

- A. Deze nota is in overleg met de volgende disciplines geconcipieerd: V&L
B. Er is wel overeenstemming

KORTE INHOUD (GELIJKDUIDEND AAN VOORBLAD)

Gewijzigd aanwijzingsbesluit Betaald Parkeren en Tarieventabel Parkeren m.b.t. de Verordening Parkeerregulering en Parkeerbelastingen.

1. Aanleiding.

In 2011 is een samenwerking aangegaan tussen de gemeente Maastricht en stichting E-Laad om 10 laadpalen voor elektrische auto's te plaatsen in Maastricht. De stichting E-Laad heeft echter in oktober 2012 laten weten de samenwerking niet voort te kunnen zetten. Uitbouw van de laadinfrastructuur voor elektrische auto's kan dus niet binnen deze overeenkomst plaats vinden.

In Maastricht is een toenemende vraag zichtbaar naar laadpalen in de openbare ruimte. In 2013 zijn er 25 burgers (inclusief enkele bedrijven) die aan de gemeente hebben gevraagd om laadpalen te plaatsen of zelf laadpalen te mogen plaatsen. Ook in de raadsie SMM is in september 2013 gevraagd naar beleid m.b.t. laadinfrastructuur.

2. Relatie met bestaand beleid.

- In de collegenota Elektrisch rijden van februari 2010 en de collegenota Oplaadpunten elektrische auto's van december 2011 is aangekondigd dat de gemeente de oplaadpunten in samenwerking met e-laad wil gaan plaatsen.
- De Structuurvisie en het Duurzaamheidskompas vragen om verduurzaming van de mobiliteit.
- In het coalitieakkoord Wij Maastricht 2014-2018 is aangegeven dat de gemeente in deze periode extra inzet op het thema duurzaamheid.

3. Gewenst beleid en mogelijke opties.

Elektrisch rijden is zeker voor personenvervoer een relevant en aantrekkelijk toekomst perspectief. De emissie van fijn stof en stikstofoxiden is bij elektrisch vervoer nihil. Dat betekent dat de bijdrage aan de verbetering van de luchtkwaliteit in de stad potentieel groot is. Ook de emissie van CO₂, verantwoordelijk voor het klimaatteffect, daalt aanzienlijk met ieder elektrisch voertuig, dat een brandstofmotor aangedreven auto vervangt. Gezien de grote potenties van elektrisch rijden zijn de Nederlandse doelstellingen m.b.t. elektrisch rijden daarom ook ambitieus. In het SER energieakkoord van september 2013 is de doelstelling opgenomen de mobiliteitsgerelateerde CO₂-emissies in 2030 met 17% verlaagd te hebben ten opzichte van 1990 en zelfs met 60% te verlagen in 2050. Het SER-energieakkoord is daarmee richtinggevend voor onze klimaatdoelstellingen t.a.v. duurzame mobiliteit.

Het afgelopen jaar is het aantal elektrische en hybride auto's flink gestegen. In Maastricht is de behoefte aan laadvoorzieningen merkbaar toegenomen. Alleen al in 2013 zijn 25 verzoeken aan de gemeente gericht om een laadpaal te plaatsen of te mogen plaatsen. De behoefte neemt dus toe. Maar ook het gebruik van de bestaande laadpalen is in een jaar tijd flink toegenomen. Cijfers laten zien dat de verhouding tussen E-rijders en laadpalen is gewijzigd van 1:1 naar 5:1.



Om een visie op de specifieke behoefte, kansen en mogelijkheden voor een laadinfrastructuur voor Zuid Limburg te verkrijgen is vorig jaar vorm gegeven aan samenwerking op Zuid Limburgs niveau om te komen tot een complete laadinfrastructuur in de regio. Gezien de intensieve woon-werk en sociaal recreatieve verkeersbewegingen door de hele regio is een visie op regio niveau effectiever dan een visie en aanpak per gemeente. In samenwerking met de gemeenten Heerlen, Sittard-Geleen, Eijsden-Margraten en Meerssen en met de provincie Limburg en het rijk (Rijksdienst voor Ondernemend Nederland) is daarom begin dit jaar (2014) een beleidsinventarisatie gestart. Hiermee kunnen we in de tweede helft van dit jaar een keuze maken voor een adequate laadinfrastructuur in Maastricht en Zuid Limburg.

Echter in de tussentijd kunnen bestuurders van elektrische auto's die niet thuis of bij de werkgever kunnen opladen, alleen gebruik maken van de bestaande laadpalen in de openbare ruimte. Daar wordt het betalen van het parkeertarief tijdens het laden in de parkeerzones en de beperkte parkeerduur in de A zone van 2 uur als een belemmering ervaren. Daarom is het wenselijk het gebruik van de bestaande laadpalen in de parkeerzones van Maastricht gemakkelijker te maken voor de gebruikers van elektrische auto's door deze in afwachting van definitief beleid, voor de duur van een jaar, vrij te stellen van parkeerbelasting. Omdat het laden van een elektrische auto langer dan 2 uur in beslag neemt is het tevens wenselijk om de maximale parkeerduur in de A 1 en A2 zone op deze laadplaatsen te verlengen naar 4 uur. Tevens wordt de laadplek dan na 4 uur weer vrij gemaakt voor een volgende oplader.

Dit gaat niet ten koste van bestaande parkeerplaatsen, omdat deze al zijn toebedeeld aan elektrische laadpunten sinds het collegebesluit over E-laad van december 2011.

4. Duurzaamheid en gezondheid.

Gezien het karakter van de maatregel, verduurzaming van de mobiliteit, is duurzaamheid het uitgangspunt van dit voorstel.

5. Personeel & Organisatie.

Het voorstel kan binnen de reguliere capaciteit worden opgevangen.

6. Informatie en automatisering.

Niet van toepassing

7. (Duurzame) aanbestedingen.

Niet van toepassing

8. Beheersparagraaf IBOR.

Het voorstel leidt niet tot fysieke wijzigingen van de openbare ruimte.

9. Financiën

Met het voorstel wordt op een aantal plaatsen tijdelijk (maximaal een jaar) geen parkeerbelasting meer geïnd. Het betreft 4 maal 2 plaatsen in de A zone en 2 plaatsen in de B zone. Geschat wordt dat dit totaal maximaal € 1.250,- per maand aan potentiële inkomstendering betekent, oftewel maximaal € 15.000,- voor deze periode. Dit betekent tijdelijk een verlaging van het resultaat uit straatparkeren en dus lagere afdracht voor het mobiliteitsfonds.

Verder is een eenmalige kostenpost van € 1500,- geraamd voor aanpassing van de verkeersborden (onderborden). Deze kosten worden gedekt uit het Werkbudget "verkeer en mobiliteit" (570120001).



10. Voorstel.

- In te stemmen met het vrijstellen van parkeerbelasting voor bestuurders van elektrische auto's wanneer zij opladen op de daartoe bestemde parkeerplaatsen als pilot gedurende een jaar.
- In te stemmen met het verlengen van de maximale parkeerduur van 2 uur naar 4 uur voor de laadplaatsen in de A1 en A2 parkeerzone gedurende de pilot van een jaar.
- Hiertoe bijgevoegd aanwijzingsbesluit Betaald Parkeren en Tarieventabel Parkeren m.b.t. de Verordening Parkeerregulering en Parkeerbelastingen vast te stellen.

11. Vervolg / Planning.

Na besluitvorming zal opdracht verstrekt worden tot het plaatsen van de juiste verkeersborden. Na plaatsing zal Team Handhaven overeenkomstig hetgeen besloten is gaan optreden.

Komend jaar wordt er beleid opgesteld in regioverband t.a.v. een haalbare laadinfrastructuur en onze rol daarin als gemeente. Daarbij zullen de ervaringen worden betrokken met het laden in de praktijk op de bestaande laadplaatsen en de effecten van de verruiming volgens deze nota. Of het noodzakelijk is de verruiming van het parkeren te handhaven zal in het nieuwe beleid worden afgewogen. Indien op andere wijze in voldoende laadinfrastructuur kan worden voorzien is dat bijvoorbeeld niet meer nodig.