitieve locatie voor de laadpaal heeft gekozen, worden twee openbare parkeervakken aangewezen uitsluitend voor het opladen van een elektrisch voertuig. Deze reservering vindt plaats met een verkeersbesluit als bedoeld in artikel 18 van de Wegenverkeerswet 1994 en artikel 12 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer.



De aanwijzing van de parkeervakken vindt plaats door het plaatsen van een verkeersbord E8c met daaronder een bord OB504 (pijlen schuin links+rechts). Hiermee wordt aangegeven dat er alleen geparkeerd mag worden tijdens het opladen van een elektrisch voertuig. Bij volle accu dient de eigenaar de auto te verplaatsen, zodat een andere auto kan worden opgeladen.

Bij laadpleinen of laadstraten wordt ervoor gekozen niet alle parkeervakken te reserveren voor opladen, bijvoorbeeld als er meer dan twee laadpalen staan. Voor laadpunten geïntegreerd met lantaarnpalen of straatmeubilair wordt geen verkeersbesluit genomen. Hier worden geen parkeervakken voor opladen gereserveerd.

8. Private laadpunten

Het plaatsen van private laadpunten in de openbare ruimte is niet toegestaan vanwege beheertechnische redenen. Tevens is dit in de A.P.V. verboden. Er mogen zich geen kabels van derden in gemeentegrond bevinden.

Deze beleidsregels worden binnen twee jaar na inwerkingtreding geëvalueerd.

Deze beleidsregels worden aangehaald als: Beleidsregels openbare laadinfrastructuur elektrische voertuigen gemeente Nieuwegein 2024



Deze beleidsregels treden in werking met ingang van de dag na die van de bekendmaking en werken terug tot en met 17 april 2024.

Vastgesteld door het college op 7 januari 2025.

*Ellie Liebregts
Secretaris*

*Marijke van Beukering-Huijbregts
burgemeester*