Opmerkingen Wim Gerritsen over concept Integrale Laadvisie gemeente Hattem en concept Plaatsingsbeleid Laadpalen gemeente Hattem

**Algemeen**
Goed dat de gemeente een Laadvisie opstelt. Afstemming met Omgevingsvisie, Omgevingsplan, Regionale en plaatselijke energiestrategie, Parkeernormennota; GVVP Hattem en Ambitiedocument Binnenstad en Programma Duurzaamheid van belang.
Wat gaat voor en wanneer wordt welke nota aangepast? Moet nog wel rekening gehouden worden met Parkeernota uit 2013 en GPVVP uit 2018?

**Integrale Laadvisie**
1. Maak in inleiding al onderscheid tussen laadpunten (meestal privé, 1 aansluiting) en laadpalen (per paal 2 aansluitingen) en laadplein.
Bereken als er gesproken wordt over 500 benodigde laadpunten in 2030 om hoeveel privé aansluitingen het zal gaan (340 ?); laadpalen (30x 2 ?) en laadpleinen ( 4 met 25 aansluitingen per plein ?)
Dit onderscheid is van belang voor de benodigde investeringen: laadpalen vallen onder de concessie vanaf half 2022. De laadvoorzieningen op parkeer/laadpleinen kunnen geheel of gedeeltelijk voor gemeentelijke rekening komen. In de concessie is dit niet een uitgemaakte zaak.

2. Onder 1.4 staan de uitgangspunten voor de uitrol.
Graag verduidelijken: welke loopafstand accepteert de gemeente onder het begrip Dekkend? Bij andere gemeenten is dit 250 meter.
De gemeente zorgt ervoor dat laadsessies betaalbaar blijven. Hoe gaat de gemeente dit realiseren bij tarieven die nu kunnen variëren van €0,25 tot €0,60. Waar ligt de grens?
De gemeente wil de regie behouden. Hoe denkt zij deze rol te kunnen invullen en vervullen? Ook ivm de bestaande laadpalen.

3. Bij 3.1.1. Slim laden is de vraag hoe Hattem dit kan bevorderen .
Alle laadpleinen en laadpalen zullen hiervoor geschikt moeten zijn.
En 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?

4. Bij 3.2 en 7.2 benoem Powered by Hattem als de plaatselijke energie coöperatie.

5. Onder 5.2 worden de laadpleinen benoemd. Welke HUB-locaties kent Hattem?
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.

6. De nota hinkt op 2 gedachten: vraaggestuurd en/ of strategische plaatsing. Voor 4 laadpalen per jaar kan het in de nieuwe concessie wellicht strategisch zijn. En vanuit de RES kan strategisch plaatsen soms gewenst zijn om aan te sluiten bij nieuwbouw of nog capaciteit op de stroomkabel.

7. Onder 5.5 gaat het over participatie. Raadplegen en luisteren. De vraag is of dit bij dit onderwerp zinvol is. Geanticipeerd moet worden op snelle toename van EV's. Doordat de gemeente toch niet handhaaft op kleven of wegslepen van volgeladen auto's, kan beter gewoon geplaatst worden op loopafstand (250 meter). Inspraak over een verkeersbesluit kan achterwege blijven. Het is immers gemeentelijke grond. Geen burger heeft recht op een stuk gemeentelijk eigendom om dat als zijn parkeerplek te claimen. En de publicatie van de verkeersbesluiten in de Staatscourant leest niemand die na plaatsing er over klaagt. Dus stop met participatie op dit gebied.

8. Onder 6 gaat het ook over deelvervoer. De gemeente wil gereserveerde laadlocaties voor deelvervoer faciliteren. Geldt dit voor elke deelvervoerder die in Hattem EV's wil plaatsen?
Er wordt nogal wat beloofd. Beter is om te zorgen voor voldoende laadpleinen en daar deelauto's te laten plaatsen zonder laadplekken te reserveren.

9. In 6/7 is vergeten te benoemen dat alle gemeentelijke uitlaatvoertuigen binnen 4 jaar vervangen worden door EV's . En te berekenen wat dit kost.

10. Onder 7.4 is geen berekening te vinden voor de realisering op korte termijn van 4-6 parkeer/laadpleinen (de Bleek, Kleine Gracht, Parkeergarage centrum, De Marke, parkeerlocatie Watermulderterrein en locatie de Zaaier ). Waarbij er vanuit gegaan wordt dat in ieder geval locaties de Bleek en de Marke overdekt worden met sedumdaken met daarop zonnepanelen.

**Wat wordt gemist?**

A. Inzet laden bij b.v. Satern Petcare, AH, Lidl, Rol benzineverkooppunten over 5-10 jaar; inzet terreinen autodealers (vanwege toename online verkopen)
B. Ontwikkeling van rekening rijden en daardoor andere benutting openbare ruimte.
C. Vernieuwing (regionaal) parkeerbeleid. Uitgaande van principe de vervuiler betaalt zal parkeren op gemeentelijk eigendom belast kunnen gaan worden. Vanwege de realisering van klimaatdoelstellingen kan versnelt het parkeren in de openbare ruimte belast gaan worden in heel Hattem. In combinatie met versnelde inzet van deelauto's en inzet van kleine voertuigen voor transport tussen parkeerpleinen en binnenstad/zorgcentra.
D. Visie op inzet van deelauto's over 3,5 en 10 jaar
E. Hoe omgaan met bestaande laadpalen op gemeentelijk terrein en de daarbij optredende tariefverschillen. En de beschikbaarheid van data.

**Plaatsingsbeleid Laadpalen**
Uit het bovenstaande volgt dat hier aanvulling gevraagd wordt voor:
1. Loopafstand max. 250 meter
2. Aanwijzing parkeergarage als laadplein voor alleen binnenstadbewoners met EV's

3. Wijs direct vier laadpleinen aan die voor 2024 gerealiseerd moeten zijn en neem de benodigde kosten op in de begroting. Overdek de laadpleinen met zoveel mogelijk sedumdaken en zonnepanelen die door Powered by Hattem geplaatst worden.
4. Zorg ervoor dat bewoners van de wijken zonder eigen oprit in 2022 en 2023 of gebruik kunnen gaan maken van een laadplein of meerdere laadpalen op loopafstand van max 250 meter. Voorkom dat er een inhaalslag gepleegd moet worden.
5. Zicht op aanpak betaald parkeren op gemeentelijke parkeervoorzieningen openbare ruimte. Mede in relatie tot rekening rijden en opkomst van deelauto's
6. Inzet van gemeente rond deelauto's (elektrische)
7. Uitleg van begrip parkeerdrukte.
8. Laat onderdeel participatie achterwege

Wim Gerritsen
12 januari 2022