



> RETOURADRES Postbus 1992, 6201 BZ

Aan de fractie van Partij van de Arbeid (PvdA)
t.a.v. mevrouw Slangen

BEZOEKADRES
Mosae Forum 10
6211 DW Maastricht

POSTADRES
Postbus 1992
6201 BZ

WWW.GEMEENTEMAASRICHT.NL

ONDERWERP	DATUM	BIJLAGEN
Schriftelijke vragen inzake kabelgoottegels	18 maart 2024 Verz. 19 maart 2024	--
BEHANDELD DOOR	DOORKIESNUMMER	ONZE REFERENTIE
Sander Hoen / Romain Giesen	043 - 3554402	2024.00791
E-MAILADRES	FAXNUMMER	UW REFERENTIE
sander.hoen@maastricht.nl	--	--

Geachte mevrouw Slangen,

Onderstaand treft u de beantwoording aan van de schriftelijke vragen die uw fractie op 4 maart 2024 gesteld heeft.

Vraag 1:

Bent u bekend met de kabelgoottegel?

Antwoord 1:

Ik ben bekend met kabelgotentegels als laadoplossing voor bewoners/ondernemers die geen parkeergelegenheid hebben op eigen terrein, maar wel graag hun voertuig willen opladen op de openbare weg, gebruik makend van hun eigen, private elektriciteitsaansluiting.

Vraag 2:

Bent u bereid te onderzoeken of de kabelgoottegel ook in Maastricht kan worden ingevoerd? Of bent u bereid een proef/pilot met kabelgoottegels te organiseren? Bijvoorbeeld in een wijk waar relatief weinig inwoners een eigen oprit hebben?

Antwoord 2:

Nee, ik zie verlengde private aansluitingen (VPA's) met behulp van kabelgoottegels of andere technische oplossingen als ongewenste laadoplossingen in de openbare ruimte. De belangrijkste argumenten hierbij zijn:

- *Voorkomen van verrommeling van de openbare ruimte.*
- *Aansprakelijkheidsrisico's voor de gemeenten bij (private) kabels door de openbare ruimte,.*
- *Risico op claimgedrag van de parkeerplaats door de betreffende bewoner.*
- *Kosten/verantwoordelijkheden voor het aanbrengen, beheren en eventueel verwijderen van de voorziening, bijvoorbeeld bij verhuizing van de bewoner.*

Voor een toelichting hierop verwijs ik naar [Kennisdocument Laden in de Openbare Ruimte | RAL-Zuid](#) en [Afwegingskader: Hoe om te gaan met verlengd private aansluitingen | NKL](#).

Er zijn gemeenten die op dit moment een (beperkte of afgebakende) pilot uitvoeren om de mogelijkheid van VPA's te testen. Deze pilots zijn vooral gericht op de technische haalbaarheid ervan. Deze staat echter niet ter discussie. Helaas wordt in geen van deze pilots aandacht besteed



DATUM
18 maart 2024

aan de verwachte enorme groei van het aantal EV's en daarmee ook de toenemende behoefte aan VPA's. Vooral deze groei maakt dat ik concludeer dat het toestaan van VPA's op termijn onbeheersbaar wordt en tot ongewenste situaties leidt. Daarom hebben de G4-gemeenten recentelijk nog eens nadrukkelijk uitgesproken dat VPA's niet toegestaan worden. Wetende dat VPA's op termijn geen oplossing zijn, ben ik van mening dat we dit nu ook niet in een pilot moeten toestaan. Dat leidt enkel tot grotere uitdagingen en vragen van bewoners die dit ook willen, maar niet meer mee kunnen doen, omdat het een pilot was en de beëindiging van de pilot vraagt ook aandacht.

In Maastricht wordt ingezet op een dekkend netwerk van openbare laadpunten, waarbij de afstand tot het dichtstbijzijnde publieke laadpunt maximaal 300 meter bedraagt. Een groot deel (circa 58%) van de inmiddels gerealiseerde publieke laadpunten (664 st) is in de afgelopen 4 jaar geplaatst op basis van landelijke prognoses van de verwachte laadvraag per buurt. Deze buurtprognoses houden onder andere rekening met de aanwezigheid van parkeergelegenheid op eigen terrein. Als er geen laadpunt op loopafstand beschikbaar is en er geen concrete plannen zijn om deze op korte termijn te plaatsen, kunnen bewoners/ondernemers een aanvraag voor een publieke laadpaal indienen.

Vraag 3:

Kunt u in kaart brengen vanuit welke wijk de meeste verzoeken/vragen over (openbare) laadpalen komen?

Antwoord 3:

Aanvragen van inwoners of ondernemers voor het realiseren van openbare laadpunten worden ingediend bij onze contractpartner Vattenfall. Vattenfall beoordeelt of deze aanvragen aan de voorwaarden voldoen. Als gemeente hebben we alleen zicht op aanvragen die voldoen en resulteren in een plaatsingsvoorstel. Als gemeente beoordelen we deze voorstellen en stellen de locatie definitief vast, waarna plaatsing volgt. De meeste aanvragen die geresulteerd hebben in een plaatsing, komen uit de wijken Jekerdal en Villapark.

Vraag 4:

Hoe kan de gemeente inwoners op andere manieren faciliteren bij het opladen van hun elektrische auto met zelf opgewekte stroom? Wat doen we momenteel al om inwoners hierin te faciliteren?

Antwoord 4:

Binnen onze huidige contractafspraken met Vattenfall was het toepassen van 'Vrije Keuze van Energieleverancier' één van de innovatieve onderzoeksvragen. Hiermee zou het mogelijk moeten worden om eigen opgewekte duurzame energie bij een publieke laadpaal te laden. Ondanks alle inspanningen van de betrokken partijen waaronder Vattenfall en de provincies Brabant en Limburg, bleek dit niet haalbaar. Dit o.a. vanwege strategische belangen van marktpartijen en beperkingen in de regelgeving.

Op aandringen van de Europese Commissie wordt inmiddels ook gekeken naar de mogelijkheden om overtollige opgewekte stroom te kunnen verkopen tussen particulieren onderling. De huidige elektriciteitswet voorziet nu niet in deze mogelijkheid. In de behandeling van de nieuwe energiewet is aangekondigd dit te onderzoeken. In België is dit bijvoorbeeld al mogelijk.

Inmiddels is ook duidelijk geworden dat de salderingsregeling in stand gehouden wordt. Deze regeling maakt het mogelijk om de zelf opgewekte duurzame energie op jaarbasis te verrekenen met de daadwerkelijk verbruikte energie. Hierdoor is er veel minder snel sprake van een overschot aan duurzame energie. Zeker wanneer rekening gehouden wordt met het gemiddelde dakoppervlak van tussenwoningen (zonder eigen parkeervoorziening), de stroomopbrengst die op dit oppervlak opgewekt kan worden met zonnepanelen en het gemiddelde elektraverbruik van een woning.



DATUM
18 maart 2024

Vraag 5:

Indien u dit onderzoek gaat uitvoeren, kunt u de raad dan in Q2 informeren over de stand van zaken, een eerste inventarisatie en een plan van aanpak?

Antwoord 5:

Ik ben, gezien de bij vraag 2 geschetste nadelen en gezien de goede dekkinggraad van publieke laadpalen in Maastricht, niet van plan een onderzoek of pilot naar kabelgoottegels uit te voeren.

Hoogachtend,
Namens het college van burgemeester en wethouders van Maastricht,

John Aarts
Wethouder Mobiliteit, Stadsbeheer, Duurzaamheid en Hospitality