De Gemeenteraad Echt-Susteren

Kaderstellende raadsnota

Datum raadsverg.: donderdag 8 april 2021
Agendapunt:
Zaak - documentnummer: Z20/071716-D - 75299
Datum B&W-verg.: dinsdag 9 februari 2021

Portefeuillehouder(s): H.E.J.M. Meuwissen
P.H.M. Ruijten

Onderwerp
Beleid laadinfrastructuur gemeente Echt-Susteren

Samenvatting
Gemeente Echt-Susteren wil in 2040 energieneutraal zijn. De weg daar naar toe is verwoord in de Energievisie Echt-Susteren. In deze Energievisie is opgenomen dat het energieverbruik van de gemeente momenteel relatief hoog is ten opzichte van het landelijk gemiddelde. Mobiliteit is met ca. 50% verantwoordelijk voor het grootste deel van dit energieverbruik. Dit wordt mede veroorzaakt door de auto's die rijden op conventionele brandstoffen, met name het verkeer over de A2 en/of de hoofdwegen. Elektrisch vervoer vormt zodoende een belangrijke factor in het verduurzamen van mobiliteit en het terugdringen van het energieverbruik in de gemeente. Om elektrisch vervoer verder te stimuleren en te faciliteren zijn beleidsuitgangspunten voor een laadinfrastructuur opgesteld. Hiermee wordt een toekomstbestendig netwerk aan laadpalen gerealiseerd voor de toenemende en gevarieerdere laadbehoefte. In het bijgevoegde Beleid laadinfrastructuur 2021-2030 heeft het college uitgangspunten bepaald en worden er kaders meegegeven voor de mogelijkheden rondom elektrisch vervoer en laadinfrastructuur in onze gemeente.

Voorstel
Kennis te nemen van de gestelde kaders in het 'Beleid laadinfrastructuur gemeente Echt-Susteren 2021-2030' en eventuele zienswijzen ten aanzien hiervan kenbaar te maken.

Inleiding
Er is nog veel winst te behalen in het verduurzamen van mobiliteit, waarvan elektrisch vervoer een belangrijke factor is. De elektrische auto is sterk in opkomst. Ter invulling van de doelstellingen uit de Energievisie is het nodig de groei van elektrisch vervoer verder te stimuleren en te faciliteren en daarmee de inwoners en ondernemers in de gemeente te bewegen over te gaan op elektrisch rijden. De mogelijkheid tot het laden van elektrische voertuigen speelt hierbij een belangrijke rol. Zowel private laadpunten, semipublieke laadpunten alsook publieke laadpunten moeten zorgen voor voldoende aanbod van laadvoorzieningen. Er is een integrale visie op laadinfrastructuur nodig zodat uitgangspunten worden bepaald en er toegewerkt wordt naar een toekomstbestendig laadnetwerk in de gemeente.

Inhoudelijke toelichting
Om een toekomstbestendig netwerk aan laadpalen te realiseren voor de toenemende laadbehoefte zijn beleidsuitgangspunten opgesteld die tevens aansluiten bij de landelijke en regionale kaders. In het Beleid laadinfrastructuur Echt-Susteren 2021-2030 zijn acht uitgangspunten opgenomen. Deze zijn hieronder verwoord:

1. Focus op de juiste doelgroepen en laadbehoeftes door met name te richten op elektrisch personenvervoer.

2. Voorzien in de totale laadbehoefte door bij te dragen aan een mix van laadinfrastructuur van private, semipublieke en publieke laadpunten.
3. Uitgaan van 'de laadladder' waarbij privaat laden - waar dit mogelijk is - de voorkeur heeft.
4. Balans zoeken tussen de laadvraag en het aanbod van laadpunten.
5. Rekening houden met gebiedskenmerken door het zorgvuldig afwegen van de locatiekeuze van laadpunten.
6. Inwoners en stakeholders betrekken bij de uitvoering van het laadbeleid en de locatiekeuze van laadpunten.
7. Ruimte geven aan innovaties en pilots op het gebied van elektrisch vervoer en laadinfrastructuur.
8. Aansluiten bij bredere ontwikkelingen en bestaand beleid.

De uitgangspunten zijn vertaald naar een aanpak waarmee uitvoering wordt gegeven aan het stimuleren en faciliteren van elektrisch vervoer en laadinfrastructuur. De volgende thema's vormen de aanpak waar de gemeente een rol inneemt en kaders meegeeft:

1. Publieke laadinfrastructuur uitrollen door in samenwerking met laadpaalexploitanten proactief en strategisch laadpunten realiseren.
2. Het spanningsveld tussen laadplekken en parkeren zorgvuldig op elkaar afstemmen.
3. Open staan voor initiatieven voor de realisatie van snelladers.
4. Laadpleinen faciliteren als aanvulling op de mix aan laadinfrastructuur.
5. De ontwikkeling van deelmobiliteit stimuleren en faciliteren in samenwerking met de markt en inwoners.
6. Een goede afstemming met de netbeheerder.
7. Gezamenlijk optrekken met inwoners en stakeholders door hen te informeren en door kansen en mogelijkheden gezamenlijk op te pakken.

De raad wordt verzocht om zienswijzen over het beleid laadinfrastructuur kenbaar te maken. Na overweging en verwerking van de ingebrachte zienswijzen wordt het beleid laadinfrastructuur door het college vastgesteld.

Financiële toelichting
Niet van toepassing.

Juridische toelichting
Niet van toepassing.

Duurzaamheid / Cittaslow
Het beleid laadinfrastructuur is volledig gericht op duurzaamheid.

Risico's
Niet van toepassing.

Burgerparticipatie
Inwoners en overige stakeholders worden zorgvuldig geïnformeerd over en betrokken bij de uitvoering van het beleid laadinfrastructuur. Dit gebeurt onder andere door het informeren over het onderwerp alsmede het participatietraject bij het bepalen van locaties van publieke laadpalen.

Bijgevoegde stukken
Beleid laadinfrastructuur gemeente Echt-Susteren 2021-2030.

Ter inzage liggende stukken
Niet van toepassing.

Burgemeester en wethouders van Echt-Susteren,

drs. G.W.T. van Balkom
secretaris

dr. J.W.M.M.J. Hessels
burgemeester



Beleid laadinfrastructuur

Gemeente Echt-Susteren 2021 - 2030

Gemeente Echt-Susteren

Inhoudsopgave

1 Inleiding 3
- 1.1 Beleid op laadinfrastructuur 3
- 1.2 Leeswijzer 4

2 Actuele landelijke ontwikkelingen 5
- 2.1 Toename elektrisch vervoer 6
- 2.2 Nationale Agenda Laadinfrastructuur 7
- 2.3 Laadinfrastructuur en de mobiliteitstransitie 7
- 2.4 Laadinfrastructuur en de energietransitie 8

3 Gemeente Echt-Susteren 9
- 3.1 Stand van zaken 10
- 3.2 De opgave 11
- 3.2.1 Prognoses 11
- 3.2.2 Een nieuwe fase, een nieuwe aanpak 11
- 3.2.3 Relevante beleidskaders 12

4 Beleidsuitgangspunten 13
- 4.1 A. Focus op de juiste doelgroepen en laadbehoeftes 14
- 4.2 B. Mix aan laadinfrastructuur 15
- 4.3 C. Uitgaande van de laadladder 16
- 4.4 D. Balans in vraag en aanbod 17
- 4.5 E. Rekening houdend met gebiedskenmerken 17
- 4.6 F. Participatie 18
- 4.7 G. Ruimte voor innovaties en pilots 18
- 4.8 H. Aansluiting bij bredere ontwikkelingen 19

5 Aanpak 20
- 5.1 Publieke laadinfrastructuur 21
- 5.2 Laadplekken en Parkeren 22
- 5.3 Snelladers 24
- 5.4 Laadpleinen 25
- 5.5 Deelmobiliteit 26
- 5.6 Energietransitie 27
- 5.7 Gezamenlijk optrekken 28

1 Inleiding

1.1 Beleid op laadinfrastructuur

De elektrische auto is in opkomst, ook in onze gemeente. Dat zien we graag, omdat elektrisch vervoer een belangrijke bijdrage levert aan onze luchtkwaliteit en duurzaamheidsambities. Het heeft een positief effect op de leefbaarheid en biedt steeds meer een serieus alternatief voor de conventionele benzineauto.

Omdat we landelijk en ook lokaal steeds snellere ontwikkelingen op dit gebied zien, moeten we hierop anticiperen. Zo is er vanuit het Klimaatakkoord de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) opgesteld, waar op regionale schaal binnen de Samenwerkingsregio Zuid verder invulling aan wordt gegeven. Ook willen we de groei in elektrisch vervoer stimuleren en faciliteren en onze inwoners en ondernemers in de gemeente bewegen om over te gaan op elektrisch rijden. Iedereen die elektrisch rijdt of wil gaan rijden zal de mogelijkheid moeten hebben om te laden. Daarvoor zijn veel laadpunten nodig. Op basis van provinciale prognoses uit de NAL, is de verwachting dat er in Echt-Susteren in 2030 ongeveer 1100 laadpunten nodig zijn, bestaande uit private laadpunten (ca. 45%), semi-publieke laadpunten (ca. 30%), en publieke laadpunten (ca. 25%). Nu zijn er iets meer dan 40 publiekelijk toegankelijke laadpunten[1] in de gemeente.
Daarom is het goed om nu koers te bepalen en alvast een integrale visie op laadinfrastructuur op te stellen, zodat we tijdig en effectief naar een toekomstbestendig laadnetwerk toewerken. Dat doen we op proactieve wijze waarbij iedere 2 jaar een evaluatie en actualisatie plaatsvindt.

Met dit beleid geven we richting en willen we kaders meegeven voor de mogelijkheden rondom elektrisch vervoer een laadinfrastructuur in onze gemeente. We geven aan welke rol wij als gemeente hebben of innemen en waar we kansen voor de markt en de ondernemers zien in onze gemeente.

De volgende uitgangspunten zijn hierin leidend:

A. Focus op de juiste doelgroepen en laadbehoeftes
We houden rekening met verschillende type gebruikers en voertuigen.

B. Mix aan laadinfrastructuur
We faciliteren een mix aan laadinfrastructuur, bestaande uit private en (semi-)publieke laadpunten, snelladers en eventueel laadpleinen.

C. Uitgaande van de laadladder
We hanteren de laadladder waarbij privaat laden en semi-publiek de voorkeur heeft ten opzichte van publiek laden.

D. Balans in vraag en aanbod
We hanteren een proactieve en strategische aanpak voor de uitrol van publieke laadinfrastructuur.

E. Rekening houdend met gebiedskenmerken
We streven er naar dat zoveel mogelijk rekening wordt gehouden met de specifieke kenmerken van de gemeente bij de realisatie van laadinfrastructuur.

F. Participatie
We informeren en betrekken inwoners en overige belanghebbenden zorgvuldig bij de uitvoering van het laadbeleid.

G. Innovaties en pilots
We bieden ruimte aan innovaties en pilots op het gebied van elektrisch vervoer en laadinfrastructuur.

H. Aansluiting bij bredere ontwikkelingen
We zien elektrisch vervoer en laadinfrastructuur als onderdeel van de mobiliteitstransitie en energietransitie.

Visie
Met voldoende laadpunten moet elektrisch rijden geen belemmering meer zijn. Daarmee faciliteren we niet alleen onze eigen inwoners, maar ook werkenden, bezoekers en toeristen. Elektrisch rijden zorgt namelijk voor een schoner en duurzamer Echt-Susteren.

1.2 Leeswijzer

In Hoofdstuk 2 worden de ontwikkelingen op het gebied van elektrisch vervoer en laadinfrastructuur beschreven. Hoofdstuk 3 gaat verder in op de stand van zaken en vooruitzichten voor de gemeente Echt-Susteren. In Hoofdstuk 4 worden de algemene uitgangspunten beschreven. Tot slot, Hoofdstuk 5 gaat dieper in op de aanpak.



2 Actuele landelijke ontwikkelingen

2 Actuele landelijke ontwikkelingen

Elektrisch vervoer neemt toe, zowel het aantal als het type voertuigen. Landelijk zullen de komende 5 tot 10 jaar snel meer laadpalen nodig zijn om die toenemende laadbehoefte op te vangen, zowel op privaat terrein bij woningen en bedrijven, als in de openbare ruimte. Daarnaast spelen elektrisch vervoer en laadinfrastructuur een rol in de energietransitie en in de verduurzaming van mobiliteit.

2.1 Toename elektrisch vervoer

Elektrisch vervoer neemt al een aantal jaren toe en die groei zal de komende jaren een vogelvlucht nemen. Volgens prognoses uit de NAL zullen er in 2030 zo'n 1,9 miljoen elektrische auto's rondrijden in Nederland en dat gaat alleen nog maar over personenvoertuigen. Elektrisch vervoer is een volwassen markt geworden nu de batterijen een steeds beter en groter bereik hebben. We zijn de tijd voorbij van enkele koplopers van elektrische auto's nu vrijwel alle bekende automerken een hybride en/of volledig elektrische variant aanbieden. Autofabrikanten bieden steeds vaker verschillende elektrische modellen aan, waaronder ook betaalbaardere varianten. Tot slot wordt elektrisch vervoer ook beschikbaarder voor een groter segment nu de tweehandsmarkt begint toe te nemen. Kortom, elektrisch vervoer groeit.

Landelijk zien we ook een verbreding naar andere type voertuigen en gebruikers, zoals bedrijfsauto's voor stadslogistiek en doelgroepenvervoer, e-bikes en e-scooters, en zwaarder transport. Al die elektrische voertuigen moeten ook ergens kunnen laden.



Duurzame mobiliteit
Elektrisch vervoer speelt een belangrijke rol in de verduurzaming van mobiliteit. In het Klimaatakkoord is de ambitie opgenomen om de CO2-uitstoot in 2030 te verminderen met 49% vergeleken met 1990, en zelfs met 95% in 2050. Mobiliteit is een grote veroorzaker van CO2-uitstoot en wegverkeer is hier een grote factor in. In het Regeerakkoord wordt daarom gesteld dat uiterlijk in 2030 alle nieuwe auto's emissievrij moeten zijn. Elektrisch vervoer is hierin het meeste volwassen en de meest logische vorm. Het is een stuk schoner en leidt tot minder CO2-uitstoot.

2.2 Nationale Agenda Laadinfrastructuur

Als uitwerking van het klimaatakkoord is de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) opgesteld. Hierin staat beschreven dat in 2030 voor een wagenpark van naar schatting 1,9 miljoen elektrische personenvoertuigen een laadbehoefte benodigd zal zijn van 7100 GWh, wat zich vertaalt naar 1,7 miljoen (private en publieke) laadpunten. De toenemende laadbehoefte voor ander type voertuigen in 2030, zoals elektrische bussen, bestelauto's, vrachtwagens, etc. wordt geschat op 1700 GWh overeenkomstig met 18.600 laadpunten voor bestelauto's en 7400 voor vrachtauto's.

Dit betekent een enorme opgave die ons in Nederland de komende jaren te wachten staat voor het realiseren van de benodigde laadinfrastructuur. In de NAL zijn daarom activiteiten opgenomen die hieraan bijdragen:

- Er wordt gestreefd naar voldoende laadpunten en een dekkend netwerk, zodat elektrisch rijden voor iedereen mogelijk wordt.
- Het merendeel van de laadpalen zal strategisch en proactief geplaatst worden om snel en effectief aan de slag te gaan met de uitrol, onder andere door het verkorten van procedurele doorlooptijden.
- De informatie met betrekking tot de locaties, beschikbaarheid van de palen en de laadtarieven dient transparanter te worden.
- De ontwikkeling van laadinfrastructuur vraagt goede inpassing op het elektriciteitsnet om overbelasting te voorkomen. Dat kan door een juiste balans van spreiding en clustering van laadpalen en zogenoemde slim laden-toepassingen (flexibel laden en ontladen).

De opgaves van de NAL worden verder en specifieker uitgewerkt in een Regionale Aanpak Laadinfrastructuur (RAL) door de Samenwerkingsregio Zuid, bestaande uit de Provincies Limburg en Noord-Brabant, netbeheerder en gemeenten. De provincie Brabant treedt op als penvoerder en ondersteunt met name gemeenten in de regio in de specifieke opgave om uitvoering te geven aan de NAL en RAL door zorg te dragen voor voldoende laadinfrastructuur door de doorlooptijden van aanvraag tot plaatsing te verkorten en een strategische aanpak te nemen. Hieronder vallen het ontwikkelen van een integrale visie op laadinfrastructuur en het opstellen van (plaatsings)beleid voor publieke laadinfrastructuur inclusief uitrolplanning, waar dit beleidsdocument invulling aan geeft. Onderdeel daarvan is ook een collectieve aanbesteding waar een groot deel van de gemeenten in de Samenwerkingsregio Zuid aan deel hebben genomen, zo ook onze gemeente. Deze aanbesteding is gewonnen door Vattenfall en zij zullen steeds meer op proactieve wijze publieke laadpunten uitrollen in samenwerking met de gemeenten.

2.3 Laadinfrastructuur en de mobiliteitstransitie

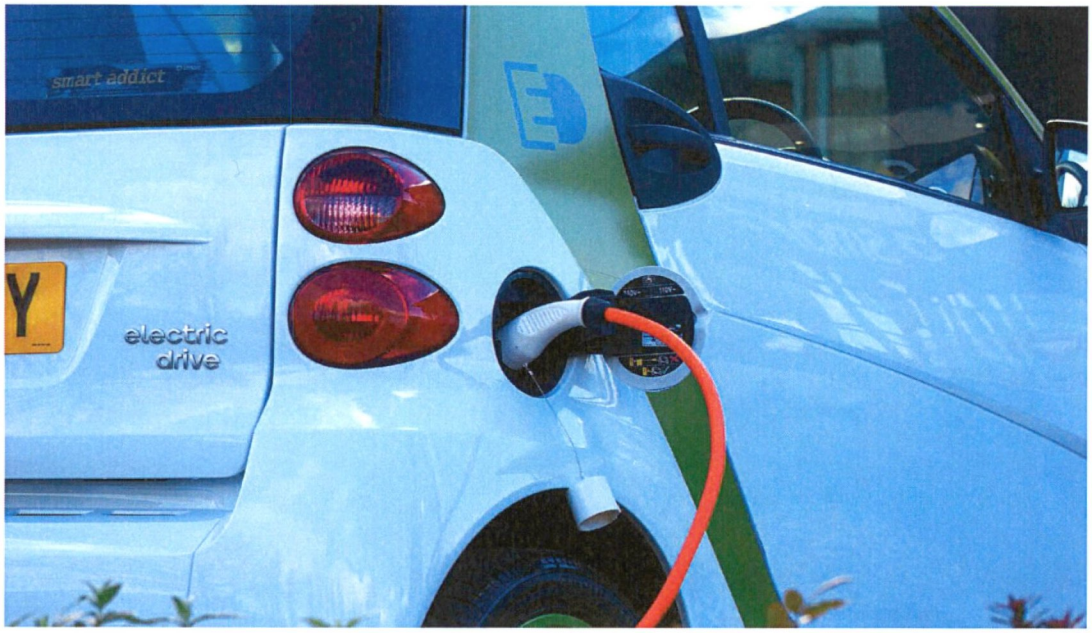
Elektrisch vervoer vormt een belangrijk onderdeel in de verduurzaming van het mobiliteitssysteem, omdat het een schoner alternatief biedt voor de conventionele brandstofvoertuigen. Andere gebruikelijke alternatieven zijn waterstof en groengas, maar momenteel is elektrisch vervoer veruit het meest ontwikkeld en wordt het landelijk gezien als het meest logische schone alternatief. Voor de komende jaren wordt er daarom vooral ingezet op batterij-elektrisch rijden. Waterstof wordt vervolgens als serieus alternatief gezien, maar meer voor het zwaarder transport en op de langere termijn.

Andere duurzame ontwikkelingen zijn het algeheel beperken van verplaatsingen en de verschuiving van minder duurzame modaliteiten naar duurzame vormen zoals wandelen, fietsen en het OV, en het stimuleren van multi-modaal reizen en deelvervoer waarbij je niet langer een auto of fiets hoeft te bezitten, maar hier wel toegang tot hebt. Dit soort vormen van mobiliteit zijn tegenwoordig vaak duurzaam en worden ondersteund door nieuwe ontwikkelingen op het gebied van ICT-toepassingen voor mobiliteitplatforms, datagedreven aanpak, en zelfs high-tech oplossingen zoals zelfrijdende auto's.

2.4 Laadinfrastructuur en de energietransitie

Laadinfrastructuur maakt een belangrijk onderdeel uit van de gehele energietransitie. De elektrificatie van vervoer en van de gebouwde omgeving zet door nu minder duurzame bronnen worden vervangen door schonere elektrische alternatieven, zoals benzine en diesel voor auto's en aardgas voor woningen. Daarnaast neemt ook het aanbod van duurzaam opgewekte elektriciteit toe door met name wind- en zonne-energie. Dit vraagt om slimme afstemming tussen energieaanbod en energievraag. De elektrische auto en de laadinfrastructuur kunnen hierin een belangrijke rol spelen.

Laadinfrastructuur kan bijdragen aan de flexibiliteit in het elektriciteitsnet door te spelen met het tijdstip en het vermogen van het laden. Op die manier kan het laden worden afgestemd met het energieverbruik van bijvoorbeeld een gebouw of de capaciteit en mogelijkheden van het elektriciteits-netwerk. Elektrische auto's kunnen zo ook als tijdelijke buffer dienen bij een overschot aan elektriciteit (bijv. op een zonnige dag) of zelfs terug leveren aan het net wanneer er onvoldoende aanbod is (via bi-directioneel laden/Vehicle-2-Grid toepassingen). De elektrische auto vormt dan de schakel tussen opwek en verbruik en wordt ingezet als 'batterij-op-wielen'.



De komende jaren zullen hier naar verwachting nog verschillende doorontwikkelingen in plaatsvinden.



3 Gemeente Echt-Susteren

3 Gemeente Echt-Susteren

We gaan in op wat de actuele ontwikkelingen en de opgave voor gemeente Echt-Susteren betekenen aan de hand van de stand van zaken en prognoses.

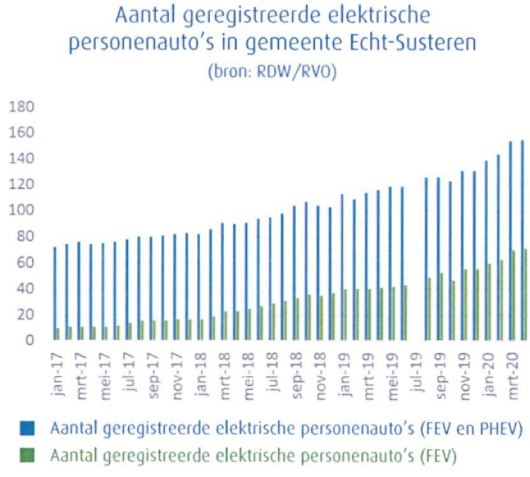
3.1 Stand van zaken

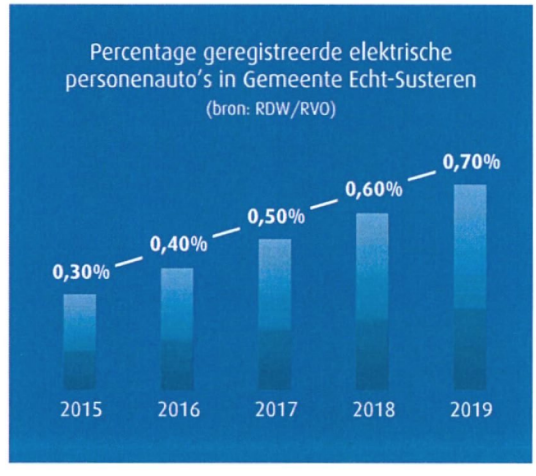
3.1.1 Energieopgave

In de Energievisie 2018-2022 staat opgenomen dat het energieverbruik van de gemeente momenteel 4,08 PJ per jaar bedraagt wat een relatief hoog verbruik is ten opzichte van het landelijk gemiddelde. Mobiliteit is verantwoordelijk voor het grootste deel van dit energieverbruik met ca. 50%, wat neerkomt op 2,06 PJ per jaar. Dit wordt veroorzaakt door de auto's die rijden op conventionele brandstoffen, met name door het (doorreis)verkeer over de A2 en/of de hoofdwegen. Elektrisch vervoer vormt daarom een belangrijke factor in het verduurzamen van mobiliteit en het terugdringen van het energieverbruik in de gemeente.

3.1.2 Laadinfrastructuur

In de afgelopen jaren is het percentage elektrische personenauto's (FEV='Full Electric Vehicle' / PHEV='Plug-in Hybrid Electric Vehicle') toegenomen in de gemeente. Er rijden nu (gegevens maart 2020) zo'n 70 volledig-elektrische auto's (FEV) rond die volledig afhankelijk zijn van laadpunten, wat overeenkomt met 0.7% van het totale wagenpark in de gemeente (in de tussentijd is dit gestegen door o.a. het toedoen van stimuleringsmaatregelen najaar 2020). Dit ligt momenteel nog wel onder het landelijk gemiddelde van 1.3% (bron KiM). Deels zullen deze auto's thuis kunnen laden op de eigen oprit, maar er zijn ook al een aantal publieke laadpunten gerealiseerd in de gemeente.





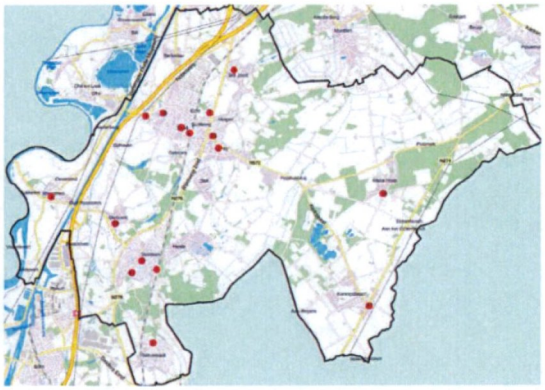
Er zijn nu in totaal 17 publieke laadpalen (34 laadpunten) verspreid geplaatst over de gemeente (en nog een tiental semipublieke laadpunten die momenteel bekend zijn). De meesten laadpalen staan in Echt, maar ook in andere kernen staan één of meerdere laadpalen. Een aantal laadpalen zijn in het verleden geplaatst op strategische (toeristische) locaties om een impuls te geven aan elektrisch rijden. Andere laadpalen zijn geplaatst volgens het 'paal-volgt-auto' principe: wanneer een inwoner elektrisch ging rijden en thuis niet kon laden, dan werd een publieke laadpaal geplaatst in de nabije omgeving. De ad-hoc benadering van het 'paal-volgt-auto' principe werkt(e) prima voor de kleine aantallen elektrische voertuigen in de gemeente. Net zoals het sporadisch plaatsen van laadpalen op strategische locaties. Voor de komende jaren zal de opgave echter veel groter zijn en zal deze tijdrovende en kleinschalige aanpak niet langer houdbaar zijn.

Aanwezige publiek toegankelijke laadinfrastructuur

Aantal (semi)publieke laadpunten in Gemeente Echt-Susteren

(bron: RDW/RVO)





Locaties van 17 publieke laadpalen (34 laadpunten). Op de Nieuwe Markt staan 2 laadpalen, dit is met één stip weergegeven.

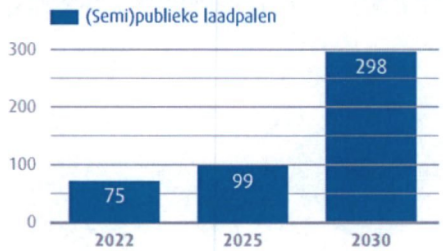
3.2 De opgave

3.2.1 Prognoses

Waar nu nog een klein aantal elektrische auto's rondrijdt in Echt-Susteren, zal dat in de komende jaren sterk veranderen. In 2025 zullen er al zo'n 270 (private, semi-publieke, en publieke) laadpunten nodig zijn in de gemeente om de groei van het aantal elektrische auto's op te vangen. In 2030 zullen er ongeveer 1100 laadpunten nodig. Het grootste gedeelte van deze opgave wordt opgevangen door private laadpunten (ca. 45%), vervolgens semi-publieke laadpunten (ca. 30%), en tot slot publieke laadpunten (ca. 25%). Dat betekent dat er binnen 10 jaar toch bijna 600 (semi)publieke laadpunten, oftewel zo'n 300 laadpalen, moeten zijn om aan de laadbehoefte te voldoen. Daarbij gaan we er vanuit dat de accucapaciteit van auto's verder doorontwikkeld en het minder vaak nodig zal zijn om te laden. Het deelgebruik, en dus het aantal auto's dat gebruik kan maken van een laadpaal, neemt daarmee toe. De mate daarvan verschilt per type gebruiker.

Toekomstige behoefte (semi)publieke laadpalen*

Huidig aantal laadpalen**
17 publiek
3 semi-publiek



Om uit te komen op de totale laadbehoefte is uitgegaan van deelgebruik per laadpaal:

	2022	2025	2030
Bewoners	1 op 5	1 op 8	1 op 8
Forenzen	1 op 4	1 op 8	1 op 8
Bezoekers	1 op 20	1 op 40	1 op 40

* Op basis van NAL prognose van 1.9 miljoen EVs in 2030 (bron: RVO, NAL-prognoses & SparkCity model van de TU Eindhoven en EVConsult).
** Huidig aantal laadpalen o.b.v. meest recente data Klimaatmonitor; (semi)publieke laadpalen.

3.2.2 Een nieuwe fase, een nieuwe aanpak

De prognose laat zien dat we een nieuwe fase van elektrisch vervoer ingaan. Een nieuwe fase vraagt ook om een nieuwe aanpak. Met een opgave van deze grootte is het belangrijk om strategischer om te gaan met het plaatsen van de laadpalen, zodat de locaties op elkaar afgestemd zijn en een dekkend en toekomstbestendig netwerk vormen. Iedereen moet kunnen laden op geschikte momenten, van inwoner tot forens en recreant. Om hierin te kunnen voorzien nemen we deel aan de collectieve aanbesteding voor publieke laadpalen in de provincies Limburg en Noord-Brabant. Binnen dit nieuwe contract zullen op termijn steeds meer laadpalen op proactieve wijze worden uitgerold op basis van de prognoses en verbruiksdata.

3.2.3 Relevante beleidskaders

In diverse Echt-Susterse beleidsstukken zijn al punten benoemd die een relatie hebben met duurzame mobiliteit in het algemeen en/of elektrisch vervoer specifiek. Hieronder is een beknopt overzicht opgenomen van de meest relevante punten uit deze beleidsstukken.

Structuurvisie

- Behoud van (be)leefbare kernen
- Optimale bereikbaarheid van stedelijke functies
- Het zijn van een veilige en duurzame gemeente
- Zorgvuldig ruimtegebruik
- Voldoende parkeergelegenheid
- Recreatie: aanleggen van oplaadpunten voor elektrische fietsen wordt toegejuicht

Energievisie

- 49% minder CO2-uitstoot in 2030, energieneutraal in 2040
- Mobiliteit is verantwoordelijk voor 50% van het totale energieverbruik in de gemeente (2,06PJ)
- Elektrisch vervoer belangrijk onderdeel in die doelstelling
- Verminderen CO2 , geluid en luchtverontreiniging
- Alle woningen en gebouwen uiterlijk in 2050 van het aardgas af
- 16% duurzaam opgewekte energie in 2023
- Verduurzamen van eigen vervoer

Verkeers- en Vervoersplan

- Afname in de uitstoot van fijnstof en een beperking in geluidsoverlast
- Visie opstellen op het gebied van duurzame mobiliteit
- Faciliteren van laadinfrastructuur
- Eigen medewerkers voorzien van elektrische vervoersmiddelen
- Door P&R en carpoolplaatsen bereikbaarheid waarborgen
- Blauwe zone in centrum zorgt voor bereikbaarheid van winkelvoorzieningen
- Parkeren: balans behouden tussen de wensen van gebruikers en de ruimtelijke mogelijkheden



4 Beleidsuitgangspunten

4 Beleidsuitgangspunten

Om een toekomstbestendig netwerk aan laadinfrastructuur te realiseren voor een toenemende en gevarieerdere laadbehoefte spelen verschillende aspecten een rol. We maken gebruik van een aantal algemene uitgangspunten om aan te geven wat wij hierin belangrijk vinden en hoe we tegen bepaalde zaken aan kijken. Deze beleidsuitgangspunten sluiten aan bij de landelijk en regionale kaders. In dit hoofdstuk komen dus alleen de algemene uitgangspunten aan bod. Hoe de uitgangspunten uiteindelijk vertaald worden in de voorgestelde aanpak wordt in een volgend hoofdstuk beschreven.

4.1 A. Focus op de juiste doelgroepen en laadbehoeftes

De laadbehoefte groeit mee met het aantal elektrische voertuigen. Waar nu met name elektrische personenmobiliteit toeneemt, vindt er ook een verbreding plaats naar andere type voertuigen en gebruikersgroepen, zoals e-bikes en e-scooters, bestelwagens, taxi- en doelgroepenvervoer, logistiek, etc.

We richten ons met name op elektrische personenvoertuigen, omdat dit de grootste categorie vormt met de sterkste groei in aantallen, zowel nu als in de nabije toekomst. Dit doen we door, aan de hand van dit beleid, bij te dragen aan een mix van laadinfrastructuur.

Het elektrificeren van busvervoer wordt ondervangen vanuit de provincie waar is gesteld dat per 2025 het busvervoer volledig elektrisch zal zijn. Als er vanuit de OV-sector een laadbehoefte ontstaat, dan zal de gemeente hierin meewerken door bijvoorbeeld fysiek ruimte te creëren voor laadinfrastructuur.

Bij het taxi- en doelgroepenvervoer zullen wij bij vergunningverlening en/of aanbestedingen partijen stimuleren om over te gaan tot elektrisch vervoer.

E-bikes vormen een belangrijke categorie, vanwege de populariteit hiervan in onze gemeente. E-bikes kunnen goed (thuis)laden aan normale stopcontacten en het bereik is vaak toereikend voor het gebruik op een dag. Ondernemers faciliteren hier steeds meer in als services naar hun bezoekers en/of medewerkers. De gemeente pakt hierin dus geen actieve rol, maar zal in bepaalde uitzonderingsgevallen hierin voorzien.

Ook van e-scooters en bestelwagens gaan we er vanuit dat de laadbehoefte grotendeels op privaat terrein zal worden opgevangen en dat ondernemers dit zelf zullen oppakken.

Voor zwaar transport is de verwachting dat verduurzaming op groter schaal tegen 2030 plaatsvindt. Daarbij zal naar verwachting vooral worden ingezet op waterstof als duurzame brandstof.

4.2 B. Mix aan laadinfrastructuur

Om te voorzien in de mix aan elektrische voertuigen en laadbehoeftes dragen we bij aan een gemixt aanbod van laadinfrastructuur. De mix bestaat uit private, semi-publieke en publieke laadpunten, aangevuld door snelladers, en eventueel laadpleinen.

De komende jaren zullen de meeste laadpunten op privaat / eigen terrein worden gerealiseerd door bewoners, bedrijven en organisaties. Daar sturen we op en faciliteren dit waar nodig.

Daarnaast zal een groot deel van de laadpunten in de openbare ruimte moeten worden gerealiseerd waar private laadpunten niet mogelijk zijn. Hierin nemen wij een actieve rol, omdat de openbare ruimte onder onze verantwoordelijkheid valt en deze laadpunten voor iedereen de mogelijkheid moeten geven elektrisch te (gaan) rijden.

Het realiseren en exploiteren van snelladers en laadpleinen laten we over aan de markt, waarbij we onze medewerking zullen verlenen en een aantal kaders meegeven.

Private laadpunten
Private laadpunten zijn laadpunten op eigen terrein, dus thuis in je eigen garage of op je eigen oprit. Het laadpunt wordt aangesloten op de elektriciteitsaansluiting van de woning en is voor de bewoner(s) beschikbaar. Daarnaast zijn er private laadpunten op eigen terrein die beschikbaar zijn voor een besloten groep van meerdere EV-rijders. Dit geldt voor collectieve parkeerplaatsen van appartementencomplexen en VvE's. Ook de laadpunten op het terrein van een ondernemer of bij kantoor zijn in principe private laadpunten.

Semi-publieke laadpunten
Semi-publieke laadpunten zijn laadpunten die gerealiseerd zijn op eigen terrein, maar opengesteld worden aan derden, zoals bezoekers of omwonenden. Een bedrijf kan bijvoorbeeld haar laadinfrastructuur ook openstellen aan derden buiten kantoortijden of zelfs tijdens kantoortijden. Dit soort type laadinfrastructuur zien we ook bijvoorbeeld gerealiseerd worden bij supermarktketens e.d. vanwege een stukje service richting klanten en vaak ook als rendabele business case.

Publieke laadpunten
Publiek laden gaat over laden in de openbare ruimte. Deze laadpunten zijn voor iedereen met een elektrische auto beschikbaar en worden geëxploiteerd door één of meerdere marktpartijen. Per laadpaal zijn één tot twee parkeervakken gereserveerd voor elektrische voertuigen. Alleen elektrische voertuigen mogen hier staan om te laden.

Laadpleinen
Wanneer vier of meer laadpalen bij elkaar geclusterd zijn, spreken we van een laadplein

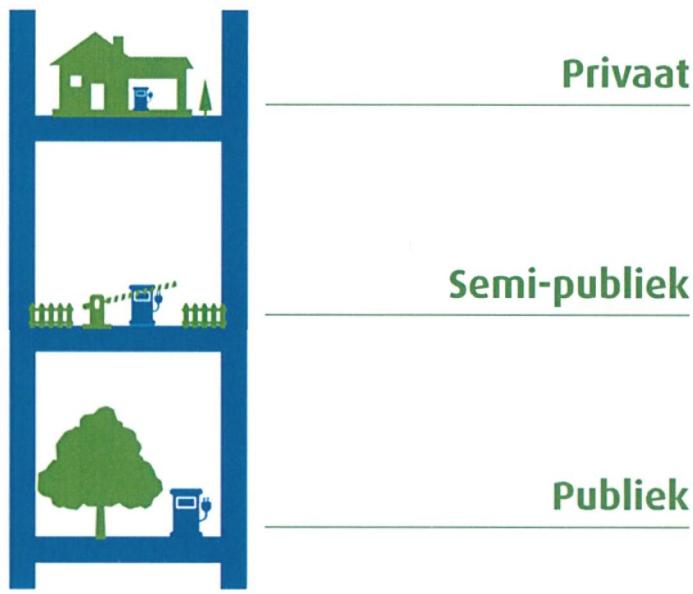
Snelladen
Snelladers zijn laadpalen op gelijkstroom die laden met 50kW en hoger. Ten opzichte van reguliere laadpalen (22kW) hebben snelladers een hoger vermogen en laden voertuigen in een veel kortere tijd op. Snelladers zijn aanzienlijk duurder dan reguliere laadpalen en hebben een veel grotere impact op het elektriciteitsnetwerk. Deze laders zullen vooral een aanvulling zijn op reguliere laders en gebruikt worden om even snel 'bij te tanken'.

4.3 C. Uitgaande van de laadladder

We gaan zoveel mogelijk uit van de laadladder. De laadladder geeft aan dat de eerste voorkeur uitgaat naar privaat laden (op eigen terrein), vervolgens semi-publiek laden, en tot slot publiek laden.

De laadbehoefte wordt dus zoveel mogelijk opgevangen met laadpunten op privaat/eigen terrein om de publieke ruimte zo veel mogelijk te ontzien. Dat voorkomt een hogere parkeerdruk, omdat een verschuiving van parkeren op eigen terrein naar laden op een publieke parkeerplek voorkomen kan worden. Daarnaast zorgen private laadpunten voor minder maatschappelijke kosten, biedt het gebruikers vaak financieel voordeel en gebruiksgemak. Bovendien belasten deze laadpunten veel minder het energienet, omdat de laadpunten (slim) op de aansluiting van de woning of het gebouw worden aangesloten.

Laadpunten op het terrein van bedrijven, kantoren, en dergelijke kunnen (buiten kantoortijden) beschikbaar gesteld worden aan derden. Een bedrijf kan bijvoorbeeld laadpunten buiten kantoortijden beschikbaar stellen aan omwonenden. In dat geval betreft het semi-publieke laadpunten.



Schematische weergave van de laadladder waarin wordt aangegeven dat in principe de voorkeur uitgaat naar privaat laden, vervolgens semi-publiek laden, en tot slot publiek laden voor locaties en situaties waar privaat en/of semi-publiek laden niet volstaan.

Daar waar private en semi-publieke laadpunten niet mogelijk zijn, zijn laadpunten in de publieke ruimte nodig (straatparkeren). Dit proberen wij maximaal te faciliteren door de uitrol effectief en tijdig te laten plaatsvinden door de markt (de gemeente plaatst zelf geen laadpunten). Dit gebeurt via onze deelname aan de collectieve aanbesteding publieke laadinfrastructuur.

Tussenoplossingen
Zelfoplossingen en Verlengde Private Aansluitingen (VPA's) staan we in principe niet toe. VPA's zijn laadplekken in de openbare ruimte waarbij de kabel wordt aangesloten op een private aansluiting van een woning of bedrijfspand. Een VPA is op langere termijn en met de groei van elektrisch vervoer niet houdbaar als schaalbare oplossing, maar kan in uitzonderlingsgevallen worden toegestaan ten behoeven van de (door)ontwikkeling van laadinfrastructuur en/ of duurzame deelmobiliteit.

4.4 D. Balans in vraag en aanbod

We streven naar een balans in laadvraag en aanbod van laadinfrastructuur. Enerzijds is er voldoende laadinfrastructuur nodig om te anticiperen op de groeiende laadvraag en elektrisch vervoer te stimuleren. Anderzijds is de publieke ruimte schaars en is een overschot aan (publieke) laadpunten niet wenselijk. Het is daarom van belang om te streven naar een balans van laadvraag en -aanbod en de locaties van laadpunten strategisch te kiezen.
Een proactieve aanpak is nodig om het plaatsingsproces te versnellen en zorg te dragen voor een dekkend netwerk met voldoende spreiding. Door deelname aan de collectieve aanbesteding, waarin publieke laadpalen op termijn middels een plankaart op proactieve wijze worden uitgerold, geven we hier invulling aan.

4.5 E. Rekening houdend met gebiedskenmerken

We streven er naar dat de locatie van laadinfrastructuur zoveel mogelijk aansluit bij de kenmerken van onze gemeente. Onze gemeente is omringd door landsgrenzen en gunstig gelegen aan (inter) nationale snelweg- en spoorverbindingen. Het bestaat uit meerdere authentieke kernen, waarvan Echt het meest stedelijke karakter heeft. Er is ook volop bedrijvigheid in de gemeente, zoals rondom de zes bedrijventerreinen in Echt en Susteren. Daarnaast kenmerkt de gemeente zich door de agrarische en groene buitengebieden die veel recreanten en toeristen trekken.



Voor laadinfrastructuur is het belangrijk om hier rekening mee te houden. Dat doen we op de volgende manieren:

- We zorgen voor een goede inpassing door bij de locatiekeuze voor publieke (snel)laadpunten deelgebruik door bewoners, bezoekers en forenzen zo veel mogelijk mee te nemen.
- We zien kansen voor semipublieke laadpunten bij bedrijventerreinen en recreatiepunten.
- We zien mogelijkheden voor snelladers aan de doorstroomroutes, maar nemen hierin ook het behoud van de kernen mee.
- We houden rekening met de specifieke situatie en het mogelijk afwijken van het beleid voor de compacte wijken en het centrumplan in het stedelijke gebied in Echt.

4.6 F. Participatie

Inwoners en overige belanghebbenden worden zorgvuldig geïnformeerd en betrokken bij de uitvoering van het laadbeleid. Dit gebeurt onder andere bij het bepalen van de exacte locaties van de publieke laadpalen, zoals bij de ontwikkeling van de plankaart. We zullen bij het plaatsen van publieke laadpalen inwoners en belanghebbenden benaderen en de mogelijkheid geven om te reageren op voorgestelde locaties en daarnaast ook de mogelijkheid geven alternatieve locaties voor te stellen. We zullen die input meewegen in de beslissing voor de definitieve laadpaallocaties. Regelmatig zal er geïnformeerd en gecommuniceerd worden over dit onderwerp (zowel digitaal als fysiek).
We zien daarnaast het belang van het betrekken van ondernemers en organisaties in de regio in het realiseren van voldoende laadpunten. Dat doen we door hen te informeren en adviseren over de mogelijkheden rondom laadinfrastructuur. We benaderen specifiek de bedrijventerreinen, winkeliers (Verenigde winkeliers), woningbouwcorporaties (ZOwonen, Nester, WonenLimburg), Zorgaanbieder (Zuiderland) en recreatieve sector (w.o. EuroParcs Resort Limburg, Leisurepark In de Bandert, Camping Marisheem).

4.7 G. Ruimte voor innovaties en pilots

We staan open voor innovaties en pilots op het gebied van elektrisch vervoer en laadinfrastructuur. We zien dat er veel ontwikkelingen spelen op de markt.

Een aantal innovaties worden naar verwachting toegepast bij de publieke laadpalen die de komende jaren gerealiseerd worden in onze gemeente. Hieronder vallen onder andere slim laden toepassingen voor het aanpassen van het moment en snelheid waarmee geladen wordt en 'Vrije-Keuze-Energieleverancier' waarbij je als e-rijder zelf kan kiezen van wie je de stroom wilt afnemen.
Maar we zien ook vooral kansen voor innovaties en pilots op het gebied van deelmobiliteit, de energietransitie, e-bike-oplaadpunten met zonne-energie, parkeerdruk en laadpaalklevers, en innovaties specifiek voor het landelijke gebied.

Bij nieuwe initiatieven zullen we onze medewerking verlenen en per initiatief aangeven wat mogelijk is en wat niet.

Pilot met de Streetplug
Van 1 dec. 2020 tot 1 dec. 2021 loopt in de gemeente de pilot "Streetplug". Hier wordt op één locatie getest of deze constructie (ondergronds laadpunt aangesloten op de huisinstallatie) schaalbaar kan worden toegepast. Dit wordt bekostigd door een particulier. Er wordt geen parkeerplaats gereserveerd. Eind 2021 volgt de evaluatie op deze pilot.



4.8 H. Aansluiting bij bredere ontwikkelingen

We beschouwen laadinfrastructuur en elektrisch vervoer als onderdeel van bredere ontwikkelingen binnen het mobiliteits- en energiedomein en verduurzamingsopgaven. Het beleid op laadinfrastructuur dient zoveel mogelijk aan te sluiten of rekening te houden met bestaand relevant beleid, en overige trends en ontwikkelingen op dit gebied.

Specifieke aandacht gaat uit naar de koppeling van elektrisch vervoer met deelvervoer en de koppeling van laadinfrastructuur met lokale duurzame opwek en flexibiliteit in het net.

We moedigen deze ontwikkelingen aan en houden de markt nauwlettend in de gaten.



5 Aanpak

5 Aanpak

In dit hoofdstuk wordt de aanpak beschreven waarmee wij uitvoering geven aan meer elektrisch vervoer en laadinfrastructuur. De uitgangspunten zoals in het voorgaande hoofdstuk beschreven, zijn verweven met de thema's die hier in de aanpak worden uitgewerkt. De aanpak is dus geen één-op-één vertaling van de uitgangspunten, maar gaat dieper in op de thema's waar de gemeente een grotere rol inneemt of concreet een aantal kaders mee wil geven.

5.1 Publieke laadinfrastructuur

We werken samen met laadpaalexploitanten aan de uitrol van publieke laadpunten. Voor de komende 2-4 jaar is dit belegd bij de laadpaalexploitant Vattenfall door onze deelname aan de collectieve aanbesteding publieke laadinfrastructuur. Bewoners en werknemers in onze gemeente kunnen bij Vattenfall een publiek laadpaal aanvragen, wanneer zij een elektrisch auto hebben en niet over eigen terrein beschikken (bv. een oprit). Vattenfall en gemeente stemmen vervolgens een geschikte locatie af voor de laadpaal zodat deze door meerdere e-rijders gebruikt kunnen gaan worden. We realiseren dus niet zelf de publieke laadpalen, maar zijn wel medeverantwoordelijk voor het kiezen van geschikte locaties, het vinden van een juiste balans tussen spreiding en clustering, het meenemen van inwoners en andere belanghebbenden hierin, en het nemen van een verkeersbesluit.

Vanaf 2023 zullen publieke laadpalen ook steeds meer op proactieve en strategische wijze uitgerold worden. Dat doen we aan de hand van een plankaart met voorziene locaties. Deze plankaart wordt opgesteld door Vattenfall in samenwerking met o.a. de netbeheerder en de gemeente.

Plankaart
De plankaart is een kaart met voorgestelde locaties voor publieke laadpalen en wordt gebruikt voor de proactieve uitrol van de laadpalen.

De plankaart wordt vormgegeven door o.a. data gedreven inzichten (o.a. demografische en ruimtelijke gegevens) en prognoses voor de laadbehoefte en het aantal voertuigen. Bij de aangewezen locaties op de plankaart ligt dus niet meer een aanvraag van bijvoorbeeld een bewoner met een elektrische auto aan ten grondslag.

Door vooraf en proactief zo veel mogelijk voorbereidingen te treffen, kan het proces tot realisatie van laadpalen versneld worden en zijn de verschillende locaties op elkaar afgestemd en op de verwachte en daadwerkelijke laadbehoefte. De plankaart houdt daarnaast rekening met wettelijke eisen rondom de plaatsing van laadinfrastructuur en er wordt rekening gehouden met alle algemene locatievoorwaarden, zoals:

- Spreiding door de wijk (rekeningen houdend met de bestaande laadpalen). De laadpalen hebben een doorgaans acceptabel dekkingsgebied van ongeveer 300m. Er dient een gemeente dekkend netwerk te worden ontwikkeld om bewoners en/of medewerkers overal in hun laadbehoefte te kunnen voorzien.
- Locaties met uitbreidingsmogelijkheden: meerdere laadpalen kunnen plaatsen.
- Locaties op neutrale plekken (parkeerkoffers, blinde muren, bij pleintjes of groen).
- Locaties met centrale ligging: toegankelijkheid en vindbaarheid waarborgen.
- Ruimtelijke inpassing: doorgang stoep waarborgen (90cm)
- Rekening houden met parkeerbeleid (geen blauwe zones)

We geven inwoners en andere belanghebbenden de mogelijkheid om mee te denken over de exacte locaties. Daarna wordt de definitieve plankaart opgesteld waarover een gezamenlijk verkeersbesluit voor alle voorgestelde locaties wordt genomen. Met een wettelijk inzage-termijn van 6 weken kan nog bezwaar aangetekend worden.

De locaties van de plankaart worden proactief gerealiseerd tot laadplekken voor elektrische voertuigen. Dit betreft in eerste instantie per locatie de plaatsing van één laadpaal met 2 laadpunten, maar kan in de toekomst uitgebreid worden tot meerdere laadpalen. Mits dit niet tot onacceptabele situaties leidt, zoals een te grote parkeerdruk of te grote loopafstanden. De plankaart geeft ook aan wanneer de laadpalen geplaatst worden.

Daarnaast blijft het voor bewoners en werknemers mogelijk om een laadpaal voor zijn/haar elektrische auto aan te vragen, bijvoorbeeld wanneer een bepaalde locatie laat op de planning staat of wanneer er geen aangewezen locatie in de buurt staat binnen een straal van 300m. Daarmee is er voor iedereen een mogelijkheid om te laden.

Nieuwbouw (en renovatie)

Het is een uitgelezen kans om bij nieuwe planontwikkelingen de realisatie van laadinfrastructuur mee te nemen. Nieuwe woonwijken zijn uiteraard nog niet meegenomen in de plankaart, maar we zorgen in een vroeg stadium dat laadpalen ook hier worden gerealiseerd. Dat doen we door in principe 2,5% - 5% van de parkeervakken te reserveren voor elektrische voertuigen en waar mogelijk direct laadpalen te plaatsen. Afhankelijk van het type bebouwing en andere omstandigheden kan hiervan worden afgeweken door lagere of hogere percentages te hanteren, aangepast op de verwachte laadbehoefte.

5.2 Laadplekken en Parkeren

We erkennen het spanningsveld tussen laadplekken en parkeren en we begrijpen dat momenteel niet iedereen even blij zal zijn met een laadpaal in zijn of haar straat. Zeker in de beginfase wanneer er nog weinig elektrische auto's zijn, maar wel al laadpalen worden geplaatst zal er een spanningsveld kunnen ontstaan tussen gewoon parkeren en laden. De brandstofauto's zijn immers nog niet allemaal vervangen door elektrische auto's, maar sommige parkeervakken worden wel al gereserveerd voor het laden van elektrische auto's. We besteden hier extra aandacht aan en verwachten dat het extra aanbod ook bewoners zal stimuleren om elektrisch te gaan rijden. Laadinfrastructuur zal nu eenmaal gerealiseerd moeten worden en we zetten ons in om dit op een zo goed mogelijke manier te doen. Dit doen we op verschillende manieren:

1. We dragen zorg voor een dekkend netwerk met op elkaar afgestemde laadpalen, zodat er geen wildgroei ontstaat en laadpalen lukraak geplaatst worden. Dit wordt vanaf 2023 grotendeels ondervangen door de plankaart waarbij locaties zorgvuldig afgewogen zijn met een balans tussen spreiding en clustering.

2. We kijken naar locaties waar combinaties zijn van verschillende laadbehoeftes en waar laadinfrastructuur dus de bezoeker kan bedienen, werkenden, en in de avonduren de inwoners. Door gecombineerd gebruik zijn minder laadpalen nodig.

3. We proberen een overschot aan laadpalen te voorkomen door op te schalen naar gelang van het daadwerkelijk gebruik van de laadpalen in de nabije omgeving. Met de laadpaalexploitant wordt de uitbreiding met nieuwe laadpalen afgestemd met de daadwerkelijke laadbehoefte op basis van data inzichten.

4. We zullen niet direct beide parkeervakken bij een laadpaal reserveren als laadplek, maar één van de twee. Dit biedt wat flexibiliteit en ruimte. Mocht op basis van verbruiksdata blijken dat er veel gebruik wordt gemaakt van de laadpaal dan wordt pas het tweede vak ook gereserveerd als laadplek. We hanteren hiervoor onder andere een verbruik van 3500 kWh op jaarbasis als richtlijn. Maar ook aanvragen van bewoners, deelmobiliteit initiatieven en andere indicatoren voor elektrisch vervoer kunnen hier aanleiding voor zijn. De laadpaal-exploitant zorgt voor de benodigde bebording en eventueel voor wegmarkering.

5. Een laadplek in de publieke ruimte wordt enkel gereserveerd voor het laden van elektrische auto's en dus niet voor een specifieke e-rijder. De e-rijder kan dus geen parkeerplaats claimen, deze blijft een publiekelijk toegankelijke plek.

6. We passen de laadladder toe en proberen daar waar mogelijk te stimuleren dat de laad-behoefte vooral met privaat laden en semi-publieke laadpunten wordt ondervangen, zodat er minder laadpalen nodig zijn in de publieke ruimte.

7. We betrekken inwoners en andere belanghebbenden bij het bepalen van de (potentiële) locaties voor de publieke laadpalen door de plankaart met locaties open te stellen voor reacties. Dit wordt een terugkerend proces voor publieke laadinfrastructuur. Na het vaststellen van de definitieve plankaart moet er een verkeersbesluit worden genomen over alle locaties en volgt er dus nog een periode waarin bezwaar kan worden gemaakt, mocht bijvoorbeeld een inwoner het echt niet eens zijn met een bepaalde locatie.

8. We proberen te sturen op deelvervoer door onder andere pilots op dit gebied aan te moedigen voor kansrijke locaties. Dit wordt verder toegelicht in hoofdstuk 5.5. Eén deelauto kan tussen de 3 en 10 private auto's vervangen.

9. Voor de compacte wijken met veel parkeerdruk en geen private parkeer- en laadmo-gelijkheden proberen we middels laadpleinen de laadbehoefte op te vangen. Men zal wat verder moeten lopen, maar er is wel laadzekerheid.

10. Tot slot erkennen we ook dat sommige wijken waarin er vrijwel geen private parkeer-gelegenheid is en ook weinig publieke ruimte om dit op te vangen, om maatwerk zullen vragen. Zorgvuldige afstemming met de bewoners in de wijk is nodig. We voorzien dit met name voor Echt Noord.

5.3 Snelladers

We zien snelladers als nuttige aanvulling op het netwerk van reguliere laadpunten. Onderzoek van TNO wijst erop dat 85% van de energie via langzaam laden wordt afgenomen en 15% via snelladen. In de NAL zijn deze uitgangspunten overgenomen.

Bij snelladen maken we een onderscheid tussen locaties voor snellaadstations en locaties voor losse snellaadpunten. Vanwege de specifieke ligging van de gemeente aan (inter)nationale snelwegen, zijn hier kansen voor de markt en gaan we er vanuit dat de locaties die de markt zal aanwijzen in principe geschikt zullen zijn. We pakken hierin een faciliterende rol en we voorzien dat iedere aanvraag of ieder initiatief om maatwerk zal vragen.

We werken niet meer mee aan nieuwe niet-duurzame brandstoftankstations voor personenvoertuigen en sturen op het verduurzamen van bestaande tankstations naar stations met duurzame alternatieven. Voor zwaar transport maken we nog een uitzondering, omdat die sector momenteel nog niet klaar is om over te stappen op duurzamere vormen van aandrijving. Voor de realisatie van een nieuw snellaadstation zien we momenteel twee potentiële locaties, te weten de carpoolplaats bij de A2, afrit 45-Echt en de vrachtwagenparkeerplaats die zal worden gerealiseerd langs de A73/A2 (eventueel in combinatie met een waterstoftankstation).

Of een voorgestelde locatie geschikt is voor een snellaadstation zullen we per voorstel afwegen, omdat dit zeer afhankelijk is van de specifieke situatie. We gaan in ieder geval uit van deze minimale eisen waar iedere locatie aan moet voldoen:

- Zoveel mogelijk realiseren langs de doorstroomassen, zoals de A73, A2, en provinciale wegen, vanwege de bereikbaarheid. Met uitzondering van de wegen die door/langs de kernen liggen, te weten de N572 en N274 door Echt en Koningsbosch.
- Goede ruimtelijke inpasbaarheid.
- Geen extra (zwaar) verkeer aantrekken, vooral niet in woonwijken en centra.
- Goede afstemming met netbeheerder.

Met losse snellaadpunten bedoelen we een snellader die wordt ingepast op een bestaand (semi-) publiek parkeerterrein bij bijvoorbeeld een sportvereniging, horeca, winkelcentrum, bedrijventerrein. We gaan dit niet zelf als gemeente zijnde realiseren, maar we vinden het in principe wenselijk wanneer een private partij een snellader op eigen terrein wil initiëren en deze publiekelijk openstelt. We hebben als gemeente minder sturing op deze locaties, maar we willen daarin wel adviseren om zoveel mogelijk rekening te houden met bovenstaande punten. We moedigen een koppeling met lokaal duurzaam opgewekte energie aan.

5.4 Laadpleinen

We zien laadpleinen als een aanvulling op de mix aan laadinfrastructuur daar waar de reguliere private- en (semi-)publieke laadpunten weinig mogelijkheden bieden of ontoereikend zijn. Dat kan gaan om drukbezochte locaties waar veel laadvraag is vanwege de samenkomst van functies, zoals wonen, werken, winkelen, sporten, recreatie, etc. Het kan ook gaan om locaties waar juist weinig tot geen private en (semi)publieke laadmogelijkheden zijn.

Een laadplein kan dan een oplossing bieden. Soms is de afstand tot een laadplein net wat verder, maar een cluster van laadpalen biedt wel meer laadzekerheid, voorkomt onnodig zoekverkeer, heeft een kleinere ruimtelijke impact, en vergroot de vindbaarheid en zichtbaarheid. Een laadplein vormt daarom ook een goede backup voor wanneer de losse laadpalen bezet zijn. Wij zien nu niet direct de noodzaak om laadpleinen op korte termijn te realiseren, maar we zien wel potentiële locaties die we hierop kunnen voorbereiden. Een laadplein hoeft niet direct te bestaan uit bijvoorbeeld 10 laadpalen, maar kan gestart worden met 2 laadpalen (met ieder 2 aansluitpunten) om vervolgens gemakkelijk mee te laten groeien met de toenemende laadvraag.

Het is daarbij van belang dat de laadpleinen een centrale ligging hebben en dat er voldoende ruimte is voor uitbreiding.

Voor de langere termijn zien we laadpleinen als kansrijke invulling voor de volgende locaties:

- Als back-up voor wijken waarin niet bij woningen zelf geladen kan worden en de publieke ruimte schaars is, zoals in Echt-Noord.
- Op een aantal centrale locaties waarin veel verschillende functies bij elkaar komen, zoals de centra van Echt en Susteren.
- Bij de transferia/ stations, vanwege groot aantal parkeerplekken en het eventueel reserveren van laadplekken voor deelvervoer en taxi-/doelgroepenvervoer.
- Bij drukbezochte plekken voor recreatie en toerisme, zoals bij Leisurepark In de Bandert.



5.5 Deelmobiliteit

We zien een sterke link tussen elektrisch vervoer en de opkomst van deelmobiliteit. Deelmobiliteit gaat zowel om elektrische deelauto's als gedeelde e-bikes en e-scooters en de aansluiting op het OV-netwerk. We willen deze ontwikkeling faciliteren vanwege de potentiële bijdrage aan de verduurzaming van mobiliteit, het verbeteren van de luchtkwaliteit en we zien kansen voor het tegengaan van mobiliteitsarmoede in de verschillende kernen.

We zien dat de markt hier op inspringt en met een verschillend aanbod komt. We staan open voor de verschillende initiatieven die vanuit de markt of vanuit inwoners zelf geïnitieerd worden en we verlenen graag onze medewerking om per initiatief te bekijken wat de mogelijkheden zijn.

Dit betekent concreet dat op specifieke en daarvoor aangewezen locaties een laadpunt of meerdere laadpunten gerealiseerd kunnen worden voor deelauto's. Op die manier bieden we ruimte voor deelauto's. Daarnaast zien we ook mogelijkheden om een aantal van die locaties in te richten als een mobiliteits-hub waar gemakkelijk een overstap naar een ander vervoersmiddel kan worden gemaakt, zoals het OV, taxi, deelfiets, en mogelijk meer. We zien vier kansrijke type locaties, maar staan ook open voor andere initiatieven.

- **Centrale mobiliteitshubs rondom de OV-knooppunten**
  Rondom de NS-stations in Echt en Susteren bestaan mogelijkheden voor pilots en innovaties rondom elektrisch deelvervoer en zogenoemde mobiliteitshubs op langere termijn. Momenteel zijn er al een aantal laadpunten gerealiseerd bij de stations, net zoals een P+R en pendelbus. Op de parkeerplaatsen kunnen plekken gereserveerd worden voor deelauto's en doelgroepenvervoer. De achterzijde bij station Susteren leent zich hier goed voor. Daarnaast kan de hub ook ingericht worden met een aantal deel-e-bikes en/of e-scooters en eventuele bijbehorende laadvoorzieningen.

- **Buurthubs/centrale locaties in de buurt**
  We voorzien locaties voor deelvervoer op locaties in buurten die centraal gelegen zijn en waar zich verschillende faciliteiten bevinden. We zien een belangrijke functie van buurthubs voor het tegengaan van mobiliteitsarmoede. Bij nieuwe laadpalen en bestaande laadpalen met één gereserveerd parkeervak voor laden, houden we de optie open om het andere parkeervak te reserveren voor een elektrische deelauto.

- **Bedrijventerreinen**
  We zien een interessante toepassing van deelmobiliteit voor het verbeteren van de bereikbaarheid van de bedrijventerrein op een duurzame manier. De meeste bedrijventerreinen zijn goed bereikbaar met de auto, maar niet goed aangesloten op het OV-netwerk. Door de inzet van deelmobiliteit tussen de OV-knooppunten en de bedrijventerreinen kan dit zogenoemde 'first- en last-mile-probleem' worden opgelost.

- **Woningbouw**
  Om de verduurzaming van mobiliteit verder te stimuleren, zien we veel potentie voor het aanbieden van elektrisch deelvervoer bij grootschalige nieuwe woningbouw en renovatie. Momenteel gelden er vaak standaard parkeernormen voor de woningbouw. Door een gedeelte van de parkeerbehoefte op te vangen met elektrisch deelvervoer kunnen de parkeernormen mogelijk worden verlaagd waardoor meer ruimte beschikbaar komt voor andere doeleinden, zoals een stuk vergroening. Dit is met name kansrijk op locaties waar ruimte schaars is, zoals in de kernen. We zien momenteel een concrete kans voor de nieuwe ontwikkelingen binnen het Centrumplan voor Echt.

5.6 Energietransitie

We zien een belangrijke rol voor laadinfrastructuur in de energietransitie. Zowel vanwege de extra elektriciteitsvraag die de groei in elektrisch vervoer creëert als de mogelijkheden om piekmomenten in het net op te vangen en daarmee vraag en aanbod optimaal op elkaar af te stemmen.

Voor de toenemende laadvraag betekent dit concreet dat we zorgen dat er goede afstemming plaats moet vinden met netbeheerder Enexis. Dit gebeurt grotendeels al door de markt, maar op sommige vlakken is centrale afstemming nodig waar ook een rol voor de gemeente ligt. Daarom streven we ernaar de plannen op het gebied van duurzame mobiliteit (bv. de plankaart) en de energietransitie zo goed als mogelijk af te stemmen in bijvoorbeeld de Regionale Energie Strategie, omgevingsvisie en omgevingsplan.

Verduurzamingsopgave
We koppelen de uitrol van laadinfrastructuur ook aan de opgave om het jaarlijks energieverbruik van 4,08 PJ in de gemeente te reduceren, waar mobiliteit momenteel een bijdrage in heeft van 50%. Door mobiliteit te elektrificeren neemt weliswaar de elektriciteitsvraag toe, maar het totale energieverbruik af, omdat dit een schonere en efficiëntere energievorm is. Zeker wanneer dit opgevangen wordt met (lokale) duurzame opwek, waar laadinfrastructuur ook een faciliterende rol in kan spelen.

We erkennen de potentie van elektrische auto's voor het creëren van flexibiliteit voor het elektriciteitsnet. Elektrische auto's vormen daarmee een onderdeel van het net waardoor laadinfrastructuur een grotere rol gaat spelen dan enkel het 'laden' van auto's. Het verbonden zijn van een geparkeerde elektrische auto middels een laadkabel beschouwen we daarom ook als potentieel nuttig gebruik van een laadpaal. We houden er rekening mee dat deze inzet van laadinfrastructuur leidt tot een spanningsveld met parkeerdruk. De ontwikkelingen op dit gebied zijn nog in volle gang en het zal zich de komende jaren nog moeten uitwijzen wat de daadwerkelijke potentie is en wat uiteindelijk meer gewenst is. Momenteel zijn er wel al een aantal verschillende sturingsmaatregelen in ontwikkeling, zoals het financieel straffen dan wel belonen van het lang verbonden staan aan de laadpalen. Ook spelen verschillende apps in op het sociale aspect om je auto te verplaatsen wanneer een andere e-rijder dit verzoek heeft.

Verbonden elektrische auto's als onderdeel van het net
Normaliter start het laadproces van de elektrisch auto zodra de laadkabel wordt aangesloten en deze laadt met het maximaal mogelijke vermogen. Soms is dat wenselijk, omdat je als e-rijder zo snel mogelijk weer je auto met een volle accu nodig hebt. Vaker is het het geval dat je pas na een langere tijd je auto weer nodig hebt of dat een halve batterij ook voldoende is. Dit biedt flexibiliteit om het laadproces aan te passen aan de balans tussen energievraag en -aanbod. Door middel van slim laden toepassingen wordt nu al geëxperimenteerd met het uitstellen van het tijdstip van laden of het vermogen waarmee geladen wordt soms te verlagen. Daarnaast wordt verwacht dat in de toekomst een overschot aan duurzame (lokale) opwekte energie tijdelijk kan worden opgevangen door aangesloten elektrische voertuigen en dat deze auto's de energie terugleveren aan het net wanneer de energievraag juist groter is dan het aanbod.

Daarnaast spelen we in op de rol van laadinfrastructuur in de energietransitie door ruimte te bieden voor innovaties op dit gebied. De publieke laadinfrastructuur die de komende jaren wordt uitgerold zal hier al technisch geschikt voor worden gemaakt. Voor de combinatie van lokale duurzame opwek en laadinfrastructuur zien we specifiek kansen voor innovaties en pilots rondom de uitbreiding van bedrijventerrein De Berk. Binnen deze gebiedsontwikkelingen rondom het spoorweg emplacement Susteren wordt verkent om een zonnepark te realiseren en bestaan momenteel al enkele laadpunten. Daarnaast moet/kan er aandacht zijn voor laadpunten bij overige zonneparken in de gemeente.

5.7 Gezamenlijk optrekken

We vinden het belangrijk dat inwoners en andere relevante stakeholders goed op de hoogte zijn van de mogelijkheden en ontwikkelingen op het gebied van laadinfrastructuur. Daarnaast zien we kansen en mogelijkheden voor bewoners, ondernemers en de markt om in te spelen op de laadbehoefte voor elektrische auto's en e-bikes door laadpunten te realiseren op eigen terrein bij woningcorporaties, VvE's, kantoren, bedrijven en toeristische en recreatie locaties.

- Realisatie van private laadpunten in collectieve parkeervoorzieningen van woningcorporaties en VvE's stagneert door ingewikkelde besluitvormingsprocessen, gedeeld eigendom van grond en gebrek aan kennis. Als gemeente willen we deze doelgroep voorlichten en van informatie voorzien, door o.a. het delen van best practices, en overige relevante communicatie. We zullen specifiek casussen ondersteunen en periodieke overleggen plaats laten vinden met woningbouwcorporaties.

- Voor (toekomstige) eigenaren van private parkeerterreinen met laadpalen zien we kansen om hun laadpalen waar mogelijk publiekelijk open te stellen aan derden om de groei van de laadbehoefte op te vangen en tegelijkertijd hier financieel voordeel uit te halen. Dit kan in principe overal waar het parkeerterrein ook toegankelijk is of kan worden gemaakt voor bewoners of andere gebruikers. Hierbij denken we onder andere aan bedrijventerreinen, sportverenigingen, winkel- en supermarktketens, en horeca. Bovendien gelden voor sommige terreinen de eisen vanuit het Bouwbesluit voor de aanleg van laadinfrastructuur. Voor de gebouwen die buiten deze eisen vallen, zoals utiliteitsgebouwen met minder dan 20 parkeervakken adviseren we om alsnog minimaal 1-2 laadpunten te realiseren en deze publiekelijk toegankelijk te stellen.

Laadinfrastructuur volgens het Bouwbesluit
Conform het Bouwbesluit en de Europese Energy Performance of Buildings Directive (EPBD III) dient er bij nieuwbouw of grootschalige renovatie van woningbouw waar meer dan 10 parkeervakken aangelegd worden voor elk parkeervak leidinginfrastructuur te worden aangelegd om later gemakkelijk laadpunten hierop aan te sluiten. Voor nieuw te bouwen utiliteitsbouw met meer dan 10 parkeervakken moet dit aangelegd worden voor 1 op de 5 parkeervakken en dient er minimaal 1 laadpunt gerealiseerd te worden. Bij bestaande utiliteitsgebouwen met meer dan 20 parkeervakken op hetzelfde terrein moet vanaf 2025 minimaal 1 oplaadpunt zijn aangelegd.

- Qua toerisme en recreatie trekt de gemeente veel bezoekers. We moedigen bij deze doelgroep het gebruik van duurzame vormen van mobiliteit aan, waaronder het gebruik van de (elektrische) fiets. Laadpunten voor de e-bike zijn anders dan die voor auto's en vragen dus om een eigen (regionaal) netwerk aan oplaadpunten. We willen onze bezoekers tegemoet komen in hun laadbehoefte voor hun elektrische auto's en e-bikes. We zien hierin een grote rol voor de ondernemers die gevestigd zijn op specifieke recreatiepunten. Voor geschikte locaties, denken we onder andere aan EuroParcs Resort Limburg waar het overgrote deel van de toeristen verblijft, Camping Marisheem voor de vaste verblijvers en Leisurepark In de Bandert. Voor de specifieke laadpunten voor e-bikes zien we ook kansen om die oplaadpunten te combineren met de opwek van zonne-energie.

- Tot slot zien we vele kansen voor de markt om in te spelen op en een bijdrage te leveren aan de verschillende ontwikkelingen rondom elektrisch vervoer en laadinfrastructuur. Naast de algemene lijn voor laadinfrastructuur die we volgen, bieden we graag experimenteerruimte voor kansrijke oplossingen. Dat zien we momenteel met name op het gebied van pilots en innovaties voor deelmobiliteit en de energietransitie. We zullen per initiatief dat zich aanbiedt de mogelijkheden bekijken. Een huidig voorbeeld is de pilot met de Streetplug waarbij we experimenteren met een ondergronds laadpunt om de impact op de openbare ruimte te minimaliseren.

Postadres Gemeente Echt-Susteren
Postbus 450
6100 AL Echt

Bezoekadres Nieuwe Markt 55
6101 CV Echt

Telefoonnummer 0475-478478

Emailadres info@echt-susteren.nl

Gemeente **Echt-Susteren**