



> 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
Beantwoording motie SP oplaadpunt
elektrische voertuigen en Toelichting op het
besluit Uitvoeringsplan laadpalen.

DATUM
6 juni 2016
Verzonden: 06-06-2016

BIJLAGEN
--

BEHANDELD DOOR
RJ (Rob) Lamers

TELEFOONNUMMER
043 350 4399

ONZE REFERENTIE
2016.17911

E-MAILADRES
rob.lamers@maastricht.nl

FAXNUMMER
043 - 350 4650

UW REFERENTIE
--

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