

---

# MEMO

---

BESTEMD VOOR: De gemeenteraad  
DATUM: 20 september 2022  
ONDERWERP: Reactie op vragen van de raadscommissie van 8 september 2022 over het voorstel Integrale Laadvisie Nijkerk 2030  
VAN: Het college

---

Op 8 september 2022 heeft de kaderstellende bespreking van de Integrale Laadvisie 2030 in de raadscommissie plaatsgevonden. Naar aanleiding van de vragen van commissieleden heeft wethouder Windhouwer een viertal toezeggingen gedaan. Het gaat hier om het doorvoeren van enkele technische aanpassingen in de tekst van het raadsvoorstel en de visie, alsmede het voorzien in aanvullende informatie voorafgaand aan de behandeling in de raadsvergadering van 22 september. Via dit memo voorziet het college in de gevraagde informatie.

**Toezegging 1: De raad informeren over de precieze afspraken met Vattenfall m.b.t. de aanleg en exploitatie van openbare laadpalen.**

De gunning van de concessie publieke laadinfrastructuur aan Vattenfall is conform het programma van eisen dat de provincies Gelderland en Overijssel i.s.m. de deelnemende gemeenten hebben opgesteld. In de bijlage bij dit memo vindt u het beschrijvend document waarin de eisen uiteen worden gezet. U vindt hierin onder meer informatie over de exclusiviteit van de concessie (§ 2.5), de afgesproken laadtarieven (§ 2.7) en ruimte voor innovaties zoals integratie van laadpunten in straatverlichting (§ 2.9.10).

**Toezegging 2: De raad informeren over de verschillen tussen de oude en de nieuwe plankaart laadinfrastructuur.**

De nieuwe plankaart die in november 2022 aan het college zal worden aangeboden voor vaststelling, is in veel opzichten een doorontwikkeling van de bestaande plankaart uit 2019. De totstandkoming van de nieuwe plankaart, waarbij een algoritme op basis van een lijst plaatsingscriteria een eerste selectie van geschikte locaties aanwijst die vervolgens handmatig door ons worden getoetst en verfijnd, is grotendeels gelijk aan de oude plankaart. Belangrijk verschil is dat de nieuwe plankaart gebruikmaakt van prognoses van de laadbehoefte tot 2030, waar de vorige plankaart zich beperkte tot de laadbehoefte in 2025. Hierdoor zijn er ten opzichte van de laadlocaties uit de oude plankaart bijna 300 laadlocaties toegevoegd. De oude plankaart voorzag daardoor in de eerste plaats in dekking van laadpalen over het grondgebied, waar de nieuwe plankaart ook voorziet in verdere verdichting van het aantal laadpalen op plekken waar de toekomstige vraag het hoogst is.

**Toezegging 3: De raad informeren over de ruimte die de afspraken met Vattenfall laten voor de ontwikkeling van verlengd private laadpunten.**

De Laadvisie stelt dat verlengd private laadpunten in strijd zijn met de concessie. Nader onderzoek leert dat dit alleen geldt voor laadoplossingen waarbij een private laadpaal bij een openbare parkeerplaats wordt neergezet. Dit is namelijk in strijd met de exclusiviteit die Vattenfall geniet in het plaatsen van laadpalen in de openbare ruimte. Laadoplossingen waarbij geen private laadpaal in de openbare ruimte wordt geplaatst, maar waar uitsluitend een laadkabel wordt gebruikt tussen de stroomaansluiting op eigen terrein en de auto op de openbare parkeerplaats, zijn niet in strijd met de concessie.

Dit onderscheid tussen *verlengd private laadpunten* (=private laadpaal in de openbare ruimte) en een *verlengde privé-aansluiting* (=alleen een laadkabel in de openbare ruimte) wordt niet gemaakt in de versie van de Laadvisie (d.d. 21-06-22) die in de raadscommissie is besproken. Voor het beleid is dit onderscheid echter van wezenlijk belang. Zodoende is het nodig de Laadvisie op dit punt inhoudelijk aan te passen. Het college vraagt de gemeenteraad middels een nieuw raadsvoorstel (d.d. 20-9-22) de aangepaste versie van de Laadvisie (d.d. 20-9-22) vast te stellen. De raad ontvangt ter geleide een document waarbij de aangepaste passages ten opzichte van de oorspronkelijke versie geel zijn gemarkeerd.

**Toezegging 4: Het raadsvoorstel en de visie op enkele technische punten aan te passen.**

Eén laadpaal bevat in de regel twee laadpunten. Om verwarring over aantallen te voorkomen, wordt in de Laadvisie uitsluitend gesproken over laadpunten. Het raadsvoorstel volgt deze stijlregel niet consequent, door te spreken van 19 proactieve laadpalen in plaats van 38 proactieve laadpunten. In de nieuwe versie van het raadsvoorstel is dit aangepast.

In de Laadvisie (versie 21-6-22) is enkele keren ten onrechte de term *kilowattuur* gebruikt waar *kilowatt* behoort te staan. In de aangepaste versie (d.d. 20-9-22) is dit verbeterd.