

NOTA VAN ZIENSWIJZEN BELEIDSNOTITIE OPLADEN ELEKTRISCHE VOERTUIGEN

Bestemd voor : Gemeenteraad
Van : Jan Willem Hut
Betreft : Nota van zienswijzen
Datum : 19 juni 2019

Op 23 april 2019 heeft het college van B&W van college een besluit genomen over de ontwerp beleidsnotitie opladen elektrische voertuigen. Deze ontwerpnotitie is vervolgens op 2 mei 2019 gepubliceerd en aangeboden ter consultatie aan de inwoners van Diemen. Tot 1 juni 2019 is men in de gelegenheid geweest om zienswijzen in te dienen op de nota. Van deze mogelijkheid is door zes inwoners gebruik gemaakt. In deze nota worden de zienswijzen samengevat en tevens aangegeven of de inbreng heeft geleid tot aanpassing van het ontwerp beleid.

1. Zienswijze, ontvangen op maandag 20 mei 2019

Beknorte inhoud: Feitelijk betreft dit geen zienswijze op het beleid, indiener vraagt naar de plannen naar laadpalen in de wijk Biesbosch. Deze vraag is per mail beantwoord. Er is zeker ruimte voor laadpalen in deze wijk, mits de aanvraag voldoet aan de in het beleid opgenomen criteria. Op dit moment is er nog geen sprake van een concrete aanvraag, er is dan ook nog geen concreet voorstel voor een laadpaal in de wijk Biesbosch. Wanneer indiener een laadpaal aanvraagt, zal dit (momenteel) leiden tot een goedgekeurde aanvraag en zal een laadpaal met 2 oplaadpunten in deze wijk worden gerealiseerd.

Reactie: n.v.t.

2. Zienswijze, ontvangen op maandag 20 mei 2019

Beknorte inhoud: indiener is betrokken bij een VVE in Holland Park en heeft twee voorstellen:

- De beleidsnotitie maakt geen onderscheid tussen een algemeen beleid voor het plaatsen en onderhouden van publieke laadpalen en het op verzoek van bewoners plaatsen van laadpalen. Het beleid zal moeten vaststellen hoeveel laadpalen op welke locaties (met een goede spreiding) nodig zijn, rekening houdend met alle soorten bezoekers. Vervolgens zullen bewoners (die hun eigen individuele beleid hebben) aanvragen kunnen indienen voor palen op plekken waar de gemeente die nog niet voorzien heeft of de druk op de aanwezige laadpalen hoog is. Het moet dus een tweetrapsbeleid zijn en niet een gemengd beleid.

- Er is geen enkel vooruitzicht na 2020. is dat niet wat kort voor een beleidsnotitie?

(Concept) reactie: De situatie rond Holland Park is afwijkend ten opzichte van de rest van Diemen. In Holland Park worden namelijk geen parkeervoorzieningen in de openbare ruimte gerealiseerd voor bewoners. Het parkeren door bewoners vindt hier volledig inpandig plaats. De VvE en/of ontwikkelaar is aanspreekpunt om hier laadvoorzieningen voor bewoners te realiseren, de gemeente heeft hierin geen rol en het beleid voorziet er dus ook niet in. Het beleid is juist getrapt opgezet zodat we een goed dekkend netwerk kunnen realiseren binnen Diemen. De koppeling met aanvragen van inwoners is gemaakt vanwege afspraken met MRA-e (aanbestedende partij voor laadpalen), dit heeft een financiële oorsprong (marktpartijen willen goedkoper een laadpaal realiseren als hier ook een daadwerkelijke gebruiker aan ten grondslag ligt). Op basis van het beleid voorzien we in een flinke stijging van het aantal laadpalen.

In Holland Park willen we een laadpaal voor bezoekers realiseren aan het Zilvermeeuwpad, deze paal krijgt twee aansluitpunten. We gaan het gebruik van deze laadpaal monitoren, wanneer deze voldoende gebruikt wordt (>450KwH) ontstaat er ruimte voor een extra laadpaal. Op deze wijze worden voldoende laadvoorzieningen gerealiseerd.

Het beleid kent geen einddatum, door aanvragen te koppelen aan gebruik zal er altijd ruimte blijven om extra laadpalen bij te plaatsen.

Er zijn veel ontwikkelingen op de markt van elektrisch laden. Er bestaat een gerede kans dat het beleid door (nu nog niet voorziene) toekomstige ontwikkelingen moet worden herzien.

3. Zienswijze, ontvangen op dinsdag 21 mei 2019

Beknopte inhoud: Indiener heeft een aantal punten aangegeven als zienswijze op het ontwerp beleid:

- De gemeente stimuleert het aantal laadpalen niet, maar faciliteert slechts.
- Het stuk gaat alleen over elektrische auto's, niet over andere vormen van elektrisch verkeer en vervoer. Indiener stelt voor dat het beleid ook hierop nader ingaat.
- Waarom realiseert de gemeente niet zelf actief het aantal laadpunten, maar laat dit afhangen van aanvragen?
- Parkeerdruk van locaties wordt niet meegenomen. Op een aantal locaties (Diemerplein, station Diemen (Zuid), gemeentehuis, Diemerbos) zijn nog geen laadpalen, evenals een aantal andere locaties.
- Parkeerdruk om paal verder weg te plaatsen is verkeerd. Nu wordt een rijder bestraft voor het rijden in een elektrische auto.
- Wat te doen met gebieden met vergunningparkeren? Mogen daar alleen vergunninghouders parkeren?
- Waarom geen andere aanbieders dan MRA-e en Allego?
- De procedure is niet stimulerend, mede door het de eis dat een elektrische auto in bezit moet zijn en de doorlooptijd zes maanden duurt (gemiddeld). Indiener stelt een andere procedure voor, waarbij de laadpaal wordt geplaatst waarna de aanvrager (met terugwerkende kracht) moet aantonen dat een elektrische auto gebruikt wordt. Zo niet, dan moet een bijdrage worden geleverd.
- Het beleid voorziet niet in een oplossing voor laadpaalklevers, snellaadpalen en slim laden.
- Het stuk over het laden van fietsen en scooters is flinterdun.

Reactie:

De gemeente Diemen werkt voor het laadpalenbeleid intensief samen met MRA-e. Dit betreft geen marktpartij, maar is een regionaal projectbureau dat overheden helpt bij het realiseren van laadinfrastructuur. Om te komen tot een goede marktbenadering gelden hiervoor wel een aantal randvoorwaarden. Eén van deze randvoorwaarden houdt in dat een aanvraag dient te worden gekoppeld aan een feitelijk elektrisch rijder. Op deze manier kan de prijs (voor de gemeente) van een laadpaal worden gedrukt waardoor we voor relatief weinig geld veel laadpunten kunnen realiseren. Het voorliggende concept beleid is in basis geschreven

om de groeiende vraag naar laadpunten te kunnen faciliteren. Wij volgen hierin de mogelijkheden voor de markt op dit moment, snellaadpalen en slim laden zijn interessante ontwikkelingen maar nog niet haalbaar voor Diemen. Daarbij plaatsen we op locaties waar we een beperkte vraag verwachten (industrieterreinen) of waar andere afspraken gelden (Holland Park) ook laadpalen. Alle in het beleid genoemde voorkeurslocaties zijn indicatief, pas wanneer een aanvraag wordt gedaan zal de locatie in samenspraak definitief worden gekozen en nemen we een verkeersbesluit. Hierin wordt ook de lokale verkeerssituatie meegewogen in de afweging. Vergunningparkeren komt inderdaad op kleine schaal voor, bij de uitwerking van een laadpaal op deze locatie zullen we hier een passende afweging in maken. Doelstelling is dat de laadpaal ook op deze locatie voldoende kan worden gebruikt.

De passage over fietslaadpalen in de beleidsnotitie betreft het uitvoeren van een pilot in het centrumgebied. Wij zien dat (elektrische)fietsers veelal thuis of op het werk opladen. Wij voorzien op dit moment geen behoefte aan een (uitgebreid) beleid hiervoor. De pilot zullen we evalueren en op basis daarvan bepalen we of er specifiek beleid nodig is.

Wij zijn van mening dat we met dit beleid in voldoende mate voorzien in de groeiende vraag naar laadpalen en zien geen reden tot aanpassing naar aanleiding van deze zienswijze.

4. Zienswijze, ontvangen op vrijdag 31 mei 2019

Beknorte inhoud: Indiener woont in Holland Park en komt in het beleid niet in aanmerking voor een laadpaal, door de voorwaarde 'parkeren op eigen terrein'. In Holland Park zijn de parkeergelegenheden feitelijk op eigen terrein gelegen, hierdoor zou indiener niet in aanmerking komen voor een laadpaal. Het verzoek is om het beleid aan te passen, zodat ook in Holland Park laadpalen kunnen worden gerealiseerd voor bewoners.

Reactie: Conform de afspraken over Holland Park worden hier geen openbare laadpalen voor bewoners gerealiseerd. Parkeren door bewoners vindt inpandig plaats, het aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte is daarom beperkt. Het beleid wordt niet aangepast naar aanleiding van deze zienswijze. Voor bezoekers willen we een laadpaal realiseren op het Zilvermeeuwpad.

5. Zienswijze, ontvangen op vrijdag 31 mei 2019

Beknorte inhoud: Indiener is betrokken bij een VVE in Holland Park en geeft aan dat we meten met meerdere maten. In Holland Park wordt een lage parkeernorm (0,6 per woning) gehanteerd waardoor niet iedereen een parkeerplaats op eigen terrein heeft. In andere situaties in de gemeente komt men onder gelijke omstandigheden wel in aanmerking voor een laadpaal. Indiener maakt hier ernstige bezwaren tegen.

Reactie: Conform de afspraken over Holland Park worden hier geen openbare laadpalen voor bewoners gerealiseerd. Parkeren door bewoners vindt inpandig plaats, het aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte is daarom beperkt. Laadpalen voor bewoners dienen inpandig door VvE of ontwikkelaar gerealiseerd te worden. Bewust is gekozen voor een lage parkeernorm in Holland Park, dit houdt verband met de ligging nabij een metro/treinstation en de eveneens goede fietsverbindingen naar de regio. Wij stimuleren hiermee het autogebruik en -bezit niet verder. Voor bezoekers wordt wel een laadpaal gerealiseerd, hiervoor hebben we conform het beleid locatie Zilvermeeuwpad op het oog. Het beleid wordt niet aangepast naar aanleiding van deze zienswijze.

6. Zienswijze, ontvangen op vrijdag 31 mei 2019

Beknorte inhoud: Indiener geeft aan vragen te hebben over de keuze om op de locatie Bantaskine een laadpaal te realiseren. Aangegeven wordt dat er al een bestaande laadpaal in de nabije omgeving staat, namelijk op de Keulse Vaart. Deze bestaande laadpaal kan nog

uitgebreid worden met een twee gereserveerde parkeerplaats. Tevens zal de laadpaal een negatief gevolg hebben op de parkeerdruk en bovendien niet gebruikt gaan worden door nabije omwonenden, deze hebben alle parkeercapaciteit op eigen terrein. Indiener verzoekt om alleen de laadpaal te realiseren als er nieuwe parkeercapaciteit voor in de plaats komt.

Reactie: de laadpaal op Bantaskine betreft een voorkeurslocatie die alleen wordt gerealiseerd wanneer er ook daadwerkelijk een aanvraag uit de nabije omgeving komt. Op dat moment zal een afweging worden gemaakt en een verkeersbesluit genomen. Doordat de aanvrager uit de nabije omgeving komt, betekent dit dat er ook een reguliere auto minder zal zijn op een andere parkeerplaats, we verwachten dat de parkeerdruk daarom per saldo niet toeneemt.

Conclusie

De zienswijzen geven geen aanleiding om het ontwerp-beleid te wijzigen, het voorziet voldoende in de ambitie om het aantal laadpalen in Diemen te laten toenemen in de komende jaren. Vanwege het 'gebruikscriterium' verwachten wij bovendien dat het niet nodig zal zijn om het beleid ter herzien binnen de komende jaren (uiteraard wel als de ontwikkelingen dat vereisen). Wel gaan we zorgvuldig om met de zienswijzen en brengen we de indieners persoonlijk op de hoogte van de beantwoording. Voor locatie Holland Park gelden zoals beschreven specifieke afspraken, de gemeentelijk projectmanager Holland Park is van de zienswijzen op de hoogte gebracht en kan deze meenemen in het overleg met de ontwikkelaars en VVE's.