

1. Op p. 11, paragraaf 3.4.2, wordt het completeren van het huidige netwerk besproken om de “dekking” compleet te maken zodat overal een laadpaal binnen 300 meter beschikbaar is. Worden laadpalen op deze locaties sowieso gerealiseerd, of alleen op aanvraag?

Op deze locaties plaatsen we laadpalen op basis van aanvragen, en indien die uitblijven inderdaad ook zelf pro-actief laadpalen, de voorbereidingen hiervoor zijn inmiddels gestart.

2. Kunnen we de doorlooptijd voor de nu aangegeven voorkeurlocaties (blauwe vierkanten op p. 26) verkorten, door bijv. voor die plekken al pro-actief maatregelen te nemen voordat er een formele aanvraag gedaan is?

Om de kosten te drukken werken we zoveel mogelijk op basis van feitelijke aanvraag, dit is in overeenstemming met de aanbesteding van MRA-e. Het grootste deel van de doorlooptijd wordt veroorzaakt door de netbeheerder van het elektriciteitsnetwerk (Liander). Hier hebben wij beperkt invloed op. Inmiddels zijn wel nieuwe laadpalen in voorbereiding voor zes nieuwe locaties (op basis van aanvragen). MRA-e is momenteel bezig met een nieuwe aanbesteding voor laadpalen, hiermee wordt beoogd om de doorlooptijd verder te verkorten.

3. Eén van de voorwaarden voor het installeren van een elektrische laadpaal op kosten van de gemeente is dat mensen geen parkeerplaats op eigen terrein hebben (beleidsnotitie p. 3 punt 1). Is voor deze locaties wel iets als een duurzaamheidslening beschikbaar, of een soortgelijke regeling die het gebruik van elektrische auto's te stimuleren als alternatief voor auto's op fossiele brandstof? Is het in het geval van huurhuizen met parkeerplaats op eigen terrein te garanderen dat een laadpaal geïnstalleerd kan worden?

De beleidsnota gaat niet in op het stimuleren van elektrische auto's middels leningen o.i.d., er is in Diemen geen regeling hiervoor beschikbaar op dit moment. Op dit moment is het rijden van elektrische auto's vooral aantrekkelijk voor leaseauto's, vanwege de lage bijtelling. Voor particulieren is elektrisch rijden nog duurder dan het rijden op fossiele brandstoffen. De verwachting is dat binnen enkele jaren een omslagpunt komt, waarna het aantrekkelijker wordt voor particulieren om elektrisch te rijden.

4. In dezelfde trant als de vorige vraag: op p. 11 van de notitie staat dat er geen voorstel gedaan wordt voor een laadpaal op bedrijventerrein de Sniep. Zijn hier wel mogelijkheden voor het stimuleren van de installatie van een laadpaal op het best omvangrijke parkeerterrein van dat bedrijventerrein?

De beleidsnota gaat in op het realiseren van extra laadpunten in de openbare ruimte. Bedrijventerrein De Sniep is particulier terrein, wij zijn hier geen bevoegd gezag en zullen hier dan ook geen laadpalen plaatsen. De eigenaar zelf kan wel het initiatief hiertoe nemen.

5. Op p. 3 van de notitie staat onder punt 4: “Bij nieuwe laadpalen komen minimaal twee gereserveerde parkeerplaatsen en dus ook twee gereserveerde parkeerplaatsen”: wat wordt hier bedoeld? Er lijkt iets te missen.

Een laadpaal heeft standaard 2 laadpunten, voor beide reserveren we een parkeerplaats met bebording ‘uitsluitend laden elektrische voertuigen’. Dit is dezelfde werkwijze als bij al gerealiseerde laadpalen.

6. Op p. 4 staat dat de stroom uit de Diemense laadpalen “groene stroom uit hernieuwbare energiebronnen” is. Wat voor energiebronnen zijn dit, en kan dit ook biomassa zijn?

Wij maken gebruik van laadpalen door Allego en MRA-E. In beide contracten is vastgelegd dat de laadpalen gebruik maken van groene stroom. De herkomst van deze elektriciteit is op deze korte termijn echter niet gemakkelijk exact aan te geven. We zullen hierover navraag doen bij Allego en MRA-E, en over de mate waarin daar binnen de wettelijk geldende definitie van groene stroom bronnen kunnen worden uitgesloten, en of dat kan voor specifieke afnemers.

Over het algemeen kan gesteld worden dat biomassa in biomassacentrales nagenoeg altijd wordt ingezet om warmte op te wekken, terwijl het hier elektriciteit betreft. Bijstook van biomassa vindt primair plaats in kolencentrales. In MRA verband wordt nu mede op initiatief van Diemen gesproken over de wenselijkheid van biomassa als energiebron. Dat vindt plaats in het PHO Duurzaamheid. Of de MRA daarover überhaupt in gezamenlijkheid tot een standpunt kan en wil komen is onderdeel van dat overleg.

Zoals u weet valt gebruik van biomassa voor warmte sowieso binnen de landelijk vastgestelde wettelijke definitie van duurzaam/hernieuwbaar. De beleidsmatige keuze om als gemeente biomassa als energiebron uit te sluiten wordt door het college niet gemaakt in dit (ontwerp) besluit over laadpalen. Die keuze is voorbehouden aan u als raad, en hoort wat het college betreft primair thuis bij de warmtevisie en bij de regionale energiestrategie.

7. Wat zou het eventuele stoppen van MRA-E per 1 januari 2020 betekenen voor het voorgestelde beleid?

We hebben een overeenkomst met 2 partijen, wanneer MRA-e stopt kunnen we laadpalen direct afnemen van Allego. Wat betreft de toekomst van MRA-e, hierover is onlangs een evaluatie uitgevoerd in opdracht van de Vervoerregio Amsterdam. Op hoofdlijnen zijn uit het onderzoek de volgende conclusies getrokken:

- *De dertien gemeenten zijn zonder uitzondering positief over de samenwerking met en de rol van MRA-E;*
- *MRA-E is de verbindende factor tussen gemeenten en andere stakeholders (o.a. laadpaalleverancier, provincie, netbeheerder);*
- *Toekomstige rol blijft belangrijk door afspraken in en urgentie van het klimaatakkoord;*
- *Kostenefficiëntie is zichtbaar bij gezamenlijke aanbesteding;*
- *Borging kwaliteit en consistentie van het laadnetwerk kan goed bij MRA-E worden belegd;*
- *Delen van kennis en kunde is waardevol;*

Wij verwachten dan ook dat de werkzaamheden van MRA-e de komende jaren gecontinueerd zullen worden.

8. Hoe zijn de voorwaarden voor het installeren van een laadpaal tot stand gekomen? Komen deze puur vanuit de gemeente Diemen?

Welke voorwaarden worden precies bedoeld? De beleidscriteria voor een nieuwe locatie zijn vanuit Diemen gekozen (binnen de voorwaarden van de leveranciers). Het plaatsingsproces is afkomstig van MRA-e en Allego en is overeenkomstig de werkwijze van andere gemeenten in de regio.

9. Hieruit aansluitend is het criterium van 300m van een woning tot stand gekomen? Is onderzoek gedaan naar de bereidwilligheid van autobezitters om 300m te lopen naar hun auto?

Deze 300 meter is inderdaad bepaald op basis van (regionale) ervaringscijfers. Een loopafstand van 300 meter is voor vele gebruikers acceptabel als loopafstand. Tevens zorgt deze afstand ervoor dat we flexibel zijn in de locatie van de laadpaal. Op deze wijze willen we de laadpalen plaatsen op goed zichtbare en bereikbare locaties waar ook, indien nodig, uitbreiding van het aantal oplaadpunten mogelijk is..

10. In paragraaf 3.6 op p. 13 wordt gezegd dat door inkoop via MRA-E onder meer een “goede prijs” behaald wordt. Is dat de prijs voor de gemeente of voor de gebruiker?

De prijs is voor zowel de gemeente als de gebruikers zo laag mogelijk. Eén van de doelen van MRA-e is deze lage prijs. Deze lage prijs wordt behaald door een grote hoeveelheid laadpalen (inclusief exploitatie, beheer en onderhoud), in 1 keer Europees aan te besteden. Eerdere aanbestedingen hebben laten zien dat door deze massa voordeel behaald kan worden. Er bestaat een gerede kans dat in de nieuwe (lopende) aanbesteding door MRA-e verdere voordelen behaald kunnen worden voor zowel gemeenten als gebruikers.

11. Over Car2Go op p. 20 van de beleidsnota: waarom heeft het Amsterdams maximum aantal autodeelvergunningen ook betrekking op Diemen?

De aanbieder Car2go biedt elektrische deelauto's aan in Amsterdam. Tot voor kort beperkten zij zich tot de gemeente Amsterdam, dit betreft een keuze van Car2go en staat los van het aantal autodeelvergunningen die zijn afgegeven door Amsterdam. Inmiddels lijkt er bereidwilligheid te zijn bij Car2go om uit te breiden naar andere gemeenten. Wij staan positief tegenover de introductie van elektrische deelauto's in Diemen en zullen dit de komende tijd verder onderzoeken.

Deze paragraaf is vooral toegevoegd ter informatie over het Amsterdamse beleid t.a.v. autodelen. Het Amsterdamse vergunningstelsel heeft geen rechtskracht in Diemen.

12. Op p. 21 staat: “Voor elke parkeervergunning van een elektrische deelauto verdwijnt daarom een reguliere vergunning. Het nadeel is wel dat de wachttijd op een parkeervergunning over het algemeen zal toenemen.” Maar als het beoogde effect van minder autobezit, ook echt gehaald wordt, en er per deelauto bijv. 1,5 gewone auto kan verdwijnen, kan het dan niet zijn dat de wachttijd juist afneemt?

Dit betreft een vraag over het Amsterdamse beleid, dit hebben we ter informatie aan de beleidsnota toegevoegd. Wij verwachten geen direct effect voor Diemen. Diemen heeft geen wachtlijst voor parkeervergunningen.

13. Er wordt een pilot gestart voor het opladen van elektrische fietsen. Waar een elektrische auto vrij duidelijk het alternatief is voor een benzine-auto, en daarmee een milieu-voordeel oplevert, kunnen wij ons voorstellen dat een elektrische fiets vaak het alternatief is voor een fiets zonder trap-ondersteuning, en daarmee een milieu-nadeel oplevert en er bovendien voor zorgt dat mensen minder bewegen. Daarentegen kán een elektrische fiets kan natuurlijk ook een alternatief zijn voor de brommer of auto. Is het duidelijk of de enorme groei van elektrische fietsen die de afgelopen jaren heeft plaatsgevonden, een duurzaamheids- en gezondheidsvoordeel oplevert, en daarmee of het faciliteren van extra oplaadpunten wenselijk is?

Wij verwachten niet dat het faciliteren van een laadmogelijkheid voor elektrische fietsen op het Diemerplein bijdraagt aan de vraag naar elektrische fietsen. Inwoners van Diemen hebben hoofdzakelijk een eigen stallingsmogelijkheid waar fietsen tevens kunnen opladen. We plaatsen de laadpaal als extra service voor bezoekers van het winkelcentrum. Dit verkleint de kans op een eventuele lege accu, waardoor het aantrekkelijker wordt om de fiets te gebruiken. Landelijk is er wel een trend zichtbaar dat de (elektrische) fiets steeds meer als alternatief voor de auto wordt gebruikt, zeker op de middellange woon-werk afstand. Ook maken senioren en jongeren steeds meer gebruik van de elektrische fiets. Wat precies de voor- en nadelen hiervan zijn vergt nader onderzoek en is geen onderdeel van deze beleidsnota.