



> RETOURADRES Postbus 1992, 6201 BZ

Aan de fractie van SAB
de heren Jos Martin en Jos Gorren

BEZOEKADRES
Mosae Forum 10
6211 DW Maastricht

POSTADRES
Postbus 1992
6201 BZ

ONDERWERP
Schriftelijke vragen inzake Walstroom

DATUM
19 januari 2026
Verzonden: 20-01-2026

BIJLAGEN
--

BEHANDELD DOOR
S (Sander) Hoen

TELEFOONNUMMER
043 350 4609

ONZE REFERENTIE
2025.04461

E-MAILADRES
Sander.Hoen@maastricht.nl

FAXNUMMER

UW REFERENTIE

Geachte heren Martin en Gorren,

Onderstaand treft u de beantwoording aan van de schriftelijke vragen die uw fractie gesteld heeft.

“In de recente Raadsinformatiebrief Walstroom geeft het college een zeer beknopte en summier toelichting op de technische en financiële (on)mogelijkheden. Om tot een eerlijk, sociaal en transparant toekomstig besluit te komen, heeft SAB en daarmee de inwoners van Maastricht recht op volledige en controleerbare informatie.”

SAB heeft daarom de volgende vragen:

Vraag 1:

Wat is de exacte vermogensbehoefte van riviercruiseschepen waarvoor momenteel een grootverbruikersaansluiting noodzakelijk is, en welke bandbreedte hanteert het college bij de beoordeling van toekomstige capaciteitseisen? Volgens de RIB is de vermogensvraag “zo hoog dat een grootverbruikersaansluiting nodig is”, maar concrete kW/MW-waarden ontbreken. SAB stelt onderstaande deelvragen:

- Het minimaal benodigde aansluitvermogen per schip?
- Het piekvermogen bij gelijktijdige afname? (Bij meerdere schepen),
- De technische randvoorwaarden waaraan walstroominstallaties moeten voldoen?

Antwoord 1:

Op basis van een uitgebreide inventarisatie (interviews met walstroomcollectief en rederijen) blijkt dat een zogenaamde ‘Powerlock’-aansluiting voor riviercruiseschepen 400V/400A (277kW) het meest gewenst is. Dit is een universele aansluiting voor de riviercruise met 5 individuele kabels, volgens de NEN-EN 16840:2017-norm.

Lagere vermogens zijn voor enkele kleinere riviercruiseschepen ook mogelijk, met een minimum van 400V/125A (87kW). Voor dit vermogen is nog steeds een grootverbruik-aansluiting noodzakelijk.

Piekvermogen: De onderzoekslocatie betreft 2 aanlegsteigers ieder geschikt voor 1 riviercruiseschip dat met name op hete zomerdagen (koeling) en op koude winterdagen (verwarming) de hoogste vermogensbehoefte vraagt. Dit kan (in combinatie met o.a. verlichting en bijvoorbeeld keukenapparatuur) leiden tot piekvermogens van meer dan 200kW. Er is dus behoefte aan twee grootverbruikersaansluitingen van ieder minimaal 400V/400A.



DATUM
19 januari 2026

Vraag 2:

Hoe beoordeelt het college de financiële haalbaarheid van een kleinverbruikersaansluiting in combinatie met een batterij-opslagsysteem, gezien de conclusie dat deze oplossing “op dit moment financieel niet haalbaar” is? De RIB stelt dat een tijdelijke oplossing via kleinverbruik plus batterij-buffer financieel niet uitvoerbaar is. SAB stelt onderstaande deelvragen:

- Welke kostencomponenten (batterijcapaciteit, laadinfrastructuur, netaansluiting, exploitatie) deze uitkomst bepalen?
- Of alternatieve financieringsmodellen of subsidies (zoals DKTI, SSWE, EFRO, walstroomregeling) zijn onderzocht?
- Welke scenario's zijn doorgerekend en welke aannames daarin zijn gebruikt?

Antwoord 2:

Een alternatief scenario, met als uitgangspunt een 3x80 A (55 kW) aansluiting met accubuffer en omvormer is technisch mogelijk, maar financieel en operationeel ongunstig.

- Aannames die dit scenario sturen: een riviercruiseschip verbruikt typisch 50–100 kWh per uur; bij 24 uur ligduur is dat 1200–2.400 kWh. De benodigde accubuffer per aansluiting betreft daarmee (rekening houdend met omzetverliezen en een netto bruikbare capaciteit van 90%) minimaal een 2,5 tot 3 MWh. Samen met netwerkaansluiting (3x80A), batterijcontainer, omvormer, behuizing, veiligheidsvoorzieningen, koeling, civieltechnische aanpassingen, installatie, onderhoud en afschrijving bedraagt de totale investering per aansluiting > € 1 mln euro en bedragen de operationele kosten circa €30.000,- á €50.000,- per jaar.*
- Specifieke subsidietoetsing (DKTI/SSWE/EFRO/walstroomregeling) zijn in de QuickScan niet uitgewerkt gezien het feit de vaste aansluiting technisch niet mogelijk is en een accu businesscase een groot tekort laat zien; wél wordt benoemd dat in de periode tot 2032 aanvullende subsidies en bijdragen verkend kunnen worden evenals het monitoren van kosten in de markt van deze batterijoplossingen zodat, indien er een sterke prijsdaling plaatsvindt, het alsnog overwogen kan worden.*
T.a.v. de genoemde regelingen:
 - DKTI is niet beschikbaar als financieringsinstrument.*
 - SSWE, voor zover hiermee wordt bedoeld op bestaande rijksregelingen voor walstroom of verduurzaming van mobiliteit, is primair zijn gericht op zeeschepen in zeehavens en niet voor tijdelijke of kleinschalige oplossing met een kleinverbruikersaansluiting en accubuffer voor de binnenvaart.*
 - EFRO is niet bedoeld voor het structureel financieren van reguliere infrastructuur of exploitatiekosten. Bovendien biedt EFRO geen dekking voor meerjarige exploitatiekosten, terwijl juist de jaarlijkse exploitatie van het batterijsysteem ook een substantiële kostenpost vormt. Bij de alternatieve locaties met mogelijk gunstigere meerjarige exploitatielasten kan de kansrijkheid van EFRO eventueel wel vanuit innovatief karakter verder onderzocht worden.*
- Er zijn geen aanvullende scenario's uitgewerkt.*



DATUM
19 januari 2026

Vraag 3:

Wat zijn de inhoudelijke resultaten van de uitgevoerde QuickScan voor de locaties Biesenwal en Beatrixhaven, en welke technische en financiële verschillen zijn vastgesteld tussen beide locaties? De RIB meldt enkel dat een QuickScan is uitgevoerd, maar geeft geen conclusies per locatie. SAB stelt onderstaande deelvragen;

- a. Welke aansluitingstypen mogelijk zijn per locatie? (Klein- of grootverbruik)
- b. Wat de ruimtelijke, technische en nautische kenmerken zijn?
- c. Welke investerings- en exploitatiekosten worden verwacht?
- d. Of walstroom daar sneller of goedkoper te realiseren is dan op de riviercruiselocatie bij Rederij Stiphout?

Antwoord 3:

De rapportage adviseert om vanwege netcongestie en de hoge vermogensbehoefte van riviercruiseschepen parallel alternatieve locaties te onderzoeken. Daarbij worden de locaties Beatrixhaven en Landbouwbelang/Biesenwal expliciet genoemd gezien de aanwezigheid van binnenvaart. De vermogensbehoefte voor reguliere binnenvaart is beduidend lager. Een kleinverbruikersaansluiting (3x80A) voldoet hiervoor.

- a. *Landbouwbelang/Biesenwal: een nieuwe kleinverbruikersaansluiting voor reguliere binnenvaart is technisch/ruimtelijk eenvoudiger te realiseren. Benadrukt wordt dat de toekomstige rol en eigendom van de kade nog verdere uitwerking behoeft.*

Beatrixhaven: dit is een industriële omgeving met reeds aanwezige netinfrastructuur (ook grootverbruik) en daardoor vanuit praktisch oogpunt als pilotlocatie voor reguliere binnenvaart te onderzoeken in afstemming met aanwezige bedrijven.

- b. *Vergelijking met Stiphout-locatie (centrum/riviercruise): voor een nieuwe grootverbruikersaansluiting is nu geen netcapaciteit; Enexis verwacht beschikbaarheid op zijn vroegst vanaf 2032. Indien er een kleinverbruikersaansluiting (3x80A, al dan niet met een veel kleinere accubuffer) kan walstroom in theorie dus sneller gerealiseerd worden op deze twee alternatieve locaties in vergelijking met de Stiphout locatie. Aanvullend onderzoek hiernaar is noodzakelijk. Dit onderzoek wordt in Q1 2026 uitgevoerd.*
- c. *Financiële verschillen per alternatieve locatie: in de QuickScan is nog geen uitwerking van investerings- en exploitatiekosten opgenomen; wel is vermeld dat aanlegkosten per locatie kunnen variëren en dit zal verder i.a.m. Enexis in 2026 onderzocht worden.*
- d. *Een kleinverbruikersaansluiting is technisch/ruimtelijk eenvoudiger te realiseren en is beduidend goedkoper. Binnenvaartschepen vragen lagere piekvermogens, maar liggen wel veel meer uren bij genoemde locaties per jaar aan wal. Hierdoor zijn de te behalen klimaat- en luchtkwaliteitswinsten nog steeds aanzienlijk in vergelijking met riviercruise. .*

Schriftelijke vragen



DATUM
19 januari 2026

Vraag 4:

Kan het college toelichten welke aanvullende onderzoeken in Q1 2026 plaatsvinden voor de alternatieve locaties, en welke beslisinformatie dit moet opleveren voor SAB en de gemeenteraad? Volgens de RIB worden beide alternatieve locaties in Q1 2026 nader onderzocht en kan daarna worden gestart met voorbereidingen. SAB stelt onderstaande deelvragen:

- a. De exacte onderzoeksvragen? (Techniek, netcapaciteit, milieu, kosten-baten, vergunningen)
- b. De criteria op basis waarvan het college een voorkeurslocatie zal bepalen?

Antwoord 4:

In het eerste kwartaal van 2026 voert het college voor de alternatieve locaties Landbouwbelaag/Biesenwal en Beatrixhaven een nadere onderzoeksfase uit. Doel hiervan is het verzamelen van beslisinformatie op basis waarvan een onderbouwde keuze voor een voorkeurslocatie kan worden gemaakt en voorbereidingen voor nadere afspraken met stakeholders.

- a. *De onderzoeken richten zich per locatie op de volgende thema's:*
Techniek en netcapaciteit: Afstemming met Enexis over netcapaciteit, benodigde aansluitingen en technische haalbaarheid van walstroomvoorzieningen.
Gebruik en inpassing: Inventarisatie van het verwachte gebruik van de kades en walstroom, inclusief gesprekken met potentiële gebruikers (Beatrixhaven) en afstemming met Rijkswaterstaat en ontwikkelaar (Landbouwbelaag/Biesenwal). Referentie-afstemming met andere gemeenten (o.a. Venlo /Nijmegen).
Milieu en emissies: Actualisatie van de emissiereductieberekeningen per locatie.
Kosten en businesscase: onderbouwen van kosteninschattingen voor walstroomplatforms en actualiseren van de businesscases per locatie.
Vergunningen en regelgeving: KLIC-meldingen/analyse, afstemming met Rijkswaterstaat, en verkenning van benodigde besluiten (verkeersbesluit, havenverordening of privaatrechtelijke afspraken).
- b. *Bepaling voorkeurslocatie*
Het college bepaalt de voorkeurslocatie op basis van een integrale afweging van:
 - *technische haalbaarheid en netcapaciteit;*
 - *bijdrage aan emissiereductie;*
 - *kosten en robuustheid van de businesscase;*
 - *gebruikspotentie, uitvoerbaarheid en samenwerking met stakeholders*
 - *juridische en planologische randvoorwaarden realisatie en gebruik.*

We blijven de komende jaren daarnaast de locatie Stiphout volgen totdat grootverbruik aansluiting mogelijk is.

Ik vertrouw erop uw vragen hiermee voldoende beantwoord te hebben.

Hoogachtend,

Namens het college van burgemeester en wethouders van Maastricht,

John Aarts

Wethouder Mobiliteit, Stadsbeheer, Vastgoed, Duurzaamheid en Hospitality

Schriftelijke vragen