

Visie en beleid laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen gemeente Maassluis

De raad van de gemeente Maassluis;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 16 april 2024

besluit

1. De visie en het beleid elektrisch laden gemeente Maassluis vast te stellen.
2. Motie 9 Maassluis en elektrisch rijden als afgedaan te beschouwen.

Visie en beleid laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen gemeente Maassluis

Samenvatting

Deze visie met bijbehorende beleidsregels bepalen de strategie van gemeente Maassluis voor de periode 2024-2030 om tijdig een toegankelijke, betaalbare, betrouwbare en veilige laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen te realiseren. Dit in navolging van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL), een bijlage van het Klimaatakkoord. Deze laadvisie richt zich op de volgende gebruikersgroepen: personenvervoer (voornamelijk privéauto's), fietsen en scooters, lichte logistieke voertuigen taxi's en doelgroepenvervoer.

Ons eerste uitgangspunt is dat EV-rijders zoveel mogelijk laden op privaat terrein om de druk op de openbare ruimte beperkt te houden. Daarnaast is het interessanter voor EV-rijders om op privaat terrein, thuis en op het werk, te laden omdat dit vaak het voordeligst is in kosten en comfort. EV-rijders die geen toegang hebben tot een privaat laadpunt moeten kunnen uitwijken naar semipublieke en publieke laadpunten. De gemeente neemt de verantwoordelijkheid om te zorgen voor een basisnetwerk van publieke laadpunten.

Momenteel zijn er ongeveer 115 reguliere openbare laadpalen (elke laadpaal heeft twee laadpunten) in de gemeente Maassluis. In 2030 zijn minimaal 420 reguliere openbare laadpunten nodig.

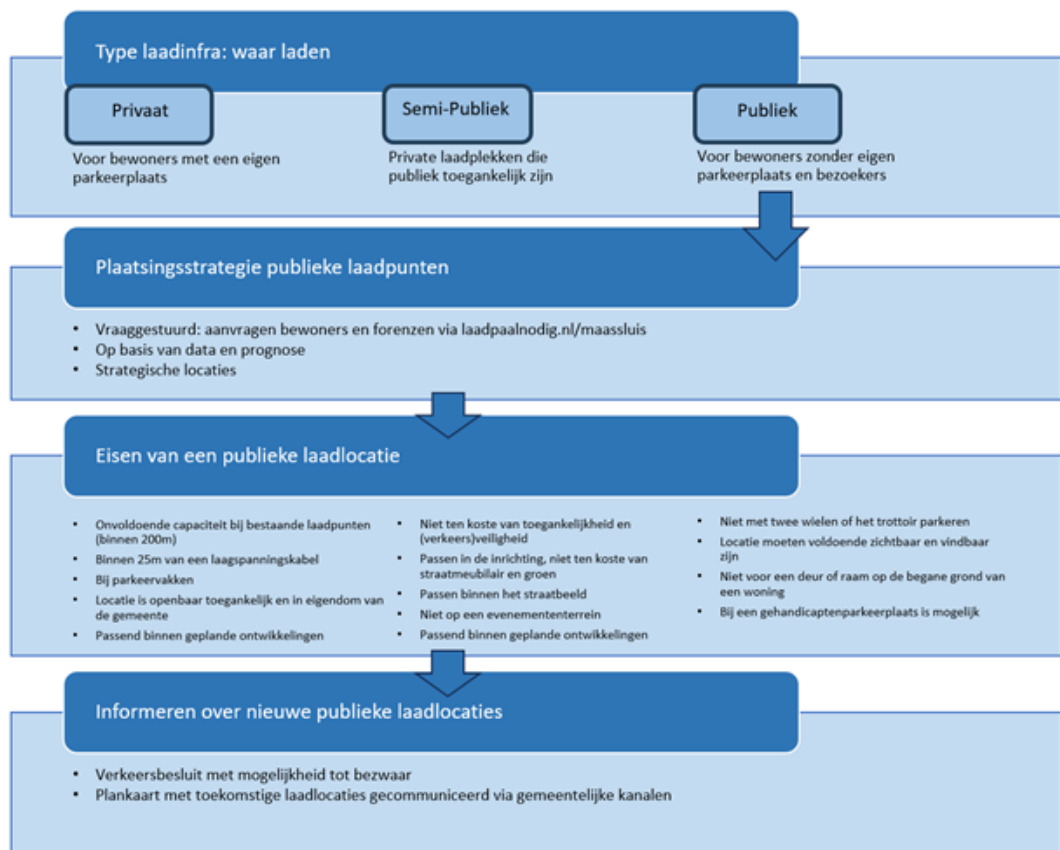
Het uitvoeringsmodel dat we gebruiken is het concessiemodel. We hebben tot 2024 (met verlenging tot 2026) één concessiehouder voor de plaatsing van laadpalen en tot 2029 (met verlenging tot 2031) voor het beheer, onderhoud en exploitatie. In de uitrol kiezen we voor een transitie van aanvraag gestuurde naar data gestuurde opdracht voor plaatsing om op deze manier een goed dekkende laadinfrastructuur te krijgen. Na deze periode zal er worden gekeken naar een nieuwe concessie.

Laadpalen worden zowel vraaggestuurd als datagestuurd geplaatst. Er worden ook strategische locaties aangewezen. Hierbij wordt een plankaart opgesteld die een leidraad vormt in mogelijke toekomstige reguliere laadlocaties.

We vinden het belangrijk dat inwoners goed geïnformeerd zijn over ontwikkelingen in hun omgeving. Inwoners worden geïnformeerd bij de realisatie van publieke laadpunten in en nabij woonwijken.

Gezien de snelheid van de ontwikkelingen op het gebied van het elektrisch rijden is er voor gekozen deze laadvisie voor de periode 2024-2030 te laten lopen en deze aan de hand van voortgang en ontwikkelingen tijdig aan te passen.

Stroomschema nieuwe reguliere laadpalen



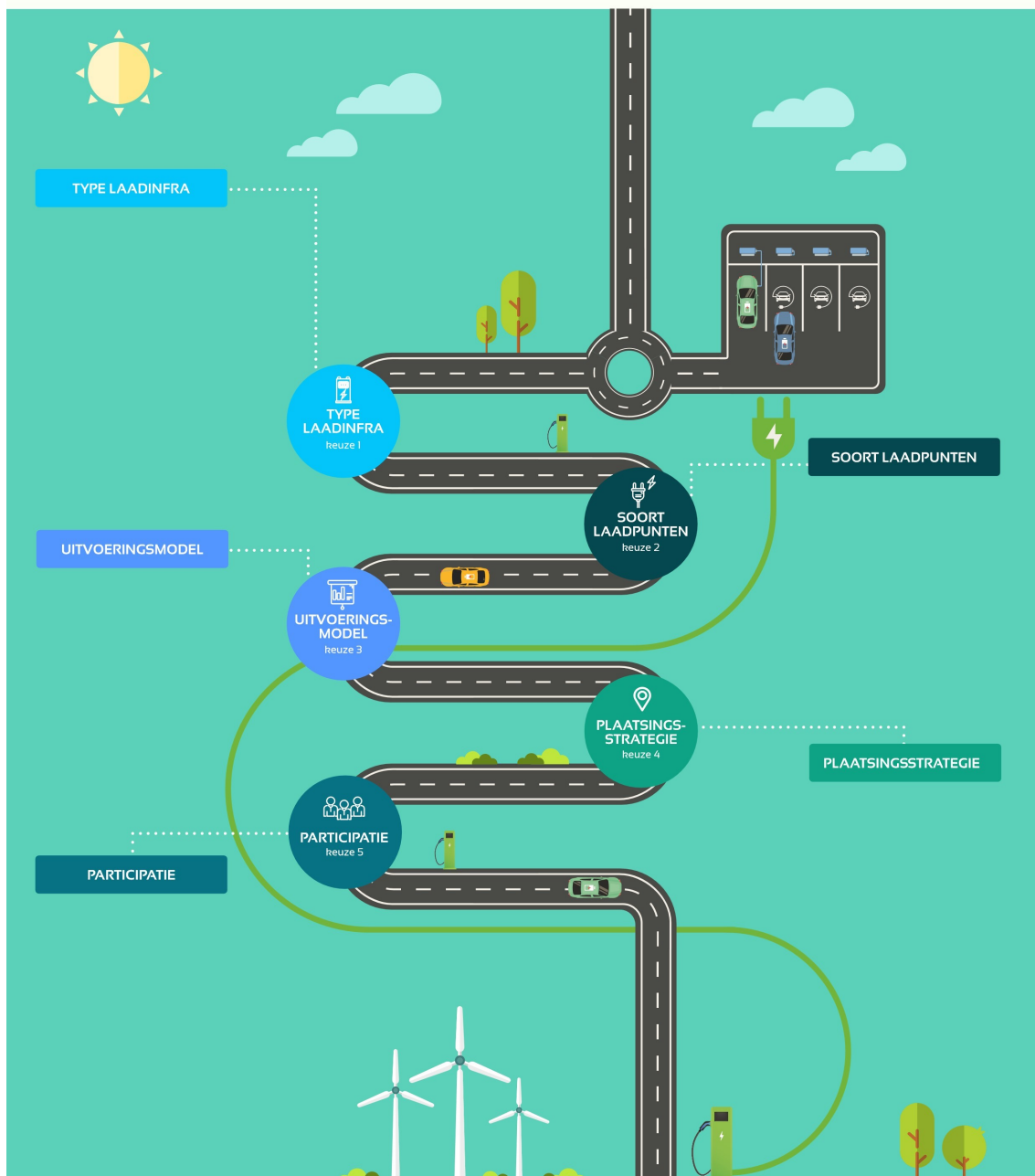
LAADVISIE



ONZE GEBRUIKERSGROEP(EN)



AANTAL LAADPUNTEN 2030



1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Het aantal elektrische voertuigen neemt de komende jaren sterk toe. Dit is ook noodzakelijk om de klimaatdoelen te halen. In het coalitieakkoord van de gemeente Maassluis zetten we in op CO2 neutraal in 2050. Dat doen we door in te zetten op het STOP-principe, waarin voetgangers (Stappers) de hoogste prioriteit krijgen opgevolgd door fietsers (Trappers), Openbaar vervoer en Privé gemotoriseerd vervoer. Daarbinnen willen we de mobiliteitsvormen verduurzamen door voertuigen te elektrificeren.

Vanaf 2030 zijn alle nieuwe auto's emissieloos¹, voor een belangrijk deel zullen dat batterij-elektrische auto's zijn. Die kunnen alleen rijden als de laadinfrastructuur op orde is. Om te zorgen dat er tijdig voldoende laadpunten² zijn, is de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) opgesteld, een bijlage van het nationale Klimaatakkoord.

Een van de afspraken is dat gemeenten zorgen voor een integrale laadvisie en plaatsingsbeleid. Voor gemeente Maassluis geeft deze integrale laadvisie de komende jaren richting aan de ontwikkeling van een dekkend, toegankelijk, betaalbaar en veilig netwerk van laadinfrastructuur voor alle elektrische voertuigen. Deze visie met bijbehorend beleid dient daarmee als basis om de plannen rondom de uitvoering en uitrol van laadinfra op te kunnen stellen.

1.2 Opgave

Met ongeveer 115 publieke en ongeveer 15 semi-publieke laadpalen in de gemeente Maassluis zijn de eerste stappen gezet en voorzien in ruime mate in de huidige behoefte. Maar we staan pas aan het begin van de transitie naar elektrisch vervoer. De verwachting is dat het aantal elektrische voertuigen op de weg de komende jaren fors gaat groeien, mede omdat er steeds meer betaalbare modellen beschikbaar zijn. Dit geldt voor personenauto's én voor commerciële voertuigen, zoals bestelwagens.

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

Ook het mobiliteitsgebruik verandert de komende jaren. We zien een transitie van autobezit naar (gedeeld) autogebruik. De gemeente Maassluis heeft aandacht voor de mobiliteitstransitie. We voorzien een dekkend netwerk van elektrische oplaadpunten en actualiseren het beleid waar nodig. Nieuwe concepten en innovaties dragen bij aan een efficiënt mobiliteitssysteem.

1.3 Doel en scope integrale laadvisie

Het doel van deze integrale laadvisie is om een strategie te bepalen waarmee tijdig een passende laadinfrastructuur voor alle elektrische voertuigen wordt gerealiseerd. Dit is belangrijk om de mobiliteit te verduurzamen en de CO₂-uitstoot te verminderen. We willen met deze laadvisie met bijbehorende beleidsregels in de toenemende laadvraag kunnen voorzien en richting geven aan de transitie naar elektrisch vervoer. De visie heeft een zichttermijn van tien tot vijftien jaar. Met de visie en beleid elektrisch laden nemen we regie op het plaatsen en opschalen van de laadoplossingen die nodig zijn. Op die manier zorgen we voor een goede inpassing in de openbare ruimte en het elektriciteitsnet en willen we onze inwoners, bezoekers en bedrijven vertrouwen geven om de stap naar elektrisch vervoer te maken.

Deze laadvisie met bijbehorende beleidsregels richt zich op de volgende gebruikersgroepen: personenvervoer (voornamelijk privé auto's), fietsen en scooters, lichte logistieke voertuigen, taxi's en doelgroepenvervoer.

De overstap naar elektrisch rijden verloopt niet voor alle gebruikersgroepen en typen voertuigen in hetzelfde tempo. Voor personenvervoer is de overstap al volop gaande en hebben we redelijk zicht op wat er nodig is. Voor bijvoorbeeld zwaar vrachtvervoer is nog onzeker in hoeverre elektrisch rijden uitkomst biedt en zo ja, wat de behoefte is aan laadinfrastructuur. We herijken onze visie elke twee jaar, zodat we nieuwe inzichten en ontwikkelingen tijdig kunnen meenemen en op elk moment een passende laadinfrastructuur hebben.

We verwachten dat ook bestelwagens, taxi's en voertuigen voor het doelgroepenvervoer steeds meer overstappen naar elektrisch. Een deel van die voertuigen gaan 's avonds mee naar huis en laadt in de wijk. De laadbehoefte van deze voertuigen in de wijk nemen we ook mee in deze laadvisie.

1) Afspraak uit het nationale Klimaatakkoord opgenomen in landelijk beleid en is regionaal vastgesteld in het Programma Duurzame Mobiliteit van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag

2) Een laadpunt is de elektrische aansluiting op een laadpaal waar de stekker van een elektrisch motorvoertuig op wordt aangesloten. Een laadpaal heeft over het algemeen 2 laadpunten.

Naast elektrische voertuigen zet zowel Nederland als Europa in op waterstof als energiedrager en 'brandstof' voor met name zware emissievrije voertuigen. De ontwikkeling van waterstof is nog niet zo ver als batterij-elektrisch. Het aanbod vulpunten, betaalbare voertuigen en groene waterstof is nog heel beperkt en erg duur. We volgen de ontwikkelingen omtrent waterstof en spelen hier op in als dit een kansrijk alternatief blijkt.

1.4 Uitgangspunten voor de uitrol

Deze visie biedt de komende jaren houvast bij de realisatie van laadinfrastructuur. Om te zorgen dat laadinfrastructuur geen belemmering vormt voor de groei van elektrisch vervoer werken we aan een dekkend, toegankelijk, betaalbaar, en veilig netwerk van laadinfrastructuur:

Dekkend: een netwerk dat tegemoet komt aan de behoeften van EV-rijders om te laden maar ook past binnen de duurzaamheidsambitie om het autogebruik te verminderen.

Toegankelijk: Laadpunten moeten voor iedereen eenvoudig te gebruiken zijn. Daarom streven we ernaar dat de werkwijze en het gebruik van de laadinfrastructuur zoveel mogelijk is gestandaardiseerd.

Betaalbaar: We zorgen ervoor dat laadsessies betaalbaar blijven en de maatschappelijke kosten (o.a. in de vorm van kosten voor het verzwaren en uitbreiden van het elektriciteitsnet) zoveel mogelijk beperkt blijven.

Veilig: Iedereen moet zijn of haar elektrische voertuig veilig kunnen laden en gebruiken. Dit betreft zowel fysieke veiligheid als digitale veiligheid oftewel cyber security.

We kunnen deze doelen alleen behalen in samenwerking met de netbeheerder en uitvoerende marktpartijen, maar houden zelf de regie.

1.5 Leeswijzer

In de volgende hoofdstukken bespreken we de integrale laadvisie in meer detail. In hoofdstuk 2 beschrijven we allereerst de uitgangssituatie: hoe ziet de laadinfrastructuur in gemeente Maassluis er nu uit? Welke ontwikkelingen en trends spelen er en met welke kaders en welk aanpalend gemeentelijk beleid hebben we te maken? Hoofdstuk 3 beschrijft de prognoses en ontwikkelingen voor de komende jaren, waarna we in hoofdstuk 4 onze strategische keuzes toelichten. In hoofdstuk 5 gaan we in op de gebruikersgroepen waar de laadvisie zich op richt. Tot slot beschrijft hoofdstuk 6 hoe we de uitvoering van deze visie organiseren. In de bijlagen geven we een begrippenlijst (Bijlage I) en een overzicht van de relevante gebruikersgroepen (Bijlage II).

2. Kenmerken laadinfrastructuur

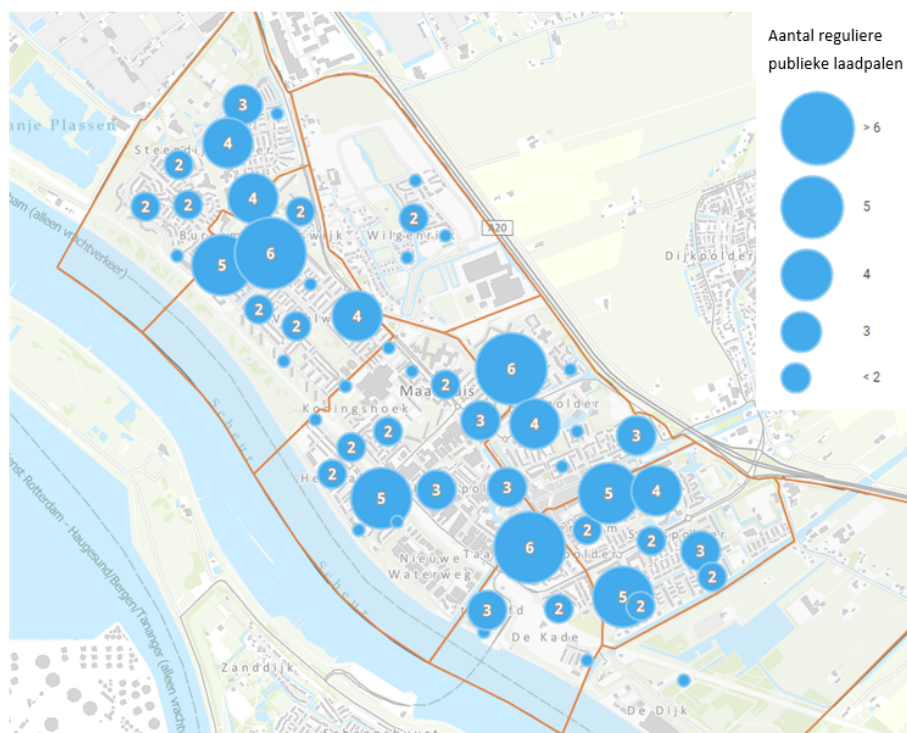
We onderscheiden laadinfrastructuur middels twee kenmerken: op welke grond een laadpunt zich bevindt en op welk vermogen geladen kan worden.

2.1 Typen laadinfrastructuur

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

- **Publiek laadpunt:** Een laadpunt dat 24/7 openbaar toegankelijk is, zonder barrières zoals slagbomen of poorten;
- **Semipubliek laadpunt:** Een privaat laadpunt dat is opengesteld voor publiek. Denk aan parkeergarages, tankstations of horeca-locaties. Er kunnen beperkte toegangstijden zijn;
- **Privaat laadpunt:** Een laadpunt op eigen terrein, aan huis of bij een bedrijf.

Sinds een aantal jaar werken we aan de uitrol van publieke laadinfrastructuur om te voorzien in de toenemende behoefte. Daarnaast mag iedereen een laadpunt realiseren op eigen terrein en deze op een parkeerplek op eigen terrein beschikbaar stellen voor derden.



Figuur 1: Een actuele indicatie hoe het publieke laadnetwerk in gemeente Maassluis eruitziet

2.2 Soorten laadpunten

Laadpunten kunnen op verschillende vermogens elektriciteit leveren:

- Regulier laden:** laadpunt met een vermogen tot 22 kilowatt (kW). Het opladen tot de maximale batterijcapaciteit duurt meerdere uren. Reguliere laadpunten kunnen individueel worden geplaatst, of geclusterd worden op een laadplein.
- Snelladen:** laadpunt met een vermogen van meer dan 22 kW, waarmee elektrische voertuigen in kortere tijd kunnen opladen. Snelladen gebeurt op gelijkstroom en is volop in ontwikkeling. We onderscheiden drie subcategorieën:
 - Kortparkeerladen of semi-snelladen:** Laadpunt met een vermogen tussen 22 en 125 kW, deze worden steeds meer geplaatst bij onder andere supermarkten, hotels en vergaderlocaties.
 - Ultrasnelladen voor personenvervoer:** Laadpunt met een vermogen tussen 150 kW en 350 kW. Het grootste deel van de huidige beschikbare elektrische voertuigen is technisch geschikt om te laden met een snelheid van maximaal 50 kW. De nieuwere modellen en modellen in het hogere segment zijn geschikt voor de hogere vermogens. De laadvermogens tussen 150 kW en 350 kW worden tegenwoordig bij snellaadstations langs hoofdwegen geplaatst, bijvoorbeeld bij pompstations en wegrerestaurants.
 - Ultrasnelladen voor openbaar vervoer en logistiek:** Laadpunt met een vermogen hoger dan 350 kW, bijvoorbeeld een pantograaf. De laadpunten zijn geschikt om grote voertuigen zoals vrachtwagens en bussen in korte tijd te laden.

Snelladen is meestal duurder dan regulier laden. Snelladers zijn daarom vooral gewenst op plaatsen waar een korte verblijfsduur gepaard gaat met een grote laadbehoefte en men bereid is daar meer voor te betalen. Denk bijvoorbeeld aan taxistandplaatsen, logistieke hotspots of verzorgingsplaatsen langs de snelweg. Voor openbaar snelladen binnen de gemeente Maassluis is kortparkeerladen of semi-snelladen relevant.

Andere vervoersmiddelen zoals fietsen en vaartuigen hebben hun eigen netwerk van laadpunten nodig met daarvoor geschikte laadpunten.

3. Ontwikkelingen

3.1 Elektrische voertuigen en laadpaalgebruik

We verwachten dat in de toekomst laden steeds efficiënter verloopt. In de toekomst kan eenzelfde aantal laadpunten meer EV-rijders bedienen dan nu het geval is. Die verwachting is gebaseerd op een aantal ontwikkelingen:

- **Efficiëntere voertuigen** Volledig elektrische voertuigen krijgen een steeds grotere actieradius. Nieuwe modellen hebben een betere accucapaciteit en zijn steeds vaker technisch geschikt om op hogere vermogens te laden.
- **Efficiëntere laadpunten** Het aantal snelladers neemt toe, vooral langs snelwegen, maar ook binnen gemeentegrenzen.
- **Efficiënter laadpaalgebruik** Er zijn meerdere manieren om laadpaalkleven tegen te gaan, zoals tarifiering en social charging apps.

3.1.1 Slim laden

Slim laden is een brede term, die wordt gebruikt om aan te duiden dat slimme technieken de laadtransactie op afstand kunnen aansturen. Een laadsessie kan bijvoorbeeld sneller of langzamer verlopen. Minimaal betekent slim laden dat het opladen van elektrische auto's op het meest optimale moment gebeurt, wanneer de kosten laag zijn en het aanbod van (duurzame) energie hoog. Slimme technieken kunnen ervoor zorgen dat het elektriciteitsnet niet te zwaar wordt belast.

Een aspect van slim laden is bi-directioneel laden. Bij bi-directioneel laden kan het elektrische voertuig stroom terug leveren aan bijvoorbeeld een gebouw of het elektriciteitsnet. Hiermee kunnen pieken en dalen in het energieverbruik worden gebalanceerd. Bi-directioneel laden staat nog in de kinderschoenen, maar binnen de Proeftuin Slimme Laadpleinen wordt de techniek al volop getest. Binnen onze samenwerkingsregio zijn slimme laadpleinen gerealiseerd in verschillende gemeenten waarvan de resultaten onderling worden besproken.

3.1.2 Wet- & regelgeving

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

Onderwerpen waar Nederland aan werkt, zijn onder andere:

- Brandveiligheid in parkeergarages;
- Digitale veiligheid;
- Prijs transparantie, zodat voor de gebruiker vooraf duidelijk is wat het laden kost;

Nu al relevant zijn de Europese richtlijnen voor de energieprestatie van gebouwen: de Energy Performance of Buildings Directive (EPBD III²). Nederland heeft deze vastgelegd in het Bouwbesluit. De richtlijn verplicht om laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen aan te leggen bij nieuwbouw, bij ingrijpende renovaties of bij bestaande grotere gebouwen, ook als deze niet worden verbouwd.

3.2 Energietransitie

De energietransitie heeft grote impact op het elektriciteitsnetwerk. Duurzame bronnen als zon en wind geven piekmomenten in het aanbod, terwijl bijvoorbeeld aardgasvrije wijken voor een grotere vraag zorgen. Binnen dit complexe plaatje neemt het groeiende aantal elektrische voertuigen ook een plek in.

Als door al deze veranderingen netproblemen ontstaan, kan dat tot hoge maatschappelijke kosten leiden, de uitrol van laadinfrastructuur sterk vertragen en een risico betekenen voor het halen van onze ambities in laadinfrastructuur en voor de brede energietransitie. De netbeheerders staan voor de uitdaging ervoor te zorgen dat het net deze verandering aankan.

Het is daarom onze verantwoordelijkheid om tijdig, op basis van prognoses, aan te geven welke laadinfrastructuur gewenst is voor de komende jaren. De netbeheerder kan vervolgens inzicht geven over de haalbaarheid en eventueel maatregelen treffen om te zorgen dat er voldoende ruimte op het net is. Deze informatie nemen we ook mee in de Regionale Energiestrategie (RES) en de netimpactberekening die in dat kader periodiek wordt uitgevoerd. In de RES staan de regionale keuzes voor de opwekking van duurzame elektriciteit, de warmtetransitie in de gebouwde omgeving en de daarvoor benodigde opslag- en energie-infrastructuur.

Ons uitgangspunt is dat de stroom op publieke laadinfrastructuur groen is en in Nederland is opgewekt. De laadpunten in de publieke ruimte zijn ook geschikt voor slim laden, wat de piekvraag vermindert. De mogelijkheden voor slim laden zijn nog geen voldongen feit. Onderzoek en experimenten zijn de komende jaren nodig om te bepalen hoe we slim laden het beste kunnen implementeren in onze laadinfrastructuur. De concessiehouder denkt hier actief in mee gedurende de concessietermijn. Daarnaast volgen we de ontwikkelingen en pilotprojecten op verschillende plekken in Nederland, bij de gemeente Rotterdam en de overige concessiegemeenten in het bijzonder.

2) *Laadinfrastructuur voor elektrisch vervoer – EPBD III*

3.3 Gemeentelijke kaders en aanpalend beleid

In het 'Coalitieakkoord 2022-2026' staat dat er een investering nodig is doordat er de komende jaren een uitbreiding wordt verwacht van het aantal laadpalen voor elektrische auto's, verspreid over de wijken. Afhankelijk van onder andere functies en ruimtelijke aspecten worden waar nodig laadpalen geconcentreerd. Er is oog voor de impact van laadpalen op de beschikbare parkeercapaciteit. Er moet ook aandacht worden gegeven aan het onnodig lang bezetten van een laadpaal.

Deze laadvisie raakt verschillende bestaande beleidskaders waarmee we in de uitwerking rekening houden. De volgende beleidskaders zijn van belang:

In de 'Mobiliteitsvisie Maassluis 2020 – 2040' staat beschreven dat de gemeente een flexibel en toekomstgericht mobiliteitssysteem wil maken. Om dit tot stand te brengen moet de gemeente werken aan een dekkend elektrisch laden netwerk om zo het elektrisch laden te faciliteren. Daarnaast zet de gemeente hierbij in op elektrische deelmobiliteit.

In 'Beleidsregel parkeren Maassluis 2022' zijn normen opgenomen die het aandeel reguliere laadpunten bepalen bij ontwikkellocaties binnen de gemeente Maassluis.

In het 'Handboek kabels en leidingen Maassluis 2017' en de 'Verordening van de gemeenteraad van de gemeente Maassluis houdende regels inzake werkzaamheden in verband met de aanleg, instandhouding en opruiming van kabels en/of leidingen Algemene verordening ondergrondse infrastructuur Maassluis' zijn regels opgesteld rond kabels. Bij het plaatsen van laadpalen moeten deze regels gevolgd worden.

In het 'Duurzaamheidsplan 2030' staat in een aantal pijlers uitgewerkt hoe te komen tot klimaatneutraliteit (hierin CO₂-emissiereductie) in 2050. Dit moet onder andere worden behaald door middel van energiebesparing en het monitoren van de emissie CO₂. Hierin zijn verschillende acties die betrekking hebben op elektrisch rijden opgenomen met verschillende ambitieniveaus:

- A. Inzicht en monitoring
 - Ambitieniveau 1: Inzichten uit de mobiliteitsvisie gebruiken
 - Ambitieniveau 2: Jaarlijks door middel van de Klimaatmonitor bijhouden hoeveel CO₂ er wordt uitgestoten door mobiliteit
- B. Gemeente als voorbeeld
 - Ambitieniveau 1: Voldoende laadpalen op bezoekersparkeerplaatsen van gemeentelijke gebouwen (zie strategie 15)
 - Ambitieniveau 2: Het eigen wagenpark waar mogelijk elektrificeren.
- C. Gemeente stuurt
 - Ambitieniveau 2: Beleid schrijven om proactief laadpalen te plaatsen.
- D. Gemeente werkt samen met de inwoners
 - Ambitieniveau 1 Bewoners en bedrijven kunnen bij de gemeente via het opgezette loket een laadpaal aanvragen en de gemeente zet de aanvraag vervolgens door naar de Metro-poolregio Rotterdam Den Haag om de laadpaal te plaatsen
- E. Communicatie
 - Ambitieniveau 2: De gemeente publiceert de jaarlijkse besparing van CO₂ door mobiliteit

In het 'Programma Integrale Duurzame Stadsontwikkeling' staat de opgave om voor een 'dekkend netwerk voor elektrisch laden' benoemt.

4. Opgave

4.1 Inleiding

Om inzicht te krijgen in hoeveel laadpunten er nodig zijn, hebben we gebruik gemaakt van de prognose van EVConsult en Over Morgen in 2021³.

De prognoses zetten we af tegen de huidige situatie. Zo maken we de opgave voor de komende periode concreet voor de gebruikersgroepen bewoners, forensen (werkenden) en bezoekers.

De impliciete keuze is hierbij dat personenauto's vooral gebruikmaken van reguliere laadpunten en dat snelladen als back-up wordt ingezet. Het doel is daarbij niet om het aantal voorspelde laadpunten te

3) <https://experience.arcgis.com/experience/298ce66c9694478c906a929cc4a64032>

realiseren, maar om te zorgen dat de laadinfrastructuur in het juiste tempo meegroeit en om de ontwikkeling van elektrisch vervoer niet te beperken.

De prognoses geven inzicht in het aantal benodigde publieke en private laadpunten en het aantal benodigde reguliere en snellaadpunten, voor de periode tot 2030. Deze prognose is opgesteld op basis van openbare databestanden, zoals gegevens over kavels (eigen oprit) en demografische en welvaartsgegevens (waar komen als eerste elektrische auto's). Het uitgangspunt van deze prognoses is de groei zoals aangenomen vanuit de NAL naar 1,9 miljoen EV in 2030. Prognoses voor semipublieke laadpunten, zoals bij hotels en parkeergarages, zijn niet separaat beschikbaar. Deze zijn opgenomen in de cijfers voor private laadpunten. Omdat er onzekerheden in de prognoses zitten en semipublieke laadpunten niet apart zijn weergegeven, houden we de ontwikkelingen goed in de gaten en stellen als nodig onze doelstellingen bij.

4.2 Prognose benodigde laadpunten

Momenteel zijn er ongeveer 236 laadpunten (twee laadpunten per laadpaal) in gemeente Maassluis. Om in 2030 in de laadbehoefte van elektrische personenauto's te voorzien zijn ongeveer 443 laadpunten nodig. Dit is een uitbreiding met 206 laadpunten ten opzichte van de huidige situatie. Hierbij moet wel worden opgemerkt dat ontwikkellocaties zoals de wijken Wilgenrijk en de Kade (onderdeel van Taanschuurpolder) in de prognoseberekeningen niet zijn meegenomen. Het daadwerkelijke aantal te plaatsen laadpalen zal dus hoger liggen dan hier aangegeven.

Wijk	Bestaande laadpunten op 1/1/2024	Prognose 2030
Wijk 01 Taanschuurpolder	18	33
Wijk 02 Dijkpolder	32	64
Wijk 03 Sluispolder	36	76
Wijk 04 Kapelpolder	62	83
Wijk 05 Burgemeesterswijk	40	99
Wijk 06 Steendijkpolder	36	85
Wijk 07 Aalkeetpolder	2	1
Wijk 08 Wilgenrijk	10	2
Totaal	236	443

Tabel 1: Prognose van het aandeel laadpunten in 2030. Door het ontbreken van ontwikkellocaties ligt het daadwerkelijke aantal hoger.

Om te voorzien in deze laadbehoefte is een toename van het totaal aantal laadpunten en daarmee ook publieke laadpunten nodig. Er is door ontwikkelingen als slim laden de verwachting dat er verhoudingsgewijs minder laadpunten per elektrische auto nodig zijn dan in de huidige situatie. In de prognoses is rekening gehouden met deze ontwikkelingen.

Uit de prognose blijkt dat er vraag ontstaat naar snellaadpunten. Het gaat hierbij om verschillende soorten vormen en doelgroepen, zoals kortparkeren en logistiek laden.

Voor ander soort elektrische laadpunten is geen prognose gemaakt. De verwachting is dat het aantal elektrische fietsen en scooters de landelijke trend volgt en ook binnen de gemeente Maassluis toeneemt.

5. Strategische keuzes

Elke gebruikersgroep heeft een andere laadbehoefte: waar wordt geladen, hoe vaak wordt geladen en hoe hoog het gewenste laadvermogen is, verschilt.

We bouwen onze strategie op aan de hand van de volgende onderwerpen:

1. **Type laadinfrastructuur:** de verhouding private, semipublieke en/of publieke laadpunten;
2. **Soorten laadpunten:** reguliere laadpalen, laadpleinen en snelladen;
3. **Uitvoeringsmodel:** de wijze van samenwerking met Charge Point Operators (CPO) voor de uitrol van publieke laadpunten;
4. **Plaatsingsstrategie:** vraaggestuurd en/of meer proactief plaatsen;
5. **Participatie:** het verkrijgen van draagvlak voor laadvoorzieningen in of nabij woonwijken.

5.1 Type laadinfrastructuur: privaat, semipubliek en publiek laden

Om de druk op de openbare ruimte beperkt te houden en de EV-rijder zo goedkoop mogelijk te laten laden, is ons eerste vertrekpunt dat EV-rijders zoveel mogelijk laden op privaat terrein. Hierbij hanteren we de ladder van laden. EV-rijders die geen toegang hebben tot een privaat laadpunt moeten kunnen uitwijken naar semipublieke en publieke laadpunten. De gemeente neemt de verantwoordelijkheid om

te zorgen voor een basisnetwerk van publieke laadpunten voor de gebruikersgroepen bewoners, werkkenden en bezoekers.

Daarbij houden we rekening met een goede spreiding van laadpunten over de gemeente.



Figuur 2 "Ladder van laden"

5.1.1 VvE's en mandelige terreinen

Inwoners met een parkeerplaats binnen een VvE (Vereniging van Eigenaren) of bewoners met een parkeerplaats op mandelig terrein zijn aangewezen op laadplekken op eigen terrein. Zij zullen onderling in overleg moeten gaan over het inrichten van laadinfrastructuur. Bij vve's met een eigen parkeergarage bestaan er zorgen over brandveiligheid. Vve's, woonverenigingen en wooncoöperaties kunnen gebruik maken van de subsidie voor oplaadpuntenadvies en basislaadinfrastructuur van de Rijksdienst van Ondernemend Nederland. Zij kunnen hier advies krijgen over de inrichting van de parkeergarage.

5.1.2 Verlengd private aansluitingen (VPA)

Verlengd private aansluitingen (VPA) vormen een tussenvorm. Hierbij is het laadpunt privaat, maar het laadvak in de openbare ruimte gesitueerd. Voorbeelden hiervan zijn de kabelgoottegels, chargearm, kabelmat en een straatplug. Het voordeel is dat de gebruiker gebruik kan maken van goedkope elektriciteit. Hier zijn verschillende nadelen aan verbonden zoals het risico op claimen van parkeerplaatsen, verromming van de openbare ruimte, veiligheid van de openbare ruimte en de benodigde capaciteit van gemeenteambtenaren. Het is niet toegestaan (artikel 2.10 van de APV Gemeente Maassluis) om te laden via een kabel door de openbare ruimte naar een openbare parkeerplaats te laden. De gemeente is op dit moment geen voorstander van deze ontwikkeling maar volgt wel proeven die in andere gemeentes (zoals de gemeente Westland) worden uitgevoerd. Wanneer de proeven bij andere gemeentes positieve resultaten opleveren kan de gemeente dit beleid heroverwegen.

5.1.3 Snelladen

Op termijn zal snelladen een belangrijke rol gaan spelen in het realiseren van een gespreid laadnetwerk binnen de gemeente. Op dit moment zijn er geen publiek toegankelijke snelladers in de gemeente Maassluis. De verwachting is dat snelladers op korte termijn op private en semi-publieke grond worden gerealiseerd. De gemeente onderzoekt in samenwerking met de regio de vraag en aanbod naar snelladen en past het beleid hierop aan. Hiervoor staat de gemeente geen semi-snelladers toe in de openbare ruimte.

5.1.4 Logistiek laden

Logistiek laden heeft verschillende vormen. Bestelwagens die gebruik kunnen maken van reguliere laadpalen en waarvan de eigenaar geen private grond heeft zullen gebruik maken van het openbaar laadnetwerk. Grotere bedrijven en bedrijven met zware voertuigen maken gebruik van semi-publieke en private laadpunten. De gemeente onderzoekt in samenwerking met de regio de vraag en aanbod naar logistiek laden en past het beleid hierop aan. Logistiek laden zal naar verwachting voornamelijk na 2030 plaatsvinden.

5.1.4 Laadpunten voor elektrische fietsen, scooters en e-bikes

Het laden van elektrische fietsen, scooters en e-bikes vindt voornamelijk plaats op private grond. Deze voertuigen kunnen thuis worden opgeladen aan normale stopcontacten en de actieradius is vaak toereikend om een hele dag korte afstanden te kunnen rijden. De gemeente zet in op het STOP-principe, waarbij de gemeente het gebruik van deze vervoersmiddelen bevordert. De gemeente zet daardoor als aanvulling op het thuisladen in op semi-publieke laadpunten bij grootschalige (bewaakte) fietsenstallingen. Indien hierop een aanvulling nodig is, zet de gemeente ook in op publieke laadpunten op strategische locaties.

5.2 Soorten publieke laadpunten

Om de laadbehoefte van EV-rijders op te vangen, is minimaal een netwerk van reguliere laadpunten nodig, eventueel aangevuld met snellaadpunten als aanvullende laadoplossing voor bijvoorbeeld bezoekers, zakelijke veelrijders of logistieke voertuigen.

De gemeente heeft een verantwoordelijkheid in de uitrol van reguliere publieke laadpunten, zoals aangegeven in paragraaf 4.1. Reguliere laadpalen kunnen los worden geplaatst, of geclusterd in een laadplein. Als gemeente gaan we actief inzetten op clustering en monitoren we de behoefte voor laadpleinen bij strategische locaties met voldoende parkeergelegenheid. Voorbeelden hiervan zijn winkelcentrums en metrostations.

Als gemeente willen we ook een actieve rol spelen in snelladen. Er zijn nog geen snelladers in en rondom de gemeente Maassluis. Daarom onderzoekt de gemeente samen met de regio hoe dit aangepakt kan worden. We zetten we in op de realisatie van snellaadpunten op strategische locaties. Daarbij zoeken we vroegtijdig afstemming met de gemeenten in de regio en de netbeheerder, aangezien snel-laadpunten een zwaardere netaansluiting nodig hebben. Koningshoek is bijvoorbeeld een locatie die hier voor in aanmerking zouden kunnen komen.

5.3 Uitvoeringsmodel

In het verleden zijn openbare reguliere laadpalen geplaatst door partijen binnen het vergunningsmodel en/of opdrachtenmodel en later het concessiemodel. In het heden kiest de gemeente voor het concessiemodel samen met andere gemeenten in de regio.

De gemeente Maassluis is sinds 2021 aangesloten bij de concessie Samenwerkende Gemeenten Zuid-Holland. De concessie is regionaal georganiseerd door gemeenten met de gemeente Rotterdam als concessie-manager. Hierbij hebben we efficiëntie in de ambtelijke organisatie en de afstemming met de concessiehouder en netbeheerder(s). Ook geeft dit de mogelijkheid om een uniform laadtarief te hanteren, dit wil zeggen dat alle laadpalen in de Samenwerkende Gemeenten Zuid-Holland die vallen onder de concessie SGZH2 hetzelfde laadtarief hebben. Daarnaast geeft dit de mogelijkheid samen op te trekken in het ontwikkelen van o.a. slim laden en gebruiksgemak. Hiermee verwachten we de elektrisch rijder maximaal te kunnen ondersteunen en de snelle groei van het laadnetwerk vorm te kunnen geven in de komende jaren.

Het concessiemodel wil zeggen dat we het exclusieve recht tot plaatsing en exploitatie van openbare reguliere laadpunten in concessie geven aan één concessiehouder. Hiervoor is de concessie aanbesteed in 2021. In de periode van 1 juli 2021 t/m 30 juni 2024 zullen openbare reguliere laadpunten door de gecontracteerde partij geplaatst worden, dat is marktpartij EQUANS. Deze partij zal de geplaatste palen beheren, onderhouden en exploiteren t/m 30 juni 2029. Beide termijnen kunnen met 1,5 jaar verlengd worden. Met de verlening worden laadpalen geplaatst t/m 31 december 2025 en beheerd, onderhouden en geëxploiteerd t/m 31 december 2030.

Binnen de gemeente staan ook laadpalen geplaatst in een vorige concessie. Deze laadpalen worden t/m 30 juni 2029 beheerd, onderhouden en geëxploiteerd door marktpartij Allego. Voor deze laadpalen gelden andere afspraken dan voor de concessie SGZH2 en dus ook een ander laadtarief.

5.4 Plaatsingsstrategie openbaar netwerk: mate van proactieve uitrol

Met de groei van het aantal elektrische voertuigen en de opkomst van de tweedehandsmarkt is de verwachting dat vraaggestuurde plaatsing alleen niet langer voldoet vanwege de lange doorlooptijden. De behoefte om (ook) proactief uit te rollen – en daarmee voor de vraag uit te plaatsen – wordt steeds groter.

Binnen de concessie maakt de gemeente gebruik van verschillende maten van pro-activiteit:

- **Vraaggestuurde plaatsing**, waarbij bewoners en forenzen een aanvraag kunnen indienen voor een publiek laadpunt. Dit kan via de website laadpaalnodig.nl/maassluis.
- **Laadpalen op basis van data en prognose**. Als blijkt dat uit gebruikersdata en/of de prognose dat de vraag naar een laadpaal ontstaat wordt proactief gezocht naar een nieuwe of uitbreiding van een bestaande laadlocatie.
- **Strategische locaties**. De gemeente heeft de mogelijkheid om zelf laadpaallocaties aan te wijzen op locaties waar een hoge vraag wordt verwacht. Dit kan op locaties zijn waar niet snel een aanvraag voor wordt ingediend vanuit bewoners en forenzen en waar geen data voor bestaat zoals mobiliteitshubs of nieuwbouwwijken.

Bij nieuwbouwplannen moeten er laadpunten worden aangewezen zodat nieuwe bewoners en/of bezoekers bij oplevering kunnen laden. Hierbij moet aan de gestelde normen uit het parkeerbeleid worden

voldaan. In overleg tussen de ontwikkelaar en de gemeente worden er locaties gekozen die aan het plaatsingsbeleid in paragraaf 5.5 voldoen.

Voor snellaadlocaties worden regionaal strategische locaties bij tankstations, winkelcentra, P+R-locaties en andere grote parkeerterreinen onderzocht.

5.5 Plaatsingsbeleid openbaar laadnetwerk

Bij het selecteren van een locatie voor reguliere openbare laadpalen worden een aantal zaken meegenomen. Aan de volgende eisen moet worden voldaan:

- De huidige laadinfrastructuur binnen 200 meter biedt onvoldoende capaciteit om aan de behoefte te voldoen.
- Binnen 25 meter van de locatie moet een laagspanningskabel aanwezig zijn (om aanzienlijke meerkosten te voorkomen).
- De laadpaal moet worden geplaatst bij parkeervakken. Hier kan van af worden geweken als er geen alternatieve locatie vindbaar is en er voldoende ruimte is om vakken te creëren.
- De locatie is openbaar toegankelijk en in eigendom van de gemeente.
- De locatie heeft de mogelijkheid om twee laadvakken in te richten.
- Het plaatsen van een laadpaal op de geplande locatie past binnen geplande ontwikkelingen van de locatie.
- De laadpaal gaat niet ten koste van de toegankelijkheid en (verkeers)veiligheid bij trottoirs, fietspaden en wegen. De loopruimte op het trottoir blijft minimaal 120 cm breed.
- De locatie moet passen binnen de inrichting betreffend straatmeubilair en groen. Ook het aanleggen van laadinfrastructuur mag niet ten koste gaan van groen (inclusief boomwortels).
- De locatie past binnen het straatbeeld en staat bijvoorbeeld niet voor een monumentaal pand.
- Er worden geen laadpalen op een evenemententerrein geplaatst.
- Er worden geen laadpalen geplaatst bij parkeervakken waar met twee wielen of het trottoir wordt geparkeerd.
- De locatie moet voldoende zichtbaar en vindbaar zijn.
- De laadpaal wordt niet voor een deur of raam op de begane grond van een woning geplaatst. Hier kan van af worden geweken als er geen alternatieve locatie vindbaar is.
- Het is mogelijk om een laadpaal bij een gehandicaptenparkeerplaats te plaatsen. Het naastgelegen vak wordt dan ingericht als openbaar laadvak. De locatie moet aan andere voorwaarden voor een laadpaal en voor een gehandicaptenparkeerplaats voldoen.

De parkeerdruk van een locatie is niet van invloed op het aanwijzen als laadlocatie. Bij een locatie met een hoge parkeerdruk kan door de gemeente in uitzonderlijke gevallen wel worden gekozen voor één laadvak. Het tweede laadvak wordt in dit geval ingericht bij een gestegen laadbehoefte. Hierdoor beperken we de impact op de beschikbare parkeercapaciteit.

Een plankaart van toekomstige laadlocaties versnelt het selecteren van locaties in het geval van aanvragen of opdrachten tot het plaatsen van laadpunten. De plankaart zal een leidraad zijn voor het aanwijzen van laadlocaties. Het blijft mogelijk om laadlocaties die niet op de plankaart staan aan te wijzen. Een aangewezen locatie op de plankaart zal alleen worden ingericht bij voldoende vraag naar laadvoorzieningen.

5.6 Inrichting van een laadvak

Laadpaallocaties binnen de concessie SGZH2 worden ingericht volgens de volgende standaardinrichting:

- De laadpaal wordt geplaatst op de scheidingslijn tussen twee parkeervakken (laadvakken), en staat 50 cm uit de band.
- Het verkeersbord wordt bij voorkeur geïntegreerd met de laadpaal, opdat er één element in de buitenruimte wordt geplaatst.
- Het verkeersbord bestaat uit het bord E4 'Parkeergelegenheid', met onderbord 'Opladen elektrische voertuigen' of bord E8C 'Parkeergelegenheid alleen bestemd voor het opladen van elektrische voertuigen' en een onderbord met twee pijlen wijzend naar beide laadvakken (of in voorkomende gevallen, één pijl).
- Het verkeersbord met onderbord wordt technisch als één bord uitgevoerd.
- Het laadvak wordt voorzien van een kruis.
- In het midden van elk laadvak wordt een oplaadsymbool geplaatst (zie Figuur 3). Bij elementenverharding wordt het symbool als tegel (40 x 40 cm) geplaatst en bij asfaltverharding als thermoplast.
- Rondom de laadvakken wordt – indien nog niet aanwezig – belijning aangebracht.



Figuur 3: Oplaadsymbool dat in het midden van het laadvak wordt geplaatst als tegel.

De locaties worden ingericht door de concessiehouder. Na afloop van de concessie wordt de standaardinrichting herbekeken.

Locaties ingericht onder de concessie met Allego vallen niet onder de standaardinrichting. Bij aanpassingen aan deze locaties moeten worden voldaan aan de huidige eisen.

5.7 Participatie

Gemeente Maassluis vindt het belangrijk dat inwoners goed geïnformeerd zijn over ontwikkelingen in hun omgeving. Inwoners informeren we voor de realisatie van publieke laadpunten in en nabij woonwijken doormiddel van publiceren van een verkeersbesluit. Daarin staat aangegeven waarom laadpunten worden ingericht en aan welke plaatsingseisen is voldaan. De plankaart die een leidraad zal in worden voor laadlocaties zal in delen worden gecommuniceerd via gemeentelijke kanalen.

6. Gebruikersgroepen

Maassluis kent verschillende gebruikersgroepen die (op termijn) overstappen naar elektrisch rijden, met elk hun eigen kenmerken en behoeftes aan laadinfrastructuur. In dit hoofdstuk beschrijven we voor de gebruikersgroepen personenvervoer, lichte logistieke voertuigen, zware logistieke voertuigen doelgroepen vervoer en taxi's op welke laadoplossingen we inzetten. In bijlage II geven we een overzicht van de relevante gebruikersgroepen. Voor de gebruikersgroepen die we nu niet meenemen in onze visie geldt dat we de ontwikkelingen volgen en indien nodig onze visie en ons beleid aanpassen.

6.1 Personenvervoer

Voor personenvervoer maken we onderscheid tussen inwoners, bezoekers en werkenden, waarbij we bezoekers verdelen in recreatief en werkgerelateerd bezoek:

- **Inwoners**. De voornaamste laadoplossing voor bewoners met een eigen parkeerplaats is privaat laden op eigen terrein. Voor inwoners die elektrisch rijden en geen toegang hebben tot een privaat dan wel semipubliek laadpunt, zetten we in op voldoende publieke laadpunten verspreid over de gemeente. Regulier laden is hierbij de belangrijkste manier van laden. Snelladen kan incidenteel als back-up dienen.
- **Bezoekers**. Hieronder valt bezoek aan vrienden en familie, werkgerelateerd bezoek, maar ook bezoek aan het centrum van Maassluis en winkelcentrum Koningshoek. De eerste twee groepen maken voornamelijk gebruik van publieke laadpunten verspreid over de wijken. Daarvoor zetten we in op een dekkend netwerk van publieke laadpunten verspreid over de gemeente, zodat er binnen redelijke afstand een laadpunt beschikbaar is. De laadbehoefte van bezoekers aan het centrum van Maassluis en winkelcentrum Koningshoek wordt waar mogelijk ingevuld door private en semipublieke laadpunten bij de betreffende toeristische locatie. Snellaadpunten vormen een vangnet voor bezoekers die lange ritten maken. De gemeente onderzoekt hoe bezoekers kunnen worden voorzien van snelladers.
- **Werkenden**. De laadbehoefte van werkgerelateerd bezoek wordt waar mogelijk ingevuld met private en semipublieke laadpunten bij onder andere kantorencomplexen. Voor bedrijven is dit in de meeste gevallen ook de meest kosteneffectieve optie, omdat zij elektriciteit relatief goedkoop kunnen inkopen. Snellaadpunten vormen een vangnet voor bezoekers die lange ritten maken. De gemeente onderzoekt hoe bezoekers kunnen worden voorzien van snelladers.

6.2 Logistieke sector

Steeds meer bedrijven stappen over op elektrische voertuigen voor goederenvervoer. De ontwikkeling van zero-emissiezones versnelt deze overstap. Ook financieel wordt het steeds aantrekkelijker om de overstap te maken. De aanschafprijs is weliswaar nog hoger maar de operationele kosten van een elektrische bestelwagen zijn lager, waardoor de Total Cost of Ownership (TCO) in sommige gevallen

al voordeliger uitvalt voor elektrisch. De verwachting is dat van de bestelwagens ongeveer de helft gaat laden bij het bedrijf, via private laadinfrastructuur. De andere helft gaat thuis laden, op de eigen oprit of in de openbare ruimte. Bestelwagens kunnen dezelfde laadinfrastructuur gebruiken als personenauto's, maar gebruiken deze veel intensiever.

Onze gemeente heeft op dit moment geen plannen om een zero-emissiezone voor logistiek in te richten. Wel verwachten wij een effect van zero-emissiezones in omliggende gemeenten zoals gemeente Rotterdam. Door woon-werkverkeer en ondernemers die regionaal actief zijn zal de hoeveelheid elektrisch logistiek verkeer in Maassluis toenemen.

Voor zwaar transport onderzoeken we de laadbehoefte in regioverband. Als blijkt dat bestaat aan een gedeelde laadhub op privaat of semipubliek terrein. Als dit het geval is, wijzen we voorkeurslocaties aan.

6.3 Overige Gebruikersgroepen

6.3.1 Deelmobiliteit

Naast de overstap naar elektrisch vervoer zet onze gemeente in op meer deelvervoer, onder andere door elektrische deelauto's. Als mogelijk moeten deze voertuigen laden met private en semipublieke laadpunten, maar we verwachten dat in veel gevallen publieke laadpunten nodig zijn. Daarom zetten we in op een dekkend netwerk publieke laadpunten en faciliteren we gereserveerde laadlocaties voor elektrische deelauto's zoals bij de metrostations Maassluis-Centrum, Maassluis-West en Steendijkpolder.

De gemeente zet daarnaast in op elektrische deelscooters en -fietsen. Deze scooters en fietsen laden met private laadpunten en kunnen gebruik maken van laadpunten bij (bewaakte) fietsenstallingen.

6.3.2 Taxi's

De doelstelling is dat taxivervoer voor 2050 emissievrij (batterij- of waterstof-elektrisch is). Taxi's laden deels bij de remise, deels nabij de woning van de chauffeur. Indien nodig faciliteren we publieke laadpunten in de wijk voor deze gebruikersgroep.

6.3.3 Openbaar vervoer

Het regionaal busvervoer moet in 2030 geheel emissievrij zijn. Bussen laden op de remise. Als er snellaadpunten nodig zijn op publieke grond, verlenen we medewerking.

6.3.4 Mobiele werktuigen

We volgen de ontwikkelingen in de elektrificatie van mobiele werktuigen voor woningbouw, utiliteitsbouw en grond-, weg-, en waterbouw. Als er behoefte ontstaat aan laadinfra, onderzoeken we de mogelijkheden.

7. Uitvoering en organisatie

7.1 Gemeentelijke organisatie

De gemeente Maassluis beoordeelt het locatievoorstel aan de hand van het plaatsingsbeleid in hoofdstuk 5.5. Hierbij wordt binnen de gemeente advies gevraagd aan disciplines die bezig zijn met de openbare ruimte.

De gemeente Maassluis stelt een verkeersbesluit op. Tegen het verkeersbesluit kan een bezwaar worden aangemaakt. Op basis van de plankaart zal gebruik worden gemaakt van verzamelverkeersbesluiten. Hierin staan locaties in een wijk die worden aangewezen om als laadlocatie in gebruik te kunnen worden genomen. Daarnaast worden er losse verkeersbesluiten genomen voor aanvragen waar geen geschikte locatie op de plankaart voor kan worden gevonden.

7.2 Handhaving

De gemeente is verantwoordelijk voor handhaving op het juiste gebruik van de laadvakken. Handhaving volgt hierin feitcode R397ea handhaaft 'als bestuurder een voertuig parkeren op een parkeergelegenheid met een ander doel dan de aangegeven wijze.' Handhaven kan op basis van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens (RVV). Een verkeersbord geeft aan dat de parkeerplaats alleen gebruikt mag worden voor laden van elektrische voertuigen.

Laadpaalkleven (langer dan 24 uur een laadpaal bezet houden) komt weinig voor. Toch verhindert dit het efficiënt gebruik van laadpalen. Binnen de regio vinden verschillende pilots om dit tegen te gaan plaats. Een mogelijkheid om dit te voorkomen is een connectietarief, waarbij een auto die is aangesloten maar niet laadt hiervoor een tarief betaald. Door gemaakte afspraken is dit bij de huidige concessie is niet mogelijk. Bij de volgende concessie zal deze mogelijkheid en de uitkomsten van andere pilots worden overwogen.

7.3 Samenwerking en afstemming

Om de doelen uit onze laadvisie te behalen, werken we samen met verschillende partners, zoals de NAL-samenwerkingsregio Zuid-West. Dit is een samenwerkingsverband tussen provincies Zuid-Holland, Zeeland en de inliggende netbeheerders. De samenwerkingsregio ondersteunt gemeenten bij de uitrol van laadinfrastructuur, onder andere door het delen van kennis en het organiseren van aanbestedingen voor laadpunten in de publieke ruimte⁴. Daarnaast zijn de bewoners, netbeheerder Stedin en de (markt)partijen die de laadinfrastructuur plaatsen, belangrijke partijen waar we mee samenwerken en afstemmen. Zoals benoemd in paragraaf 5.3 werken we samen met andere gemeenten binnen de concessie voor openbaar laden, onder leiding van de gemeente Rotterdam.

7.4 Monitoring

Monitoring levert waardevolle inzichten op over onder meer de groei van elektrisch vervoer in onze gemeente, het gebruik van specifieke laadpunten en de laadinfrastructuur als geheel en de belasting van het energienetwerk. Het is van belang dat we als gemeente-eigenaar zijn van de gebruiksdata van de laadpunten in de publieke ruimte, dit is als eis opgenomen in de concessie openbaar laden en dient tevens in toekomstige aanbestedingen zo opgenomen te worden. Deze gebruiksdata benutten we om samen met NAL-samenwerkingsregio Zuid-West de monitoring verder invulling te geven. Op deze manier kunnen we de ontwikkeling van elektrisch vervoer en het laadnetwerk volgen en waar nodig/wenselijk bijsturen. Deze laadvisie wordt gedurende de periode 2024-2030 getoetst en indien nodig geüpdatet op basis van de voortgang.

Aldus besloten in de openbare vergadering van de raad van de gemeente Maassluis van d.d. 3 september 2024.

De griffiger
J. Vinke

De voorzitter
drs. J.G. de Vries

4) Zie voor meer informatie de [Gelders-Overijsselse Regionale Aanpak Laadinfrastructuur \(GO-RAL\)](#)

BIJLAGE I Begrippenlijst

Laadpaal

Fysiek object met meestal één of twee laadpunten.

Laadpunt

De elektrische aansluiting op een laadpaal waar de stekker wordt aangesloten. Reguliere laadpalen beschikken meestal over twee laadpunten. Een laadpunt kan ook verwerkt zijn in bijvoorbeeld een muurbox of lichtmast.

Laadplein

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

Laadpunt voor regulier laden

Laadpunt met een vermogen van hoogstens 22kW.

Laadpunt voor snel laden

Laadpunt met een vermogen hoger dan 22 kW.

Kortparkeerladen

Snelladen aan het begin van de snellaadrange wordt 'kortparkeerladen' genoemd. Deze laadpalen worden vaak geplaatst op plekken waar de EV-rijder het laden kan combineren met een andere activiteit, zoals winkelen of vergaderen.

Ultrasnelladen

Snelladen aan de bovenkant van de range wordt ook wel ultrasnelladen of 'Ultra Fast Charging' (UFC) genoemd. Hierbij gaat het om laadvermogens van meer dan 150kW. Deze laadvermogens zijn gewenst voor zwaardere voertuigen.

Slim laden

Brede term, die wordt gebruikt om aan te duiden dat slimme technieken de laadtransactie op afstand kunnen aansturen. Minimaal betekent dit dat het opladen van elektrische auto's op het meest optimale moment gebeurt, wanneer de kosten laag zijn en het aanbod van (duurzame) energie hoog

Publiek toegankelijk laadpunt

Een laadpunt voor een elektrisch voertuig dat 24/7 openbaar toegankelijk is, zonder barrières zoals slagbomen of poorten.

Semipubliek toegankelijk laadpunt

Een laadpunt dat is opengesteld voor publiek op een private locatie. Bijvoorbeeld bij parkeergarages of tankstations. Er kunnen beperkte toegangstijden zijn.

Privaat laadpunt

Een laadpunt op eigen terrein.

Laadpaalkleven

Het onnodig bezet houden van een elektrisch laadpunt door een elektrische auto. Hierbij wordt een grens van 24 uur gehanteerd.

Social charging app

App waarbij EV-rijders het gebruik van laadpunten in de buurt met elkaar afstemmen. Deelnemers laten bijvoorbeeld in de app weten hoe lang ze nog moeten laden.

Batterij elektrisch voertuig (BEV)

Volledig elektrisch voertuig, waarbij een brandstofmotor ontbreekt. Dit in tegenstelling tot een Plug-In Hybride Elektrisch Voertuig (PHEV).

Charge Point Operator (CPO)

De CPO is verantwoordelijk voor beheer, onderhoud en exploitatie van laadpalen.

NAL-regio's

Zes samenwerkingsregio's die zijn voortgekomen uit de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL). Gemeenten werken binnen deze regio's samen met de provincie en met de netbeheerder.

STOP-principe

Bij het STOP-principe krijgen voetgangers (Stappers) de hoogste prioriteit opgevolgd door fietsers (Trappers), Openbaar vervoer en Privé gemotoriseerd vervoer.

Zero-emissielogistiek (ZE-logistiek)

Zonder uitstoot van schadelijke stoffen goederen verplaatsen voor bijvoorbeeld bouw, retail, afval, horeca, en e-commerce. Voertuigen rijden op elektriciteit of waterstof.

Zero-emissiezones (ZE-zones)

Zones waarbinnen geen logistieke voertuigen mogen komen die emissies uitstoten.

BIJLAGE II Overzicht gebruikersgroepen

In onderstaande tabel staat een overzicht van de verschillende gebruikersgroepen en de verwachte laadoplossingen

	Gebruikersgroep	Voertuigtype	Regulier laden (<22 kW)	Kortparkeerladen en/of Ultrasnelladen voor personenvervoer (22-350 kW)	Ultrasnelladen voor zwaar transport zoals logistiek, busvervoer (>350)
	Personenvervoer particulier (woon-werk en bezoekers)	Persoonenauto	Privaat: thuis- en bedrijfsaansluiting. Semipubliek: horeca, winkelcentra. Publiek: openbare ruimte.	Privaat: n.v.t. Semipubliek: winkelcentra, supermarkten, tankstations, horeca. Publiek: snel(bij)laden in publieke en openbare ruimte.	Voorlopig niet van toepassing.
	Doelgroepenvervoer	Persoonenauto	Zie personenauto's.		
		Personenbus	Zie bestelwagens.		
	Taxi's		Privaat: thuis- en bedrijfsaansluiting stallingdepot. Semipubliek: parkeergarages, horeca, winkelcentra en taxistandplaatsen. Publiek: publieke parkeergarages en openbare ruimte.	Privaat: snellader bedrijf. Semipubliek: parkeergarages, horeca, winkelcentra, standplaatsen, tankstations en op bedrijfsaansluiting stallingdepot. Publiek: snel(bij)laden op standplaatsen, strategische hubs, publieke parkeergarages en openbare ruimte.	Voorlopig niet van toepassing.
	Openbaar vervoer	Bus	n.v.t.	Privaat: remise concessiehouder en via opportunityladen (eigen laadinfra) bij eindhaltes buslijnen. Semipubliek: n.v.t. Publiek: n.v.t.	Privaat: remise concessiehouder en via opportunityladen (eigen laadinfra) bij eindhaltes buslijnen. Semipubliek: n.v.t. Publiek: n.v.t.
	Lichte logistieke voertuigen	Bestelwagens	Privaat: thuis- en bedrijfsaansluiting stallingdepot. Semipubliek: horeca en winkelcentra. Publiek: openbare ruimte.	Privaat: snellader bedrijf. Semipubliek: horeca, winkelcentra, tankstations, hubs. Publiek: op strategische plaatsen, openbare ruimte.	Voorlopig niet van toepassing.
			Privaat: stopcontact thuis (220 volt). Semipubliek: in fietsenstallingen (220 volt). Publiek: gemeentelijke stallingsplekken (220 volt).	n.v.t.	n.v.t.
	Zware logistieke voertuigen	Vrachtwagens	Privaat: bedrijf/depot. Semipubliek: n.v.t. Publiek: n.v.t.	Privaat: bedrijf/depot. Semipubliek: laad- en losplekken, tankstations, hubs.	Privaat: bedrijf/depot. Semipubliek: laad- en losplek-

				Publiek: openbare ruimte.	ken, tankstations, hubs. Publiek: openbare ruimte.
	Mobiele werktuigen			Er is nog geen duidelijk eindbeeld van technologie en laadbehoefte: van 220 volt tot krachtstroom.	
	Vaartuigen			• Walstroom • Wissel- en laadplekken voor accucontainers	