

Visie op laadinfrastructuur 2024

Gemeente Valkenswaard

Datum: 22 oktober 2024



Inhoudsopgave

1.	Inleiding	3
1.1.	Aanleiding	3
1.2.	Doel en scope	3
1.3.	Uitgangspunten	4
2.	Kenmerken laadinfrastructuur	5
2.1.	Type laadinfrastructuur (toegankelijkheid)	5
2.2.	Soorten laadpunten (snelheid)	5
3.	Ontwikkelingen	6
3.1.	Elektrische voertuigen en laadpaalgebruik	6
3.1.1.	Slim laden	6
3.1.2.	Optimaliseren van het gebruik van laadpalen	7
3.1.3.	Ontwikkeling wet- & regelgeving	7
3.2.	Energietransitie	8
4.	Laadinfrastructuur in Valkenswaard: wat is er nodig?	9
4.1.	Opgave	9
4.2.	Prognose	10
4.2.1.	Elektrische personenauto's	10
4.2.2.	Benodigde laadpunten	11
5.	Beleidsuitgangspunten	13
5.1.	Gebruikersgroepen	13
5.2.	Ladder van laden	14
5.3.	Goede ruimtelijke inpassing	15
5.4.	Plaatsingsstrategie	15
6.	Aanpak	16
6.1.	Openbare laadinfrastructuur	16
6.1.1.	Uitrolstrategie	16
6.1.2.	Verkeersbesluit en bebording	17
6.1.3.	Plaatsingscriteria	18
6.2.	Snelladers	20
6.3.	Verlengd private aansluiting	20
6.4.	Laadpleinen	21
6.5.	Participatie	22
6.5.1.	Laadinfrastructuur in de gebouwde omgeving	22
6.5.2.	VvE en huurders	22
6.6.	Opladen licht elektrische voertuigen	23

1. Inleiding

1.1. Aanleiding

De uitstoot in de mobiliteitssector moet flink omlaag, en daarom groeit het aantal elektrische auto's snel. De actuele verwachting is dat in 2030 ongeveer 25% van alle personenauto's elektrisch zal zijn. Vanaf 2035 zullen zelfs alle nieuwe auto's emissievrij zijn, waarvan een groot deel elektrisch. Deze ontwikkelingen vragen om een gelijktijdige ontwikkeling van de benodigde laadinfrastructuur.

Als onderdeel van het Klimaatakkoord is de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) vastgesteld. De NAL deelt Nederland op in verschillende samenwerkingsregio's. Noord-Brabant en Limburg vormen de samenwerkingsregio Zuid. Voor deze regio is de NAL vertaald naar de Regionale Aanpak Laadinfrastructuur Zuid (RAL-Zuid). In de NAL is opgenomen dat de ontwikkeling van laadinfrastructuur geen belemmering mag vormen voor de groei van het aantal elektrische auto's. De NAL voorspelt een behoefte van 1,7 miljoen laadpunten in 2030. Om deze doelstellingen en aantallen te bereiken is een versnelling in de realisatie van laadinfrastructuur nodig. De provincies Noord-Brabant en Limburg en de deelnemende gemeenten doen dit onder meer met een collectieve concessie voor publieke laadinfrastructuur. Gemeente Valkenswaard neemt hieraan deel. Het is de gezamenlijke ambitie om laadinfrastructuur geen drempel te laten zijn bij de uitrol van elektrisch vervoer.

Een van de afspraken uit de Nationale Agenda Laadinfrastructuur is dat gemeenten zorgen voor een integrale laadvisie en een plaatsingsbeleid. Met het voorliggende document geven we als gemeente concrete invulling aan de ontwikkeling van een toegankelijke, betaalbare, betrouwbare en veilige laadinfrastructuur.

1.2. Doel en scope

Het doel van deze integrale laadvisie is om een strategie te ontwikkelen waarmee we op tijd een passende laadinfrastructuur voor alle elektrische voertuigen kunnen realiseren. Dit is essentieel om de mobiliteit te verduurzamen en de CO₂-uitstoot te verlagen.

Met deze laadvisie willen we in de toenemende laadvraag kunnen voorzien en richting geven aan de transitie naar elektrisch vervoer. Met deze visie kijken we vooruit over een periode van vijf tot tien jaar. We nemen de regie in handen om de benodigde laadinfrastructuur te plaatsen en op te schalen. Door het verbruik te monitoren, zorgen we ervoor dat er op de juiste plekken laadpalen worden bijgeplaatst. Op die manier zorgen we voor een goede inpassing in de openbare ruimte en het elektriciteitsnet en willen we onze inwoners, bezoekers en bedrijven vertrouwen geven om de stap naar elektrisch vervoer te maken.

De focus ligt in deze visie op elektrische personenvoertuigen. Voor personenvervoer is de overstap al volop aan de gang en hebben we goed zicht op wat er nodig is. Voor deze categorie is de groei het sterkst en dat zal naar verwachting de komende jaren blijven toenemen. Om de gestelde ambities te halen, is er actie nodig.

Elektrificatie van het zwaar transport is nog in ontwikkeling en krijgt in deze visie daarom minder aandacht. Oplaadinfrastructuur op bedrijventerrein in combinatie met opslag kunnen een rol spelen in de balancerings van het elektriciteitsnetwerk. Als kleine gemeente volgen we de ontwikkelingen op regionaal niveau. Wanneer ontwikkelingen op dit vlak een vlucht nemen kan een eerdere actualisatie van de visie noodzakelijk zijn.

We besteden ook aandacht aan het laden van Licht Elektrische Voertuigen (LEV), zoals elektrische fietsen met trapondersteuning. Daarbij moet wel vermeld worden dat deze oplaadinfrastructuur nu en in de toekomst vrijwel uitsluitend buiten de publieke ruimte wordt gerealiseerd.

1.3. Uitgangspunten

Onze doelen zijn ambitieus, de realisatie is complex en de ontwikkelingen gaan snel. Om deze doelen te bereiken, is een actieve rol van de gemeente cruciaal. Echter, dit kunnen we niet alleen: samenwerking met onder andere de provincie en de netbeheerder is essentieel. Daarom blijven we continu monitoren of onze strategie het gewenste resultaat oplevert. Als het nodig is passen we onze strategie aan, maar onze doelen en ons eindbeeld houden we vast. Deze visie biedt de komende jaren houvast bij het realiseren van laadinfrastructuur.

De laadvisie is gebaseerd op vier belangrijke uitgangspunten: een toegankelijke, betaalbare, betrouwbare en veilige laadinfrastructuur realiseren:

- **Toegankelijk:** Iedereen moet kunnen laden: bewoners, bezoekers, toeristen, mensen met een beperking, etc. Toegankelijk houdt ook in dat er laadoplossingen zijn voor alle typen voertuigen. We vinden gebruiksgemak en toegankelijkheid belangrijk. Daarom streven we ernaar dat de werkwijze en het gebruik van de laadinfrastructuur vergelijkbaar is met andere gemeenten.
- **Betaalbaar:** We zorgen ervoor dat het opladen van voertuigen betaalbaar blijft voor iedereen, ook voor mensen met een kleine portemonnee.
- **Betrouwbaar:** We willen een netwerk dat bestand is tegen verstoringen en efficiënt gebruik stimuleert. De aanwezigheid van goed functionerende laadfaciliteiten geeft vertrouwen bij gebruikers bij de overstap naar elektrisch vervoer.
- **Veilig:** Iedereen moet zijn of haar elektrische voertuig veilig kunnen laden en gebruiken. Dit betreft zowel fysieke veiligheid wat betreft het voertuig en de laadvoorziening, als digitale veiligheid ofwel cyber security. We volgen hiervoor de landelijke regels.

2. Kenmerken laadinfrastructuur

Binnen onze gemeente onderscheiden we verschillende soorten laadinfrastructuur. Dit hoofdstuk geeft inzicht in de verschillende typen laadinfrastructuur (op welke grond een laadpaal zich bevindt) en welke soorten laadpunten (met welk vermogen geladen kan worden) er zijn.

2.1. Type laadinfrastructuur (toegankelijkheid)

Het laadnetwerk bestaat uit laadpalen in de publieke, semipublieke en private ruimte. Waar de paal staat, bepaalt mede de toegankelijkheid. Als gebruikers geen toegang hebben tot laadpalen op privaat terrein moeten ze kunnen uitwijken naar semipublieke of publieke laadpalen. De gemeenten heeft een belangrijke rol in de realisatie van voldoende publieke laadinfrastructuur.

- **Private laadinfrastructuur:** De gebruiker is zelfvoorzienend en parkeert en laadt op eigen terrein, thuis en op het werk. Het laadpunt is doorgaans niet toegankelijk voor derden. Oplaadpunten op eigen terrein die beschikbaar zijn voor een besloten groep van meerdere EV-rijders zijn ook private oplaadpunten, bijvoorbeeld collectieve parkeerplaatsen van appartementencomplexen en VvE's. Ook de oplaadpunten op het terrein van een ondernemer of bijkantoor zijn private oplaadpunten.
- **Semipublieke laadinfrastructuur:** De gebruiker maakt gebruik van een privaat laadpunt dat is opengesteld voor publiek. Denk aan parkeergarages, tankstations of horeca-locaties. Er kunnen beperkingen gelden, zoals toegangstijden of vereisten om bepaalde producten of diensten af te nemen.
- **Publieke laadinfrastructuur:** De gebruiker laadt tegen betaling bij publiek toegankelijke laadvoorzieningen. Het laadpunt is 24/7 openbaar toegankelijk, zonder barrières zoals slagbomen of poorten. Een publieke/openbare laadpaal bestaat uit twee laadpunten.

2.2. Soorten laadpunten (snelheid)

Op basis van laadsnelheid (vermogen elektriciteit) maken we onderscheid tussen regulier laden en snel laden:

- 1 **Een laadpunt voor regulier laden:** Dit betreft een laadpunt met een vermogen van hoogstens 22 kilowatt (kW). Het opladen tot de maximale batterijcapaciteit duurt afhankelijk van de grootte van de batterij meerdere uren. Reguliere laadpunten kunnen individueel worden geplaatst, of geclusterd worden op een laadplein.
- 2 **Een laadpunt voor snelladen (Snellader):** Dit betreft een laadpunt met een vermogen van meer dan 22 kW, waarmee elektrische voertuigen in korte tijd bijgeladen kunnen worden. Snelladen gebeurt op gelijkstroom en is volop in ontwikkeling. De kosten van snelladen zijn hoger. Snelladers worden zowel in de publieke als semipublieke ruimte gerealiseerd.

3. Ontwikkelingen

Het beleid van de gemeente Valkenswaard staat niet op zichzelf, maar wordt beïnvloedt door allerlei ontwikkelingen. De vooruitgang op het gebied van elektrisch vervoer en laadinfrastructuur gaat snel. In dit hoofdstuk omschrijven we de stand van zaken van relevante ontwikkelingen die van invloed zijn op de uitrol van laadinfrastructuur in Valkenswaard. Ook beschrijven we de keuzes die we hierin maken.

3.1. Elektrische voertuigen en laadpaalgebruik

Elektrische voertuigen worden steeds betaalbaarder en hun actieradius neemt toe. Ook groeit het aanbod van tweedehands elektrische auto's. Dankzij de grotere accucapaciteit hoeven e-rijders niet meer dagelijks te laden. Ook wordt een efficiënter gebruik van laadpalen verwacht, omdat er meerdere manieren zijn om laadpaalkleven tegen te gaan, zoals beprijzing en social charging apps. De verwachting is dat in de toekomst per laadpaal meer e-rijders kunnen worden bediend dan nu het geval is.

Ook verwachten we dat het aandeel snelladen in de toekomst toeneemt, vooral langs snelwegen maar ook steeds vaker binnen de gemeentegrenzen. De verwachting is dat nieuwe voertuigen steeds sneller kunnen laden en dat er meer laadpunten komen die hogere laadvermogens aanbieden.

3.1.1. Slim laden

Slim laden is een brede term, die wordt gebruikt om aan te duiden dat slimme technieken de laadtransactie op afstand kunnen aansturen. Slim laden is een verzamelnaam voor allerlei manieren om het opladen van een elektrisch voertuig te beïnvloeden in tijd, vermogen of richting van stroom, met verschillende dimensies en niveaus van complexiteit. De belangrijkste ontwikkelingen zijn:

- **Flexibel laden:** Hierbij wordt de capaciteit van het elektriciteitsnet zo optimaal mogelijk benut. Bijvoorbeeld door langzaam of niet te laden als het druk is op het elektriciteitsnet, en sneller te laden als het rustiger is op het net óf er veel duurzame energie beschikbaar is die lokaal is opgewekt. Hiermee wordt overbelasting en disbalans van het elektriciteitsnet op piekmomenten voorkomen.
- **Bi-directioneel laden:** Hierbij wordt het elektrische voertuig ingezet om (tijdelijk) stroom terug te leveren aan bijvoorbeeld een gebouw of het elektriciteitsnet. Dit kan het piekverbruik van een gebouw verminderen of een bijdrage leveren aan de balans van het elektriciteitsnetwerk. Op dit moment wordt hiermee in Nederland vooralsnog alleen geëxperimenteerd.

Gemeente Valkenswaard volgt de ontwikkelingen op het gebied van slim laden / Smart Charging.

In de provinciale concessie voor publieke laadinfrastructuur is als eis opgenomen dat de laadpalen moeten voldoen aan alle meest recente en actuele eisen voor onder andere Smart Charging, zodat ze omgebouwd kunnen worden voor toepassingen van Smart Charging zodra er meerdere modellen van personenauto's op de markt zijn die dit kunnen.

3.1.2. Optimaliseren van het gebruik van laadpalen

Om het gebruik van laadpalen te optimaliseren, streven we ernaar het probleem van “laadpaalkleven” (het onnodig langdurig bezet houden van een laadpaal) te minimaliseren. Laadpaalkleven houdt in dat een voertuig langer dan 12 uur (exclusief de nacht) aan een laadpaal blijft staan, zonder dat het daadwerkelijk nog aan het laden is.

In de provinciale concessie voor publieke laadinfrastructuur is als eis opgenomen dat de concessiehouder dient te zorgen voor een oplossing voor laadpaalkleven op verzoek van de gemeente, indien dat van toepassing is op grond van analyses en de aard en omvang van een eventueel probleem bekend is.

3.1.3. Ontwikkeling wet- & regelgeving

Nederland en Europa werken continu aan wet- en regelgeving voor elektrisch laden. We vinden het belangrijk om deze ontwikkelingen als gemeente te volgen. Zodra er wijzigingen zijn, passen we onze werkwijze aan.

Onderwerpen waar Nederland aan werkt zijn onder andere:

- brandveiligheid in parkeergarages;
- digitale veiligheid;
- prijstransparantie, zodat voor de gebruiker vooraf duidelijk is wat het laden kost.

Op Europees niveau is de Europese richtlijn voor de energieprestatie van gebouwen relevant (EPBD III). De richtlijn verplicht om laadinfrastructuur aan te leggen voor elektrische voertuigen bij nieuwbouw of ingrijpende renovaties. Deze verplichting heeft Nederland vastgelegd in het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl, voorheen: Bouwbesluit). Dit betekent dat er bij de ontwikkeling van bouwplannen rekening mee moet worden gehouden. De richtlijn verplicht om laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen aan te leggen bij nieuwbouw, bij ingrijpende renovaties of bij bestaande grotere gebouwen, ook als deze niet worden verbouwd.

3.2. Energietransitie

De groei van het aantal elektrische voertuigen en de bredere energietransitie-opgaven, zoals zon- en windenergie en aardgasloze wijken, hebben een grote impact op het elektriciteitsnet. Wanneer netproblemen ontstaan door deze veranderingen, kunnen de maatschappelijke kosten hoog oplopen. Dit kan de uitrol van laadinfrastructuur vertragen en vormt een risico voor het behalen van onze ambities op dit gebied en de brede energietransitie. De netbeheerders staan voor de uitdaging om ervoor te zorgen dat het net alle extra belasting aan kan. Daarvoor hebben ze informatie nodig van de gemeenten, over wanneer en waar nieuwe laadinfrastructuur komt, zodat de netbeheerder tijdig maatregelen kan treffen om te zorgen dat er voldoende ruimte op het net is.

Om dit te realiseren, werken we met prognoses die we vertalen naar specifieke locaties voor de komende jaren. Ook vragen we de netbeheerder om vooraf aan te geven waar mogelijk problemen ontstaan door beperkte ruimte op het net. Deze informatie nemen we ook mee in de Regionale Energiestrategieën (RES) en de netimpactberekening die in dat kader periodiek wordt uitgevoerd. In de RES staan de regionale keuzes voor de opwekking van duurzame elektriciteit, de warmtetransitie in de gebouwde omgeving en de daarvoor benodigde opslag- en energie-infrastructuur.

Ons uitgangspunt voor de uitrol van laadinfrastructuur is dat de stroom op de publieke laadinfrastructuur groen is en in Nederland is opgewekt, bij voorkeur in Brabant en/of Limburg. Daarnaast streven we ernaar dat de energie lokaal is opgewekt, bijvoorbeeld door de inzet van zonopwekking. Lokale opwekking en lokaal gebruik, indien mogelijk achter de meter van gebouwen, kan netverzwaringen voorkomen. De laadpunten in de publieke ruimte zijn ook geschikt voor slim, flexibel laden, wat de piekvraag vermindert.

Waterstof

Naast elektrische voertuigen zet zowel Nederland als Europa in op waterstof als energiedrager en 'brandstof' voor met name zware emissievrije voertuigen. De ontwikkeling van waterstof is nog niet zo ver als batterij-elektrisch. Het aanbod vulpunten, betaalbare voertuigen en groene waterstof is nog heel beperkt en erg duur. We verwachten binnen de termijn van deze visie geen ontwikkelingen in onze gemeente op het gebied van waterstof.

4. Laadinfrastructuur in Valkenswaard: wat is er nodig?

In dit hoofdstuk gaan we in op de opgave voor de uitrol van laadinfrastructuur en staan we kort stil bij de bestaande kaders en beleid die van invloed zijn op de uitrol van laadinfrastructuur.

4.1. Opgave

Met ongeveer 160 publieke en enkele honderden private laadpunten in gemeente Valkenswaard zijn de eerste stappen gezet. Maar we staan pas aan het begin van de transitie naar elektrisch vervoer. De verwachting is dat het aantal elektrische voertuigen op de weg de komende jaren fors gaat groeien, mede doordat er steeds meer betaalbare modellen beschikbaar zijn. Dit geldt voor personenauto's én voor commerciële voertuigen, zoals bestelwagens.

Om alle elektrische voertuigen te kunnen laden is een aanzienlijke uitbreiding nodig van het aantal laadpunten. Deze groei heeft een impact op het elektriciteitsnet en het beslag op de openbare ruimte. De impact van deze groei is besproken met de aanbieder (Vattenfall) en de netbeheerder (Enexis), waarbij netcongestie als zorg is benoemd. De netbeheerder heeft aangegeven dat de groei van het aantal laadpunten niet belemmerd wordt door eventuele netcongestie. Enexis is al bezig met de uitbreiding van haar netwerk. Op het moment dat netuitbreiding specifiek voor Valkenswaard aan de orde is, zal de raad hierover apart worden geïnformeerd.

Belangrijk is dat de laadpunten zorgvuldig en tijdig worden ingepast. Bovendien moeten we keuzes maken in het type laadpunten dat we gaan plaatsen. Er zijn namelijk verschillende manieren om de laadbehoefte van EV-rijders op te lossen: door reguliere laadpalen te plaatsen, door laadpleinen te realiseren of door snelladers een plek te geven. Deze laadoplossingen krijgen voor een deel een plek in de publieke ruimte, bijvoorbeeld voor inwoners die geen eigen oprit hebben of voor bezoekers aan onze gemeente. Een ander deel van de laadpunten krijgt plek in de private ruimte, bijvoorbeeld op bedrijventerreinen.

Om tijdig voldoende laadpunten te realiseren, hebben we een aantal zaken nodig:

- een plaatsingsstrategie voor de laadinfrastructuur met voldoende volume en aanbod op basis van laadbehoefte en laadgedrag;
- een mix van laadinfrastructuur om in de laadbehoeften van verschillende gebruikersgroepen te voorzien;

inzicht in de bestaande en nieuwe energievraag op het energienetwerk en waar nodig aanpassingen van het netwerk.

4.2. Prognose

Om inzicht te krijgen in hoeveel laadpunten er nodig zijn, gebruiken we de prognoses van ElaadNL. Begin 2024 is er een update van de prognoses uitgebracht, op basis van de meest recente marktontwikkelingen en beschikbare datasets rondom elektrische auto's. Op basis hiervan maken we de opgave voor de komende periode concreet, voor de verschillende gebruikersgroepen die we willen bedienen. Het doel is daarbij niet om het aantal voorspelde laadpunten te realiseren, maar om ervoor te zorgen dat de laadinfrastructuur in het juiste tempo meegroeit zonder de ontwikkeling van elektrisch vervoer te beperken. De prognoses zullen dus in de meeste gevallen hoger liggen dan het daadwerkelijk aantal laadpunten in de gemeente. Dit betekent niet dat we achterliggen op schema of dat er knelpunten zijn.

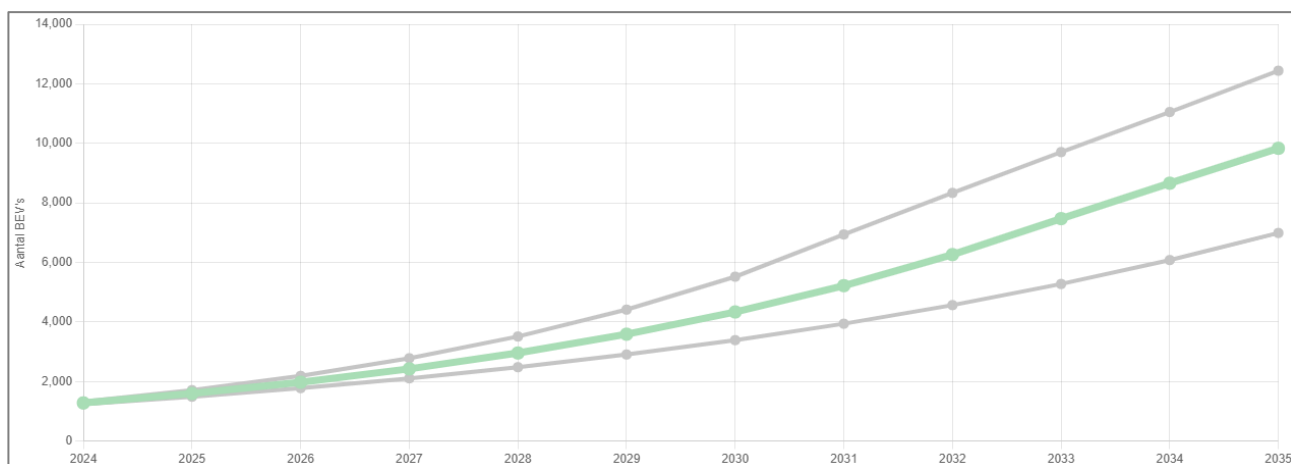
De prognoses geven inzicht in het aantal benodigde publieke en private laadpunten en het aantal benodigde reguliere en snellaadpunten, voor de periode 2024-2050. ElaadNL gebruikt veel openbare databestanden, zoals gegevens over kavels (eigen oprit) en demografische en welvaartsgegevens (waar komen als eerste elektrische auto's). Prognoses voor semipublieke laadpunten, zoals bij hotels en parkeergarages, zijn niet beschikbaar. Deze zijn opgenomen in de cijfers voor private laadpunten. Op basis van deze gegevens heeft ElaadNL drie scenario's ontwikkeld (laag/midden/hoog), waarvan het midden-scenario als leidraad voor deze laadvisie dient. Omdat er onzekerheden in de prognoses zitten en semipublieke laadpunten niet apart zijn weergegeven, houden we de ontwikkelingen goed in de gaten en stellen we indien nodig onze doelstellingen bij. Deze laadvisie richt zich op de periode tot en met 2035.

4.2.1. Elektrische personenauto's

In december 2023 waren er 534 elektrische personenauto's en 510 plug-in hybride personenauto's geregistreerd op een adres binnen de gemeente Valkenswaard (bron: Regionale klimaatmonitor, Rijksoverheid).

Hoewel de groei van elektrische auto's op de korte termijn lijkt af te remmen tot naar verwachting 2030, mede vanwege onduidelijkheid over stimuleringsmaatregelen, zal het Nederlandse wagenpark echter volledig elektrisch worden. Dat komt onder andere door Europese regels en de ontwikkeling van betaalbare modellen. Volgens de meest recente prognoses leidt dit tot ongeveer 10 miljoen batterij-elektrische personenauto's in 2044, waarvoor naar verwachting 4,3 miljoen laadpunten nodig zijn.

Onderstaande afbeelding is een uitsnede uit de prognose van ElaadNL voor het aantal BEV's (Battery Electric Vehicle) tussen 2024 en 2050, in het middenscenario. Deze grafiek laat de verwachte groei van het aantal elektrische auto's tot 2035 in Valkenswaard zien. In het midden scenario verwacht ElaadNL dat het aantal batterij-elektrische personenauto's in Valkenswaard groeit naar circa 9.800 in 2035.

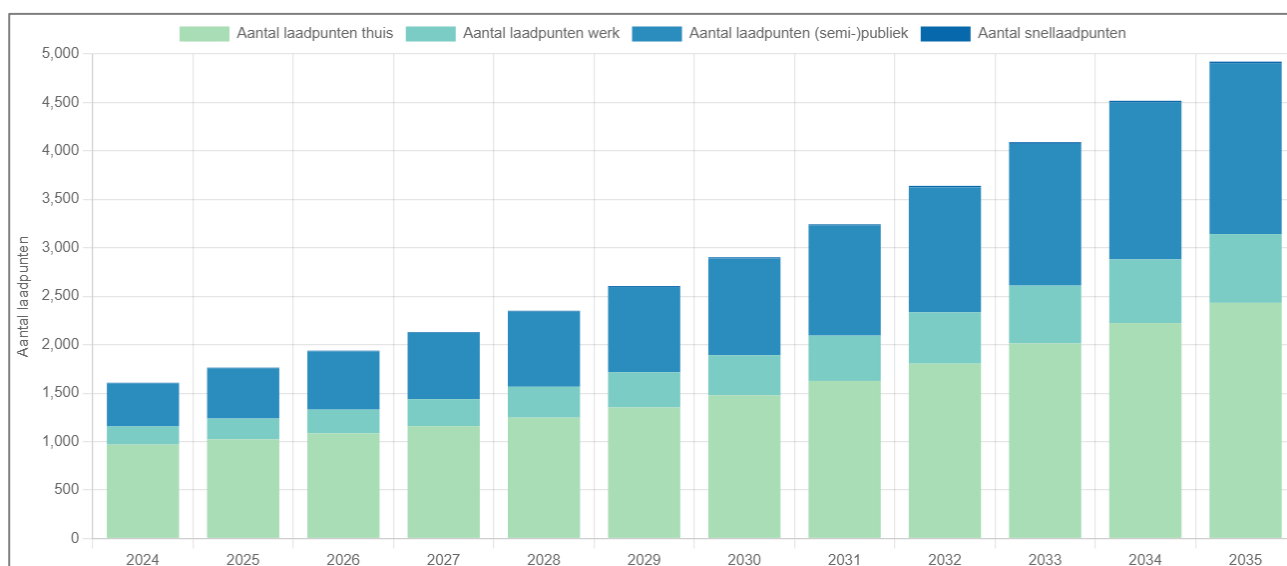


Figuur 1: Prognose elektrische auto's in Valkenswaard tot 2035

4.2.2. Benodigde laadpunten

In 2024 zijn er naar schatting 160 openbare en enkele honderden private laadpunten in gemeente Valkenswaard. Om in 2035 in de laadbehoefte van elektrische personenauto's (en bestelwagens) te kunnen voorzien is een forse uitbreiding van onze (openbare) laadinfrastructuur nodig.

Onderstaande afbeelding is een uitsnede uit de prognose van ElaadNL voor het aantal benodigde laadpunten (privé, werk en (semi)openbaar) tussen 2024 en 2050, in het middenscenario. Deze grafiek laat de prognose van het aantal laadpunten tot 2035 in Valkenswaard zien. In het midden scenario verwacht ElaadNL dat een groei naar 4.922 laadpunten in 2035 nodig is, waarvan 1.759 (semi)publiek.



Figuur 2: Prognose aantal laadpunten in Valkenswaard tot 2035

Deze prognose biedt een indicatie voor de opgave waar de gemeente de komende jaren voor staat. Het doel is om ervoor te zorgen dat de laadinfrastructuur in het juiste tempo meegroeit en om de ontwikkeling van elektrisch vervoer niet beperkt, zodat ieder elektrisch voertuig kan worden opgeladen en in de laadbehoefte kan worden voorzien. De prognose zal periodiek worden geactualiseerd, en waar nodig worden aangepast aan nieuwe ontwikkelingen in de transitie naar elektrisch vervoer.

5. Beleidsuitgangspunten

Om een toekomstbestendig en dekkend netwerk aan oplaadinfrastructuur te realiseren voor een toenemende laadbehoefte moeten we rekening houden met verschillende aspecten. We maken gebruik van enkele algemene uitgangspunten om aan te geven wat wij in Valkenswaard belangrijk vinden. De beleidsuitgangspunten sluiten aan bij de in het vorige hoofdstuk beschreven relevante landelijke, regionale dan wel gemeentelijke uitgangspunten, beleid en ontwikkelingen. In het volgende hoofdstuk zijn de algemene uitgangspunten vertaald in een aanpak voor de uitrol van laadinfrastructuur in onze gemeente.

5.1. Gebruikersgroepen

Dit gemeentelijk beleid richt zich op plaatsingsbeleid voor publieke laadinfrastructuur voor met name elektrische personenauto's (personenvervoer). Elektrische personenauto's vormen veruit de grootste groep van elektrische voertuigen en hier is de komende jaren ook de grootste groei in te verwachten. Binnen deze categorie onderscheiden we de onderstaande doelgroepen. Voor de gebruikersgroepen die we nu niet meenemen in onze visie geldt dat we de ontwikkelingen volgen en indien nodig onze visie en ons beleid aanpassen.

- *Inwoners*
Deze groep moet kunnen laden in de buurt van de woning. De voornaamste laadoplossing voor bewoners met een eigen parkeerplaats is privaat laden op eigen terrein (zie ook de volgende paragraaf 'Ladder van laden'). Voor inwoners die elektrisch rijden en geen toegang hebben tot een privaat of semipubliek laadpunt, zetten we in op voldoende publieke laadpunten verspreid over de gemeente.
- *Forenzen*
De laadbehoefte bestaat voornamelijk overdag en wordt waar mogelijk ingevuld met private en semipublieke laadpunten bij onder andere bedrijven en kantoren. Voor bedrijven is dit in de meeste gevallen ook de meest kosteneffectieve optie, omdat zij elektriciteit relatief goedkoop kunnen inkopen. Bovendien biedt overdag laden mogelijkheden tot slim laden in combinatie met duurzame opwek van elektriciteit.
- *Recreatieve en toeristische bezoekers*
Hieronder valt bezoek aan vrienden en familie maar ook bezoek aan toeristische locaties en het centrum van Valkenswaard. De eerste groep maakt voornamelijk gebruik van publieke laadpunten in woonwijken. Daarvoor zetten we in op een dekkend netwerk van publieke laadpunten verspreid over de gemeente, zodat er binnen redelijke afstand een laadpunt beschikbaar is. De laadbehoefte van bezoekers aan toeristische locaties en het centrumgebied wordt waar mogelijk ingevuld door private en semipublieke laadpunten bij de betreffende toeristische locatie. Op locaties waar daarvoor geen mogelijkheden zijn, voorzien we in publieke laadpunten, bij voorkeur op parkeerterreinen

Wat betreft de overige categorieën voertuigen, zoals e-bikes, openbaar busvervoer, bestelwagens, taxi's, doelgroepenvervoer, zwaar transport en deelvervoer hanteren we de volgende uitgangspunten:

- Voor e-bikes gaan we ervan uit dat de laadbehoefte grotendeels op eigen terrein zal worden gerealiseerd en voor het overige in semi-publieke voorzieningen (zie ook paragraaf 6.6).
- We hebben de ambitie om een wervend en duurzaam OV-netwerk te realiseren. Daarom stimuleren wij het gebruik van openbaar busvervoer. Het elektrificeren van openbaar busvervoer wordt ondervangen vanuit de provincie. De provincie heeft als doel stapsgewijs al het openbaar busvervoer emissieloos te laten rijden. Specifiek voor het openbaar busvervoer wordt geen oplaadinfrastructuur in de publieke ruimte voorzien.
- Voor bestelwagens, taxi- en doelgroepenvervoer verwachten we een sterke toename in de laadvraag, met name vanwege een toename in het aantal elektrische bestelwagens. We gaan er ook van uit dat de laadbehoefte grotendeels op eigen terrein zal worden gerealiseerd en dat ondernemers het elektrificeren zelf zullen oppakken. Waar mogelijk stimuleren we deze groep om over te gaan op elektrisch vervoer, bijvoorbeeld bij vergunningverlening en aanbestedingen voor doelgroepenvervoer.
- De verduurzaming van zwaar transport zal naar verwachting niet op grote schaal plaatsvinden voor 2030. We volgen de ontwikkelingen, staan open voor initiatieven vanuit marktpartijen en passen ons beleid daarop aan wanneer dit gewenst is.

5.2. Ladder van laden

Bij de keuze voor laadinfrastructuur houden we de 'ladder van laden' aan. Dat wil zeggen dat laadinfrastructuur op eigen terrein de voorkeur geniet gevolgd door private laadvoorziening in de openbare ruimte en laadinfrastructuur in de (semi)publieke ruimte. Met deze werkwijze beperken we de druk op de openbare ruimte en houden we de maatschappelijke kosten zo laag mogelijk. Bovendien geeft een privaat laadpunt de hoogste laadzekerheid voor de gebruikers omdat we daarmee een verplaatsing van voertuigen van de private ruimte naar de publieke ruimte voorkomen.

We realiseren alleen publieke oplaadpunten wanneer private en semipublieke oplaadpunten niet gerealiseerd kunnen worden. De komende jaren zullen de meeste oplaadpunten op privaat terrein van bewoners, bedrijven en organisaties worden gerealiseerd.

We sturen op de realisatie van private oplaadpunten onder andere door alleen aanvragen voor oplaadpunten in de openbare ruimte goed te keuren, wanneer laden op privaat of semipubliek terrein geen optie is. We hebben een belangrijke faciliterende rol in de realisatie van voldoende publieke oplaadinfrastructuur. De daadwerkelijke realisatie van de oplaadinfrastructuur vindt plaats door de markt (als gemeente plaatsen we zelf geen oplaadpunten). Dit gebeurt via onze deelname aan de collectieve aanbesteding publieke laadinfrastructuur van de provincies Brabant en Limburg.

5.3. Goede ruimtelijke inpassing

We vinden het belangrijk dat de oplaadinfrastructuur in de openbare ruimte aansluit bij de lokale kenmerken van een wijk, de ruimtelijke plannen, de bestaande beleidskaders en het geldende parkeerbeleid.

We streven naar een goede ruimtelijke inpassing. Dit doen we door oplaadpalen niet té prominent in het straatbeeld te plaatsen, groenvoorzieningen zoveel mogelijk te ontzien en om oplaadinfrastructuur te plaatsen waar deze de minste druk op de openbare ruimte geeft, bijvoorbeeld bij blinde zijgevels in plaats van voor de voordeur. Wel moeten oplaadpalen zichtbaar en vindbaar zijn. Bij het plaatsen van laadvoorzieningen wordt vaak gevreesd dat dit ten koste gaat van het groen. In Valkenswaard hebben we juist de ervaring dat het plaatsen van laadvoorzieningen ook kansen biedt om de openbare ruimte te vergroenen. Waar vergroenen mogelijk en inpasbaar is en andere plaatsingscriteria niet in de weg staat, heeft dat onze voorkeur.

Paragraaf 6.3 beschrijft de plaatsingscriteria die we hanteren voor de beoordeling van een locatie voor een nieuwe laadpaal. Het moet wel mogelijk zijn om maatwerk toe te passen wanneer de situatie daarom vraagt. We zorgen voor een zorgvuldige inpassing bij de plaatsing van oplaadinfrastructuur.

5.4. Plaatsingsstrategie

Onze plaatsingsstrategie is gebaseerd op laadzekerheid. De precieze hoeveelheid benodigde laadpunten laat zich namelijk moeilijk voorspellen. Dit doen we door de laaddruk actief te monitoren en het proactief plaatsen van laadinfrastructuur op basis van prestatie van bestaande laadlocaties.

Op de korte termijn ligt de focus op de proactieve uitrol in het kader van de concessie. Daarnaast blijft het mogelijk om aanvragen in te dienen voor de plaatsing van laadinfrastructuur, ofwel de vraag gestuurde aanpak. Een belangrijke reden om proactief te handelen, is dat door de groei van het aantal elektrische voertuigen en de opkomst van de tweedehandsmarkt, de vraag naar laadpalen te groot zal worden om alleen op aanvraag te plaatsen. Om lange wachttijden te voorkomen, kiest de gemeente daarom voor een proactieve uitrol.

Strategisch

Naast de proactieve- en vraag gestuurde plaatsing willen we ook laadpunten kunnen realiseren op plekken waar bewoners of forenzen geen aanvraag kunnen doen (zoals toeristische locaties). Daarmee faciliteren we bezoekers van onze gemeente.

6. Aanpak

6.1. Openbare laadinfrastructuur

Het bestuurlijk opdrachtgeverschap voor de realisatie van publieke oplaadinfrastructuur voor elektrische voertuigen ligt in beginsel bij het College van B&W. Het College heeft de provincie gemandateerd om een concessie te gunnen aan een marktpartij die zorgdraagt voor de plaatsing en exploitatie van publieke laadinfrastructuur in Valkenswaard. Op ambtelijk niveau is men belast met de uitvoering van de uitrol van openbare laadinfrastructuur, waaronder de goedkeuring van nieuwe locaties, het nemen van verkeerbesluiten en eventueel benodigde participatie. Voor de uitrol is de afdeling Ruimtelijk Beleid (RB) verantwoordelijk.

Op basis van de collectieve concessie van de provincies Noord-Brabant en Limburg is de uitrol van publieke oplaadinfrastructuur in onze gemeente vanaf medio 2024 tot medio 2028 belegd bij één partij (Chargepoint Operator / CPO). In deze periode heeft de CPO exclusiviteit voor de plaatsing van reguliere laadpalen in de openbare ruimte. Deze laadpalen worden voor de gemeente kosteloos geplaatst. Op 10 juli 2024 is bekend geworden dat Vattenfall opnieuw de concessie in Noord-Brabant en Limburg gaat verzorgen.

6.1.1. Uitrolstrategie

De uitrol bestaat uit drie categorieën:

- 1 Het voltooien van een dekkend basisnetwerk van publieke laadpunten;
- 2 Realisatie op basis van prestaties, gebaseerd op gegevens van het bestaande netwerk;
- 3 Door gemeente aangedragen locaties (bv. voor specifieke gebruikersgroepen of strategische laadpalen);

- *Dekkend basisnetwerk*

Op basis van een analyse van de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) is vastgesteld in welke gebieden van 500mx500m met minimaal 125 huishoudens nog geen laadpaal is gerealiseerd. Deze rastercellen zonder laadpaal noemen we 'witte vlekken'. Om te komen tot een dekkend netwerk van laadinfrastructuur gaat de CPO in alle witte vlekken een laadpaal realiseren tenzij;

- Er al een laadpaal gepland of in procedure is;
- Er geen of zeer beperkt openbare parkeerplaatsen zijn;
- Het om andere legitieme redenen onmogelijk of onwenselijk is.

- *Prestatie gestuurde laadpalen (incl. aanvragen e-rijders)*

Om ervoor te zorgen dat de laadpalen daar komen waar ze het meest nodig zijn, wordt het grootste deel van de laadpalen geplaatst op basis van gebruikscijfers. Hiervoor maakt de CPO ieder half jaar een analyse van de 1.575 Best Presterende Locaties (BPL) in Noord-Brabant en Limburg. Dat doet de CPO op basis van 'laaddruk'. De laaddruk is een landelijke aanpak waarbij niet alleen naar

individuele laadpalen wordt gekeken, maar ook naar de laadpalen in de directe omgeving. Op basis van een plankaart doet de CPO locatievoorstellen aan de gemeente. In totaal zullen er binnen deze categorie 11.025 laadpunten geplaatst over een periode van vier jaar. Op dit moment is het nog niet duidelijk hoeveel laadpalen de gemeente Valkenswaard binnen deze categorie zal ontvangen.

Als er signalen van e-rijders binnenkomen voor locaties waar volgens de BPL-analyse geen laadpaal gepland is, kan een laadpaal op aanvraag een van de BPL-locaties vervangen. Dit betekent dat als er op basis van de gegevens nog geen laadpaal gepland was op een bepaalde locatie, maar er wel een concrete vraag is van een e-rijder, er alsnog een laadpaal geplaatst kan worden.

- *Strategische laadpalen & Laadpalen voor specifieke doeleinden*
Naast de realisatie van laadpalen in de witte vlekken en uitrol op basis van de best presterende locaties, kan een gemeente op grond van eigen overwegingen een locatie aanwijzen voor het realiseren van een publieke laadpaal. Een zogenoemde 'strategische laadpaal'. Hieronder vallen:
 - *Laadpalen voor deelauto's*
Het is ook mogelijk om laadpalen voor deelauto's aan te vragen binnen de collectieve concessie. We spreken van een laadpaal voor elektrische deelauto's als 1 of beide laadpunten van de laadpaal exclusief bestemd worden voor het opladen van elektrische deelauto's.
 - *Laadpalen voor mensen met een beperking*
De CPO dient mee te werken aan het realiseren van laadpalen in de publieke ruimte voor parkeervakken voor mensen met een beperking. Hierbij onderscheiden we twee mogelijkheden. Een algemeen parkeervak voor mensen met een beperking of een parkeervak voor mensen met een beperking voor een specifieke gebruiker. Bij de locatiekeuze moet wel voldaan worden aan de gestelde plaatsingscriteria, zie paragraaf 6.1.3.

6.1.2. Verkeersbesluit en bebording

Om er voor te zorgen dat openbare laadpunten beschikbaar zijn en blijven voor e-rijders, reserveren we de bijbehorende parkeervakken voor het opladen van elektrische voertuigen. Vanuit de concessie hebben we de verplichting om minimaal één parkeervak bij een laadpaal te reserveren. Hiervoor nemen we een verkeersbesluit. Dit verkeersbesluit staat 6 weken open voor bezwaar. In deze periode kunnen belanghebbenden een bezwaar indienen tegen de reservering van het parkeervak.

We nemen altijd een verkeersbesluit voor het reserveren van twee parkeerplaatsen bij een nieuwe laadpaal. Bij nieuwe laadpalen op verzoek van e-rijders reserveren we vervolgens standaard één parkeerplaats. Dat doen we ook op locaties waar een prestatie gestuurde laadpaal komt, én waar sprake is van een hoge parkeerdruk. Wanneer uit monitoring blijkt dat het gebruik van een laadpaal hoger is dan 3.500 kWh per jaar, dan wordt ook het tweede vak gereserveerd.

Wanneer in het kader van de categorie 'prestatie gestuurd' meerdere palen worden geplaatst, dan nemen we voor die locaties samen een verzamelverkeersbesluit. Voor de overzichtelijkheid voor de burger doen we dat voor maximaal 10 locaties tegelijk. Wanneer er een bezwaar binnenkomt tegen een specifieke locatie dan kan het proces voor de andere locaties toch gewoon verder. Het bezwaar wordt dan apart behandeld.

De borden waarmee de parkeerplaatsen worden gereserveerd, worden door de CPO geplaatst.

Binnen de exclusiviteit op basis van de concessie dient de CPO in de contractperiode ook te zorgen voor een pilot voor het plaatsen van laadinfrastructuur zonder bebording en verkeersbesluit. De uitvoering hiervan zal in samenwerking met gemeente en provincie worden uitgewerkt.

6.1.3. Plaatsingscriteria

We dragen zorg voor een dekkend netwerk met op elkaar afgestemde laadpalen, op plaatsen waar deze de minste druk op de openbare ruimte geven. Locaties worden zorgvuldig afgewogen zodat er geen wildgroei ontstaat, en de laadpalen niet té prominent in het straatbeeld komen. Bij de uitrol van openbare laadinfrastructuur houden we rekening met wettelijke eisen rondom de plaatsing van laadpalen en er wordt rekening gehouden met o.a. de volgende plaatsingscriteria en richtlijnen:

- *Toewijzing*
 - Er is een aantoonbare behoefte van een bewoner of forens (minimaal 20 uur per week werkzaam op de aanvraaglocatie) die een elektrisch voertuig in bezit of in gebruik heeft dan wel krijgt. Met dit elektrische voertuig kan minimaal 50 km (conform WLTP-meetmethode) elektrisch worden gereden;
 - Indien er op loopafstand van circa 300 meter al een laadpaal aanwezig is wordt aan de hand van gebruik bepaald of een extra laadpaal noodzakelijk is;
 - De aanvrager beschikt niet over een eigen terrein waarop een elektrische auto middels een private laadvoorziening kan worden opgeladen.
- *Locatiekeuze*
 - Laadpalen worden geplaatst op neutrale plekken zoals parkeerkoffers (parkeernis langs de weg) en blinde muren;
 - Geen plaatsing 'voor de voordeur'. Enerzijds in verband met uitzicht vanuit de woning (laadpaal en bijbehorend verkeersbord), en vervuiling van het straatbeeld. Anderzijds om claimedrag van berijders (bijvoorbeeld door de elektrische rijder die de paal heeft aangevraagd) en verdrukking van overige plaatselijke belangen zo veel mogelijk voorkomen;
 - De beoogde locatie heeft bij voorkeur uitbreidingsmogelijkheden;
 - In geval van hoge parkeerdruk kan ervoor gekozen worden om extra parkeercapaciteit aan te leggen. Echter alleen wanneer dat niet ten koste gaat van openbaar groen;
 - Plaatsing in groenvoorziening en onder de kruin van bomen wordt zoveel als mogelijk voorkomen.

- *Parkeerdruk*

- De locatie van de laadpaal veroorzaakt zo min mogelijk extra parkeerdruk. Echter, een hoge parkeerdruk is geen reden om van de plaatsing van een laadpaal af te zien. Overigens betekent de komst van een laadpaal in veel gevallen een verschuiving van de parkeerdruk, doordat een elektrisch voertuig vaak in de plaats komt van een regulier voertuig;
- Wanneer sprake is van een hoge parkeerdruk wordt de laadpaal geplaatst daar waar de parkeerdruk het laagst is. Extra loopafstand vanwege de locatiekeuze wordt dan geaccepteerd;
- Standaard, en zeker op locaties met een hoge parkeerdruk, wordt één parkeerplaats bij een laadpaal gereserveerd voor het opladen van elektrische voertuigen. Wanneer de parkeerdruk het toelaat óf wanneer de laadbehoefte hoog is (minimaal verbruik van 3.500 kWh per jaar), dan wordt ook het tweede vak gereserveerd;
- Wanneer een aanvraag vanuit een bedrijf komt en van invloed is op verhoging van de parkeerdruk in een woonwijk, dan kan dit wel worden meegewogen in het besluit.

- *Toegankelijkheid / zicht- en vindbaarheid*

- De betreffende parkeerplaats is gemakkelijk toegankelijk/buikbaar en zo goed mogelijk zichtbaar voor andere (potentiële) e-rijders, om hiermee elektrisch rijden verder te stimuleren;
- Bij plaatsing op een trottoir is de vrije doorgangsruijnte op het trottoir minimaal 90 cm;
- Bij zowel haaks- als langsparkeren achter de trottoirband is de afstand tussen de laadpaal en de trottoirbans 60 cm. Bij een kortere afstand dienen maatregelen getroffen te worden in de vorm van aanrijdbeveiliging;
- Bij zowel haaks- als langsparkeren voor of zonder trottoirband dient de laadpaal zodanig geplaatst te worden dat er zo veel mogelijk ruimte voor de elektrische auto beschikbaar blijft om te kunnen parkeren. In deze situaties is aanrijdbeveiliging nodig.

- *Uitzonderingen*

- Een uitzondering op de hiervoor beschreven plaatsingscriteria en richtlijnen kan worden gemaakt als de aanvrager een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken heeft. In dat geval worden de volgende werkwijze gehanteerd:
 - Gebruik maken van een verlengd private aansluiting (zie paragraaf 6.3) als wordt voldaan aan de voorwaarden voor aanleg van kabelgoottegels;
 - Als binnen de maximale loopafstand (op basis van medisch onderzoek) een locatie aan te wijzen is die wel aan de plaatsingscriteria voldoet heeft dat de voorkeur;
 - Als bovenstaande opties niet mogelijk zijn kan worden overgegaan tot het plaatsen van een laadpunt bij de reeds gereserveerde gehandicaptenparkeerplaats op kenteken. Het heeft de voorkeur om het laadpunt tussen twee parkeerplaatsen te installeren, zodat deze altijd door twee voertuigen gelijktijdig gebruikt kan worden. Ook als het verplaatsen van de gereserveerde gehandicaptenparkeerplaats op kenteken daarvoor nodig is (binnen de maximale loopafstand).

6.2. Snelladers

We onderscheiden reguliere laadpunten en snellaadpunten. We zien snelladen alleen als vangnet voor wanneer regulier laden niet mogelijk is. Om de laadbehoefte van bewoners en bezoekers op te vangen, is daarom minimaal een netwerk van reguliere laadpunten nodig, eventueel aangevuld met snellaadpunten.

RAL Zuid en de gemeenten spelen geen actieve rol in de totstandkoming van snellaadinfrastructuur en beschouwen deze meer als marktactiviteit en -ontwikkeling. Verwacht wordt dat partijen die gebruik willen maken van snellaadinfrastructuur in eerste instantie terecht kunnen bij de infrastructuur langs Rijkswegen. Indien blijkt dat er een grotere behoefte ontstaat naar snelladers buiten het hoofdwegennet en marktpartijen zoals bestaande benzineverkooppunten zichzelf geen rol toedichten bij deze transitie, wordt bekeken hoe hier invulling aan kan worden gegeven.

We gaan terughoudend om met het uitgeven van vergunningen voor snelladers in de publieke ruimte. Snelladers hebben een grote impact op het elektriciteitsnetwerk en zijn lastiger ruimtelijk in te passen. Bovendien zouden ze extra verkeer aan kunnen trekken.



Figuur 3: Snellader Geenhovensedreef

6.3. Verlengd private aansluiting

De verlengd private aansluiting (VPA) is het laden van een elektrische auto in de openbare ruimte via een privaat laadpunt. Het laadpunt is daarbij geïnstalleerd in de tuin of tegen de gevel van de woning van de eigenaar. Door deze manier van laden kan een bewoner bijvoorbeeld gebruik maken van zelf opgewekte stroom, of is slim laden mogelijk.

Op grond van de Algemene Plaatselijke Verordening is het echter niet toegestaan om een oplaadkabel op, aan of in de openbare weg te leggen. Het kan leiden tot struikelgevaar waarvoor en het claimen van parkeerplaatsen in de openbare ruimte. De Samenwerkingsregio ziet in VPA's geen robuuste en toekomstbestendige oplossing en adviseert gemeenten geen verlengd private aansluitingen toe te staan.

Gemeente Valkenswaard is in 2023 gestart met een pilot met kabelgoottegels, waarmee de VPA toch mogelijk gemaakt kan worden. De pilot wordt medio 2024 geëvalueerd, waarna wordt besloten of deze werkwijze wordt doorgezet en zo ja in welke vorm.

6.4. Laadpleinen

Een laadplein bestaat uit meer dan twee laadpunten voor elektrische voertuigen die een gedeelde netaansluiting hebben (bij publieke laadpalen) of die op een gedeelde groep achter de meter zitten.

In eerste instantie gaan we voor een dekkend netwerk in Valkenswaard, zodat iedere gebruiker op acceptabele loopafstand een laadpunt kan vinden. Wanneer in een gebied de laadbehoefte toeneemt en een tweede of volgende laadpunt moet komen, dan kiezen we waar mogelijk voor het clusteren van laadpalen. In principe ontstaat daarmee een laadplein. Op het Carillonplein hebben we op dit moment een cluster met 3 laadpalen (6 laadpunten).

We hebben niet de intentie om grootschalige laadpleinen te realiseren en blijven ook in de toekomst inzetten op een spreiding van het aantal laadpunten. De kracht van bijvoorbeeld het centrum van Valkenswaard is juist dat men dicht bij de bestemming kan (blijven) parkeren. Daarnaast stimuleren we dubbelgebruik (werkers overdag / bewoners in de nacht) door het spreiden van de laadpalen.

Motie laadparken / laadpleinen

De gemeenteraad nam op 3 november 2022 een motie aan die het college opriep om met een voorstel te komen voor een laadplein van 8 tot 10 plaatsen. Daarbij werd de mogelijkheid geboden voor een gedeeltelijke overkapping met zonnepanelen of elektriciteit uit een waterstofinstallatie, waardoor het elektriciteitsnet niet extra wordt belast.

De zorgen die in de motie naar voren komen over het extra belasten van het elektriciteitsnet, zijn besproken met concessiehouder Vattenfall en netbeheerder Enexis. Zij hebben aangegeven dat de groei van laadpunten in onze gemeente niet belemmerd wordt door de toenemende druk op het netwerk. Zoals eerder aangegeven werkt Enexis al aan uitbreiding van het elektriciteitsnet. De gemeenteraad zal hier apart over geïnformeerd worden.

Eerder is de gemeenteraad geïnformeerd dat we geen behoefte zien aan een laadlocatie van deze omvang. Hoewel we de behoefte voor grootschalige laadpleinen ook nu nog niet zien, willen we door te clusteren kleinere laadpleinen wel mogelijk maken. Bestaande behoeftes en prestaties van laadpunten zijn daarbij leidend.

Daarmee zijn de zorgen uit deze motie geadresseerd bij de netbeheerder en de wens voor kleinere laadpleinen middels clustering onderdeel geworden van deze laadvisie.

6.5. Participatie

We willen inwoners goed informeren over ontwikkelingen in hun omgeving. Begrijpelijke communicatie vinden we daarom belangrijk.

Bij de uitrol van openbare laadinfrastructuur kiezen we ervoor om inwoners te informeren over voorgenomen locaties voor laadpalen. We vragen inwoners geen input voorafgaand aan het maken van de locatiekeuze. Voor elke laadlocatie in de openbare ruimte nemen we een verkeersbesluit en publiceren die via het Valkenswaard Weekblad. Tegen het verkeersbesluit kan bezwaar en beroep aangetekend worden.

6.5.1. Laadinfrastructuur in de gebouwde omgeving

Op basis van de Europese Energy Performance of Buildings Directive (EPBD III) is er een verplichting voor het aanleggen van laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen in de gebouwde omgeving. Deze verplichting is vastgelegd in het bouwbesluit.

Bij nieuwbouw of grootschalige renovatie van woningen waarbij meer dan 10 parkeerplaatsen op particulier terrein worden aangelegd, moet bij elke parkeerplaats leidinginfrastructuur worden aangelegd. Dit maakt het in de toekomst eenvoudiger om laadpunten te installeren. Voor nieuw te bouwen utiliteitsgebouwen (gebouwen zonder woonbestemming) met meer dan 10 parkeerplaatsen moet bij 1 op de 5 parkeervakken leidinginfrastructuur worden aangelegd, en moet er minimaal 1 laadpunt worden geplaatst. Bij bestaande utiliteitsgebouwen met meer dan 20 parkeerplaatsen moet er vanaf 2025 minimaal 1 laadpunt beschikbaar zijn.

6.5.2. VvE en huurders

VvE's en woningcorporaties kunnen laadpunten realiseren op gezamenlijk privé terrein. We stimuleren dit door kennis te delen, zodat elektrisch rijden mogelijk wordt voor bewoners van complexen die door een VvE of woningcorporatie worden beheerd. Het blijkt echter vaak lastig om in een appartementencomplex met VvE een laadpaal te realiseren vanwege besluitvorming, gedeeld eigendom van de grond of een gebrek aan kennis. Vooral de vermeende grotere brandrisico's van elektrische auto's zorgen voor terughoudendheid. Recente onderzoeken tonen echter aan dat het risico op branden bij elektrische auto's niet groter is dan bij auto's op fossiele brandstoffen, hoewel het blussen van brandende elektrische auto's op een andere manier moet gebeuren.

De gemeente wil deze VvE's en corporaties ondersteunen met informatie en kennis om zo toch laadpunten te kunnen realiseren. Het is voor bewoners van appartementencomplexen die op privaat terrein een parkeervoorziening hebben, en daar in principe een oplaadpunt kunnen realiseren, niet mogelijk om een openbare laadpaal aan te vragen.

6.6. Opladen licht elektrische voertuigen

Met het in 2023 vastgestelde mobiliteitsbeleid zet Valkenswaard in op de transitie naar meer duurzame mobiliteit en minder autoafhankelijkheid van de auto. Het gebruik van openbaar vervoer en de fiets wordt gestimuleerd. Daarnaast wil Valkenswaard zich profileren als een aantrekkelijke toeristische bestemming. De natuur en toeristische plekken rondom Valkenswaard, de evenementen die het hele jaar door worden georganiseerd, en zaken zoals de weekmarkt trekken nu al veel bezoekers met de fiets naar de gemeente.

Gezien het voorgaande is de verwachting dan ook dat er in Valkenswaard meer gefietst zal worden, met een grotere laadbehoefte voor fietsers tot gevolg. De actieradius van de meeste elektrische fietsen is genoeg voor woon-werkverkeer en dagelijkse boodschappen. Het uitgangspunt is dat het opladen van elektrische fietsen door bewoners en forenzen vrijwel uitsluitend buiten de publieke ruimte plaatsvindt. Dit kan eenvoudig via het stopcontact. Bovendien is de accu van een elektrische fiets in veel gevallen uitneembaar.

Laadpalen voor elektrische fietsen zijn met name geschikt voor de recreatieve fietser. Wij zien hier vooral een rol weggelegd voor de markt. Horecaondernemers kunnen zich bijvoorbeeld onderscheiden van elkaar door een oplaadmogelijkheid voor elektrische fietsen aan te bieden (semipubliek), zoals te zien op figuur 4. Openbare plekken zijn over het algemeen minder geschikt voor laadpunten vanwege de diefstalgevoeligheid van accu's. Op dit moment hebben we geen inzicht in de behoefte aan extra laadpunten in de openbare ruimte. Op drukbezochte locaties kan er echter wel behoefte aan zijn. We monitoren de situatie en zullen - indien nodig - een plan voor openbare fietslaadpunten opstellen.



Figuur 4: Fiets oplaadpunt bij Pannenkoekenhuis De Familie Suykerbuyck aan de Luikerweg

7. Tot slot

De laadvisie van de gemeente Valkenswaard is een belangrijke stap in de transitie naar duurzame mobiliteit. Door een strategische aanpak te hanteren, gericht op toegankelijkheid, betaalbaarheid, betrouwbaarheid en veiligheid, zet de gemeente zich in voor een toekomstbestendige laadinfrastructuur. De visie houdt rekening met de snelle ontwikkelingen op het gebied van elektrisch vervoer en de energietransitie, en biedt een afweegkader voor de uitrol van openbare laadpunten.

De prognoses en uitgangspunten voor het beleid in deze visie zorgen ervoor dat de laadinfrastructuur in het juiste tempo meegroeit met de vraag, zonder de ontwikkeling van elektrisch vervoer te belemmeren. Door samen te werken met provincies, netbeheerders en andere stakeholders, en door continu te monitoren en waar nodig bij te sturen, streeft de gemeente naar een netwerk dat klaar is voor de toekomst.

Met deze laadvisie geeft Valkenswaard niet alleen invulling aan de nationale en regionale doelstellingen, maar biedt het ook haar inwoners, bezoekers en bedrijven het vertrouwen om de overstap naar elektrisch vervoer te maken. De gemeente blijft zich inzetten voor een duurzame, schone en toekomstgerichte mobiliteit, waarbij de laadinfrastructuur geen belemmering vormt, maar juist de energietransitie faciliteert.

Door deze visie te implementeren, draagt Valkenswaard bij aan een schonere en duurzamere leefomgeving, en zet het een belangrijke stap richting een emissievrije toekomst.