Bijlage Verslag participatie

In het traject van proactieve plaatsing hebben we de eerste plankaart ter inzage gelegd en hebben inwoners kunnen reageren op de voorgestelde locaties. Ook heeft de gemeente de plankaart en deze integrale laadvisie afgestemd met het Platform Duurzaam.

Reacties op plankaart
De concept plankaart is ter inzage gelegd bij de balie van het gemeentehuis en is via de website van de gemeente te bekijken. Gedurende de ter inzagelegging hebben 124 unieke bezoekers de webpagina van de gemeente over de plankaart bezocht. Daarvan hebben 3 inwoners een reactie ingestuurd. Deze 3 reacties hebben niet geleid tot een wijziging van de voorgestelde locaties in de plankaart.

Twee bewoners hebben de vraag gesteld waarom er op de plankaart geen oplaadpalen in de wijk Luchen en Genoenhuis gepland zijn. In beide wijken werd echter binnen enkele weken een extra oplaadpaal geplaatst. Voor beide locaties zijn enkele maanden geleden aanvragen ingediend, waarbij de volledige procedure afgerond is en de oplaadpalen geplaatst konden worden. Deze oplaadpalen doorlopen echter een ander traject waardoor deze niet op de plankaart zijn weergegeven. De bewoners die deze melding gemaakt hebben, zijn hierover geïnformeerd. De derde melding betrof een vraag van een bewoner die benieuwd was naar de status van zijn aanvraag voor een oplaadpaal in de buurt van zijn woning. Deze vraag staat ook los van de plankaart. Deze bewoner is geïnformeerd dat deze aanvraag in behandeling is genomen, los staat van de plankaart en om die reden daar niet in is opgenomen.

Het Platform Duurzaam heeft nav de plankaart vooral vragen gesteld en niet op specifieke locaties gereageerd.

Reactie Platform Duurzaam op concept laadvisie

De tekstuele opmerkingen van het Platform Duurzaam zijn aangepast. En waar mogelijk is ook de tekst nav opmerkingen aangepast. Hieronder reactie op andere opmerkingen, suggesties en vragen:

- Bi-directioneel laden veronderstelt inderdaad flexibel laden (niet aangepast)
- Je geeft aan: voorkomen laadpaalkleven belemmert flexibel laden; met laadpaalkleven wordt bedoeld dat de auto aan de laadpaal blijft terwijl deze al wel is opgeladen en dat is niet de bedoeling. Een eigenaar krijgt berichtje zodra auto opgeladen is. Tussen bepaalde tijdvensters wordt dan verwacht dat de eigenaar de auto verplaatst en ruimte maakt voor een nieuwe e-rijder. Bij flexibel laden wordt geladen als er meer stroom op het netwerk beschikbaar is. De auto is dan nog niet volgeladen en dan is het dus geen laadpaalkleven.
- Welk marktmodel ontstaat er bij VKE? Bij Vrije Energie Keuze mag de laadpaalexploitant een installatievergoeding in rekening brengen bij de stroomleverancier. Daar heeft de laadpaalexploitant zijn business case op moeten baseren.
- Prognose laadpunten: er is inderdaad rekening gehouden met private laadpunten, die staan niet in de tabel. -> is in de tekst verduidelijkt
- Eigen laadpaal: Is dan parkeren op eigen terrein noodzakelijk? Dus laadinfrastructuur inclusief opstelplaats voertuig? Dan dient ook op het eigen terrein geparkeerd te worden. Je mag geen kabel over de stoep leggen, dat is in de APV ook opgenomen. -> toegevoegd aan tekst .
- Een kabel over of onder de stoep is nu net interessant voor woningeigenaren, om daarmee het eigen huis van een accu te voorzien en goedkoop te laden met eigen PV. Hier moet de wet dan maar aangepast worden, om het minder ‘complex’ te maken. <- Via VKE (Vrije energie Keuze) zou je wel je eigen opgewekte stroom in jouw auto kunnen laden via een openbare laadpaal. Dat is het idee van proposities die kunnen ontstaan door VKE mogelijk te maken.
- Exclusieve concessie: Er is dus geen redundancy! Als deze CPO bv gehackt wordt of failliet gaat of in storing valt, kan dat grote laadproblemen geven in de hele provincie! Twee onafhankelijke systemen parallel is betrouwbaarder. Is er al een betrouwbaarheidanalyse uitgevoerd? <-dit is wel nodig om een interessant bod van een laadpaalexploitant te krijgen. Overigens is er wel een soort backup. Doordat in het verleden andere partijen laadpalen hebben geplaatst zijn niet alle laadpalen in handen van Vattenfall, de huidige exploitant. Park en charge beheert ook een deel van de laadpalen in onze gemeente en de regio.

- Thuis laden dominante plek: dat staat in het stukje over de ladder van laden. -> tekst in tabel aangepast
- Definitie laadpaal en laadpunt toegevoegd
- Subsidie van €1000 voor een laadpaal bij onvoldoende gebruik: die ontvangt de CPO van de provincie. De reden hiervoor is dat via het proactieve plaatsen ook palen geplaatst worden die in eerste instantie wellicht nog onvoldoende goed gebruikt worden. Het proactieve plaatsen is bedoeld om e-rijden te stimuleren.
- Groenvoorzieningen zijn leidend: Hier is wel wat nuancering gewenst. Het laden van bv 3500kWh/j leidt tot het besparen van pakweg 500 liter/j benzine, hetgeen enorme milieuvoordelen heeft. Het mag niet zo zijn dat groen voorkomt dat er een laadpaal komt. Doorgeschoten groenbeleid ! <- we hanteren het principe dat we een locatie zoeken waarbij er geen groen hoeft te sneuvelen. Groen heeft een belangrijke functie in de wijk.
- Geen toestemming voor een private verlengde aansluiting: Onveilige situaties Vergezocht… Toe-eigenen Hoe dan? Op een lege plek kan iedereen parkeren, dat blijft zo. <-onveilig heeft te maken met kabel over de stoep en struikelen over kabels, rollators die blijven hangen, etc. Met toe-eigenen van een plek wordt bedoeld dat de eigenaar dan voor de deur wil kunnen parkeren om zijn kabel te kunnen leggen of omdat hij daar bij het parkeervak een aansluitmogelijkheid heeft gemaakt voor de stekker. Dat is dus niet toegestaan.
- Inwoners moeten duur laden via openbare laadpaal: dat valt wel mee. Uit deze aanbesteding is een erg aantrekkelijk bod gekomen, bij dit bod zou er maar een klein prijsverschil zijn tussen thuis laden en via een openbare laadpaal. Dat is via andere aanbieders wel eens anders, zoals bijv. Allego. Er zou wel een prijsverschil moeten zijn tussen openbaar laden en thuis laden om te voorkomen dat mensen die eigenlijk thuis kunnen laden toch een openbare paal in de buurt gebruiken. Dat zou druk op de openbare ruimte leggen door extra parkeren en een grotere vraag naar openbare laadpalen. Prijzen hangen ook af van de laadpasverstrekker, maar ter indicatie Allego €0,37/kWh, Vattenfall €0,22/kWh, gemiddelde stroomprijs (website Milieucentraal) €0,22/kWh <- dat lijkt nu overigens gelijk te zijn aan de Vattenfall prijs
- Vragen over data van de laadpalen, data uitgesplitst per energieleverancier?: er wordt nog geen gebruik gemaakt van de mogelijkheid tot VKE dus het is één leverancier, met bezettingsgraad wordt bedoeld of er een auto aan een laadpunt is aangesloten.

Reactie Platform Duurzaam op het kennisdocument privaat laden in de openbare ruimte

Ik heb dit gelezen maar niet alle conclusies zijn wat mij betreft correct. Het gaat dan om de zinnen met: “*lijken niet op te wegen*” en “*lijken er geen steekhoudende argumenten*”.
De gemakkelijkste oplossing is om privaat laden niet toe te staan. Sta je het wel toe, dan moeten er condities bedacht worden en dat is meer werk. Maar ik denk dat het de moeite waard is. Het is ook een politieke keuze om dit wel of niet te doen.

VKE is er nog niet, en het zal ongetwijfeld niet gratis zijn. Zonnepaneel-eigenaren betalen bij thuisladen feitelijk alleen het tarief van de vermeden terugleveropbrengst, ca 6 ct/kWh.