



Laadplan gemeente Heusden

Elektrisch laden voor personenauto's en bestel- en vrachtvoertuigen

Inhoud

1.	Inleiding	3
1.1	Beleidsmatige context en aanleiding	3
1.2	Leeswijzer	4
2.	Huidige situatie en beleid.....	5
2.1	Huidige situatie laadinfrastructuur	5
2.2	Energietransitie en netcongestie	5
2.3	Ruimtelijke ontwikkeling en gebiedsgericht werken	6
2.4	Relatie met andere beleidsvelden	6
3.	Ontwikkelingen in laadinfrastructuur en mobiliteit	9
3.1	Ontwikkelingen laadinfrastructuur	9
3.2	Ontwikkelingen elektrische voertuigen	10
3.2.1	Personenauto's	10
3.2.2	Bestel- en vrachtvoertuigen.....	12
4.	Uitgangspunten	13
5.	Aanpak.....	18
5.1	Laadinfra voor personenauto's.....	18
5.1.1	Laadpunten in de private en semipublieke ruimte voor personenauto's..	18
5.1.2	Laadpunten in de publieke ruimte voor personenauto's.....	19
5.1.3	Participatie publieke laadpalen	20
5.1.4	Parkeerdruk.....	20
5.1.5	Gebiedsgerichte aanpak	21
5.1.6	Verlengde private aansluitingen (VPA).....	22
5.1.7	Snelladen	23
5.1.8	Samenvatting keuzes laadinfra voor personenauto's.....	25
5.1.9	Handhaving.....	26
5.2	Laadinfra voor bestel- en vrachtvervoer	27
5.2.1	Laadinfra op bedrijventerreinen voor bestel- en vrachtvervoer	27
5.2.2	Laadinfra in de woonwijken en centra voor bestel- en vrachtvervoer.....	28
5.2.3	Samenvatting keuzes laadinfra voor bestel- en vrachtvoertuigen	29
5.3	Schoon en emissieloos bouwen	30
5.4	Innovaties	30

5.5 Communicatie	31
Bijlage I: Algemene en gemeente specifieke plaatsingscriteria voor Heusden	32

1. Inleiding

De afgelopen jaren is het aantal elektrische auto's in Nederland flink toegenomen. Deze stijging is ook te zien in de gemeente Heusden. Bovendien zal deze groei de komende jaren alleen maar gaan toenemen. In 2024 was ruim één op de drie nieuw verkochte auto's elektrisch, en in 2030 moeten alle nieuw verkochte auto's emissieloos zijn. De transitie zal voornamelijk elektrisch zijn, aangezien alternatieven zoals waterstofvoertuigen onvoldoende geschikt zijn voor grootschalige inzet binnen zowel het personenvervoer als het zware transport.

De groei van het aandeel elektrische voertuigen is de afgelopen jaren gestimuleerd door onder andere fiscale voordelen, maar de markt speelt ook een rol. Het aanbod aan betaalbare elektrische modellen groeit snel en de actieradius van voertuigen neemt toe, wat de aanschaf aantrekkelijker maakt. Dit geldt ook voor elektrische bestelwagens, voertuigen voor taxi- en doelgroepenvervoer en andere bedrijfsvoertuigen waaronder vrachtwagens. Al deze voertuigen moeten laden, waardoor de vraag naar voldoende, betaalbare en betrouwbare laadinfrastructuur enorm stijgt. Ondertussen neemt de druk op het elektriciteitsnetwerk flink toe. Om deze groeiende vraag het hoofd te bieden en in goede banen te leiden, is het belangrijk een laadplan op te stellen dat rekening houdt met alle bijbehorende uitdagingen.

1.1 Beleidsmatige context en aanleiding

Met dit laadplan beschrijven we de koers van de gemeente Heusden ten aanzien van laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen. Deze koers helpt ons bij het maken van keuzes over waar we welke laadvoorzieningen willen toestaan, stimuleren of realiseren. Daarbij is ook vastgelegd welke rol de gemeente inneemt: van faciliterend tot regisserend of zelfs actief uitvoerend.

In de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) is vastgelegd dat laadinfrastructuur geen belemmering mag vormen voor de uitrol van elektrisch vervoer en dat gemeenten een sleutelrol vervullen bij het faciliteren hiervan. Alle gemeenten hebben zich via de VNG verbonden aan de NAL, en daarmee hebben gemeenten zich gecommitteerd aan de doelstellingen die hieruit voortvloeien. Een andere belangrijke doelstelling is het opstellen en uitvoeren van een integraal laadplan, door de gemeente.

Het opstellen van een laadplan is dus niet vrijblijvend. In Heusden stellen we het laadplan echter niet alleen op om aan deze landelijke afspraken te voldoen. We zien het laadplan als een praktische vertaling die aansluit bij de situatie en schaal van de gemeente Heusden en de behoefte van onze inwoners en ondernemers, die echt gaat helpen in de uitvoering.

Op dit moment is elektrisch rijden en laadinfrastructuur in de gemeente Heusden opgenomen in enkele overkoepelende beleidsdocumenten, maar ontbreekt het aan een separate en integrale aanpak voor de gemeente. Vandaar dat we als gemeente Heusden

dit laadplan opstellen. Hierbij gaat het om het laden van elektrische auto's en bedrijfswagens. Fietsen en vaartuigen zijn niet meegenomen, omdat deze een totaal andere laadbehoefte hebben.

In dit laadplan beschrijven we, op basis van relevante ontwikkelingen en landelijke kaders, de ambitie van Heusden op de lange termijn, waarbij we een duidelijke link leggen met andere relevante beleidsterreinen. We kijken hierbij concreet door naar 2030, en hanteren 2045 als stip op de horizon.

Vanuit de NAL moet het laadplan elke twee jaar geëvalueerd worden. Bij de evaluatie wordt onder andere gekeken naar de actualiteit van de gehanteerde prognoses, eventuele nieuwe ontwikkelingen, maar ook de stand van zaken ten aanzien van de publieke laadinfrastructuur. Het periodieke evaluatiemoment gebruiken we om het laadplan zo nodig bij te stellen en het uitvoeringskader voor de volgende periode vorm te geven.

1.2 Leeswijzer

In de volgende hoofdstukken beschrijven we het integrale laadplan meer in detail. In hoofdstuk 2 beschrijven we allereerst de huidige situatie van laadinfrastructuur. Bovendien behandelen we relevante beleidstukken die als basis dienen voor dit laadplan. Hoofdstuk 3 kijkt vooruit naar de ontwikkelingen in laadinfrastructuur, zoals slimme technieken maar ook prognoses voor aantallen laadpalen en elektrische voertuigen. In hoofdstuk 4 worden onze uitgangspunten benoemd, welke we in hoofdstuk 5 verder uitwerken in de aanpak.

2. Huidige situatie en beleid

2.1 Huidige situatie laadinfrastructuur

De afgelopen jaren hebben we gewerkt aan een dekkend basisnetwerk van reguliere openbare laadpunten, vooral gericht op elektrische personenauto's. Dit heeft ertoe geleid dat bijna iedere inwoner inmiddels binnen 300 meter loopafstand een publieke laadpaal ter beschikking heeft. Elke publieke laadpaal beschikt over twee laadpunten. Door deelname aan de collectieve aanpak en concessies van de provincies Noord-Brabant en Limburg voor publieke laadinfra profiteren wij van uniformiteit en schaalvoordelen. In de huidige samenwerkingsaanpak (vanaf medio 2024) zijn we overgestapt op een meer proactieve en datagestuurde uitrol: alle potentiële geschikte laadlocaties die gerealiseerd kunnen worden tot 2030 zijn in kaart gebracht. Zodra op basis van gebruiksdata wordt geconstateerd dat er behoefte is aan extra laadpunten worden op deze locaties nieuwe laadpalen geplaatst. Deze locaties worden gefaseerd voorzien van laadpalen, met oog voor een goede balans tussen vraag en aanbod en het tijdig kunnen voorzien in de laadbehoefte.

Aanvullend op het door ons gerealiseerde netwerk van publieke reguliere laadpunten (AC) worden door private partijen ook publiek toegankelijke snellaadpunten (DC) aangelegd. Halverwege 2025 beschikt Heusden over 402 reguliere (semi)publieke laadpunten. Eind 2024 waren daarnaast twaalf snellaadpunten beschikbaar.

2.2 Energietransitie en netcongestie

Elektrisch vervoer is een belangrijk onderdeel van de energietransitie. Tegelijkertijd neemt de druk op het elektriciteitsnet toe door de groeiende elektrificatie van mobiliteit, verwarming en bedrijvigheid, en door de terug levering van zelfopgewekte elektriciteit aan het net. Ook in Noord-Brabant zien we dat netcongestie steeds vaker optreedt en dat aanvragen voor grootverbruikaansluitingen te maken hebben met oplopende wachttijden of zelfs helemaal niet meer worden aangesloten. Hierdoor moet de ontwikkeling van laadinfrastructuur vooral binnen de bestaande netcapaciteit plaatsvinden. Hoewel het laagspanningsnet nu nog ruimte biedt, vraagt ook dit om zorgvuldige keuzes. Het is een kwestie van tijd voordat ook hier wachttijden ontstaan voor nieuwe aansluitingen. Momenteel werkt de Autoriteit Consument & Markt (ACM) aan een nieuw maatschappelijk prioriteringskader voor kleinverbruikaansluitingen. Dit kader zal naar verwachting uitgaan van een wachtrijstelsel voor zowel groot- als kleinverbruikers in geval van netcongestie. Door deze aanpassingen komen publieke laadpalen vermoedelijk achteraan in de wachtrij te staan, waardoor zij bij congestie mogelijk niet langer worden aangesloten.

Elektrisch vervoer kan echter óók deel van de oplossing zijn. Door slim te laden kan de belasting van het net worden gespreid en kan het gebruik van duurzaam opgewekte

energie beter worden benut. Daarnaast werken we toe naar een betere lokale afstemming tussen opwek en verbruik, zodat het elektriciteitsnet wordt ontlast en duurzame energie efficiënt kan worden ingezet. Op termijn kan de inzet van elektrische voertuigen bovendien bijdragen aan flexibiliteit in het energiesysteem, wanneer voertuigen en laadpunten hierop zijn ingericht (doormiddel van bi-directioneel laden) en de randvoorwaarden vanuit wet- en regelgeving worden ingevuld.

2.3 Ruimtelijke ontwikkeling en gebiedsgericht werken

Ruimtelijke ambities en beperkingen in Heusden beïnvloeden de keuzes die we maken over laadinfrastructuur en vormen daarmee een belangrijk kader voor het beleid. In de kernen is het bijvoorbeeld ingewikkelder om nieuwe publieke laadinfrastructuur te plaatsen dan in de buitengebieden. Dit vraagt om een zorgvuldige afweging van functies in de openbare ruimte.

We hanteren een gebiedsgerichte benadering bij het uitbreiden van het laadnetwerk, waarbij we rekening houden met de kenmerken en behoeften van verschillende gebieden. Daarom houden we rekening met verschillen tussen de kernen en het buitengebied. Daarnaast maken we onderscheid in aanpak tussen verschillende wijken, zoals nieuwbouwwijken, wijkaanpak locaties, en bestaande wijken.

2.4. Relatie met andere beleidsvelden

Het ontwikkelen van een laadplan sluit aan bij verschillende andere plannen, visies en ontwikkelingen in Heusden. Hieronder vatten we het belangrijkste samen:

Heusden Straks Kompas

In dit document, het ‘Heusden Straks Kompas; de basis’, leggen we uit waar we nu staan en wat we willen bereiken voor de toekomst van onze gemeente. We hebben de belangrijke visies en richtlijnen verzameld die ons helpen bij onze keuzes. Hierin is ook opgenomen dat we nieuwe technologieën omarmen en duurzame vervoerswijzen stimuleren.

Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan

Dit document is opgedeeld in twee delen. De mobiliteitsvisie (deel 1), en het mobiliteitsplan (deel 2). Eén van de uitgangspunten van de mobiliteitsvisie is dat onze inwoners en bezoekers overal en altijd op loopafstand hun elektrische auto kunnen opladen. Hiervoor zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd in het mobiliteitsplan:

- Iedere inwoner vindt op ieder moment binnen 300 meter een vrije laadplaats.
- Elk parkeerterrein met 20 parkeerplaatsen of meer heeft minimaal één laadpaal.
- Openbare laadpalen in woonwijken plaatsen we zoveel mogelijk op een centrale parkeervoorziening in de wijk.

- Conform de Europese Richtlijn Energieprestatie van Gebouwen (EPBD IV):
 - Worden bij woongebouwen met meer dan tien parkeervakken op hetzelfde terrein voor elk parkeervak leidinginfrastructuur (loze leidingen) aangelegd voor de aanleg van laadpunten. Dit geldt voor nieuwe woongebouwen en voor bestaande woongebouwen die ingrijpend worden gerenoveerd.
 - Wordt bij utiliteitsgebouwen met meer dan tien parkeervakken op hetzelfde terrein minimaal één laadpunt voor de hele parkeergelegenheid worden aangelegd. Ook wordt er leidinginfrastructuur (loze leidingen) aangelegd voor één op de vijf parkeervakken. Dit geldt voor nieuwe utiliteitsgebouwen en voor bestaande utiliteitsgebouwen die ingrijpend worden gerenoveerd.
 - Bij bestaande utiliteitsgebouwen met meer dan twintig parkeervakken op hetzelfde terrein is vanaf 2025 minimaal één laadpunt aangelegd.

Nationale Agenda Laadinfrastructuur

Heusden maakt deel uit van NAL-regio Zuid (RAL-Zuid). De NAL blijft het nationale kader waarbinnen gemeenten, provincies, netbeheerders en het Rijk samenwerken aan een robuust en toekomstbestendig laadnetwerk. In 2023 zijn nieuwe samenwerkingsafspraken vastgelegd tussen het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), de NAL-regio's en netbeheerders, met meer focus op netbewust laden, logistieke laadvraag en samenwerking rond netimpact. Dit laadplan is gebaseerd op die afspraken, zoals uitgewerkt in het regionale plan RAL-Zuid 2025–2030.

Convenant Schoon en Emissieloos Bouwen

Het Convenant Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB) is een afspraak tussen overheden en marktpartijen met als doel de bouwsector te verduurzamen door het gebruik van schoner en emissievrij bouw materieel. Heusden is hierbij aangesloten.

Energiestrategie Heusden

De Energiestrategie Heusden komt voort uit de Visie Duurzame Ontwikkeling Heusden 2023-2040, waarin de stijgende behoefte aan laadpunten wordt genoemd. In de Energiestrategie Heusden wordt de strategie van ons als gemeente beschreven voor de overstap van fossiele brandstoffen naar duurzame energie. Onderdeel hiervan is het slim gebruik van het elektriciteitsnet door middel van bijvoorbeeld slim laden, of het lokaal gebruiken van energie voor snellaadstations. We staan open voor nieuwe oplossingen. We werken met experimenten/pilots en durven fouten te maken.

Heusden hanteert drie principes als leidraad voor de koers en keuzes van de energietransitie:

- Lokaal – iedereen mag en kan meedoen. Bij initiatieven die bijdragen aan de energietransitie is minimaal 50%, maar idealiter meer lokaal eigenaarschap het uitgangspunt;
- Haalbaar – uitvoerbaar en inpasbaar naast andere opgaven;
- Betaalbaar – streven naar oplossingen met de laagste kosten.

3. Ontwikkelingen in laadinfrastructuur en mobiliteit

3.1 Ontwikkelingen laadinfrastructuur

De technische ontwikkelingen van laadinfrastructuur gaan hard. Zo is het mogelijk om met steeds hogere vermogens te laden, maar ook om bijvoorbeeld slim te laden. Om de groei van laadinfrastructuur te kunnen blijven faciliteren, ondanks toenemende netcongestie, wordt steeds meer ingezet op slim- en netbewust laden. Slim laden houdt in dat laadsessies actief worden afgestemd op factoren zoals netbelasting, tarieven en het aanbod van duurzame energie. Denk hierbij aan het spreiden van laadsessies over de dag of het tijdelijk verlagen van het laadvermogen. Een specifieke toepassing hiervan is netbewust laden: hierbij wordt het laden actief afgestemd op het beschikbare vermogen op het elektriciteitsnet. Dit maakt het mogelijk om ook in drukbezette gebieden nog laadpunten toe te voegen, zonder overbelasting van het net.

Bij bidirectioneel laden kunnen elektrische voertuigen niet alleen stroom opnemen, maar ook terugleveren aan het net of aan een gebouw. Deze technologie maakt het mogelijk om tijdelijke energieoverschotten op te slaan in voertuigen en op een later moment te gebruiken. Zo kunnen elektrische voertuigen (EV's) bijdragen aan het balanceren van het elektriciteitsnet of aan energiebeheer op gebouwniveau. Hoewel de toepassing nu nog beperkt is, verwachten we de komende jaren een toename in pilots en schaalvergroting, mits voertuigen, laadpunten én regelgeving hiervoor geschikt worden gemaakt.

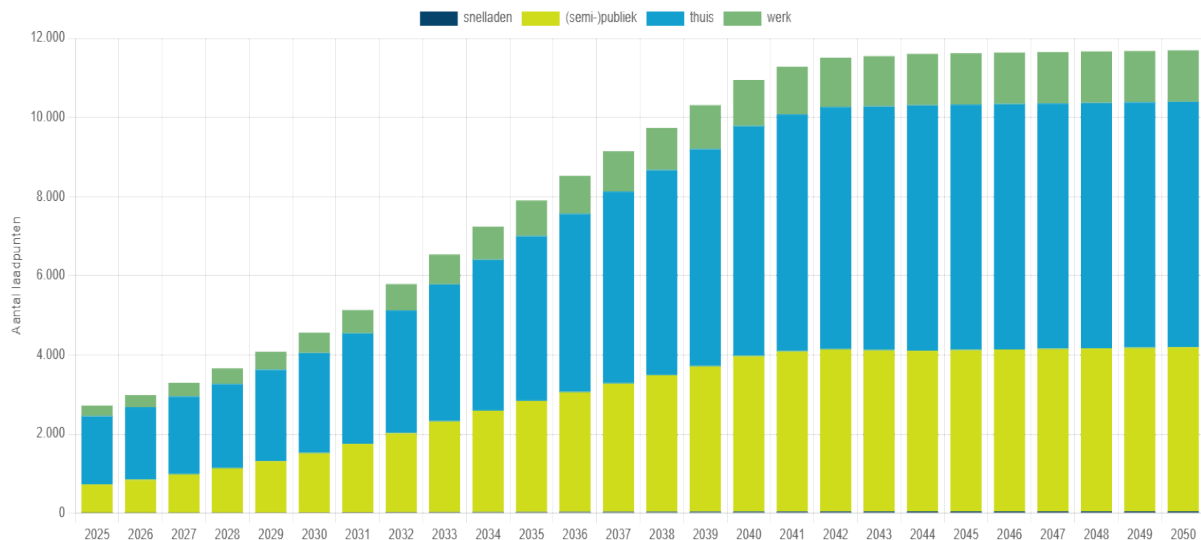
Grootverbruik aansluitingen hebben vaak meer capaciteit dan er dagelijks wordt benut. In de toekomst ontstaan meer mogelijkheden om deze aansluitingen te voorzien van en/of te delen met laadpunten. Netbeheerders ontwikkelen hiervoor nieuwe contractvormen die flexibeler omgaan met het gebruik van vermogen, zoals capaciteitsbeperkingen op specifieke momenten. Het efficiënter omgaan met de bestaande aansluitingen en het delen van laadpunten op privaat terrein op de bedrijventerreinen stimuleren we binnen de gebiedsaanpakken.

Niet alleen de technische ontwikkelingen gaan hard, ook het aantal laadpunten stijgt sterk. Volgens de NAL monitoring staan er in juni 2025 in de gemeente:

- 242 reguliere publieke laadpunten (< 22 kW)
- 160 reguliere semi-publieke laadpunten (< 22 kW)
- 12 (semi-)publieke snellaadpunten (> 50 kW)

Het landelijke kennis- en innovatiecentrum ElaadNL publiceert regelmatig prognoses op basis van verschillende scenario's. Volgens deze prognoses stijgt de behoefte aan

(semi-)publieke reguliere laadpunten in Heusden van de huidige 402 (optelsom van regulier publiek en semi-publiek) naar ruim 1.500 punten in 2030 en ruim 4.100 in 2050. Tegelijkertijd neemt ook het aantal laadpunten op privaat terrein (bij inwoners en bedrijven) naar verwachting sterk toe. Er is echter geen zicht op het huidige aantal private laadpunten, aangezien dit niet geregistreerd wordt. De prognoses voor Heusden zijn weergegeven in Figuur 1.



Figuur 1: Laadmix prognoses volgens het midden scenario van de ElaadNL Outlooks voor personenvervoer

Het betreft hier prognoses en de werkelijke aantallen en de snelheid kunnen afwijken van deze voorspellingen. Het is echter duidelijk dat de opgave groot is en dat we hierop moeten anticiperen en met een doordachte aanpak moeten komen.

Als gemeente willen we de groei en ontwikkeling van elektrische mobiliteit en de daarbij horende vraag naar laadinfrastructuur zo efficiënt mogelijk ondersteunen. Dat betekent dat we proactief inspelen op de verwachte groei zonder ons vast te pinnen op daadwerkelijke aantallen. De prognoses geven ons richting en we streven naar balans in vraag en aanbod.

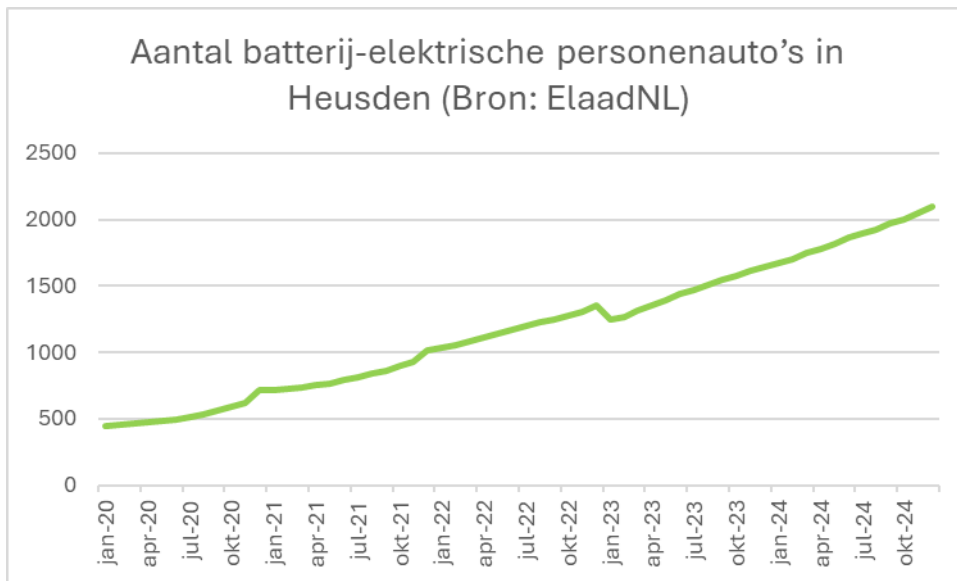
3.2 Ontwikkelingen elektrische voertuigen

Leidend voor de laadbehoefte, is de snelheid van transitie naar zero-emissie mobiliteit en de mate waarin deze met batterij-elektrische voertuigen wordt ingevuld. In deze paragraaf sommen we de marktontwikkelingen op voor personenauto's, bestel- en vrachtvoertuigen.

3.2.1 Personenauto's

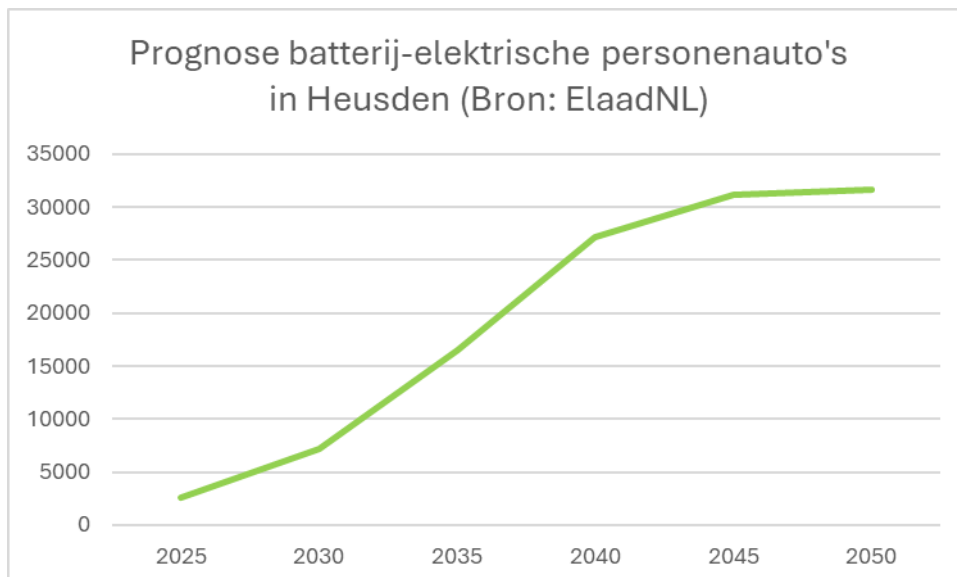
Het aantal elektrische voertuigen groeit snel in Nederland, en zo ook in Heusden. Eind 2024 reden er zo'n 2100 batterij-elektrische personenauto's in Heusden, terwijl dit vijf

jaar eerder rond de 440 lag (Bron: ElaadNL). Deze groei is weergegeven in onderstaande grafiek.



Figuur 2: Groei van het aantal EV's in Heusden

Mede doordat in Nederland vanaf 2030 alle nieuwe verkochte personenauto's elektrisch moeten zijn, zal deze groei zich de komende jaren ook flink voortzet. De prognoses voor het aantal elektrische personenauto's in Heusden is te zien in onderstaande grafiek.

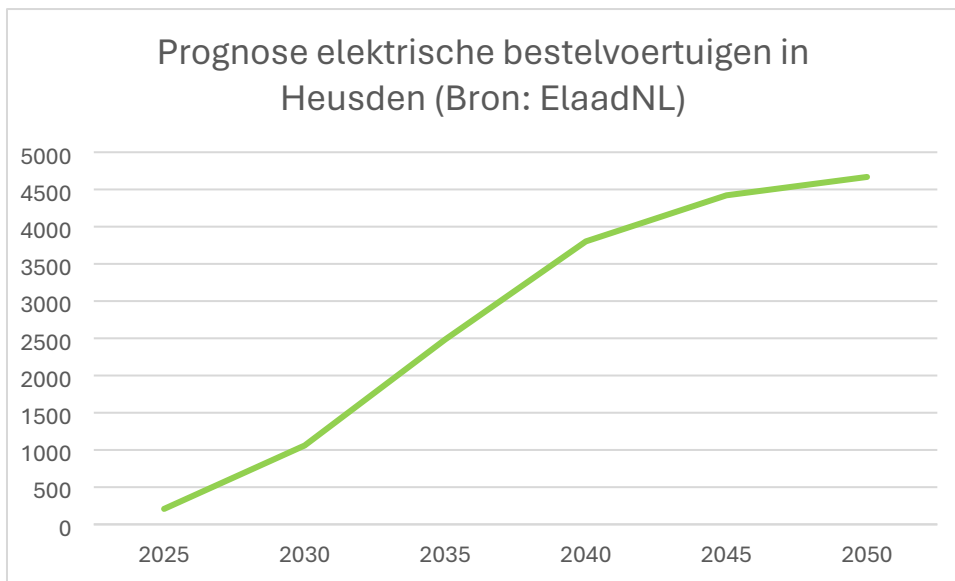


Figuur 3: Prognose van het aantal EV's in Heusden

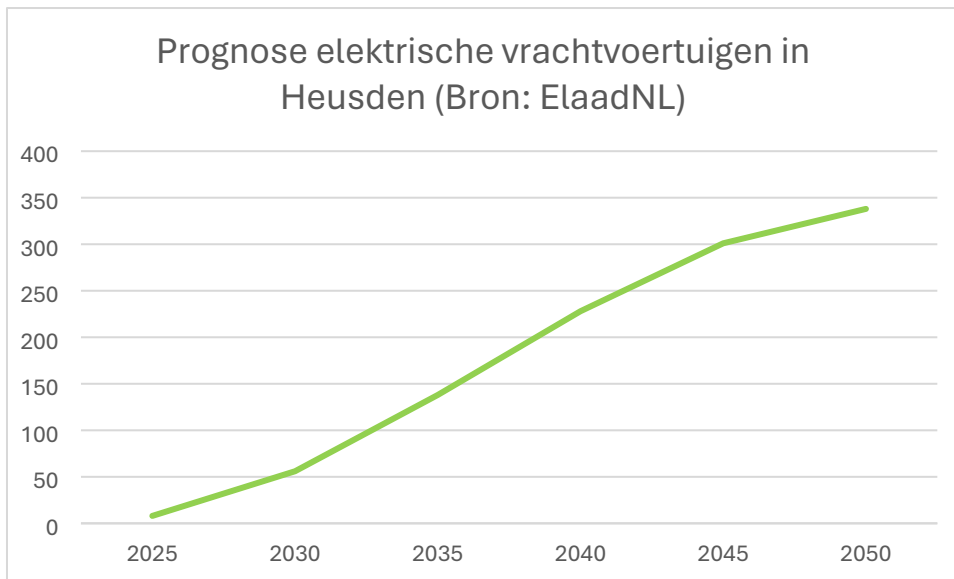
3.2.2 Bestel- en vrachtvoertuigen

Ook voor bestel- en vrachtvoertuigen komen steeds meer batterij-elektrische voertuigen op de markt. Het marktaandeel neemt snel toe. Deze toename is te verklaren doordat de totale gebruikskosten voor elektrische bestelvoertuigen snel afneemt. Dit is vaak al concurrerend of goedkoper dan dat van diesel bestelvoertuigen. Voor elektrische vrachtvoertuigen liggen de aanschafkosten, met name door de grote accu, vaak nog aanzienlijk hoger. Dit verschil neemt echter ook af. Een bijkomend voordeel is dat het combineren van elektrische voertuigen met zelfopgewekte energie (bijvoorbeeld via zonnepanelen) steeds aantrekkelijker geworden is voor bedrijven. Dit verlaagt niet alleen de gebruikskosten, maar biedt ook meer controle over energietarieven en netbelasting. Dit, in combinatie met de laadzekerheid op eigen terrein en het toenemende aantal zero-emissiezones, zorgt ervoor dat steeds meer bedrijven ervoor zullen kiezen om laadmogelijkheden op eigen terrein te realiseren, wat bijdraagt aan lagere kosten en een duurzamere bedrijfsvoering;

De groei van het aantal elektrische bestelvoertuigen en vrachtvoertuigen is te zien in figuur 4 en 5.



Figuur 4: prognose van het aantal elektrische bestelvoertuigen in Heusden



Figuur 5: prognose van het aantal elektrische Vrachtvoertuigen in Heusden

4. Uitgangspunten

Gelet op de bovenstaande ambities en ontwikkelingen voorzien we in de gemeente een versnelling van de elektrificatie van het aantal voertuigen. Om deze transitie mogelijk te maken is voldoende, betaalbare en betrouwbare laadinfrastructuur nodig. Dit laadplan is gebaseerd op zes uitgangspunten die richting geven aan de uitrol van laadinfrastructuur binnen onze gemeente. Deze uitgangspunten vormen de basis voor keuzes die we maken en voor de manier waarop we andere partijen stimuleren en ondersteunen. De keuzes sluiten aan bij het bestaande beleidsdocumenten en dragen daardoor bij aan onze bredere doelstellingen op het gebied van mobiliteit, energie en ruimte. Op deze manier werken we aan toekomstbestendige, betaalbare en betrouwbare laadinfrastructuur.

We hanteren de volgende zes uitgangspunten:

1. Laadinfrastructuur mag geen belemmering vormen voor de uitrol van elektrisch rijden

Zoals vastgesteld door de NAL mag laadinfrastructuur geen belemmering vormen voor de uitrol van elektrisch rijden. Dit betekent dat er voldoende, betrouwbare en betaalbare laadinfrastructuur moet zijn binnen de gemeente, zowel voor inwoners als voor bezoekers en ondernemers. Om dit te bereiken moeten we de stijgende vraag naar laadpunten voor zijn, maar tegelijkertijd een overschot aan laadinfrastructuur voorkomen.

De benodigde laadinfrastructuur moet gerealiseerd worden op private, semipublieke en publieke grond. Onze rol in de publieke ruimte is het grootst,

omdat wij hier de regie hebben. Het uitgangspunt van het Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan is dat onze inwoners en bezoekers overal en altijd op loopafstand hun elektrische auto kunnen opladen. Wij faciliteren daarom laadpunten in de openbare ruimte voor elektrische voertuigen die niet op privaat terrein kunnen laden. In de private en semipublieke ruimte hebben wij minder invloed, omdat we geen eigenaar zijn van deze grond. We proberen de uitrol van laadinfrastructuur hier toch zo veel mogelijk te faciliteren door informatie te delen en partijen te verbinden.

Bij het kiezen van locaties voor publieke laadinfrastructuur speelt parkeerdruk in principe geen rol. Een elektrische auto vervangt in de meeste gevallen een fossiele auto, waardoor het totaal aantal voertuigen niet verandert. Laadlocaties hebben dus een minimale invloed op de parkeerdruk in een wijk of buurt, maar we realiseren ons dat laadlocaties het parkeergebruik lokaal beïnvloeden.

2. We passen de benodigde laadinfrastructuur zo efficiënt en effectief mogelijk in

We willen zorgvuldig omgaan met de beschikbare en schaarse openbare ruimte. Dit betekent dat er slechts beperkte ruimte beschikbaar is voor nieuwe publieke laadinfrastructuur. Niet alleen de openbare ruimte, maar ook de ruimte op het elektriciteitsnet is beperkt. Met beide moet dus zorgvuldig en efficiënt worden omgegaan.

De zogenaamde ‘ladder van laden’ vormt de basis van dit uitgangspunt. Dit is een leidraad uit de NAL en houdt in dat waar mogelijk de voorkeur altijd uitgaat naar laden op privaatterrein. Op deze manier wordt de openbare ruimte zo veel mogelijk ontlast, en wordt er gebruik gemaakt van de bestaande netaansluitingen op privaat terrein. De ladder van laden bestaat uit drie treden:

1. *Privaat laden:* Zoals eerder benoemd is de eerste trede privaat laden. Dit houdt in dat voertuigen worden geladen op eigen terrein. In veel gevallen betekent dit dat bewoners laden op de oprit bij de woning, maar dit kan ook een private parkeergarage zijn bij een appartement of een private parkeervoorziening bij een bedrijf. Door zoveel mogelijk te laden op eigen terrein wordt de druk op de openbare ruimte beperkt en kan de bestaande netaansluiting worden benut. Daarnaast biedt privaat laden meer gebruiksgemak en volledige laadzekerheid, omdat de gebruiker niet afhankelijk is van publieke laadpunten. Bovendien is het in veel gevallen financieel voordeliger om op privaat terrein te laden, omdat men gebruik kan

maken van het eigen energiecontract en eventueel zelf opgewekte elektriciteit.

2. *Semipubliek laden*: De tweede trede betreft semipubliek laden. Hier wordt naar uitgeweken wanneer privaat laden niet mogelijk is. Semipublieke locaties zijn openbaar toegankelijk, maar liggen op privaat terrein. Voorbeelden hiervan zijn parkeerterreinen van supermarkten, winkelcentra, en parkeergarages. Laadinfrastructuur op semipublieke locaties, ligt vaak op drukbezochte locaties, en kan meestal gebruik maken van de bestaande netaansluiting.
3. *Publiek laden*: Wanneer zowel privaat als semipubliek laden niet mogelijk is, wordt er publieke laadinfrastructuur aangeboden. We voorzien in een basisnetwerk van publieke laadpunten voor elektrische rijders die geen gebruik kunnen maken van de eerste twee opties.

Hoe zo efficiënt en effectief mogelijk wordt omgegaan met de beschikbare openbare ruimte, is gebiedsafhankelijk. In de drie grote kernen is de publieke ruimte bijvoorbeeld schaarser dan in de buitengebieden, en in het historisch centrum van Heusden spelen extra ruimtelijke en esthetische beperkingen mee. Op bedrijventerreinen daarentegen zijn doorgaans meer mogelijkheden voor privaat laden aanwezig. Verder wordt er onderscheid gemaakt tussen bestaande wijken, wijkaanpaklocaties en nieuwbouwgebieden.

Bij het optimaliseren van de laadinfrastructuur streven we ernaar rekening te houden met de behoeften van alle inwoners, bedrijven en bezoekers. Het collectieve belang staat daarbij altijd centraal.

3. Elektrisch rijden en laden vormt een integraal onderdeel van het energiesysteem

Hoewel de primaire taak van laadinfrastructuur het opladen van elektrische voertuigen is, kan het in werkelijkheid gebruikt worden voor veel meer dan dat. Laadinfrastructuur vormt namelijk een belangrijk onderdeel van het energiesysteem van de toekomst. Dit sluit ook aan bij de Energiestrategie Heusden, waarin is opgenomen dat laadinfrastructuur slim kan worden ingezet om bij te dragen aan een vermindering van netcongestie.

De huidige energietransitie leidt tot een toenemende vraag naar elektriciteit, waarbij elektrische mobiliteit een steeds grotere rol speelt. Hoewel dit nieuwe uitdagingen met zich meebrengt — zoals netcongestie en piekbelastingen — kunnen elektrische voertuigen ook juist een deel van de oplossing vormen.

Elektrische voertuigen kunnen functioneren als grote batterijen en zijn hierdoor ook geschikt voor energieopslag. Op die manier kunnen ze een waardevolle bijdrage leveren aan een stabiel en toekomstbestendig energiesysteem. Cruciaal hiervoor is wel een goede aansturing. Met behulp van slim laden kan energie worden opgeslagen in het voertuig op momenten van een elektriciteitsoverschot, terwijl er juist netbewust wordt geladen wanneer het elektriciteitsnet dreigt te worden overbelast of er weinig duurzame opwek is. Omdat voertuigen als energiebuffer kunnen dienen, is het in de toekomst zelfs mogelijk dat zij op momenten van lage opwek stroom terugleveren aan het net.

Door het slim inrichten van de laadinfrastructuur kan elektrisch rijden en laadinfrastructuur hierdoor juist bijdragen aan het verlichten van de druk op het elektriciteitsnet. Dat vraagt echter wel om de juiste keuzes en randvoorwaarden. Een goede balans tussen reguliere laadpalen en snelladers is daarbij essentieel. Reguliere laadpalen hebben minder impact op het elektriciteitsnetwerk, maken slim en netbewust laden mogelijk en hebben daarom de voorkeur. Snelladers blijven echter noodzakelijk in specifieke situaties, bijvoorbeeld langs hoofdwegen of bij logistieke knooppunten. Daarom hanteren we het motto: 'Langzaam laden waar het kan, snel laden waar het moet.'

4. We focussen op personenvoertuigen, logistiek, en werktuigen.

De elektrificatie van personen- en bestelvoertuigen is in volle gang en vraagt om concrete acties. Daarom richten we ons voornamelijk hierop. Tegelijkertijd zien we dat ook de elektrificatie van vrachtverkeer toeneemt, en dat deze ontwikkeling zich in de toekomst zal uitbreiden naar mobiele werktuigen, vandaar dat we als gemeente zijn aangesloten bij het Convenant Schoon en Emissieloos Bouwen.

We hebben de meeste regie in de openbare ruimte. Hier beschikken we over een basisnetwerk aan publieke laadinfrastructuur, dat via de collectieve aanpak van RAL-Zuid verder wordt uitgebreid. In de private ruimte is onze invloed beperkter, maar juist daar ligt een belangrijk deel van de opgave — bijvoorbeeld op bedrijventerreinen.

Doordat het voor bedrijven vaak niet mogelijk is de netaansluiting te verzwaren, terwijl de vraag naar elektriciteit door verduurzaming juist toeneemt, vormt dit een complexe uitdaging. In de private ruimte informeren, faciliteren en stimuleren wij de samenwerking tussen betrokken partijen. Hoewel de verantwoordelijkheid hier ligt bij de markt en lokale partijen, ondersteunen wij hen met onze kennis en expertise.

5. We betrekken en informeren belanghebbenden

De uitrol van laadinfrastructuur vraagt om samenwerking met alle betrokken partijen. Dit kunnen inwoners zijn, maar ook ondernemers, woningcorporaties, en andere belanghebbenden.

Zoals opgenomen in het Heusden Straks Kompas luisteren wij naar inwoners en ondernemers, en daarom krijgen zij de mogelijkheid om te reageren op voorgestelde locaties voor het plaatsen van publieke laadpunten. Ook staan we in contact met andere belanghebbenden zoals woningcorporaties. We delen kennis, signaleren knelpunten en kansen, en dragen bij aan een gezamenlijke aanpak.

Bij deze samenwerking koppelen we het thema laadinfrastructuur aan bredere gemeentelijke opgaven, zoals de energietransitie, de ontwikkeling van duurzame mobiliteit en de verduurzaming van de gebouwde omgeving.

6. We staan open voor innovaties

Als gemeente staan we open voor innovaties die bijdragen aan een versnelde en efficiënte uitrol van laadinfrastructuur zoals bijvoorbeeld de laadlichtmasten in historische stijl. We omarmen pilotprojecten die hieraan kunnen bijdragen. Innovaties kunnen ook helpen het elektriciteitsnet te ontlasten in tijden van piekbelasting. Laadpleinen met energieopslag (buffers) beschouwen we bijvoorbeeld als een waardevolle ontwikkeling.

Daarnaast passen we, waar mogelijk, andere technologische vernieuwingen toe, zoals verbeterde cybersecurity en slim, netbewust en bidirectioneel laden. Hiermee dragen we bij aan een toekomstbestendig en innovatief laadsysteem binnen onze gemeente.

5. Aanpak

De uitrol van laadinfrastructuur vraagt om het maken van keuzes, zodat bijvoorbeeld de openbare ruimte goed benut wordt en het elektriciteitsnet niet overbelast raakt. Binnen de gemeente is niet iedere plek even geschikt voor laadplekken, en ook niet overal is de behoefte even groot. Daarom kiezen wij ervoor om onderscheid te maken tussen de drie kernen (met speciale aandacht voor de vesting Heusden), bedrijventerreinen, en de overige gebieden. Ook verschilt de aanpak tussen bestaande bouw, wijkaanpak gebieden, en nieuwbouw.

Dit document beschrijft de koers en de keuzes die wij met de huidige kennis en ervaring maken. De ontwikkelingen gaan echter snel en we zien ook dat een standaard aanpak niet altijd de gewenste oplossing biedt en maatwerk is soms nodig. Dit document beschrijft dan ook de koers, waarbinnen we zo veel mogelijk handelen, maar tegelijkertijd nemen we de ruimte om hiervan af te wijken als de situatie hierom vraagt.

5.1 Laadinfra voor personenauto's

Laadinfra voor personenauto's wordt op verschillende plekken gerealiseerd. Het streven is zoveel mogelijk in de private en semipublieke ruimte, maar we hebben de meeste invloed op laadinfra in de publieke ruimte. In dit laadplan maken we onderscheid tussen de aanpak in de publieke ruimte, en de aanpak in de private en semipublieke ruimte. In Tabel 1 is een samenvatting opgenomen van de belangrijkste keuzes voor laadinfrastructuur voor personenauto's.

5.1.1 Laadpunten in de private en semipublieke ruimte voor personenauto's

Volgens de ladder van laden, heeft laden in de private ruimte de voorkeur. We stimuleren inwoners en ondernemers privaat te laden door:

- Duidelijke informatie te geven over het installeren van laadpunten op eigen terrein.
- Voordelen te benadrukken, zoals: lagere kosten, gemak en het ontlasten van het openbare laadnetwerk.
- Slimme laadoplossingen aan te bevelen, bijvoorbeeld laden op momenten dat de stroom goedkoper of groener is, of het combineren van laden met zonnepanelen.

Naast laden op eigen terrein stimuleren we het gebruik van semipublieke laadpunten. We moedigen eigenaren van semipublieke laadpunten aan om deze plekken goed bereikbaar en beschikbaar te houden, zodat ze optimaal benut worden. Dit kan bijvoorbeeld door de laadpunten de hele dag toegankelijk te maken voor iedereen die wil laden. Bovendien moet er voldaan worden aan de EPBD IV die stelt dat bij bestaande utiliteitsgebouwen met meer dan twintig parkeervakken op hetzelfde terrein minimaal één laadpunt is aangelegd.

5.1.2 Laadpunten in de publieke ruimte voor personenauto's

Publieke laadpunten in de openbare ruimte zijn bedoeld voor het laden van elektrische voertuigen van iedereen die niet op eigen terrein kan laden. Om deze infrastructuur zo doelgericht mogelijk in te zetten hebben we een plankaart opgesteld met alle potentiële locaties voor laadpalen voor de periode tot 2030. Deze locaties voldoen aan alle (technische) eisen (Zie Bijlage 1). Locaties voor publieke laadpunten worden gekozen van deze plankaart.

Om een betaalbare en betrouwbare laadinfrastructuur met balans in vraag en aanbod te garanderen is gekozen om aan te sluiten bij de collectieve aanpak en concessie van RAL-Zuid (Limburg en Noord-Brabant) voor de aanleg en exploitatie van publieke laadpunten. Via een concessie krijgen één (of meer marktpartijen) het exclusieve recht om gedurende een bepaalde periode laadpunten in de openbare ruimte te realiseren en te beheren. Deze aanpak biedt verschillende voordelen die bijdragen aan een betaalbare en betrouwbare laadinfrastructuur, waaronder:

- *Efficiëntie en schaalvoordeel*: lagere kosten en gestroomlijnde processen door grotere volumes;
- *Uniformiteit en regie*: grip op uitstraling, technische eisen en voorwaarden;
- *Eenduidig contractmanagement*: overzichtelijk beheer met minder contractpartners;
- *Innovatie*: prikkels voor slimme oplossingen zoals netbewust laden en datakoppeling;
- *Concurrentie en kwaliteit*: openbare aanbesteding zorgt voor scherpe voorstellen op prijs, dienstverlening en innovatie, waardoor laadpunten optimaal aansluiten op de lokale behoefte.

Binnen de huidige concessie heeft Vattenfall InCharge tot juli 2028 exclusiviteit voor het plaatsen van reguliere publieke laadpunten. De exploitatieperiode duurt maximaal tot juli 2036. De eerste stap in deze concessie is het creëren van een dekkend basisnetwerk. Dit houdt in dat in ieder raster van 500 bij 500 meter met 125 huishoudens of meer tenminste één publiek laadpunt bevat. De verdere uitrol volgt op twee manieren:

Prestatie-gestuurde plaatsing: Elke zes maanden voert Vattenfall InCharge een analyse uit op basis van laaddruk en prognoses. Hieruit volgen de best presterende laadpalen. Op de best presterende locaties worden vervolgens laadpalen bijgeplaatst. De locaties van de nieuwe laadpalen worden gekozen van de plankaart. Het blijft voor inwoners ook mogelijk om een signaal af te geven wanneer zij menen dat er vraag is naar een extra laadpaal. Bij een hoog verbruik bij de publieke laadpunten binnen 300 meter van de inwoner wordt er een laadpaal bijgeplaatst.

Strategische locaties: We kunnen zelfstandig locaties aanwijzen, bijvoorbeeld op basis van verwachte groei, bij elektrische deelauto's of bij invalidenparkeerplaatsen. Eén laadpunt wordt dan specifiek toegewezen aan een deelauto of mindervalidenplek en het andere blijft vrij toegankelijk. Ook geeft de concessie ruimte voor strategische laadlocaties op verblijfsplekken, zoals sportlocaties, toeristische plekken, of P+R

locaties waar een aansluiting op het laagspanningsnet mogelijk is. Bovendien gebruiken we strategische aanvragen om te voldoen aan de uitgangspunten uit het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan: Iedere inwoner vindt op ieder moment binnen 300 meter een vrije laadplaats en elk parkeerterrein met 20 parkeerplaatsen of meer heeft minimaal één laadpaal.

Om mogelijke kosten te dekken die gepaard gaan met de concessie, voeren we een concessievergoeding in. We kunnen deze opbrengsten (1 cent per kWh) reserveren, zodat we deze middelen kunnen inzetten voor toekomstige kosten t.a.v. laadinfra zoals bijvoorbeeld in het geval van verwijdering of verplaatsing van publieke laadpalen op initiatief van ons.

Samengevat hanteren we bij de uitrol van publieke laadpunten de volgende werkwijze:

- Elk halfjaar wordt een analyse gemaakt van het verbruik van alle laadpalen.
- Indien laadpalen in de omgeving intensief gebruikt worden, wordt er bijgeplaatst.
- Inwoners kunnen een signaal afgeven wanneer zij menen dat er vraag is naar een extra laadpaal.
- Wanneer wij locaties voorzien waar we een laadpaal willen realiseren, dan geven we deze door als strategische aanvraag.
- Om mogelijke kosten te dekken die gepaard gaan met de concessie, voeren we een concessievergoeding in.

5.1.3 Participatie publieke laadpalen

Elk half jaar worden vanuit de reeds opgestelde plankaart met potentiële locaties nieuwe locaties voor publieke laadpalen voorgesteld. Deze locaties zijn door ons als door de concessiehouder gecontroleerd. Wij geven inwoners op twee manieren de mogelijkheid om te reageren op voorgestelde locaties, voordat de laadpalen daadwerkelijk geplaatst worden:

- Via een online participatietool.
- Door middel van een bezwaar op het verkeersbesluit.

Via de online participatietool kan een reactie achtergelaten worden, waarin wordt aangegeven of de locaties volgens de inwoner geschikt of ongeschikt is. De meeste reacties ontvangen we in de eerste week van de participatie. Daarnaast worden er meer locaties geparticipeerd dan geplaatst in de kernen waar de parkeerdruk hoog.

Wij beoordelen vervolgens de binnengekomen reacties. De goedgekeurde locaties worden vervolgens gepubliceerd in een verkeersbesluit. De bezwaartermijn op het verkeersbesluit bedraagt zes weken, wordt geen bewaar gemaakt, dan wordt de locatie definitief.

5.1.4 Parkeerdruk

Bij de besluitvorming over de plaatsing van publieke laadpalen hanteren wij het volgende beleid ten aanzien van parkeerdruk:

- Parkeerdruk is geen doorslaggevend criterium bij het bepalen of een publieke laadpaal wordt geplaatst.
- We zullen geen nieuwe parkeervakken realiseren of groen opheffen in gebieden waar parkeervakken worden gereserveerd voor elektrische voertuigen.

Er wordt geen onderscheid gemaakt m.b.t. de parkeerdruk in parkeerplekken tussen voertuigen op fossiele brandstoffen en elektrische voertuigen. Het reserveren van parkeerplekken voor het laden van elektrische auto's leidt niet tot verlies van parkeergelegenheid. De verwachte en onderbouwde behoefte aan laadinfrastructuur maakt dat parkeerplaatsen efficiënt gebruikt gaan worden, waardoor er geen sprake is van een praktisch verlies van parkeercapaciteit. Doordat we kiezen voor een datagedreven uitrol op basis van de prestaties van het bestaande netwerk zorgen we voor een juiste balans tussen vraag en aanbod naar laadinfrastructuur. We plaatsen dus alleen laadpalen als daar ook aantoonbaar behoefte aan is. Dit voorkomt dat laadlocaties niet gebruikt worden en voorkomt het inefficiënt gebruik van de bestaande parkeerplaatsen.

5.1.5 Gebiedsgerichte aanpak

De voorgestelde locaties voor nieuwe laadpalen voldoen aan diverse plaatsingscriteria (zie Bijlage 1). De opbouw, samenstelling en fysieke kenmerken van bepaalde wijken zijn anders en vragen daardoor om een andere aanpak.

In de kernen kiezen we ervoor om laadpalen te clusteren. Hier is bij het intekenen van geschikte locaties op de plankaart ook rekening mee gehouden. Het clusteren van laadpalen sluit ook aan bij het uitgangspunt uit het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan: openbare laadpalen in woonwijken worden bij voorkeur geplaatst op centrale parkeervoorzieningen. Omdat er in de kernen relatief veel laadinfrastructuur aanwezig is, zijn de loopafstanden kleiner. Daarnaast vermindert clustering het zoekverkeer in de drukke centra, omdat de kans groter is dat bestuurders direct een locatie met een vrije laadplek kunnen vinden. Ook worden laadpalen bij voorkeur buiten blauwe zones geplaatst, omdat daar een beperkte parkeerdruk geldt.

Voor de historische vesting van Heusden zijn specifieke afspraken gemaakt over de mogelijke locaties voor laadpalen. Hierdoor is het aantal geschikte plekken beperkt, terwijl de vraag wel aanwezig is. We maken hier onderscheid tussen laadinfrastructuur voor bewoners en voor bezoekers. Bezoekers kunnen in het centrum laden, maar de voorkeur is dat zij gebruikmaken van parkeerplaatsen rondom de vesting. Bij het plaatsen van laadpalen in de vesting wordt daarom gekeken naar het gebruik door bewoners, niet naar het totale gebruik. In de toekomst wordt parkeren in de vesting mogelijk gereguleerd, waarbij bezoekers buiten het centrum moeten parkeren. Op de omliggende parkeerplaatsen wordt nu al voldoende laadinfrastructuur gerealiseerd, eventueel op basis van strategische aanvragen. Hierdoor worden bezoekers met een elektrische auto gestimuleerd om niet in de vesting te gaan laden.

Daarnaast wordt onderscheid gemaakt tussen bestaande bouw, nieuwbouw en buurtaanpaklocaties. In de laatste twee categorieën zijn meer mogelijkheden dan bij bestaande bebouwing. Bij nieuwbouw kunnen laadpalen bijvoorbeeld eenvoudig worden geclusterd, vooral als er parkeercoffers worden aangelegd. Dit volgt ook uit de RO ontwikkelingen, waarin is opgenomen dat parkeren op afstand vaker de norm wordt. Bovendien wordt er op toegezien dat nieuwbouw voldoet aan de EPBD IV (Zie 2.4). Zo worden bij woongebouwen met meer dan tien parkeervakken op hetzelfde terrein voor elk parkeervak leidinginfrastructuur (loze leidingen) aangelegd voor de aanleg van laadpunten. Dit geldt voor nieuwe woongebouwen en voor bestaande woongebouwen die ingrijpend worden gerenoveerd. Bij utiliteitsgebouwen met meer dan tien parkeervakken op hetzelfde terrein wordt minimaal één laadpunt voor de hele parkeergelegenheid aangelegd. Ook wordt er leidinginfrastructuur (loze leidingen) aangelegd voor één op de vijf parkeervakken. Dit geldt voor nieuwe utiliteitsgebouwen en voor bestaande utiliteitsgebouwen die ingrijpend worden gerenoveerd.

Op bepaalde locaties in de gemeente voert Enexis werkzaamheden uit om woningen aardgasvrij te maken; deze locaties worden de ‘buurtaanpaklocaties’ genoemd. Dit biedt kansen om laadinfrastructuur integraal mee te nemen, aangezien de straat tijdelijk open ligt door de werkzaamheden. Deze werkzaamheden duren echter meerdere jaren, terwijl de behoefte aan laadinfra soms urgenter is. Waar mogelijk wordt geprobeerd koppelkansen te benutten, door aan te sluiten bij natuurlijke momenten zoals herinrichtingen of andere ontwikkelingen. Dit wordt integraal meegenomen in de wijkuitvoeringsplannen. Wanneer bijvoorbeeld een energieplein wordt aangelegd in een buurtaanpaklocatie, wordt gekeken of laadinfrastructuur direct kan worden meegenomen. Als bekend is dat een wijk binnenkort wordt aangepakt, kan worden gewacht met het plaatsen van laadpalen.

Samengevat hanteren we per gebied de volgende koers:

- Kernen: Bijgeplaatste laadpalen worden zoveel mogelijk geclusterd.
- Vesting Heusden: Specifieke afspraken over mogelijke laadlocaties. Onderscheid tussen bewoners (laden binnen de vesting), en bezoekers (bij voorkeur laden op parkeerplaatsen rondom de vesting)
- Bestaande bouw: Creëren van een basisnetwerk + prestatie-gestuurde bijplaatsing.
- Buurtaanpak locaties: Zoveel mogelijk combineren met werkzaamheden.
- Nieuwbouw: Aan de voorkant meenemen. Vaker parkeren op afstand en zoveel mogelijk clusteren. Voldoet aan de EPBD IV.

5.1.6 Verlengde private aansluitingen (VPA)

In juli 2023 zijn we gestart met een pilot met kabelgoottegels. Deze speciale stoeptegels hebben een geul met een rubber flap, zodat een oplaadkabel veilig onder de stoep kan

liggen. Zo kunnen inwoners zonder eigen oprit toch hun elektrische auto dichtbij huis opladen vanaf hun eigen laadpunt, zonder dat er losse kabels over het trottoir liggen. Dit voorkomt gevaarlijke situaties. Met een kabelgoot kan door inwoners direct gebruik worden gemaakt van eigen zonne-energie, wat in bepaalde gevallen goedkoper is doordat er via de eigen aansluiting geladen kan worden. De pilot is inmiddels verlengd tot september 2027. In deze periode kunnen in totaal 32 deelnemers meedoen.

Belangrijke voorwaarden om mee te doen zijn dat het laadpunt op eigen terrein staat, en de parkeerplaats openbaar blijft. Ook zijn de kosten voor aanleg en aanschaf voor de deelnemer, en blijven wij als gemeente eigenaar en verantwoordelijk voor de aanleg. Inwoners van de vesting Heusden, en het centrum van Vlijmen en Drunen kunnen niet meedoen aan de pilot. Met de pilot willen we ervaring opdoen met deze manier van opladen.

Naast de hierboven genoemde voordelen kleven er ook mogelijke nadelen en risico's aan kabelgoten, zeker gelet op de groei van elektrische voertuigen en het potentieel aantal geschikte woningen. Op grote schaal kan de kabelgoot voor problemen zorgen met de beheersbaarheid in de openbare ruimte en het roept vragen op over verantwoordelijkheid en aansprakelijkheid bij onderhoud en schade. Bovendien kunnen kabelgoten leiden tot (perceptie van) geclaimde openbare parkeerruimte.

De pilot kabelgoottegels loopt tot september 2027. Na afloop volgt een evaluatie en vervolgens besluit het college hoe we hier in de toekomst verder mee om gaan.

5.1.7 Snelladen

Naast regulier laden vormt snelladen ook een belangrijk onderdeel van de laadinfrastructuur binnen de gemeente. Beide vormen van laden vullen elkaar aan, maar hebben elk hun eigen functie, toepassingsgebied en impact op het energiesysteem. Waar regulier laden vooral geschikt is voor dagelijks gebruik – bijvoorbeeld bij woningen, op het werk of op parkeerplaatsen waar voertuigen langere tijd staan – richt snelladen zich op situaties waarin gebruikers hun voertuig in korte tijd weer willen of moeten opladen.

Toch heeft regulier laden de voorkeur. Regulier laden zorgt voor een meer geleidelijke belasting van het elektriciteitsnet, waardoor piekbelastingen worden verminderd. Bovendien biedt regulier laden meer mogelijkheden voor slim en netbewust laden, bijvoorbeeld door het laden te spreiden over momenten waarop veel duurzame energie beschikbaar is of de energievraag laag is. Dit draagt bij aan een stabielere en duurzamer energiesysteem. Daarnaast zijn de kosten van regulier laden voor gebruikers over het algemeen lager dan die van snelladen, wat het aantrekkelijker maakt voor dagelijks gebruik.

Dit neemt niet weg dat snelladen op specifieke locaties wel degelijk van grote waarde is. Denk hierbij aan plekken zoals bijvoorbeeld langs doorgaande wegen. Hier biedt

snelladen een uitkomst voor mensen die onderweg zijn en snel willen bijladen, maar ook als back-upvoorziening van reguliere laadpalen.

Het uitgangspunt ‘We passen de benodigde laadinfrastructuur zo efficiënt en effectief mogelijk in’ geldt ook bij snelladers. Binnen de private ruimte is voldoende potentie voor snelladen, waardoor we er bewust voor kiezen niet mee te werken aan de uitgifte van nieuwe gemeentelijke grond voor snellaad initiatieven. Daarom geldt het beleid dat snelladers worden gerealiseerd op private locaties met publieke toegankelijkheid. Voorbeelden hiervan zijn bestaande tankstations, winkelcentra, en horecagelegenheden. Dit zijn plekken waar al verkeersstromen en parkeerfaciliteiten aanwezig zijn, en waar bezoekers gewend zijn om kort te stoppen.

We ondersteunen initiatieven van marktpartijen door ze te informeren, te adviseren en waar mogelijk met elkaar in contact te brengen. Zo worden aanbieders van snelladers bijvoorbeeld actief doorverwezen naar bestaande tankstations. Deze locaties bevinden zich momenteel in een transitie, nu de traditionele verkoop van fossiele brandstoffen geleidelijk afneemt. Het aanbieden van snelladen vormt daar een logische en toekomstbestendige aanvulling op het dienstenaanbod van een tankstation. Bovendien sluit het aan bij het gedrag van gebruikers: men is gewend om kort te wachten tijdens het tanken, en ook bij snelladen zijn de wachttijden relatief beperkt.

Hoewel we proberen partijen te koppelen, hebben we niet altijd directe invloed op waar snelladers uiteindelijk worden gerealiseerd. Daardoor kan het voorkomen dat snelladers niet op de meest wenselijke locaties terechtkomen of dat bepaalde kansrijke plekken niet worden benut. Als zulke gevallen zich voordoen zullen we hierover het gesprek aangaan met de betrokken partijen.

Samengevat hanteren we voor snelladen de volgende koers:

- We werken niet mee aan de uitgifte van gemeentegrond voor snellaadinitiatieven
- We ondersteunen initiatieven van marktpartijen door ze te informeren, te adviseren en waar mogelijk met elkaar in contact te brengen.
- We gaan in gesprek met partijen als snelladers suboptimale locaties krijgen of kansrijke plekken niet worden benut.

5.1.8 Samenvatting keuzes laadinfra voor personenauto's

	Privaat	Semipubliek	Publiek	Snelladen	VPA's
Vesting Heusden	Sterk stimuleren	Mogelijk bij bezoekerslocaties	Laadpleinen aan de rand voor bezoekers. Basisnetwerk + prestatiegestuurd voor bewoners.	Niet stimuleren	Niet toegestaan
Kernen	Sterk stimuleren	Mogelijk bij bezoekerslocaties	Basisnetwerk + prestatiegestuurd	Niet stimuleren	Niet toegestaan in centrum Vlijmen en Drunen, daarbuiten mogelijkheid voor deelname pilot
Buitengebieden	Sterk stimuleren	Actief stimuleren bij bedrijven	Basisnetwerk + prestatiegestuurd	Niet stimuleren	Mogelijkheid voor deelname pilot
Bedrijventerreinen	Sterk stimuleren	Actief stimuleren (voor gebruikers en bezoekers)	Niet faciliteren	Niet stimuleren	Niet toegestaan

Tabel 1: Keuzes laadinfra voor personenauto's

5.1.9 Handhaving

Om te voorkomen dat laadinfra voor overlast zorgt, kunnen we handhaven op het juiste gebruik. Dit dient echter te worden afgewogen tegen andere handhavingsprioriteiten. Twee veelvoorkomende ergernissen zijn het gebruik van laadplekken door fossiele auto's, en elektrische auto's die nadat de auto is opgeladen een laadplek bezet houden. Ook handhaving in het kader van de pilot met VPA's is een aandachtspunt.

Indien handhavend wordt opgetreden, doen we dat op de volgende manier:

- In eerste instantie door het aangaan van een gesprek met de overtreder.
- Indien nodig kan dit worden opgevolgd met een boete als laatste middel.

Foutparkeren door niet-elektrische voertuigen bij laadpunten

Het bezet houden van een laadplek door niet-elektrische voertuigen is niet toegestaan. Deze plekken zijn uitsluitend bedoeld voor het laden van elektrische voertuigen. Om deze vorm van foutparkeren tegen te gaan en de beschikbaarheid van laadvoorzieningen te garanderen kan handhavend worden opgetreden.

(Lang)parkeren zonder te laden

Elektrisch rijden geeft geen vrijbrief om onbepaald bij een laadpaal te parkeren. Voertuigen die zonder te laden langdurig blijven staan, hinderen de doorstroming. Uit data blijkt dat laadpaalkleven momenteel geen groot probleem vormt; mocht dit veranderen, dan kunnen we passende maatregelen nemen. Wel wordt rekening gehouden met voertuigen die iets langer aangesloten blijven of tijdelijk niet laden omdat ze netbewust laden, zodat het elektriciteitsnet efficiënt en duurzaam benut wordt.

Handhaving verlengde private aansluitingen

In het kader van de pilot met kabelgoten (Zie 5.1.7.) zien we toe op het juiste gebruik van de kabelgoten en de parkeerplaatsen. Naast de pilotlocaties kan het zo zijn dat bewoners of ondernemers eigenhandig VPA's aanleggen bij parkeerplaatsen, zonder formele toestemming. Dit is niet toegestaan. We kunnen handhavend optreden tegen dergelijke situaties om willekeur te voorkomen en het gebruik van de openbare ruimte eerlijk te houden.

5.2 Laadinfra voor bestel- en vrachtovervoer

Bij laadinfra voor bestel- en vrachtovervoer is er een onderscheid tussen laden bij woningen en laden bij bedrijven. In tabel 2 is een samenvatting opgenomen van de belangrijkste keuzes voor laadinfrastructuur voor bestel- en vrachtovervoer.

5.2.1 Laadinfra op bedrijventerreinen voor bestel- en vrachtovervoer

De elektrificatie van bestel- en vrachtovervoertuigen is een essentiële pijler binnen de transitie naar duurzame mobiliteit, en ook hier geldt dat laden op eigen terrein de voorkeur heeft. Omdat het voor bedrijven vaak niet mogelijk is om een zwaardere netaansluiting te krijgen, heerst soms nog onduidelijkheid bij ondernemers over wat er wél nog mogelijk is rondom de elektrificatie van hun wagenpark.

Er wordt ingezet op collectieve oplossingen om bedrijven die met deze uitdagingen kampen te ondersteunen. Hiervoor heeft Ondernemend Heusden samen met de samenwerkingspartners De Brabantse Ontwikkelings Maatschappij (BOM), Midpoint Brabant, Omgevingsdienst Midden- en West-Brabant (OMWB), en Waterschap Aa en Maas een Green Deal opgesteld. De gemeente is hier actief bij betrokken als partner van Ondernemend Heusden. Vanuit deze samenwerking wordt onder meer een provinciale laadscan aangeboden en worden energiemanagementsystemen (EMS) actief gestimuleerd. Zo'n systeem helpt bedrijven om inzicht te krijgen in hun energieverbruik en om energiebesparingen door te voeren. Daarnaast onderzoeken we samen met ondernemers mogelijkheden als cablepooling, waarbij twee bedrijven één grote netaansluiting delen voor duurzame energieopwekking. Dit zijn maatwerkoplossingen waarbij wij een adviserende rol hebben.

Voor bedrijven met eigen parkeergelegenheid is het realiseren van laadinfrastructuur op eigen terrein de meest logische en efficiënte oplossing. Zij profiteren dan van lagere energiekosten hebben controle over het laadschema en doen investeringen die toekomstbestendig zijn. Ook kunnen bedrijven zo slimme laadstrategieën toepassen. We voorzien niet in de aanleg van publieke laadinfra op bedrijventerreinen. Publieke ruimte op deze terreinen is beperkt en moet zoveel mogelijk beschikbaar blijven voor bedrijfsactiviteiten, infrastructuur en groen. Alleen wanneer bedrijven geen mogelijkheid hebben om op eigen terrein te laden, wordt gezocht naar een passende oplossing. Daarbij ligt de nadruk op samenwerking tussen bedrijven, bijvoorbeeld via gezamenlijke laadpleinen.

Samengevat volgen we voor laadinfra op bedrijventerreinen voor bestel- en vrachtovervoer de volgende koers:

- We stimuleren het laden op eigen terrein als voorkeursoplossing voor bedrijven.
- We adviseren over maatwerkoplossingen zoals cablepooling.

- Als partner van Ondernemend Heusden zijn we actief betrokken bij de Green Deal om collectieve oplossingen voor netcongestie te ontwikkelen en bedrijven te ondersteunen bij elektrificatie.
- We leggen geen publieke laadinfra aan op bedrijventerreinen als standaardoplossing.

5.2.2 Laadinfra in de woonwijken en centra voor bestel- en vrachtvervoer

Hoewel de voorkeur voor bestelvoertuigen uitgaat naar laden op bedrijventerreinen, zien we ook steeds vaker dat bestelbussen laden in de woonwijk. Aangezien dit grote voertuigen betreft vraagt dit om meer parkeerruimte, iets waar ook rekening mee wordt gehouden bij het kiezen van locaties voor publieke laadpalen. In de praktijk zal die ruimte en mogelijkheid er echter vaak niet zijn.

Voor laadinfra in de woonwijken en centra voor bestel- en vrachtvervoer hanteren we het volgende beleid:

- We stimuleren laden op eigen terrein en bij bedrijven.
- Voor laden in de openbare ruimte hanteren we dezelfde voorwaarden als voor personenauto's.

Indien laden op eigen terrein of bij bedrijven niet mogelijk is, worden laadpalen dus alleen in de openbare ruimte geplaatst bij aantoonbare vraag en wanneer ze voldoen aan de gestelde prestatiecriteria.

5.2.3 Samenvatting keuzes laadinfra voor bestel- en vrachtvoertuigen

	Privaat	Semipubliek	Publiek	Snelladen
Vesting Heusden	Bestel: Actief stimuleren bij ondernemers en zzp'ers thuis Vracht: Niet wenselijk	Bestel: Alleen in specifieke situaties (bijv. bezoekerslocaties) Vracht: Niet wenselijk	Bestel: Niet geschikt Vracht: Niet geschikt	Geen snelladers in Heusden Vesting: laden buiten zone of op route
Kernen	Bestel: Actief stimuleren bij ondernemers en zzp'ers thuis Vracht: Niet wenselijk	Bestel: Alleen in specifieke situaties (bijv. bezoekerslocaties) Vracht: Niet wenselijk	Bestel: Alleen als onvermijdelijk, volgens spelregels personenauto's Vracht: Niet gewenst	Geen snelladers in centrum: laden buiten zone of op route
Buitengebieden	Bestel: Actief stimuleren bij ondernemers en zzp'ers thuis Vracht: Alleen op eigen terrein	Bestel: Alleen in specifieke situaties (bijv. bezoekerslocaties) of mogelijk bij ondernemers met gedeeld gebruik Vracht: Niet wenselijk	Bestel: Alleen als onvermijdelijk, volgens spelregels personenauto's Vracht: Niet gewenst	Niet actief stimuleren, ruimte voor de markt.
Bedrijventerreinen	Bestel: Primaire plek voor laden, maximale inzet Vracht: Idem, mits voldoende ruimte	Bestel: Mogelijk via samenwerking tussen bedrijven Vracht: Idem, bij gedeelde voorzieningen	Bestel: Alleen bij hoge uitzondering bij gebrek aan eigen terrein Vracht: Niet gewenst	Niet actief stimuleren, ruimte voor de markt.

Tabel 2. Keuzes laadinfra voor bestel- en vrachtvoertuigen

5.3 Schoon en emissieloos bouwen

Als gemeente zijn we aangesloten bij het Convenant Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB). Dit is een afspraak tussen overheden en marktpartijen met als doel de bouwsector te verduurzamen door het gebruik van schoner en emissievrij bouw materieel. Binnen SEB hebben we de opgave om te bepalen hoe we als opdrachtgever en facilitator kunnen bijdragen aan deze transitie. Denkbare richtingen zijn het stellen van eisen aan het gebruik van schoon en emissieloos bouw materieel, het stimuleren van mobiele accu's of tijdelijke laadhubs bij bouwlocaties en het beschikbaar stellen van publieke laadpalen waar dat praktisch mogelijk is.

Mobiele werktuigen zijn zeer verschillend in hun vermogensbehoefte, afhankelijk van gewicht, omvang en werkzaamheden. De bruikbaarheid van bestaande laadinfra moet dus per project en zelfs per projectfase op maat in beeld worden gebracht.

De laadopgave van mobiele werktuigen is vanwege het projectmatige karakter van bouwprojecten ook niet altijd structureel te vertalen naar locaties en vermogens. De vermogensvraag moet per project tijdig in kaart worden gebracht. Op termijn kunnen we ook het gemiddeld op lange termijn benodigde vermogen in onze gemeente bepalen. Dit vermogen zal qua locatie meebewegen met de bouwprojecten en deels structureel beschikbaar zijn op bedrijventerreinen en langs routes voor onderweg laden.

Samengevat hanteren we voor schoon en emissieloos bouwen de volgende koers:

- Binnen SEB bepalen we hoe we als opdrachtgever en facilitator bijdragen aan de verduurzaming van de bouwsector.
- De inzet van bestaande laadinfra wordt per project maatwerkmatig beoordeeld.
- Op termijn kan het gemiddeld op lange termijn benodigde vermogen voor onze gemeente worden bepaald.

5.4 Innovaties

Binnen onze gemeente staan we open voor innovaties die de transitie naar elektrisch rijden ondersteunen. Een deel van deze innovaties is opgenomen in de collectieve concessie, waarin prikkels zijn opgenomen voor slimme oplossingen zoals netbewust laden en datakoppeling. Ook wordt rekening gehouden met de nieuwste eisen op het gebied van cybersecurity. Belangrijke innovaties binnen de collectieve aanpak publieke laadinfrastructuur zijn:

- Netbewust laden is vanaf 2024 verplicht. Ervaringen laten zien dat automobilisten de verlaging van het laadvermogen niet tot nauwelijks merken.
- Bestaande laadpunten uit eerdere provinciale concessies worden vernieuwd, zodat ook deze geschikt zijn voor netbewust laden.

- Cybersecurity is een vaste randvoorwaarde. Vanaf 2024 worden de meest recente nationale en Europese richtlijnen gevolgd om digitale veiligheid en bescherming van gebruikersdata te waarborgen.
- De collectieve provinciale aanpak zorgt ervoor dat publieke laadpunten technisch voorbereid zijn op bi-directioneel laden (V2G). Hierdoor is het mogelijk om het publieke laadnetwerk te gebruiken als buffer in tijden van overschotten of tekorten.

Naast de innovaties binnen de concessie kijken we actief naar aanvullende kansen. We omarmen pilots die direct bijdragen aan onze ambities. Voorbeelden hiervan zijn:

- Laadpleinen met energieopslag, gekoppeld aan lokale opweklocaties.
- Het plaatsen van laadlichtmasten in historische stijl in de vesting van Heusden.
- Het toepassen van laadlichtmasten in nieuwbouwwijken.

Ook op het gebied van snelladen onderzoeken we de mogelijkheden om dit te koppelen aan lokale energieopwekking. Een voorbeeld van een innovatie die we volgen, is de realisatie van snellaadpleinen nabij zonneparken langs snelwegen.

5.5 Communicatie

We werken samen met inwoners, ondernemers, woningcorporaties, en andere belanghebbenden. Dit doen we onder andere door iedereen de kans te geven om te reageren op nieuw voorgestelde locaties voor publieke laadpalen. We dragen bij aan een gezamenlijke aanpak in de private ruimte door kennis te delen, en knelpunten en kansen te signaleren. Daarnaast zetten we onze communicatiekanalen actief in om bewustwording te creëren over netcongestie en de rol die laadinfrastructuur hierin speelt.

In het geval van nieuwbouw en ingrijpend gerenoveerde bestaande gebouwen, informeren we verantwoordelijken over de EPBD IV richtlijnen.

Bijlage I: Algemene en gemeente specifieke plaatsingscriteria voor Heusden

Algemene plaatsingscriteria

1. De locatie ligt in de publieke ruimte.
2. De locatie is 24 uur per dag, 7 dagen per week toegankelijk.
3. Een laadpaal beschikt over twee laadpunten, waarbij twee parkeervakken worden gereserveerd voor het laden van elektrische auto's.
4. De oplaadpunten worden zo geplaatst dat zij via bestaande en/of geplande parkeervakken gebruikt kunnen worden.
5. Laadpaal en bebording worden niet hinderlijk dichtbij straatmeubilair, afvalcontainers en elektriciteitsvoorzieningen geplaatst. Hiervoor geldt dat er ten alle tijden een afstand van 1 meter tussen de laadpaal en een dergelijk object is.
6. Bomen en Boomwortels: De laadpaal dient minimaal even ver van de boom te staan als de kruin van de boom breed is met een minimum van 1 meter.
7. De locatie ligt binnen 25 m tot LS-net.
8. Bij plaatsing op een trottoir dient minimaal 90 cm (3 tegels) vrije doorgangruimte achter de laadpaal aanwezig te zijn.
9. Bij haaksparkeren is de afstand tussen laadpaal en trottoirband minimaal 60 cm;
10. Bij langsparkeren is afstand tussen laadpaal en trottoirband minimaal 30 cm;
11. Bij haaks en langs parkeren wordt de laadpaal tussen 2 parkeervakken in geplaatst en bij harp parkeren tussen 4 parkeervakken in.
12. Geen plaatsing op asfalt ondergrond.
13. Asfalt/beton kan niet opengebrouwen worden voor het aansluiten van de laadpaal aan het laagspanningsnet. Met andere woorden, indien sprake van een geasfalteerde weg dient de laadpaal aan de kant van de straat waar een LS-kabel ligt geplaatst te worden.
14. Groenvoorziening zo veel mogelijk vermijden/ laten staan.

Gemeente specifieke plaatsingscriteria

15. Bij plaatsing op gras tussen laadpaal en volgende obstakel (lantaarnpaal, boom verkeersbord speeltoestel) een minimale afstand van 2,50 (dit is voor de maaibreedte van de maaimachine).

16. Voor de vestingstad Heusden geldt dat ze niet in het historische centrum geplaatst mogen worden, plaatsing dus zoveel mogelijk aan de randen.
17. Bij voorkeur niet plaatsen in blokhagen in verband met machinaal knippen.
18. Geen plaatsing in evenementen gebieden zoals het Plein in Vlijmen.
19. Laadpaal staat niet direct voor een raam of deur van een woning.
20. Bij plaatsing op het trottoir bij voorkeur 120 centimeter doorgangsruijnte achter de paal vrij houden.