gemeente Nijkerk

Integrale Laadvisie 2030

21 juni 2022



0. Samenvatting

Deze Integrale laadvisie bepaalt de strategie van de gemeente Nijkerk om tijdig een toegankelijke, betaalbare, betrouwbare en veilige laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen te realiseren. Dit in navolging van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL), een bijlage van het Klimaatakkoord.

Deze laadvisie richt zich in eerste instantie op personenvervoer. Voor andere gebruikersgroepen (zoals OV, logistieke voertuigen etc.) wordt in de toekomst aanvullend beleid opgesteld.

Om de druk op de openbare ruimte beperkt te houden is ons eerste uitgangspunt dat elektrische auto's (EV's) zoveel mogelijk laden op privaat terrein. EV-rijders die geen toegang hebben tot een privaat laadpunt moeten kunnen uitwijken naar semipublieke en publieke laadpunten. De gemeente neemt de verantwoordelijkheid om te zorgen voor een dekkend netwerk van publieke laadpunten op loopafstand binnen de bebouwde kom. Dit netwerk borgen we in een plankaart, die als beleidsuitwerking naast de laadvisie zal worden vastgesteld. Snelladen en laadpleinen worden voorlopig niet actief door de gemeente in de openbare ruimte ontwikkeld.

Bij het verschijnen van deze visie beschikt de gemeente Nijkerk over 126 oplaadpunten. Daarnaast zijn er momenteel 22 nieuwe laadpunten in ontwikkeling. Door de groei van het elektrische wagenpark zijn, om in 2025 in de laadbehoefte te kunnen voorzien, naar verwachting 473 laadpunten nodig. Richting 2030 en 2035 stijgt het verwachte benodigde aantal laadpunten verder naar respectievelijk 820 en 1712 laadpunten.

Om deze snelle groei het hoofd te kunnen bieden, sluiten we ons aan bij de regionale concessie Gelderland-Overijssel (GO-RAL) die, naast de klassieke vraaggestuurde plaatsing, diverse mogelijkheden biedt om de uitrol van laadinfrastructuur verder te versnellen. Zo gaan we jaarlijks tot 38 laadpunten voor de vraag uit plaatsen (pro-actieve plaatsing) en zal intensief gebruik van een laadpunt automatisch aanleiding geven voor de bouw van een extra punt (datagedreven plaatsing). Ook zetten we in op het beschikbaar maken van private laadpunten voor publiek gebruik, bijvoorbeeld op bedrijventerreinen.

We vinden het belangrijk dat inwoners goed geïnformeerd zijn over ontwikkelingen in hun omgeving. Inwoners krijgen een raadplegende rol in de participatie op deze laadvisie en de plankaart.

Tenslotte houden wij de technische ontwikkelingen scherp in de gaten. Denk hierbij aan de opkomst van bi-directionele laadtechnologie en integratie van laadpunten in straatlantaarns.

LAADVISIE



Gemeente Nijkerk

ONZE GEBRUIKERSGROEP(EN)

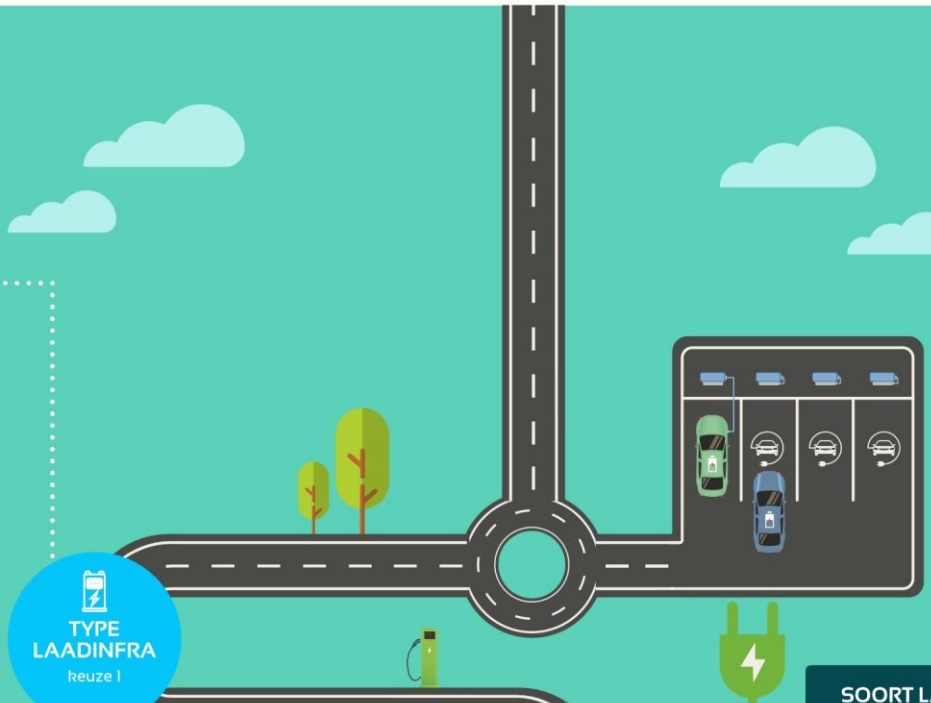
[Verwijder de iconen die NIET van toepassing zijn]



AANTAL LAADPUNTEN 2030

820 publieke laadpunten
846 (semi-)private laadpunten bij bedrijven
2.150 thuislaadpunten





TYPE LAADINFRA

Laden op eigen terrein waar mogelijk, aangevuld door een dekkend netwerk van publieke laadpunten op loopafstand.

We stimuleren het beschikbaar stellen van private laadpunten voor openbaar gebruik.

Er is in Nijkerk geen structurele plek voor verlengd private aansluitingen.

SOORT LAADPUNTEN

De gemeente plaatst reguliere laadinfra (<22 kWh).

We stimuleren de ontwikkeling van snellaadinfra (>22 kWh) door marktpartijen.

We ontwikkelen vooralsnog geen laadpleinen.

UITVOERINGSMODEL

Nijkerk sluit aan bij de regionale concessie GO-RAL.

Vattenfall is per maart 2022 voor tenminste drie jaar concessiehouder.

De concessie verplicht tot proactieve plaatsing van laadpalen.

PLAATSINGSSTRATEGIE

Vraaggestuurde plaatsingsstrategie, aangevuld met:

- proactieve plaatsing (38 punten/jaar)

- plaatsing op basis van gebruiksdata.

De ontwikkellocaties worden vastgelegd in een plankaart.

PARTICIPATIE

Uitgebreide participatie bij de ontwikkeling van laadvisie en plankaart.

Raadplegende rol van inwoners/belanghebbenden bij ontwikkeling laadpaal.

Inhoud

0. Samenvatting 3

1. Inleiding 7

1.1 Aanleiding 7

1.2 Opgave 7

1.3 Doel en scope integrale laadvisie 8

1.4 Uitgangspunten voor de uitrol 9

1.5 Leeswijzer 9

2. Kenmerken laadinfrastructuur 10

2.1 Typen laadinfrastructuur 10

2.2 Vermogen van laadpunten 10

3. Ontwikkelingen 12

3.1 Elektrische voertuigen en laadpaalgebruik 12

3.1.1 Slim laden 12

3.1.2 Straatlantaarns met geïntegreerde laadpunten 12

3.1.3 Wet- & regelgeving 13

3.2 Gemeentelijke kaders en aanpalend beleid 13

3.2.1 Duurzaamheid en energietransitie 13

3.2.2 Projectontwikkeling en herontwikkeling openbare ruimte 14

3.2.3 Smart mobility 14

3.2.4 Geslotenverklaring binnenstad Nijkerk 14

3.2.5 Parkeerbeleid 14

3.2.6 Mobiliteitsvisie 15

4. Opgave 16

4.1 Inleiding 16

4.2 Prognose benodigde laadpunten 16

5. Strategische keuzes 18

5.1 Type laadinfrastructuur: privaat, semipubliek en publiek laden 18

5.1.1 Verlengd privaat laden 18

5.2 Locatiekeuze 18

5.2.1 Verdichting 19

5.3 Soorten laadpunten 19

5.3.1 Laadpleinen 20

5.4 Uitvoeringsmodel 20

5.5 Plaatsingsstrategie: mate van proactieve uitrol 20

5.5.1 Vraaggestuurde plaatsing 20

5.5.2 Proactieve plaatsing 21

5.5.3 Plaatsing op basis van gebruiksdata 21

5.6 Plankaart **21**
5.6.1 Status plankaart 22
5.7 Realisatieproces, participatie en communicatie **22**
5.7.1 Ervaringen tot op heden 22
5.7.2 Participatie bij laadvisie en plankaart 22
5.7.3 Participatie en communicatie bij ontwikkeling van een laadlocatie 23
5.7.4 Verzamelverkeersbesluiten 23
5.7.5 Doorlopende communicatie 24
5.7.6 Belangenafweging 24
6. Gebruikersgroepen 25
6.1 Personenvervoer **25**
6.1.1 Fiets, scooter en step 25
6.2 De logistieke sector **26**
7. Uitvoering en organisatie 27
7.1 Gemeentelijke organisatie **27**
7.2 Samenwerking en afstemming **27**
7.3 Monitoring **27**
7.4 Financiën **28**
BIJLAGE I Begrippenlijst 29

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Het aantal elektrische voertuigen (EV's) neemt landelijk sterk toe. Dit geldt ook voor Nijkerk. Juist omdat elektrisch rijden een essentieel kernelement van de energietransitie is, willen wij als gemeente een proactieve rol innemen om de maatschappelijke trend richting elektrische mobiliteit te faciliteren. Op die manier geven we gevolg aan de landelijke klimaatdoelen alsmede die van de regio FoodValley en ons eigen duurzaamheidsbeleid (energieneutraal in 2050 en een CO2-reductie van 55%).

De gemeente Nijkerk zet daarnaast in de breedste zin in op duurzame mobiliteit. Daarbij verbeteren en realiseren we fietsverbindingen tussen kernen en wandelvoorzieningen en wordt intern gerichte automobiliteit niet actief gefaciliteerd. Specifieke aandacht gaat uit naar duurzame mobiliteit bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Voorbeeld hiervan is de ontwikkeling van de nieuwe wijk Doornsteeg die vergezeld is gegaan van een integraal plan voor CO2-neutrale mobiliteit, met (elektrische) deelmobiliteit, fietsmobiliteit en meer thuiswerken als speerpunten.

Vanaf 2030 zijn alle nieuwe auto's emissieloos[1], voor een belangrijk deel zullen dat batterij-elektrische auto's zijn. Die kunnen alleen rijden als de laadinfrastructuur op orde is. Om te zorgen dat er tijdig voldoende laadpunten zijn, is de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) opgesteld, een bijlage van het nationale Klimaatakkoord.
Een van de afspraken is dat gemeenten zorgen voor een integrale laadvisie en plaatsingsbeleid. Voor gemeente Nijkerk geeft deze integrale laadvisie de komende jaren richting aan de ontwikkeling van een dekkend, toegankelijk, betaalbaar, en veilig netwerk van laadinfrastructuur voor alle elektrische voertuigen. Deze visie dient daarmee als basis om de plannen rondom de uitvoering en uitrol van laadinfra mee op te kunnen stellen.

1.2 Opgave

Ten tijde van het verschijnen van deze visie zijn er 126 publieke laadpunten verdeeld over 63 laadpalen in gemeente Nijkerk, met nog eens 22 nieuwe laadpunten momenteel in ontwikkeling. In 2018 waren er nog slechts 32 laadpunten. Nijkerk heeft dus een aanzienlijke inhaalslag gemaakt en beweegt zich richting de voorhoede van Nederland. Ook het aantal semi-publieke en private laadpunten neemt gestaag toe.

> ***Laadpunten vs. Laadpalen***
>
> *In deze visie hanteren we het begrip **laadpunt** als benaming voor de elektrische aansluiting op een laadpaal waar de stekker van een elektrisch motorvoertuig op wordt aangesloten**.** Waar een thuislaadstation meestal één laadpunt bezit, hebben **laadpalen** in de openbare ruimte in de regel twee laadpunten.*
>
> *Aantallen laadinfra die in deze visie worden genoemd, behelzen altijd het aantal **laadpunten**.*

De eerste stappen zijn daarmee gezet. Toch staan we pas aan het begin van de transitie naar elektrisch vervoer. De verwachting is dat het aantal elektrische voertuigen op de weg de komende jaren fors gaat groeien, mede doordat er steeds meer betaalbare modellen

[1] *Afspraak uit het regeerakkoord 'Vertrouwen in de toekomst' 2017-2021 en het nationale Klimaatakkoord*

beschikbaar zijn. Het is daarom van groot belang dat we als gemeente anticiperen op een exponentiële groei van het elektrische wagenpark door een proactief plaatsingsbeleid te voeren. De groei in het aantal laadpunten heeft een grote impact op het elektriciteitsnet en het beslag op de openbare ruimte. Belangrijk is dat de laadpunten zorgvuldig en tijdig worden ingepast. Ook moeten we keuzes maken in het type laadpunten dat we gaan plaatsen. Er zijn namelijk verschillende manieren om de laadbehoefte van EV-rijders op te lossen: bijvoorbeeld door reguliere laadpalen te plaatsen, door laadpleinen te realiseren of door snelladers een plek te geven. Deze laadoplossingen krijgen voor een deel een plek in de publieke ruimte, bijvoorbeeld voor inwoners die geen eigen oprit hebben of voor bezoekers aan onze gemeente. Een ander deel van de laadpunten krijgt plek in de private ruimte, bijvoorbeeld op bedrijventerreinen.

Ook het mobiliteitsgebruik verandert de komende jaren. We zien een transitie van autobezit naar autodelen en smart mobility. De gemeente Nijkerk speelt hierop in door de ontwikkeling van mobipunten. Ook volgen we als gemeente nieuwe innovatieve manieren om laadpunten in te passen, door bijvoorbeeld laadpunten te combineren met lichtmasten en rekening te houden met toekomstige ontwikkelingen zoals teruglevering van EV's aan het netwerk (Vehicle-to-grid technologie).

1.3 Doel en scope integrale laadvisie

Het doel van deze integrale laadvisie is om een strategie te bepalen waarmee tijdig een passende laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen wordt gerealiseerd. Dit is belangrijk om de mobiliteit te verduurzamen en de CO_2-uitstoot te verminderen. Met de laadvisie nemen we regie op het plaatsen en opschalen van de laadoplossingen die nodig zijn. Op die manier zorgen we voor een goede inpassing in de openbare ruimte en het elektriciteitsnet en willen we onze inwoners, bezoekers en bedrijven vertrouwen geven om de stap naar elektrisch vervoer te maken.

We willen met deze laadvisie in de toenemende laadvraag kunnen voorzien en richting geven aan de transitie naar elektrisch vervoer. Daarbij beseffen wij ons dat de ontwikkelingen in technologie en de omvang van het wagenpark erg snel en onvoorspelbaar zijn. Dit vraagt om een beleid dat waar nodig kan meebewegen met de trend. We kiezen in deze visie daarom voor een relatief korte beleidshorizon tot en met 2030, met een doorkijk naar 2035 en verder. Bovendien herijken we onze visie regelmatig, zodat we nieuwe inzichten en ontwikkelingen tijdig kunnen meenemen. De planning van deze herijkingen koppelen we aan de cyclus van concessies voor laadinfrastructuur (zie 5.4) zodat bij de aanbesteding van een nieuwe concessie telkens het meest actuele beeld van ons laadbeleid als onderlegger kan worden gebruikt.

Deze laadvisie richt zich primair op de gebruikersgroep personenvervoer. Dit behelst bewoners van- en bezoekers aan Nijkerk, die onze gemeente als vertrekpunt of bestemming van hun reis hebben, of zich zich binnen de gemeente verplaatsen. We beseffen ons dat ook andere gebruikersgroepen (openbaar- en doelgroepenvervoer, logistiek enzovoorts, zie ook hoofdstuk 6) de transitie naar elektrisch rijden maken. Ook hiervoor zal op termijn laadbeleid moeten worden vastgesteld.

Echter, de overstap naar elektrisch rijden verloopt niet voor alle gebruikersgroepen en typen voertuigen in hetzelfde tempo. Voor personenvervoer is de overstap al volop gaande en hebben we redelijk zicht op wat er nodig is. Voor andere gebruikersgroepen is nog onzeker wat de behoefte is aan laadinfrastructuur en in hoeverre deze door de markt zelf wordt opgepakt. Bovendien lijken sommige gebruikersgroepen (zoals zware logistiek) zich in eerste instantie op waterstof als duurzame energiebron te richten. Zodoende kiezen we ervoor ons nu te richten op personenvervoer en in latere herijkingen de focus te verbreden naar andere gebruikersgroepen.

1.4 Uitgangspunten voor de uitrol

Deze visie biedt de komende jaren houvast bij de realisatie van laadinfrastructuur. Om te zorgen dat laadinfrastructuur geen belemmering vormt voor de groei van elektrisch vervoer werken we aan een dekkend, toegankelijk, betaalbaar, en veilig netwerk van laadinfrastructuur:

- **Dekkend:** We willen dat EV-rijders nooit lang hoeven te zoeken, voor ze een laadpaal tegenkomen. En dat alle bewoners en bezoekers hun elektrische auto binnen loopafstand kunnen opladen.
- **Toegankelijk:** Laadpunten moeten voor iedereen eenvoudig te gebruiken zijn. Daarom streven we ernaar dat de werkwijze en het gebruik van de laadinfrastructuur zoveel mogelijk is gestandaardiseerd.
- **Betaalbaar:** We zorgen ervoor dat laadsessies betaalbaar blijven.
- **Veilig:** Iedereen moet zijn of haar elektrische voertuig veilig kunnen laden en gebruiken. Dit betreft zowel fysieke veiligheid als digitale veiligheid oftewel cyber security.

We kunnen deze doelen alleen behalen in samenwerking met de netbeheerder en uitvoerende marktpartijen, maar houden zelf de regie.

1.5 Leeswijzer

In de volgende hoofdstukken bespreken we de integrale laadvisie in meer detail. In hoofdstuk 2 starten we met een korte bespreking van de verschillende typen laadinfrastructuur. In hoofdstuk 3 duiden we de context van technologische-, maatschappelijke- en beleidsmatige ontwikkelingen waarbinnen de opgave rondom laadinfrastructuur moet worden geplaatst. In hoofdstuk 4 gaan we dieper in op de prognoses van de toekomstige vraag naar laadvoorzieningen en de ontwikkelopgave voor Nijkerk die hieruit voortvloeit. In hoofdstuk 5 lichten we de strategie toe waarmee we de komende jaren in Nijkerk het netwerk van laadinfrastructuur gaan vormgeven. In hoofdstuk 6 gaan we in op de gebruikersgroepen waar de laadvisie zich op richt. Tot slot beschrijft hoofdstuk 7 hoe we de uitvoering van deze visie organiseren. In de bijlage is een begrippenlijst opgenomen.

2. Kenmerken laadinfrastructuur

We onderscheiden laadinfrastructuur naar twee kenmerken: op welke grond een laadpunt zich bevindt en op welk vermogen geladen kan worden.

2.1 Typen laadinfrastructuur

Het laadnetwerk bestaat uit laadpunten in de publieke, semipublieke en private ruimte. Waar de paal staat, bepaalt mede de toegankelijkheid. Als gebruikers geen toegang hebben tot laadpunten op privaat terrein moeten ze kunnen uitwijken naar semipublieke of publieke laadpunten. De gemeente heeft een belangrijke rol in de realisatie van voldoende publieke laadinfrastructuur.

- **Publiek laadpunt:** Een laadpunt dat 24/7 openbaar toegankelijk is, zonder barrières zoals slagbomen of poorten;
- **Semipubliek laadpunt:** Een privaat laadpunt dat is opengesteld voor publiek. Denk aan parkeergarages, tankstations of horeca-locaties. Er kunnen beperkte toegangstijden zijn;
- **Privaat laadpunt:** Een laadpunt op eigen terrein, aan huis of bij een bedrijf;
- **Verlengd privaat laadpunt:** Een mengvorm waarbij het (private) laadpunt wordt geplaatst op eigen terrein, maar de auto tijdens het laden parkeert op de openbare weg.

2.2 Vermogen van laadpunten

Laadpunten kunnen op verschillende vermogens elektriciteit leveren:

1. **Regulier laden:** laadpunt met een vermogen tot 22 kilowatt (kW). Het opladen tot de maximale batterijcapaciteit duurt meerdere uren. Reguliere laadpunten kunnen individueel worden geplaatst, of geclusterd worden op een laadplein.
2. **Snelladen:** laadpunt met een vermogen van meer dan 22 kW, waarmee elektrische voertuigen in kortere tijd kunnen opladen. Snelladen gebeurt op gelijkstroom en is volop in ontwikkeling. We onderscheiden drie subcategorieën:
   a. Kortparkeerladen of semi-snelladen
   Laadpunt met een vermogen tussen 22 en 125 kW, deze worden steeds meer geplaatst bij onder andere supermarkten, hotels en vergaderlocaties.
   b. Ultrasnelladen voor personenvervoer
   Laadpunt met een vermogen tussen 125 en 350 kW. Het grootste deel van de huidige beschikbare elektrische voertuigen is technisch geschikt om te laden met een snelheid van maximaal 50 kW. De nieuwere modellen en modellen in het hogere segment zijn geschikt voor de hogere vermogens. De laadvermogens tussen 125 kW en 350 kW worden tegenwoordig bij snellaadstations langs hoofdwegen geplaatst, bijvoorbeeld bij pompstations en wegrestaurants.
   c. Ultrasnelladen voor openbaar vervoer en logistiek
   Laadpunt met een vermogen hoger dan 350 kW, bijvoorbeeld een pantograaf. De laadpunten zijn geschikt om grote voertuigen zoals vrachtwagens en bussen in korte tijd te laden.

Snelladen is duurder dan regulier laden. Snelladers zijn daarom vooral gewenst op plaatsen waar een korte verblijfsduur gepaard gaat met een grote laadbehoefte en men bereid is daar meer voor te betalen. Denk bijvoorbeeld aan taxistandplaatsen of verzorgingsplaatsen langs de snelweg.

Onze rol als gemeente in de actieve ontwikkeling van laadinfra is vooralsnog gefocust op regulier laden (zie 5.3). We onderzoeken daarnaast op welke manieren we marktpartijen kunnen stimuleren in de realisatie van semi-publieke snellaadlocaties.

3. Ontwikkelingen

De context waarin de komende jaren het netwerk van laadinfrastructuur tot wasdom moet komen, is zeer dynamisch en nog volop in ontwikkeling. Hieronder bespreken we enkele van de belangrijkste technologische-, maatschappelijke- en beleidsmatige ontwikkelingen die zich op het gebied van elektrisch rijden/laden, duurzaamheid en de energietransitie manifesteren. Daarnaast behandelen we de verschillende gemeentelijke- en regionale beleidskaders die zich in de invloedssfeer van onze laadvisie bevinden.

3.1 Elektrische voertuigen en laadpaalgebruik

We verwachten dat in de toekomst laden steeds efficiënter verloopt. In de toekomst kan eenzelfde aantal laadpunten meer EV-rijders bedienen dan nu het geval is. Die verwachting is gebaseerd op een aantal ontwikkelingen:

- ***Efficiëntere voertuigen*** Volledig elektrische voertuigen krijgen een steeds grotere actieradius. Nieuwe modellen hebben een betere accucapaciteit en zijn steeds vaker technisch geschikt om op hogere vermogens te laden.
- ***Efficiëntere laadpunten*** Het aantal snelladers neemt toe, vooral langs snelwegen, maar ook binnen gemeentegrenzen.
- ***Efficiënter laadpaalgebruik*** Er zijn meerdere strategieën om *laadpaalkleven* (oneigenlijk gebruik van laadplekken als parkeerplek nadat het laden is voltooid) tegen te gaan, zoals tarifering en social charging apps. Binnen de concessie GO-RAL is de concessiehouder belast met de ontwikkeling en implementatie van een dergelijke strategie.

3.1.1 Slim laden

Slim laden is een brede term, die wordt gebruikt om aan te duiden dat slimme technieken de laadtransactie op afstand kunnen aansturen. Een laadsessies kan bijvoorbeeld sneller of langzamer verlopen. Minimaal betekent slim laden dat het opladen van elektrische auto's op het optimale moment gebeurt, wanneer de kosten laag zijn en het aanbod van (duurzame) energie hoog. Slimme technieken kunnen ervoor zorgen dat het elektriciteitsnet niet te zwaar wordt belast.
Een aspect van slim laden is bi-directioneel laden. Bij bi-directioneel laden kan het elektrische voertuig stroom terugleveren aan bijvoorbeeld een gebouw of het elektriciteitsnet. Hiermee kunnen pieken en dalen in het energieverbruik worden gebalanceerd. Bi-directioneel laden staat nog in de kinderschoenen, maar binnen de Proeftuin Slimme Laadpleinen wordt de techniek al volop getest. De concessie GO-RAL verplicht de concessiehouder laadpalen op te leveren die hardwarematig geschikt zijn voor bi-directioneel laden. Slim laden en efficiënt laadpaalgebruik gaan niet altijd samen. Wanneer beiden worden toegepast, moet een optimum worden gevonden.

3.1.2 Straatlantaarns met geïntegreerde laadpunten

In diverse Nederlandse gemeenten (waaronder Arnhem, Renkum, Eindhoven en Den Haag) zijn pilots opgestart met laadpunten die worden geïntegreerd in de straatverlichting. Op deze manier kan laadinfrastructuur veel onopvallender in het straatbeeld worden verwerkt en wordt de schaarse openbare ruimte beter benut. Gelijktijdig kleven er ook technische en beheersmatige nadelen aan de combinatie van laden en verlichting. Ook voorziet de concessie GO-RAL vooralsnog niet in de plaatsing van dergelijke combipalen. Wanneer de techniek zich verder heeft uitontwikkeld, verwachten we echter dat integratie van laden in straatlantaarns ook voor Nijkerk zeer interessant kan zijn – met name bij nieuwe gebiedsontwikkelingen en (her)inrichtingen van de openbare ruimte. We houden de ontwikkelingen scherp in de gaten.

3.1.3 Wet- & regelgeving

Nederland en Europa bouwen aan wet- en regelgeving voor elektrisch laden. We vinden het belangrijk om deze ontwikkelingen te volgen en zodra er wijzigingen zijn, passen we onze werkwijze aan.
Onderwerpen waar Nederland aan werkt, zijn onder andere:

- Brandveiligheid in parkeergarages;
- Digitale veiligheid;
- Prijstransparantie, zodat voor de gebruiker vooraf duidelijk is wat het laden kost.

Nu al relevant zijn de Europese richtlijnen voor de energieprestatie van gebouwen: de Energy Performance of Buildings Directive (EPBD III[2]). Nederland heeft deze vastgelegd in het Bouwbesluit. De richtlijn verplicht om laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen aan te leggen bij nieuwbouw, bij ingrijpende renovaties of bij bestaande grotere gebouwen, ook als deze niet worden verbouwd.

3.2 Gemeentelijke kaders en aanpalend beleid

Deze laadvisie raakt verschillende bestaande gemeentelijke- en regionale beleidskaders waarmee we in de uitwerking rekening houden. Een aantal van deze onderlinge interacties vereisen actieve coördinatie om risico's te mitigeren. Tegelijkertijd liggen er ook diverse kansen voor wederzijdse versterking. Hieronder bespreken we de belangrijkste aanpalende beleidskaders.

3.2.1 Duurzaamheid en energietransitie

De *Routekaart Energieneutraal Nijkerk 2050* (vastgesteld in 2019) stelt het doel in 2050 energieneutraal te zijn. Dit betekent dat er zo veel mogelijk energie bespaard wordt en dat al het energieverbruik in Nijkerk op dat moment duurzaam is opgewekt binnen de eigen gemeentegrenzen. Momenteel komt 31% van het energieverbruik in Nijkerk voor rekening van verkeer & vervoer. De transitie naar duurzame mobiliteit is daarom vanuit de energieopgave van groot belang. Met de actieve uitrol van laadinfrastructuur geven we hieraan uitvoering.

De energietransitie heeft grote impact op het elektriciteitsnetwerk. In het kielzog van de routekaart zet de *Transitievisie Warmte* van de gemeente Nijkerk (vastgesteld in 2021) onder meer in op vervanging van gas- door elektrische verwarming. Als gevolg zal de vraag naar stroom toenemen. In combinatie met de uitrol van elektrische laadinfra bestaat het risico op netcongestie en te hoge piekbelasting van het elektriciteitsnet. Omgekeerd geven duurzame bronnen als zon en wind piekmomenten in het aanbod.

Als door al deze veranderingen netproblemen ontstaan, kan dat tot hoge maatschappelijke kosten leiden, de uitrol van laadinfrastructuur sterk vertragen en een risico betekenen voor het halen van onze ambities in laadinfrastructuur en voor de brede energietransitie. De netbeheerders staan voor de uitdaging ervoor te zorgen dat het net deze verandering aankan. Het is daarom onze verantwoordelijkheid om tijdig, op basis van prognoses, aan te geven welke laadinfrastructuur gewenst is voor de komende jaren. De netbeheerder kan vervolgens inzicht geven over de haalbaarheid en eventueel maatregelen treffen om te zorgen dat er voldoende ruimte op het net is. Om deze toekomstige opgave gezamenlijk aan te pakken, wordt een interne werkgroep netcongestie opgericht, waarbij ook de netbeheerder zal aansluiten.

Deze informatie nemen we ook mee in de Regionale Energiestrategie (RES) en de netimpactberekening die in dat kader periodiek wordt uitgevoerd. In de RES staan de regionale

[2] *Laadinfrastructuur voor elektrisch vervoer – EPBD III*

keuzes voor de opwekking van duurzame elektriciteit, de warmtetransitie in de gebouwde omgeving en de daarvoor benodigde opslag- en energie-infrastructuur.

Ons uitgangspunt is dat de stroom op publieke laadinfrastructuur groen is en in Nederland is opgewekt. De regionale concessie waarbij de gemeente Nijkerk is aangesloten, voorziet in deze eis. De laadpunten in de publieke ruimte zijn ook geschikt voor slim laden, wat de piekvraag vermindert. Ook willen we in afstemming met de netbeheerder de komende jaren experimenteren met bi-directioneel laden. De mogelijkheden voor slim laden zijn nog geen voldongen feit. Onderzoek en experimenten zijn de komende jaren nodig om te bepalen hoe we slim laden het beste kunnen implementeren in onze laadinfrastructuur. We volgen de ontwikkelingen en pilotprojecten op verschillende plekken in Nederland.

3.2.2 Projectontwikkeling en herontwikkeling openbare ruimte

Binnen de gemeente Nijkerk verrijzen momenteel op diverse plekken nieuwe woon- en werkgebieden: denk aan Doornsteeg, Het Spaanse Leger en Stadshaven Nijkerk. Daarnaast vinden verspreid over de gemeente doorlopend herinrichtingen van bestaande openbare ruimte plaats. Door inpassing van laadinfrastructuur voortaan integraal in dergelijke projecten mee te nemen, kunnen we laadpalen beter met de omgeving harmoniseren en bovendien veel efficiënter werken: dit kan door in de (her)inrichting van de openbare ruimte alvast voorbereidingen op de komst van laadinfra te treffen, of – beter nog – laadinfra al direct met de (her)inrichting te plaatsen. Om dit te bereiken, gaan we gebruik maken van de mogelijkheid binnen de concessie GO-RAL om tot 38 laadpunten per jaar proactief (voor de vraag uit) te plaatsen (zie 5.5.2).

3.2.3 Smart mobility

In het kader van duurzame mobiliteit wordt binnen de regio Foodvalley ingezet op slimme mobiliteit. Dit heeft in december 2021 geleid tot de vaststelling van de *Visie Mobipunten voor slimme en duurzame mobiliteit*. De eerste fase in de implementatie van deze visie start op zeer korte termijn met de realisatie van vijf mobipunten, waaronder een in de Nijkerkse wijk Corlaer. Bij deze mobipunten wordt een zo divers en duurzaam mogelijk mobiliteitsaanbod geconcentreerd, om de autoafhankelijkheid te doorbreken. Denk aan elektrische deelauto's, fietsparkeren, OV, pakketkluizen en deelfietsen, maar ook publieke laadpunten. Met de ontwikkeling van deze mobipunten wordt een basis gelegd voor de verdere ontwikkeling van elektrische deelmobiliteit in Nijkerk.

3.2.4 Geslotenverklaring binnenstad Nijkerk

In het centrum van Nijkerk geldt een geslotenverklaring voor motorvoertuigen. Zo onstaat een autoluwe, aantrekkelijke verblijfsruimte voor voetgangers en winkelend publiek. Het gebied is dagelijks alleen gedurende twee korte tijdvakken toegankelijk, vooral ten behoeve van bevoorrading. Zodoende is het plaatsen van laadinfrastructuur in het geslotenverklaringsgebied uitgesloten en faciliteren we dit op de parkeerterreinen rondom het centrum.

3.2.5 Parkeerbeleid

In onze gemeente zijn er diverse parkeerregimes van kracht. Allereerst is er in Nijkerk-Centrum een betaalde parkeerzone. Bij laadpalen die in deze zone worden geplaatst, dient de gebruiker naast de laadkosten ook af te rekenen voor de parkeerduur. Daarnaast zijn er zones met parkeren voor vergunninghouders. Wordt een laadpaal in zo'n zone geplaatst, dan vervalt de vergunningplicht bij de laadpaal. In de praktijk proberen we het aantal laadpalen in betaalde- en vergunningplichtige parkeerzones tot een minimum te beperken, door waar mogelijk voor een alternatieve locatie net buiten het parkeerregime te kiezen. Hiermee houden we laden aantrekkelijk en toegankelijk voor iedereen. Tenslotte zijn er blauwe zones – hier geldt een

beperkte maximale parkeerduur. Omdat laadpalen met een reguliere laadsnelheid zich niet goed laten verenigen met kort parkeren (zie ook 6.1), plaatsen we in basis geen laadpalen in blauwe zones. Komt een laadpaal – bij uitzondering – toch in een blauwe zone, dan geldt de beperking op de parkeerduur hier niet.

3.2.6 Mobiliteitsvisie

Ten tijde van het verschijnen van deze laadvisie bevindt de nieuwe mobiliteitsvisie zich nog in de besluitvormingsprocedure. Bij het opstellen van de beide beleidsvisies is samengewerkt aan een goede onderlinge inhoudelijke afstemming.

4. Opgave

4.1 Inleiding

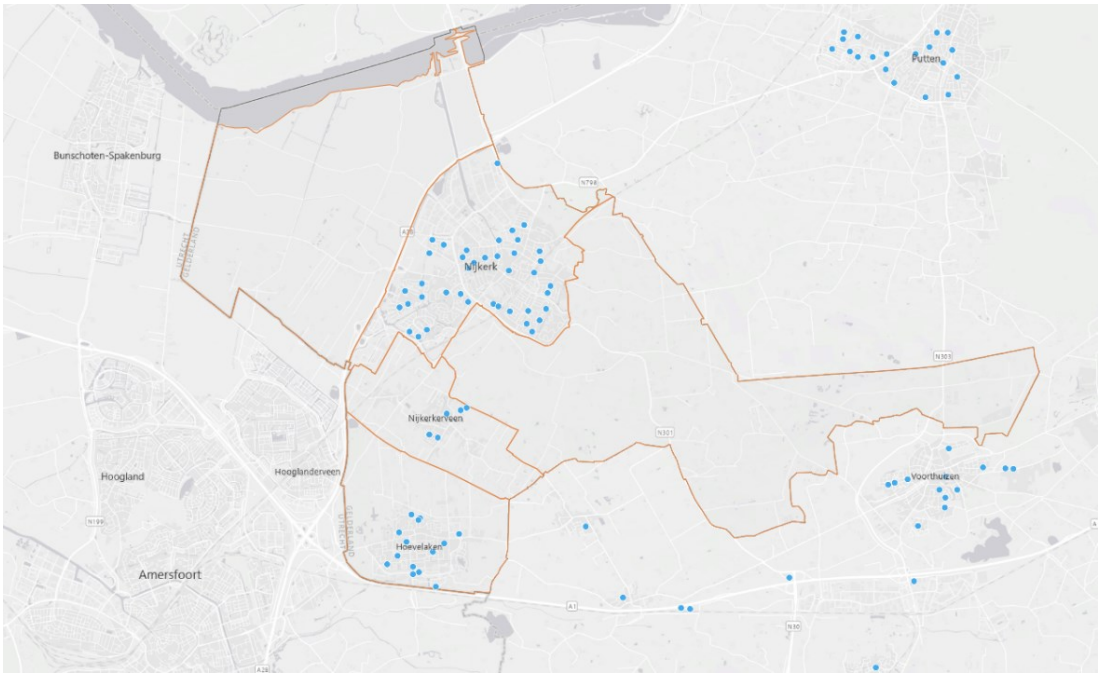
Om inzicht te krijgen in hoeveel laadpunten er nodig zijn, hebben we gebruik gemaakt van prognoses van ElaadNL (de zogenaamde *Outlooks* uit 2021). De prognoses zetten we af tegen de huidige situatie. Zo maken we de opgave voor de komende periode concreet. Het doel is daarbij niet om het aantal voorspelde laadpunten te realiseren, maar om te zorgen dat de laadinfrastructuur in het juiste tempo meegroeit en om de ontwikkeling van elektrisch vervoer niet te beperken.
De prognoses geven inzicht in het aantal benodigde publieke en private laadpunten en het aantal benodigde reguliere en snellaadpunten, voor de jaartallen hori, 2030 en 2035. ElaadNL gebruikt voor de Outlooks veel openbare databestanden, zoals gegevens over kavels (eigen oprit) en demografische en welvaartsgegevens (waar komen als eerste elektrische auto's). Prognoses voor semipublieke laadpunten, zoals bij hotels en parkeergarages, zijn niet beschikbaar. Deze zijn opgenomen in de cijfers voor private laadpunten. Op basis van deze gegevens heeft ElaadNL drie scenario's ontwikkeld, waarvan het midden-scenario als leidraad voor deze laadvisie dient.
Omdat er onzekerheden in de prognoses zitten en semipublieke laadpunten niet apart zijn weergegeven, houden we de ontwikkelingen goed in de gaten en stellen als nodig onze doelstellingen bij.

4.2 Prognose benodigde laadpunten

Momenteel zijn er ongeveer 126 publieke laadpunten in de gemeente Nijkerk. Aanvullend zijn er bij het verschijnen van deze visie zo'n 22 nieuwe publieke laadpunten in ontwikkeling.

Huidige situatie

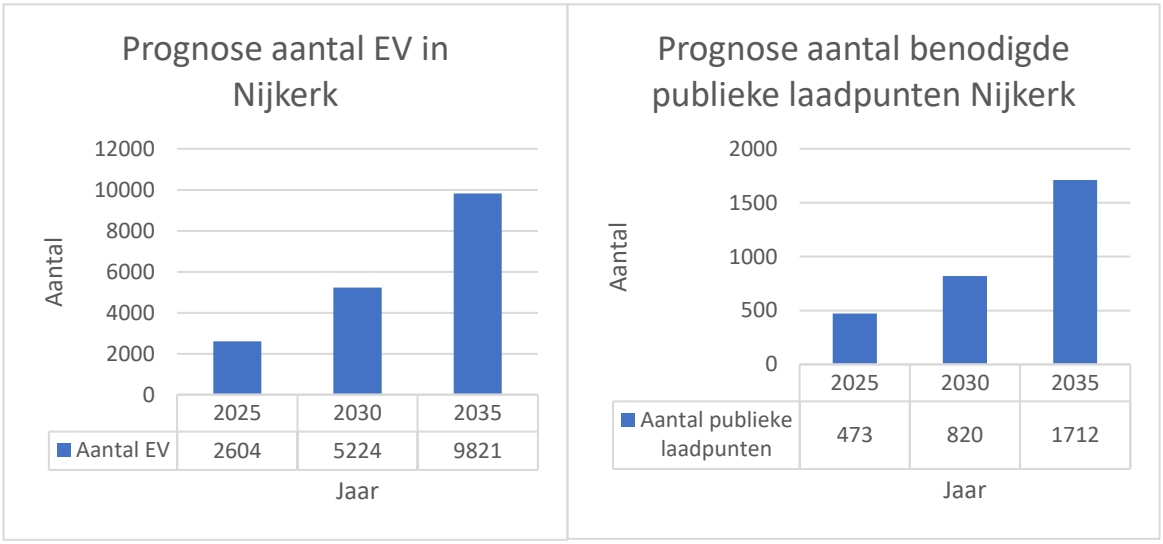
De onderstaande kaart toont de geografische spreiding van de bestaande publieke laadinfra (2021). Iedere blauwe stip representeert één laadpaal (met in de regel twee laadpunten). De verschillende deelgebieden cq. kernen van de gemeente Nijkerk (Nijkerk, Nijkerkerveen, Hoevelaken) worden aangegeven met de rode lijnen.



Om in 2025 in de laadbehoefte van elektrische personenauto's te voorzien zijn volgens de ElaadNL ongeveer 473 laadpunten nodig. In 2030 en 2035 zijn respectievelijk ongeveer 820 en 1712 laadpunten nodig.

Prognose

De onderstaande grafieken tonen de verwachte groei van het aantal elektrische voertuigen in Nijkerk (links) en het verwachte aantal publieke laadpunten dat nodig is om de groeiende laadbehoefte te kunnen faciliteren (rechts). Bron: Outlook 2021 (ElaadNL).



Uit de bovenstaande grafieken blijkt dat we richting 2030 voor een grote opgave staan. Om te voorzien in deze laadbehoefte is een forse toename van het totaal aantal laadpunten en daarmee ook publieke laadpunten nodig. Wel is de verwachting dat er verhoudingsgewijs minder laadpunten per elektrische auto nodig zijn dan in de huidige situatie, zoals beschreven in hoofdstuk 3.1. In de Outlooks is rekening gehouden met deze ontwikkelingen.

5. Strategische keuzes

In de vorige hoofdstukken hebben we uiteengezet welke doelstellingen we hebben met de ontwikkeling van laadinfrastructuur, in welke context we deze moeten bezien en welke opgave er de komende jaren ligt om aan de groeiende laadbehoefte te kunnen voldoen. In dit vijfde hoofdstuk bespreken we de strategie waarmee we de opgave willen benaderen. We bouwen onze strategie op aan de hand van de volgende onderwerpen:

1. **Type laadinfrastructuur:** de verhouding private, semipublieke en/of publieke laadpunten;
2. **Locatiekeuze:** de te hanteren ontwerpprincipes voor opbouw van een dekkend en toekomstbestendig netwerk;
3. **Soorten laadpunten:** reguliere laadpalen, laadpleinen en snelladen;
4. **Uitvoeringsmodel:** de wijze van samenwerking met Charge Point Operators (CPO) voor de uitrol van publieke laadpunten;
5. **Plaatsingsstrategie:** vraaggestuurd en/of meer proactief plaatsen;
6. **Plankaart:** de positie van de plankaart met ontwikkellocaties voor laadinfra als borging van ons laadbeleid
7. **Participatie:** het verkrijgen van draagvlak voor laadvoorzieningen in of nabij woonwijken.

5.1 Type laadinfrastructuur: privaat, semipubliek en publiek laden

Om de druk op de openbare ruimte beperkt te houden, is ons eerste vertrekpunt dat EV-rijders zoveel mogelijk laden op privaat terrein. EV-rijders die geen toegang hebben tot een privaat laadpunt moeten kunnen uitwijken naar semipublieke en publieke laadpunten. De gemeente neemt de verantwoordelijkheid om te zorgen voor een basisnetwerk van publieke laadpunten voor bewoners en bezoekers van de gemeente Nijkerk. Dit netwerk leggen we vast in een plankaart.

Daarnaast verkennen we de mogelijkheden om private en semipublieke laadpunten beter beschikbaar te maken voor derden. Dit is met name van belang om het netwerk te versterken op plekken waar de plankaart niet voorziet in een volledige dekking, zoals op bedrijventerreinen en in kleine buurtschappen.

5.1.1 Verlengd privaat laden

Binnen deze strategie is er geen structurele plaats voor verlengd private aansluitingen (conflict met concessie) en de hiervoor benodigde laadkabels over of door het trottoir. Deze blijken in de praktijk te leiden tot verrommeling van het straatbeeld, potentieel onveilige situaties en het ongeoorloofd claimen van openbare parkeerplaatsen voor privaat laden. In situaties waar het plaatsen van een publieke laadpaal veel tijd kost en er onvoldoende laadpalen in de directe omgeving beschikbaar zijn, zou een verlengd private aansluiting bij uitzondering tijdelijk kunnen worden gedoogd (tot het publieke laadpunt is opgeleverd). Ook kan een uitzondering worden gemaakt voor gebruikers die vanwege een handicap niet in staat zijn de loopafstand tot een publiek laadpunt te overbruggen. Per geval wordt hierover beslist.

5.2 Locatiekeuze

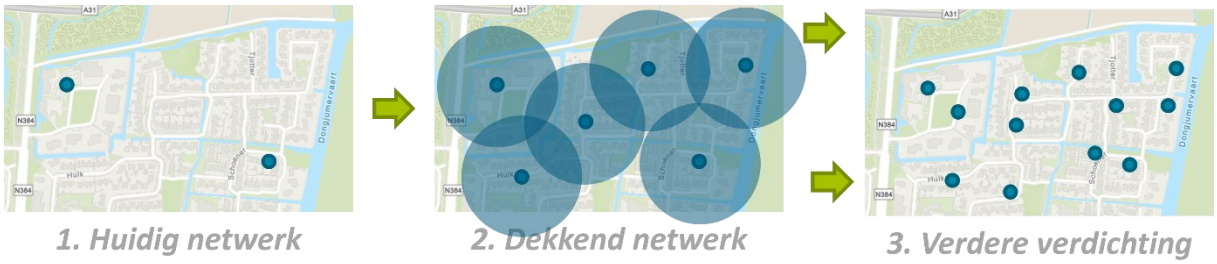
Zoals reeds aangegeven in hoofdstuk 1.4, is dekking een van de belangrijkste uitgangspunten die wij als gemeente bij de uitrol van publieke laadinfrastructuur hanteren. Concreet betekent dit dat wij streven naar een netwerk van publieke laadpunten binnen loopafstand in de gehele bebouwde kom. Uitzondering hierop vormen bedrijventerreinen en sommige buurtschappen, waar vanwege het ontbreken van openbare parkeerruimte vaak geen publieke laadinfra kan worden gerealiseerd en waar laden op eigen terrein bovendien de norm is.

Hoewel dekking als eerste sluiscriterium voor de opbouw van het netwerk fungeert, is de dichtheid van het netwerk variabel per gebied en afhankelijk van de vraag. De vraag naar publiek laden wordt uiteraard bepaald door het EV-bezit, maar ook door de beschikbaarheid van laden op eigen terrein. EV-bezit vertoont nu nog een sterke samenhang met sociaal-economische factoren (zoals inkomen), maar de verwachting is dat elektrisch rijden de komende jaren ook voor lagere inkomens bereikbaar wordt.

Om een netwerk te kunnen opbouwen dat enerzijds direct beantwoordt aan de marktconforme vraag, maar gelijktijdig ook een gemeentebrede dekking biedt terwijl wordt voorgesorteerd op de wijdere verspreiding van de elektrische auto als vervoersmiddel 'voor iedereen', is een zekere sturing op de locatiekeuze nodig. We kiezen er daarom voor alle potentiële locaties voor publieke laadpalen zelf te bepalen en vast te leggen in een plankaart (zie 5.6), waarna de vraag vanuit de inwoners bepaalt welke potentiële locaties daadwerkelijk worden ontwikkeld. Daarin kunnen we bijsturen door zelf strategisch bepaalde potentiële locaties voor de vraag uit te ontwikkelen (zie 5.5.1).

5.2.1 Verdichting

Op locaties waar de verwachte vraag het hoogst is, zullen op termijn nieuwe laadpalen nodig zijn terwijl de dekking op loopafstand (in de nieuwe plankaart vastgesteld op 200 meter) als oorspronkelijk criterium reeds vervuld is. In die gevallen zal ons beleid zich primair focussen op het (waar mogelijk) verder verdichten van het netwerk, door de afstanden tussen palen verder te verkleinen (zie figuur 1).



Figuur 1: verdichtingsstrategie na vervullen criterium 'dekkend netwerk' (bron: RHDHV, 2021)

Door te kiezen voor deze verdichtingsstrategie minimaliseren we de gemiddelde loopafstand tot laadpalen en verspreiden we de druk op het bestaande parkeerareaal zo goed mogelijk. In enkele specifieke gevallen kiezen we voor clustering van palen in plaats van verdichting, bijvoorbeeld wanneer er sprake is van een hoge vraag vanuit één specifieke bestemmingslocatie (een winkelcentrum, sport- of recreatielocatie, enz.), op parkeerterreinen van meer dan 25 plekken en aan de randen van autovrije zones in het centrum. Hiermee wordt onnodig zoekverkeer op dit soort locaties voorkomen.

5.3 Soorten laadpunten

De gemeente Nijkerk verkiest vooralsnog uitsluitend een actieve rol bij de aanleg van reguliere laadinfrastructuur (met een vermogen tot 22 kWh), omdat wij primair een verantwoordelijkheid hebben in het beschikbaar maken van laadinfrastructuur voor onze inwoners. Met een dekkend netwerk van reguliere laadpalen zijn de basisbehoeften van onze inwoners gedekt en maken we de toekomstige groei van het elektrische wagenpark mogelijk.

Als gemeente herkennen we het toekomstige belang van snelladen (>22 kWh) voor onder meer doelgroepenvervoer en logistiek, alsmede bezoekers aan onze gemeente. Momenteel zien we echter nog geen rol voor de gemeente in de ontwikkeling van publieke snellaadinfrastructuur in

de openbare ruimte. Er zijn al meerdere semi-publieke snellaadpunten aanwezig en gepland in en rondom de gemeente, aangevuld door diverse ultrasnellaadlocaties (>125 kWh) langs de snelwegen A1 en A28. Laatstgenoemde dienen vooral het doorgaand verkeer en verdere stimulatie van ultrasnelladen valt zodoende buiten de scope van ons gemeentelijk beleid. Wel willen we samen met de marktpartijen onderzoeken hoe we de ontwikkeling van semi-publieke snellaadlocaties (>22 kWh) kunnen stimuleren:

- Bij bedrijven, horeca en retaillocaties met potentieel voor kortparkeerladen
- Op de rondwegen langs Nijkerk en Hoevelaken – bijvoorbeeld bij bestaande tankstations

5.3.1 Laadpleinen

Zoals onder 5.2.1 besproken, kunnen we in enkele specifieke gevallen kiezen voor clustering van laadpalen bij een hogere vraag, onder meer bij winkelcentra of sportfaciliteiten. We kiezen hier in principe voor een clustering van twee palen (=vier laadpunten) via een *master-slave* configuratie. Dit vereist geen verzwaring van de netaansluiting en valt bovendien onder de concessie GO-RAL waarbij wij zijn aangesloten (zie 5.4). Bij clustering van meer dan twee laadpalen is er sprake van een *laadplein.* De realisatie van laadpleinen is complexer en over het algemeen duurder en naar verwachting in ieder geval de komende jaren nog niet noodzakelijk. We kiezen daarom voorlopig niet voor actieve realisatie van laadpleinen. Wanneer zich in de toekomst gevallen aandienen waarin een laadplein van meer dan twee palen duidelijk gerechtvaardigd is, sluiten we deze optie zeker niet uit.

5.4 Uitvoeringsmodel

Als uitvoeringsmodel voor de realisatie en het beheer van laadinfrastructuur in onze gemeente kiezen we voor een concessiemodel. We zijn aangesloten bij de concessie GO-RAL *(Regionale agenda laadinfrastructuur Gelderland-Overijssel).* Volgens deze concessie krijgt één Charge Point Operator *(CPO)* het exclusieve plaatsingsrecht voor publieke laadpunten (laadpleinen en snelladers vallen buiten de huidige concessie). Voordelen van deze samenwerking in een regionale aanbesteding zijn dat a) efficiënt gebruik wordt gemaakt van de beschikbare ambtelijke capaciteit en b) in gezamenlijkheid een sterkere onderhandelingspositie wordt gecreeërd.

De huidige concessie GO-RAL is in februari 2022 definitief gegund aan Vattenfall en loopt voor drie jaar met een verlengingsoptie van twee maal één jaar.

5.5 Plaatsingsstrategie: mate van proactieve uitrol

Met de groei van het aantal elektrische voertuigen en de opkomst van de tweedehandsmarkt is de verwachting dat vraaggestuurde plaatsing alleen niet langer voldoet vanwege de lange doorlooptijden (gemiddeld zes maanden van aanvraag tot oplevering). De behoefte om (ook) proactief uit te rollen – en daarmee voor de vraag uit te plaatsen – wordt steeds groter.

Onze plaatsingsstrategie voor publieke laadpunten gaat daarom uit van een combinatie van vraaggestuurd en proactief plaatsen. Hiermee sluiten we aan bij de afspraken uit de regionale agenda laadinfrastructuur Gelderland-Overijssel (GO-RAL). Belangrijk is dat, ongeacht de plaatsingsstrategie, de plankaart altijd het uitgangspunt blijft voor de locatiekeuze. Hieronder bespreken we de verschillende elementen van de plaatsingsstrategie in nader detail.

5.5.1 Vraaggestuurde plaatsing

Vraaggestuurde plaatsing blijft de eerst aangewezen strategie. Hierbij vraagt een bewoner of forens een publiek laadpunt aan. Daarna zoeken we een geschikte locatie op basis van de plankaart. We werken samen met de concessiehouder die bereid is om op basis van aanvragen

te investeren in laadinfrastructuur. Daarbij accepteren we dat de doorlooptijden langer zijn dan bij datagedreven plaatsing (zie 5.5.3). We verwachten dat in sommige delen van de gemeente nog geen aanvragen voor laadpunten binnenkomen en monitoren of dit problemen oplevert voor bezoekers. In sommige gevallen kiezen we hier strategisch voor proactieve plaatsing.

5.5.2 Proactieve plaatsing

Naast de vraaggestuurde plaatsing willen we ook laadpunten voor de vraag uit realiseren. De huidige concessie GO-RAL biedt de gemeente Nijkerk ruimte om tot 38 laadpunten per jaar op deze manier proactief te plaatsen. Deze werkwijze gaan we gebruiken om:

- Strategisch laadpunten te realiseren op niet-woonlocaties. Denk hierbij aan sportfaciliteiten, P+R-terreinen en winkelcentra. In veel gevallen kunnen inwoners hier zelf geen aanvraag doen.

- Laadpunten gelijktijdig te kunnen realiseren met (her)ontwikkeling van de openbare ruimte. Zo verbeteren we de coördinatie en efficiëntie van de werkzaamheden (zie 3.2.2).

- Doelgericht gaten in het netwerk te vullen om zo snel mogelijk een volledige dekking van de bebouwde gebied te bewerkstelligen.

De te ontwikkelen proactieve laadpalen worden halfjaarlijks in overleg met de concessiehouder bepaald en in één verzamelverkeersbesluit vastgesteld.

5.5.3 Plaatsing op basis van gebruiksdata

Naast proactieve ontwikkeling van laadlocaties op gemeentelijk initiatief, kan ook met gebruiksmonitoring van bestaande laadpunten vroegtijdig worden ingespeeld op de vraag. Door bij aanhoudend intensief gebruik van een bestaande laadpaal automatisch een extra paal te ontwikkelen op een planlocatie in de buurt, zorgen we dat bewoners zelf geen aanvraag meer hoeven doen. Hiermee verkorten we de wachttijd aanzienlijk en laten we het netwerk slim meegroeien met de vraag. De concessie GO-RAL ondersteunt deze methode, door de concessiehouder te verplichten bij aanhoudend intensief gebruik een extra laadpaal te plaatsen. Ontwikkeling van de nieuwe locatie volgt de plankaart, waarbij verdichting van het netwerk meestal als uitgangspunt wordt genomen.

5.6 Plankaart

Zoals reeds benoemd in hoofdstuk 5.2 is het – om de beleidsprincipes van deze laadvisie in de praktijk te kunnen verwezenlijken – nodig te sturen op de verdeling van de potentiële locaties van laadpunten over ons grondgebied. Dit doen we in de vorm van een plankaart, die als beleidsuitwerking van deze visie door het college wordt vastgesteld.

De plankaart is opgesteld in samenwerking met adviesbureau RHDHV. Voor de verdeling van de potentiële locaties over de gemeente heeft RHDHV gebruik gemaakt van algoritme waarin onze beleidsprincipes en praktische plaatsingscriteria zijn verenigd met prognoses van de laadvraag per gebied. Alle locaties die door RHDHV zijn aangedragen zijn vervolgens zorgvuldig door ons getoetst aan ons plaatsingsbeleid. Waar nodig hebben we alternatieve locaties aangewezen.

Het resultaat is een plankaart waarin de bestaande laadpunten zijn aangevuld met bijna 300 nieuwe locaties (600 laadpunten) om invulling te geven aan de opgave van 473 benodigde laadpunten in 2025 en 820 laadpunten in 2030. De oude plankaart uit 2019, waarvan een groot deel van de planlocaties inmiddels is gerealiseerd, komt hiermee te vervallen.

5.6.1 Status plankaart

Voor vaststelling van de plankaart vindt eerst uitgebreide participatie plaats (zie 5.7.2). Na vaststelling door het college borgt de plankaart als beleidsuitwerking de principes van de laadvisie. Dit doet de plankaart door de te ontwikkelen locaties vast te leggen waarmee we voorzien in een dekkend netwerk van laadpunten op loopafstand voor algemeen gebruik.

Zodoende is de plankaart maatgevend bij de locatiekeuze: als een inwoner een laadpaal aanvraagt, wordt deze in principe ontwikkeld op de dichtstbijgelegen locatie op de plankaart. De plankaart prevaleert daarbij boven persoonlijke (locatie)voorkeuren van aanvrager of belanghebbenden. Bij zwaarwegende technische, planologische of maatschappelijke bezwaren kan in samenspraak met bewoners en netbeheerder worden gezocht naar een alternatieve locatie.

5.7 Realisatieproces, participatie en communicatie

De gemeente Nijkerk vindt het belangrijk dat inwoners goed geïnformeerd zijn over ontwikkelingen in hun omgeving. Daarom willen we van tevoren goed nadenken over de wijze waarop we communiceren over de ontwikkeling van laadinfrastructuur en hoe we inwoners bij het proces betrekken. We kunnen hierbij de ervaringen gebruiken die we tot nu toe hebben opgedaan bij de laadpunten die reeds zijn geplaatst.

5.7.1 Ervaringen tot op heden

Hoewel publieke laadinfrastructuur noodzakelijk is om de duurzame transitie richting elektrische mobiliteit te kunnen faciliteren, stuit de plaatsing van laadpalen soms ook op weerstand en tegengestelde belangen. Voor de realisatie van laadpalen moeten bestaande parkeerplaatsen uit het parkeerareaal worden onttrokken. Hierdoor blijft er tijdelijk minder parkeergelegenheid over voor mensen met een conventionele auto. Daarnaast ervaren sommige mensen laadpalen en de bijbehorende bebording als ontsierend of zichtontnemend.

Om bovengenoemde bezwaren tot een minimum te beperken, houden we hier vooraf rekening mee bij de locatiekeuze in de plankaart. Dit doen we door laadpunten zoveel mogelijk te spreiden en in woonwijken clustering van meerdere laadpalen in één straat te vermijden. Ook plaatsen we laadpalen bij voorkeur niet voor iemands deur, maar op ‘anoniemere’ (haaks)parkeervakken langs zijgevels of bijvoorbeeld op pleintjes. Komt een laadpaal wél voor iemands deur, dan zorgen we dat het zicht van de bewoner niet hinderlijk ontnomen wordt.

In onze ervaring kan het aantal bezwaren worden teruggebracht door een degelijke participatie en communicatie vooraf. Gelijktijdig hebben we gemerkt dat de participatie in haar huidige vorm het ontwikkelproces vertraagt en te veel ambtelijke capaciteit vraagt. We willen daarom toe naar één centrale participatie op de plankaart, in plaats van individuele participatietrajecten voor iedere afzonderlijke laadpaal. Hieronder lichten we toe hoe dit wordt vormgegeven. Het gekozen participatiebeleid heeft een *raadplegend* karakter (ingedeeld naar de *participatieladder* als gehanteerd door de VNG).

5.7.2 Participatie bij laadvisie en plankaart

De voorliggende laadvisie bepaalt voor de komende jaren ons beleid voor laadinfrastructuur. De laadvisie wordt aangevuld door een plankaart. Op de plankaart worden de ontwikkellocaties voor laadpunten vastgelegd. Voor vaststelling van visie en plankaart bieden we eerst ruim de mogelijkheid tot inspraak. We publiceren de documenten en brengen de inspraaktrajecten breed onder de aandacht via onze eigen kanalen en via de lokale/regionale media. Daarnaast brengen

we bij iedere planlocatie onderstaande schildering aan, om inwoners uit te nodigen mee te denken.



Na publicatie van de stukken hebben inwoners zes weken de tijd om een inspraakreactie in te dienen. Bijzonder is dat inwoners op de planlocaties kunnen reageren via een speciaal voor dit doeleinde ontwikkelde interactieve, digitale versie van de plankaart. De binnengekomen reacties worden verwerkt in een inspraaknotitie en worden meegewogen in de besluitvorming.

5.7.3 Participatie en communicatie bij ontwikkeling van een laadlocatie

Ten tijde van het verschijnen van deze Laadvisie hanteren wij voor iedere laadlocatie die wordt ontwikkeld een participatieperiode van twee weken, voordat we de aanwijzing als laadplek met een verkeersbesluit formaliseren. In de praktijk blijkt deze werkwijze een hoop ambtelijke capaciteit te vragen, terwijl de binnengekomen reacties zelden voldoende grond bieden om de plannen te heroverwegen. Met de verwachte exponentiële groei van het aantal aanvragen voor laadpalen is een dergelijke arbeidsintensieve werkwijze voor de toekomst niet meer houdbaar. Gegeven de toenemende 'inburgering' van de elektrische auto en de laadpaal als onderdeel van het straatbeeld, past het voeren van een participatietraject voor iedere laadpaal ook niet meer in het huidige tijdsbeeld.

De gemeente Nijkerk kiest er daarom voor de participatie in de tijd naar voren te halen. Dit doen we door de in de vorige paragraaf besproken inspraak op de plankaart te hanteren als centraal participatiemoment voor alle toekomstige laadlocaties. Na het vaststellen van de plankaart vindt er niet meer voor iedere laadpaal een individueel participatietraject plaats wanneer deze daadwerkelijk wordt ontwikkeld. We volgen met deze benaderingswijze het voorbeeld van het merendeel van de Nederlandse gemeenten.

Dit betekent dat bij ontwikkeling van een laadlocatie direct een verkeersbesluit zal worden genomen. Dit besluit zal, zoals momenteel ook gebeurt, worden aangekondigd middels een bewonersbrief, het Gemeenteblad en de gemeentepagina van de Stad Nijkerk. Tegen dit besluit kunnen belanghebbenden bezwaar indienen.

5.7.4 Verzamelverkeersbesluiten

Om parkeervakken te kunnen reserveren voor het laden van elektrische auto's (inclusief de bijbehorende bebording) is een verkeersbesluit nodig. Tot op heden hebben we voor iedere laadpaal een apart verkeersbesluit genomen. Deze methode is tijdrovend en vertraagt de doorlooptijd tussen aanvraag en realisatie. Met het oog op de toekomst, waarin we vroegtijdig moeten kunnen anticiperen op een expontentieel toenemende laadbehoefte, willen we

laadlocaties voorafgaand aan ontwikkeling in batches laten vastleggen in verzamelverkeersbesluiten.

Deze werkwijze wordt in eerste instantie toegepast op de pro-actief te ontwikkelen laadpunten (tot 38 laadpunten per jaar volgens de huidige concessie GO-RAL, zie 5.5.2). Deze laadpunten zullen (half)jaarlijks worden aangewezen en vastgelegd via een verzamelverkeersbesluit. De communicatie en participatie bij verzamelverkeersbesluiten verloopt via de in 5.7.3 beschreven procedure. Later kan de werkwijze worden uitgebreid naar alle laadpalen, waarbij het denkbaar is dat te ontwikkelen laadpalen periodiek worden gebundeld in een verkeersbesluit. Op advies van GO-RAL wordt in het verzamelverkeersbesluit als voorwaarde opgenomen, dat het besluit altijd binnen twee jaar na publicatie wordt geëffectueerd.

5.7.5 Doorlopende communicatie

Via onze digitale kanalen zullen we (toekomstige) EV-rijders en belanghebbenden doorlopend blijven informeren over ons beleid, aanvraagvoorwaarden en -proces en nieuwe technische- en beleidsontwikkelingen. We integreren de communicatie over laadinfra bovendien in onze website duurzaam-nijkerk.nl.

5.7.6 Belangenafweging

In het proces van realisatie van een laadpaal vindt een belangenafweging plaats tussen meerdere partijen. Vanuit het perspectief van de gemeente vormt het beleid uit de Laadvisie het uitgangspunt voor deze belangenafweging. Voor de gemeente prevaleren de basisbeginselen uit onze laadvisie (we realiseren een dekkend netwerk op loopafstand voor algemeen publiek gebruik) boven persoonlijke (locatie)voorkeuren van aanvrager of belanghebbenden. De locatie op de plankaart, die gestalte geeft aan deze basisbeginselen, is zodoende maatgevend.

Daarnaast hanteert de gemeente als standpunt dat, gegeven de snelle maatschappelijke transitie naar elektrische mobiliteit en de wenselijkheid van deze transitie uit duurzaamheidsoogpunt, een eventuele toename van de parkeerdruk voor conventionele auto’s als gevolg van de realisatie van laadpalen acceptabel is, mits er een (bestaande of geprognosticeerde) laadbehoefte is. De ervaren toename van parkeerdruk is bovendien tijdelijk van aard en zal afnemen naarmate de transitie richting elektrische mobiliteit vordert en het aandeel EV-bezitters toeneemt. In uitzonderlijke gevallen kan ervoor worden gekozen om in eerste instantie één parkeervak bij een laadpaal af te kruisen, in plaats van twee. Het tweede vak wordt dan pas afgekruist als toegenomen gebruik hiervoor aanleiding geeft.

In principe legt de gemeente geen nieuwe parkeerplekken aan om te compenseren voor de komst van een openbare laadpaal. Het aanleggen van nieuwe parkeerplekken gaat ten koste van het openbaar groen. Verdere uitruil van groen voor grijs past niet in ons duurzaamheidbeleid. Bovendien wekt het de indruk dat wij verdere stijging van het autobezit stimuleren. Dit past niet in ons duurzaamheids- en mobiliteitsbeleid.

6. Gebruikersgroepen

Nijkerk kent verschillende gebruikersgroepen die (op termijn) overstappen naar elektrisch rijden, met elk hun eigen kenmerken en behoeftes aan laadinfrastructuur. In deze laadvisie richten wij ons in eerste instantie op het personenvervoer. In dit hoofdstuk beschrijven we voor de gebruikersgroep[en] personenvervoer op welke laadoplossingen we inzetten. Voor de gebruikersgroepen die we nu niet meenemen in onze visie geldt dat we de ontwikkelingen volgen en indien nodig onze visie en ons beleid aanpassen.

6.1 Personenvervoer

Voor personenvervoer maken we onderscheid tussen bewoners en bezoekers, waarbij we bezoekers verdelen in recreatief en werkgerelateerd bezoek.

- ***Bewoners.*** De voornaamste laadoplossing voor bewoners met een eigen parkeerplaats is privaat laden op eigen terrein. Voor inwoners die elektrisch rijden en geen toegang hebben tot een privaat dan wel semipubliek laadpunt, zetten we in op voldoende publieke laadpunten verspreid over de gemeente. In wijken met een hoge parkeerdruk stimuleren we het gebruik van private en semipublieke laadpunten voor derden.
- ***Bezoekers recreatief.*** De door de gemeente te ontwikkelen reguliere laadinfrastructuur is vooral nuttig voor bezoekers bij een langere verblijfsduur (tenminste enkele uren). Dit geldt bijvoorbeeld voor bezoek aan vrienden en familie, waar gebruik kan worden gemaakt van het netwerk van publieke laadpunten in de woonwijken. Voor dagbezoekers en winkelend publiek zijn op de parkeerterreinen en –garages rondom het centrum van Nijkerk al publieke laadpunten geplaatst en dit aantal zal de komende jaren verder worden uitgebreid. Ook bij grote sport- en recreatiebestemmingen is er potentieel voor regulier laden, maar ligt een aanvraag door een inwoner niet voor de hand. Op dit soort locaties gaan we daarom de komende jaren proactief laadpunten ontwikkelen. Bij grote toeristische-, recreatie- en horecalocaties met eigen parkeervoorzieningen wordt de laadbehoefte van bezoekers in principe door de exploitant zelf ingevuld met private laadinfra op eigen terrein.
- ***Bezoekers werk.*** De laadbehoefte van werknemers/werkgerelateerde bezoekers wordt in principe gedekt door de bedrijven zelf, met laadpunten op eigen (parkeer)terrein. Voor bedrijven is dit in de meeste gevallen ook de meest kosteneffectieve optie, omdat zij elektriciteit relatief goedkoop kunnen inkopen. Indien laden op eigen terrein niet mogelijk is, kan een werknemer onder voorwaarden een publieke laadpaal aanvragen. Op bedrijventerreinen en kantorencomplexen is het aantal planlocaties nadrukkelijk beperkt (zie 5.2).

6.1.1 Fiets, scooter en step

Naast de elektrische auto worden ook elektrische fietsen en scooters gebruikt voor personenvervoer. De uitneembare accu's van deze voertuigen kunnen gemakkelijk thuis via het stopcontact kunnen worden geladen. Wel zien we een toenemende behoefte aan laadpunten op strategische locaties, zoals stations, winkelcentra en toeristische locaties. Deze laadbehoefte moet waar mogelijk ingevuld worden met private fietslaadpunten.

6.2 De logistieke sector

Steeds meer bedrijven stappen over op elektrische voertuigen voor goederenvervoer. De ontwikkeling van zero-emissiezones versnelt deze overstap. Ook financieel wordt het steeds aantrekkelijker om de overstap te maken. De aanschafprijs is weliswaar nog hoger maar de operationele kosten van een elektrische bestelwagen zijn lager, waardoor de total cost of ownership (TCO) in sommige gevallen al voordeliger uitvalt voor elektrisch. De verwachting is dat van de bestelwagens ongeveer de helft gaat laden bij het bedrijf, via private laadinfrastructuur. De andere helft gaat thuis laden, op de eigen oprit of in de openbare ruimte. Bestelwagens kunnen dezelfde laadinfrastructuur gebruiken als personenauto's, maar gebruiken deze veel intensiever.

Onze gemeente heeft geen plannen om een zero-emissiezone voor logistiek in te richten. We verwachten geen direct effect van een grote laadvraag van bestelwagens in onze gemeente. We monitoren de ontwikkelingen en passen indien nodig onze visie en ons beleid hierop aan.

7. Uitvoering en organisatie

7.1 Gemeentelijke organisatie

Het bestuurlijk opdrachtgeverschap voor de realisatie van openbare laadinfrastructuur ligt bij de wethouder met de portefeuille mobiliteit. De verantwoordelijkheid voor de implementatie van het laadnetwerk en de afwikkeling van aanvragen ligt bij de afdeling vakspecialisten – team verkeer en vervoer.

In de eerstvolgende jaren zal de huidige ambtelijke capaciteit naar verwachting voldoende zijn om in de uitrol van laadinfra de vraag te kunnen bijhouden. Wel is er voor de halfjaarlijkse aanwijzing van pro-actieve locaties (zie 5.5.2) periodiek extra projectcapaciteit nodig. Doordat we werkprocessen reeds goed hebben gestroomlijnd en vastgelegd, kunnen we uitgaan van een ambtelijke capaciteitsbijdrage van acht uur per laadpaal (van aanvraag tot plaatsing, inclusief participatie). Door gebruik te maken van verzamelverkeersbesluiten (zie 5.7.4) kunnen we de capaciteitsbijdrage per laadpaal drastisch terugbrengen, om ook bij een groeiend aantal aanvragen de werklast relatief beperkt houden.

Na 2025 zal er naar verwachting sprake zijn van exponentiële groei van de laadbehoefte. Bij de volgende herijking van de laadvisie zal daarom goed moeten worden onderzocht welke extra capaciteit en kennisontwikkeling nodig zijn om de groei te faciliteren. Extra formatie (bijvoorbeeld in de vorm van een gespecialiseerde casemanager aanvragen laadinfra als nieuwe functie binnen het team Verkeer en Vervoer) is daarbij wellicht nodig.

Tenslotte is het voor de verankering van het thema in de organisatie belangrijk dat het laden van elektrische voertuigen structureel aandacht krijgt bij meerdere gemeentelijke afdelingen. Denk hierbij aan de afdelingen proces- en projectbegeleiding (integratie van laadinfrastructuur in (her)ontwikkeling van de openbare ruimte en in anterieure overeenkomsten bij projectontwikkeling), operationeel beheer (verbeteren afstemming tussen ontwikkeling laadpalen en beheer openbare ruimte) en vakspecialisten (onderling verknopen van laadbeleid met andere beleidsterreinen zoals duurzaamheid en economische ontwikkeling).

7.2 Samenwerking en afstemming

Om de doelen uit onze laadvisie te behalen, werken we samen met verschillende partners, zoals de NAL-samenwerkingsregio GO-RAL. Dit is een samenwerkingsverband tussen provincies Gelderland en Overijssel en de inliggende netbeheerders. De samenwerkingsregio ondersteunt gemeenten bij de uitrol van laadinfrastructuur, onder andere door het delen van kennis en het organiseren van de aanbesteding voor laadpunten in de publieke ruimte[3]. Daarnaast zijn de bewoners, de regio Foodvalley, de netbeheerder, concessiehouder Vattenfall en de aannemers die de laadinfrastructuur plaatsen, belangrijke partijen waar we mee samenwerken en afstemmen.

7.3 Monitoring

Monitoring levert waardevolle inzichten op over onder meer de groei van elektrisch vervoer in onze gemeente, het gebruik van specifieke laadpunten en de laadinfrastructuur als geheel en de belasting van het energienetwerk. Het is van belang dat we als gemeente-eigenaar zijn van de gebruiksdata van de laadpunten in de publieke ruimte. Deze gebruiksdata benutten we om samen met NAL-samenwerkingsregio GO-RAL de monitoring verder invulling te geven. Op deze

[3] Zie voor meer informatie de Gelders-Overijsselse Regionale Aanpak Laadinfrastructuur (GO-RAL)

manier kunnen we de ontwikkeling van elektrisch vervoer en het laadnetwerk volgen en waar nodig/wenselijk bijsturen.

7.4 Financiën

Buiten de kosten voor de benodigde ambtelijke capaciteit zijn de financiële gevolgen van de uitrol van laadinfra voor de gemeente zeer beperkt. Dit komt doordat de plaatsing van reguliere laadinfrastructuur onder de voorwaarden van de huidige concessie in principe wordt uitgevoerd zonder financiële bijdrage van de gemeente. Dit betreft ook de pro-actieve plaatsing van 38 laadpunten per jaar. Wel kunnen er kosten bij de gemeente in rekening worden gebracht wanneer voor realisatie van een laadpaal extra werkzaamheden nodig die zijn buiten de overeengekomen parameters vallen. Bijvoorbeeld wanneer er een grote afstand tussen de laadpaal en het bestaande elektriciteitsnet moet worden overbrugd. Bij het aanwijzen van de ontwikkellocaties op de plankaart is hier zoveel mogelijk rekening gehouden.

Vooralsnog gaan we als gemeente geen snellaadpunten en laadpleinen ontwikkelen. Indien we dit in de toekomst wel gaan doen, kunnen de kosten voor de gemeente hoger uitvallen. Dergelijke laadoplossingen vallen namelijk buiten de concessie GO-RAL en vereisen bovendien een verzwaring van de netaansluiting.

BIJLAGE I Begrippenlijst

Laadpaal
Fysiek object met meestal één of twee laadpunten.

Laadpunt
De elektrische aansluiting op een laadpaal waar de stekker wordt aangesloten. Reguliere laadpalen beschikken meestal over twee laadpunten. Een laadpunt kan ook verwerkt zijn in bijvoorbeeld een muurbox of lichtmast.

Laadplein
Een laadplein bestaat uit meer dan twee laadpunten voor elektrische voertuigen die een gedeelde netaansluiting hebben (bij publieke laadpalen) of die op een gedeelde groep achter de meter zitten.

Laadpunt voor regulier laden
Laadpunt met een vermogen van hoogstens 22kW.

Laadpunt voor snel laden
Laadpunt met een vermogen hoger dan 22 kW.

Kortparkeerladen
Snelladen aan het begin van de snellaadrange wordt 'kortparkeerladen' genoemd. Deze laadpalen
worden vaak geplaatst op plekken waar de EV-rijder het laden kan combineren met een andere activiteit, zoals winkelen of vergaderen.

Ultrasnelladen
Snelladen aan de bovenkant van de range wordt ook wel ultrasnelladen of 'Ultra Fast Charging' (UFC) genoemd. Hierbij gaat het om laadvermogens van meer dan 150kW. Deze laadvermogens zijn gewenst voor zwaardere voertuigen.

Slim laden
Brede term, die wordt gebruikt om aan te duiden dat slimme technieken de laadtransactie op afstand kunnen aansturen. Minimaal betekent dit dat het opladen van elektrische auto's op het meest optimale moment gebeurt, wanneer de kosten laag zijn en het aanbod van (duurzame) energie hoog.

Publiek toegankelijk laadpunt
Een laadpunt voor een elektrisch voertuig dat 24/7 openbaar toegankelijk is, zonder barrières zoals slagbomen of poorten.

Semipubliek toegankelijk laadpunt
Een laadpunt dat is opengesteld voor publiek op een private locatie. Bijvoorbeeld bij parkeergarages of tankstations. Er kunnen beperkte toegangstijden zijn.

Privaat laadpunt
Een laadpunt op eigen terrein.

Laadpaalkleven
Het onnodig bezet houden van een elektrisch laadpunt door een elektrische auto.

Social charging app
App waarbij EV-rijders het gebruik van laadpunten in de buurt met elkaar afstemmen. Deelnemers laten bijvoorbeeld in de app weten hoe lang ze nog moeten laden.

Batterij elektrisch voertuig (BEV)
Volledig elektrisch voertuig, waarbij een brandstofmotor ontbreekt. Dit in tegenstelling tot een Plug-In Hybride Elektrisch Voertuig (PHEV).

Charge Point Operator (CPO)
De CPO is verantwoordelijk voor beheer, onderhoud en exploitatie van laadpalen.

NAL-regio's
Zes samenwerkingsregio's die zijn voortgekomen uit de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL). Gemeenten werken binnen deze regio's samen met de provincie en met de netbeheerder.

Zero-emissielogistiek (ZE-logistiek)
Zonder uitstoot van schadelijke stoffen goederen verplaatsen voor bijvoorbeeld bouw, retail, afval, horeca, en e-commerce. Voertuigen rijden op elektriciteit of waterstof.

Zero-emissiezones (ZE-zones)
Zones waarbinnen geen logistieke voertuigen mogen komen die emissies uitstoten