

Onderwerp

Agenda laadinfrastructuur 2025-2027

Opsteller	Cornelie de Jong & Linde van de Kuijt	Behandeldatum	18 maart 2025
Programma	Bereikbaarheid	Status	Openbaar
Portefeuillehouder	C.M.H. Daemen		

Advies

1. De agenda laadinfrastructuur 2025-2027 vast te stellen. Dit betekent dat:
 - a. Het programma laadinfrastructuur 2021-2023 is geactualiseerd naar de agenda laadinfrastructuur;
 - b. Er voor alle vormen van elektrisch rijden waar laadinfrastructuur nodig is, ambities en doelstellingen samengebracht zijn vanwege de urgentie van de laadopgave;
 - c. Er handvatten worden aangereikt en prioritering wordt gegeven om keuzes te maken voor de uitvoering en de ontwikkeling van laadlocaties.

Aanleiding

Aangezien de looptijd van het programma laadinfrastructuur (2021-2023) is verstreken en de diversiteit in gebruikers groeit voor elektrisch rijden, is het noodzakelijk om dit programma te actualiseren. Ontwikkelingen, zoals netcongestie en de impact van Zero Emissiezones (ZE-zones), die in 2021 nog niet als urgent werden gezien, zijn in de huidige agenda laadinfrastructuur meegenomen. Om de realisatie van laadinfrastructuur in de openbare ruimte in goede banen te leiden, is het belangrijk om zorgvuldig na te denken over de vele innovatieve, technische en organisatorische afwegingen die hierbij spelen. De agenda laadinfrastructuur 2025-2027 zal hierin een sturende rol vervullen.

De ontwikkelingen in de energietransitie en laadinfrastructuur zijn dynamisch en weerbarstig. We kunnen daarom niet verder vooruitkijken dan 2027. Het doel van deze agenda is om een overzicht te bieden van alle onderdelen waar laadinfrastructuur binnen Nijmegen mee te maken heeft. Met de agenda nemen we regie en sturing als gemeente op het plaatsen en opschalen van laadoplossingen. Het schept eenduidigheid in beleid dat nodig is voor een efficiënte uitvoering.

Beoogde impact

De agenda laadinfrastructuur 2025-2027 draagt bij aan onze ambitie 'We hebben een stad die duurzaam bereikbaar is' en aan het doel 'we stimuleren verdere verschoning van het gemotoriseerd verkeer'.

In Nijmegen willen we elektrisch laden geen beperking laten vormen voor de transitie naar elektrisch vervoer. Laadinfrastructuur is hiervoor een essentiële randvoorwaarde. Dit betekent dat de keuze om over te stappen naar een elektrisch voertuig niet beïnvloed mag worden door een tekort aan laadinfrastructuur.

Argumenten

- 1.1 *Het programma laadinfrastructuur 2021-2023 moet geactualiseerd worden vanwege de verlopen looptijd en nieuwe ontwikkelingen rondom het onderwerp.*

De provincies Gelderland en Overijssel werken samen als regio Oost-Nederland in het kader van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL). Samen met gemeenten, netbeheerders en bedrijven werken ze aan een slim, dekkend en betrouwbaar laadnetwerk in de regio, dat meegroeit met het aantal elektrische voertuigen. In de NAL is afgesproken dat elke gemeente in 2021 een overkoepelend stuk laadinfrastructuur en plaatsingsbeleid heeft opgesteld. Het programma laadinfrastructuur 2021-2023 is toe aan een actualisatie. Dit vanwege nieuwe ontwikkelingen en groeiende vraag naar laadinfrastructuur. Het eerdere programma richtte zich voornamelijk op personenvervoer. De nieuwe agenda heeft een bredere insteek en richt zich op verschillende gebruikersgroepen (personenvervoer, doelgroepenvervoer, taxi's, bestelbussen, zware vrachtvoertuigen, mobiele werktuigen, openbaar vervoer, vaartuigen). Voor al deze mobiliteitsvormen is in de toekomst laadinfrastructuur nodig. Er is behoefte aan een duidelijker overzicht van prioritering en handvatten om keuzes te maken voor de uitvoering zodat de toenemende laadopgave in Nijmegen gehaald kan worden.

1.2 Toename van elektrische voertuigen zorgen voor toenemende urgentie

Het aantal elektrische voertuigen neemt sterk toe, ook in Nijmegen. Dat is noodzakelijk om de klimaatdoelen te halen, maar ook om luchtkwaliteit te verbeteren en stikstofuitstoot te voorkomen. Vanaf 2030 zijn alle nieuwe personenauto's emissieloos. Voor een belangrijk deel zullen dat batterij-elektrische auto's zijn. Ook andere gebruikersgroepen, zoals bestel- en vrachtvoertuigen, elektrificeren in toenemend tempo. De invoering van de Zero Emissiezones (ZE-zones) vanaf 1 januari 2025 draagt hier aan bij.

De agenda laadinfrastructuur helpt de gemeente een dekkend, veilig, toegankelijk en betaalbaar laadnetwerk voor alle gebruikers te ontwikkelen, door te kijken naar de totale opgave en ambities binnen onze gemeente. Deze agenda biedt een helder overzicht van acties voor de komende jaren, zodat we de realisatie van laadinfrastructuur in de openbare ruimte in goede banen weten te leiden.

1.3 In verband met netcongestie moet er vooruit gekeken worden naar de mogelijkheden die laadinfrastructuur wel of niet biedt

Met de agenda nemen we regie op het plaatsen en opschalen van laadoplossingen. Op die manier zorgen we voor de best mogelijk inpassing in de openbare ruimte en het elektriciteitsnet en willen we onze inwoners, bezoekers en bedrijven vertrouwen geven om de stap naar elektrische mobiliteit te maken. Vanwege netcongestie worden landelijke afspraken gemaakt om laadinfrastructuur slim aan te sturen, zodat de netbelasting op piektijden omlaag kan. Daarmee kunnen netbeheerders laadpunten op laagspanningsnet ook in de komende jaren blijven aansluiten en helpt netbewust laden om ruimte op het net te houden voor bestaande en nieuwe groot- en kleinverbruik-aansluitingen.

Kanttekeningen

1.1. Rondom de ontwikkeling van laadinfrastructuur zorgt netcongestie voor een ingewikkelder vraagstuk en voor een sterke afhankelijkheid van het elektriciteitsnet.

Door netcongestie kunnen er in de toekomst mogelijk geen nieuwe aansluitingen voor laadinfrastructuur meer uitgegeven worden. Voor hoe lang, en in welke mate is nog niet duidelijk. Om toch tot voldoende laadpalen te komen zet Nijmegen in op slimme oplossingen, zoals netbewust laden en het delen van een grootverbruikaansluiting. Bij netbewust laden kunnen regionale netbeheerders sturen tijdens piekmomenten op

publieke laadpalen. Netbeheerders verwachten dat met deze maatregel laadpunten op laagspanningsnet ook in de komende jaren aan te sluiten zijn. In de komende jaren gaan netbeheerders hiervoor nieuwe type aansluitcontracten aanbieden, zoals meerdere (snel)laadpunten gebruik te laten maken van één grootverbruikaansluiting. Nijmegen volgt de ontwikkelingen binnen andere steden en implementeert en faciliteert slimme oplossingen in afstemming met de netbeheerder.

1.2 Er is afhankelijkheid van de markt voor laadpalen op private en semi-publieke grond

Bestel- en vrachtvoertuigen zullen voor een groot deel op eigen terrein van de ondernemer gaan laden. De ondernemer zal zijn keuzes over hoeveelheden en type laadpunten afstemmen op de bedrijfsvoering, beschikbare ruimte en vermogen. Nijmegen is dus deels afhankelijk van het realiseren van laadpunten op private grond. Daarnaast is de gemeente ook verantwoordelijk voor het faciliteren van collectieve laadpleinen. Deze kunnen gerealiseerd worden op private en publieke grond.

Verder worden Clean Energy Hubs (CEH) door de regionale netbeheerder als een mogelijke tussenoplossing voor de landelijke netcongestieproblematiek gezien. Binnen een CEH wordt opwek, gebruik, opslag en conversie van energie gekoppeld en lokaal geregeld. Door het zoveel mogelijk lokaal voorzien in de energiebehoeftes wordt de afhankelijkheid van gereguleerde energielevering verkleind. Ook hier is Nijmegen afhankelijk van de initiatieven van de bedrijven op de bedrijventerreinen. We moeten als gemeente onderzoeken hoe we hier in Nijmegen mee om gaan en welke rol er wordt ingenomen.

Financiën

Het voorstel heeft vooralsnog geen financiële consequenties. De kosten voor de ambtelijke ondersteuning is gedekt binnen de afdeling stadsontwikkeling en stadsbeheer.

Vervolg

Als de agenda laadinfrastructuur 2025-2027 is vastgesteld door het college, dient deze tot uitvoering worden gebracht. Voor de aansturing hiervan wordt een vaste beleidsadviseur schone mobiliteit geworven.

Gedurende de looptijd van deze agenda worden er enkele onderzoeken uitgezet en wordt er een strategie gevormd op onderdelen in de agenda waar nog vragen open staan. Dit zijn bijvoorbeeld: laadinfrastructuur voor deelmobiliteit, de snelgroeiende laadbehoefte voor mobiele werktuigen door verduurzamingsambities van de bouwsector, de rolneming van de gemeente rondom Clean Energy Hubs, en hoe in de toekomst om te gaan met netcongestie en laadinfrastructuur.

Na 2027 worden de strategie en de beleidskeuzes rondom laadinfrastructuur geborgd in een nieuw beleidsstuk dat ter vaststelling aangeboden wordt aan de raad.

Bijlage(n)

1. Agenda laadinfrastructuur 2025-2027