



Samenvatting

Het college van B&W heeft het uitvoeringsplan vastgesteld om het aantal laadpalen voor elektrische auto's de komende jaren uit te breiden over de gehele stad. Met deze beslissing sluit het college onder meer aan bij de groeiende vraag van burgers en bedrijven naar meer laadpalen, zorgen we ervoor dat er nu en in de nabije toekomst voldoende en betaalbare laadpalen in de stad zijn, stellen we bewoners in staat om nabij hun woning of werkplek (binnen 300 meter loopafstand) een laadpaal aan te vragen, wordt hiermee het elektrisch rijden verder gestimuleerd en gefaciliteerd en wordt er gewerkt aan onze ambitie om klimaatneutraal te zijn in 2030.

Voor de uitvoering en financiering werkt de gemeente via een zogenoemde Green Deal samen met het Rijk en de provincies Limburg en Noord-Brabant (Green Deal is een afspraak van het Rijk met andere partijen om duurzame plannen uit te voeren). Samen aanbesteden bespaart kosten en biedt een zo aantrekkelijk mogelijk laadtarief voor de gebruikers.

Beslispunten

1. Het (bijgevoegde) uitvoeringsplan, vast te stellen als kader voor het realiseren van laadinfrastructuur voor elektrisch vervoer in Maastricht en tevens aan te merken als algemene regels, zoals bedoeld in de APV artikel 2.1.5.1, lid 2 onder h.
2. Het collegebesluit van 15 juli 2014 over het tijdelijk vrijstellen van parkeerbelasting tijdens laden, op te heffen per 1 augustus 2016.
3. Voor het jaar 2016 een overeenkomst af te sluiten met een provider/concessiehouder voor het laten plaatsen en beheren van laadpalen in Maastricht.
4. Met de provincie Noord-Brabant een overeenkomst te sluiten voor het plaatsen van laadpalen voor de jaren 2017, 2018 en 2019 binnen de kaders van de landelijke Green Deal elektrische laadinfrastructuur.
5. Via de overeenkomst de provincie Noord-Brabant het mandaat, onderscheidenlijk de volmacht te verlenen tot het uitvoeren van de Europese aanbesteding, het aangaan van een concessieovereenkomst met een infraprovider en het voeren van contractbeheer van de opdracht voor het plaatsen van laadpalen.
6. De motie van de SP inzake onderzoek naar de mogelijkheid van combineren van laadpalen met straatmeubilair te beantwoorden met bijgevoegde raadsinformatie brief.

Besluit Burgemeester en Wethouders d.d. 31 mei 2016:

Conform.



1. Aanleiding

In Maastricht zorgen we voor een top leef-, werk- en verblijfsklimaat voor onze bewoners en bezoekers; nu en in de toekomst. Daarom streven we ernaar om als stad in 2030 honderd procent klimaatneutraal te zijn. Deze duurzame ambitie vraagt om meer gebruik van zonne-, water- en windenergie en minder verbruik van olie en gas. Die energieomslag maakt alleen kans als iedereen zijn verantwoordelijkheid neemt en bewoners, bedrijven en maatschappelijke organisaties de handen ineen slaan. Onder de vlag van het Maastrichts Energieakkoord worden de afspraken, acties en maatregelen vastgelegd om de uitstoot van CO₂ te verminderen en energieverspilling tegen te gaan. En werken we samen aan de ambitie om klimaatneutraal te zijn in 2030.

Elektrisch rijden vormt daarin een belangrijk onderdeel: de uitstoot van uitlaatgassen en CO₂ op straat wordt hierdoor sterk verminderd en de luchtkwaliteit in de stad verbetert. Steeds meer inwoners en bezoekers rijden elektrisch. De afgelopen drie jaar is de vraag naar laadmogelijkheden voor elektrisch auto's daarom sterk gegroeid. Landelijk is in 2015 het aantal elektrische voertuigen verdubbeld ten opzichte van 2014 (van 44.000 naar 88.000). Ook in Maastricht is er een groeiende vraag. Op dit moment hebben zich in Maastricht al meer dan 65 burgers of bedrijfjes bij de gemeente gemeld met de vraag of een laadpaal bij de woning / bedrijfspand kan worden geplaatst. Deze groep heeft geen eigen inrit of terrein en de huidige 10 laadpalen van E-Laad zijn onvoldoende om aan deze vraag te voldoen.

Daarnaast is er de motie van de SP van 28 oktober 2014 waarin het college wordt opgedragen onderzoek te doen naar de haalbaarheid van het integreren van laadpalen in straatmeubilair als lantaarnpalen of parkeerautomaten. Deze motie is/wordt meegenomen in het uitvoeringsplan voor de uitbreiding van de laadinfra.

2. Context

De duurzaamheidsambitie uit het Coalitieakkoord 2014-2018 *Wij Maastricht!* wordt gerealiseerd via het Maastrichts Energieakkoord (MEA). Duurzame mobiliteit is één van de actielijnen in het MEA. Laadinfrastructuur is een van de drie projecten binnen deze actielijn. Doel is de realisering van een complete laadinfrastructuur voor de lokale EV (elektrisch vervoer) markt in 2016. Om dit te kunnen realiseren ligt nu dit besluit voor.

Landelijk is de doelstelling voor elektrisch rijden opgenomen in het SER energieakkoord van september 2013. Daarin 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. Geleidelijk moeten vanaf 2035 alle nieuw verkochte personenauto's in staat zijn om CO2-emissievrij te rijden; in 2050 geldt dit voor alle personenauto's. Het SER-energieakkoord is richtinggevend voor onze klimaatdoelstellingen in relatie tot duurzame mobiliteit.

3. Gewenste situatie

Maastricht gaat het aantal laadpalen voor elektrische auto's in de stad de komende jaren uitbreiden met een veelvoud van de huidige 10 laadpalen.

Met deze stadsbrede uitbreiding brengen we een aantal zaken samen:

- 1) We zorgen ervoor dat er nu en in de nabije toekomst voldoende en betaalbare laadpalen in Maastricht zijn;
- 2) We voorzien hiermee in de groeiende vraag van bewoners, bedrijven en bezoekers naar meer laadpalen;
- 3) We stellen aanvragers van laadpalen en belangstellenden voor elektrisch rijden in staat om nabij hun woning of werkplek (binnen 300 meter loopafstand) gebruik te maken van een laadpaal of deze te laten realiseren;
- 4) We voorkomen dat er ongewenste en wellicht onveilige situaties ontstaan doordat laadkabels over het trottoir van de voordeur naar de elektrische auto gelegd worden omdat er niet genoeg laadpalen beschikbaar zijn;
- 5) We zorgen ervoor dat elektrisch rijden onder bewoners en bezoekers van onze stad meer gestimuleerd en beter gefaciliteerd wordt.

Hierdoor dringen we ook de uitstoot van CO2 en uitlaatgassen terug, verbeteren we de luchtkwaliteit in onze stad en werken we aan onze duurzame ambitie om klimaatneutraal te zijn in 2030.

Voor de uitbreiding van het aantal laadpalen is onze gemeente aangesloten bij de Green Deal 'Openbaar Toegankelijke Elektrische Laadinfrastructuur' van het Rijk. Dit is een samenwerkingsverband waarbij de rijksoverheid de mogelijkheid biedt om vernieuwende, duurzame plannen uit te voeren. Deze Green Deal is erop gericht om barrières rond de uitrol van openbare laadinfrastructuur weg te nemen. Dit doet het Rijk onder andere door financieel bij te dragen aan het realiseren van laadpalen, waarbij lokale overheden en private partijen tevens wordt gevraagd mee te doen. De gemeente Maastricht doet samen met de Provincies Limburg en Brabant en een aantal



gemeenten uit deze provincies mee aan deze Green Deal. Samen aanbesteden bespaart kosten en biedt een zo aantrekkelijk mogelijk laadtarief voor de gebruikers.

Uitvoeringsbeleid

Het plan om de laadpalen uit te breiden en de manier waarop, is samen met de provincie Limburg en de Limburgse gemeenten uitgewerkt. Het bestaat uit een toetsingskader, een strategische kaart en een visie op de uitvoering. Dit is vastgelegd in het bij deze nota gevoegde Uitvoeringsplan Laadinfrastructuur.

Faciliteren:

Met dit Uitvoeringsplan heeft de gemeente een kader (inclusief wettelijke regels) om de aanvragen van burgers, bedrijven en organisaties te beoordelen en de locaties van de laadpalen te bepalen. Bij burgers gaat het meestal om aanvragen voor een laadpaal in de openbare ruimte. Bij bedrijven of organisaties kan het gaan om laadpalen voor werknemers of bezoekers op eigen terrein of in de openbare ruimte.

Stimuleren:

Ook zijn er bedrijven en instellingen met veel parkeerplaatsen en gebruikers die door ons gestimuleerd zullen worden om laadinfrastructuur te realiseren. Met enkele bedrijven zijn daar al gesprekken over gevoerd waar positief op is gereageerd.

Initiëren:

Als gemeente hebben we naast deze faciliterende en stimulerende rol ook nog een rol als initiatiefnemer door op enkele strategische plekken in Maastricht zelf laadinfrastructuur te realiseren. Dit gebeurt op plaatsen waar de behoefte aan elektrisch laden het grootst zal zijn. Dit heeft vooral betrekking op locaties waar de bezoekers van de stad veelal parkeren, zoals bijvoorbeeld het parkeerterrein bij het Stadspark (Kennedybrug). We willen dat Maastricht ook voor bezoekers met elektrische auto's bereikbaar en aantrekkelijk is.



Uitrol

Het plan wordt in twee fases uitgevoerd.

Fase 1 betreft het in behandeling nemen van de meest urgente aanvragen in 2016. Dit is een tijdelijke oplossing om de periode tot de Europese aanbesteding te overbruggen. Dit doen we via een concessie van diensten. Hierbij neemt een provider (concessiehouder) aanvragen voor een laadpaal in behandeling via aanmelding bij een website. Zij doen een voortoets volgens de regels van ons Uitvoeringsplan. Na instemming van de gemeente plaatst de provider op eigen kosten een laadpaal en draagt verder zorg voor exploitatie, beheer en onderhoud. De afspraken hierover worden in een overeenkomst met de provider vastgelegd. Daarin worden ook de adviezen van de Welstandscie en onze regels voor beheer en onderhoud opgenomen. Dit is geen exclusieve overeenkomst met één partij. Ook met andere providers zou een overeenkomst kunnen worden aangegaan.

Fase 2 start begin 2017. Dit is de definitieve vorm waarop we laadpalen willen gaan plaatsen. Dit doen we door deel te nemen aan een Europese uitbesteding voor het plaatsen van laadpalen, die de provincie Noord-Brabant zal uitvoeren. Samen met andere Limburgse en Brabantse gemeenten mandateren wij de Provincie Noord-Brabant om de aanbesteding hiervoor te doen. Ook mandateren we Noord-Brabant een concessieovereenkomst aan te gaan met een aanbieder (infraprovider) en om daarmee het contractbeheer te voeren. Hiertoe zullen wij een overeenkomst aangaan met de provincie Brabant.

Dit vindt plaats binnen de kaders van de landelijke Green Deal elektrische Laadinfrastructuur. Daarna wordt bekeken of de markt zonder tussenkomst van de overheid kan functioneren in het voorzien van laadpalen aan de gebruikers. Binnen de Green Deal zal de provincie Limburg samen met Enexis en de gemeente financieel bijdragen in de kosten van de laadpalen zelf. Onder de financiële paragraaf van deze nota wordt dit nader uitgewerkt.

Evaluatie collegebesluit Oplaadpunten elektrische voertuigen

Bij de totstandkoming van het uitvoeringsplan is gebruik gemaakt van de ervaringen met de bestaande E-Laad palen in Maastricht. Dit betreft hoe vaak de palen worden gebruikt, op welke plek, de ervaringen van de gebruikers en de handavingsaspecten. Deze ervaring zal worden meegenomen in onder andere de fysieke inrichting van laadplaatsen en de keuze van locaties. Gezien de voorgenomen samenwerking met de Brabantse provincie en gemeenten, die meer ervaring hebben, kunnen we nu ook gebruik maken van hun ervaring.



In het advies van de Welstandscommissie in de collegenota uit 2012 over de samenwerking met E-laad is ook besloten dat bij een definitieve uitrol van laadpalen afstemming nodig is op het overige straatmeubilair in Maastricht. Het ontwerp van de laadpalen wordt daarom meegenomen in de uitwerking. De adviezen vanuit onderhoud en beheer en van de Welstandscommissie worden opgenomen in de overeenkomsten met de providers.

Beantwoording Motie Oplaadpunt elektrische voertuigen:

Tijdens de raadsvergadering van oktober 2014 is een motie ingediend met de opdracht om een haalbaarheidsonderzoek te doen naar de mogelijkheid om laadpalen voor elektrische auto's te integreren in het Maastrichts straatmeubilair (motie van SP, Seniorenpartij, Groen Links, VVD, en D66). De beantwoording van deze motie is meegenomen in de ontwikkeling van het Uitvoeringsplan. Als bijlage bij deze nota is een Raadsinformatiebrief gevoegd, die antwoord geeft op de vragen uit de motie. Geconcludeerd is het volgende:

Straatmeubilair in gebruik nemen als laadinfrastructuur zou een oplossing kunnen zijn om zo min mogelijk het straatbeeld te veranderen. Maar de oplossing om lantaarnpalen ook te gebruiken als laadpunt is in Nederland niet zinvol omdat het elektriciteitsnet waar lantaarnpalen op zijn aangesloten, niet sterk genoeg is. Ombouw van het net zou veel te duur zijn.

Overig straatmeubilair zien wij ook niet als een relevante toepassing voor het opladen van elektrische auto's. Parkeermeters zijn in Nederland steeds minder in het straatbeeld te vinden, en die trend zet door, terwijl telefooncellen al helemaal verdwenen zijn.

Hieraan kan worden toegevoegd dat nu een uitvoeringsplan voor laadpalen gereed is, waarbij heel gericht goede locaties kunnen worden gekozen voor het plaatsen van laadpalen. Tenslotte zijn de kosten voor het plaatsen van laadpalen sterk gedaald en kunnen we bovendien gebruik maken van de financiële middelen van de Green Deal voor laadpalen. Daarbij worden de kosten voor laadpalen door de overheden gezamenlijk gedragen. Het financiële voordeel van integratie van een laadvoorziening met parkeerautomaten is daarmee niet meer aanwezig.

Collegebesluit tot vrijstellen parkeerbelasting

In juli 2014 is door uw college besloten om de bestaande rijders van elektrische auto's te faciliteren door hen tijdens het opladen vrij te stellen van parkeerbelasting en de maximale parkeerduur van 2 uur te verlengen naar 4 uur. Dit zou alleen gelden tijdens het voorbereiden van beleid omdat rijders van elektrische auto's in die periode in het centrum alleen nog maar gebruik konden maken van



betaald parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische auto's. En dan ook nog relatief kort soms (max. 2 uur). Omdat we nu het aantal laadpalen flink gaan uitbreiden is het niet nodig de huidige gebruikers nog langer te compenseren. Daarom zal het besluit van juli 2014 op 1 augustus 2016 worden ingetrokken.

4. Effect op duurzaamheid en/of gezondheid

Deze nota is bedoeld om mensen te stimuleren om elektrisch te rijden. Elektrisch vervoer stopt de emissie van fijn stof, roet en stikstofoxiden in de stad, is stiller en verlaagt de CO2 uitstoot aanzienlijk, omdat elektromotoren veel efficiënter met energie omgaan dan fossiele brandstofmotoren. Bovendien daalt de CO2 uitstoot via elektrisch vervoer nog sneller als de elektriciteitsopwekking verder schoner wordt in Nederland.

5. Effect op de openbare ruimte

Het realiseren van laadpalen in de openbare ruimte heeft invloed op de kwaliteit van de openbare ruimte. Laadpalen zullen alleen in bestaande parkeervakken worden gerealiseerd. De inpasbaarheid van de laadpalen in de openbare ruimte wordt geborgd door het opnemen van eisen in de overeenkomst volgens het uitvoeringsplan. Daarbij wordt het advies van de Welstandscommissie opgenomen in de overeenkomst. Dat geldt eveneens voor onze richtlijnen vanuit beheer en onderhoud van de openbare ruimte.

6. Personeel en organisatie

Omdat is gekozen voor het "uitbesteden" van het behandelen en toetsen van aanvragen, alsmede het inrichten van parkeervakken en de exploitatie, beheer en onderhoud is er geen additionele personele capaciteit benodigd. Binnen de bestaande capaciteit kan de voortoets door aanbieders van aanvragen worden beoordeeld.

7. Informatiemanagement en automatisering

Als beslissingsondersteunend instrument voor de beoordeling van aanvragen zal worden gewerkt met een strategische kaart. Deze kaart wordt gebruikt door de infraprovider die de aanvragen in behandeling neemt. Deze kaart wordt ook gebruikt door de gemeente om het voorstel van de infraprovider te confirmeren. Afhankelijk van het verloop van het aantal aanvragers in de praktijk, kan het voordelen hebben om op termijn de kaart digitaal via een webapplicatie actueel te houden.



Alvorens hierover te beslissen zal een voorstel worden voorgelegd met inhoudelijke onderbouwing aan het MTBV ter beoordeling van de vraag of dit in het I&A plan kan worden ingepast.

8. Financiën

In het kader van de Green Deal wordt per 1 januari 2017 een gemeentelijke bijdrage per laadpaal voorzien van € 250,-. De overige lokale bijdrage zal afkomstig zijn van de provincie Limburg en Enexis (€ 650,-). Daarmee komt opgeteld de totale bijdrage van de lokale overheid op € 900,-, waarbij het Rijk onze bijdrage verdubbelt door ook € 900,- bij te dragen. Volgens de Green Deal moet dan nog eens een bedrag van particulieren van maximaal € 500,- worden bijgedragen. Dit aandeel zamelt de provincie Noord-Brabant in door de gebruikers een kleine verhoging van het elektriciteitsstarief te berekenen.

De uitvoering zal plaatsvinden binnen de financiële kaders van het Maastrichts Energie Akkoord (MEA), waarin voor duurzame mobiliteit totaal € 60.000,- beschikbaar is. Dit kader geldt als plafondbedrag voor het aantal aanvragen voor laadpalen. Dat zou betekenen dat er dan maximaal 240 laadpalen aangevraagd kunnen worden. De verwachting is dat het aantal aanvragen veel lager zal zijn.

Vooruitlopend op de Green Deal van 2017 worden voorafgaand, in 2016, al laadpalen geplaatst door een marktpartij buiten de Green deal om. Er is dan geen gemeentelijk bijdrage aan de laadpaal voorzien, omdat dan de Green deal nog niet in werking is. Er zijn dan alleen kosten verbonden aan het inrichten van de parkeerplekken (verkeersbord en stempel) voor de gemeente. Het gaat om ca € 250 a € 300,- per laadplek (binnen de Green Deal worden deze inrichtingskosten door de aanbieder gedragen).

Aan het einde van de exploitatietermijn van 10 jaar zullen de laadpalen in eigendom overgaan naar de provincie Noord Brabant, tenzij de gemeente er voor kiest ze over te nemen. Afhankelijk van de oplaadmarkt kunnen we als gemeente dus over 10-13 jaar de keuze maken om eigendom en beheer bij de provincie te laten of weer uit te geven aan een marktpartij. Dat laatste geldt ook voor de in 2016 geplaatste laadpalen.

In de overeenkomsten zijn verder de aansprakelijkheden tussen de gemeente en de partij die de laadpalen plaatst, beheert en onderhoudt geregeld, zodat de gemeente gevrijwaard blijft voor schade aan, door of vanwege de laadpalen.



Over de gemeentelijke bijdrage van € 250,- per laadpaal is geen BTW verschuldigd aan de provincie Noord-Brabant.

9. Aanbestedingen

Voor de jaren 2017, 2018 en 2019 nemen wij deel aan een Europese aanbesteding uitgevoerd door de provincie Noord-Brabant. De provincie Noord-Brabant besteedt uit en gaat een overeenkomst aan met een aanbieder (infraprovider) en voert gedurende de gehele looptijd het contractbeheer uit.

Via een overeenkomst tussen de gemeente en de provincie Noord-Brabant wordt de provincie Noord-Brabant door ons gemandateerd om deze werkzaamheden uit te voeren. Voor de Green Deal heeft de Europese Commissie besloten dat er geen sprake is van ongeoorloofde staatsteun.

Tussentijds, in de periode tussen dit collegebesluit en het tijdstip van inwerkingtreding van de hiervoor genoemde opdracht, wil de gemeente toch al kunnen voorzien in de behoefte aan laadpalen in de openbare ruimte. Om die reden zal de gemeente voor een beperkte duur, namelijk het resterende jaar 2016, één of meerdere overeenkomsten afsluiten met professionele aanbieders die laadpalen in de openbare ruimte willen realiseren voor eigen rekening. De aan te gane overeenkomst zal een concessie van diensten zijn, waarbij geldt:

- De af te sluiten private overeenkomst voorziet nadrukkelijk in een zeer beperkte en tijdelijke periode.
- Er is nu nog sprake van een precompetatieve fase. Er is nog geen sprake van goede of volledige marktwerking.
- In het algemeen kan gesteld worden dat de business case van laadpalen op dit moment negatief is. Dat zal ook de komende jaren niet veranderen. Hierdoor is er geen sprake van een waarde van het hebben van een laadpaal in de openbare ruimte.

De mogelijkheid voor het aangaan van een overeenkomst wordt door ons gemeld op Tender.net

10. Participatie tot heden

De voorliggende nota is in samenwerking met de meeste gemeenten in Zuid Limburg, met de provincie Limburg en de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland tot stand gekomen. Maastricht was hierbij penvoerder. In dat proces zijn bijeenkomsten georganiseerd met stakeholders uit o.a.



Maastricht om met hen te overleggen over participatie in het realiseren van laadinfrastructuur (MECC, AZM, Rechtbank, MVV, Mitsubishi, Orbis, UM, Hogeschool Zuyd etc.).

De raad zal worden geïnformeerd, omdat de raad eerder heeft aangegeven te willen weten wat het gemeentelijk beleid inzake laadinfrastructuur zal worden. Tevens wordt de raad geïnformeerd met het antwoord op de motie naar integratie van laadpalen met straatmeubilair.

11. Voorstel

1. Het (bijgevoegde) uitvoeringsplan, vast te stellen als kader voor het realiseren van laadinfrastructuur voor elektrisch vervoer in Maastricht en tevens aan te merken als algemene regels, zoals bedoeld in de APV artikel 2.1.5.1, lid 2 onder h.
2. Het collegebesluit van 15 juli 2014 over het tijdelijk vrijstellen van parkeerbelasting tijdens laden, op te heffen per 1 augustus 2016.
3. Voor het jaar 2016 een overeenkomst af te sluiten met een provider/concessiehouder voor het laten plaatsen en beheren van laadpalen in Maastricht.
4. Met de provincie Noord-Brabant een overeenkomst te sluiten voor het plaatsen van laadpalen voor de jaren 2017, 2018 en 2019 binnen de kaders van de landelijke Green Deal elektrische laadinfrastructuur.
5. Via deze overeenkomst de provincie Noord-Brabant het mandaat, onderscheidenlijk de volmacht te verlenen tot het uitvoeren van de Europese aanbesteding, het aangaan van een concessieovereenkomst met een infraprovider en het voeren van contractbeheer van de opdracht voor het plaatsen van laadpalen.
6. De motie van de SP inzake onderzoek naar de mogelijkheid van combineren van laadpalen met straatmeubilair te beantwoorden met bijgevoegde raadsinformatie brief.

12. Uitvoering, evaluatie en vervolg

Na vaststelling van deze nota wordt binnen enkele weken een overeenkomst gesloten met een exploitant die in 2016 laadpalen in Maastricht mag plaatsen op aanvraag van burgers en bedrijven tot eind van het jaar, of in ieder geval tot de overeenkomst met de provincie Noord-Brabant ingaat. Aanvragers voor een laadpaal kunnen hun aanvraag doen via de website van de aanbieder. Deze werkt als aanvraagpunt.



Over deze mogelijkheid worden de bekende aanvragers rechtstreeks en het bredere publiek via de media geïnformeerd.

Ten behoeve van het plaatsen van laadpalen is ook een verkeersbesluit nodig om de bijbehorende parkeerplaatsen te kunnen bestemmen voor het laden. Om te voorkomen dat dit per aanvraag zal moeten plaatsvinden, wordt nu bij aanvang voor een aantal door ons uitgezochte locaties tegelijk een verkeersbesluit genomen. Deze selectie heeft plaatsgevonden op grond van te verwachten behoefte met behulp van de strategische kaart, de geschiktheid van de openbare ruimte ter plekke en de parkeerdruk.

In juni zal de overeenkomst worden getekend met de provincie Noord-Brabant, waarna Noord-Brabant de uitbesteding zal gaan uitvoeren. Per 2017 worden alle aanvragen dan afgehandeld door en voor rekening van de aanbieder die de Brabantse aanbesteding wint.

B_1

**bijlage bij collegenota Voorbereiding laadinfrastructuur
elektrische voertuigen**

31-05-2016

Uitvoeringsplan Laadinfrastructuur

Gemeente Maastricht 2016

Uitvoeringsplan Laadinfrastructuur Maastricht 2016

Dit uitvoeringsplan is gebaseerd op het model voor beleidsregels oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen Limburg, dat in 2015 is opgesteld onder penvoering van de gemeente Maastricht in samenwerking met de provincie Limburg, de Zuid-Limburgse gemeenten, Rijksdienst voor Ondernemend Nederland en Fier Automotive. Later hebben de gemeenten van Midden en Noord Limburg zich aangesloten bij het beleidskader.

De samenwerking heeft geresulteerd in een uitvoeringsplan dat een toetsingskader en een strategische kaart bevat, ter ondersteuning van de uitvoering van het beleid.

Maastrichts Energieakkoord

In de kaderbrief 2015 is het Lokaal (Maastrichts) Energie Akkoord gepresenteerd als uitwerking van de duurzaamheidsambitie uit het Coalitie-akkoord 2014-2018. Duurzame mobiliteit is daarin 1 van de actielijnen. Laadinfrastructuur is een van de 3 genoemde projecten binnen deze actielijn. Hierin wordt als actie gemeld: realisering van complete laadinfrastructuur voor de lokale EV markt in 2016.

Actielijn Duurzame mobiliteit

Met duurzame mobiliteit wordt mobiliteit bedoeld, die

- de CO2 uitstoot, luchtverontreiniging, geluidhinder en stank vermindert;
- bijdraagt aan een aantrekkelijke stad om te wonen, werken en te verblijven;
- een hoogwaardig stedelijk ontwerp bevordert.

Randvoorwaarden daarbij zijn dat duurzame mobiliteit verkeersveilig is en de bereikbaarheid in en buiten Maastricht niet in gevaar brengt.

Elektrische voertuigen

De gemeente wil in het kader van duurzaamheid en vermindering van de luchtvervuiling, de uitstoot van lokale emissies alsmede ook van CO2 uitstoot reduceren, door middel van het stimuleren van zero emissie mobiliteit en meer in het bijzonder van het elektrisch rijden.

Elektrisch rijden is zeker voor personenvervoer een relevant en aantrekkelijk toekomst perspectief. De lokale 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 klimaat effect, 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. Via een ingroeimodel moeten vanaf 2035 alle nieuw verkochte personenauto's in staat zijn om CO2-emissievrij te rijden; in 2050 geldt dit voor alle personenauto's.

Het SER-energieakkoord is richtinggevend voor onze klimaatdoelstellingen t.a.v. duurzame mobiliteit.

Laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen

Om gebruik van elektrische auto's te stimuleren is, is het nodig de aanschaf van elektrische auto's aantrekkelijk te maken, door fiscaal financiële maatregelen. Dit is een verantwoordelijkheid van het Rijk. Maar anderzijds is een goede oplaadinfrastructuur noodzakelijk. Hier hebben met name gemeenten een rol en verantwoordelijkheid.

Het streven is hierbij wel dat de overheid op termijn een afnemende rol heeft en dat er een toenemende rol voor marktpartijen zal zijn naar uiteindelijk een volledig volwassen markt voor laadinfra. De stimulerende rol van de overheid zal dan meer een faciliterende en uiteindelijk regulerende rol zijn (het reguleren van het gebruik van de openbare ruimte).

In 2012 is in samenwerking met de landelijke stichting E-Laad, een samenwerkingsverband van de Nederlandse netwerkbeheerders, gestart met het plaatsen van laadpalen in Maastricht. Die samenwerking heeft geresulteerd in het plaatsen van 10 laadpalen voor elektrische auto's met 17 parkeervakken in de openbare ruimte in Maastricht. De stichting E-Laad heeft echter eind 2012 laten weten geen nieuwe aanvragen meer te kunnen honoreren. Uitbouw van de laadinfrastructuur voor elektrische auto's kon dus niet meer binnen deze overeenkomst plaatsvinden.

Sindsdien is 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 van, en met de provincie Limburg en het rijk (Rijksdienst voor Ondernemend Nederland) is daarom begin 2014 een beleidsinventarisatie gestart. Later heeft zich ook de gehele Parkstad aangesloten. Hiermee hebben we een keuze kunnen maken voor een adequate laadinfrastructuur in Maastricht en Zuid Limburg

Strategie

Het doel van het realiseren van de laadinfrastructuur is om potentiële gebruikers van elektrische voertuigen het vertrouwen te geven dat er altijd voldoende laadmogelijkheden zijn. Niet alleen een structuur met een duidelijke strategie op locatiekeuzes, maar ook in het soort laadpaal. De mogelijke keuzes op locatie en soort laadpaal worden ondersteund door de strategische kaart.

Uitvoeringskader

De gemeente streeft naar

- minimale dekking, waarbij EV-rijders in staat zijn tot laden op een redelijke afstand nabij huis of bij de werkplek;
- het optimaal faciliteren van EV-rijders in Maastricht, zowel de in de gemeente werkzame personen, de inwoner als bezoekers en passanten door het realiseren van laadinfrastructuur op relevante strategische locaties.

Hierbij zijn een aantal uitgangspunten van belang, om zo snel mogelijk gezond te kunnen exploiteren:

- Een vraaggestuurde markt: met een vaste gebruiker van de laaddiensten die voor een gegarandeerde kWh afname zorgt
- Kostenefficiëntie: alleen publiek laden als er geen private mogelijkheid is.
- Beschikbaarheid: als een EV-rijder structureel niet terecht kan bij een laadobject moet beter gehandhaafd worden of dient een laadobject bijgeplaatst te worden.

Laad ladder

Er bestaan verschillende standaard situaties waarin wordt geladen: de zogenaamde laadprofielen. Vanwege het effectiviteitsaspect van deze verschillende profielen, heeft de gemeente de volgende 'Laad ladder' opgesteld: Een soort voorkeursvolgorde van verschillende laadprofielen.

1. Privaat laden; In de ladder wordt de voorkeur gegeven aan een private laadpaal of voorziening, vanwege de lage kosten, het niet hoeven gebruiken van de openbare ruimte en geen overheidsbemoeienis.
2. Semi-publiek laden; Indien privaat laden niet mogelijk is, is semi-publiek laden een alternatief. Laadpalen of voorzieningen bevinden zich in dat geval op privaat terrein, dat publiek toegankelijk is voor opladen. De kosten zijn laag, een positieve business case is mogelijk te realiseren. De bedrijven of organisaties op wiens terrein dit mogelijk zou is worden in dit plan stakeholders genoemd.
3. Publiek laden; Onderaan de 'ladder van laden' staat het laden bij publieke laadpalen. Indien voorgaande varianten niet mogelijk zijn, kan worden overgegaan tot installatie van een publieke laadpaal, waarbij de laaddienst voor iedereen 24 uur per dag toegankelijk is.

Het besluit over de situatie die aan de orde is wordt genomen tijdens een aanvraagprocedure, waarbij de aanvraag wordt getoetst op de volgende factoren. Deels zijn deze factoren vast gelegd op de strategische kaart, te weten:

- Het adres van de aanvrager;
- Het type wijk (indien geen particuliere aanvraag van toepassing);
- De mogelijkheden tot laden op privé terrein;
- De huidige laadinfrastructuur in nabije omgeving (binnen loopafstand van ca. 300 meter);
- Lopende aanvragen voor laadinfrastructuur in de nabije omgeving (binnen loopafstand van ca. 300 meter, mogelijkheid tot clustering);
- Publiek toegankelijke parkeergelegenheden in nabije omgeving (binnen loopafstand van ca. 300 meter bij stakeholders, mogelijkheid tot clustering);
- Publieke toegankelijkheid van privé terrein (binnen loopafstand van ca. 300 meter, bij stakeholder aanvragen, mogelijkheid tot clustering).
- De parkeerdruk direct nabij de laadpaal (< 80 %);
- Het gebruik van een bestaand parkeervak / bestaande parkeervakken;
- De belemmering en veiligheid van verkeer (auto, fiets, voetganger, rolstoel etc.);
- De belemmering ten aanzien van ander straatmeubilair of (openbaar) groen;
- Het straatbeeld (past de laadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur in het straatbeeld);
- Eventueel geplande reconstructies of andere infrastructurele ontwikkelingen;
- De vindbaarheid en zichtbaarheid van de eventuele laadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur.
- Specifieke locatiesituatie elektriciteitsnetwerk (de capaciteit en eventuele andere gebruikers). Coördinerende rol voor EVnetNL.

Iedere aanvraag wordt op basis van deze factoren getoetst. De verschillende profielen zijn nader uitgewerkt in de bijlage 1. Hiervoor dient onder andere de strategische kaart (bijlage 3). Deze kaart geeft een geografisch overzicht met daarin o.a. de socio-economische data, huidige laadinfrastructuur, verwachte laadbehoefte, potentiële laadlocaties bij stakeholders etc. Op basis van de kaart kunnen locaties benoemd worden waarvoor al een verkeersbesluit is genomen om de locaties voor te bereiden op plaatsing van laadpalen.

Rol en verantwoordelijkheden gemeente versus rol aanbieder

De uitvoering van het realiseren van laadpalen wordt in handen gelegd van een aanbieder partij. De wijze waarop de aanbieder dit zal doen, de rol ten opzichte van gemeente en aanvrager en de verantwoordelijkheden worden vastgelegd in een overeenkomst.

Die overeenkomst zal worden afgesloten tussen de gemeente Maastricht en de aanbieder (fase 1) en later tussen de provincie Brabant en de gemeente Maastricht zodra de provincie Brabant een opdracht verleent aan een aanbieder (fase 2).

De overeenkomst ziet onder meer op de wijze waarop aanvragen om laadpalen procedureel worden behandeld en inhoudelijk worden getoetst, op het beheer en onderhoud van de laadpalen en op de eigendoms- en aansprakelijkheidsverhoudingen. De overeenkomst zal in ieder geval een geldigheidsduur van 10 jaar hebben. Dit plan dient als toetsingskader voor het beoordelen van de aanvragen voor een laadpaal.

Fase 1 is voorzien voor het jaar 2016 en fase 2 voor de periode 2017 t/m 2019.

Green Deal

Op 9 juni 2015 is een Green Deal Openbaar Toegankelijke Elektrische Laadinfrastructuur in werking getreden die de verdere ontwikkeling van openbaar toegankelijke laadinfrastructuur beoogt te stimuleren. Samen met de provincie Limburg en de Provincie Brabant zullen we vanuit deze green deal medefinanciering voor de verdere uitrol van publieke laadinfrastructuur organiseren;

Deze samenwerking zien we tevens als een basis voor publieke laadinfrastructuur ook op langere termijn. Enerzijds door de ontwikkeling van de laadinfrastructuur op de lange termijn bij te kunnen buigen, anderzijds verbreden van de korte termijn strategie door innovaties in de vorm van lokaal opgewekte duurzame energie en slim laden van elektrische voertuigen. Kortom voor het faciliteren van de energietransitie.

Verkeersbesluit

Voor het bestemmen van een parkeervak voor het opladen van elektrische voertuigen is een Verkeersbesluit nodig. We zullen zoveel mogelijk streven naar clustering van laadpalen op locaties die zich goed lenen voor laden, gezien de ligging in de wijk en de parkeersituatie ter plekke en de onderlinge nabijheid van andere aanvragers. De meest logische locaties zullen op basis van de strategische kaart al worden benoemd als laadlocaties in een Verkeersbesluit. Daarnaast blijft het altijd mogelijk een individueel Verkeersbesluit te nemen op een aanvraag voor een locatie die niet vooraf door ons is benoemd, maar wel aan de voorwaarden voldoet.

Fiscaal parkeer regime

In 2014 is door de gemeente besloten om bestaande rijders van elektrische auto's te faciliteren door hen tijdens het laden vrij te stellen van parkeerbelasting en de parkeerduur van 2 uur te verlengen naar 4 uur. Dit is besloten omdat er nog geen nieuwe laadpalen geplaatst konden worden en E-rijders in het centrum alleen gebruik konden maken van betaalde parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische auto's. Omdat er nu sprake is van een plan waarbinnen de laadinfrastructuur sterk kan worden uitgebreid is het niet langer nodig de huidige gebruikers nog langer te compenseren. Daarom zal het besluit van juli 2014 op 1 augustus 2016 worden ingetrokken. Dat betekent dat vanaf 1 augustus 2016 voor een parkeervak waar kan worden opgeladen altijd het parkeerregime geldt dat ook voor de hele parkeersectie geldt waarin de parkeervakken zijn gelegen, zoals bijvoorbeeld vergunningparkeren of betaald parkeren.

APV

Het is verboden om zonder vergunning van de gemeente de weg of een weggedeelte anders te gebruiken dan overeenkomstig de publieke functie daarvan (APV art. 2.1.5.1). Uitgezonderd zijn door de gemeente aangewezen gevallen, mits de algemene regel worden nageleefd (APV art. 2.1.5.1.lid 2 onder h). Het besluit waarmee dit uitvoeringsplan wordt vastgesteld behelst tevens het besluit dat dit plan fungeert als de door de gemeente aangewezen gevallen. Daarmee wordt voorkomen dat voor iedere aanvraag een afzonderlijke vergunning in het kader van de APV moet worden verleend. Tevens worden de voorwaarden voor het realiseren van een laadpaal ook in de overeenkomst opgenomen, conform dit uitvoeringsplan. Ook daarmee is geborgd dat dit gebeurt met oog voor de veiligheid en gemeentelijke eisen voor de openbare ruimte.

Precariobelasting

Het gebruik van de grond zal worden geregeld in de overeenkomst. De grond van de oplaadlocatie (laadpaal) wordt (om niet) in gebruik gegeven aan de infraprovider (de aanbieder en beheerder) van laadpalen. Omdat de grond daarmee niet openbaar is, is precarioheffing niet aan de orde.

Omgevingsvergunning

In artikel 2.2 van het Besluit Omgevingsrecht wordt verwezen naar een bijlage waarin zaken staan opgenomen waarvoor **geen** vergunning nodig is. Bijlage 2, artikel 18 is hierbij relevant. Hierin is voor een bouwwerk, geen gebouw zijnde een uitzondering gemaakt voor het opladen van accu's van voertuigen. Op basis van dit artikel is dus geen omgevingsvergunning nodig.

Verlengde private aansluiting (VPA)

In een landelijke pilot is de mogelijkheid onderzocht van een laadsituatie waarbij in de openbare ruimte wordt geparkeerd en de laadpaal in de openbare ruimte is geplaatst, maar waarbij de stroomvoorziening is aangesloten op de meterkast van de particulier. Dit is een situatie die wenselijk zou kunnen zijn indien eigen terrein (erf of oprit) ontbreekt of te klein is. Bijkomend voordeel is de lage stroomprijs voor de gebruiker.

Echter er zijn nog een aantal nadelen en onzekerheden aan verbonden.

Belangrijkste onzekerheid is dat laadpunten in de publieke ruimte door natrekking eigendom van de gemeente zijn, tenzij dit geregeld wordt door middel van opstal of erfpacht. De gemeente blijft in het geval van een VPA echter de ogenschijnlijke 'bezitter', en daarmee ook de aansprakelijke partij. De gevolgen van die aansprakelijkheid kan een gemeente middels een private overeenkomst (modelcontract) grotendeels bij de aanvrager van het VPA neerleggen, maar niet geheel.

Het heeft derhalve onze voorkeur dat de laadpaal altijd wordt aangesloten op het elektriciteitsnet in de openbare ruimte. Voor de gebruiker betekent dit dat weliswaar een hoger stroomtarief aan de orde is, hoewel door de Europese aanbesteding binnen het kader van de Green deal een scherp tarief kan worden gehanteerd. Bovendien vervallen voor de gebruiker de investeringskosten in de laadpaal zelf. Voor deze gebruikers bestaat de mogelijkheid om gewoon een laadpaal in de openbare ruimte aan te vragen. Waarbij de keuze van de locatie bij de gemeente komt te liggen, zodat meer

sturing op de kwaliteit van de openbare ruimte mogelijk is en meer rekening met andere gebruikers kan worden gehouden.

Derhalve zullen wij geen APV vergunning verlenen voor het realiseren van verlengde private aansluitingen.

Kabels over trottoir

Het zelfde geldt voor situaties waarbij vanuit huis of bedrijfsvestiging wordt geladen, maar dan zonder laadpaal in de openbare ruimte. Hierbij lopen dan de kabels over de openbare weg of trottoir. Om risico's uit te sluiten, zal de gemeente deze oplossing niet toestaan op basis van de APV.

Bovendien bestaat er geen noodzaak meer voor dergelijke oplossingen omdat dit uitvoeringsplan een goede en betaalbare laadpaal kan bieden via een aanvraagprocedure bij de infraprovider, waarmee de gemeente een overeenkomst heeft.

Bijlage 1 Omschrijving laadprofielen volgens de laadladder

Laadinfrastructuur op privé terrein

- Een aanvrager die kan parkeren en laden op eigen terrein zal geen aanvraag kunnen doen voor een laadpaal in de openbare ruimte. Deze zal dus een eigen laadoplossing moeten realiseren. De EV-rijder kiest in deze situatie zelf een leverancier voor het laadpunt die op de bestaande elektriciteitsnetaansluiting van de EV-rijder wordt aangesloten.
- De eigenaar van de laadinfrastructuur is vrij om te bepalen of deze ook ter beschikking wordt gesteld aan andere EV-rijders. Alleen door erkende installateurs geïnstalleerde officiële laadpunten komen in aanmerking voor openbaar beschikbaar stellen en zijn zichtbaar op de strategische kaart.
- De gemeente zal aangeven dat opladen op privé terrein de enige mogelijkheid is. Hierdoor is het niet nodig om een laadpaal te plaatsen in de publieke ruimte of aan te sluiten op het openbare elektriciteits netwerk.
- De gemeente beveelt het gebruik van groene stroom aan voor laadpunten / laadinfrastructuur op privé terrein.

Laadinfrastructuur op publiek toegankelijke ruimte

Afhankelijk van de gegevens van de aanvraag , kan de keuze worden gemaakt voor een laadpaal op publiek openbaar terrein.

Zijn er meerdere aanvragen in de nabije omgeving, of is er een verwachting dat er in het desbetreffende gebied meerdere aanvragen kunnen komen, dan zal de mogelijkheid tot clustering van de laadpunten worden onderzocht om te komen tot een geschikte centrale locatie. Daarbij valt te denken aan een strategische locatie waarbij uitbreiding van laadpunten gemakkelijk te realiseren is. Dit kan zowel op publiek terrein alsmede op privaat terrein van een stakeholder.

Er zijn twee scenario's voor laadinfrastructuur in publiek toegankelijk terrein. Een publiek toegankelijk privaat terrein en een publiek toegankelijke openbaar terrein. Bij de aanvraag van EV-rijder(s) voor een laadpaal in de publieke ruimte, worden beide mogelijkheden onderzocht. Deze twee scenario's worden in de onderstaande artikelen toegelicht.

- **1. Een publiek toegankelijke parkeerplek op privaat terrein met laadpunt**

Eigenaren en beheerders van publiek toegankelijke parkeerplekken, zoals horeca- en recreatieondernemers, parkeerterreinen en -garages en bedrijventerreinen, kunnen laadpunten plaatsen die publiek toegankelijk zijn. Deze partijen worden gezien als potentiële stakeholders voor laadinfrastructuur. De grote stakeholders zijn aangegeven op de strategische kaart.

Aanvraag stakeholder

Wanneer een stakeholder overweegt een laadpunt te realiseren moedigt de gemeente het aan dat het desbetreffende laadpunt openbaar wordt gesteld. De gemeente zal in dat geval een ondersteunende rol vervullen.

Aanvraag EV-rijder(s) / strategische locaties

Bij een of meerdere aanvragen van EV-rijders of door de gemeente geïdentificeerde strategische locaties worden de mogelijkheden tot het realiseren van een laadpunt op privaat terrein van stakeholders onderzocht. De gemeente zal contact opnemen met de stakeholder en de mogelijkheden tot het realiseren van een laadpunt bespreken. Wanneer de stakeholder besluit een laadpaal te installeren en openbaar te stellen, zal de gemeente een ondersteunende rol vervullen.

Ondersteunende rol vanuit gemeente

De gemeente heeft een ondersteunende rol in het scenario van publiek toegankelijke laadpunten op privaat terrein bij een stakeholder.

De ondersteuning zal in de praktijk plaatsvinden door de realisatie van de laadpaal te laten plaatsvinden door de infraprovider met wie de gemeente een overeenkomst heeft afgesloten. Hierbij kan gebruik worden gemaakt van de aanvraagprocedure via de infraprovider.

Aansprakelijkheid

De infraprovider van de laadinfrastructuur is aansprakelijk voor alle schade die door het gebruik van de laadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur of anderszins aan derden wordt veroorzaakt. De gemeente is op geen enkele manier aansprakelijk voor eventuele schade die door de laadpaal en/of andere infrastructuur is veroorzaakt. De beheerder vrijwaart hiervoor de gemeente.

Openbaarheid laadpaal/infrastructuur

De laadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur is 24 uur per dag en 7 dagen per week openbaar toegankelijk, in die zin dat deze voor iedereen te gebruiken is voor het opladen van zijn / haar elektrische voertuig. De beheerder zorgt voor zoveel mogelijk actuele informatie richting het publiek over de aanwezigheid en beschikbaarheid van het oplaadpunt.

Marktconform tarief

De stakeholder mag de laadpaal financieel exploiteren door deze tegen een financiële vergoeding aan te bieden aan derden. Echter de gemeente stelt de eis dat dit maximaal tegen een marktconform tarief wordt aangeboden.

- **2. Een openbare parkeerplek en publiektoegankelijk laadpunt in de openbare ruimte**

EV-rijders die geen mogelijkheid hebben om te laden met één van de hiervoor beschreven oplossingsrichtingen zijn aangewezen op de publiektoegankelijke laadpunten in de openbare ruimte. Het plaatsen, beheer en onderhoud van de laadpalen is in handen van infraproviders. Deze infraproviders sluiten een overeenkomst af met de gemeente, waarbij aanvragen aan dit plan worden getoetst..

Rol infraprovider

Wanneer een strategische locatie in de openbare ruimte wordt geïdentificeerd, en door de gemeente is geaccordeerd, dan zal de infraprovider het initiatief nemen om laadinfrastructuur te realiseren waarbij de infraprovider de betreffende laadinfrastructuur zal plaatsen, exploiteren, beheren en onderhouden.

De gemeente zal dan een verkeersbesluit nemen tot het aanwijzen van parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische voertuigen.

Financiële bijdrage gemeente:

De gemeente zal financiële ondersteuning bieden aan de laadpaal wanneer er een combinatie gemaakt zal worden met de Green Deal 'Openbaar Toegankelijke Elektrische Laadinfrastructuur', waarbij het Rijk, de provincie Limburg en Enexis tevens een financiële bijdrage zal leveren.

In de periode waarin geen sprake is van een Green Deal draagt de gemeente de kosten voor de inrichting van de parkeervakken door het plaatsen van een verkeersbord en een stempel in het parkeervak.

Bereikbaarheid

De infraprovider van laadinfrastructuur van de laadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur is 24 uur per dag en 7 dagen per week bereikbaar voor EV-rijders, hulpdiensten en gemeenten in het geval van vragen, storingsen en calamiteiten. De telefoonnummers van de storingsdienst en de helpdesk zijn vermeld op de laadpaal/-infrastructuur.

Handhaving

De gemeente zal, binnen de grenzen van haar competentie, zorgdragen voor toezicht en parkeerbeheer volgens het op de betreffende oplaadlocatie geldende fiscale regime. Daarnaast zal de gemeente bevorderen dat andere toezichthoudende, beherende en handhavende instanties op een constructieve wijze reageren indien er op een niet correcte wijze gebruik gemaakt wordt van een oplaadlocatie.

Openbaarheid laadpaal/infrastructuur

De laadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur is 24 uur per dag en 7 dagen per week openbaar toegankelijk, in die zin dat deze voor iedereen te gebruiken is voor het opladen van zijn / haar elektrische voertuig. De beheerder zorgt voor zoveel mogelijk actuele informatie richting het publiek over de aanwezigheid en beschikbaarheid van het oplaadpunt.

Betaald parkeren/vergunninghouders/blauwe zone

In gebieden waar betaald parkeren of vergunninghouders parkeren is ingevoerd of waar een maximale parkeerduur (blauwe zone) of enige andere restrictie geldt, geldt deze restrictie onverminderd ook voor de oplaadvakken, tenzij anders vermeld.

Intrekken/wijzigen van vergunning en verkeersbesluit

Indien de infraprovider van de laadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur zich niet houdt aan de regels uit het uitvoeringsplan, wordt daarmee niet voldoen aan de regels die zijn verbonden aan de

APV, deze situatie geldt dan als niet vergund. De gemeente kan in dat geval ook het verkeersbesluit, waarbij de parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische voertuigen zijn aangewezen, intrekken. De gemeente kan de vergunning en/of het verkeersbesluit tevens intrekken, wanneer er in de praktijk niet of nauwelijks gebruik wordt gemaakt van de laadpaal en/of oplaadinfrastructuur. Het is niet gewenst dat daardoor een of meerdere parkeerplaatsen (nagenoeg) geheel onbenut blijven. In deze gevallen heeft de aanbieder het recht en de plicht de laadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur binnen een door de gemeente aan te geven termijn te verwijderen. De hiermee samenhangende kosten zijn voor de rekening van de gemeente.

De gemeente kan de vergunning ook wijzigen of intrekken, indien er een wegreconstructie plaatsvindt als gevolg waarvan de aangewezen parkeerplaatsen zullen verdwijnen. In dat geval zal de gemeente samen met de beheerder bezien of er een alternatieve locatie voor een laadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur met bijbehorende parkeerplaats(en) in de directe nabijheid mogelijk is. Verplaatsingskosten hiervoor zijn voor rekening van de gemeente.

Informatie over gebruik oplaadinfrastructuur

De infraprovider van een laadpaal en/of oplaadinfrastructuur geeft op verzoek van de gemeente inzicht in het feitelijke gebruik hiervan op kwartaal niveau.

Bijzondere omstandigheden

De gemeente beseft dat de ontwikkelingen op het gebied van elektrisch rijden en laadinfrastructuur nieuw en nog volop in ontwikkeling zijn. Met dit uitvoeringsplan wil de gemeente duidelijkheid verschaffen over de voorwaarden, criteria en condities die van toepassing zijn op het realiseren van laadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur in de gemeente. In specifieke, bijzondere of onvoorziene omstandigheden kan de gemeente besluiten van deze regels af te wijken.

Aansprakelijkheid

De infraprovider van de laadinfrastructuur is aansprakelijk voor alle schade die door het gebruik van de laadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur of anderszins aan derden wordt veroorzaakt. De gemeente is op geen enkele manier aansprakelijk voor eventuele schade die aan en door de laadpaal en/of andere infrastructuur is veroorzaakt. De beheerder vrijwaart hiervoor de gemeente.

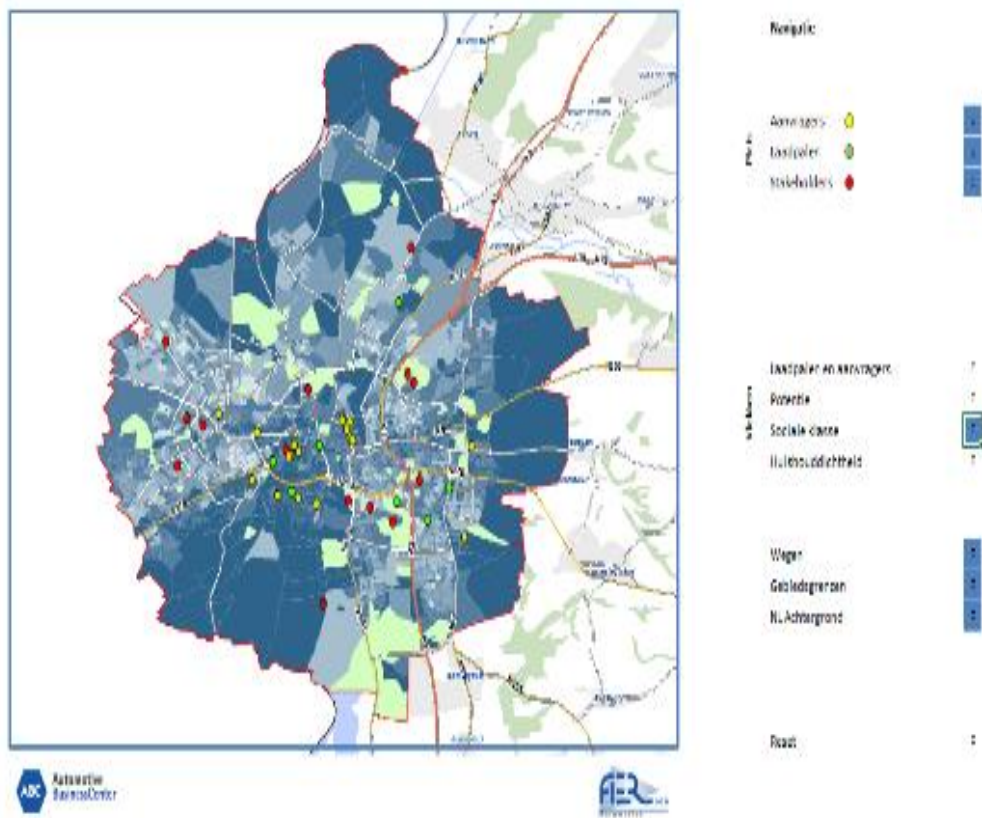
Bijlage 2

Begripsbepalingen en definities

In dit uitvoeringsplan wordt verstaan onder:

- a. elektrisch motorvoertuig: een motorvoertuig als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel c, van de Wegenverkeerswet 1994, dat bij de RDW staat geregistreerd als auto en geheel of gedeeltelijk door een elektromotor wordt aangedreven waarvoor de elektrische energie geleverd wordt door een batterij en waarvan de batterij (mede) kan worden opgeladen door middel van een voorziening buiten het voertuig;
- b. oplaadinfrastructuur: het geheel van oplaadsystemen op basis van stekker aansluitingen, palen, aansluitingen op het elektriciteitsnet en andere voorzieningen in de openbare ruimte op of aan de weg, bestemd voor het opladen van elektrische voertuigen;
- c. laadpaal: een oplaadobject met een aansluiting voor het opladen van elektrische voertuigen. De term laadpaal wordt gebruikt als verzamelnaam voor alle vormen van oplaadunits, en kan betreffen een laadpaal, een laadunit die aan muur en/of paal gehangen kan worden (wallbox) en eventuele andere vormen;
- d. oplaadpunt: een aansluiting voor een stekker waar een elektrische auto opgeladen kan worden. Een laadpaal kan meerdere oplaadpunten hebben;
- e. laadkabel: een kabel, in gebruik of in eigendom bij de EV-rijder, benodigd om de EV op te laden door deze aan te sluiten op een oplaadpunt;
- f. strategische kaart: een geografisch overzicht met daarop zichtbaar de verschillende factoren die van invloed zijn op de keuze per locatie voor het soort oplaadinfrastructuur dat op die specifieke plek het meest aan te bevelen is. In de strategische kaart worden onder andere als factoren meegenomen: de socio-economische huishoudens klasse, huishoud dichtheid, (succes van) huidige openbaar beschikbare laadinfrastructuur en (potentiële) stakeholders;
- g. aanvrager: Een aanvrager kan een particulier of een (publieke of private) stakeholder zijn, met interesse in een laadpaal. Een aanvrager dient een aanvraag in voor een laadpaal bij de gemeente;
- h. VPA: Verlengde Privé Aansluiting. Een oplaadpunt op openbaar terrein waarbij de aanschaf, installatie, bekostiging en beheer vallen onder de verantwoording van een privé persoon.
- i. stakeholder:
 1. een bedrijf en/of organisatie, gevestigd in de gemeente, met publiektoegankelijke parkeerplaatsen op privé terrein. Hierbij valt te denken aan bedrijven/organisaties in de recreatie sector (woonboulevard, winkelcentra, autoboulevard, pretparken, horeca, etc.), parkeergarages/terreinen en werkgevers (ziekenhuizen, scholen/universiteiten, etc.)
 2. een overheidsinstantie zoals de gemeente die openbare laadpunten wil realiseren in de openbare ruimte of op eigen locaties (zoals bij gemeentehuis)
- j. EV-rijder: een particulier die eigenaar en/of bezitter is van een elektrisch voertuig en een laadpas die op een oplaadlocatie zijn of haar elektrische auto wil opladen en woonachtig en/of werkzaam is in de gemeente of bezoeker is van deze gemeente;
- k. netbeheerder: de partij die is berust met de wettelijke taak voor het beheer en onderhoud van het elektriciteitsnet, evenals het verzorgen van nieuwe aansluitingen op het elektriciteitsnet;
- l. serviceprovider: aanbieder van laaddiensten aan gebruikers (zoals de uitgifte van laadpassen);
- m. infraprovider: de infraprovider is exploitant en eigenaar van laadpalen die verantwoordelijk is voor beheer en onderhoud en het oplossen van storingen en klachten;

Bijlage 3 Strategische kaart





> RETOURADRES Postbus 1992, 6201 BZ Maastricht

BEZOEKADRES
Mosae Forum 10
6211 DW Maastricht

Aan de dames en heren,
leden van de gemeenteraad

POSTADRES
Postbus 1992
6201 BZ Maastricht

ONDERWERP	DATUM	BIJLAGEN
Beantwoording motie SP oplaadpunt elektrische voertuigen en Toelichting op het besluit Uitvoeringsplan laadpalen.	6 juni 2016 Verzonden: 06-06-2016	--
BEHANDELD DOOR	TELEFOONNUMMER	ONZE REFERENTIE
RJ (Rob) Lamers	043 350 4399	2016.17911
E-MAILADRES	FAXNUMMER	UW REFERENTIE
rob.lamers@maastricht.nl	043 - 350 4650	--

Geachte raadsleden,

Tijdens de raadsvergadering van oktober 2014 is een motie ingediend met de opdracht om een haalbaarheidsonderzoek te doen naar de mogelijkheid om oplaadpunten voor elektrische auto's te integreren in het Maastrichts straatmeubilair (motie "Oplaadpunt elektrische voertuigen" van SP, Seniorenpartij, Groen Links, VVD, en D66).

Omdat wij toen in samenwerking met de provincie Limburg en de Zuid-Limburgse gemeenten waren gestart met het ontwikkelen van uitvoeringsbeleid voor laadpalen, hebben we besloten de beantwoording van de motie daarin mee te nemen.

Met deze brief kan ik u nu informeren over de uitvoeringsplannen van het uitbreiden van laadvoorzieningen alsmede over de haalbaarheid om straatmeubilair daarin te betrekken.

Uitvoeringsplan laadpalen:

In Maastricht streven we ernaar om als stad in 2030 honderd procent klimaatneutraal te zijn. Deze duurzame ambitie vraagt om meer gebruik van zonne-, water- en windenergie en minder verbruik van olie en gas. Die energieomslag maakt alleen kans als iedereen zijn verantwoordelijkheid neemt en bewoners, bedrijven en maatschappelijke organisaties de handen ineen slaan. Onder de vlag van het Maastrichts Energieakkoord worden de afspraken, acties en maatregelen vastgelegd om de uitstoot van CO₂ te verminderen en energieverpilling tegen te gaan. En werken we samen aan de ambitie om klimaatneutraal te zijn in 2030.

Elektrisch rijden vormt daarin een belangrijk onderdeel: de uitstoot van uitlaatgassen en CO₂ op straat wordt hierdoor sterk verminderd en de luchtkwaliteit in de stad verbeterd. Steeds meer inwoners en bezoekers rijden elektrisch. De afgelopen drie jaar is de vraag naar laadmogelijkheden voor elektrisch auto's daarom sterk gegroeid. Landelijk is in 2015 het aantal elektrische voertuigen verdubbeld ten opzichte van 2014 (van 44.000 naar 88.000). Ook in Maastricht is er een groeiende vraag. Op dit moment hebben zich in Maastricht al meer dan 65 burgers of bedrijfjes bij de gemeente gemeld met de vraag of een laadpaal bij de woning / bedrijfspand kan worden geplaatst. Deze groep heeft geen eigen inrit of terrein en de huidige 10 laadpalen van E-Laad zijn onvoldoende om aan deze vraag te voldoen.

Maastricht gaat het aantal laadpalen voor elektrische auto's in de stad de komende jaren uitbreiden met een veelvoud van de huidige 10 laadpalen.



DATUM
6 juni 2016

Met deze stadsbrede uitbreiding brengen we een aantal zaken samen:

- 1) We zorgen ervoor dat er nu en in de nabije toekomst voldoende en betaalbare laadpalen in Maastricht zijn;
- 2) We voorzien hiermee in de groeiende vraag van bewoners, bedrijven en bezoekers naar meer laadpalen;
- 3) We stellen aanvragers van laadpalen en belangstellenden voor elektrisch rijden in staat om nabij hun woning of werkplek (binnen 300 meter loopafstand) gebruik te maken van een laadpaal of deze te laten realiseren;
- 4) We voorkomen dat er ongewenste en wellicht onveilige situaties ontstaan doordat laadkabels over het trottoir van de voordeur naar de elektrische auto gelegd worden omdat er niet genoeg laadpalen beschikbaar zijn;
- 5) We zorgen ervoor dat elektrisch rijden onder bewoners en bezoekers van onze stad meer gestimuleerd en beter gefaciliteerd wordt.

Hierdoor dringen we ook de uitstoot van CO₂ en uitlaatgassen terug, verbeteren we de luchtkwaliteit in onze stad en werken we aan onze duurzame ambitie om klimaatneutraal te zijn in 2030.

De gemeente Maastricht heeft een uitvoeringsplan ontwikkeld om laadpalen voor elektrische auto's flink te kunnen gaan uitbreiden op een betaalbare manier.

Voor de uitbreiding van het aantal laadpalen is onze gemeente aangesloten bij de Green Deal 'Openbaar Toegankelijke Elektrische Laadinfrastructuur' van het Rijk. Dit is een samenwerkingsverband waarbij de rijksoverheid de mogelijkheid biedt om vernieuwende, duurzame plannen uit te voeren. Deze Green Deal is erop gericht om barrières rond de uitrol van openbare laadinfrastructuur weg te nemen. Dit doet het Rijk onder andere door financieel bij te dragen aan het realiseren van laadpalen, waarbij lokale overheden en private partijen tevens wordt gevraagd mee te doen. De gemeente Maastricht doet samen met de Provincies Limburg en Brabant en een aantal gemeenten uit deze provincies mee aan deze Green Deal. Samen aanbesteden bespaart kosten en biedt een zo aantrekkelijk mogelijk laadtarief voor de gebruikers.

De locaties in de openbare ruimte, waar laadpalen worden geplaatst, worden zorgvuldig uitgekozen op basis van een aantal binnen het uitvoeringsplan geformuleerde toetsingsregels en het overige gemeentelijke beleid gericht op de kwaliteit van de openbare ruimte.

Voorafgaand aan de Europese aanbesteding in de context van de Green deal, wordt dit jaar een tijdelijke en kortlopende overeenkomst met een aanbieder gesloten om toch al dit jaar al enkele aanvragen te kunnen behandelen.

De motie in relatie tot het uitvoeringsplan:

Tegen de achtergrond van bovenstaand uitvoeringskader kan nu ook de vraag worden beantwoord naar het gebruik van straatmeubilair als oplaadmogelijkheid voor elektrische auto's.

Er zijn internationaal enkele voorbeelden van straatmeubilair als laadinfrastructuur. Te denken valt dan met name aan het elektriciteitsnet van openbare verlichting en het elektriciteitsnetwerk van parkeermeters en –automaten.

In Europa zien we in Berlijn een proef om het netwerk van openbare straatverlichting te gebruiken als oplaadpunt (zie onderstaande foto).



DATUM
6 juni 2016



Het betreft daar een laadpunt waarbij geladen kan worden aan het lantaarnpalen netwerk.

In Nederland is de straatverlichting echter op een lichter elektriciteitsnetwerk geschakeld. Dit elektriciteitsnet heeft onvoldoende capaciteit om elektrische auto's op te laden. In Nederland zou je met het lantaarnpalennetwerk maximaal druppelsnelheid kunnen bereiken.

Daarnaast wordt het netwerk voor openbare verlichting centraal geschakeld, waardoor het volledig spanningsloos is als de verlichting uit is, overdag. Een laadpunt dat op het netwerk van de openbare verlichting aangesloten wordt, doet het daarom alleen als de verlichting aan is. Ombouw van het net zou erg duur zijn.

Daarbij komt ook dat er buiten de pilot in Berlijn geen marktpartijen bekend zijn die diensten aanbieden m.b.t. bemeting, beheer en onderhoud van zo'n systeem.

Elders in Europa zijn er proeven voor het integreren van laadpunten in parkeerautomaten. Een voorbeeld is het project in Ybbs an der Donau, een samenwerking tussen Wuster power stations en Siemens.. Laadsnelheid van betreffende laadoplossingen zijn gelijk aan de huidige AC laders in de openbare ruimte (tot 22kW).

In Nederland gaan we echter steeds vaker naar digitaal betalen bijv. via een app, ook in Maastricht, waardoor er steeds minder parkeerautomaten worden geplaatst in de openbare ruimte. Sowieso hebben we nu al centraal geplaatste automaten staan voor een gehele straat of terrein.

Hieraan kan worden toegevoegd dat nu een uitvoeringsplan voor laadpalen gereed is, waarbij heel gericht goede locaties kunnen worden gekozen voor het plaatsen van laadpalen, gezien vanuit de vraag en vanuit de kwaliteit van de openbare ruimte.



DATUM
6 juni 2016

Tenslotte was er het kostenaspect van de laadpaal als motief voor het combineren met straatmeubilair. De kosten voor het plaatsen van laadpalen zijn sterk gedaald de afgelopen 2 jaar. Een oplaadpaal kan nu voor € 2.500,- worden geplaatst. Daar komt bij dat we nu gebruik kunnen maken van de Green Deal voor oplaadpunten waarbij de kosten voor laadpalen door de overheden gezamenlijk worden gedragen. Voor zowel de gebruiker als de gemeente zijn de kosten daarmee zeer beperkt. Het financiële voordeel van integratie van een laadvoorziening met parkeerautomaten is daarmee niet meer aanwezig.

Conclusies

De optie om lantaarnpalen ook te gebruiken als laadpunten is in Nederland niet zinvol vanwege het 'lichte' elektriciteitsnet waar betreffende lantaarnpalen op zijn aangesloten en de "uitstand" overdag. Overig straatmeubilair is technisch mogelijk op termijn, maar zien wij niet als een relevante toepassing omdat de locaties niet optimaal zullen zijn, onder meer gezien vanuit de vraag. De kosten van laadpalen zijn nu sterk gedaald en ook vanwege de Green Deal goed financieel geworden.

Daarom is het met het voorliggend uitvoeringsplan voor laadpalen, niet meer nodig om laadpalen te combineren met straatmeubilair. Wij denken dat we het doel van de motie, namelijk het stimuleren van elektrisch rijden, een flinke boost kunnen geven met het plan.

Hoogachtend,

Gerdo van Grootheest,
Wethouder Ruimtelijke Ontwikkeling, Wonen, Natuur en Milieu