

Onderwerp

Plaatsingsleidraad reguliere laadpalen in de openbare ruimte

Opsteller	Cornelie de Jong & Frederik de Vries	Behandeldatum	9 juli 2024
Programma	Wonen en Stedelijke ontwikkeling	Status	Openbaar
Portefeuillehouder	C.M.H. Daemen		

Advies

1. De plaatsingsleidraad 'reguliere laadinfrastructuur in de openbare ruimte' vast te stellen. Dit betekent dat:

- Nieuwe laadpalen worden gespreid in plaats van geclusterd, afgezien van laadpalen in de binnenstad.
- De locatie van een nieuwe laadpaal niet meer afhankelijk is van de loopafstand van de eerste aanvrager hiervoor.
- De locatie van een nieuwe laadpaal niet meer afhankelijk is van de parkeerdruk.
- De pilot met kabelgoten wordt verlengd onder aangescherpte voorwaarden en leges tot 1 september 2025, matten blijven verboden en worden niet meer gedoogd.

Aanleiding

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. In ons programma laden 2021-2023 is de toezegging gedaan om verdere uitwerking te geven aan plaatsingscriteria voor reguliere laadpalen in de openbare ruimte. De uitwerking wordt door middel van deze plaatsingsleidraad gegeven.

Beoogde impact

Deze plaatsingsleidraad draagt bij aan onze ambitie 'we stimuleren verdere verschoning van het gemotoriseerd verkeer'. Volgens de prognoses hebben we in 2025 meer dan duizend publieke laadpalen nodig in Nijmegen. Ons doel is om elektrisch laden geen beperking te laten vormen voor de transitie naar elektrisch vervoer. 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 In de binnenstad wordt geclusterd geparkeerd op afstand

In de binnenstad wordt geclusterd parkeren gestimuleerd in de parkeergarages en zal straatparkeren steeds minder worden. Ook de laadpalen worden daarom in de binnenstad geclusterd geplaatst. Het toekomstbeeld is dat dit alleen in de parkeergarages zal zijn, maar door netcongestie is dit nu nog niet overal realiseerbaar. In parkeergarages moet namelijk een grotere aansluiting worden aangevraagd, hiervoor zijn momenteel erg lange wachtlijsten. Op straat kunnen tot op heden nog wel laadpalen geplaatst worden op

kleinere aansluitingen. Er zullen tijdelijke geclusterde laadvoorzieningen komen op straat totdat er voldoende laadinfrastructuur in de parkeergarages gerealiseerd is.

Door laadpalen niet te clusteren maar te spreiden worden loopafstanden kleiner, er komt een beter dekkend netwerk. Ook inwoners hebben tijdens het participatietraject aangegeven hier de voorkeur voor te hebben, gezien deze reden.

1.2 Reguliere laadpalen worden door meerdere gebruikers gebruikt

Omdat laadpalen inmiddels vaker door meerdere personen worden gebruikt is het niet meer logisch om de locatiekeuze van een nieuwe laadpaal af te laten hangen van de loopafstand van de eerste aanvrager. Door dit niet meer als uitgangspunt te hanteren, ontstaat er een beter dekkend netwerk. De concessiehouder kan beter de locatie bepalen op basis van de aangegeven laadbehoefte, de verbruiksdata van andere laadpalen en hun eigen prognosemodellen voor de vraag naar toekomstige laadpalen.

1.3 Er laadbehoefte is op plekken waar een hoge parkeerdruk is.

Door de stijging van het aantal elektrische voertuigen is het niet meer houdbaar om parkeerdruk als criterium te hanteren. Een elektrisch voertuig vervangt een fossiel voertuig. Ook op drukke plaatsen moeten laadpalen worden geplaatst, zodat het niet wordt bemoeilijkt om de overstap naar een elektrisch voertuig te maken. De raad van State heeft in de uitspraak 201705501/1/A2 gesteld dat parkeerdruk geen beslissende rol speelt bij de plaatsing van laadinfrastructuur.

1.4 Verwachten over een jaar goede afweging te kunnen maken over verlengd privaat laden

De pilot kabelgoten, die sinds begin 2023 loopt, wordt verlengd tot 1 september 2025. Kabelmatten blijven verboden en worden niet meer gedoogd. Deelnemers die gebruik maken van de verlengde pilot betalen legeskosten (€ 400 - € 600) om bij te dragen aan de kosten van de realisatie van de kabelgoot en tekenen een contract waarin wordt vastgelegd dat ze op geen enkele manier rechten verwerven op de openbare parkeerplek waarbij de kabelgoot is aangelegd. Na één jaar wordt de pilot geëvalueerd. 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. Als de gemeente Nijmegen stopt met de pilot mogen de kabelgoten nog vijf jaar blijven liggen.

Kanttekeningen

1.1. Bij het gespreid plaatsen van laadpalen is het moeilijker om rekening te houden met het bijplaatsen van aanvullende laadpalen

Als laadpalen in clusters worden geplaatst, kan er makkelijk ruimte worden overgelaten om laadpalen bij te plaatsen, indien het cluster toch te klein blijkt te zijn. Dit is bij het gespreid plaatsen van laadpalen ingewikkelder.

1.2 Netcongestie kan mogelijk wel tot clustering leiden

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 kan er dan mogelijk voor gekozen worden om meerdere laadpalen op één aansluiting aan te sluiten. Dit is mogelijk omdat bij 'slimladen' het stroomverbruik van één of meerdere laadpalen wordt beheerd. Hiermee kan een piek in het stroomverbruik worden voorkomen. Het laadvermogen per paal wordt zo aangepast. Dit kan echter wel tot clustering van laadpalen leiden.

Financiën

De kosten die voortkomen uit deze plaatsingsleidraad worden gedekt uit het programma bereikbaarheid, taakveld mobiliteit, deelproduct elektrisch laden.

Vervolg

Als de plaatsingsleidraad is vastgesteld wordt dit gecommuniceerd naar bewoners. Met de plankaart gaan we de komende jaren aan de slag. Op de website van Nijmegen, wijkbladen en MijnWijkplan wordt (blijvend) geïnformeerd over de ontwikkelingen van de plankaart. De locaties voor laadpalen en deelauto's die geplaatst gaan worden, is te vinden op de kaart op nijmegen.nl/duurzaamrijden. Ook dit wordt richting bewoners gecommuniceerd via de reguliere communicatiekanalen. Bewoners kunnen input blijven geven. Hiernaast wordt er komend jaar het programma laadinfrastructuur geactualiseerd. Het eerdere programma is opgesteld in 2021, deze moet herzien worden.

Bijlage(n)

1. Plaatsingsleidraad reguliere laadinfrastructuur in de openbare ruimte