

Plaatsingsleidraad reguliere laadinfrastructuur in de openbare ruimte

Datum 2 juli 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	5
4.1 Verschil tussen binnenstad en overige wijken	5
4.2 Plankaart en prognoses als onderlegger	6
4.3 Participatie op plankaart	6
5. Realisatieproces	6
5.1 Aanvraag proces	6
5.2 Beoordeling aanvragen nieuwe laadinfrastructuur	7
5.3 Verkeersbesluit	7
Bijlage 1: Participatieproces plaatsing publieke laadpalen	8
Inleiding	8
Inspraak	8
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 meter¹ 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

¹ 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 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 nieuwbouwwontwikkelingen 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 toebedeeld 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 nieuwbouwwontwikkelingen. 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 concessiehouder 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.

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.