



Gemeente Maastricht

> RETOURADRES Postbus 1992, 6201 BZ Maastricht

BEZOEKADRES
Mosae Forum 10
6211 DW Maastricht

Aan de fractie van CDA
de heren P. Geelen en M. Brüll

POSTADRES
Postbus 1992
6201 BZ Maastricht

ONDERWERP
Vragen ex art. 47 RvO inzake exploiteren en
beheren van laadpalen
BEHANDELD DOOR
R.J. (Rob) Lamers

DATUM
27 juli 2017
Verzonden 28-07-2017
TELEFOONNUMMER
043 350 43 99

BIJLAGEN
--
ONZE REFERENTIE
2017.23182

E-MAILADRES
Rob.lamers@maastricht.nl

FAXNUMMER
043 - 350 51 49

UW REFERENTIE

Geachte heren Geelen en Brüll,

Onderstaand treft U de beantwoording aan van de vragen die uw fractie gesteld heeft in kader van artikel 47 van het Reglement van Orde.

Vraag 1:

Heeft de Gemeente al nagedacht over het eventueel opheffen van reguliere parkeerplaatsen in relatie tot de gewenste uitbreiding parkeerplaatsen met laadpalen?

Antwoord 1:

Volgens regulier beleid van de gemeente Maastricht worden laadpalen gerealiseerd in de openbare ruimte op bestaande of soms op nieuwe parkeervakken.

Vraag 2:

Acteert de Gemeente al als Charge Point Operator?

Antwoord 2:

De gemeente heeft alle activiteiten die een Charge point operator zou kunnen verrichten uitbesteed. Daaronder wordt verstaan het plaatsen en aansluiten van laadpalen in de openbare ruimte, beheer en onderhoud, 24/7 storingsdienst en de levering van stroom. De huidige provider is Nuon-Heijmans. Dit is conform beleid van de gemeente Maastricht volgens collegebesluit van 31 mei 2016 waarover u per Raadsinformatiebrief bent geïnformeerd. Hierbij fungeert de provincie Brabant als contractmanager richting provider.

In Maastricht zijn nu 28 laadpalen in gebruik in de openbare ruimte en op dit moment 11 aanvragen in behandeling. Hierbij horen over het algemeen 2 gereserveerde parkeerplaatsen. Daarnaast zijn er nog oplaadpunten in diverse parkeergarages en terreinen (Q-Park).

Vraag 3:

Is de Gemeente bekend met de ontwikkelingen op het gebied van beheren en exploiteren van laadpalen?

Antwoord 3:

Ja, conform ons beleid, de landelijke Green Deal Openbaar Toegankelijke Elektrische Laadinfrastructuur, waar wij aan deelnemen, en overeenkomsten met EVnet en de provincie Brabant verplicht de gemeente en de provider zich tot bereidheid om smart charging ontwikkelingen en innovaties mogelijk te maken.

Vragen ex art. 48 RvO



DATUM
27 juli 2017

Vraag 4:

Heeft de gemeente nagedacht over hoe de laadsessies op een zo toegankelijk mogelijke wijze afgerekend kunnen worden met haar bewoners?

Antwoord 4:

Dat loopt via de provider. In Nederland is sprake van interoperabiliteit, waarmee elke houder van een laadpas overal in Nederland kan opladen, dus ook bij laadpalen van de concurrent. Laadsessies worden namelijk tussen de providers onderling verrekend.

Vraag 5:

Wat zou de relatie tussen parkeerkosten en laadkosten moeten zijn op een parkeerplaats met laadpunt? Is het bijvoorbeeld toegestaan na het laden voor alleen de parkeerkosten te blijven staan, of moet dit financieel onaantrekkelijk gemaakt worden?

Antwoord 5:

Volgens ons beleid geldt tijdens het laden het reguliere parkeerregime ter plekke. Dus bij betaald parkeren moet er gewoon parkeergeld worden betaald en bij parkeren voor vergunninghouders dient men in bezit te zijn van een parkeervergunning.

Om te voorkomen dat autobezitters hun elektrische auto te lang laten staan, nadat de accu al is opgeladen, wordt daarnaast ook gestudeerd op de mogelijkheid van bijvoorbeeld het ophogen van laadtarieven als de auto al volledig is opgeladen

Vraag 6:

Wie (welke partij of welke gemeente-afdeling) gaat de administratieve taak op zich nemen van het in bedrijf stellen, instellen en beheren van de laadpunten?

Antwoord 6:

Dat is uitbesteed aan Nuon-Heijmans.

Vraag 7:

Wie (welke partij of welke gemeente-afdeling) gaat het technisch beheer van de laadpunten doen?

Antwoord 7:

Zie antwoord 6.

Vraag 8:

Heeft de gemeente al nagedacht over de wijze waarop opbrengsten uit laadpunten gegenereerd kunnen worden?

Antwoord 8:

Nee is niet aan de orde ingevolge ons beleid.

Vraag 9:

Heeft de gemeente nagedacht over het samenwerken met bestaande partners op het gebied van parkeren (zoals Yellowbrick, Park Mobile etc.) voor het aanbieden van laadpunt gebruik aan haar bewoners? Zo ja, heeft de gemeente ook nagedacht over de integratie van de apps van deze partners met de backoffice software voor laadpunten?

Antwoord 9:

Dit gebeurt al via het principe van interoperabiliteit tussen de providers.



DATUM
27 juli 2017

Vraag 10:

Beoogt de gemeente een flexibel en divers prijsbeleid op het gebied van elektrisch laden, bijvoorbeeld gebaseerd op geografisch gebied en/of dagdeel? (zoals veelal bij parkeren het geval is) Of wil men overal gelijke tarieven hanteren?

Antwoord 10:

Het tarief voor het plaatsen bedraagt voor de aanvrager € 0,00. Het laadtarief bedraagt € 0,22 per kWh. Dat is ongeveer gelijk aan het tarief dat de aanvrager thuis voor stroom betaalt. Hier valt niet veel in te differentiëren. Tevens valt dit buiten de overeenkomst met de provider.

Vraag 11:

Welk type laders wil de gemeente aanbieden, enkel reguliere laadpunten of ook snel laadstations?

Antwoord 11:

Naast reguliere laadpunten (middelsnel) vindt overleg plaats met een provider over realisatie van snellaadpalen. Volgens het beleidsprincipe van "parkeren is laden" ligt daar echter niet onze focus op.

Vraag 12:

Welk type aanbieders van laadpunt backoffice software worden in overweging genomen? Wordt dit een aanbesteding, of maken kleinere, vernieuwende partijen hierbij ook een kans?

Antwoord 12:

Voor de reguliere aanvragen van bewoners en bedrijven hebben we contractuele verplichtingen met Nuon-Heijmans. Daarnaast zijn we een pilot gestart waarin 3 initiatiefnemers eigen op te wekken stroom (zonnepanelen en waterkracht) koppelen aan laadpalen. Hierbij wordt ook aan autodelen gedaan.

Vraag 13:

Is er nagedacht over mogelijke samenwerking met andere gemeentes in de regio, en zo ja, in welke vorm?

Antwoord 13:

Ons beleid is tot stand gekomen in samenwerking met de Zuid-Limburgse gemeenten, de provincie Limburg, de provincie Noord Brabant en het Agentschap.nl van het Ministerie EZ. Deze samenwerking is gestart in 2013 en bestaat nog steeds.

Vraag 14:

Is er nagedacht over alternatieve ontwikkelingen i.p.v. laadpalen?

Antwoord 14:

Wij volgen nauwgezet de ontwikkelingen in Nederland en daarbuiten. Zie verder het antwoord bij vraag 3.

Hoogachtend,

Namens het college van burgemeester en wethouders van Maastricht,
Wethouder Economie, Mobiliteit en Financiën,

John Aarts

Vragen ex art. 48 RvO