



Aan de gemeenteraad van Nijmegen

Postadres

Gemeente Nijmegen
Postbus 9105
6500 HG Nijmegen

Bezoekadres

Korte Nieuwstraat 6
6511 PP Nijmegen

T 14 024
nijmegen.nl

Contactgegevens

nijmegen.nl/contact

Ons kenmerk

D260215224

Datum 12 mei 2026
Onderwerp Logistiek laden te Bijsterhuizen

Geachte leden van de raad,

Met deze brief informeren wij uw raad gelet op de Nota Grondbeleid 2024 (beleidskader 5) over het voornemen van het college om grond aan te kopen (bijlage 1) en vragen wij uw raad wensen en bedenkingen aan te reiken. Met deze brief informeren wij u ook over de redenen voor de aankoop, de verduurzaming van de logistiek in Nijmegen. Om de verkopende partij van de grond duidelijkheid te geven is ons streven om voor de grondaankoop zo snel mogelijk, maar uiterlijk 7 juli 2026, een besluit te nemen.

Aanleiding

Landelijk is sprake van een tekort aan laadpunten voor vrachtwagens. Dit is in onze gemeente zichtbaar door een tekort in het aantal publieke logistieke laadpunten. De vraag naar logistieke laadpunten zal flink toenemen in de komende jaren, terwijl het realiseren van nieuwe laadpunten juist steeds moeilijker wordt door netcongestie. Het college wil dat bedrijven hun wagenpark kunnen blijven verduurzamen. De beschikbaarheid van laadpunten mag daar geen belemmering in zijn.¹

Uw raad heeft onze zero-emissiezones (ZE-zones) in het uitvoeringsprogramma '[Op weg naar een gezonde luchtkwaliteit in 2030](#)' vastgesteld op 23 september 2020. Hiermee zijn de ambities op de verschoning van het vervoer en het verduurzamen van bedrijven benadrukt. Het is belangrijk dat ondernemers kunnen blijven verduurzamen. Het is tegenstrijdig als we aan de ene kant ZE-zones hanteren terwijl er aan de andere kant te weinig laadpunten zijn. Met de voorgenomen aankoop ziet het college een concrete oplossing op de kavel op het bedrijventerrein Bijsterhuizen. Deze kavel biedt ook kans voor het uitvoeren van een gedeelte van het convenant Schoon Emissieloos Bouwen. Voor het

¹ [Kaart met beschikbare laadpunten voor zwaar verkeer](#) hier zijn de aantallen laadlocaties te vinden. Opgemaakt door de Rijksdienst voor ondernemend Nederland.


opladen van elektrisch bouwmaterieel zijn namelijk ook laadpunten nodig en deze laadpunten zijn vergelijkbaar met logistieke voertuigen.

Met slechts 14 laadpunten op 3 locaties in Nijmegen en buurgemeenten (zie kaart in de voetnoot op vorige pagina) heeft de gemeente te weinig publieke logistieke laadpunten nu en vooral in de toekomst. Om het aantal laadpunten te vergroten wil de gemeente een laadplein realiseren. Het college merkt dat de markt dit nog niet oppakt. Er is meer regie nodig om als stad over deze voorziening te beschikken. In de [agenda laadinfrastructuur](#) (18 maart 2025 vastgesteld) staat dat de gemeente meer regie moet nemen. We kopen grond aan om de publieke voorziening ter exploitatie in de markt uit te zetten. Hiermee verlagen we het ondernemersrisico waardoor laden van zwaar vervoer aantrekkelijker wordt. Het college is voornemens een tender uit te zetten voor de exploitatie én realisatie van het logistiek laadplein.

Verschil tussen regulier en logistiek laden

Er is een groot verschil in de laadinfrastructuur van Logistiek laden en de normale laadpalen van personenvoertuigen. Dit heeft te maken met de grote verschillen in elektrisch vermogen van de laadpunten. Personenvoertuigen hebben een capaciteit van ongeveer 50 kWh en laden aan de normale laadpaal met 22 kW in 130 minuten volledig op. Een vrachtwagen heeft een capaciteit van 400kWh en doet er 11 uur over om vol te laden met een 22 kW aansluiting. (zie figuur 1 hieronder) Een vrachtwagen heeft dus een zwaardere aansluiting nodig om in een korte tijd te laden.

Een logistiek laadplein heeft laders met een groter vermogen nodig. Dit brengt andere vragen met zich mee zoals de aansluitingen op het net, de kabels in de grond, de gelijkstroom aansluitingen en de fysieke ruimte van de laders zelf. Maar naast vragen over de inpassing in de fysieke ruimte zijn er ook veiligheidseisen die met grotere vermogens gemoeid gaan belangrijk. Al met al zijn deze laders niet in te passen in bestaande openbare ruimte zoals dat met regulier laden van personenvoertuigen wel kan.

	Thuisladen	Regulier laden	Snellader	Snellader	Ultrasnel	Ultrasnel
Vermogen (kW)	11	22	50	150	350	1000 (1MW)
 80 kWh	260 min.	130 min.	60 min.	20 min.	8 min.	
 200 kWh		330 min.	135 min.	45 min.	20 min.	7 min.
 400 kWh		660 min.	270 min.	90 min.	40 min.	14 min.

Figuur 1: vermogens uitgezet tegen voertuigtypen zoals te zien in de [Nkl handreiking](#)

Europese regelgeving

De Europese Unie kent een netwerk aan wegen, spoorwegen en waterwegen. Dit wordt het [TEN-T netwerk](#)² genoemd, dit netwerk is belangrijk voor vrachtwagens. Dit netwerk kent 3 niveaus die in Europese eisen hebben. In de 'Alternative Fuel Infrastructure regulation' ([AFIR](#), art.4) staan regels over het plaatsen van laadpunten voor vrachtwagens langs deze belangrijke wegen. De kavel ligt aan een van die routes, de A73. Met een laadpunt voor vrachtwagens dragen we bij aan Europese doelstellingen³. Dit betekent dat een logistiek laadplein op deze locatie ook wenselijk is voor de Europa (en dus ook Nederland).

Het ministerie van infrastructuur en waterstaat onderzoekt als oplossingsrichting om de verzorgingsplaatsen langs de snelwegen van laadinfrastructuur te voorzien. Dit is echter vanwege de inpasbaarheid soms nog onduidelijk. Dit zal naar verwachting pas na 2030 gaan spelen, het opvullen van het tekort aan laadvoorzieningen zal dus in het omliggend wegennetwerk opgelost moeten worden. Dit zal in onze stad lastig worden onder andere vanwege netcongestie.

De kavel in Bijsterhuizen aan het Palkerplein

In de verkenning naar locaties voor logistiek laden kwam deze locatie als optie naar voren. Uit het onderzoek 'QuickScan logistiek laadplein Nijmegen' (bijlage 2) van het programma Logistiek Laden (LoLa) van het ministerie van infrastructuur en waterstaat is gebleken dat deze locatie uitermate geschikt is voor een logistiek laadplein.

De kavel ligt op een goed ontsloten bedrijventerrein, is goed verbonden door de ligging aan de A326 en is een gewilde locatie in verband met zichtbaarheid, toegankelijkheid, bereikbaarheid en de beschikbare netaansluiting. De aankoopsom van de grond bedraagt €1.500.000 (ex. Btw). De aankoop is voor de gemeente met laag risico omdat de verkoopwaarde niet onder de aankoopwaarde zal zakken. Het is ook een gewilde locatie.

Publiek logistiek laadplein op deze locatie

De transitie naar elektrisch vrachtvervoer is in volle gang en van Europees tot lokaal niveau groeit de behoefte aan laadinfrastructuur voor vrachtwagens. Er ontstaat een stijgende laadbehoefte (van 5900 kW) in en rond het bedrijventerrein Bijsterhuizen (dit zijn voornamelijk Nijmeegse bedrijven). Grote bedrijven zijn doorgaans goed in staat zelf in hun laadbehoefte te voorzien. Kleinere bedrijven hebben een grote uitdaging in het elektrificeren van hun vrachtwagens. Dit komt door de investering in laadinfrastructuur en nieuwe voertuigen én doordat er sprake is van netcongestie waardoor geen extra netaansluiting kan worden gevraagd. Om te voorzien in de genoemde laadbehoefte moeten 16 laadpunten gerealiseerd worden in Bijsterhuizen.

² In de kaartviewer van de EU het tabje links in beeld: Layer TEN-T Regulation 2024 'Roads' aanvinken

³ [European Federation for Transport and Environment & HDV charging manual | T&E](#) geeft aan dat de daadwerkelijke vraag naar energie voor logistiek laden in Nederland in 2035 groter is dan gedacht door onder andere uitbreiding van bedrijven.

Het college ziet ook de laadbehoefte die voortkomt uit het convenant [Schoon Emissieloos Bouwen](#) (SEB) wat in 2023 is ondertekend door de gemeente. Hierin wordt gewerkt aan 60% minder NOx uitstoot van bouwwerktuigen in 2030 (t.o.v. 2018), 75% minder gezondheidsschade in 2030 (t.o.v. 2016) en 400.000.000 kg minder CO2 uitstoot in de bouw. De accugroottes van vrachtwagens zijn vergelijkbaar met de grote bouwwerktuigen waardoor het convenant SEB uitgevoerd wordt. De laadbehoefte van het Schoon Emissieloos Bouwen is niet meegenomen in het onderzoek.

Een deel van het ondernemersrisico in kaart gebracht in de businesscase (bijlage 3). De businesscase laat een rendabele onderneming zien echter is het ondernemersrisico hoog vanwege de initiële investering en een terugverdientijd van 14 jaar. De onderneming kan op financiële ondersteuning rekenen van het rijk zolang subsidies beschikbaar zijn.⁴

Energie en netcongestie

Door de stijgende behoefte aan logistieke laadinfrastructuur de komende jaren en door het groeiende aantal elektrische vrachtwagens zal de totale vermogensvraag verder stijgen. Het onderzoek geeft voor deze specifieke locatie een vermogensvraag van 5500kW aan op termijn. De huidige aansluiting heeft een vermogen van 1700kW. Daarom is het van belang dat gelijktijdig met de ontwikkeling op basis van de nu beschikbare netcapaciteit moet worden onderzocht hoe dit vermogen kan worden opgehoogd als de laadbehoefte stijgt in de toekomst.

Netcongestie zorgt voor problemen in het aanvragen van aansluitingen voor dit soort grootverbruik functies. De autoriteit consument en markt (ACM) heeft een prioriteitenkader gepubliceerd waarin laadinfrastructuur voor logistiek geen prioriteit heeft gekregen in het aanvragen van netaansluitingen. Deze kavel is verzekerd van een aansluiting omdat het huidige contract met netbeheerder Liander kan worden overgenomen. De kan dus een netaansluiting krijgen. De aankoop van deze kavel gaat gepaard met de overname van dit contract.

Vervolg

De strategische aankoop is een bevoegdheid van het college. Wij nodigen uw raad uit om wensen en bedenkingen te uiten over deze aankoop. De Nota Grondbeleid 2024 geeft aan dat binnen 8 weken na versturing van deze brief, uiterlijk 7 juli 2026, wensen en bedenkingen geuit kunnen worden. Wij betrekken uw wensen en bedenkingen bij de definitieve vaststelling van de aankoop.

Na het nemen van dit aankoopbesluit zal een projectvoorstel worden gedaan waarbij de nationale agenda laadinfrastructuur (NAL)⁵ ons helpt met expertise vanuit diverse

⁴ De rijksdienst voor ondernemend Nederland heeft subsidies SPRILA (80 mln.) en SPULA (10 mln.) beschikbaar [Subsidieregelingen laadinfrastructuur: SPRILA en SPULA](#)

⁵ De NAL is een samenwerking van: ([I&W](#)), ([KGG](#)), ([RVO](#)), ([FET](#)), ([VNG](#)), ([IPO](#)), ([ElaadNL](#)) en ([NKL](#)).

ministeries. De gemeente stemt daarnaast de opgave met buurgemeente Wijchen af vanwege de ligging van de kavel en de mogelijke overlap van behoefte aan logistiek laden.

Hoogachtend,

Het college van burgemeester en wethouders van Nijmegen

A.P.W. van de Klift
gemeentesecretaris

H.M.F. Bruls
burgemeester

Bijlagen

1. Koopovereenkomst EG Retail (Netherlands) BV
2. QuickScan logistiek laadplein Nijmegen
3. Logistiek laadplein business case