

**Informatienota voor de raad**

Datum 2 november 2021

|              |                                                                                                               |
|--------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Onderwerp    | Beantwoording artikel 45-vragen D66 en ChristenUnie 'Zorg voor meer laadpalen, bijvoorbeeld in lantaarnpalen' |
| Versienummer | V1.1                                                                                                          |

Portefeuillehouder W. Dogger

Informant J. van Doorne/ M. Corée  
Afdeling Ruimte en Economie/ Leefomgeving en Mobiliteit  
Telefoon 038 498 32 48  
Email [J.van.Doorne@zwolle.nl](mailto:J.van.Doorne@zwolle.nl)  
Bijlagen

**Wij stellen u voor kennis te nemen van:**

De beantwoording van artikel 45-vragen van D66 en de ChristenUnie met als onderwerp 'Zorg voor meer laadpalen, bijvoorbeeld in lantaarnpalen'

Datum 2 november 2021

## Inleiding

Steeds meer mensen stappen over van een auto met verbrandingsmotor naar een elektrische auto. Dit is een positieve ontwikkeling die goed is voor een gezonder leefklimaat en het tegengaan van klimaatverandering. Toch blijkt het keer op keer erg moeilijk om op een enigszins redelijke termijn een laadpaal geplaatst te krijgen op straat, aldus D66 en de ChristenUnie. Met deze informatienota reageren wij op de op 2 oktober 2021 gestelde vragen van de fracties van D66 en de ChristenUnie.

## Kernboodschap

1. *Heeft het College kennisgenomen van het artikel “We gaan massaal elektrisch rijden, maar dan volgt een nieuw probleem: ‘Dit is doodzonde’?”*

Antwoord:

Ja.

2. *Herkent het College de klachten over de trage plaatsing van laadpalen?*

Antwoord:

Het college is bekend met een aantal klachten op specifieke locaties.

3. *Wat is op dit moment de tijd tussen het aanvragen van een laadpaal en de plaatsing er van?*

Antwoord:

De huidige doorlooptijd tussen aanvraag en realisatie is gemiddeld 26 weken. Dit is conform de streeftijd van het college.

Voor de volledigheid wordt hierbij opgemerkt dat in deze doorlooptijd ook de wettelijke termijnen van 18 weken voor de netbeheerder voor het realiseren van de netaansluiting en 6 weken voor het ter inzage leggen van het benodigde verkeersbesluit zijn opgenomen. In de praktijk worden deze beide termijnen ook volledig gebruikt. Daarnaast zit in deze doorlooptijd ook de door de gemeente Zwolle ingebouwde extra participatiestap waarbij de bewoners geconsulteerd worden over het voorgestelde besluit en de voorgenomen locatie. Voor een nadere toelichting hierop verwijzen wij graag naar de beantwoording van vraag 5 van eerdere artikel 45 vragen van de PvdA over Elektrische laadpalen die op 27 augustus 2020 aan uw raad zijn overgedragen.

4. *Is het effect van de eerdere ingrepen van het college om de plaatsingstijd te versnellen al zichtbaar?*

Antwoord:

Ja, zoals aangegeven bij het antwoord op vraag 3 is de doorlooptijd sinds 2019 door de ingrepen van het college teruggebracht van circa 9 maanden naar circa 6 maanden (26 weken).

Datum

2 november 2021

5. *Hoe kijkt het College naar de gestelde ambitie van 1900 laadpalen in 2030 in het licht van de huidige ontwikkelingen in het gebruik van elektrische auto's?*

Antwoord:

Zwolle baseert haar ambitie op de landelijk gebruikte prognose laadinfrastructuur personenauto's van ElaadNL. Volgens prognoses die voortkomen uit het Klimaatakkoord zijn in 2030 landelijk naar schatting 1,7 miljoen laadpunten nodig. Voor Gelderland en Overijssel betekent dat een verwacht aantal laadpunten voor personenvoertuigen van 300.000 in 2030. Voor de gemeente Zwolle is dit circa 1900 publieke laadpunten in 2030. Aangezien vrijwel elke laadpaal beschikt over twee laadpunten is de ambitie voor Zwolle geen 1.900, maar 'slechts' 950 laadpalen. Hierbij wordt wel opgemerkt dat de daadwerkelijke behoefte sterk afhangt van de technologische ontwikkeling in de komende jaren, en de specifieke behoefte binnen Zwolle.

De gemeente Zwolle heeft zich recentelijk aangesloten bij de nieuwe collectieve concessie van de provincies Overijssel en Gelderland die nu wordt aanbesteed om te adequaat te kunnen handelen naar de gestelde ambitie. Om invulling te geven aan de doelstellingen van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (kortweg: NAL) en de steeds groter wordende behoefte aan publieke laadinfrastructuur wordt in deze concessie gekozen voor zowel een proactieve als planmatige uitrol van laadpalen.

6. *Heeft het College kennis genomen van het voornemen de gemeente Arnhem om in nieuwbouwwijken alle lantaarnpalen een dubbelfunctie te geven als laadpaal?*

Antwoord:

Ja.

7. *Ziet het College dit initiatief, net als D66, als een mooie kans om nieuwbouwwijken van een uitmuntende laadinfrastructuur te voorzien en zo de huidige trage procedure te versnellen?*

Antwoord:

Het college vindt het opladen van elektrische auto's via een lantaarnpaal een interessante ontwikkeling en volgt deze op de voet. Op ambtelijk niveau is dan ook contact gelegd met de gemeente Arnhem voor nadere informatie. Hieruit blijkt onder andere dat deze zogenaamde laadlantaarns eigenlijk een soort laadplein zijn. Het betreft dan ook niet alle lantaarnpalen, maar het gaat telkens om een cluster van circa 10 laadlantaarns, of 20 laadpunten.

Elk cluster heeft een eigen aansluiting op het elektriciteitsnet en per cluster is een extra elektriciteitskast nodig waar de hardware voor de laadlantaarns in zit. Ook moet de locatie van de laadlantaarns en parkeervakken op elkaar afgestemd zijn en mag de afstand tussen de elektriciteitskast en de laadlantaarns niet te groot zijn. Daarnaast moeten deze laadpleinen in nieuwbouwwijken separaat worden aanbesteed aangezien een laadplein buiten zowel de huidige als de toekomstige laadconcessie valt. Dit betekent extra kosten voor onder andere de aanbesteding, de benodigde voorzieningen en het realiseren van de laadlantaarns.

Datum

2 november 2021

Verder merkt het college op dat de grootste weerstand van bewoners tegen een laadpaal op dit moment wordt ervaren in bestaande wijken met een relatief hoge parkeerdruk en niet in nieuwbouwwijken. Tot slot heeft de keuze voor een laadlantaarn of een conventionele laadpaal in beginsel geen invloed op de doorlooptijd van de procedure.

8. *Is het College voornemens om bij de verdere ontwikkeling van nieuwbouwwijken de Arnhemse aanpak over te nemen? Zoja, wordt daarbij de mogelijkheid van bidirectioneel laden bij betrokken?*

Antwoord:

Het college is, gelet op de eerder genoemde overwegingen, op dit moment niet voornemens om op korte termijn de Arnhemse aanpak over te nemen.

De mogelijkheid van bidirectioneel laden (oftewel Vehicle-to-Grid (kortweg: V2G)) is het terug leveren van energie uit de auto. Momenteel zijn er echter nagenoeg geen elektrische auto's of laadpalen die V2G, ondersteunen. Naar verwachting zal deze ontwikkeling wel gaan plaatsvinden. Hiervoor is allereerst ISO 15118 nodig. ISO 15118 is de communicatiestandaard die communicatie tussen een elektrische auto en de laadpaal mogelijk maakt. Op die manier kan de capaciteit van het elektriciteitsnet afgestemd worden met een elektrische auto. Wanneer ISO 15118 officieel wordt erkend in de markt dient de nieuwe Concessiehouder binnen een jaar na de officiële bekendmaking deze op de laadpalen te implementeren. De laadpalen binnen de nieuwe concessie dienen bij plaatsing hardwarematig reeds geschikt te zijn voor V2G. Dit betekent onder andere dat de meter in de laadpaal geschikt is om de energie op een separaat telwerk te registreren. De mogelijkheid tot bidirectioneel laden wordt dus meegenomen in de eerder genoemde nieuwe concessie waar we als Zwolle aan deelnemen.

9. *Ziet het College ook mogelijkheden om exploitanten uit te dagen opslag (zoals een Powerwall) te combineren met laadvoorzieningen, om de belasting van het elektriciteitsnet te beperken?*

Antwoord:

Ja. Hierbij wordt wel opgemerkt dat dit soort innovaties geen onderdeel zijn van de nieuwe concessie. De concessie biedt echter wel de ruimte om dit soort innovatieve pilots te implementeren.



Datum

2 november 2021

**Openbaarheid**

Deze informatienota is openbaar

Burgemeester en Wethouders van Zwolle,

voorzitter, Peter Snijders

secretaris, Dick Emmer