

Aan
de gemeenteraad

Datum 9 juli 2024
Zaaknummer 2024-0073147
Betreft Raadsinformatiebrief over Proef LantaarnLaadPalen

Vergadering van
Portefeuillehouder: Marc Merx
Begrotingsprogramma Groen, Duurzaam en Ruimtelijk Dordrecht
Kernteam/Opgave: Ruimtelijke Kwaliteit - Wegen, Verlichting & Schone Stad
Auteur: Sander van Gulik
E-mail: sl.van.gulik@dordrecht.nl
Verantwoordelijke: Sander van Gulik
Openbaar: Ja

Raadsinformatiebrief

Hoe zijn de bevoegdheden rond dit onderwerp verdeeld?

Op basis van artikel 169, lid 2 of 3 Gemeentewet hebben wij een actieve informatieplicht richting uw raad.

Wat is de aanleiding om deze informatie kenbaar te maken?

Bij de behandeling van de Begroting 2024 is motie M13 Proef LantaarnLaadPalen aangenomen. Het idee achter de motie is goed; maak slim gebruik van (en combineer) objecten die al in de openbare ruimte aanwezig zijn. En zorg daarmee voor een versnelling van de realisatie van oplaadmogelijkheden. Met deze raadsinformatiebrief wordt invulling gegeven aan de toezegging (231107/T8) die is gedaan om uw raad, naar aanleiding van de motie, te informeren over de proeven met lantaarnpalen als laadpalen in onder andere Arnhem, Utrecht en Eindhoven.

Wat is de te delen informatie?

Laadlichtmasten zijn een opkomend verschijnsel in de openbare ruimte in Nederland. Vooropgesteld is het een goede zaak om alert te zijn op innovaties in de openbare ruimte en, waar mogelijk, zaken slim te combineren. De intentie van de motie, gericht op het opstarten van een pilot met lantaarnlaadpalen, is dan ook helder en begrijpelijk. De situatie in Dordrecht is echter dusdanig dat het opstarten van een dergelijke pilot veel (technische) haken en ogen kent en hoge kosten met zich brengt. Lichtmasten en laadpunten kunnen niet zomaar gecombineerd worden in de vorm van laadlichtmasten. Het elektrisch laden vereist meer laadvermogen, hogere voltages, een zwaardere beveiliging en dikkere kabels dan de meeste bestaande infrastructuur voor openbare verlichting. Wel is het zinvol om relevante ontwikkelingen en ervaringen bij pilots in andere steden nauwlettend te volgen. In deze raadsinformatiebrief wordt een overzicht gegeven van lopende pilots in andere steden.

Plaatsingsbeleid oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen Dordrecht

Voordat naar een eventuele pilot gekeken kan worden is het van belang om een link te leggen met het gemeentelijke beleid ten aanzien van de infrastructuur voor het opladen van elektrische auto's. Gemeente Dordrecht verleent aan commerciële leveranciers een vergunning voor plaatsing, beheer en exploitatie van laadpunten in de openbare ruimte. De gemeente heeft dus zelf geen laadpalen in beheer. In plaats daarvan heeft de raad ervoor gekozen om dit over te laten aan de markt. Het

[plaatsingsbeleid oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen Dordrecht](#) is als bijlage bij deze raadsinformatiebrief gevoegd.

Alternatief voor de langere termijn zou kunnen zijn dat vanuit Verkeer (laadpalen beleid) in samenwerking met netbeheerder Stedin een geschikte laadlichtmast wordt ontwikkeld. Los van een eventuele toekomstige combinatie met lichtmasten, is het laadpalen beleid overigens al gericht op een versnelling van de realisatie van laadpalen in Dordrecht. Marktpartijen gaan hiermee voortvarend aan de slag. Bijkomende complicerende factor is de netcongestie die dreigt te ontstaan bij (forse) uitbreiding van het aantal laadpalen in Dordrecht.

Laadlichtmasten in Nederland

Er lopen in Nederland diverse projecten met laadlichtmasten. Uit onze rondgang blijkt dat in vrijwel alle gevallen de betreffende gemeente beschikt over een eigen kabelnet en/of eigen voedingskast. In de bijlagen bij deze raadsinformatiebrief is een overzicht van de pilots te vinden met meer detailinformatie.

Situatie in Dordrecht

De lichtmasten in Dordrecht zijn aangesloten op het kabelnet van Stedin en dus niet op een eigen kabelnet. Dit maakt het opstarten van een proef zo goed als onmogelijk en wel om de volgende redenen:

1. De aansluitingen voor openbare verlichting zijn voor een laag vermogen/stroomverbruik en zijn daarmee niet geschikt als laadvoorziening.
2. De lichtmasten in Dordrecht hebben geen continu spanning. Overdag, als het licht is buiten, staat er geen spanning op de masten.
3. Lichtmasten die we zouden willen combineren met laadunits moeten voorzien worden van twee aparte compartimenten. Stedin heeft laten weten dat lichtmasten met twee kabelaansluitingen in één lichtmast niet goedgekeurd gaan worden, ook niet met aparte compartimenten in een lichtmast.
4. De combinatie van een laadpaal en een lichtmast is geen standaard product en bovendien alleen mogelijk als een gemeente beschikking heeft over een eigen kabelnet. De ontwikkeling en inpassing ervan brengt hoge kosten met zich mee, wat het voor de exploitant van laadpalen moeilijk maakt om een en ander rendabel te krijgen.
5. Vanuit de gemeente is het complex om goede beheerafspraken te maken met de exploitanten. Met name de elektrische bedrijfsvoering (veiligheid) en bijbehorende verantwoordelijkheid is hierbij van groot belang.

Naar aanleiding van de ingediende motie is aan Stedin expliciet gevraagd om aan te geven wat de (on)mogelijkheden zijn van een proef met laadlichtmasten in Dordrecht. De schriftelijke reactie van Stedin, waarin bovenstaande (technische) argumenten naar voren worden gebracht, is als bijlage bij deze raadsinformatiebrief gevoegd.

Het is in theorie mogelijk om in Dordrecht een combinatie van laadpaal en lichtmast te realiseren. Achter de Stedin aansluiting van de laadpaal kan er een aparte groep voor het lichtpunt van de openbare verlichting aangesloten worden. De betreffende laadpaalexploitant dient wel eerst een door Stedin goedgekeurde laadlichtmast aan te leveren. Stedin heeft onlangs bevestigd dat er door de netbeheerders in Nederland nog geen enkele laadlichtmast qua aansluitvoorwaarden (dus om direct op het kabelnet van Stedin aan te sluiten) is goedgekeurd.

Daar komt bij dat de openbare verlichting dan achter de installatie van een marktpartij zou komen te zitten, waarmee de gemeente in het beheer en onderhoud afhankelijk wordt van de marktpartij. We hebben dan geen regie meer over de bedrijfsvoering van de openbare verlichting. Dit levert risico's voor de sociale en verkeersveiligheid op.

Technisch is het ook mogelijk om in Dordrecht, naar het voorbeeld van Rotterdam, een serie laadlichtmasten aan te sluiten op een moederkast dan wel CENT-R kast. Echter, de basis voor een dergelijk toepassing ligt bij de concessiehouder (provider) van de laadpaalvoorziening. Zij moeten dan door de gemeente verplicht moeten worden om gebruik te maken van een dergelijke kast. In alle andere gevallen zal het voor de providers niet interessant zijn om dure objecten (dus met lichtmast) aan te bieden.

Al met al is ons college van mening dat het raadzaam is om lopende pilots in Nederland in de gaten te houden en te leren van de ervaringen die daar worden opgedaan. Dit doen wij samen met onze netbeheerder Stedin. Tevens staat de vakgroep openbare verlichting in nauw contact met de betreffende vakafdelingen bij andere gemeenten.

Hoe verder na deze raadsinformatiebrief?

Er worden momenteel voldoende pilots in Nederland uitgevoerd om in een later stadium als Dordrecht een goede afweging te kunnen maken. Het opzetten van een pilot in Dordrecht heeft geen extra toegevoegde waarde en gaat bovendien veel geld kosten. Dit vanwege de vele technische haken en ogen. We blijven de pilots en ontwikkelingen rondom het opladen van elektrische auto's via lichtmasten nauwlettend volgen. Bijvoorbeeld via de brancheorganisatie OVL NL die in dit kader ook een studie naar laadlichtmasten heeft uitgevoerd. Deze studie is als bijlage bij deze raadsinformatiebrief gevoegd.

Welke kosten zijn verbonden aan het proces?

Deze raadsinformatiebrief kent geen financiële consequenties.

Het college van Burgemeester en Wethouders

secretaris

burgemeester