Laadvisie en plaatsingsbeleid 2022-2030

Gemeente Eersel

Colofon

Datum: 08-02-2022

Opgesteld door:
HetEnergieBureau

In opdracht van
Gerard Korsten
Gemeente Eersel

Inhoud

1. Samenvatting en conclusie ... 3
2. Inleiding ... 4
3. Relevante landelijke ontwikkelingen ... 5
   3.1 Groei elektrisch vervoer ... 5
   3.2 Nationale agenda laadinfrastructuur ... 6
   3.3 Mobiliteitstransitie ... 7
   3.4 Energietransitie ... 7
4. Huidige situatie en prognoses gemeente Eersel ... 7
   4.1 Stand van zaken: beleid ... 8
   Verkeer en vervoer ... 8
   Bereikbaarheid ... 8
   Energiebeleid ... 8
   Algemeen ... 8
   4.2 Energieopgave ... 9
   4.3 Stand van zaken: cijfers ... 9
   4.4 Prognose elektrisch vervoer en laadinfrastructuur ... 9
5. Beleidsuitgangspunten ... 10
   5.1 We faciliteren de laadbehoeftes van verschillende gebruikers en typen voertuigen ... 11
   5.2 We hanteren de ladder van laden en faciliteren een mix aan typen laadinfrastructuur ... 12
   5.3 We streven naar balans in laadvraag en het aanbod aan laadinfrastructuur ... 13
   5.4 We zorgen voor een goede lokale en ruimtelijke inpassing van laadinfrastructuur ... 13
   5.5 We betrekken onze inwoners, ondernemers, en overige stakeholders bij het opstellen van de plankaart ... 13
   5.6 We bieden ruimte aan innovatie en pilots ... 13
   5.7 We sluiten aan bij bredere ontwikkelingen in de gebouwde omgeving en mobiliteits- en energiesector ... 14
6. Aanpak laden ... 14
   6.1 Publieke laadinfrastructuur ... 15
   6.1.1 Plankaart ... 15
   6.1.2 Verzamelverkeersbesluit ... 15
   6.1.3. Paal volgt auto ... 15
   6.1.4. Strategische laadpalen plaatsen ... 16
   6.2 Parkeren en laadlocaties ... 16
   Snelladen ... 18
   6.3 Laadpleinen ... 18
   6.4 Deelmobiliteit en openbaar vervoer ... 19
   6.5 Koppeling met duurzame opwek van elektriciteit ... 20
   6.6 Samenwerken ... 20
   6.6.1. VvE's en woningcorporaties ... 20
   6.6.2. Energy Performance of Buildings Directive (EPBD III) ... 21
   6.6.3. Ondernemers bij recreatiepunten ... 21

1. Samenvatting en conclusie

De hoeveelheid elektrische voertuigen groeit ontzettend snel. De verwachting is dat dit in de toekomst nog sneller gaat, ook in de gemeente Eersel. Al deze elektrische voertuigen moeten straks ook laden. Hiervoor is laadinfrastructuur nodig. Om deze toename van laadinfrastructuur in de publieke ruimte te faciliteren moet efficiënt omgegaan worden met de plaatsing van laadinfrastructuur. Dit doen we door proactieve plaatsing aan de hand van een plankaart en door het nemen van verzamelverkeersbesluiten in plaats van losse verkeersbesluiten. Hiermee zorgen we ook direct voor een balans in de laadvraag en het aanbod. Ondertussen blijven we doorgaan met het plaatsen van laadpalen in de publieke ruimte via het 'paal volgt auto principe' en plaatsen we aanvullend strategische laadpalen in de publieke ruimte waar wij denken dat deze nodig zijn. Ook zetten we in op verschillende innovaties, zoals deelmobiliteit en de mogelijkheden voor een regionale mobiliteitshub in de buurt van de kern van Eersel. Deze mobiliteitshub wordt onderdeel van een netwerk van lokale mobiliteitshubs die door de Kempengemeenten gezamenlijk gerealiseerd worden. Wanneer we laadpalen laten plaatsen in de publieke ruimte houden we rekening met de ruimtelijke inpasbaarheid van de laadpaal, met de vraag van verschillende doelgroepen en met uitbreidingsmogelijkheden mocht er meer vraag komen.

Het grootste deel van de laadinfrastructuur komt echter niet in de publieke ruimte maar in de private ruimte. We stimuleren laadpunten op private grond om de druk op die publieke ruimte te minimaliseren. We communiceren met organisaties, bedrijven en inwoners over de mogelijkheden van elektrisch laden en over het plaatsen van laadinfrastructuur.

De ontwikkeling van snelladers en laadpleinen laten we over aan de markt. Wel stellen we kaders voor hoe we hiermee om willen gaan en waar deze aan moeten voldoen.

Al deze laadinfrastructuur kan ook een functie vervullen in de energietransitie. Zo kan slim laden gebruikt worden om bij te dragen aan de ontlasting van het elektriciteitsnet en kan er elektriciteit opgeslagen en teruggeleverd vanuit de accu van de elektrische auto met de vehicle to grid technologie.

2. Inleiding

In de Kempenregio wordt gestreefd naar energieneutraliteit in 2025. De gemeente Eersel gaat mee met het landelijk duurzaamheidsbeleid. Om deze doelstelling te behalen moet er veel gebeuren in allerlei domeinen, waaronder mobiliteit.

Elektrisch vervoer is in opkomst in de gemeente Eersel, net zoals in de rest van Nederland. Om al deze elektrische voertuigen nu en in de toekomst voldoende mogelijkheid te bieden om op te laden, zijn er voldoende oplaadpunten nodig. Om de uitrol van publieke laadpalen in goede banen te leiden en om voorbereid zijn op de opgave die op de gemeente afkomt, is het van belang om gedegen en integraal beleid op te stellen. Dit beleidsdocument is bedoeld om voorbereid te zijn op de grootschalige uitrol van publieke laadpalen en te anticiperen op de toename in elektrisch vervoer en bijbehorende ontwikkelingen. Door het stellen van kaders en het meegeven van uitgangspunten weten inwoners, en marktpartijen wat zij kunnen doen en verwachten op het gebied van elektrisch rijden en laadinfrastructuur.

Dit beleidsdocument is opgesteld door middel van een uitvoerig intern proces waarbij gemeentemedewerkers van verschillende domeinen betrokken zijn. Laadinfrastructuur is een onderwerp dat raakvlakken heeft met zowel verkeer en vervoer, duurzaamheid, als ruimtelijke ordening. Door deze verschillende perspectieven mee te nemen in dit beleidskader zorgen we voor een integraal en breed gedragen beleid. Tot slot gaan de ontwikkelingen op het gebied van elektrisch vervoer ontzettend snel. Om dit beleidsdocument up-to-date te houden wordt het wanneer nodig geactualiseerd (bij voorkeur iedere 2 jaar).

Dit document bestaat uit 5 hoofdstukken. In hoofdstuk 3 worden de belangrijkste ontwikkelingen weergegeven. In hoofdstuk 4 worden prognoses en verwachtingen geschetst, evenals de huidige situatie omtrent laadinfrastructuur en elektrisch vervoer. In hoofdstuk 5 worden de beleidsuitgangspunten besproken die de gemeente Eersel hanteert in haar beleid tot 2030. In hoofdstuk 6 wordt dit door vertaald naar een concretere aanpak en wordt de huidige aanpak beschreven.

3. Relevante landelijke ontwikkelingen

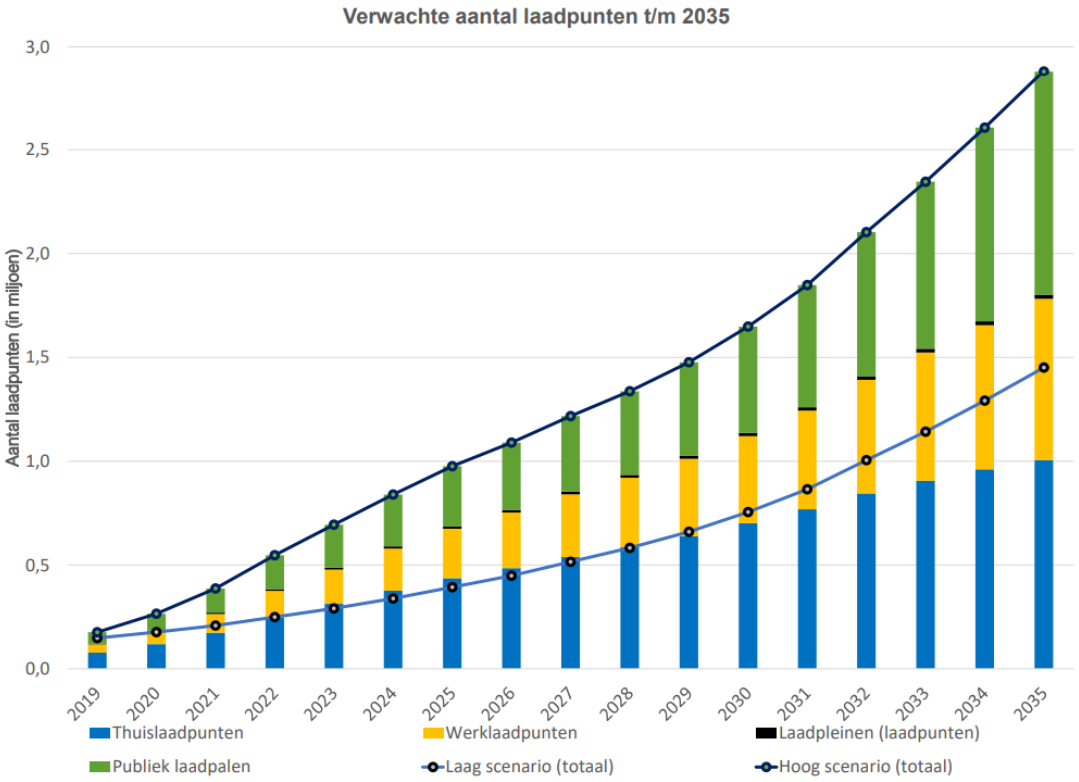
3.1 Groei elektrisch vervoer

Afgelopen jaren is het aantal elektrische voertuigen in Nederland behoorlijk toegenomen. Het gaat dan om zowel volledig elektrische voertuigen als hybride voertuigen. Landelijke prognoses voorspellen een aantal van 1,9 miljoen volledig elektrische voertuigen in 2030.

Elektrisch vervoer levert een sterke bijdrage aan het behalen van de klimaatopgave. De overheid zet daarom volop in op elektrisch vervoer om de doelstellingen uit het Klimaatakkoord te behalen van 45% CO2 uitstootvermindering in 2030 t.o.v. 1990 en in 2050 met 95%. In 2030 moeten daarom alle nieuw verkochte auto's in Nederland emissievrij te zijn.
De markt voor elektrisch vervoer ontwikkeld zicht snel en de omslag naar elektrisch rijden gaat mogelijk nog sneller dan verwacht. Er verschijnen steeds meer merken en modellen elektrische auto's op de markt. Elektrische voertuigen worden steeds betaalbaarder, waardoor elektrisch rijden ook voor particulieren steeds aantrekkelijker wordt naast enkel de zakelijk rijder. Bovendien neemt het aanbod elektrische occasions toe en zien we een toename in de actieradius, waardoor de interesse in een elektrische auto toeneemt.

Naast de personenauto's winnen ook e-bikes, e-scooters, bestelwagens, en elektrisch OV aan populariteit. Zo was in 2019 slechts 10% van de OV-bussen elektrisch, maar is de verwachting dat dit 75% is in 2025. Verder is de logistieke sector, zoals vrachtvervoer en binnenvaart zich aan het oriënteren om te elektrificeren. De verwachting is dat dit aanstaande is, maar dat het wel nog even gaat duren voordat dit gangbare praktijk is.

Dit groeiende aantal elektrische voertuigen heeft ook laadvoorzieningen nodig. Het aantal laadpunten zal dus tijdig mee moeten groeien, zoals ook te zien is in onderstaande grafiek (Bron: ElaadNL, Outlook).



Concluderend kunnen we stellen dat er nog een behoorlijke opgave voor ons ligt om tijdig te zorgen voor voldoende laadinfrastructuur en om hier op een slimme manier mee om te gaan.

3.2 Nationale agenda laadinfrastructuur

Als onderdeel van het Klimaatakkoord is de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) opgesteld om ervoor te zorgen dat laadinfrastructuur geen belemmering vormt voor de ontwikkeling van elektrisch vervoer. De VNG heeft zich hier namens alle gemeenten aan gecommitteerd.

In verschillende samenwerkingsregio's wordt verdere uitvoering gegeven aan de NAL. De gemeente Eersel is onderdeel van de samenwerkingsregio Zuid. Deze bestaat uit de provincies Noord-Brabant en Limburg. De samenwerkingsregio Zuid heeft de NAL vertaalt naar regionaal beleid. Dit is de Regionale Aanpak Laadinfrastructuur Zuid (RAL-Zuid). Naast een regionale aanpak en ondersteuning, staan gemeenten ook zelf aan het roer.

Eén van de belangrijkste eisen voor gemeenten is het opstellen van dit document; de integrale laadvisie. Daarin wordt vastgelegd hoe de gemeente tot 2030 omgaat met de plaatsing van laadinfrastructuur. Het opstellen van een integrale laadvisie heeft als doel om structureel en efficiënt te anticiperen op de groei in elektrisch vervoer. Het dient daarnaast inzicht in mogelijkheden te bieden voor bewoners, bedrijven en organisaties zodat zij kunnen bijdragen aan deze duurzame ontwikkeling. Daarbij dient rekening te worden gehouden met andere beleidsvelden, waar dit beleid raakvlakken mee heeft.

3.3 Mobiliteitstransitie

De mobiliteitstransitie waar we ons nu in bevinden is de overgang van het huidige mobiliteitssysteem naar een ander, duurzamer mobiliteitssysteem. We zien op dit gebied verschillende soorten ontwikkelingen en innovaties, van experimentele pilots tot volwassen alternatieven. Ter vervanging van de fossiel aangedreven brandstofauto wordt momenteel vooral ingezet op de ontwikkeling van de (batterij) elektrische auto. Dit is één van de verder gevorderde duurzamere vormen van mobiliteit. Een elektrische auto is namelijk duurzamer dan een fossiel aangedreven auto.

Er zijn natuurlijk ook andere duurzame brandstoffen, waarvan waterstof een vaak genoemd alternatief is voor elektrisch. De opwekking van waterstof is echter momenteel een stuk kostbaarder en kent grotere efficiëntie verliezen dan batterij elektrisch rijden, maar wordt in de toekomst wel als serieus alternatief gezien, met name voor zwaar transport of als energiedrager voor de industrie. Ook biobrandstoffen als HVO 100 en CNG zorgen voor reductie van schadelijke stoffen, maar dit wordt niet gezien als een schaalbare oplossing.

Naast verduurzaming van brandstoffen wordt ook ingezet op een vermindering van het autogebruik. Onder de noemer Maas (Mobility as a Service) komen er steeds meer volwaardige alternatieven voor de privéauto. Met name deelmobiliteit wint aan populariteit. Mobiliteit wordt zo steeds meer aangeboden als een dienst en op deze manier ontstaat een steeds groter wordend netwerk van deelauto's, deelfietsen waarmee het beschikbare OV wordt aangevuld en versterkt. Deze ontwikkeling wordt gesteund door technische ontwikkelingen, door de inzet van data, de beschikbaarheid van apps, maar vooral door de veranderende behoefte van bezit naar gebruik.

3.4 Energietransitie

Elektrisch vervoer speelt daarnaast ook een belangrijke rol in de energietransitie. Zo zorgt elektrisch rijden, naast verminderde CO2-uitstoot, voor een vermindering van uitstoot van fijnstof en stikstof en zorgt het voor minder geluidsoverlast. De elektrificatie van vervoer zorgt wel voor een verhoging van de elektriciteitsvraag. Zo is de elektriciteitsvraag van een elektrische auto gemiddeld ongeveer even groot als van een huishouden. Dit zorgt voor een substantiële impact op het elektriciteitsnet, zeker in combinatie met ontwikkelingen in de gebouwde omgeving rondom lokale duurzame opwek en alternatieven voor aardgas.

Tegelijkertijd kan elektrisch vervoer ook een oplossing bieden voor netcapaciteitsproblemen. Een van de verwachtingen is dat elektrische auto's een bijdrage gaan leveren aan het balanceren van de vraag en het aanbod van groene elektriciteit door het moment van laden slim aan te sturen. Elektrische auto's gaan in de toekomst steeds meer fungeren als een buffer om elektriciteit op te slaan en terug te leveren aan het net. Hierdoor kan lokaal opgewekte groene stroom bijvoorbeeld opgeslagen worden wanneer er weinig vraag is, en terug geleverd worden wanneer er weinig aanbod is. Elektrisch vervoer wordt hierdoor als het ware een batterij, aangesloten op het elektriciteitsnetwerk.

4. Huidige situatie en prognoses gemeente Eersel

In dit hoofdstuk staat beschreven hoe de gemeente Eersel ervoor staat met betrekking tot elektrisch vervoer en laadinfrastructuur. Dit doen we door te beschrijven wat er al aan vigerend beleid is wat raakvlakken heeft met elektrisch vervoer en laadinfrastructuur en door de cijfermatige stand van zaken en verwachting te schetsen.

4.1 Stand van zaken: beleid

In verschillende beleidsdocumenten worden al punten benoemd waar elektrisch vervoer en laadinfrastructuur raakvlakken mee heeft. In deze sectie is een beknopte samenvatting van de belangrijkste punten weergegeven. Deze punten komen uit de Verkeersvisie 2030, het parkeerbeleidsplan, het duurzaamheidsbeleid Eersel, Uitvoeringsprogramma duurzaamheid, de Toekomstvisie Eersel, en de mobiliteitsstrategie De Kempen.

Verkeer en vervoer

- Geldende principes voor verkeer en vervoer in de gemeente Eersel zijn:
    - Leefbaar, Verkeersveilig en Bereikbaar;
    - Toeristisch en Gastvrij;
    - Duurzaam en Innovatie;
- Het stimuleren van de fiets en e-bike heeft prioriteit;
- Deelvervoer en OV zijn gewenst waarbij OV een verbinding vormt tussen de 6 kernen.

Bereikbaarheid

- De aansluiting met MRE-regio is van primair belang. Een goede bereikbaarheid is essentieel;
- Er zijn plannen om in regionaal verband mobiliteitshubs te realiseren waarvan één in de buurt van de kern van Eersel;
- Verkeersveiligheid draagt bij aan de bereikbaarheid van de regio;
- Recreatie, toerisme en genieten van de natuur zijn belangrijk.

Energiebeleid

- Duurzame mobiliteit draagt bij aan het behalen van de energiedoelstellingen;
- Wel zorgt duurzame mobiliteit voor een toename van de elektriciteitsvraag;
- Duurzame mobiliteit kan bijdragen aan het ontlasten van netcongestie.

Algemeen

- De Kempische sfeer moet zo veel mogelijk behouden blijven;
- Er is ruimte voor innovatie;
- Eersel kiest voor een nadruk op duurzame mobiliteit in haar duurzaamheidsaanpak;
- Participatie en inspraak vindt in de gemeente Eersel plaats via de dorpsraden.

4.2 Energieopgave

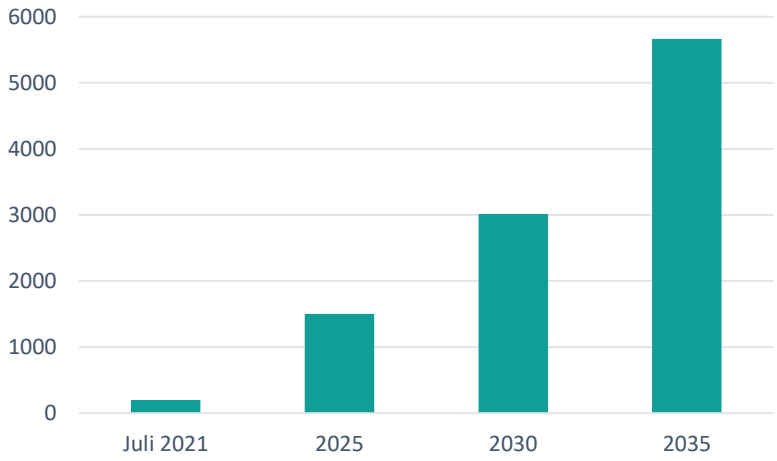
Het totale energieverbruik in de gemeente Eersel is ongeveer 1900 TJ (klimaatmonitor). Verkeer er vervoer zorgt voor ongeveer de helft van dit energieverbruik met een energiegebruik van 1000 TJ (klimaatmonitor). Kanttekening is dat dit voornamelijk wordt veroorzaakt door (doorreis)verkeer op de A67. Maar ook de verduurzaming van lokale mobiliteit kan dus leiden tot een grote vermindering van uitstoot.

4.3 Stand van zaken: cijfers

Het percentage geregistreerde elektrische personenvoertuigen in de gemeente Eersel is in 2021 2,7%. Dit is hoger dan het landelijk gemiddelde van 1,3% (KiM, 2020). Concreet gaat het in Eersel om 198 volledig elektrische voertuigen en 189 Plug in Hybride voertuigen. Deze worden voornamelijk opgeladen met private en semipublieke laadpalen bij bijvoorbeeld opritten van woningen en parkeerplaatsen bij bedrijven.

In 2021 staan er 14 publieke laadpalen in de gemeente Eersel enl kent het 36 semipublieke laadpunten en 1 semipubliek snellaadpunt (oplaadpalen.nl). Het aantal private laadpunten in Eersel is onbekend omdat deze niet geregistreerd worden. Er zijn wel prognoses gemaakt over het aantal private oplaadpunten, gebaseerd op aannames.

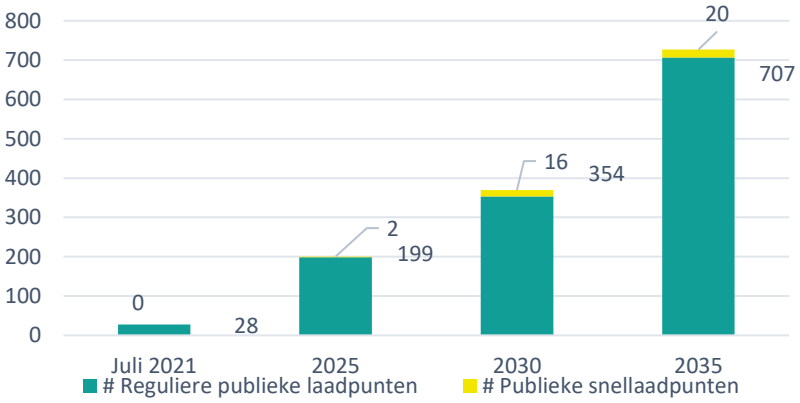
4.4 Prognose elektrisch vervoer en laadinfrastructuur



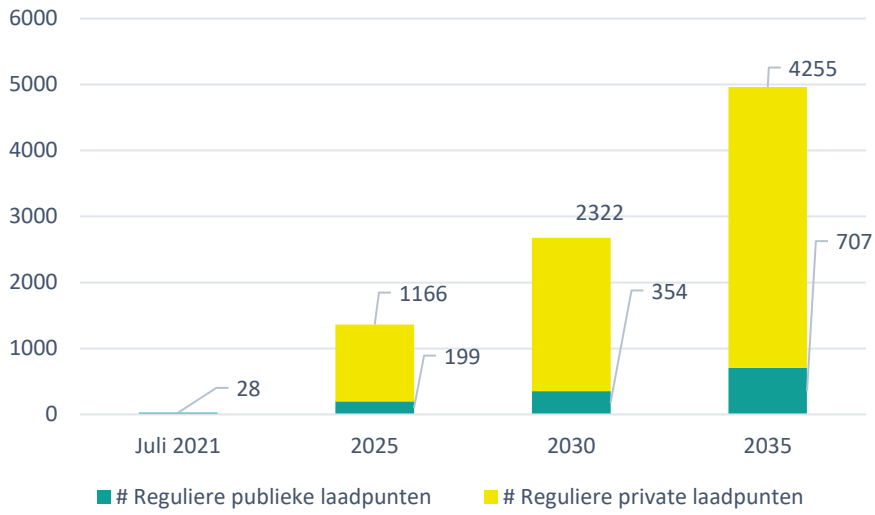
Geregistreerde elektrische personenauto's (BEV)

In de grafiek hiernaast is weergegeven wat de verwachting is van het aantal volledig elektrische auto's in de gemeente Eersel. Zoals te zien is gaat dat snel stijgen naar ongeveer 1500 volledig elektrisch auto's in 2025. In 2030 is dit aantal alweer verdubbeld naar ongeveer 3000. De stijging van het aantal elektrische personenauto's gaat dus ook in de gemeente Eersel erg snel.

In de grafiek hiernaast is weergegeven wat de verwachting is van het aantal publieke laadpunten dat nodig gaat zijn om de laadvraag aan te kunnen. Het gaat hier over laadpunten en niet over laadpalen (een laadpaald bestaat doorgaans uit 2 laadpunten).
In de grafiek is te zien dat er in 2021 28 laadpunten nodig zijn. In 2030 zijn er 354 laadpunten nodig.



Publieke reguliere- en snellaadpunten (personenauto's)



Publieke en private reguliere laadpunten (personenauto's)

In de grafiek hiernaast is de prognose van de stijging van het aantal reguliere publieke laadpunten en reguliere private laadpunten weergegeven. Snellaadpunten en niet reguliere laadpunten worden (bijvoorbeeld Verlengd Private Aansluiting (VPA)) in deze grafiek buiten beschouwing gelaten.

Wat opvalt aan deze grafiek is dat het grootste deel van de laadpunten op privaat terrein gerealiseerd gaat worden. Van alle laadpunten in de gemeente is in de toekomst slechts één op zes publiek toegankelijk. In verhouding met de landelijke cijfers is het aantal laadpunten op privaat terrein t.o.v. publieke laadpunten een stuk groter. Een mogelijke verklaring is dat veel woningeigenaren in de gemeente Eersel de mogelijkheid hebben om een privaat laadpunt te realiseren, bijvoorbeeld bij een oprit.

Vanwege het relatief grote aantal private laadpunten is het belangrijk dat de gemeente dit stimuleert en daarmee extra druk op de openbare ruimte voorkomt. Toch moeten er de komende 9 jaar ongeveer 160 publieke laadpalen gerealiseerd worden om aan de verwachtte vraag te voldoen. Het is hierbij van belang dat op gestructureerde wijze laadinfrastructuur wordt geplaatst en dat er rekening wordt gehouden met zowel de huidige situatie als de toekomst.

5. Beleidsuitgangspunten

In dit hoofdstuk staan de uitgangspunten die we hanteren in het beleid voor elektrisch vervoer en de plaatsing van laadinfrastructuur. Dit aan de hand van de kaders uit de Nationale Agenda

Laadinfrastructuur (NAL) en het provinciaal beleid. Daarbij houden we rekening met de Eerselse identiteit en situatie, onder andere als deel van de Kempengemeenschap. Deze uitgangspunten hebben als doel om richting te geven aan de concrete aanpak die wordt gehanteerd tot en met 2030.

5.1 We faciliteren de laadbehoeftes van verschillende gebruikers en typen voertuigen

Bij de plaatsing van laadinfrastructuur houden we er rekening mee dat verschillende gebruikers en doelgroepen kunnen laden en dat het aanbod zo veel mogelijk aansluit bij hun specifieke laadbehoeftes. We onderscheiden hierbij de volgende doelgroepen:

Inwoners van de gemeente Eersel moeten kunnen laden in de publieke ruimte wanneer ze zelf geen laadpunt op privaat terrein kunnen realiseren. Het is van belang dat alle inwoners elektrisch kunnen laden nabij hun huis om de transitie naar elektrisch vervoer niet in de weg te staan. Hierover meer bij de ladder van laden in sectie 5.2.

Forenzen hebben behoefte aan overdag laden in de buurt van hun werk. Dit is een interessante groep om te kijken naar koppeling met duurzame opwek en slim laden omdat er overdag in de regel een overschot is aan duurzaam opgewekte elektriciteit. We stimuleren de koppeling van vraag en aanbod om de druk op het elektriciteitsnet te verlichten.

Toeristen, recreanten en dagjesmensen hebben grofweg dezelfde behoefte als forenzen, alleen is de aanstroom van toeristen veel minder constant dan die van forenzen. Ook hebben forenzen vooral een laadbehoefte door de weeks, waar toeristen, recreanten en dagjesmensen vooral een laadbehoefte hebben in het weekend. In de gemeente Eersel is recreatie, toerisme en genieten van de natuur belangrijk. Daarom wil de gemeente ook voldoende laadinfrastructuur voorzien op plekken waar gerecreëerd wordt om deze doelgroep tegemoet te komen.

E-bikes en andere lichte elektrische voertuigen maken gebruik van een ander type laadinfrastructuur en de behoefte aan openbaar laden is kleiner, omdat ze over het algemeen thuis aan het stopcontact worden opgeladen. Wel is het goed om rekening te houden met de populariteit van deze voertuigen. De gemeente neemt geen actieve rol in het faciliteren van e-bikes en e-scooters. Wel denkt de gemeente mee wanneer er vraag is en de markt hierin wil voorzien omdat stimulering van de fiets een deel is van het duurzaamheidsbeleid van de gemeente Eersel.

Bestelwagens, taxi- en doelgroepenvervoer zullen hun laadbehoefte zo veel mogelijk op privaat terrein moeten realiseren. De verwachting is dat de laadvraag van deze groep, voornamelijk vanwege een toename in het aantal bestelwagens, sterk zal toenemen. We stimuleren deze groep om over te gaan op elektrisch vervoer, bijvoorbeeld bij vergunningverlening en aanbestedingen voor doelgroepenvervoer, of door een centraal punt te realiseren waar deze doelgroep kan laden. Deze groep kan ook gewoon gebruik maken van openbare laadvoorzieningen waar personenauto's gebruik van kunnen maken. We waken ervoor dat deze niet meer verkeer aantrekken en daarmee overlast veroorzaakt.

Openbaar busvervoer wordt geregeld door de provincie Noord-Brabant. Het busvervoer moet in 2025 volledig elektrisch zijn. De gemeente zal het gebruik van het openbaar vervoer stimuleren wanneer dit praktisch is en zoeken naar alternatieven, bijvoorbeeld deelvervoer, wanneer het openbaar vervoer slecht bereikbaar is. Deelvervoer kan bijvoorbeeld ingezet worden om vervoersarmoede te bestrijden wanneer OV beperkt beschikbaar is. Het streven van de gemeente Eersel is om de 6 kernen te verbinden door middel van een goede OV verbinding.

De elektrificatie van zwaar transport zal naar verwachting niet op grote schaal plaatsvinden tot 2030. Waarschijnlijk wordt daarbij ingezet op waterstof als duurzame alternatief. We volgen de ontwikkelingen en passen ons beleid daarop aan wanneer dit gewenst is.

Het is belangrijk om oog te hebben voor alle verschillende doelgroepen. Personenvervoer is echter de komende jaren veruit de grootste en belangrijkste doelgroep. Hier ligt dan ook de focus op in deze beleidsvisie.

5.2 We hanteren de ladder van laden en faciliteren een mix aan typen laadinfrastructuur

Een mix van laadinfrastructuur

Om te kunnen voorzien in de laadbehoefte van al deze doelgroepen realiseren we samen met inwoners, bedrijven en organisaties een mix van laadinfrastructuur. Deze mix bestaat uit private, semipublieke en publieke laadpalen. Aanvullend daarop zijn er snelladers en laadpleinen. Hieronder staat beschreven wat deze categorieën inhouden. In hoofdstuk 6 wordt beschreven hoe we omgaan met deze mix aan laadinfrastructuur.

Private laadpalen staan op privaat terrein van particulieren, bedrijven en organisaties. Private laadpunten staan dus bijvoorbeeld op de oprit of een parkeerterrein. Ook kan het zijn dat er een laadpunt aanwezig is op een terrein dat voor een selectieve groep toegankelijk is, bijvoorbeeld voor een appartementencomplex.

Semipublieke laadpalen staan op privaat terrein, maar zijn wel toegankelijk voor derden. Dit zijn bijvoorbeeld laadpalen bij een bedrijf met een openbare parkeerplaats bijvoorbeeld bij supermarkten. Locaties die slechts tijdelijk publiek toegankelijk zijn doordat ze bijvoorbeeld achter een slagboom staan vallen ook in deze categorie.

Publieke laadpalen staan in de openbare ruimte en zijn voor iedereen vrij toegankelijk. Iedereen met een elektrisch voertuig mag ze gebruiken. Bij een publieke laadpaal zijn altijd één of twee parkeervakken gereserveerd voor het laden van elektrische voertuigen. Wanneer aangeduid als laadplek mag je hier alleen staan als je ook daadwerkelijk aan het laden bent.

Snelladers laden met een vermogen van meer dan 50 kW, waardoor de batterij van de auto snel weer vol is. De lader heeft een zwaardere netaansluiting dan een regulier laadpunt. Door de kosten die verbonden zijn aan het realiseren van een snellader is het laadtarief bij een snellader vaak hoger dan dat van een regulier laadpunt. Snelladers zijn bedoeld als aanvulling op een netwerk van reguliere laadpunten. Wanneer de actieradius van een elektrisch voertuig niet genoeg is om op de bestemming te komen en er snel bijgeladen moet worden om weer op weg te kunnen. Snelladers voorzien is deze behoefte en zijn dan ook voornamelijk te vinden langs hoofdwegen.

Laadpleinen zijn clusters van laadpalen die bij elkaar staan. Ook laadpleinen hebben een eigen netaansluiting en zijn een aanvulling op een netwerk van reguliere laadpalen.

De ladder van laden

Bij de mix van laadinfrastructuur hanteren we de ladder van laden. Dit houdt in dat we allereerst aansturen op de realisatie van laadpunten op privaat en semipubliek terrein. We faciliteren dit waar nodig. De openbare ruimte is immers schaars en laadpunten op eigen terrein zijn vaak goedkoper en bieden meer laadzekerheid.

Daar waar bewoners en/of bedrijven zelf geen laadpunten kunnen realiseren, faciliteren we een laadpaal in de publieke ruimte. We streven naar effectieve uitrol door de markt. De gemeente plaatst zelf namelijk geen laadpalen, maar laat dit doen.

Naast de indeling private, semipublieke en publieke laadpunten zijn er ook nog andere oplossingen die niet in deze indeling te vangen zijn. Bijvoorbeeld de Verlengd Private Aansluiting (VPA) of een privaat laadpunt in de publieke ruimte. Deze vormen van laadpunten staan we in principe niet toe. Wij willen bijvoorbeeld geen kabel(goten) op/onder openbare groen en/of loopgedeelten.

5.3 We streven naar balans in laadvraag en het aanbod aan laadinfrastructuur

We streven naar een balans tussen de vraag en het aanbod van laadinfrastructuur. Hiervoor is het nodig om soms laadpalen te plaatsen die niet direct veel worden gebruikt, maar waarvan verwacht wordt dat dit op korte termijn wel gaat gebeuren. Het plaatsingsproces kost dermate veel tijd dat de stijgende groei niet bijgehouden kan worden zonder de sturen op plaatsing van laadpalen waar een laadvraag wordt verwacht. We verschuiven onze aanpak dus van een reactieve aanpak naar een proactieve aanpak, waarbij data en monitoring leidend zijn voor de locatiekeuze van laadpalen. We doen dit aan de hand van plankaarten. In de plankaarten wordt voor een bepaalde periode en op basis van data en prognoses vastgelegd waar proactief laadpalen gaan worden geplaatst.

Deze proactieve aanpak zorgt er ook voor dat er een netwerk van laadinfrastructuur ontstaat zodat er efficiënt gewerkt wordt aan voldoende laadinfrastructuur.

5.4 We zorgen voor een goede lokale en ruimtelijke inpassing van laadinfrastructuur

Bij de inpassing van laadpalen in de openbare ruimte zorgen we voor een goede aansluiting bij het geldende parkeerregime en bestaande beleidskaders.

We streven naar een goede ruimtelijke inpassing van laadinfrastructuur. De gemeente Eersel bestaat uit zes kernen met een Kempische uitstraling. We streven ten alle tijden naar behoud van het Kempische landschap. Dit doen we door rekening te houden met gebiedskenmerken. Ook streven we ernaar om laadpalen niet té prominent in het straatbeeld te plaatsen en om laadinfrastructuur te plaatsen waar deze de minste druk op de openbare ruimte geeft, bijvoorbeeld bij blinde zijgevels in plaats van voor de voordeur. Wel moeten laadpalen zichtbaar en vindbaar zijn.

Verder streven we ernaar dat laadinfrastructuur geen extra verkeer aantrekt dat leidt tot overlast. Laadpunten moeten niet op plekken worden geplaatst waar ze zorgen voor hinder wanneer verkeer naar het laadpunt onderweg is.

5.5 We betrekken onze inwoners, ondernemers, en overige stakeholders bij het opstellen van de plankaart

We vinden het belangrijk om inwoners te betrekken en mee te laten denken over geschikte locaties voor laadinfrastructuur. Inwoners hebben de meeste kennis over de lokale situatie en we nemen hun input mee bij het vaststellen van laadlocaties. Hiervoor vragen we naar hun mening over voorgestelde locaties of voorstellen voor alternatieve locaties. We benaderen inwoners via dorpsraden en verschillende communicatiekanalen. Er zal regelmatig gecommuniceerd worden over dit onderwerp.

Ook zien we het belang van het benaderen van bedrijven en organisaties om hen te betrekken bij het plaatsen van laadinfrastructuur en het stimuleren van elektrisch vervoer. We doen dit door in gesprek te gaan, te communiceren en informatie te verschaffen. We benaderen specifiek de bedrijventerreinen, winkeliers, woningbouwcorporaties, Zorgaanbieders en de recreatieve sector.

5.6 We bieden ruimte aan innovatie en pilots

De gemeente Eersel vindt het belangrijk om innovatie en pilots te stimuleren, innovatie is immers een speerpunt van verkeer en vervoer. Daarom stellen we geen voorwaarde aan de ontwikkeling van pilots. Dit staat het idee van innovatie en vernieuwende pilots namelijk in de weg. Door het weglaten van

kaders stimuleren we de markt en dagen we de markt uit om initiatief te nemen. Enkele innovaties en pilots die spelen of waarvan we verwachten dat ze eraan zitten te komen zijn:

Mobiliteitshubs
In de buurt van de kern van Eersel wordt mogelijk een regionale mobiliteitshub gerealiseerd waarbij verschillende mobiliteitstypen bij elkaar komen.

Deze mogelijke mobiliteitshub wordt onderdeel van een netwerk van lokale mobiliteitshubs die door de Kempengemeenten gezamenlijk gerealiseerd worden. Het doel van dit netwerk van hubs is om de Kempengemeenten beter te verbinden en om duurzaam vervoer te stimuleren. Deze hubs moeten de overstap vanuit de auto op openbaar vervoer, fiets of deelmobiliteit verbeteren. Elektrisch vervoer kan hierbij aansluiten, bijvoorbeeld door duurzame deelauto's beschikbaar te stellen op de hubs en/of laadinfrastructuur te plaatsen.

Slim laden
Bij slim laden wordt de snelheid van het opladen van de batterij van de elektrische auto aangepast aan de omgeving. Dit is handig voor verschillende toepassingen. Zo kan er op bepaalde tijden, wanneer het elektriciteitsverbruik hoog is, een lagere laadsnelheid worden toepast, bijvoorbeeld tussen 6 uur en 9 uur 's ochtends of kan de laadsnelheid verhoogd worden wanneer er veel duurzame elektriciteit beschikbaar is. Ook is het mogelijk om bijvoorbeeld minder snel te laden wanneer de auto niet binnenkort gebruikt hoeft te worden. Hiermee wordt het elektriciteitsnet ontlast.

Slim laden is een ontwikkeling die we als gemeente Eersel aanmoedigen en waarin we willen samenwerken met ontwikkelaars en initiatiefnemers uit de markt. Dit doen we onder andere medewerking te verlenen aan plannen om duurzame opwek van elektriciteit en laadvoorzieningen te koppelen. Zo zouden we graag de zonnepanelen die aanwezig zijn op het vastgoed van de gemeente koppelen aan laadinfrastructuur. Een koppeling met de doelgroep forenzen is daarbij logisch.

Deelmobiliteit
Deelmobiliteit betekent dat er door meerdere personen gebruik wordt gemaakt van een auto wanneer zij dat wensen. Deelvoertuigen zijn steeds vaker elektrische voertuigen. In stedelijke gebieden worden bijvoorbeeld netwerken van deelauto's gerealiseerd. De verwachting is dat deze ontwikkeling zich verplaatst naar meer landelijke gebieden waar deelauto's een aanvulling kunnen zijn op het openbaar vervoer en de bereikbaarheid van de regio op die manier kunnen vergroten.

5.7 We sluiten aan bij bredere ontwikkelingen in de gebouwde omgeving en mobiliteits- en energiesector

Laadinfrastructuur vormt slecht een onderdeel van de mobiliteits- en energietransitie. Het is daarom van belang om aan te sluiten bij deze maatschappelijke ontwikkelingen die momenteel gaande zijn. Hierbij moet specifiek aandacht besteed worden naar de koppeling van elektrisch vervoer met deelvervoer en met de koppeling van duurzame opwek van elektriciteit met laadinfrastructuur. Ook moet rekening gehouden worden met bestaande belemmeringen en oplossingen daarvoor, bijvoorbeeld netwerkcongestie.

6. Aanpak laden

In dit hoofdstuk wordt een doorvertaling gemaakt van de in hoofdstuk 5 beschreven uitgangspunten naar hoe in de gemeente Eersel omgegaan wordt met het plaatsen van laadpalen naar een plan van aanpak.

6.1 Publieke laadinfrastructuur

6.1.1 Plankaart

De gemeente plaatst zelf geen laadpalen in de openbare ruimte. Daarvoor werkt ze samen met een laadpalen exploitant. Tot en met 2024 wordt dit in de gemeente Eersel gedaan door Vattenfall omdat de gemeente meedoet aan de gezamenlijke concessie van de provincies Noord-Brabant en Limburg.

Proactieve uitrol van laadinfrastructuur wordt vormgegeven door het maken van plankaarten. Deze worden opgesteld aan de hand van data gedreven inzichten en prognoses voor de laadbehoefte. De gemeente is medeverantwoordelijk voor het bepalen van de locaties van publieke laadinfrastructuur, maar Vattenfall is verantwoordelijk voor de laadinfrastructuur zelf.

In de plankaart worden de locaties van proactieve laadpalen bepaald. Dit gebeurt aan de hand van prognoses en verwachtingen van waar in de toekomst een laadvraag zal ontstaan. Dit heeft meerdere voordelen. Het zorgt bijvoorbeeld voor een versnelling van het proces. Niet meer iedere aanvraag hoeft apart behandeld te worden, maar alle locaties kunnen in een keer het proces door zodat de uitrol planbaar en structureel uitgerold kan worden. Daarbij geven we inwoners de kans om mee te denken over de locaties van laadpalen. Aan de hand van de input van bewoners wordt de plankaart aangepast.

Bij het opstellen van de plankaart houden we rekening met algemeen geldende locatievoorwaarden, zoals:

- Dekkend raster. 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.
- Rekening houden met parkeerbeleid.

6.1.2 Verzamelverkeersbesluit

Inwoners en de gemeente krijgen de kans om te reageren op de plankaart tijdens een participatietraject. Daarna wordt er een verzamelverkeersbesluit genomen over de locaties in de plankaart. Dit betekent dat er een besluit genomen wordt voor alle locaties op de plankaarten tegelijkertijd. Daar kan nog bezwaar tegen worden ingediend. De wettelijke inzagetermijn is 6 weken.

6.1.3. Paal volgt auto

Naast proactieve uitrol met een plankaart is het ook mogelijk om als inwoners of werknemer een laadpaal aan te vragen wanneer deze niet op eigen terrein te realiseren is. Hierdoor heeft iedereen de mogelijkheid om te laden. Hiervoor gelden wel voorwaarden, zoals de onmogelijkheid om een laadvoorziening op eigen terrein te realiseren of de aanwezigheid van een (niet intensief gebruikte) publieke laadpaal dichtbij de woning van de aanvrager.

6.1.4. Strategische laadpalen plaatsen

Als laatste is het mogelijk binnen de huidige concessie dat de gemeente een laadpaal laat plaatsen op een locatie waar ze dat wenselijk acht. Bijvoorbeeld bij een mobiliteitshub of in een dorpskern waar nog geen laadpaal gerealiseerd is. Hierbij kunnen extra kosten in rekening worden gebracht door Vattenfall wanneer er in het volledige tweede jaar minder dan 2000 kWh aan stroom verbruikt is met twee laadpunten (1 laadpaal).

We streven ernaar strategische laadpalen te plaatsen op plekken waar we elektrisch vervoer willen stimuleren. Deze locaties zijn o.a:

- Bij de kernen waar nog geen publieke laadpaal aanwezig is.
- Op plekken waar veel toeristen komen en een laadvraag is.
- Op plekken waar deelmobiliteit gerealiseerd wordt.

6.2 Parkeren en laadlocaties

Het plaatsen van laadpalen heeft invloed op de parkeerdruk. Er worden geen parkeerplekken aan het arsenaal onttrokken maar worden wel minder multi-inzetbaar. Dit betekent in sommige gevallen dat het lastiger kan zijn om je fossiel aangedreven auto ergens kwijt te kunnen. Om draagvlak voor elektrisch rijden te behouden en zo min mogelijk weerstand te creëren moet daarom rekening gehouden worden met de spanning tussen laden en parkeren. Daarom hanteren we de volgende uitgangspunten met betrekking tot het plaatsen van laadpalen:

- We passen de ladder van laden toe, waarbij we aansturen op laadinfrastructuur op privaat terrein om de druk op de publieke ruimte zo klein mogelijk te houden.

- We voorkomen wildgroei van laadpalen door laadlocaties op elkaar af te stemmen. Dit gebeurt in de plankaart. Hierin wordt een balans van spreiding en clustering gezocht.

- We kijken waar combinaties tussen verschillende laadbehoeftes kunnen zorgen voor een kleinere hoeveelheid benodigde laadpalen.

- We laten laadvraag en aanbod zo goed mogelijk op elkaar aansluiten. Hierdoor is er een zo klein mogelijk overschot aan laadpalen, waardoor de parkeerdruk zo min mogelijk zal stijgen. We doen dit aan de hand van de prognoses en verwachtingen die gebruikt zijn om de plankaarten te maken, maar ook op basis van het gebruik van de laadpalen.

- Wanneer we een laadpaal laten plaatsen nemen we een verkeersbesluit voor het reserveren twee parkeervakken voor het laden van elektrische voertuigen. Soms effectueren we er maar één. Alleen wanneer de laadvraag op die laadpaal hoog is wordt ook het tweede parkeervak gereserveerd voor laden. Dit betekent dat het tweede vak gereserveerd wordt bij een gebruik van meer dan 3500 kWh per jaar of bij meer dan 5 gebruikers per maand op jaarbasis.

- Een laadplek in de publieke ruimte wordt nooit gereserveerd voor een specifieke e-rijder en is altijd openbaar toegankelijk.

- We stimuleren deelvervoer door onder andere pilots op dit gebied aan te moedigen voor kansrijke locaties.

- We streven ernaar om compacte wijken met een hoge parkeerdruk en geen private parkeer- en laadmogelijkheden in hun laadbehoefte te voorzien door middel van geclusterde laadpunten. Dit doen we wanneer er volgens paal volgt auto wel een laadpunt toegewezen kan worden aan de hand van de geldende voorwaarden, maar er geen laadpunt gerealiseerd kan worden op 300m afstand.

Snelladen

Snelladers voorzien maar in een klein deel van de laadbehoefte, maar vergroten wel de laadzekerheid. Uit onderzoek van TNO blijkt dat voor personenauto's slechts 15% van de stroom wordt geladen met een snellader. We laten de ontwikkeling van snellaadpunten over aan de markt. Snellaadpunten worden meestal ontwikkeld langs snelwegen. Door de ligging van de A67 door de gemeente Eersel zijn er logische plekken voor snelladers langs deze verkeersader. We denken specifiek aan Meerheide 1 vanwege de aanwezigheid van transportbedrijven en bij de mobiliteitshub die mogelijk in de toekomst gerealiseerd gaat worden.

Kaders waar snelladers aan moeten voldoen:

- Zoveel mogelijk realiseren langs de doorstroomassen zoals de A67 en provinciale wegen. Hier is de meeste vraag naar snellaadpunten en zorgen ze voor minder druk op de openbare ruimte.
- Goede ruimtelijke inpasbaarheid om de druk op de openbare ruimte zoveel mogelijk te beperken.
- Geen extra (zwaar) verkeer aantrekken, vooral niet in woonwijken en centra, waar dit overlast veroorzaakt. Ook hierom sturen we op de plaatsing van snellaadpunten langs hoofdwegen. De plaatsing van snellaadinfrastructuur langs hoofdwegen wordt voornamelijk aangepakt op regionaal en provinciaal niveau.
- Goede afstemming met netbeheerder. Wanneer er locaties zijn waar mogelijk een snellaadpunt geplaatst gaat worden dan is het van belang om dit af te stemmen met de netbeheerder. Een snellader vraag om een grotere aansluiting dan een reguliere laadpaal. Vanwege problemen met netcongestie moet dit in een vroeg stadium worden afgestemd om zeker te zijn dat de locatie ook geschikt is voor een snellader.

Naast deze publieke snelladers kunnen er ook snelladers op privaat terrein gerealiseerd worden. De gemeente vindt dat ook wenselijk (laadladder). In deze gevallen adviseren we om zoveel mogelijk rekening te houden met bovenstaande punten. Ook moedigen we een koppeling met duurzame opwek van energie aan.

6.3 Laadpleinen

Als alternatief of aanvulling voor een netwerk van verspreidde laadpalen kan er gekozen worden om een laadplein te realiseren. Een laadplein bestaat uit 8 laadpunten of meer. Er zijn verschillende redenen waarom een laadplein op sommige locaties geschikter kan zijn dan losse laadpalen:

1. De vindbaarheid van de laadpunten wordt vergroot en het vergroot de laadzekerheid.
2. Soms is het niet mogelijk, vanwege gebrek aan parkeerplaatsen bijvoorbeeld, om voldoende laadpalen te plaatsen verspreid over de wijk. Een laadplein kan zorgen dat er toch voldoende laadgelegenheid is in de buurt.
3. Wanneer een combinatie van verschillende functies zorgt voor een lokaal hoge laadvraag, bijvoorbeeld bij een mobiliteitshub, dan kan een laadplein hierin voorzien.

Eisen waaraan een laadplein moet voldoen:

- De laadpleinen moeten een centrale ligging hebben
- Er moet ruimte zijn voor uitbreiding van het laadplein wanneer hier behoefte aan ontstaat. Een laadplein hoeft niet direct te bestaan uit veel laadpalen. Er kan gestart worden met een plein van bijvoorbeeld 4 laadpalen om deze vervolgens uit te breiden met de toenemende laadvraag.
- Goede afstemming met de netbeheerder. Wanneer er locaties zijn waar een laadplein een goede oplossing vormt dan is het van belang om dit in een vroeg stadium af te stemmen met de netbeheerder. Een laadplein vraag om een grotere aansluiting dan een enkele laadpaal. Vanwege problemen met netcongestie moet dit in een vroeg stadium worden afgestemd om zeker te zijn dat de locatie ook geschikt is voor een laadplein.

Laadpleinen kunnen ook bijdragen aan een dynamisch netwerk in de vorm van slim laden. Door te laden wanneer er voldoende stroom is en niet te laden wanneer dit niet beschikbaar is kan een laadplein met elektrische voertuigen fungeren als een buffer voor het elektriciteitsnetwerk. Met individuele laadpalen is dit lastiger. Daarnaast kunnen laadpleinen de elektriciteit onderling beter met afstemmen door middel van smart-charging.

6.4 Deelmobiliteit en openbaar vervoer

Er bestaat een sterke link tussen deelmobiliteit en elektrisch vervoer. Elektrische deelmobiliteit kan gerealiseerd worden met elektrische auto's, maar ook elektrische fietsen of scooters behoren tot de opties. We faciliteren de opties waar de markt mee komt maar stimuleren daarbij duurzame varianten. Dit doen we door mee te werken met locaties voor elektrische deelmobiliteit. Concreet betekent deze koppeling dat er op specifiek daarvoor aangewezen locaties een laadpunt of meerdere laadpunten gerealiseerd kunnen worden voor deelauto's.

Omdat de inpassing en geschiktheid van deelmobiliteit afhankelijk is van de specifieke situatie stellen we geen kaders aan de initiatieven waar de markt mee komt. Dit is elke keer maatwerk.

Interessante locaties voor deelvervoer zijn:

- Deelmobiliteit in de mobiliteitshubs wordt regionaal opgepakt in samenwerking met de Kempengemeenten.
- Bij centrale locaties in de buurt van de dorpskernen. Dit vergroot de bereikbaarheid van de dorpskern en er zijn voldoende inwoners in de buurt die er gebruik van kunnen maken, zeker wanneer er een netwerk van deelmobiliteit bestaat tussen de kernen.
- Op bedrijventerreinen. Deelmobiliteit is een goede manier om als bedrijf te verduurzamen en de bereikbaarheid van je bedrijf te vergroten. Bedrijventerreinen zijn vaak al goed bereikbaar, maar niet altijd via het OV. Deelmobiliteit is een goed alternatief hiervoor.
- Bij nieuwe woningbouw. Door deelmobiliteit aan te bieden bij nieuwe woningbouw kan er ruimte gemaakt worden voor andere ontwikkelingen, bijvoorbeeld vergroening. Één deelauto kan meerdere auto's vervangen, wat zorgt voor een verlaging van de parkeerdruk.
- Bij haltes voor openbaar vervoer. Met het openbaar vervoer is niet alles goed te bereiken. Op die plekken waar niet gemakkelijk met het openbaar vervoer gereisd kan worden zetten we in op de beschikbaarheid van deelmobiliteit.

6.5 Koppeling met duurzame opwek van elektriciteit

De gemeente Eersel faciliteert en stimuleert slim laden. Dit doen we door kaarten van de locatie van zonnepanelen op het maatschappelijk vastgoed van de gemeente beschikbaar te stellen wanneer initiatiefnemers hierom vragen. We werken mee aan de combinatie van duurzame opwek en laadvoorzieningen.

6.6 Samenwerken

Het grootste deel van de laadbehoefte moet voorzien worden op privaat terrein. De gemeente kan niet voorzien in deze laadbehoefte, maar ziet wel kansen en mogelijkheden voor inwoners, bedrijven en de markt om hierop in te spelen. Dit kan bijvoorbeeld gedaan worden voor woningcorporaties, VvE's, bedrijven en toeristische locaties en recreatielocaties. We willen initiatiefnemers stimuleren om aan de slag te gaan met eigen laadlocaties.

6.6.1. VvE's en woningcorporaties

VvE's en woningcorporaties kunnen laadpunten realiseren op collectief privaat terrein. We stimuleren dit door kennis te delen om elektrisch rijden mogelijk te maken voor mensen die woonachtig zijn in een complex dat beheerd wordt door een VvE of woningcorporatie. Vaak is het echter lastig om een laadpaal in een appartementencomplex met VvE te ontwikkelen door de lastige besluitvorming die hieraan vastzit, het gedeelde eigendom van de grond of een gebrek aan kennis. De gemeente Eersel wil deze doelgroepen ondersteunen met informatie en kennis om toch laadpalen te realiseren. Het is voor bewoners van VvE complexen die op privaat terrein een parkeervoorziening hebben en daar in principe een laadpunt kunnen realiseren niet mogelijk om een laadpaal aan te vragen via het 'paal volgt auto' principe.

6.6.2. Energy Performance of Buildings Directive (EPBD III)

Volgens het bouwbesluit is het verplicht om bij nieuwbouw of grootschalige renovatie van woningbouw waar meer dan 10 parkeervakken op particulier terrein worden aangelegd bij elk parkeervak leidinginfrastructuur aan te leggen. Hierdoor wordt het gemakkelijker om laadinfrastructuur te realiseren in de toekomst. Bij nieuw te bouwen utiliteitsgebouwen met meer dan 10 parkeervakken moet dit bij 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.

6.6.3. Ondernemers bij recreatiepunten

In de gemeente Eersel is veel toerisme. Veel bezoekers komen er recreëren in het buitengebied. We moedigen het gebruik van elektrisch vervoer aan door op deze locaties laadvoorzieningen te faciliteren. Zo sturen we op de plaatsing van laadpalen voor elektrische auto's op plekken waar elektrisch vervoer van toerisme zich concentreert. Dit is onder andere bij parkeerplaatsen bij recreatiegebieden, zoals bij een camping.

TELEFOONNUMMER:
(0497)531300

BEZOEKERSADRES:
Dijk 15, 5521 AW Eersel

E-MAILADRES:
Gemeente@eersel.nl