

Nadere regels omtrent openbare laadinfrastructuur elektrische voertuigen gemeente Nieuwegein 2024

Het college van de gemeente Nieuwegein

gelet op het bepaalde in artikel 2:10a, lid 3, van de Algemene plaatselijke verordening;

besluit vast te stellen:

Nadere regels omtrent openbare laadinfrastructuur elektrische voertuigen gemeente Nieuwegein 2024

Artikel 1 Begrippen

In deze nadere regels worden verstaan onder:

- a. beheerder: een partij die laadobjecten plaatst, beheert en exploiteert;
- b. parkeerplaats: tot de weg behorende, maar niet onmiddellijk aan de hoofdrijbaan grenzende parkeergelegenheid, met inbegrip van de bijbehorende verharde en onverharde banen;
- c. college: het college van burgemeester en wethouders;
- d. deelauto: motorvoertuig voor gedeeld gebruik;
- e. autodeelplaats: de parkeerplaats die bestemd is voor het parkeren van een deelauto;
- f. elektrische voertuig: een motorvoertuig als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onder c van de Wegenverkeerswet 1994 en nader bepaald in de Regeling auto, dat bij de RDW staat geregistreerd als auto en die geheel of gedeeltelijk – met een minimaal volledig elektrisch bereik van 45 km WLTP (Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure) – door een elektromotor wordt aangedreven waarvoor de elektrische energie geleverd wordt door een batterij en waarvan de batterij (mede) kan worden opgeladen door middel van een voorziening buiten het voertuig;
- g. aanvrager: een persoon die aantoonbaar beschikt over een elektrisch voertuig en woonachtig dan wel werkzaam is in de gemeente;
- h. laadkaart: een kaart die door het college is vastgesteld waarop op wijk- of stadsgrootte laadlocaties voor geclusterde laadpalen zijn aangegeven;
- i. laadlocatie: een locatie in de openbare ruimte waar een laadpaal staat voor twee parkeerplaatsen ten behoeve van het opladen van elektrische voertuigen;
- j. laadpaal: een object met daarop één of meer laadpunten;
- k. laadplein: parkeerterrein waar meer dan twee laadpalen geclusterd staan, naast elkaar;
- l. laadpunt: een fysieke stekkeraansluiting op de laadpaal ('stopcontact'), waaraan een e-rijder een elektrisch voertuig kan opladen door dit aan te sluiten met een oplaadkabel.
- m. laadstraat: locatie waar meer dan twee laadpalen op een rij of haaks geclusterd staan in een straat, vaak achter elkaar (file-parkeren) of naast elkaar;
- n. langsparkeren: parkeren evenwijdig aan de as van de rijbaan;
- o. LS: laagspanning: elektriciteit op een spanningsniveau tot 1.000 Volt;
- p. MS: middenspanning; elektriciteit op een spanningsniveau van 1.000 Volt tot 25.000 Volt;
- q. netbeheerder: een regionale netbeheerder die op grond van de Elektriciteitswet 1998, inclusief de daarna genomen wijzigingen, is aangewezen en belast met het beheer van het netwerk waarmee elektriciteit wordt getransporteerd en met de verzorging van de aansluitingen op dat net;
- r. opladen: het opladen van de accu's van het elektrisch voertuig met elektriciteit van een laadpaal;
- s. slim laden: het opladen van een elektrisch voertuig gestuurd op basis van de prijs van elektriciteit, het aanbod van (duurzame) elektriciteit of de belasting van het stroomnet;

- t. snellader: een oplaadvoorziening waarbij de accu van een elektrisch voertuig met een vermogen van 50 kW tot 350 kW opgeladen kan worden;
- u. uitstapstrook: een strook ten behoeve van het uit de auto te kunnen stappen;
- v. verlengd privaat laadpunt: een laadpunt in de openbare ruimte dat via een kabel aangesloten is op een private netaansluiting van een woonhuis of bedrijfspand;
- w. verzoek: een verzoek van gebruiker om een laadpaal te plaatsen dan wel een door het college of beheerder kenbaar gemaakt verzoek tot het plaatsen van een openbare laadpaal.

Artikel 2 Aanvraag tot het plaatsen van een openbare laadpaal

1. Een aanvrager dient een verzoek voor het plaatsen van een laadpaal in bij het college.
2. In afwijking van het eerste lid beoordeelt de laadpaalcoördinator het verzoek voor het plaatsen van een snellader ambtshalve en de marktpartij op basis van de vooraf vastgelegde snelladerkaart.

Artikel 3 Vereisten voor de aanvraag

Een aanvraag voor het plaatsen van een laadpaal voldoet aan de volgende vereisten:

- a. de aanvrager beschikt niet over een eigen parkeerplaats op eigen terrein waarop het elektrisch voertuig geparkeerd kan worden;
- b. de aanvrager beschikt over een parkeervergunning, indien het hebben van een parkeervergunning verplicht is in het betreffende vergunningsgebied;
- c. de aanvrager woont in de gemeente Nieuwegein of werkt aantoonbaar minimaal 18 uur per week in de gemeente Nieuwegein;
- d. aanvrager beschikt over een elektrisch voertuig. De aanvrager toont dit aan door middel van een koop- of leaseovereenkomst, eigendomsbewijs.
- e. Per elektrisch voertuig kan maximaal één aanvraag worden ingediend.

Artikel 4 Locatiebepaling

1. Een locatie voor het plaatsen van een laadpaal voldoet aan de volgende criteria:
 - a. Meerdere typen gebruikers mogelijk (woon + werk + bezoek);
 - b. Een locatie die is aangewezen als laadplein of laadstraat heeft de voorkeur. Er is sprake van een laadplein of laadstraat vanaf drie laadpalen;
 - c. Zichtbaarheid/vindbaarheid: laadpaal aan doorgaande weg of straat is zichtbaarder dan aan niet-doorgaande weg of straat;
 - d. Invloed op parkeerdruk. Het belang van een dekkend laadnetwerk afgestemd op de laadbehoefte gaat boven eventuele lokale parkeerdruk. Indien mogelijk kan er wel rekening worden gehouden met parkeerdruk voor de exacte locatiebepaling;
 - e. Er zijn weinig woningen met een eigen parkeervoorziening in de buurt;
2. Er wordt bij het plaatsen van een laadpaal rekening gehouden met eventueel geplande werkzaamheden in het gebied om te voorkomen dat laadpalen op korte termijn verwijderd en/of verplaatst dienen te worden.
3. De locatie voldoet aan de volgende eisen met betrekking tot installatieonderhoud:
 - a. Een laadpaal wordt op gemeenteground geplaatst;
 - b. Een laadpaal wordt in het midden tussen twee parkeervakken geplaatst;
 - c. Rondom de laadpaal is ten minste 50 cm ruimte voor onderhoud beschikbaar;
 - d. Een laadpaal staat minimaal even ver van de boom als de kruin van de boom breed is, met een minimum van 1,5 meter tot de stam;

- e. Een laadpaal wordt niet in een groenstrook met beplanting geplaatst;
 - f. Openbreken van een betonnen- of asfaltweg is niet toegestaan, met dien verstande dat boringen onder een betonnen- of asfaltweg alleen mogelijk zijn tot 6 meter;
 - g. Een laadpaal wordt op minimaal 3 meter van een elektriciteitskast geplaatst;
 - h. Een laadpaal wordt op minimaal 1 meter van het MS-net geplaatst;
 - i. Een laadpaal wordt niet boven de buizen van de stadsverwarming, gastransport en riolering geplaatst. Een laadpaal wordt veilig opgesteld waarbij de minimale afstand vanaf stoeprand +/- 45 cm is;
4. De locatie voldoet aan de volgende criteria met betrekking tot installatie en onderhoud:
- a. Een laadpaal wordt binnen 25 meter van een laagspanningskabel (LS-net) geplaatst;
 - b. Een laadpaal wordt niet boven kabels en leidingen geplaatst;
 - c. Een laadpaal wordt zo veel als mogelijk aan dezelfde kant van de weg als de laagspanningskabel (LS-net) geplaatst;
 - d. Een laadpaal wordt niet in het gras geplaatst, niet zijnde een groenstrook met beplanting;
 - e. Bij het installeren wordt beschadiging van boomwortels voorkomen;
 - f. Laadpalen worden niet geplaatst op een schuin talud.
5. De locatie voldoet aan de volgende eisen met betrekking tot gebruiksvriendelijkheid en veiligheid te voldoen:
- a. De doorgang van het trottoir is na plaatsing van de laadpaal meer dan 100 cm breed in verband de breedte van rolstoelen en rollators, uitstapstroken bij langsparkeren zijn daarvan uitgezonderd;
 - b. de aanrijdroutes van hulpdiensten worden vrijgehouden.
6. Om gebruiksvriendelijkheid en veiligheid van een laadpaal te bevorderen worden de volgende criteria gehanteerd:
- a. Om struikelgevaar door kabels te voorkomen wordt bij het plaatsen een laadpaal zo dicht mogelijk bij de parkeervakken geplaatst;
 - b. Haakse en parallel gelegen parkeervakken hebben de voorkeur boven parkeervakken die schuin aan de weg zijn gepositioneerd;
 - c. Het belemmeren van de doorstroming van het overige wegverkeer, zoals langzame verkeersstromen wordt voorkomen;
 - d. Een snellader kan uitsluitend worden geplaatst in een gebied met een afwijkend parkeerregime zoals blauwe-zones, winkelstraten of andere locaties met een parkeerduurbepanking;

- e. Een laadpaal wordt niet geplaatst voor een deur of een raam van een woonhuis. We hanteren de volgende oriëntatie ten opzichte van bebouwing, aflopend naar voorkeur:
 - 1. Dichte muur zonder deur en ramen;
 - 2. Zijkant van het huis of gebouw;
 - 3. Voorkant van het huis of gebouw.
- f. Een laadpaal wordt niet in de directe nabijheid van andere objecten in de openbare ruimte geplaatst, zoals bijvoorbeeld fietsenrekken, vuilcontainers en straatmeubilair, tenzij het laadpunt wordt gecombineerd met straatmeubilair;
- g. Een laadpaal wordt geplaatst bij twee naast elkaar gelegen gereserveerde gehandicaptenparkeervakken of bij een gereserveerd gehandicaptenparkeervak en een naastgelegen parkeervak.
- h. Een laadpaal wordt geplaatst bij twee naast elkaar gelegen gereserveerde autodeelplaatsen of bij een gereserveerde autodeelplaats en een naastgelegen parkeervak.
- 7. Lid 6, onderdeel g is uitsluitend van toepassing als de aanvrager over een gehandicaptenparkeerplaats beschikt.

Artikel 5 Laadkaart

Bij het opstellen van een laadkaart is voor de locatiebepaling van en besluitvorming over de verschillende laadlocaties met bijbehorende parkeerplaatsen artikel 3 van toepassing.

Artikel 6 Plaatsing laadpaal

Een laadpaal, een laadpunt of een snellader wordt geplaatst nadat het verkeersbesluit tot aanwijzing van de benodigde parkeerplaats of parkeerplaatsen onherroepelijk is geworden.

Artikel 7 Verwijderen van een openbare laadpaal

Het college kan in de volgende gevallen een laadpaal laten verwijderen:

- a. Wanneer een verkeersbesluit voor een openbare parkeerplaats ten behoeve van een laadpaal is ingetrokken;
- b. Wanneer een laadpaal niet of nauwelijks wordt gebruikt. Dit wordt in eerste instantie door de marktpartij(en) aangegeven, omdat de gemeente dit niet kan monitoren.

Artikel 8 Private kabels over het trottoir

1. Voor een private stroomkabel, wordt uitsluitend een 1-fase-stroom kabel van 220 V- 240 V in de kleur oranje gebruikt. Het leggen van een kabelmat is toegestaan indien in ieder geval aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:
 - a. de aanvrager niet over een eigen oprit of garage beschikt;
 - b. tussen het huis of de tuin en de openbare parkeerplaats alleen een stoep ligt;
 - c. de oplaadkabel en kabelmat niet op openbaar groen, een rijbaan of fietspad wordt gelegd.
 - d. de oplaadkabel en kabelmat in een rechte lijn vanaf het laadpunt naar de elektrische auto wordt gelegd.
 - e. het oplaadpunt staat of hangt op het eigen terrein van de aanvrager;
 - f. de parkeerplaats voor een ieder toegankelijk blijft;
 - g. de oplaadkabel heeft een CE-markering en is niet beschadigd.
 - h. na gebruik wordt de oplaadkabel en de kabelmat weggenomen en opgeruimd op eigen terrein.
2. De kabel, bedoeld in het eerste lid, wordt recht over het trottoir gelegd mits deze kabel over de volle breedte van het trottoir afgedekt is met een goed sluitende kabelmat, waarbij de kabelmat:

- a. past over het hele deel van de kabel dat op de stoep ligt, minimale lengte 120cm tot maximaal 210cm lang;
 - b. zorgt niet voor overlast of gevaar;
 - c. is van rubber en 40cm breed.
 - d. heeft een antislipprofiel.
 - e. mag maximaal vijf millimeter hoog zijn.
 - f. is voorzien van een aflooprand.
 - g. heeft geelzwarte strepen.
3. Het college verleent alleen medewerking aan het realiseren van kabelgoten in het gemeentelijke trottoir, voor zover het plaatsen van deze goten valt onder de pilot van de gemeente voor het plaatsen van kabelgoten voor laadpalen in de openbare ruimte.
 4. Het college verleent geen medewerking aan private laadpunten in de openbare ruimte.
 5. Het leggen van een kabel over een fietspad, een rijbaan of door openbaar groen is niet toegestaan.

Artikel 9 Evaluatiebepaling

Deze regels worden binnen twee jaar na inwerkingtreding geëvalueerd op de volgende punten:

- a. de laadrempe van 3.600 kWh/3 maanden per laadpaal en
- b. de 1-fase-kabel met kabelmat over het trottoir.

Artikel 10 Inwerkingtreding

Deze nadere regels treden in werking met ingang van de dag na die van de bekendmaking en werken terug tot en met 17 april 2024.

Artikel 11 Citeertitel

Deze nadere regels worden aangehaald als: Nadere regels openbare laadinfrastructuur elektrische voertuigen gemeente Nieuwegein 2024.

Vastgesteld door het college op 17 december 2024

Ellie Liebrechts
secretaris

Marijke van Beukering-Huijbregts
burgemeester

Toelichting bij de Nadere regels openbare laadinfrastructuur elektrische voertuigen gemeente Nieuwegein 2024

Algemeen

Openbare laadpalen

Steeds meer Nieuwegeiners rijden elektrisch. Daarom plaatsen we openbare laadpalen, die iedereen kan gebruiken. We verspreiden de laadpalen goed over de stad. Er bevinden zich in april 2024 ruim 440 openbare laadpalen in de stad, waaronder enkele snelladers. Een algemene inleiding is samengevat in het volgende:

“Handelingskader laadinfrastructuur en duurzame brandstoffen”

Het aantal elektrische auto's neemt gestaag toe. Per 1 november 2023 rijden er ongeveer 420.000 volledig elektrische auto's en 250.000 plug-in hybrides in Nederland. Al deze auto's moeten geladen worden aan laadvoorzieningen op eigen terrein of in de openbare ruimte. De gemeente Nieuwegein loopt voorop met het faciliteren van openbare laadpalen. Om het faciliteren op een goede en gebalanceerde wijze te blijven doen is een vervolgaanpak nodig.

Het Handelingskader laadinfrastructuur en duurzame brandstoffen (hierna: handelingskader) beschrijft de ontwikkelingen op het gebied van duurzaam gemotoriseerd vervoer. Zij geeft vervolgens richting aan welke acties de gemeente Nieuwegein neemt met laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen en met duurzame brandstoffen.

Om de uitrol van laadinfrastructuur te stimuleren en faciliteren, is de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) als onderdeel van het Klimaatakkoord opgesteld. De NAL is een samenwerking van: het ministerie van Infrastructuur & Waterstaat (I&W), het ministerie van Economische Zaken & Klimaat (EZK), de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO), het Formule E-Team, (FET), de Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG), het Interprovinciaal Overleg (IPO), de netbeheerders (uitvoering door ElaadNL) en het Nationaal Kennisplatform Laadinfrastructuur (NKL).

Elke gemeente moet een visie op laadinfrastructuur en plaatsingsbeleid hebben. Dit handelingskader geeft daar invulling aan. In de Omgevingsvisie Nieuwegein en de Mobiliteitsvisie Nieuwegein 2030 is aangegeven dat wij voldoende openbare laadmogelijkheden faciliteren inclusief snelladers. Dat is verder uitgewerkt in dit handelingskader.

De energietransitie waar we ons in bevinden vraagt om een goed voorbereid energiesysteem. Dit betekent uitbreiding van de energie-infrastructuur maar ook slimmer gebruik van het bestaande energienetwerk. Netcongestie speelt momenteel niet voor laadpalen aangesloten op het laagspanningsnet. Het heeft wel tot gevolg dat binnenstedelijke snelladers op het laagspanningsnet worden aangesloten en daarmee maximaal 50 kW kunnen leveren. Snelladers van 50 kW volstaan echter voor binnenstedelijk snelladen. Tegelijk kunnen laadpalen een deeloplossing zijn bij netcongestie door het toepassen van slim laden.

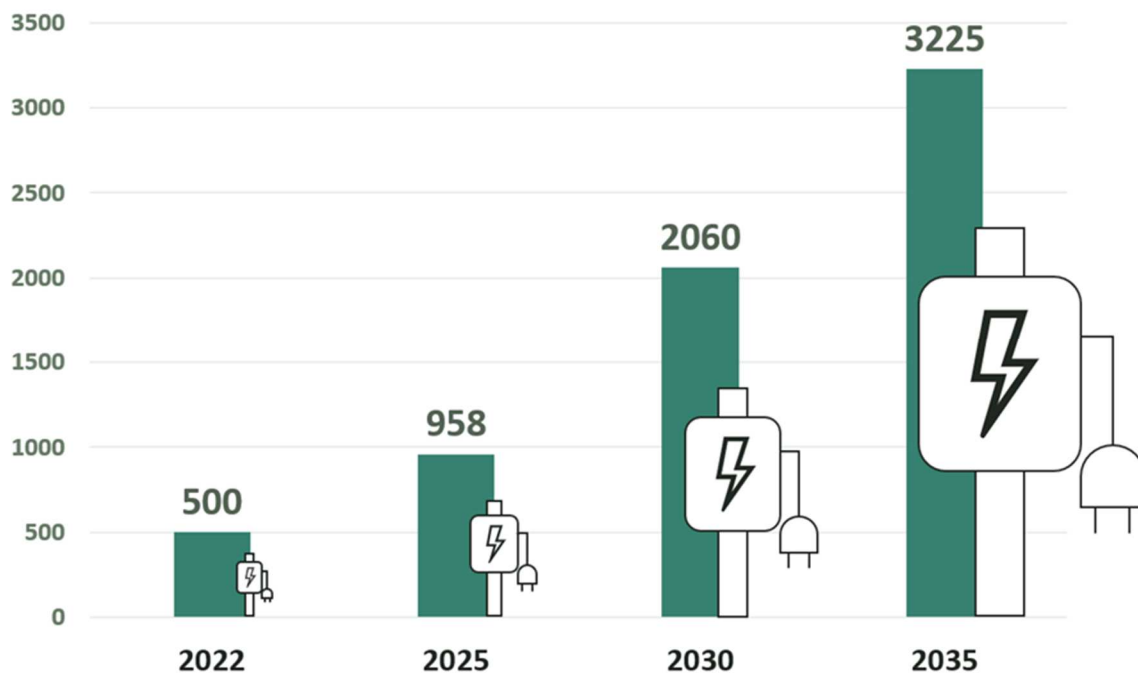
Elektrificatie van gemotoriseerd vervoer is met name zichtbaar bij personenauto's. Maar ook bij de lichtere vrachtvoertuigen binnen de logistiek is de elektrificatie ingezet. Verder wordt in de regio ook ingezet op elektrische bussen. De groei van elektrische voertuigen, met name personenauto's, vraagt om een gedegen aanpak voor de uitrol van (semi)-publieke laadinfrastructuur.

In Nieuwegein staat al op veel plekken een laadpaal op loopafstand. Bij het uitbreiden met laadpalen werken we toe naar clustering van laadpalen. Dit gebeurt in de vorm van (kleine) laadpleinen en laadstraten in de woonwijken. Laadpalen worden hier geplaatst naar laadbehoefte. Bij het aanwijzen van locaties voor toekomstige laadpleinen en laadstraten passen we participatie en communicatie met inwoners toe. Binnenstedelijke snelladers plaatsen we op strategische plekken zoals winkelcentra. We realiseren de eerste lichtmasten met geïntegreerde laadpunten in Rijnhuizen. Verder stimuleren we laadinfrastructuur op semi-publieke parkeerterreinen en privé terrein. Op enkele grote parkeerterreinen realiseren we (snel)laadinfrastructuur voor vrachtvervoer indien deze laadbehoefte er is.

Het plaatsen van de reguliere laadpalen vindt met name plaats op verzoek van elektrische rijders in Nieuwegein. Sinds september 2023 hanteren we het concessiemodel voor het plaatsen van nieuwe laadpalen. Reguliere laadpalen en snelladers worden geplaatst uit regionale concessies binnen het overheidssamenwerkingsverband MRA-E (regio Noordwest).

Openbare reguliere laadpalen geven elektrische rijders de mogelijkheid om thuis, bij de werkplek, of op bestemming te laden. In Nieuwegein zijn er momenteel ruim 440 openbare reguliere laadpalen. Laadpalen hebben doorgaans ieder 2 laadpunten wat neerkomt op ruwweg 880 openbare laadpunten. Nieuwegein staat daarmee op in de top 10 van de gemeentelijke ranglijst van aantal openbare reguliere laadpunten per 10.000 inwoners (bron: Klimaatmonitor). Voor de verwachte groei in vraag naar openbare laadpunten hanteren we de prognoses die op buurtniveau beschikbaar gesteld worden door de Nationale Agenda Laadinfrastructuur.

Naar verwachting zijn in 2025, 2030 en 2035 zijn respectievelijk 958, 2060 en 3225 openbare laadpunten (elke laadpaal heeft 2 laadpunten (stekkerdozen)) benodigd nodig om aan de laadbehoefte van elektrische auto's te kunnen voldoen (figuur hieronder).



Figuur - Verwachte groei in vraag naar openbare laadpunten (bron: ElaadNL)

Laadpalen en parkeerplekken

Door het plaatsen van laadpalen verandert niet het totale aantal parkeerplekken in een buurt. Wel verandert het gebruik van een aantal van die parkeerplekken. Niet-elektrische auto's mogen namelijk niet parkeren op een plek die is gereserveerd voor opladen.

Parkeerdruk geen reden om laadpalen niet te plaatsen

Wanneer een laadpaal bezet is, leidt dit niet direct tot een hogere parkeerdruk. De betreffende auto zou anders elders in de wijk geparkeerd staan, maar maakt nu gebruik van de laadplaats. Wanneer de gebruiker de auto verplaatst na het opladen (omdat het niet is toegestaan om te blijven staan zodra de auto vol is), kan het voorkomen dat de auto elders in de wijk parkeert en de laadplek vrij komt. Deze laadplek wordt doorgaans snel ingenomen door een andere elektrische rijder. Mocht dat niet het geval zijn, kan de parkeerdruk in de wijk tijdelijk iets toenemen. Dit betreft echter slechts een minimale en incidentele toename en is dus geen structureel effect.

Parkeerdruk vormt geen doorslaggevende reden om wel of geen laadpaal te plaatsen. De parkeerdruk is op veel locaties in Nieuwegein al hoog, met waarden boven de 85%. Als laadpalen alleen geplaatst zouden worden op locaties met een lage parkeerdruk, zou het op veel plekken niet mogelijk zijn om laadpalen te realiseren.

Bij locaties waar parkeerdrukgegevens beschikbaar zijn, wordt wel bekeken of er in de directe omgeving (op korte loopafstand) een plek met lagere parkeerdruk beschikbaar is. Indien mogelijk wordt daar een laadpaal geplaatst om de impact op de parkeerdruk te minimaliseren.

Laadplekken in relatie tot parkeerbeleid:

Een laadplek is formeel geen parkeerplaats. De laadplek gaat dan ten koste van de bestaande parkeerplaatsen. Zodra de auto is volgeladen, dient deze te worden verplaatst. De laadautobezitter doet dit steeds meer, gezien de laadkleefheffing, een soort 'parkeerkosten', omdat een andere laadauto niet ter plekke kan. Dit betekent een beperkte verhoging van de parkeerdruk op het moment dat niet wordt geladen.

Echter, in bestaande situaties met beperkte parkeercapaciteit is onvoldoende openbare ruimte voor realisatie van extra laadplekken. We hebben in 2015 dan ook besloten laadplekken te realiseren op bestaande parkeerplaatsen.

Uiteindelijk zal de fossiel aangedreven auto volledig uit het straatbeeld verdwijnen (ook wel omslagpunt genoemd) en zijn vervangen door de elektrische auto. In deze situatie kan elke auto op de laadplek gaan laden en zijn alle parkeerplaatsen beschikbaar. De termijn, waarop deze situatie optreedt, is afhankelijk van de marktontwikkelingen en het rijksbeleid. Naar verwachting wordt dit omslagpunt in 2030 bereikt.

Koersdocument parkeren 2020-2025 (2020-310):

Het Koersdocument parkeren 2020-2025 (hierna: koersdocument) is het beleid dat gebruikt wordt bij nieuwe ontwikkelingen op het gebied van parkeren, zoals nieuwbouw of transformatie, en is geen uitgebreid parkeerbeleid waarin alle aspecten van parkeren terugkomen. Daarvoor wordt veelal naar het CROW verwezen. Het CROW is een kennisinstituut voor onder andere parkeren. In het Koersdocument worden uitgangspunten en parkeernormen gegeven. Laadpalen zijn geen nieuwe ontwikkelingen of transformaties zoals bedoeld in het koersdocument, en zijn hier ook niet specifiek in benoemd. In het koersdocument wordt gesproken over het beschermen van bewoners, wat een van de leidende principes is. Dit is enkel van toepassing op nieuwe ontwikkelingen, transformaties of

woningsplitsingen. Het doel daarvan is om uit te leggen waarom er in die situaties een parkeerdrukonderzoek nodig is, waarbij de druk maximaal 85% mag zijn om parkeerplaatsen uit de openbare ruimte te gebruiken. Boven de 85% neemt namelijk het zoekverkeer en foutparkeren toe. Er is geen directe relatie tussen het koersdocument parkeren en de laadinfrastructuur.

Op het moment dat er geladen wordt, neemt de parkeerdruk niet toe. Deze auto staat namelijk op de laadplaats en niet elders in de wijk. Op het moment dat de elektrische auto's in de wijk staan op een niet laadplaats, kan de parkeerdruk nihil toenemen. Dit is het gevolg van de twee laadplaatsen in een gebied van gemiddeld 150 stuks (bij een loopafstand van 200m, die wij hanteren tussen de laadpalen. Zie ook een berekening hieronder.

Relatie met Beleidsregels en nadere regels laadinfrastructuur 2024

Vooraf wordt opgemerkt dat in raadsinformatiebrief (2017-362) is opgenomen dat de parkeerdruk geen onderdeel uitmaakt van het toetsingscriterium met betrekking tot het plaatsen van een nieuwe laadpaal in de openbare ruimte. Dit zetten we voort. Zie ook hierboven 'Laadplekken in relatie tot parkeerbeleid'.

In onderhavige nadere regels Laadinfrastructuur 2024 wordt in afwijking van het koersdocument parkeren een loopafstand van 200 meter (oppervlak $\pi * 200 * 200 = 125.664 \text{ m}^2$) tussen woning en laadpaal aangehouden. Dit betreft derhalve een 4 maal zo groot oppervlak dan bij een loopafstand van 100m, waardoor een toename in parkeerdruk door het realiseren van 2 laadplekken procentueel minder dan 2% blijft.

Laadplekken in relatie tot Omgevingsvisie

In de omgevingsvisie zijn de volgende relaties met parkeren cq laadplekken opgenomen:

2A-7 Voor parkeren zet de gemeente in op maatwerk. We kijken bij nieuwe ontwikkelingen en bij de herinrichting van de openbare ruimte of er een structureel tekort of overschot aan parkeerplekken is. Een structureel tekort aan parkeerplekken in de woonwijken probeert de gemeente op te lossen en bij een structureel overschot vervangt de gemeente parkeerplekken voor groen.

2C-15 We stimuleren elektrisch vervoer en realiseren voldoende elektrische oplaadplekken en privilegeplekken in City.

3A-5 De gemeente creëert voldoende laadzekerheid voor elektrische voertuigen en faciliteert de realisatie van een publiek laadnetwerk in de (semi)publieke ruimte.

Bezettingsgraad laadplekken:

Ieder huishouden zonder eigen parkeerplaats kan een openbare laadpaal aanvragen voor een elektrische auto.

De laaddrempel om een nieuwe laadpaal te plaatsen binnen de voornoemde 200 meter loopafstand van een woning cq aanvrager, bedraagt 3.600 kWh per drie maanden, oftewel 14.400 kWh per jaar. Anno 2024 wordt deze laaddrempel per laadpaal landelijk toegepast.

Per kWh wordt gemiddeld 5 km elektrische afstand afgelegd. Het betreft dus $14.400 * 5 = 72.000 \text{ km}$.

Een Nieuwegeins huishouden rijdt gemiddeld 17.500 km per jaar (CBS getallen). Per laadpaal moeten dus $72.000 \text{ kWh} / 17.500 \text{ km} = 4$ elektrische auto's worden bediend.

Openbaar laden versus privaat laden (laadbox aan huis)

Conform CBS heeft 50% van de woningen in Nieuwegein geen eigen parkeerplaats. Dit betreft derhalve 50% van $36.300 = 18.150$ woningen. Tevens heeft elk huishouden gemiddeld 1,4 personenauto's. $1,4$ maal $18.150 = 25.410$ personenauto's kunnen op openbare parkeerplaatsen staan.

Er zijn 1.209 elektrische auto's in maart 2024 geregistreerd. Deze rijden derhalve 1.209 maal $17.500 \text{ km} = 21.157.500 \text{ km}$ elektrisch per jaar, waarvoor $21.157.500$ maal $5 = 105.787.500 \text{ kWh}$ per jaar is benodigd.

Op dit moment zijn er 440 laadpalen in de stad. Per uur kan per laadpaal 22 kWh worden verladen, echter in de praktijk betreft dit 15 kWh per uur, ten gevolge van load-balancing door drukte op het stroomnet in relatie tot netcongestie. Tevens moeten we rekening houden met de in de praktijk populaire laadtijden, namelijk de laadpieken in de ochtendperiode en avondperiode. Gemiddeld betreft het dan 15 uren van 24 uren in een dag. Rekensom geeft: 440 laadpalen maal 15 kWh/u maal 15 uren maal 365 dagen = $36.135.000 \text{ kWh}$ kan per jaar worden verladen.

Dit is op dit moment derhalve $36.135.000 / 105.787.500 = 34\%$ van het benodigde. Het resterende gedeelte wordt verladen via het private netwerk (laadbox aan huis).

Verlengde private aansluiting (VPA) m.b.v. kabelmatten:

Steeds meer inwoners kiezen voor een elektrische auto. Er zijn al vele verschillende manieren om een elektrische auto op te laden. Een van de vormen is: de Verlengde Private Aansluiting (VPA) en deze moet aan bepaalde regels voldoen. Eén daarvan is dat de oplaadkabel die tussen de huisaansluiting en de auto over het trottoir ligt, wordt afgedekt met een kabelmat. Daar gaan we zo verder op in.

Inwoners die hun auto voor de deur willen opladen mogen dit alléén doen vanaf een elektriciteitsaansluiting op eigen grond. Daarnaast blijft de parkeerplaats waar de auto op staat openbaar, die mogen inwoners niet opeisen. Ook moeten inwoners de oplaadkabel die tussen de aansluiting en de auto over de stoep ligt, helemaal afdekken met een kabelmat. Die kabelmat moet vanwege de veiligheid aan een aantal belangrijke eisen voldoen. Dit volgt.

Wanneer mag u een oplaadkabel over de stoep leggen?

- U heeft geen eigen oprit of garage.
- Tussen uw huis of tuin en de openbare parkeerplaats ligt alleen een stoep.
- U legt de oplaadkabel en kabelmat niet op openbaar groen, een rijbaan of fietspad.
- U legt de oplaadkabel en kabelmat in een rechte lijn vanaf het laadpunt naar uw auto.
- Het oplaadpunt staat of hangt op uw eigen terrein.
- De parkeerplaats blijft voor iedereen bereikbaar. U mag de parkeerplaats niet afsluiten voor andere mensen.
- De oplaadkabel heeft een [CE-markering](#) en is niet beschadigd.
- U haalt de oplaadkabel en de kabelmat na gebruik weg en ruimt deze op eigen terrein.

Aan welke eisen moet de kabelmat voldoen?

- De kabelmat past over het hele deel van de kabel dat op de stoep ligt, minimale lengte 120cm tot maximaal 2,1 meter lang.
- De kabelmat mag niet voor overlast of gevaar zorgen.
- De kabelmat is van rubber en 40cm breed.
- De kabelmat heeft een antislipprofiel.
- De kabelmat mag maximaal vijf millimeter hoog zijn.
- De kabelmat is voorzien van een aflooprand.
- De kabelmat heeft geelzwarte strepen.



Deze kabelmat voldoet aan de eisen.

Een voorbeeld van deze mat is te aanschouwen in het Duurzaamheidsloket van de gemeente.

Wie is verantwoordelijk als er een ongeluk gebeurt?

De inwoner is zelf verantwoordelijk als er door zijn/haar kabel of kabelmat een ongeluk gebeurt. De gemeente is niet verantwoordelijk. De kabel en kabelmat dient dus zo veilig mogelijk te worden neergelegd.

Geen kabel over fietspad of rijbaan of door groen

De inwoner mag geen kabel leggen over de rijbaan, een fietspad of door openbaar groen. Dat is verboden. Ook niet als je een kabelmat gebruikt. Daarnaast moet de kabel natuurlijk ook lopen naar een plek waar parkeren is toegestaan. Als er een parkeerverbod geldt op de plek waar je de auto wilt opladen, is het ook niet toegestaan om de auto op die plek op te laden. Door het leggen van de kabel ontstaat geen (erkende) parkeerplaats. Een parkeerplaats waarnaar een laadkabel wordt gelegd, blijft openbaar. Andere auto's mogen ook op deze plek parkeren. De eigenaar van de kabel heeft geen voorkeurspositie of voorrang voor het gebruik van deze parkeerplaats.