

Beantwoording vragen Lokaal BHZ betreffende Visie-/Plaatsingsbeleid Laadinfrastructuur:

- **Is er zicht op het aantal particuliere laadpunten binnen de gemeente en waar deze zich bevinden?**

Zoals in het politiek beraad aangegeven: Nee, er is geen zicht op het aantal particuliere laadpunten met uitzondering van laadpunten welke zijn gerealiseerd door bedrijven welke open staan voor gebruik van de palen door derden (zie Plus Supermarkt en Crematorium). In de bepaling van laadpunten in de openbare ruimte is rekening gehouden met de bouwvorm en de mogelijkheid van laden op eigen terrein.

- **We lezen in de Visie: ‘Laden vanuit een woning naar een openbare parkeerplaats met een kabel over en onder het trottoir is ongewenst’. Hoe gaat de gemeente hier verder mee om?**

Zoals in het politiek beraad is aangegeven: Als de gemeente toestaat om t.b.v. het laden van auto's kabels over het voetpad te leggen, kan de gemeente aansprakelijk worden gesteld voor schade veroorzaakt door een val over deze kabels, ons inziens dus niet aanvaardbaar. Het is zeer goed mogelijk dat de gemeente in de toekomst uniforme ondergrondse gootjes welke worden aangelegd in opdracht van de gemeente zal toestaan. Momenteel is er nog geen proces vastgesteld om dit te verwezenlijken. Dergelijke gootjes vormen een extra belemmering voor de netwerkbeheerders en daardoor dus extra kosten. Tevens moet elk ondergronds object geregistreerd en bijgehouden worden om bij eventuele werkzaamheden te delen.

Daarnaast vergroten dit soort voorzieningen de parkeerdruk omdat bewoners bij "hun" goot op "hun" parkeerplaats willen parkeren. (het zogenaamde claimgedrag)

- **Hoe wil de gemeente het claimgedrag en laadpaalkleven voorkomen?**

Laadpaalkleven zal zoveel mogelijk worden tegengegaan door handhaving.

Aan de paal is te zien wanneer er nog geladen wordt en wanneer een accu volgeladen is.

Laders kunnen via een App op de hoogte worden gehouden wanneer hun auto volledig geladen is en dat dus de auto verplaatst moet worden.

Claimgedrag ontstaat veelal wanneer een autobezitter voor zijn eigen perceel kan laden, daarom dat laadpalen momenteel niet voor een dergelijk perceel worden gerealiseerd.

- **Laadplekken in de blauwe zone worden uit de zone gehaald, moet je dit wel doen aangezien de tijdbarrière er voor kan zorgen dat er een betere doorloop is in de laadsessies?**

Om een ieder de gelegenheid te geven om volledig te kunnen laden is het niet verstandig de twee uur van de blauwe zone aan te houden aangezien zeker de oudere elektrische auto's ruim meer tijd nodig hebben om te laden. Voor de toekomst zal dit wel mogelijk zijn, zo is de Universiteit Twente al bezig met de ontwikkeling van laadsystemen welke binnen een normale tankbeurt kunnen laden.

- **Een van de uitgangspunten van de uitrol is 'Betaalbaar': We zorgen er voor dat de laadsessies betaalbaar blijven. Hoe zorgen we hier voor?**

Aangezien de inkoop van de laadpalen en de daarbij behorende energie verloopt via de provincies Gelderland en Overijssel en ongeveer 80% van de inliggende gemeenten kan er voor nu en voor de toekomst een langer tarief worden afgedwongen. Momenteel is het zelfs

zo dat het laden via de laadpaal in veel gevallen goedkoper is dan het thuis laden (mits er geen sprake is van laden via de zonnepanelen). Hier is dus sprake van een indirecte invloed van de gemeente door deelname aan de Laad-Concessie De provincie Gelderland en Overijssel zijn dus de belangrijkste spil in deze.

- **Helaas lezen we in de visie niets over laadpalen t.b.v. of in combinatie met invalideparkeerplaatsen. Wordt er over nagedacht wat hiervoor de beste oplossing is?**
*Invalideparkeerplekken zijn niet meegenomen in de laadconcessie aangezien deze naar verhouding tot reguliere plekken minder goed rendabel te krijgen.
Willen we in deze locaties voorzien, zullen we als gemeente per paal een bijdrage van €1.500,- moeten doen om dit via Vattenfall te laten realiseren. Hierbij horen we ons wel af te vragen in hoeverre het mogelijk is voor deze doelgroep te laden op de reguliere parkeerplekken.*
- **Zou je niet meer moeten verdelen in laadpalen i.p.v. van clusteren in parkeerkoffers?**
*Naarmate de afstanden meer gereduceerd worden (momenteel maximaal 250 meter), zal er meer verdeling ontstaan en zal het als maar vaker voorkomen dat er minder geclusterd wordt en er meer gekozen wordt voor het langsparkeren dicht bij de aanvrager.
Bij het clusteren zal zoveel mogelijk in de gaten worden gehouden of dit niet te veel gaat ten koste van het parkeren door benzine/diesel auto's.*
- **Concentratie: het clusteren van laadpunten in laadpleinen vergroot de vindbaarheid en beschikbaarheid van laadpunten en verkleint de impact in de omgeving. Kunt u dit laatste uitleggen/toelichten?**
Door het verdelen van de laadmogelijkheden worden meer burgers geconfronteerd met de laadlocaties in hun directe omgeving, met meer kans dat dit gebeurt op plekken waar de parkeerdruk hoger is. Zoals bij de vorige vraag al aangegeven: 'Bij het clusteren zal zoveel mogelijk in de gaten worden gehouden of dit niet te veel gaat ten koste van het parkeren voor benzine/diesel auto's'.
- **Op de plankaart is in Hertme slechts één laadlocatie gesitueerd, is dit niet weinig rekening houdend met bezoekers van b.v. het Openlucht theater?**
*Aangezien vooral Allego in eerste instantie alleen uitgingen van bewoning Hertme met vooral woningen voorzien van eigen uitweg en men moeilijk een inschatting kon maken van bezoekers Openlucht theater, zag men deze locatie niet als voldoende rendabel.
Vattenfall kon zich wel vinden in deze locatie en zo zal er over enkele weken sprake zijn van een eerste laadpaal in Hertme. Door monitoring hiervan zal bezien worden of meer laadpalen in de toekomst noodzakelijk zijn.*
- **Volgens de visie worden openbare laadpalen allereerste geplaatst bij bestaande parkeerclusters en wordt gedeeld gebruik gestimuleerd. Als we uitgaan van bovenstaande dan missen wij op de plankaart laadpunten die volgens ons, zeer geschikt zijn voor gedeeld gebruik op bestaande parkeerclusters. Graag uitleg over deze keuzes?**
Diverse grotere parkeerparkeerplaatsen zijn momenteel al voorzien van de eerste laadpunten, op enkel plekken zelfs het laatste half jaar verdubbeld.
*** Parkeerplaats Nettorama: Is geen gemeentelijke grond en bij navraag wilde de directie geen gebruik maken van het realiseren van openbare laadpunten op deze privé grond.*

- ** De Veste: Momenteel vooral halen/brengen kinderen waardoor geringer gebruik. Bij het realiseren van verdere ontwikkelingen zal zeker meer aanleiding zijn tot het realiseren van laadlocaties en zal waar mogelijk dit gerealiseerd worden*
- ** 't Wooldrik: Zijn al laadpunten gerealiseerd, bij uitbreiding van de parkeermogelijkheden zal verdere uitbreiding plaats vinden (2 stuks aan zijde Azelosestraat).*
- ** De Bolkshoek: Was sprake van één laadmogelijkheid en hier is sinds enkele maanden sprake van twee laadmogelijkheden.*
- ** De Koem: Was sprake van één laadmogelijkheid en hier is sinds enkele maanden sprake van twee laadmogelijkheden.*
- ** Het Marktpllein: Geen voorzieningen aanwezig, deze kunnen naar de Bolkshoek of naar de Koem.*

Bij intensiever gebruik zullen de laadmogelijkheden worden uitgebreid.

- **Als wij een laadpaal willen plaatsen die niet is aangegeven op de plankaart, en er dus bijkomt, dan betalen wij per laadpaal een bedrag van €1.500,-, onze vragen hierbij zijn:**
 - ** Is de voorgelegde plankaart met prognoses voor laadlocaties, periode 2022-2025, welke wordt voorgesteld om voor kennisgeving aan te nemen, al definitief?**

De plankaart is een onderdeel van de overeenkomst welke we zijn aangegaan met Vattenfall, dus in zoverre is de plankaart definitief, echter zoals al aangegeven in de inleiding van het voorstel kan het aantal afhankelijk van de vraag na de periode van 3 jaar afwijken in positieve of negatieve zin. Tevens blijkt uit gesprekken met Vattenfall dat er in uitzonderlijke gevallen overleg tot enige aanpassing in locatie mogelijk is. Vattenfall behoudt zich wel het recht toe, om de haalbaarheid van een locatie te bepalen op basis of een locatie wel/niet rendabel voor hun is.