



Samenvatting

Het college van B&W besluit de Laadstrategie 2026-2030 vast te stellen. Met deze laadstrategie formuleert Maastricht een integrale en actuele aanpak op het gebied van laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen en behoudt hiermee de regie op de uitrol hiervan. Naast personenauto's is er ook nadrukkelijk aandacht voor laadinfrastructuur voor bestel- en vrachtvoertuigen. Daarnaast wordt er een begin gemaakt met laadinfrastructuur voor schoon en emissieloos bouwen. Maastricht zorgt ervoor dat met de behoeften van alle belanghebbenden rekening gehouden wordt. Dit geldt voor onze inwoners, ondernemers en bezoekers; zowel voor degenen die al elektrische rijden of willen gaan rijden als voor degenen die (nog) niet elektrisch rijden.

1. Beslispunten

Het college besluit:

1. De Laadstrategie 2026-2030 vast te stellen.

Besluit Burgemeester en wethouders d.d. 18 november 2025:

Conform.



2. Aanleiding

Op 2 februari 2021 heeft het college de 'Toekomstvisie en beleidsuitgangspunten laadinfrastructuur elektrisch vervoer' vastgesteld, inclusief het bijbehorende Uitvoeringsprogramma. In september 2023 heeft er nog een tussentijdse evaluatie en actualisatie van de uitrolstrategie plaatsgevonden. Sindsdien hebben de ontwikkelingen op het gebied van elektrische mobiliteit en laadinfra niet stilgestaan. Daarom was er behoefte aan een Laadstrategie 2026-2030 waarin de bestaande beleidsuitgangspunten worden geactualiseerd en een aantal onderwerpen die inmiddels actueler en relevanter zijn geworden worden toegevoegd.

3. Beoogd effect

De nieuwe 'Laadstrategie 2026-2030' is de opvolger van de in 2021 vastgestelde 'Toekomstvisie' en richt zich naast personenauto's ook op bestel- en vrachtvoertuigen. Daarnaast wordt er een begin gemaakt met laadinfrastructuur voor schoon en emissieloos bouwen (SEB).

Met het vaststellen van deze laadstrategie formuleert Maastricht een integrale en actuele aanpak op het gebied van laadinfrastructuur waarin alle relevante onderwerpen aan bod komen die de komende jaren spelen op gebied van de mobiliteitstransitie en de daarbij behorende laadinfrastructuur. De gemeente Maastricht behoudt hiermee haar regie op de uitrol van laadinfrastructuur en zorgt ervoor dat aan de behoeften van alle belanghebbenden rekening gehouden wordt. Dit geldt voor onze inwoners, ondernemers en bezoekers die al elektrisch rijden of willen gaan rijden, maar ook voor degenen die (nog) niet elektrisch rijden.

4. Argumenten

- 1.1 De vorige 'Toekomstvisie en beleidsuitgangspunten laadinfrastructuur elektrisch vervoer' dateert uit 2021. In september 2023 heeft er nog een tussentijdse evaluatie en actualisatie van de uitrolstrategie plaatsgevonden. Met de NAL-partners is afgesproken om het beleid op het gebied van laadinfrastructuur (minimaal) tweejaarlijks te actualiseren. Een update is inmiddels dus noodzakelijk.
- 1.2 In Maastricht is er inmiddels een dekkend netwerk van publieke laadpalen waarbij er voor iedereen die niet op eigen terrein kan laden een publieke laadpaal beschikbaar is binnen een loopafstand van 300 meter. Voor personenauto's breekt nu in een nieuwe fase aan waarbij uitbreiding van publieke laadpalen plaatsvindt op basis van gebruiksdata van bestaande laadpalen, zodat vraag en aanbod bij elkaar gebracht worden op de juiste plekken in de stad.



- 1.3 De elektrificatie van bestel- en vrachtverkeer is van start gegaan en neemt de komende jaren naar verwachting een vlucht. De invoering van de zero-emissiezones voor stadslogistiek en landelijke fiscale maatregelen dragen hier positief aan bij. Duidelijke beleidskaders voor het faciliteren van laadinfrastructuur voor bestel- en vrachtvoertuigen ontbraken nog in de vorige visie en zijn in deze laadstrategie toegevoegd.
- 1.4 Een relatief nieuw onderwerp is de elektrificatie van bouwmaterieel. In het kader van Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB). De elektrificatie van de bouwsector kan leiden tot een tijdelijke en projectgebonden laadbehoefte, zowel voor bouwlogistiek als voor mobiele werktuigen. Het is belangrijk om hier tijdig op in te spelen, omdat de bouwsector een aanzienlijke bijdrage levert aan de uitstoot in de stad.

5. Kanttekeningen of risico's

- 1.1 Als gevolg van netcongestie bestaat het risico dat niet alle gewenste laadinfrastructuur (tijdig) gerealiseerd kan worden op de gewenste locaties. In samenwerking met Enexis probeert Maastricht, samen met inwoners en ondernemers, de bestaande netcapaciteit zo slim mogelijk te benutten en netuitbreidingen te versnellen waar dit nodig en mogelijk is. Op termijn kunnen elektrische voertuigen d.m.v. bi-directioneel laden een positieve bijdrage gaan leveren aan het ontlasten van het elektriciteitsnet.
- 1.2 Laadinfrastructuur legt beslag op de schaarse publieke ruimte in Maastricht. Door middel van een uitgekiende plaatsingsstrategie proberen we laadpalen op plekken te realiseren waar de vraag het hoogst (data-gestuurd) en waar zo min mogelijk hinder ontstaat voor andere belanghebbenden. Voorafgaand aan iedere (halfjaarlijkse) plaatsingsronde vindt er een participatieproces plaats waarin omwonenden kunnen meedenken over de voorgestelde locaties van nieuw publieke laadpalen.

6. Financiële gevolgen

De personele capaciteit voor de uitvoering van de Laadstrategie 2026-2030 wordt gedekt uit de financiële middelen voor de pijler Mobiliteit binnen het Programma Energie- en Warmtetransitie. De gemeente investeert zelf niet in fysieke laadvoorzieningen. Investerings in laadinfra worden gedaan door marktpartijen (binnen de huidige concessie voor publieke laadpalen in de openbare ruimte is dit Vattenfall Incharge).



7. Vervolgtraject besluitvorming, uitvoering en evaluatie

Na akkoord van het college op de Laadstrategie 2026-2030 wordt de gemeenteraad geïnformeerd middels raadsinformatiebrief.

Het team Laadinfra binnen het Programma Energie en- Warmtetransitie draagt zorg voor uitvoering van de laadstrategie. Eind 2027 volgt een tussentijdse evaluatie van de laadstrategie en, indien nodig, een actualisatie.

8. Communicatie

Zie 7.