

Bijlage 1 – Overzicht pilots laadlichtmasten

Er lopen in Nederland diverse projecten met laadlichtmasten. Die zijn echter (op de Smart City hub van Rotterdam na) allemaal aangesloten op eigen kabelnetten en/of eigen voedingskasten van die gemeenten. Hieronder een overzicht van lopende pilots:

Renkum

In Renkum loopt een pilot met twaalf lantaarnpalen die ook gebruikt kunnen worden om een elektrische auto mee op te laden. Netbeheerder Liander werkt mee aan de pilot. Men test twee opstellingen: meerdere laadlichtmasten aangesloten achter één netaansluiting en een laadlichtmast waarbij men een geïntegreerde aansluiting en meter op het elektriciteitsnet heeft gemaakt. Er wordt daarbij gebruik gemaakt van een (moeder)voedingskast, aangesloten door de netbeheerder. Vanuit die moederkast loopt er een eigen kabel naar de laadlichtmasten. Deze paal is alleen goedgekeurd voor de pilot in Renkum, voor verdere toepassingen geven de netbeheerders vooralsnog geen goedkeuring.

Leiderdorp

In Leiderdorp wordt een test met laadlichtmasten uitgevoerd op twee locaties: de Brugwacht en de Santhorst. De test gaat van start door plaatsing van vier laadlichtmasten. Er wordt gewerkt met een (moeder)voedingskast, aangesloten door de netbeheerder en vanuit die moederkast loopt een eigen kabel naar de laadlichtmasten. In de pilot krijgt ook het beheeraccept een prominente rol. Na de pilot wordt een besluit genomen over vervanging van meer lichtmasten door laadlichtmasten. Het college heeft aan de gemeenteraad nog wel de volgende notie meegegeven; 'Een laadlichtmast is een heel ander object dan een laadpaal en een lichtmast. Het elektrisch laden vereist meer laadvermogen, hogere stromen, een zwaardere beveiliging en dikkere kabels, dan de meeste bestaande infrastructuur voor openbare verlichting. Door de combinatie van laden en verlichting zijn organisatorisch meerdere partijen betrokken.'

Oosterhout

Ook in Oosterhout is op verzoek van de politiek een pilot opgestart met laadlichtmasten. Er is in eerste instantie een jaar voor de pilot uitgetrokken. In Oosterhout is ook weer een aparte (eigen) kabel gelegd. Een eigen kabel, omdat de netbeheerder geen aansluiting maakt in een laadlichtmast (deze voldoet namelijk niet aan de aansluitvoorwaarden). Vanuit een bestaande laadkast van de laadvoorzieningsprovider zijn kabels naar vijf laadlichtmasten gelegd. Voorlopig (in ieder geval tijdens de pilot) is de gemeente nu eigenaar beheerder van de kabel.

Utrecht

Gemeente Utrecht gaat een proef doen en de beheeraspecten (gemeente/provider) hierin meenemen. Utrecht beschikt over een eigen kabelnet en voedingskast voor de openbare verlichting. Vanuit de voedingskast worden de laadpalen met een aparte voedingskabel aangesloten. Daarbij spelen nog praktische vraagstukken over het eigendom van die aparte kabel en hoe om te gaan met storingen (toegang tot de voedingskast door derden is mogelijk, maar dit moet goed geregeld worden gelet op installatieverantwoordelijkheid en bedrijfszekerheid van de openbare verlichting).

Arnhem

De pilot in Arnhem geldt alleen in nieuwe woonomgevingen, want de bestaande voedingskabel ten behoeve van de openbare verlichting is ook in bestaand gebied niet toereikend voor een laadvoorziening. Ook Arnhem beschikt over een eigen kabelnet.

Rotterdam

Gemeente Rotterdam heeft een pilot lopen met een Smart City Hub, een eenheid waar modules in te plaatsen zijn. Deze Smart City Hub wordt in de basis toegepast in de combinatie lichtmasten en

camera(beveiliging). Nu loopt een pilot waarbij een oplaadprovider in de Smart Hub ruimte krijgt om hier haar oplaadunit in te plaatsen. De Smart City Hub voldoet aan de aansluitvoorwaarden van de netbeheerder. De lichtmast staat aangesloten op de Smart City Hub en beide zijn aangesloten achter een meterkastopstelling, welke gevoed wordt door een vaste voeding van de netbeheerder. Achter de voedingskast van Stedin is het dus een eigen installatie. Belangrijke aandachtspunten zijn beheersafspraken en verrekening van het energieverbruik met de provider.

Alkmaar

In Alkmaar is een proef opgezet met een laadpaal die een bootje kan opladen, een auto en tevens fungeert als lichtmast. Een solo laadpaal met alle mogelijkheden was niet mogelijk (en werd te kolossaal om langs een gracht te plaatsen). Tevens was er een nieuwe keuring nodig, die te kostbaar was om uit te voeren voor een proefproject. Uiteindelijk is er langs de straat/gracht een (standaard) laadpaal geplaatst (met aansluiting van de netbeheerder) en vanuit die laadpaal is er een eigen voedingskabel gelegd naar de laadtaarn. Op deze manier was de aansluiting van netbeheerder Liander niet meer nodig en kon de laadtaarn (met twee aansluiting voor elektrisch laden) geplaatst worden. Er wordt dus een extra kabel gelegd, die in beheer komt bij de provider. De gemeente is afhankelijk van de installatie van de provider inzake de voeding voor de openbare verlichting.