Beantwoording vragen PvdA-fractie

1. Hoe wordt de Laadpalenvisie afgestemd met Omgevingsvisie, Omgevingsplan, Regionale en plaatselijke energiestrategie, Parkeernormennota; GVVP Hattem en Ambitiedocument Binnenstad en Programma Duurzaamheid?

   De Laadpalenvisie is een uitwerking van het programma Duurzaamheid en sluit naadloos aan bij de inhoudelijke lijn van de concept Omgevingsvisie en de RES. Met het GVVP is ook geen strijdigheid. De Nota Parkeernormen is al weer wat ouder document. Bij een nieuwe parkeernota zal aangesloten worden op de lijn van Laadpalenvisie. Hetzelfde geldt voor het nog op te stellen Omgevingsplan.

2. Als er in 2030 500 laadpalen zijn, hoeveel daarvan zijn dan privé, hoeveel publiek?

   De plankaart zou laten zien hoe veel van de openbare laadpalen op een laadplein, zoals bijvoorbeeld op de Bleek, gerealiseerd worden.

		##2025	##2030	##2035
A. Laadpleinen	X25			
B. Laadpunten	X1	100	190	410
C. Prive oplaadpunt	X1	390	790	1460
Oplaadpunten (A x 25 +B + C)	Totaal	500	980	1870

3.

4. Hoe gaat de gemeente de laadsessies betaalbaar houden?

   Door het aansluiten met de provinciale concessie wordt de prijs voor het opladen goedkoper. Een van de toetsingscriteria van de aanbesteding is de laadprijs.

5. Hoe gaat de gemeente de regie houden, als de laadpalen van een extern bedrijf zijn?

   Terwijl een externe partij de laadpalen exploiteert houdt de gemeente regie over het aantal laadpalen en de locaties waar deze worden geplaatst.

6. Gaat Hattem regels stellen in welke straten geen privé laadboxen geplaatst mogen worden om overbelasting van de kabels te voorkomen of worden de inwoners dan verplicht mee te doen aan slim laden?

   Voor enkele laadpalen in een straat beschikt het leidingnet in Hattem over voldoende capaciteit. Voor pleinen, zoals de Bleek, is de gemeente in gesprek met Liander om ervoor te zorgen dat het leidingnet meegroeit met de vraag naar laadvoorzieningen.

7. Hoe reëel is het dat met de stijging van de zeespiegel en hogere dijken langs de rivieren het parkeerterrein bij de Haven van laadpalen c.q. een laadplein kan worden voorzien? Met het oog op IKC1 kan beter gekozen worden voor een deelautopark onder de te bouwen zorg en onderwijsgebouwen.

Op dit moment is er geen plan om bij de haven laadpalen te plaatsen. Zodra de marktontwikkelingen palen in overstromingsgebieden mogelijk maken, is het zeker een optie om er laadpalen te plaatsen.

8. Wat zijn de kosten voor de 4-6 laadpleinen op korte termijn? (de Bleek, Kleine Gracht, Parkeergarage centrum, De Marke, parkeerlocatie Watermulderterrein en locatie de Zaaier)

   Voor het plaatsen van een strategische laadpaal kan met een bedrag van €1.000-€1.5000 rekening worden gehouden. Voor een hele laadplein zou dit bedrag per paal lager uitvallen. Echter is het maatwerk en de kosten voor leidingen en dergelijke kosten moeten individueel per locatie worden berekend.

9. Hoe kan gemeentelijke belasting/ parkeergeld gebruikt worden om het gebruik van deelauto's te stimuleren en het gebruik van eigen auto's te ontmoedigen?

   Dit is een vraag die vooral betrekking heeft op deelauto's en minder op de laadpalenvisie. Op dit moment liggen er geen plannen om autobezit te ontmoedigen door middel van (gemeentelijke) belasting op betaald parkeren. We werken wel met deelauto's als alternatief voor eigen autobezit.

10. Waar komt de berekening van 350 uur gemeentecoördinatie vandaan als de laadpalen geplaatst en beheerd worden door een externe partij?

    Voor het beoordelen van laadlocaties, het opstellen van verkeersbesluiten, het betrekken van inwoners en regionale afspraken zijn uren voor de coördinatie door de gemeente gevraagd.

11. Is het tempo van plaatsen van 4 laadpalen voldoende? Hoe kan de gemeente snel handelen als dat niet zo is? (elke 2 jaar bijstellen genoeg? (1.3; 4.1)

    Jaarlijks kan de gemeente gratis voor het plaatsen van 4 strategische laadpalen kiezen. Dit gebeurt op basis van de gegevens uit de plankaart en aanvullend op de reeds aangevraagde locaties door bewoners met een elektrische auto en zonder eigen oprit om deze op te laden. Als er ondank de vraag-gestuurde plaatsing en deze 4 laadpalen niet voldoende palen zijn, kan de gemeente op elk moment meer strategische laadpalen met de laadpaalaanbieder afstemmen. Dit is uiteraard op elk moment mogelijk en niet alleen bij het evalueren elke twee jaar.

12. Hoe bepaalt de gemeente de plaats van de laadpalen? Kan dit in samenspraak met de belanghebbenden/omwonenden? (M.a.w hoe wordt dat 'vraag gestuurd'?)

    Op dit moment wordt aan een plankaart voor het bepalen van de locaties gewerkt. Voor deze plankaart komt een participatiemogelijkheid voor bewoners en belanghebbenden in Hattem. Uiteraard werken we integraal aan een kaart die aansluit aan andere beleidskaders en opgaven binnen de gemeente.

13. Wordt onderzocht of laadpunten geïntegreerd kunnen worden in lantaarnpalen?

    Ja.

14. De gemeente dicht PbH en rol toe in dit plan. Is dat al met PbH afgestemd?

    Powered by Hattem heeft geen actieve rol in het uitrollen van de laadvisie. Tijdens het opstellen van de laadvisie bestond voor ieder belanghebbende de mogelijkheid voor

participatie. In het project elektrische deelauto’s is Powered by Hattem een gewaardeerde partner.