

Informatienota voor de raad

Datum 17 augustus 2020

Onderwerp	Beantwoording artikel 45-vragen PvdA 'Elektrische laadpalen'
Versienummer	V2.0

Portefeuillehouder W. Dogger

Informant J. van Doorne
Afdeling Ruimte en Economie / ZWRE
Telefoon 038 498 32 48
Email J.van.Doorne@zwolle.nl
Bijlagen

Wij stellen u voor kennis te nemen van:

De beantwoording van artikel 45-vragen van de PvdA met als onderwerp 'Elektrische laadpalen'

Datum 17 augustus 2020

Inleiding

De PvdA heeft een aantal vragen gesteld over het proces, de voortgang en de voorwaarden waaronder laadpalen in Zwolle worden geplaatst.

Kernboodschap

1. *Hoeveel (publieke en semipublieke) laadpalen staat er nu in Zwolle?*
 - a. *Hoe groot is de groei hierin de afgelopen jaren?*

Antwoord:

Er zijn in Zwolle in de afgelopen jaren in totaal 147 (semi) openbare laadpalen gerealiseerd, waarvan 44 in de parkeergarages en 103 laadpalen in de openbare ruimte. Van deze 103 laadpalen zijn er 37 laadpalen gerealiseerd tot aan de start van de concessie met Allego begin 2018. De overige 66 laadpalen zijn binnen de huidige concessie met Allego gerealiseerd. In 2018 (14) en 2019 (21) zijn in totaal 35 openbare laadpalen gerealiseerd en in de 1e helft van 2020 nog eens 31. Voor de 2e helft van 2020 zijn er op dit moment ruim 40 aanvragen voor een laadpaal in procedure die we nog dit jaar verwachten te realiseren. Eind 2020 zouden we daarmee tenminste circa 180 (semi) openbare laadpalen in Zwolle hebben. Dit is exclusief laadpalen bij bijvoorbeeld bedrijfspanden, horecagelegenheden of tankstations.

2. *Hoe staat het met de realisatie van de 200 laadpalen?*

Antwoord:

Met de (verwachte) aantallen van 2020 liggen we op koers van onze ambitie. In 2018 tot en met de 1e helft van 2020 zijn, zoals hiervoor aangegeven, in totaal 66 laadpalen gerealiseerd. Hierdoor moeten er in de resterende periode nog 135 gerealiseerd worden om aan de doelstelling te voldoen. Wanneer in de tweede helft van 2020 alleen maar de huidige 40 aanvragen gerealiseerd zouden worden, moeten er in de twee jaren erna nog circa 100 gerealiseerd worden, wat neer komt op gemiddeld 50 per jaar. Dit aantal ligt lager dan de verwachte ruim 70 laadpalen die we in 2020 denken te realiseren.

3. *Hoe lang duurde de afhandeling van een aanvraag gemiddeld in 2019?*

Antwoord:

In 2019 was de doorlooptijd van een aanvraag gemiddeld genomen circa 9 maanden.

4. *Wat is er gedaan om het proces te verbeteren sinds november 2019?*

Antwoord:

Eind 2019 is er besloten extra capaciteit in te schakelen binnen de gemeente Zwolle om de aanvragen te verwerken. Halverwege het 2e kwartaal van 2020 zijn deze extra medewerkers ook daadwerkelijk gestart. Naast het wegwerken van de opgelopen achterstand wordt ook actief ingezet op het gezamenlijk met Allego optimaliseren van het aanvraagproces.

Datum 17 augustus 2020

5. *Welke streeftijd hanteert het college bij aanvragen?*

Antwoord:

Het proces voor het aanvragen van een openbare laadpaal bestaat uit een aantal stappen. Binnen deze stappen is de gemeente Zwolle één van de schakels in het hele proces. Op www.openbaarladen.nl/hoe-werkt-het is het aanvraagproces in 6 overzichtelijke stappen schematisch weergegeven.

Aanvullend op dit proces schrijft de gemeente Zwolle tussen stap 3 en 4 de omliggende percelen aan om de bewoners te informeren over het voorgestelde besluit en de voorgenomen locatie. Voor de bewoners is het vervolgens mogelijk om hierop een zienswijze in te dienen, waarbij gemotiveerd dient te worden aangegeven waarom men het niet eens is met de voorgestelde locatie. Wanneer er een zienswijze binnen komt kan er besloten worden op zoek te gaan naar een alternatieve locatie. Het proces van aanschrijven en mogelijkheid tot zienswijzen begint dan volledig opnieuw. Wanneer er een definitieve locatie is gevonden wordt er een verkeersbesluit gepubliceerd zoals beschreven in stap 4.

Ondanks het gehanteerde uitgebreidere proces en gelet op de wettelijk vastgelegde termijnen streeft het college nog altijd naar een doorlooptijd van 26 weken.

6. *Hoe lang duurt de afhandeling van een gemiddelde aanvraag inmiddels?*

Antwoord:

De gemiddelde doorlooptijd van een aanvraag is op dit moment nog altijd circa 9 maanden. Sinds het tweede kwartaal van 2020 is er extra personele capaciteit beschikbaar. De verwachting is dat de gemiddelde doorlooptijd van de aanvraag de komende tijd merkbaar gaat afnemen als gevolg van de genomen maatregelen.

7. *Bij welk aandeel van de aanvragen maken omwonenden bezwaar?*

a. *In hoeveel van deze gevallen leidt dit tot vertraging of annulering?*

Antwoord:

Een globale schatting is dat circa 50% van de omwonenden een zienswijze tegen een voorgenomen locatie indient. In nagenoeg alle gevallen is men het niet eens met de plaatsing van een laadpaal in hun buurt, omdat dit ten koste gaat van een parkeerplaats voor auto's die rijden op fossiele brandstof. In nagenoeg alle gevallen leidt dit tot vertraging, omdat we als gemeente in geval van een zienswijze gaan zoeken naar een alternatieve locatie. Hierbij start ook het proces van aanschrijven en zienswijzen opnieuw.

Datum 17 augustus 2020

8. *Deelt het college de ambitie van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur om te komen tot 1,7 miljoen laadpunten in 2030?*

Antwoord:

Het college deelt de ambitie van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (kortweg: NAL) om te streven naar emissieloze mobiliteit. In zowel onze Mobiliteitsvisie 2030 als het Plan van Aanpak 'Zwolle geeft Energie 2018 - 2022' hebben we hiertoe speerpunten ten aanzien van duurzame en energiezuinige mobiliteit en fosfielvrij verkeer opgenomen.

Uiteraard heeft ook Zwolle kennis genomen van de NAL en de daarin genoemde ambities. Voor de helderheid wordt opgemerkt dat het landelijke aantal van 1,7 miljoen laadpunten zoals opgenomen in de NAL alle laadinfra betreft, dus:

1. Snellaadpunten (onder andere bij tankstations),
2. Semi-publieke laadpunten (onder andere in parkeergarages),
3. Publieke laadpunten (in de openbare ruimte)
4. Private laadpunten (op eigen terrein)

Daarbij kunnen er 2 laadpunten per laadpaal bediend worden. Het aantal benodigde laadpalen ligt daarmee ongeveer een factor 2 lager dan het aantal laadpunten. De inzet van de gemeente is voornamelijk gericht op de derde categorie, de publieke laadpunten.

In de NAL is als randvoorwaarde om deze 1,7 miljoen laadpunten te realiseren een verkorting van de doorlooptijden en een strategische plaatsing van laadinfrastructuur voordat de vraag ontstaat opgenomen. Zwolle onderschrijft de wens tot een verkorting van de doorlooptijden, maar kiest daarbij wel voor haar eigen aanpak. Als gemeente hechten we veel waarde aan een helder en transparant proces, waarbij de belanghebbenden actief worden geïnformeerd over de voorgenomen plaatsing van een laadpaal. Afwijkend van de in de NAL genoemde randvoorwaarde kiest Zwolle er voorsnag voor om alleen vraaggestuurd laadpalen plaatsen. Dit betekent dat er binnen de huidige concessie met Allego alleen laadpalen in de openbare ruimte worden geplaatst wanneer hiervoor een concrete en goedgekeurde aanvraag ligt. Er worden in Zwolle weinig strategische laadpalen in de openbare ruimte geplaatst voordat de vraag ontstaat.

9. *Hoeveel laadpalen denkt het college nodig te hebben in 2030?*
a. Hoeveel moeten er daarvoor jaarlijks worden bijgeplaatst in Zwolle

Antwoord:

De daadwerkelijke behoefte aan het aantal laadpalen hangt zeer sterk af van de technologische ontwikkelingen in de komende jaren en de behoefte binnen Zwolle. Zoals onder vraag 8 aangegeven plaatsen we als gemeente alleen vraaggestuurd. Het aantal aanvragen bepaalt daarmee de hoeveelheid. Als we ons zouden baseren op de NAL zouden er in Overijssel in 2020 bijna 2.400 publieke laadpunten nodig zijn, in 2025 bijna 7.700 en in 2030 bijna 27.000. Uitgaande van 2 laadpunten per laadpaal betekent dit 13.500 publieke laadpalen in Overijssel. Aangenomen dat het aandeel van Zwolle ongeveer 10% is van heel Overijssel, dan betekent dit circa 1.350 laadpalen in Zwolle in 2030, wat neer komt op het plaatsen van gemiddeld 135 laadpalen per jaar.

Datum 17 augustus 2020

10. *Deelt het college de opvatting dat er meer nodig is dan waar tot nu toe met 200 palen op wordt ingezet?*

a. *Zo ja, hoe wil het college daar invulling aan gaan geven?*

Antwoord:

Eind 2020 verwachten we tenminste circa 180 (semi) openbare laadpalen in Zwolle te hebben. Aangevuld met de circa 100 extra laadpalen vanuit de ambitie komt het aantal laadpalen in Zwolle daarmee op tenminste 280. Doordat we als gemeente vraaggestuurd plaatsen is het college van mening dat we blijven voorzien in de behoefte.

11. *Is het college het met de PvdA eens dat er meer gemeentelijke regie gevoerd moet worden in het plaatsen van laadpalen?*

a. *Zo nee, waarom niet?*

Antwoord:

Op dit moment wordt vanuit de gemeente al regie gevoerd op het plaatsen van laadpalen. Als gemeente hebben we locaties vastgesteld voor het plaatsen van laadpalen. Wanneer er door een bewoner een laadpaal wordt aangevraagd, wordt door Allego op basis van een kaart ¹ met door de gemeente Zwolle vastgestelde locaties een geschikte locatie bepaald voor het plaatsen van de laadpaal binnen 200 meter van het adres van de aanvrager.

Vervolgens wordt op verzoek van Allego door de netbeheerder bekeken of de beoogde locatie in de buurt van het stroomnet is waar de laadpaal op kan worden aangesloten. Na deze kabelcheck doet Allego een plaatsingsvoorstel voor de laadpaal aan de gemeente Zwolle. Als gemeente moeten wij instemmen met de beoogde locatie, waarna Allego contact opneemt met de aanvrager over de beoogde locatie en worden de direct omwonenden door de gemeente aangeschreven over de voorgestelde locatie.

Met dit proces en de uitgangspunten willen we niet alleen regie voeren, maar ook transparant zijn richting de betrokkenen en daarnaast waarborgen dat de laadpaal niet alleen een pívédoel maar ook een algemeen doel dient. Tot slot willen we hiermee zorgen voor een dekkend en steeds fijnmaziger netwerk van laadpalen, zowel in de wijken als stadsbreed.

12. *Is het college het met de PvdA eens dat niet alleen op behoefte geplaatst moet worden, maar dat de toekomst van elektrisch rijden vraagt om het proactief realiseren van een dekkend netwerk?*

a. *Zo nee, waarom niet?*

1

<https://zwolle.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=37c8f21b59b3444995f1b500f823d0e2>

Datum

17 augustus 2020

Antwoord:

Binnen de gemeente Zwolle is er bewust voor gekozen om alleen vraaggestuurd laadpalen te plaatsen. Deze keuze is zowel financieel als beleidsmatig ingegeven. Voor het vraaggestuurd plaatsen van laadpalen hoeft de gemeente geen bijdrage te betalen. De concessiehouder (Allego) betaalt het plaatsen van de paal en verdient dit weer terug met de verkoop van de geleverde stroom. Wanneer er strategisch laadpalen geplaatst worden, is het maar de vraag of deze paal gebruikt wordt. Om deze onredabele kosten af te dekken moet de gemeente ruim € 1.000,- per strategische laadpaal bijdragen.

Ook vanuit beleidsmatig oogpunt is er nog geen aanleiding om extra laadpalen te plaatsen zolang er nog vraaggestuurd geplaatst kan worden. De aanwezigheid van een (strategische) laadpaal is voor de meeste mensen geen aanleiding om te kiezen voor een elektrische auto. Deze keuze wordt nog altijd ingegeven vanuit financieel, of principieel oogpunt.

Tot slot is het ook maar de vraag of het realiseren van een strategische laadpaal juridisch haalbaar is. Om een laadpaal vrij te houden voor elektrische auto's moet de parkeerplaats hiertoe aangewezen worden en mogen auto's op fossiele brandstoffen hier niet meer parkeren. Dit ligt nu al vaak erg gevoelig binnen een wijk wanneer er een concrete aanvraag ligt, maar voor een strategische laadpaal kan dit nog gevoeliger liggen, omdat het kan betekenen dat deze (vrijwel) nooit gebruikt wordt.

13. *Is het college bereid de raad bij de aanstaande begrotingsbehandeling een voorstel voor te leggen waarmee op Zwols niveau voldaan wordt aan de ambitie uit de Nationale Agenda Laadinfrastructuur?*

Antwoord:

Zoals aangegeven bij het antwoord onder vraag 10 en 12 is het college van mening dat we als gemeente met de aanpak van vraaggestuurd plaatsen van laadpalen op dit moment kosteneffectief voorzien in de behoefte aan openbare laadinfrastructuur.

Daarnaast hebben we ons als gemeente aangemeld voor de GO-RAL. Dit is een samenwerkingsverband waarbij de provincies Gelderland en Overijssel in overleg met gemeenten en netbeheerders aan een Regionale Aanpak Laadinfrastructuur werken, onder de agenda van het overkoepelende Klimaatakkoord en de hieruit voortgekomen Nationale Agenda Laadinfrastructuur (kortweg: NAL). Deze samenwerking moet zich uiteindelijk vertalen in een integrale gemeentelijke visie op laadinfrastructuur. Het streven van de provincies is dat deze Regionale aanpak laadinfrastructuur eind 2020, of begin 2021 gereed is. Deze aanpak vormt vervolgens de basis voor de gemeentelijke visie en het plaatsingsbeleid.

Gelet op voorgaande wil het college de huidige, voornamelijk vraaggestuurde aanpak, blijven continueren en in afwachting van de Regionale aanpak niet nu (al dan niet tijdelijk) een andere strategie gaan toepassen.



Datum 17 augustus 2020

Openbaarheid

Openbaar

Burgemeester en Wethouders van Zwolle,

de heer P.H. Snijders, burgemeester

mevrouw mr. I. Geveke, secretaris