

Laadvisie gemeente Westland 2026-2030

De raad van de gemeente Westland;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 13 januari 2026, nummer 25-0181451, met de volgende bijlage(n):

- Laadvisie gemeente Westland 2026-2030 (25-0010616)

gelet op artikel 147 tweede lid juncto artikel 108 eerste lid van de Gemeentewet en de afspraken uit de Nationale Agenda Laadinfrastructuur;

gehoord het advies van de commissie Bestuur en Economie van 22 februari 2026 en gehoord de be-
raadslagingen van onderhavige vergadering;

besluit:

De laadvisie gemeente Westland 2026-2030 vast te stellen.

Samenvatting

Deze Integrale laadvisie bepaalt de strategie van gemeente Westland om tijdig een dekkend 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:

personen- en doelgroepenvervoer (inclusief taxi's);

- logistiek;
- mobiele werktuigen;
- busverkeer.

De laadbehoefte groeit tot 10.000 laadpunten in 2030 voor personenauto's en bestelwagens

De hoeveelheid elektrische personenauto's in Westland zal volgens diverse prognoses aanzienlijk groeien in de periode tot 2030. Om in 2030 in de laadbehoefte van deze elektrische personenauto's en bestelwagens te kunnen voorzien zijn ongeveer 10.000 laadpunten nodig.

Medio 2025 zijn er ongeveer 5.000 laadpunten in gemeente Westland (bron Elaad.nl). Hiervan zijn er 960 publiek (verdeeld over 500 laadpalen) en 1.440 semipubliek ([Laadstations in Westland](#)).

Rol van de gemeente Westland

Elke doelgroep heeft een verschillende laadbehoefte. De rol die de gemeente Westland heeft bij realisatie van laadinfrastructuur verschilt daarom per doelgroep en de behoefte die deze partijen hebben. Met name voor doelgroepen die in de openbare ruimte laadvoorzieningen nodig hebben is een actieve rol vanuit de gemeente vereist. Om elektrische rijder goed te kunnen faciliteren houdt de gemeente Westland een vinger aan de pols bij ontwikkelingen in de laadbehoefte, het gewenste aanbod van laadoplossingen en de impact van obstakels op de transitie, zoals netcongestie.

Westland volgt het "ladder van laden principe"

Om de druk op de openbare ruimte beperkt te houden is ons eerste uitgangspunt dat elektrische rijders zoveel mogelijk laden op privaat terrein. Elektrische 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.

Plaatsing van oplaadpunten op eigen terrein valt onder de eigen verantwoordelijkheid van bedrijven en burgers, individueel of verenigd in een VVE.

De gemeente Westland verzorgt de laadinfrastructuur op een efficiënte manier door mee te doen aan regionale concessies

De gemeente Westland verzorgt de laadinfrastructuur op een zo efficiënt mogelijke manier. Hierom wordt meegedaan aan een regionale concessie georganiseerd door de Regionale Aanpak Laadinfrastructuur Zuidwest (RAL-ZW). De gezamenlijke aanpak zorgt voor een uniforme, strategische en herkenbare uitrol van publieke laadpalen binnen en tussen gemeenten. De collectieve aanpak voorkomt versnippering, verlaagt de druk op de ambtelijke capaciteit en voorkomt dubbel werk. Daarnaast profiteren gemeenten van schaalvoordeel, waardoor de uitrol efficiënter, sneller en voordeliger verloopt.

De gemeente Westland gaat van een vraaggestuurde plaatsing naar een datagedreven plaatsing

Voor wat betreft de uitrol is tot op heden voor vraaggestuurde plaatsing gekozen. De komende concessieperiode maakt de gemeente Westland de overstap naar datagedreven plaatsen, waarbij de laadpalenkaart en het gebruik van de bestaande palen als basis wordt gebruikt. Dit zorgt ervoor dat op steeds meer locaties sprake is en zal zijn van een gebiedsdekkend laadpalennetwerk. Op grond van de gebruikersdata wordt bepaald of er op een locatie een laadpaal tijdig (bij)geplaatst moet gaan worden om aan een groeiende vraag te kunnen voldoen.

Om te komen tot een zo efficiënt mogelijk ingericht laadpalennetwerk wordt een strategische laadpalenkaart opgesteld

Om elektrisch rijden in de gemeente Westland verder te faciliteren, is de uitrol van een toekomstbestendig netwerk van openbare laadinfrastructuur noodzakelijk. Dit wordt gedaan via het actualiseren van een digitale plankaart die in die gebieden waar een toekomstige vraag verwacht wordt, de ruimtelijk en technisch geschikte locaties in beeld brengt voor openbare laadpalen. Dit biedt aan elektrische rijders inzicht in waar en in welke mate de gemeente openbare laadlocaties faciliteert.

Westland ontwikkelt een dekkend netwerk van reguliere- en snelladers

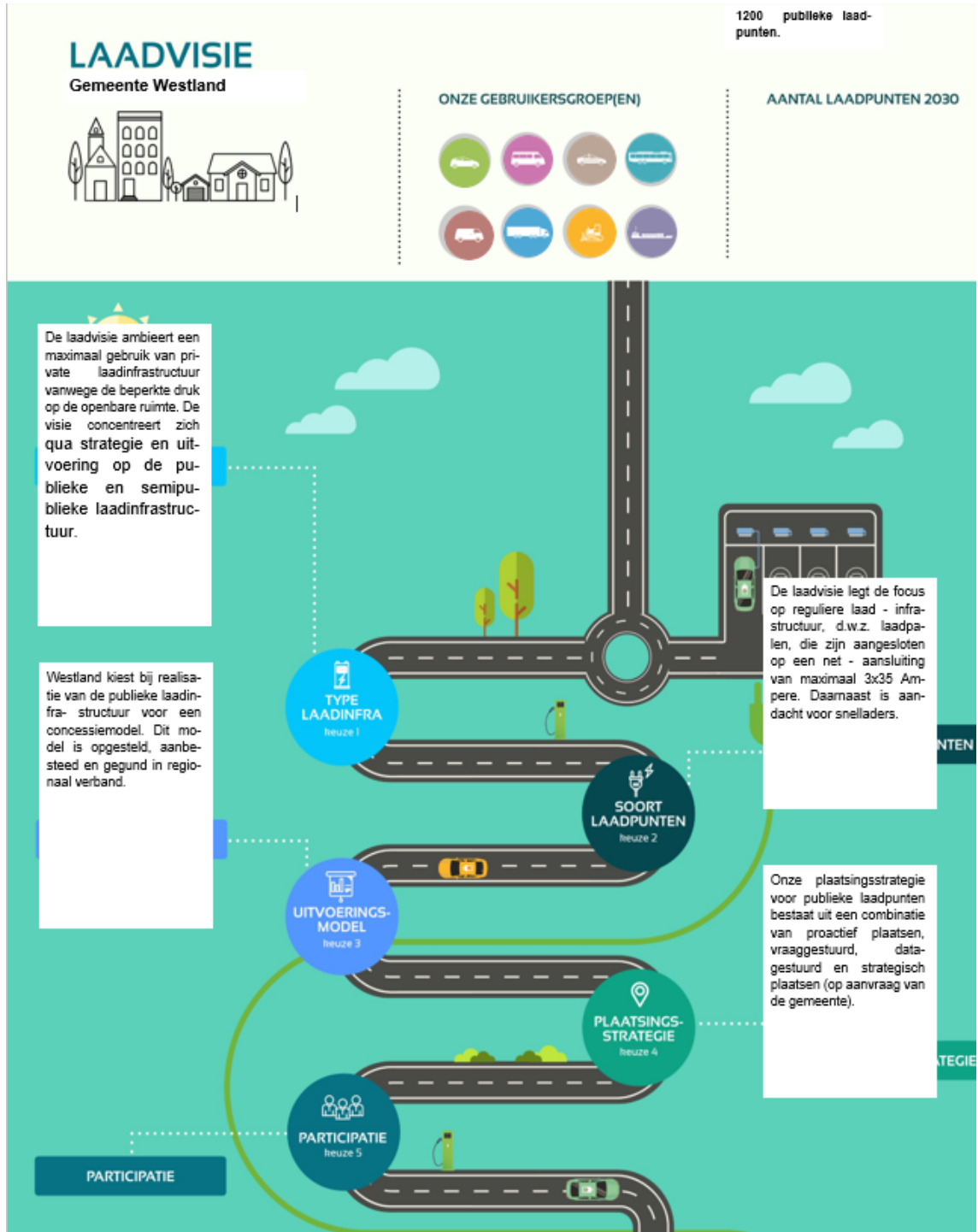
Om op grote schaal de stap naar elektrisch te kunnen maken en alle e-rijders te bedienen, is een fijnmazig netwerk van laadinfrastructuur nodig. Dit bestaat uit reguliere laadpalen én snelladers.

Reguliere laadpalen zijn er voornamelijk om thuis of op bestemming je elektrische auto te kunnen laden. De laadsnelheid van deze reguliere laadpalen is relatief laag. Dit is ideaal voor mensen die lang geparkeerd staan, zoals een auto die gebruikt wordt voor woon-werkverkeer. Tot op heden heeft de gemeente Westland alleen de reguliere laadpalen gefaciliteerd en ook het beleid hiertoe beperkt. Beleid ten aanzien van snelladers moet nog worden opgesteld.

Snelladers zijn van belang voor elektrische automobilisten die lange afstanden willen afleggen. Dit zijn bijvoorbeeld taxi's en (stads)logistiek, die we ook wel 'veelrijders' noemen. Om de transitie naar elektrisch vervoer mogelijk te maken, moeten in de toekomst snelladers op grotere schaal en op de juiste locaties worden gerealiseerd.

Inwoners krijgen een raadplegende rol bij de realisatie van publieke laadpunten

De gemeente Westland vindt het belangrijk dat inwoners goed geïnformeerd zijn en mee kunnen denken over ontwikkelingen in hun omgeving. Inwoners krijgen een raadplegende rol bij de realisatie van publieke laadpunten in en nabij woonwijken. De locatiekaarten kunnen door de bewoners worden ingezien en bewoners kunnen hun zienswijze naar voren brengen/vragen stellen. Mochten inwoners bezwaar willen maken dan kan dit bij het verkeersbesluit van de daadwerkelijke plaatsing van een laadpaal. Deze verkeersbesluiten worden gepubliceerd in het Gemeenteblad.



1. Inleiding

In dit hoofdstuk schetsen we de aanleiding en het doel van de laadvisie. We benoemen op welke gebruikersgroepen en laadlocaties de gemeente Westland zich richt, en beschrijven de huidige situatie van de laadinfrastructuur.

1.1 Aanleiding

Het aantal elektrische voertuigen neemt sterk toe, ook in Westland. Dat is ook noodzakelijk om de klimaatdoelen te halen. In gemeente Westland zetten we in op 50% CO2 reductie van het personenvervoer in 2030 (zie de Mobiliteitsvisie Westland 2040), overeenkomstig het klimaatdoel van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) en het Klimaatakkoord. Ook streven we naar een schonere lucht en faciliteren we elektrisch vervoer. Het Nederlandse klimaatbeleid gaat ervan uit dat vanaf 2030 alleen nog

emissievrije voertuigen nieuw verkocht worden. Naar verwachting is het personenwagenpark rond 2045 vrijwel volledig elektrisch. De groei van elektrische voertuigen zal de komende jaren dus sterk blijven toenemen.

Voor gemeenten betekent dit een duidelijke opdracht: laadinfra mag geen belemmering vormen voor de overstap naar elektrisch rijden — een kernprincipe van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL), een bijlage van het nationale Klimaatakkoord. Gemeenten spelen hierin een sleutelrol. Zij beheren de openbare ruimte, maken afspraken met aanbieders voor laadpalen in de openbare ruimte, nemen verkeersbesluiten en dragen zorg voor een nette en toekomstbestendige inrichting van het straatbeeld.

Circa 30–40% van alle laadsessies zal plaatsvinden in de openbare ruimte. Voor inwoners zonder eigen oprit is een goed functionerend, fijnmazig en betaalbaar laadnetwerk nodig om elektrisch te kunnen rijden. Daarmee is publieke laadinfrastructuur een publieke voorziening geworden die bijdraagt aan duurzame mobiliteit, leefbaarheid en een betaalbare (en eerlijke) energietransitie. Tegelijkertijd wordt het ook steeds complexer: technische innovaties volgen elkaar snel op, cyber security-eisen nemen toe, en netcongestie vraagt om slim en netbewust laden.

Een van de afspraken uit de NAL is dat gemeenten zorgen voor een integrale laadvisie en plaatsingsbeleid. Dit beleid is zoveel mogelijk op elkaar afgestemd. Het plaatsingsbeleid is al aanwezig in Westland maar zal na vaststelling van de laadvisie en het ingaan van een nieuwe concessieperiode in de eerste helft van 2026 worden geactualiseerd.

De gemeente Westland streeft naar een dekkend, toegankelijk, betaalbaar en veilig netwerk van laadinfrastructuur voor alle elektrische voertuigen. Deze visie kan worden beschouwd als strategische basis van de plannen rondom de uitvoering en uitrol van laadinfrastructuur.

1.2 Doel van de laadvisie

De gemeente Westland streeft naar een publiek laadnetwerk dat inwoners, forenzen en bezoekers ondersteunt in hun overstap naar elektrisch rijden. Daarbij staan de volgende inhoudelijke doelen centraal:

- **Voldoende dekking en beschikbaarheid:** Het publieke laadnetwerk groeit mee met de vraag en is zo ingericht dat laden geen drempel vormt voor (de overstap naar) elektrisch rijden;
- **Betaalbaar en transparant:** Tarieven zijn duidelijk opgebouwd, inzichtelijk en eerlijk voor de gebruikers;
- **Onderdeel van de energietransitie:** Het publieke laadnetwerk is slim en netbewust en draagt daarmee bij aan een stabiel energiesysteem, en aan onze de duurzaamheids- en klimaatdoelen.
- **Betrouwbaar en veilig:** Het publieke laadnetwerk functioneert goed, is veilig, voldoet aan alle technische en cybersecurity-eisen en wordt goed beheerd.

Deze doelen vragen om een professionele, voorspelbare en schaalbare aanpak. Samenwerking en bundeling van kennis is hiervoor noodzakelijk. Met deze 'Integrale laadvisie' bepaalt de gemeente Westland een strategie waarmee de gemeente Westland passende laadinfrastructuur voor alle elektrische voertuigen realiseert. Dit is belangrijk om de mobiliteit te verduurzamen met als gevolg de luchtkwaliteit te verbeteren en CO₂-uitstoot te verminderen.

Met de laadvisie neemt de gemeente Westland regie op het plaatsen en opschalen van laadoplossingen, anticipeert op een toenemende laadvraag en geeft richting aan de transitie naar elektrisch vervoer. Daarbij wordt gekozen voor de best mogelijke inpassing in de openbare ruimte en het elektriciteitsnet en worden inwoners, bezoekers en bedrijven zoveel mogelijk gefaciliteerd. De gemeente Westland hoopt daarmee genoemde doelgroepen vertrouwen te geven om de stap naar elektrische mobiliteit te maken.

Gelet op de snelle ontwikkelingen ten aanzien van laadinfrastructuur zal deze visie elke vier jaar worden geactualiseerd, zodat we nieuwe inzichten en ontwikkelingen tijdig kunnen meenemen en op elk moment een passende laadinfrastructuur hebben.

1.3 Gebruikersgroepen

Deze laadvisie richt zich op de volgende gebruikersgroepen, gebaseerd op de doelgroepindeling van de NAL, en is verder onderverdeeld waar nodig:

- personenauto's, voornamelijk gebruikt door particulieren in privébezit of als leaseauto;
- taxi's en doelgroepenvervoer;
- bestelbussen (lichte logistieke voertuigen, N1), gebruikt voor bedrijfsmatige werkzaamheden in verschillende sectoren waaronder logistiek;
- vrachtoertuigen (lichte en zware vrachtwagens, N2 en N3), gebruikt voor transport in verschillende sectoren waaronder de bouw;
- mobiele werktuigen.

De visie richt zich niet op onderstaande gebruikersgroepen omdat deze geen significante laadbehoefte hebben in onze gemeente:

- deelvervoer;
- light electric vehicles (LEV's), e-bikes en e-scooters.

Het tempo waarin de overstap naar elektrisch rijden verloopt varieert voor de gebruikersgroepen en typen voertuigen. Voor personenvervoer is de overstap al volop gaande en hebben we zicht op wat nodig is. Voor bestel- en vrachtvervoer komt de transitie op gang en groeit de laadbehoefte. Door duurzaamheidsdoelstellingen en stikstofeisen zijn ook mobiele werktuigen steeds meer in beeld als gebruikersgroep.

Met de komst van de zero-emissiezones rondom Westland moet op korte termijn ook aandacht worden besteed aan de laadinfrastructuur voor bestelwagens van Westlandse ondernemers. Bestelwagens, taxi's en voertuigen voor het doelgroepenvervoer stappen steeds meer over naar elektrisch. Een deel van die voertuigen gaan 's avonds mee naar huis en worden in Westland opgeladen. De laadbehoefte van deze voertuigen in de wijk is daarom onderdeel van de laadvisie.

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 duur. We volgen in Westland de ontwikkelingen op het gebied van waterstof maar het is nog te vroeg om hier een afgewogen visie over te hebben.

1.4 Laden vindt plaats op verschillende plekken

We maken onderscheid tussen verschillende laadlocaties met elk hun eigen kenmerken. We kijken daarbij naar een laadnetwerk, uitgesplitst over de volgende locatietypen voor het laden van elektrische voertuigen:

1. Binnen de bebouwde kom: laadlocaties in woonwijken en bezoekslocaties (bv. winkelgebied, kantoren, attracties) binnen onze gemeente.
2. Op bedrijventerreinen: een terrein met een concentratie van bedrijven (kantoren en depots) en daarmee toenemende laadbehoefte voor logistieke voertuigen, werktuigen en voertuigen van werknemers.
3. Onderweg: laadlocaties langs corridors van gemeentelijk, regionaal en landelijk/Europees belang. Deze locaties zijn gekoppeld aan de verkeersstroom in plaats van een woonwijk of bedrijventerrein. Een voorbeeld is een tankstation.

1.5 Soorten laadpunten

Voor de verschillende locatiecategorieën gelden verschillende laadbehoeften en daarmee laadpunten met de volgende onderscheidende kenmerken.

1. Reguliere of snellaadpunten
 - *Regulier laden* biedt een vermogen tot 22 kilowatt (kW). Het opladen tot de maximale batterijcapaciteit duurt meerdere uren en wordt gecombineerd met langer verblijf thuis, op werk of depot (bij bedrijfsvoertuigen).
 - *Snelladen* geeft vermogens vanaf 50 kW, waarbij de laadduur kan passen bij kort verblijf (50-125 kW; laadduur van 30-60 minuten) of onderweg bijladen (125-350 kW; laadduur 10-30 minuten).
Voor zwaardere voertuigen worden hogere vermogens ontwikkeld (350 kW–1 MW) om snel bij te laden. Ook voor langere verblijfsduren bij depotladen zijn hoge vermogens nodig (50 kW of meer).
2. (Semi-)publieke of private laadpunten
 - Een publiek laadpunt is 24/7 openbaar toegankelijk en bevindt zich in de openbare ruimte.
 - Een privaat laadpunt staat op eigen terrein bij een huis of bedrijf maar kan (commercieel) opengesteld worden voor publiek waardoor het een semi-publiek laadpunt wordt.
 - Daarnaast kunnen private laadpunten gebruikt worden als Verlengd Private Aansluiting (VPA). In de gemeente Westland wordt dit als er een combinatie kan worden gemaakt met eigen duurzame opwek (meestal zonnepanelen), gefaciliteerd met laadstoeptegels die overlast voorkomen. Voor het overige zijn VPA's niet toegestaan in Westland.
3. Losse laadpunten of een laadplein
 - Het publiek of semi-publiek laadnetwerk kan bestaan uit een gespreid, dekkend netwerk van losse laadpunten.
 - Het kan ook geclusterd worden in laadpleinen, voor meer laadzekerheid en efficiëntie in ruimte- en vermogensgebruik.

- Voor private laadpunten wordt het laadnetwerk vaak afgestemd op de grootte en behoefte. Variërend van een enkel laadpunt bij een huishouden met één auto tot een laadplein op het parkeerterrein van een bedrijfslocatie.

1.6 Hoe ziet het elektrisch laden er nu uit in de gemeente Westland?

De gemeente Westland heeft de afgelopen jaren al gewerkt aan een laadnetwerk, met focus op personenauto's. De belangrijkste resultaten met het openbaar toegankelijk laadnetwerk zijn tot nu toe:

- medio maart 2025 zijn er 500 publieke laadpalen met 960 openbare reguliere laadpunten. Deze zijn aanvraag-gestuurd of strategisch geplaatst voor personenauto's en bestelbussen van bewoners, bezoekers, ondernemers die niet over een oplaadplaats op eigen terrein beschikken;
- de uitrol van openbare laadinfrastructuur in Westland is geregeld in een regionale concessie, waarbij Rotterdam het concessie management verzorgt.

Een actuele kaart van de laadpalen in de gemeente Westland vind je op www.oplaadpalen.nl

1.7 Uitgangspunten voor de verdere uitrol van de laadinfrastructuur

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, betrouwbaar en veilig netwerk van laadinfrastructuur:

- **Dekkend:** we willen dat EV-rijders nooit lang hoeven te zoeken, voor ze een laadpaal tegenkomen.
- **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.
- **Betrouwbaar:** we zorgen dat de laadpalen voldoen aan hoge kwaliteitseisen.
- **Veilig:** iedereen moet zijn of haar elektrisch voertuig veilig kunnen laden en gebruiken. Dit betreft zowel fysieke veiligheid als digitale veiligheid.

We kunnen deze doelen alleen behalen in samenwerking met onze partners zoals netbeheerder en uitvoerende marktpartijen. Hierin voorzien we in een regie voerende rol voor de gemeente.

1.8 De voorziene laadopgave

Met ongeveer 960 publieke en naar schatting 1.440 semipublieke en 2.500 private laadpunten zijn in de gemeente Westland de eerste stappen gezet. Maar we staan pas aan het begin van de transitie naar elektrisch vervoer. De verwachting is dat het aantal elektrische voertuigen op de weg de komende jaren fors gaat groeien, mede doordat er steeds meer betaalbare modellen beschikbaar zijn. Dit geldt voor personenauto's én voor commerciële voertuigen, zoals bestelwagens en busjes en richting 2030 ook voor vrachtwagens.

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 er een keuze worden gemaakt voor wat betreft het type laadpunten dat gekozen wordt. Er zijn 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 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. Deze laadoplossingen worden door de private partijen zelf geplaatst.

1.9 Snelladers

Om op grote schaal de stap naar elektrisch te kunnen maken en alle elektrische rijders te bedienen, is een fijnmazig netwerk van laadinfrastructuur nodig. Dit bestaat uit reguliere laadpalen én snelladers. De organisatie ElaadNL die periodieke Outlooks uitgeeft over de verwachte laadbehoefte geeft aan dat ongeveer 10% van de totale laadbehoefte terecht komt bij snelladers. Snelladers zijn van belang voor elektrische automobilisten die lange afstanden willen afleggen. Dit zijn bijvoorbeeld taxi's en (stads)logistiek, die we ook wel 'veelrijders' noemen.

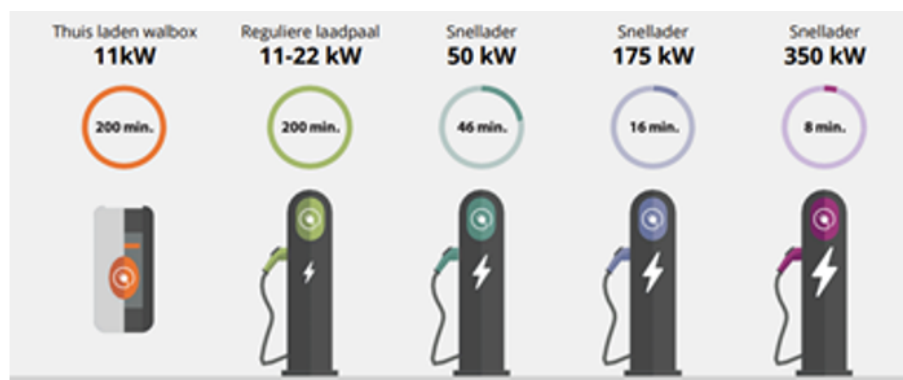
Reguliere laadpalen zijn er voornamelijk om thuis of op bestemming je elektrische auto te kunnen laden. De laadsnelheid van deze reguliere laadpalen is relatief laag. Dit is ideaal voor mensen die lang geparkeerd staan, zoals een auto die gebruikt wordt voor woon-werkverkeer. Tot op heden heeft de gemeente Westland alleen de regulier laadpalen gefaciliteerd. Omdat in de toekomst ook snelladers nodig zijn beraad de gemeente Westland zich om snelladen in de openbare ruimte te faciliteren. Vanwege onder andere de ruimte vraag, mogelijk verkeer aantrekkende werking en invloed op en van netcongestie wil de gemeente ook een visie vormen ten aanzien van snelladers.

1.9.1 Categorieën Snelladers

Bij regulier laden wordt een auto geladen op een maximaal vermogen van 22 kW. Afhankelijk van de auto en het beschikbare vermogen op een laadpaal, bijvoorbeeld door netbewust laden, kan dit ook lager zijn. De wisselstroom van het elektriciteitsnet wordt door middel van een interne omvormer in de auto omgezet naar gelijkstroom waarmee de accu kan worden opgeladen. De Engelse dan wel technische term voor wisselstroom is "Alternating Current", afgekort AC. Regulier laden wordt dan ook AC-laden genoemd.

De omvormer in een auto is beperkt tot een vermogen van maximaal 22 kW, waarmee enkele uren tot een hele dag geladen moet worden om een gemiddelde accu vol te kunnen laden. Om sneller te kunnen laden zijn hogere vermogens nodig. Om dit te kunnen bereiken worden laders ingezet waar de stroom al buiten de auto wordt omgezet naar gelijkstroom. Daarom wordt snelladen ook wel DC-laden genoemd, naar de Engelse term voor gelijkstroom "Direct Current". Omdat hier een grote omvormer voor nodig is zijn DC-laders veel groter dan reguliere AC-laadpalen. Daarbovenop is een zwaardere netaansluiting nodig, die vaak geen integraal onderdeel vormt van de laadpaal. Snelladers nemen om die reden veel meer ruimte in dan reguliere laadpalen.

Hoe hoger het vermogen, des te lager de gemiddelde laadtijd. Figuur 1 laat zien wat de laadtijden zijn voor een gemiddelde laadsessie. Naast het vermogen van de snellader, speelt ook de techniek in de elektrische auto een rol in de laadtijd. Niet alle auto's kunnen onbeperkt vermogen opnemen. De trend is wel dat nieuwe elektrische voertuigen op een steeds hoger vermogen kunnen snelladen. De nieuwste generatie elektrische voertuigen kunnen gemiddeld tot 350 kW snelladen.



Figuur 1 – Voorbeelden van laadvermogen en laadtijden

1.9.2 Prognose snelladen

In de prognose, opgesteld in opdracht van de RAL-ZW, MRAe en de G4, blijkt dat de vraag naar snelladen in de komende jaren sterk toeneemt. Dit kan worden verklaard door het toenemend aantal elektrische voertuigen, waaronder de zakelijke en logistieke rijders die sinds 2025 te maken hebben met zero-emissiezones. In figuur 2 wordt de toename in de verwachte toekomstige laadbehoefte weergegeven. Hieruit valt op te maken dat de vraag naar snelladers in de komende jaren toeneemt en er een rol ligt voor de gemeente om hierop te sturen.

	Laadpunten 50 tot 150 kW			Laadpunten meer dan 150 kW		
	2026	2028	2030	2026	2028	2030
Westland	108	141	182	114	150	194

Figuur 2 – Ontwikkeling van 1.9 Snelladers

2. Markt- en beleidsontwikkelingen

In dit hoofdstuk schetsen we de belangrijkste markt- en beleidsontwikkelingen op het gebied van elektrische mobiliteit en de laadinfrastructuur. Ook benoemen we de beleidsdoelstellingen om de laadopgave in te vullen.

2.1 Ontwikkelingen in elektrische mobiliteit

Leidend voor de laadbehoefte, is snelheid van transitie naar zero-emissie mobiliteit en de mate waarin deze met batterij-elektrische voertuigen wordt ingevuld. In deze paragraaf komen de marktontwikkelingen voor de verschillende gebruikersgroepen aan de orde.

2.1.1 Het laden wordt efficiënter

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, te weten:

- 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;
- de beschikbare laadpunten worden efficiënter en sneller ook neemt het aantal snelladers toe, vooral langs snelwegen, maar ook binnen gemeentegrenzen;
- efficiënter laadpaalgebruik
- door slim laden en verbetering van software en apps zal laadpaalgebruik efficiënter worden.

2.1.2 Er komen meer Elektrische personenauto's met grotere accu's bij

Voor elektrische personenauto's spelen de volgende marktontwikkelingen:

- het klimaatakkoord schrijft voor dat in 2030 alle nieuw verkochte personenauto's emissieloos zijn. Voor een belangrijk deel zullen dat batterij-elektrische auto's zijn.
- naar verwachting rijden er in Nederland 1,9 miljoen elektrische auto's in 2030, wat neerkomt op een marktaandeel 21%. Uiteindelijk is de verwachting dat in 2050 100% van de ruim 10 miljoen personenvoertuigen elektrisch zijn;
- de accu's worden steeds groter waardoor de actieradius toeneemt. Ook het snellaadvermogen wordt steeds groter, waardoor elektrische personenauto's steeds makkelijker snel kunnen bijladen. Tegelijkertijd verwachten we dat tweedehands elektrische auto's elektrische rijden bereikbaar maakt voor particuliere automobilisten. Voor deze modellen met beperktere actieradius en laadvermogen moet het laadnetwerk ook voldoende ondersteuning bieden;
- voor personenbusjes zoals gebruikt voor taxi- en doelgroepenvervoer ontwikkelt zich ook een volwassen aanbod aan elektrische alternatieven.

2.1.3 Bestel- en vrachtvoertuigen worden snel elektrisch

Het marktaandeel van elektrische bestel en vrachtvoertuigen is nu nog klein, maar neemt snel toe. De belangrijkste ontwikkelingen zijn:

- tussen 2025 en 2030 voeren 29 Nederlandse gemeenten Zero Emission-zones voor stadslogistiek in. Dit betekent dat bestel- en vrachtauto's in deze zones uitstootvrij moeten zijn. In de praktijk zullen dit vooral batterij-elektrische voertuigen zijn;
- grote publieke opdrachtgevers die ondertekenaars zijn van het convenant Schoon- en Emissieloos bouwen, stellen toenemende "Zero Emission"-eisen aan bouwlogistiek die voor een groeiende logistieke laadbehoefte zorgen;
- de aanschafprijs van elektrische bestel- en vrachtvoertuigen ligt nu nog een stuk hoger dan de aanschaf van reguliere elektrische voertuigen, onder andere door de prijs van de grote accupakketten voor zware voertuigen. Door subsidies en het goedkopere gebruik komen de totale gebruikskosten steeds dichterbij dieselmodellen. Voor sommige modellen zijn de kosten over de gehele gebruiksduur van het voertuig (de total cost of ownership (TCO)) zelfs al lager dan bij diesel;
- voor bedrijven die met zonnepanelen zelf energie opwekken is het voordeliger om elektrische voertuigen te gebruiken. Dit drukt de totale kosten en geeft een sterke prikkel om op eigen terrein te laden;
- voor het laden van vrachtvoertuigen zijn hogere vermogens nodig: 350 kW om onderweg en bij kortverblijf (pauzes, laden/lossen) snel bij te laden, en 50 kW om 's nachts bij te laden. Op termijn zullen voertuigen en laadpunten nog hogere vermogens aan kunnen.

De gemeente Westland heeft geen plannen om een Zero Emission zone voor logistiek in te richten. Wel verwachten we een effect van Zero Emission-zones in omliggende gemeenten zoals Rotterdam en Den Haag. Een deel van de laadbehoefte van bestel- en vrachtvoertuigen die actief zijn in deze zones laadt in onze gemeente, omdat de bestuurders hier wonen of het bedrijf hier is gevestigd.

2.1.4 Ontwikkelingen overige gebruikersgroepen

Openbaarvervoer

Het openbaar busvervoer moet in 2030 geheel emissievrij zijn volgens het Bestuursakkoord Zero Emissie Busvervoer. Wij zijn onderdeel van de concessie regio Haaglanden, die valt onder de MRDH, waarin deze eisen zijn meegenomen. Hierdoor verwachten we een groei van de laadbehoefte van het Westlandse openbaar vervoer.

Mobiel werktuigen

Onder druk van klimaatregelgeving en stikstofproblematiek wordt emissieloos bouwen belangrijker. Hiervoor zijn elektrische mobiele werktuigen essentieel. Wij verwachten dat deze groep een grotere en mobiele laadvraag nodig heeft in de toekomst.

Vaartuigen

De verduurzaming van vaartuigen ontwikkelt zich voor personen-/pleziervaart, openbaar vervoer over water en binnenvaart. Bij binnenvaart en zeevaart is er in eerste instantie sprake van behoefte aan walstroom voor stroomgebruik aan boord terwijl het vaartuig is aangemeerd. Hiervoor gelden vanaf 2030 verplichtingen om dit aan grote schepen (> 5.000 GT) aan te bieden. Op langere termijn wordt ook de verduurzaming van de aandrijving verwacht. De gemeente Westland heeft amper (grootschalige) scheepvaart, dus dit vereist ook geen beleid of acties.

2.2 Ontwikkelingen in laadinfrastructuur

De belangrijkste ontwikkelingen voor laadinfrastructuur zijn onder te verdelen in marktontwikkelingen en beleid en regelgeving.

2.2.1 Marktontwikkelingen

We voorzien de komende jaren vooral ontwikkelingen in de techniek en beschikbaarheid van laadinfrastructuur. Hieronder wordt hierop ingegaan.

Netbewust laden

Vanwege netcongestie worden landelijke afspraken gemaakt om laadinfrastructuur slim aan te sturen, zodat de netbelasting op piektijden omlaag kan. Daarmee kunnen netbeheerders laadpunten op laagspanningsnet ook in de komende jaren blijven aansluiten. Ook blijft bi-directioneel laden in ontwikkeling. Dit is de technologie waarmee een elektrische auto zowel kan opladen als stroom kan terugleveren aan het elektriciteitsnet of een huis. Dit kan congestie lokaal verminderen door energie uit voertuigen te leveren.

Hogere vermogens voor zware voertuigen

Toename van de laadvermogens verwachten we vooral voor vrachtwagens en andere zwaar materieel. Vooral de Megawatt Charging Standard zal tot nieuwe mogelijkheden leiden.

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. Slim laden betekent 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;

Combinatie snellaadinfrastructuur en batterij-opslag

We verwachten de komende jaren vaker de combinatie van (snel)laadinfrastructuur met batterij-opslag (en eventueel eigen opwek) van energie. Met als doel om minder afhankelijk te zijn van zwaardere energieaansluitingen. Voorwaarde hierbij is dat de batterij-opslag geen extra netcongestie veroorzaakt;

Delen van aansluitingen en vermogen

De gecontracteerde vermogens van bestaande grootverbruikaansluitingen zijn vaak afgestemd op een piekverbruik, terwijl die maar zelden benut wordt. Dit biedt kansen om een aansluiting te delen voor (snel)laadpunten. In de komende jaren gaan netbeheerders hiervoor nieuwe aansluitcontracten aanbieden.

3. Beleid en regelgeving

3.1 Inleiding

Nationaal en Europees beleid en regelgeving beïnvloeden de rol van onze gemeente en de vragen die we de komende jaren kunnen verwachten vanuit de Rijksoverheid en ondernemers. Het gaat achtereenvolgens om afspraken uit de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL), regelgeving voor de plaatsing van private laadinfra; voor snelladers en logistieke laadpunten; en subsidieregelingen.

3.2 Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL)

Binnen de NAL zijn zes samenwerkingsregio's benoemd. Gemeente Westland maakt deel uit van NAL-regio Zuid-West. In de recente nieuwe samenwerkingsovereenkomst tussen het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I&W), de NAL-regio's en de netbeheerders zijn nieuwe afspraken gemaakt over dekkende laadnetwerken voor verschillende gebruikersgroepen. Deze 'integrale laadvisie' volgt

uit deze NAL-afspraken. De gemeente neemt deel aan de periodieke afstemming in de NAL-regio Zuid-West.

3.3 Regelgeving voor plaatsing private laadinfra (EPBD IV)

De Europese Energy Performance of Buildings Directive III schrijft regelgeving voor hoe laadinfrastructuur geplaatst moet worden bij nieuwbouw, renovatie en bestaande utiliteitsbouw op privaat parkeerterrein. Dit is verwerkt in het Bouwbesluit 2012 en dat stelt de volgende eisen:

- voor nieuwe utiliteitsgebouwen met meer dan 10 parkeervakken op hetzelfde terrein moet vanaf 2020 minimaal 1 oplaadpunt zijn aangelegd;
- bij bestaande utiliteitsgebouwen met meer dan 20 parkeervakken op hetzelfde terrein moet vanaf 2025 minimaal 1 oplaadpunt zijn aangelegd.

In 2024 is de EPBD IV aangenomen. De EPBD IV bevat afspraken over de eisen waar toekomstige parkeerplaatsen aan moeten voldoen. Deze worden verwerkt in de bouwregelgeving, maar de details zijn nog niet uitgewerkt.

3.4 Europese regelgeving (AFIR)

De Alternative Fuels Infrastructure Regulation (AFIR) schrijft onder andere voor hoe een dekkend netwerk van snelladers en logistieke laadpunten langs Europese corridors ontwikkeld moet worden en welke gebruikerseisen voor publiek toegankelijke laadpunten gelden. Ook volgen hieruit eisen voor walstroom voor binnenvaart en zeevaart. De Europese richtlijn geldt sinds 2023. Het ministerie van I&W werkt aan een actieplan om aan deze richtlijnen te voldoen.

3.5 Landelijke initiatieven voor basisnetwerk logistieke laadinfrastructuur

Versillende landelijke initiatieven faciliteren de realisatie van het basisnetwerk voor zware logistiek, conform de Europese minimumeisen en de verwachte logistieke laadvraag langs landelijke en regionale corridors. Voorbeelden zijn Logistiek Laden en het Living Lab Heavy Duty, die samenwerking zoeken met provincies en gemeenten voor realisatie van het basisnetwerk.

3.6 Subsidie- en stimuleringsregelingen

We houden in ons beleid rekening met diverse landelijke en Europese subsidieregelingen voor de realisatie van laadinfrastructuur. De belangrijkste regeling is op dit moment (medio 2026):

- subsidie voor oplaadpuntenadvies en basislaadinfrastructuur voor VVE's – loopt van 2024 t/m 2027;

3.7 Lokale ontwikkelingen en samenhangend gemeentelijk beleid

Ook lokale ontwikkelingen beïnvloeden de laadvisie, zoals de energietransitie of ruimtelijke inrichting. Daarnaast hangt laadinfra samen met andere gemeentelijke beleidsonderwerpen.

3.7.1 Energietransitie en netcongestie

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 naar elektriciteit kunnen 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 energietransitie in brede zin. De netbeheerders staan voor de uitdaging ervoor te zorgen dat het net deze verandering aan kan. 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 is ook onderdeel van 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.

Voor de publieke laadinfrastructuur in de gemeente Westland wordt uitsluitend groene stroom gebruikt. De mogelijkheden voor slim laden zijn nog in ontwikkeling. We volgen de ontwikkelingen en pilotprojecten op verschillende plekken in Nederland.

Medio 2025 is er nog geen netcongestie op het Westlandse elektriciteitsnet. Dit betekent dat netcongestie nog geen verhinderende factor is in het aanleggen van laadpalen. We monitoren de situatie en blijven aangesloten bij landelijke en regionale processen voor het energienet. Daarnaast is er regelmatig contact met de netbeheerder Westland Infra over nieuwe net-belastende laadontwikkelingen.

3.7.2 Gemeentelijke kaders en aanpalend beleid

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

- **de Westlandse Energie Opgave (WEO).** In de WEO heeft de gemeente Westland zich gecommitteerd aan een CO₂-reductie van 49% in 2030 ten opzichte van 1990. Voor mobiliteit geldt, in gezamenlijkheid met de MRDH, eenzelfde reductiedoel van 50% ten opzichte van 2015;
- **de Mobiliteitsvisie Westland.** In de Mobiliteitsvisie staan verschillende passages die het belang van goede laadinfrastructuur voor de Mobiliteitstransitie benadrukken. Uitgangspunten uit de Mobiliteitsvisie zijn meegenomen in deze laadvisie. Voorbeelden hiervan zijn het plaatsen van laadpunten op de bedrijventerreinen, en het ontwikkelen van een strategische kaart met potentiële locaties voor laadvoorzieningen.

3.8 Ruimtelijke en economische ontwikkeling

Ruimte is in de gemeente Westland schaars vanwege ontwikkelingen in de komende jaren in woningbouw, glastuinbouw en bedrijventerreinen. Als we nieuwe gebieden ontwikkelen, nemen we de aanleg en voorbereiding van laadinfrastructuur mee. Waar we potentieel gemeentelijke grond willen aanwijzen voor laadlocaties, zijn we ons bewust van de prioriteiten die onze gemeente aan het grondgebruik stelt. Ook realiseren we ons dat ruimtegebrek en netcongestie kunnen leiden tot vragen van ondernemers over hun laadbehoefte. We houden in ieder geval rekening met de hieronder beschreven ontwikkelingen.

3.8.1 Woningbouw en herontwikkeling

De komende jaren vindt grootschalige (her)ontwikkeling plaats in de verschillende gebieden zoals de Flora Campus. We zorgen dat deze gebieden bij oplevering voorbereid zijn op de groei van elektrisch vervoer. Daarbij vindt laden zoveel mogelijk op privaat terrein plaats.

3.8.2 Economische ontwikkeling

In totaal is er in Westland een uitbreidingsvraag aan bedrijventerreinen van netto 62 ha tot 2040. In de periode van 2025-2030 wordt als eerste het bedrijventerrein Loswal de bonnen (2025-2030) ontwikkeld. Op Loswal de Bonnen zijn plannen voor de ontwikkeling van bruto 27 ha (netto 17 ha).

Bij de ontwikkeling van de nieuwe bedrijventerreinen wordt logistiek laden in de ontwikkeling meegenomen in het belang van de bedrijven die zich op het terrein willen vestigen.

3.8.3 Ontwikkeling van Solar Carports: lokale opwek en elektrisch laden

Gemeente Westland heeft als doel om 4,5 GWh aan elektriciteit via Solar Carports te realiseren in 2030. Om dit voor elkaar te krijgen is er een uitnodigingskader gepubliceerd. In dit kader worden de randvoorwaarden en kaders voor het inpassen van Solar Carports beschreven. Op deze manier wordt duidelijkheid verschaft over het totale proces en wordt het Westlandse landschap gewaarborgd.

Solar Carports en laadinfrastructuur versterken elkaar doordat netcongestie wordt voorkomen en de businesscase van de Carports wordt versterkt. Dit maakt dat bij de ontwikkeling van een dekkende laadinfrastructuur, Solar Carports uitdrukkelijk worden meegenomen.

Voor initiatiefnemers van Solar Carports moet volgens het uitnodigingskader rekening houden met:

- procesparticipatie waarbij een participatieplan ingediend moet worden;
- financiële participatie waarbij inwoners kunnen profiteren van de opbrengsten;
- de beschikbaarheid van een netaansluiting met voldoende grootte voor de Carport en eventuele laadpunten;
- de waarborging van het Westlandse landschap;
- een vergunningsproces met vooroverleg waarin ook koppelkansen, zoals elektrisch laden, wordt besproken.

Bij de ontwikkeling van Solar Carports wordt dus uitdrukkelijk gekeken naar de koppeling met elektrisch laden. Elektrisch laden is namelijk een logische en financieel effectieve koppelkans omdat het de belasting op het elektriciteitsnet vermindert en de businesscase van de Carports versterkt.

4. Uitgangspunten

In dit hoofdstuk bepalen we de uitgangspunten voor de laadvisie, zoals de regierol, netbewust laden en participatie.

4.1 Het "Ladder van Laden-principe"

Om de druk op de schaarse openbare ruimte beperkt te houden, is ons eerste uitgangspunt het Ladder van Laden-principe. Dit betekent dat elektrische voertuigen zoveel mogelijk op privaat terrein laden. EV-rijders die geen toegang hebben tot een privaat laadpunt, moeten kunnen uitwijken naar publiek toegankelijk privaat terrein. Wanneer dit ook niet mogelijk is dan moeten er publieke laadpunten be-

schikbaar zijn. De gemeente neemt de verantwoordelijkheid voor het basisnetwerk van publiek toegankelijke laadpunten voor personenvoertuigen, specifiek voor volgende groepen: bewoners en bezoekers.

4.1.1 Parkeergarages bij appartementencomplexen

Bij appartementencomplexen waarbij een VVE actief is wordt volgens dit principe geredeneerd dat de mogelijkheid bestaat om op eigen terrein te laden. Om laadpalen in parkeergarages te plaatsen zijn echter kostbare veiligheidsmaatregelen nodig. Vaak is de meerderheid van de VVE niet bereid tot die investeringen. Hierdoor hebben bewoners van het appartementencomplex met een elektrische auto niet de mogelijkheid tot laden. Dit is een landelijk bekend probleem. We volgen hierbij het landelijk beleid, wat nog vorm moet krijgen.

4.1.2 Parkeerdruk versus laadbehoefte

In het algemeen prevaleert de behoefte van elektrische rijders om te laden boven de parkeerdruk. Ook al omdat het percentage elektrische rijders in de jaren tot en met 2030 naar verwachting sterk zal toenemen. Volgens diverse prognoses zal deze toename in 2030 200% zijn ten opzichte van 2025. Vanaf 2030 moeten alle nieuwe auto's emissieloos zijn en in de gemeente Westland zetten we in op 50% CO₂ reductie van het personenvervoer in 2030 (zie de Mobiliteitsvisie Westland 2040).

In Westland komt het regelmatig voor dat automobilisten zonder elektrische auto grote problemen hebben om de auto te parkeren, terwijl er laadvakken zijn die niet of weinig gebruikt worden. Westland oriënteert zich daarom op de mogelijkheid om deze parkeervakken, al dan niet gedurende venstertijden, ter beschikking te stellen voor alle automobilisten en wil daarmee experimenteren.

In hoeverre kan dat binnen de huidige en nieuwe concessie?

Binnen de nieuwe concessie is het plaatsen van laadpalen zonder het nemen van verkeersbesluiten (of het intrekken daarvan en het, al dan niet tijdelijk, weghalen van de bebording) mogelijk. Voorwaarde is wel dat de nieuwe concessiehouder hiervoor financieel wordt gecompenseerd. Het bedrag wat de gemeente hiervoor aan de concessiehouder betaalt varieert afhankelijk van het gebruik en het aantal jaren dat de betreffende laadpaal in gebruik is, maar kan oplopen tot € 1.500, - per laadpaal.

Voor wat betreft de laadpalen die nog tot en met 31 december 2030 geëxploiteerd worden door de huidige concessiehouder geldt die mogelijkheid niet. Wel kan in voorkomende gevallen, in overleg worden getreden met de concessiehouder over laadpalen die niet of weinig gebruikt worden.

Hoe kunnen we dat regelen?

Als afspraken zijn gemaakt met de concessiehouder, zal het betreffende parkeervak (tijdelijk), al dan niet gedurende venstertijden, ter beschikking worden gesteld voor alle automobilisten. Hiervoor moet het eerdergenoemde verkeersbesluit worden aangepast of ingetrokken. Ook moet beleid worden opgesteld waarin wordt aangegeven wanneer er sprake is van laag gebruik en wanneer er sprake is van hoge parkeerdruk.

Casuïstische benadering bij meldingen bewoners

Regelmatig komen er meldingen van bewoners over situaties waar een laadvak zeer beperkt of niet gebruikt wordt terwijl de bewoners zijn of haar auto niet kwijt kan. In de eerste jaren van de nieuwe concessieperiode zullen dergelijke situaties zeker nog voorkomen. Een casuïstische benadering heeft de voorkeur, maar om te borgen dat gelijke gevallen gelijk worden behandeld (en bij een eventuele beoordeling door de rechter stand houdt) zijn normen ten aanzien van het gebruik van de laadpaal en parkeerdruk onontbeerlijk. Hierom zal de gemeente Westland aanvullend beleid opnemen bij de actualisatie van het "beleid oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen". Dit betekent dat voorkomende gevallen aan die normen moeten worden getoetst.

Venstertijden

In gevallen waar de combinatie hoge parkeerdruk en laag gebruik van laadpalen zich voordoet wil de gemeente Westland in overleg met de concessiehouder de betreffende parkeervakken gedurende nog te bepalen venstertijden openstellen voor alle automobilisten. Dit betreft in eerste instantie een proef en zal een beperkt aantal parkeervakken betreffen.

Als laadvakken ter beschikking worden gesteld voor alle automobilisten zal dat tijdelijk zijn. Het aantal elektrische auto's zal groeien. Bij het parkeervak dat gedurende venstertijden wordt opengesteld voor alle automobilisten moet het verkeersbesluit worden aangepast en een onderbord worden geplaatst.

4.2 De rol van de gemeente Westland

De gemeente heeft meerdere rollen:

- Faciliterend: medewerking verlenen aan verzoeken van inwoners die niet in staat zijn om een elektrisch voertuig op eigen terrein op te laden door zo snel mogelijk medewerking te verlenen door het nemen van verkeersbesluiten.

- Initiatiefnemer: Strategisch oplaadinfrastructuur realiseren (bijv. bij gemeentekantoren, bibliotheken, winkelcentra etc.).
- Concessieverlener: aanbesteden van de oplaadinfrastructuur in de openbare ruimte op of aan de weg.

Elke doelgroep heeft een verschillende laadbehoefte. De rol die de gemeente Westland heeft bij realisatie van laadinfrastructuur verschilt daarom per doelgroep en de behoefte die deze partijen hebben. Met name voor doelgroepen die in de openbare ruimte laadvoorzieningen nodig hebben is een actieve rol vanuit de gemeente vereist. Om elektrische rijder goed te kunnen faciliteren houdt de gemeente Westland een vinger aan de pols bij ontwikkelingen in de laadbehoefte, het gewenste aanbod van laadoplossingen en de impact van obstakels op de transitie, zoals netcongestie.

Om de uitrol van laadpunten in de openbare ruimte in goede banen te leiden, nemen we waar nodig regulerende maatregelen. Hierbij hoort dat we voor alle laadinfrastructuur op openbare grond een overeenkomst hebben met de concessiehouder over de randvoorwaarden van plaatsing, beheer, onderhoud en exploitatie, inclusief het delen van gebruiksdata.

Aanvullend kiezen we passende stimulerende maatregelen om vraag en aanbod bij elkaar te brengen en obstakels weg te nemen. Voor werkzaamheden waarvoor we de opdracht geven en uitstootvrij vervoer en/of uitvoering eisen, staan we expliciet stil bij de laadmogelijkheden aan de hand van de Ladder van Laden.

4.3 Netbewust laden

In afstemming met de netbeheerder en de Regionale Aanpak Laadinfrastructuur Zuidwest (RAL-ZW), past de gemeente Westland standaard netbewust laden toe op haar reguliere publieke laadpunten, volgens de landelijke aanpak. We stellen eisen aan laadinfrastructuur om deze aansturing mogelijk te maken en informeren gebruikers hoe netbewust laden wordt toegepast. Hiermee ontlasten we het elektriciteitsnet op piekmomenten en blijft het mogelijk om nieuwe laadpunten aan te sluiten.

4.4 Regionale samenwerking

Om te komen tot een toekomstbestendige aanpak voor publieke laadinfrastructuur, en om invulling te geven aan de gestelde gemeentelijke doelen, werkt de gemeente Westland samen met andere gemeenten in Zuid-Holland en Zeeland binnen de collectieve aanpak publieke laadinfrastructuur Zuidwest Nederland. Deze samenwerking maakt onderdeel uit van de bredere aanpak van de RAL-ZW.

De RAL-ZW heeft hierin duidelijke doelen gesteld die naadloos aansluiten onze eigen doelstellingen: inwoners en bezoekers van de regio moeten kunnen rekenen op een voldoende dekkend laadnetwerk, laadinfrastructuur moet betaalbaar en transparant zijn, en de uitrol moet veilig, betrouwbaar en toekomstbestendig plaatsvinden. Ook stelt de regio dat gemeenten grip moeten hebben op de kwaliteit en op een uitrol die aansluit bij de daadwerkelijke laadvraag. De collectieve aanpak is ontwikkeld om aan deze doelen te voldoen en gemeenten hierin te ontzorgen.

Een belangrijk onderdeel van deze regionale aanpak is het werken met een collectieve concessie voor het plaatsen en exploiteren van publieke laadinfrastructuur. Binnen deze concessie zorgen de provincies Zuid-Holland, Zeeland en de gemeente Rotterdam namens alle deelnemende gemeenten voor de ontwikkeling en uitvoering van deze collectieve aanpak en de uitvoering van het concessie management.

Belangrijke kenmerken van deze aanpak zijn:

- Gezamenlijke aanbesteding van circa 20.000 nieuwe laadpalen in Zuidwest-Nederland.
- De overname van bestaande laadpalen uit de eerste gezamenlijke collectieve aanpak.
- Datagedreven uitrol via een uniforme methode op basis van laaddruk en plankaarten.
- De mogelijkheid van het plaatsen van laadpalen in gebieden waar nog helemaal geen laadpaal aanwezig is, de mogelijkheid om strategische laadpalen aan te vragen en laadpalen voor elektrische deelauto's en specifieke doelgroepen als invaliden.
- Het goedkeuren van locaties, nemen van verkeersbesluiten en lokaal contactpunt door de gemeente.
- Geen gemeentelijke investering nodig in de laadinfra: plaatsing en exploitatie zijn door de collectieve aanpak volledig marktgedreven; wel blijft gemeentelijke inzet nodig voor een actuele plankaar en het tijdig nemen van verkeersbesluiten.
- Collectief concessie management: toezicht en uitvoering worden namens alle gemeenten georganiseerd.

Het aansluiten bij de collectieve concessie brengt de gemeente Westland aanzienlijke voordelen:

- Kostenbesparing en ontzorging: de aanbesteding wordt centraal uitgevoerd, gemeenten hoeven geen eigen contract of aanbesteding te organiseren;

- Uniformiteit en kwaliteit: gezamenlijke eisen zorgen voor eenduidige inrichting, veilige technologie en transparante en lagere tarieven;
- Hogere plaatsingszekerheid: plaatsing is afdwingbaar binnen de concessie, wat essentieel is om tijdig aan de vraag te voldoen;
- Gebruik van regionale expertise: laadinfra is inmiddels een zeer complex onderwerp geworden met strategische belangen en overwegingen. Op regionaal niveau is deze kennis en expertise georganiseerd en geborgd.
- Leren van elkaar: kennisdeling tussen gemeenten en gebruik van actuele data verbeteren het netwerk continu.

Deze aanpak sluit aan bij de doelstelling van de RAL-ZW om laadinfrastructuur collectief, efficiënt en toekomstgericht te organiseren. De keuze voor een gezamenlijke concessie is daarmee een bewuste beleidskeuze en een beleidsmatige beslissing om de publieke belangen van gemeenten zo goed mogelijk te borgen.

4.5 De collectieve concessie publieke laadinfra

De collectieve aanpak en concessie publieke laadinfrastructuur Zuidwest Nederland omvat één integraal contract waarin voor alle deelnemende gemeenten is vastgelegd welke laadpalen wanneer worden geplaatst, binnen welke termijnen dit gebeurt, hoe deze laadpalen worden beheerd en welke kwaliteitseisen en randvoorwaarden daarbij gelden. Zo ontstaat één samenhangend netwerk met dezelfde technische standaarden, dienstverlening en veiligheidsnormen in de gehele regio.

4.5.1 Doel en inhoud van de concessie

Het doel van de concessie is om op een voorspelbare en professionele manier te voorzien in een laadnetwerk dat meegroeit met de vraag. De concessie regelt daarom zowel de plaatsing van nieuwe laadpalen als de exploitatie en het onderhoud van deze palen gedurende de jaren daarna. Alle afspraken die nodig zijn om de publieke laadinfrastructuur betrouwbaar, veilig en betaalbaar te houden – van tarieftransparantie tot cybersecurity en datadeling – zijn hierin vastgelegd.

De plaatsing van nieuwe laadpalen gebeurt binnen de concessie in de periode tussen 2026 en 2030. De geplaatste laadpalen worden vervolgens tot en met 2035 geëxploiteerd met één vaste set afspraken. Hierdoor ontstaat stabiliteit in tarieven, dienstverlening en beheer.

4.5.2 Exclusiviteit

Een belangrijk onderdeel van de concessie is dat de twee geselecteerde partijen het exclusieve recht én de verplichting krijgen om reguliere publieke AC-laadpalen (tot en met 22 kW) te plaatsen en te behouden in de openbare ruimte. Deze exclusiviteit is nodig om plaatsingen daadwerkelijk afdwingbaar te maken en om ervoor te zorgen dat investeringen in laadinfra kunnen worden terugverdiend en de tarieven laag zijn.

De exclusiviteit heeft een begrenzing: deze geldt niet voor snelladers, grootschalige laadpleinen, laadpunten op privaat terrein of pilots en innovaties van beperkte omvang. Hiermee behouden we dus ruimte om ook andere projecten te realiseren.

4.5.3 Twee concessiehouders

Binnen de concessie zijn twee concessiehouders gecontracteerd, die samen de opdracht uitvoeren. Zij hebben respectievelijk 60% en 40% van de totale opdracht. Twee partijen zorgen voor een goede balans tussen schaalvoordelen, concurrentie en laadzekerheid. De regio en wij als gemeente zijn daarbij niet afhankelijk van één aanbieder, terwijl de kwaliteit en uniformiteit blijft gewaarborgd. Het werken met twee aanbieders verlaagt ook de afhankelijkheidsrisico's en de strategische marktordering op langere termijn.

4.6 Uitrol van laadpunten

De regio werkt met één uniforme uitrolstrategie die ervoor zorgt dat het netwerk van publieke laadpalen zich ontwikkelt op basis van daadwerkelijke behoefte, gebiedsdekking en lokale beleidskeuzes. De uitrolstrategie kent drie sporen die elkaar aanvullen.

1. Witte vlekken

In gebieden (CBS-rasters van 500 bij 500 meter) waar nog geen publiek toegankelijke laadpalen aanwezig zijn en waar voldoende huishoudens wonen (125 of meer), wordt binnen het eerste jaar van de concessie een laadpaal geplaatst. Hiermee wordt basisdekking voor de hele regio en onze gemeente gegarandeerd.

2. Datagedreven plaatsing

De verdere groei van het netwerk verloopt via een datagedreven methode. Elk kwartaal wordt op basis van gebruiksdata de bezettingsgraad en het verbruik van de bestaande publieke laadpalen bepaald. In de gebieden waar laadlocaties zijn die boven de drempelwaarden uitkomen, wordt

bijgeplaatst. Dit voorkomt dat gemeenten achter de vraag aanlopen en zorgt voor een evenwichtige gr.

3. **Strategische aanvragen**

Gemeenten kunnen zelf locaties inbrengen wanneer dit vanuit lokaal beleid of specifieke doelgroepen gewenst is. Dit kan bijvoorbeeld gaan om laadpunten bij nieuwbouwprojecten, recreatiegebieden, locaties voor deelmobiliteit of laadvoorzieningen voor mindervaliden. Deze locaties worden aan de plankaart toegevoegd en volgens de afspraken uit de concessie gerealiseerd.

4.7 Inpassing in de openbare ruimte

Het is belangrijk om de negatieve impact van de laadinfrastructuur op de openbare ruimte te beperken en wildgroei tegen te gaan. Hiervoor volgen we ons laadbeleid. Het laadbeleid wordt in navolging van de concessie herijkt.

4.8 Participatie

Gemeente Westland vindt het belangrijk dat inwoners goed geïnformeerd zijn over ontwikkelingen in hun omgeving. Inwoners informeren/raadplegen we bij de realisatie van publieke laadpunten in en nabij woonwijken.

De voornaamste communicatie en participatie vindt plaats bij de totstandkoming van de "strategische laadpalen kaart". We luisteren naar de inbreng van inwoners over de voorgenomen locaties voor laadpunten en nemen dit mee in de verdere uitwerking. Ook houden we inwoners op de hoogte van verkeersbesluiten die zijn gepubliceerd in het Gemeenteblad. Voor de laadpalen die zijn opgenomen op de strategische kaart wordt een (verzamel) verkeersbesluit genomen, waarover eveneens wordt gecommuniceerd en bezwaar mogelijk is. Het verkeersbesluit is het moment dat bewoners een rechtsmiddel kunnen aanwenden. Voor het verkeersbesluit worden de normaal geldende procedurevoorschriften gehanteerd. Zo kunnen inwoners desgewenst een rechtsmiddel aanwenden tegen het verkeersbesluit.

5. De laadopgave per gebruikersgroep

Dit hoofdstuk betreft de laadopgave voor de verschillende gebruikersgroepen: personenauto's, bestel- en vrachtvoertuigen en mobiele werktuigen. Deze laadopgave bestaat uit het aantal verwachte elektrische voertuigen in de gemeente Westland in 2030 en 2035.

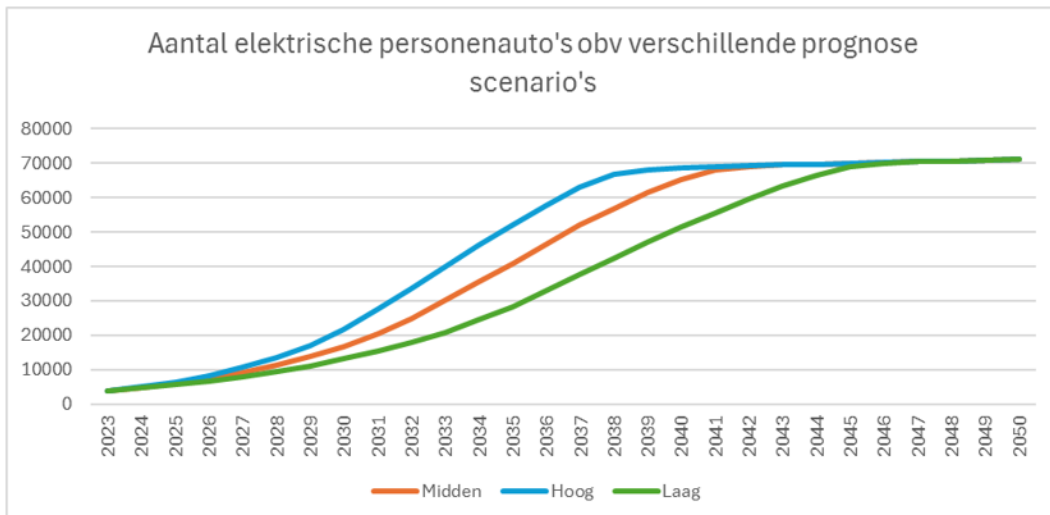
De laadprognoses zijn gebaseerd op de meest recente ElaadNL Outlooks. Deze bevatten aantallen en verhoudingen van aantallen voertuigen en benodigde laadpunten en/of laadvermogens. De markt- en beleidsontwikkelingen zijn hierin verwerkt. Op basis van bekende data over grondeigendom is de laadbehoefte zoveel mogelijk uitgesplitst naar private en publieke (publiek toegankelijk) laadbehoefte. Als laadpunten op private grond worden gerealiseerd en opengesteld, dragen die ook bij aan het oplossen van de publieke laadbehoefte.

Hierna wordt per gebruikersgroep aangegeven wat de laadopgave is.

5.1 Personenauto's

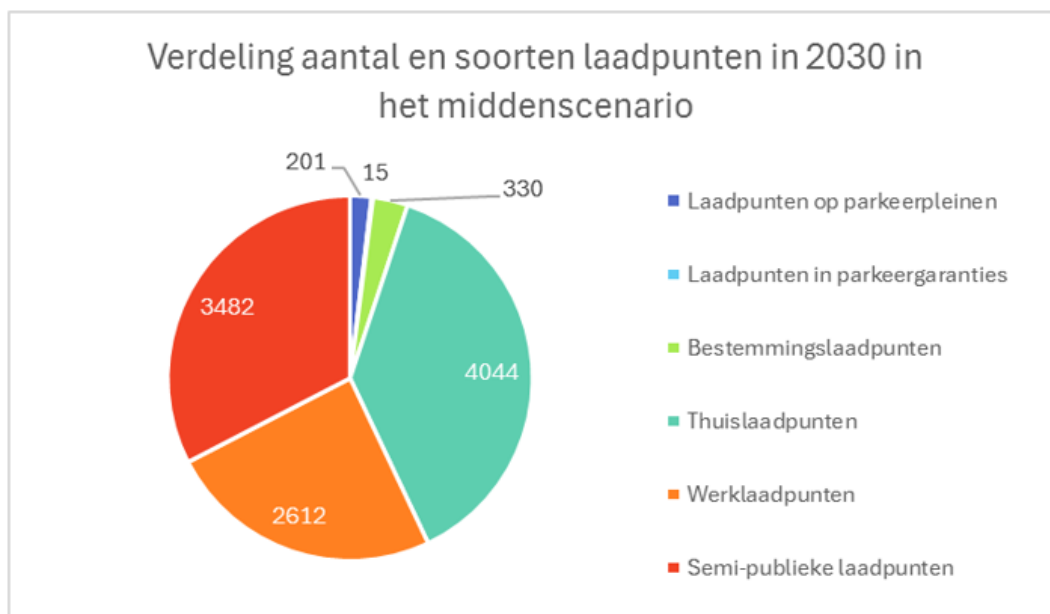
Voor personenvervoer wordt onderscheid gemaakt tussen inwoners en bezoekers, waarbij we bezoekers verdelen in recreatief en werk-gerelateerd bezoek.

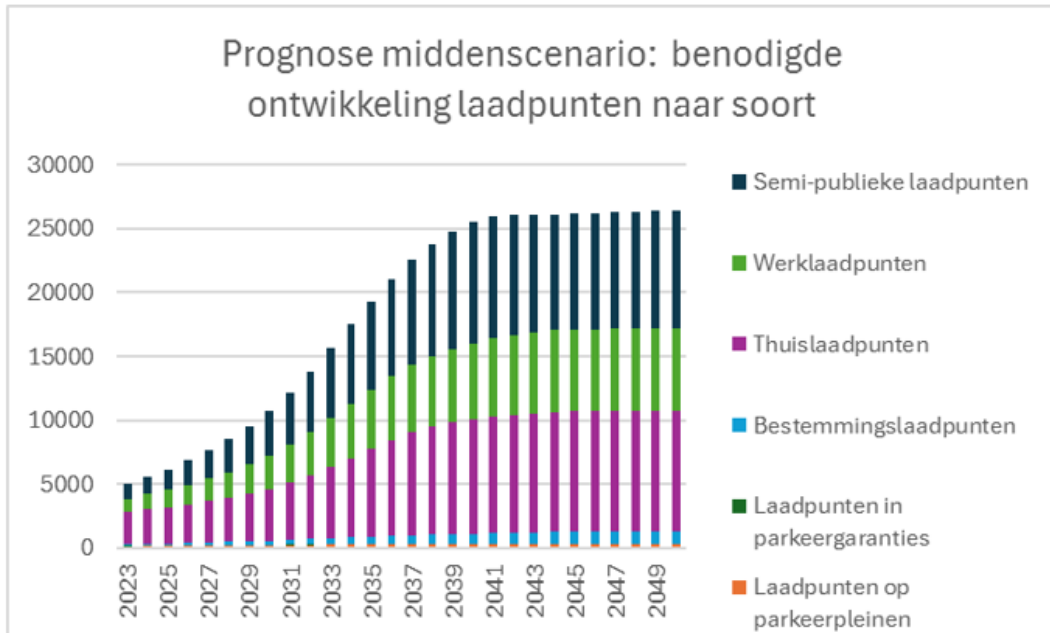
Volgens de prognoses stijgt het aantal elektrische personenauto's in de gemeente Westland van 4.800 nu naar 21.000 in 2030 en 52.000 in 2035. De grafiek hieronder laat de scenario's van de groei van het aantal elektrische voertuigen in onze gemeente zien.



Momenteel zijn er ongeveer 5000 laadpunten in gemeente *Westland*. Onderdeel hiervan zijn 500 publieke laadpalen oftewel ongeveer 960 laadpunten. Om in 2030 in de laadbehoefte van elektrische personenauto's te voorzien zijn naar verwachting ongeveer 10.000 laadpunten nodig terwijl er in 2035 zo'n 19.000 laadpunten nodig zijn. Dit is een substantiële groei.

In de verdeling van het soort laadpunten in de Gemeente Westland zien we een groot aandeel van thuislaadpunten en semi-publieke punten. Samen met werklaadpunten vullen deze ongeveer de hele gemeente. Hieruit blijkt het belang van het goed inzetten van publieke laadpunten.



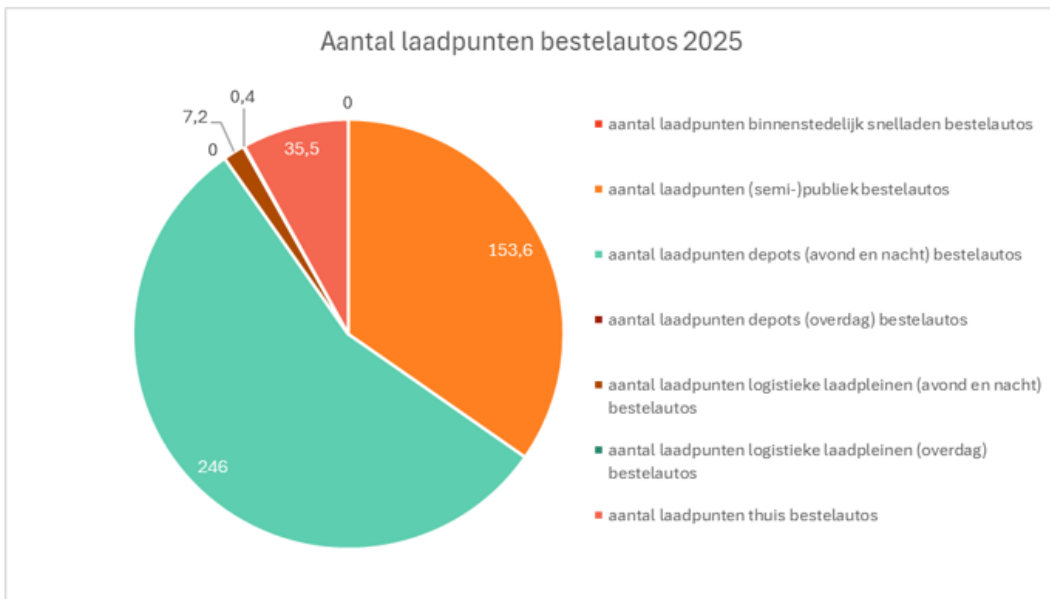


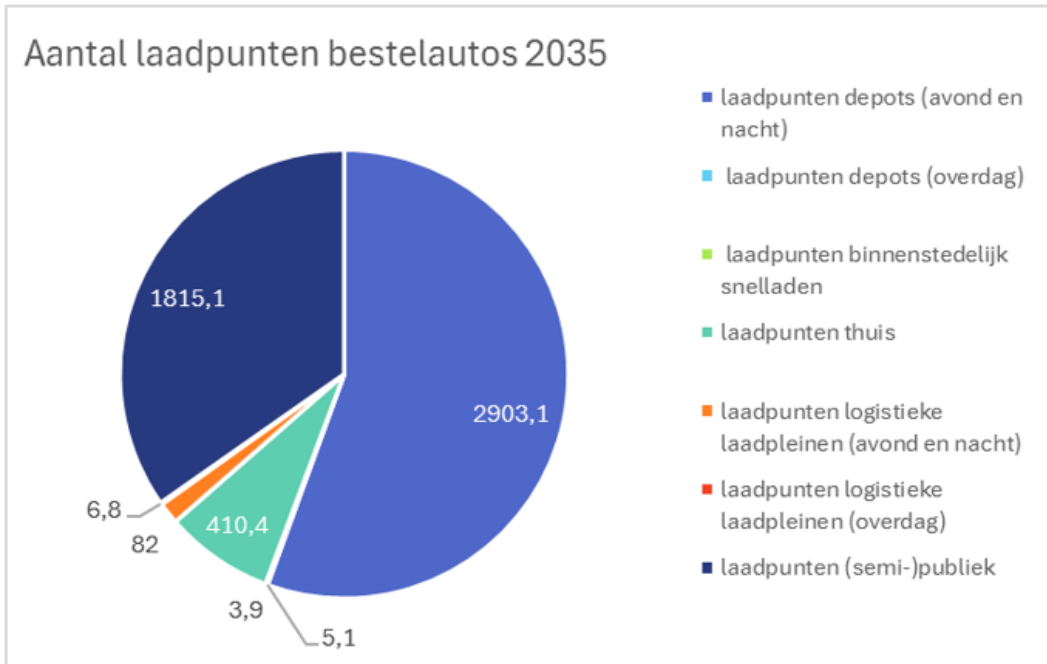
5.2 Bestel- en vrachtvoertuigen

Uit de prognoses van ElaadNL blijkt de volgende laadopgave voor gemeente Westland.

Het aantal verwachte elektrische logistieke voertuigen in 2030 is 2.230 elektrische bestelauto's en 500 elektrische vrachtwagens.

In 2035 is dit 6.700 elektrische bestelauto's en 1.260 elektrische vrachtwagens.





5.2.1 Bestelbussen in woonwijken

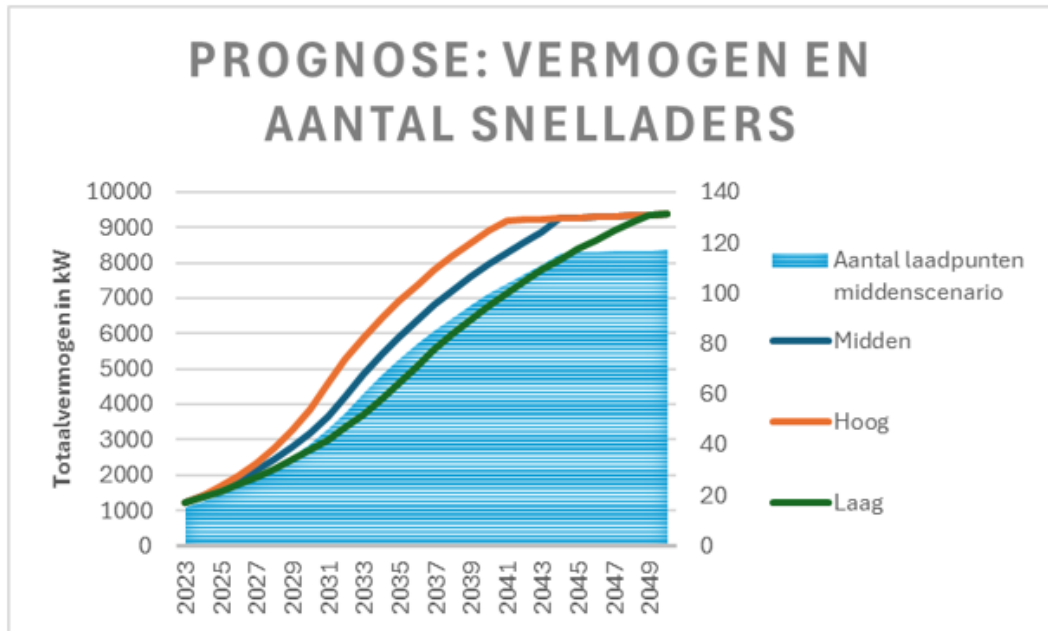
Landelijke gaat grofweg de helft van de bestelbussen aan het eind van de werkdag mee naar huis. Deze zullen op de oprit, of bij de bestaande publieke reguliere laadinfrastructuur in de wijken opgeladen worden. De andere helft van de elektrische bestelbussen laadt op bedrijventerreinen.

Bestelbussen korter dan 6 meter of minder hoog dan 2,40 meter kunnen, als zij niet op een bedrijventerrein kunnen laden, gebruik maken van de reguliere laadinfrastructuur. Bestelbussen die langer of hoger zijn mogen vanwege verkeersveiligheid, toegankelijkheid en uitzicht niet parkeren op reguliere parkeerplaatsen in woonwijken, en dus ook niet laden. Deze bussen kunnen dus niet bij alle reguliere publieke laadpunten terecht, dit wegen we mee in onze strategische keuzes.

5.2.2 Bestel- en vrachtvoertuigen op bedrijventerreinen

De laadvraag van de logistieke sector concentreert zich op privaat terrein op de bedrijventerreinen in onze gemeente. Hier zullen alle elektrische vrachtvoertuigen in onze gemeente gaan laden en daarnaast grofweg de helft van de elektrische bestelbussen. Westland heeft in totaal 4 regionale en 18 lokale bedrijventerreinen, waarvan veel gefocust zijn op agrologistiek. De terreinen met de meeste benodigde laadpunten zijn De Woerd, bedrijventerrein Watingen en de buitengebieden van 's-Gravenzande en de Lier.

De laadinfrastructuur op privaat terrein zal bestaan uit een mix van reguliere (tot 22 kW) en snellaadpunten (50 tot 50 kW, op termijn tot 1 MW), passend bij de behoefte en bedrijfsvoering van de ondernemers. Beschikbare netcapaciteit, fysieke ruimte en financiële middelen wegen hierin mee.



Voor de elektrische bestelbussen op bedrijventerreinen verwachten we dat elk voertuig een eigen regulier laadpunt krijgt. Voor elektrische vrachtwagens hangt dit sterk af van de specifieke bedrijfsvoering. Het is daarom zinvoller om het totaal aan laadvermogen op piekmomenten in kW of MW te bepalen, in plaats van het aantal laadpunten.

De prognoses laten zien dat het totale laadvermogen voor de elektrische bestel- en vrachtvoertuigen op de bedrijventerreinen in Westland oploopt van 2.3 MW naar 21.8 MW in 2030 tot 57.8 MW in 2035. Ter vergelijking: één Megawatt vermogen voorziet gemiddeld 500 woningen tegelijkertijd van elektriciteit, door het afgenomen energieverbruik van woning, wordt in nieuwbouw-ontwikkelingen uitgegaan van 250 woningen.

5.2.3 Bestel- en vrachtvoertuigen onderweg

Een deel van de logistieke voertuigen moet onderweg snelladen. Dat zijn voornamelijk voertuigen van buiten onze gemeente die vanwege werk in onze gemeente rijden. De laadopgave voor publiek toegankelijke logistieke snellaadlocaties hangt dus vooral af van de verkeersstromen in en om onze gemeente. Voor zware vracht zijn er verschillende landelijke en regionale initiatieven om een basisnetwerk van heavy-duty laadpleinen langs de belangrijkste vrachtcorridors uit te rollen. Hierbij wordt in eerste instantie gekeken naar bestaande, geschikte verzorgingsplaatsen en truckparkings. Realisatie op verzorgingsplaatsen wordt vanaf 2028 verwacht. De gemeente Westland bevindt zich aan de A20 Maasdijk – Kp Kethelplein en aan de A4 Kp Prins Clausplein – Kp Kethelplein waar in 2030 een totale vermogensvraag van 6 MW verwacht wordt.

5.2.4 Bestel- en vrachtvoertuigen op de bouwplaats

Voor het laden van bouwlogistieke bestel- en vrachtvoertuigen, kan laadbehoefte op de bouwplaats ontstaan. De laadopgave is vanwege het projectmatige karakter van bouwprojecten niet structureel te vertalen naar locaties en vermogens. De vermogensvraag kan per project tijdig in kaart worden gebracht, in combinatie met die voor de mobiele werktuigen.

5.3 Mobiele werktuigen

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 project-fase bekeken worden. Vooralsnog pakt de gemeente Westland hier geen rol.

Als mobiele werktuigen op bouwprojecten worden ingezet, dan kunnen deze op verschillende manieren laden:

- Op de bouwplaats via laadvoorzieningen op een tijdelijke bouwaansluiting, al dan niet ondersteund met (mobiele) batterij-oplossingen.
- Op eigen depot, waarna het voertuig zelf of een verwisselbare accu wordt vervoerd naar de werkplaats.
- Bestaande laadpunten op privaat terrein nabij de bouwplaats, overeen te komen met de eigenaar.

- Bestaande openbare laadpunten, mits de vermogens toereikend zijn (voor de lichtere vermogens-categorieën werktuigen).

5.4 OV-bussen en touringcars

Openbaar vervoersbussen laden op de remise. Als er snellaadpunten nodig zijn bij haltes of knooppunten aan de openbare weg, faciliteren wij dit.

De OV-concessiehouder in onze regio EBS gebruikt vanaf september 2025 een busstalling voor elektrische bussen in Poeldijk. Dit is een belangrijke stap richting schoner openbaar vervoer in de regio Haaglanden. Momenteel worden er 43 nieuwe elektrische bussen ingezet deels op lijnen die door het Westland lopen. De bussen worden allemaal dagelijks opgeladen op het terrein in Poeldijk.

De gemeente Westland heeft momenteel geen zicht op de aantallen elektrische touringcars in de gemeente. We verwachten dat dit aantal relatief gering in omvang zal zijn, maar faciliteren vragen uit de sector.

6. Strategische keuzes per laadlocatie

In dit hoofdstuk maakt de gemeente Westland strategische keuzes over de verschillende laadoplossingen per laadlocatie: binnen de bebouwde kom, bedrijventerreinen of onderweg. Daarbij wordt rekening gehouden met het gecombineerd gebruik van laadpunten door verschillende gebruikersgroepen. Binnen laadlocaties wordt onderscheid gemaakt tussen publieke, semi-publieke en private laadpunten.

Bij publieke laadpunten gaan de strategische keuzes over de plaatsingsstrategie, het uitvoeringsmodel en het type laadpunten. Voor private en semi-publieke laadinfrastructuur worden per locatie categorie keuzes gemaakt over de rol die de gemeente neemt en welke maatregelen daarbij eventueel horen.

6.1 Laadinfra binnen de bebouwde kom

De laadoplossingen binnen de bebouwde kom bestaan uit private laadpunten, openbare reguliere laadpunten en publieke kort-parkeerladers. Hierna benoemen we de keuzes en stimuleringsacties voor deze drie type laadpunten.

6.1.1 Private en semi-publieke laadpunten (thuis/werk)

Waar mogelijk moeten elektrische voertuigen op eigen terrein opgeladen worden. Dit is ook voor de gebruiker vaak de handigste en goedkoopste optie. Privaat laden kan bij bewoners op de oprit zijn, of op grotere parkeerterreinen en garages bij appartementen, bezoekslocaties en kantoren.

6.1.2 Verlengd private aansluitingen

Omdat realisatie van private laadpunten niet overal even makkelijk of mogelijk is, bieden we voor elektrische rijders met eigen opwek (meestal zonnepanelen) de mogelijkheid om verlengd private aansluitingen (VPA's) te realiseren. Om dit veilig en met minimale impact op de fysieke leefomgeving te doen ondersteunen we dit door kabelgoottegels toe te staan. VPA's zijn enkel legaal met kabelgoottegel en eigen opwek van energie. Daarnaast informeren we inwoners via de gemeentelijke website en ons digitale loket "Westland Woont Duurzaam loket".

6.1.3 Publieke reguliere laadpunten

Reguliere publieke laadpunten vormen de basis van ons netwerk voor personenauto's en bestelbussen. Deze laadpunten zijn ook beschikbaar voor deelauto's, taxi's, doelgroepenvervoer en mobiele werktuigen nabij bouwplaatsen.

Voor de aanleg van reguliere laadpunten wordt meegedaan aan de regionale concessie. Deze wordt gestuurd met een data-gestuurde kaart waarop de meest strategische keuzes staan. Deze kaart wordt met verzamelverkeersbesluiten uitgevoerd. De verificatie wordt uitgevoerd door de gezamenlijke stakeholders (waar onder Westland Infra) samen.

Reguliere laadpunten hebben in de regel twee aansluitpunten. De regel is dat in eerste instantie 1 parkeervak wordt aangewezen (voorzien van een bord) voor elektrische rijders en bij een bepaald gebruik ook het tweede vak wordt aangewezen.

Ook faciliteert Westland, als die zich zouden voordoen, initiatieven voor lokale laadpleinen, deze zijn efficiënt in de netaansluiting en door de clustering. In nieuwe projecten wordt gekeken naar mogelijkheden om laadpleinen aan te leggen.

6.1.4 Laadpaalkleven

Niet duidelijk is in hoeverre het fenomeen laadpaalkleven zich voordoet in de gemeente Westland. Wanneer op basis van data blijkt dat laadpaalkleven zich structureel voordoet en tot problemen leidt, wordt er met de concessiehouders afgesproken welke passende maatregelen zij dienen te treffen. De te nemen maatregelen dienen afgestemd en goedgekeurd te worden vanuit het contract- en concessie-management ten aanzien van de concessie.

6.1.5 Lange en hoge bestelbussen

Vanwege verkeersveiligheid, toegankelijkheid en uitzicht is het niet gewenst dat voertuigen >6 m en/of hoogte >2,40 m laden op de huidige laadlocaties in de wijken. We stimuleren bestuurders van grote bestelbussen om vooral bij het bedrijf te parkeren

6.1.6 Plaatsingsstrategie voor reguliere publieke laadpunten

Het openbare laadnetwerk in de gemeente Westland bestaat voornamelijk uit laadpalen bij parkeervakken verspreid over wijken. De gemeente Westland kiest ervoor om in eerste instantie slechts één van de twee parkeervakken bij een laadpaal te reserveren en te beborden. Het tweede vak blijft dan in eerste instantie vrij toegankelijk voor regulier parkeren. Zodra het gebruik toeneemt en de laadpaal structureel meer dan 3.000 kWh per jaar levert of gemiddeld meer dan 25 transacties per maand heeft, wordt ook het tweede vak met een verkeersbord gereserveerd voor elektrisch laden. Deze werkwijze biedt flexibiliteit in gebieden waar de laadvraag nog beperkt is, maar wel een stijgende trend laat zien.

6.2 Snelladers

Voor snelladen wordt, net als voor reguliere laadpalen de ladder van laden gehanteerd, wat inhoudt dat de laadbehoefte eerst moet worden ingevuld op (openbaar toegankelijk) eigen terrein en daarna pas wordt ingevuld met publieke laadpalen. Snelladen wordt bij uitstek gezien als marktactiviteit op private grond welke al dan niet publiek toegankelijk is. Denk aan eigen laadvoorzieningen van bedrijven voor eigen (professioneel) gebruik of het aanbieden van snelladers als aanvulling op het verdienmodel van benzinstations.

6.2.1 Voorwaarden voor snellaadlocaties

Locaties die geschikt zijn voor laden op hoog vermogen zijn schaars. Dat heeft de volgende redenen:

- **Ruimte:** een snellaadstation heeft veel ruimte nodig. DC-laders zijn een stuk groter dan AC-laadpalen, er is meestal een buitenkast nodig voor de netaansluiting, de laadplek moet eventueel toegankelijk zijn voor zware voertuigen met een grote omvang en draaicirkel en een laadstation heeft meerdere laadplekken nodig voor een effectieve werking.
- **Netaansluiting:** voor een snellaadstation op hoog vermogen is een zware netaansluiting nodig. Hiervoor moet het elektriciteitsnet op relatief korte afstand aanwezig zijn en deze moet ook voldoende capaciteit hebben om het gevraagde vermogen te kunnen leveren.
- **Omgeving:** Een snellaadstation heeft mogelijk een verkeer aantrekkende werking, waardoor de omgeving geschikt moet zijn om deze verkeersdruk aan te kunnen. Daarnaast moet een snellaadstation niet ten koste gaan van bestaande parkeerplaatsen wanneer er al een hoge parkeerdruk heerst. Ook is het belangrijk dat snellaadlocaties passen binnen de gemeentelijke normen voor inrichting van de openbare ruimte en verkeersveiligheid.
- **Strategische ligging:** om een zo groot mogelijke doelgroep te bedienen moet een snellader bereikbaar en toegankelijk zijn. Een strategische ligging van snelladers is daarom belangrijk om effectief de doelgroep te kunnen bedienen.

6.2.2 Voorkeurslocaties snelladers

Hoewel de gemeente beperkte invloed heeft op de realisatie van commerciële snelladers worden de volgende uitgangspunten gehanteerd in de voorkeur voor snellaadlocaties:

- **Van buiten naar binnen:** goed bereikbare en strategisch gelegen locaties in buiten stedelijk gebied hebben de voorkeur boven binnenstedelijk gebied vanwege de toegankelijkheid voor doelgroepen en beschikbaarheid van voldoende ruimte.
- **Van hoog naar laag:** laden op hoog vermogen heeft de voorkeur boven laden op laagvermogen, omdat er met een hoog vermogen meer elektrische rijders gebruik kunnen maken van het laadpunt.
- **Van groot naar klein:** er wordt gestreefd naar grote laadstations omdat een snellader effectiever wordt wanneer de laadzekerheid toeneemt en zoekverkeer wordt voorkomen.

6.2.3 Rol van gemeente bij snelladers

Commerciële aanbieders plaatsen snelladers langs Rijkswegen en steeds vaker langs invalswegen en andere corridors. Deze strategisch gekozen locaties richten zich op de reiziger die onderweg genooddaakt is om tussentijds te laden. In Nederland zijn er ondertussen een aantal grote spelers zoals Fastned,

Tesla en Ionity die commercieel snelladers aanbieden. Een aantal tankstations zoals Shell en Total Energies bieden tegenwoordig ook hun eigen snelladers aan (o.a. Shell Recharge) en verbreden daarmee hun traditionele bedrijfsmodel.

Tegenwoordig zijn er ook steeds meer supermarkten, winkelcentra, bouwcentra en fastfoodketens die samenwerkingen aangaan met commerciële marktpartijen om snelladers te plaatsen. Zij zien dit als toegevoegde waarde op hun core business en hopen zo klanten aan te trekken en de verblijfsduur te verlengen. Zo heeft McDonalds een samenwerking met Vattenfall en zijn Jumbo en La Place een samenwerking aangegaan met PowerGo om bij alle filialen een snellader te plaatsen.

Gezien de gestage commerciële ontwikkeling van snelladers ziet de gemeente voor zichzelf hoofdzakelijk een reactieve rol en streeft de volgende punten na:

- Transitieplan tankstations: tankstations zijn bij uitstek geschikte locaties voor snelladen, de bestemming en het doel blijft immers hetzelfde als het altijd is geweest.
- Informeren en stimuleren van de markt: kansrijke locaties kunnen onbenut blijven doordat marktpartijen geen kennis hebben over snelladen of zich niet bewust zijn van de commerciële kansen. Met name bedrijven met capaciteit op een bestaande aansluiting, het toepassen van energieopslag of alternatieve aansluiting- en transportovereenkomsten met de netbeheerder zijn opties die aangemoedigd kunnen worden. Door actieve en gerichte communicatie, marktbijeenkomsten en bedrijfsbezoeken kunnen partijen gestimuleerd worden snelladers te ontwikkelen.
- Publieke snellaadlocaties: bij aanvragen van commerciële partijen voor de exploitatie van snelladers in de publieke ruimte kan de gemeente in het kader van de wet markt en overheid dit niet zonder meer toestaan. Dit volgt ook uit het Didam arrest. Als een gemeente voornemens is in te stemmen met snelladers in de publieke ruimte moet tenminste een formeel bericht gepubliceerd worden waarmee andere partijen hun interesse voor die locatie kenbaar kunnen maken. Als er meer partijen geïnteresseerd zijn in die locatie, zal een aanbesteding georganiseerd moeten worden. Indien de ontwikkeling van snelladers (in specifieke gebieden) sterk achterblijft op de vraag, kan de gemeente ervoor kiezen op eigen initiatief of in samenwerking met andere gemeenten een aanbesteding uit te schrijven voor het plaatsen en exploiteren van publieke snelladers.

Voor wat betreft snelladers op gemeentegrond wordt, ingeval van stijgende vraag overwogen om in de toekomst al dan niet in regionaal verband een concessie in de markt te zetten.

6.2.4 Publieke kortparkeerladers met snellader

Kortparkeerladers in de bebouwde kom, bijvoorbeeld bij winkelcentra en supermarkten, bieden bezoekers de mogelijkheid om het (bij)laden van hun elektrisch voertuig te combineren met een kort verblijf op deze locaties. Dit betreft publiek toegankelijke snelladers met relatief laag-vermogen (50-125 kW), afgestemd op kort verblijf (30-60 minuten) bij bezoeklocaties. Naast het voorzien in deze specifieke laadbehoefte, bieden de kortparkeerladers ook achtervang voor de sterk groeiende bezetting van reguliere openbare laadpunten in de gemeente. Ook bieden ze een extra mogelijkheid voor onder andere taxi's, doelgroepenvervoer en bestelbussen om relatief snel bij te laden tijdens of nabij een stop. De gemeente Westland faciliteert dat deze kortparkeerladers op privaat terrein worden geplaatst.

6.3 Laadinfra op bedrijventerreinen

Op bedrijventerreinen wordt vooral in de laadbehoefte van bestel- en vrachtvoertuigen voorzien. De laadvoorzieningen op bedrijventerreinen dienen gericht zijn op zakelijk gebruik. Hiermee wordt voorkomen dat inwoners over de bedrijventerreinen gaan bewegen om daar hun auto op te laden.

Op bedrijfslocaties vullen ondernemers bij voorkeur de laadbehoefte voor hun vloot in. Deze vloot kan bestaan uit bestel- en vrachtvoertuigen op depots, maar ook personenvoertuigen (bij kantoren of taxi-remises), mobiele werktuigen (op bouwdepots of werven van aannemers) en touringcars (remises). Bestel- en vrachtvoertuigen zullen voor een groot deel op eigen terrein van de ondernemer gaan laden. De ondernemer zal zijn keuzes over hoeveelheden en type laadpunten afstemmen op de bedrijfsvoering, beschikbare ruimte en vermogen en eigen draagkracht.

Westland kiest voor een faciliterende rol bij de realisatie van voldoende laadinfrastructuur op bedrijventerreinen. Hierin werken we hecht samen met de netbeheerder Westland Infra om de impact van deze infrastructuur op netcongestie te verlichten.

6.4 Publieke laadinfra onderweg

Naast laadopties in de bebouwde kom en op bedrijventerreinen, is het belangrijk om gebruikers ook onderweg publiek toegankelijke laadmogelijkheden te bieden. In deze paragraaf wordt ingegaan op de keuzes met betrekking tot snelladers en heavy-duty laadpleinen.

De laadlocaties onderweg zijn gericht op zo snel mogelijk en gemakkelijk bijladen langs of nabij doorgaande routes. Voor personenauto's en bestelbussen kunnen snelladers langs doorgaande wegen gerealiseerd worden, bijvoorbeeld bij bestaande tankstations. Voor zwaar vervoer, met vrachtvoertuigen

als primaire gebruikers, zijn locaties aan of nabij logistieke corridors in beeld of al bestaande rustlocaties (zoals truckparkings). Het grondeigendom en de betrokkenheid van de gemeente verschilt per locatie.

Omdat onderweg laden bij uitstek een opgave in regionale en nationale context is, staat de gemeente Westland open voor samenwerking met initiatieven voor een publiek toegankelijk snellaadnetwerk. Dit doen we via de RAL-ZW en specifiek voor heavy-duty laadpleinen ook met landelijke initiatieven zoals Logistiek Laden (LoLa) van Rijkswaterstaat, ELaadNL en Clean Energy Hubs (CEH). Ook ziet Westland laadpleinen eventueel in combinatie met solar carports als een goede oplossing op hub-locaties. In Westland wordt laadbehoefte voor onderweg verwacht vanwege de te verwachten snellaadbehoefte bij de logistieke corridor A20 Maasdijk – Kp Ketelpleinen als gevolg van de Zero Emission-zones in de gemeenten Rotterdam en Den Haag een snellaadbehoefte wordt verwacht langs onze uitvalswegen richting deze gemeenten.

6.4.1 Snelladers op tankstations en nieuwe snellaadstations

Snelladers voorzien ook in een behoefte langs doorgaande wegen in onze gemeente. Het betreft met name snelladers die een hoger vermogen (tot 350 kW). Deze palen bedienen kortparkeerladens en zijn gericht op onderweg bijladen. De gemeente Westland verwelkomt tankstations die ook snelladers bieden en staat ook open voor de komst van specifieke snellaadstations. Verder onderzoekt Westland in samenwerking met de RAL-ZW de mogelijkheden voor wat betreft deelname aan een regionale snellaadconcessie.

6.4.2 Heavy-duty laadpleinen

Het elektrische zware wegverkeer neemt steeds meer toe. Begin 2023 reden er in Nederland ongeveer 400 elektrische vrachtwagens, begin 2024 was dit inmiddels verdubbeld en dit aantal blijft stijgen. Daarom is een goed landelijk netwerk van laadpleinen nodig. Dit vraagt veel van de huidige laadinfrastructuur. In het project Living Lab Heavy Duty Laadpleinen onderzoekt Rijkswaterstaat wat er in de toekomst nodig is om de E-trucks veilig te laten rijden. Heavy-duty laadpleinen zijn speciaal ingerichte, publiek toegankelijk laadvoorzieningen voor zware voertuigen (vrachtwagens N2 en N3). In eerste instantie worden die vooral op verzorgingsplaatsen en truckparkings gerealiseerd vanuit de landelijke initiatieven, naar verwachting komen die locaties beschikbaar vanaf 2028-2030.

De gemeente Westland staat open voor verzoeken van de landelijke/regionale initiatieven en voorstellen vanuit de markt. Op basis hiervan kijken we hoe onze gemeente kan bijdragen aan de inpassing voor bereikbaarheid, veiligheid en vergunningverlening.

6.5 Laden op de bouwplaats

We gaan in Nederland de komende jaren over op werken met elektrisch bouw materieel. Op die manier kunnen we met minder emissies bouwen. De NAL-werkgroep Laadinfrastructuur voor de bouw draagt als netwerkregisseur bij aan genoeg laadinfrastructuur voor deze overgang.

In de werkgroep Laadinfrastructuur zijn de NAL-regio's, marktpartijen, netbeheerders en grote landelijke opdrachtgevers vertegenwoordigd. De werkgroep brengt al deze partijen samen, zodat ze gezamenlijk kunnen werken aan de laadinfrastructuur die nodig is voor verduurzaming van de bouw.

De gemeente Westland vervult een faciliterende rol in de aanvraag en realisatie van voldoende (tijdelijk) vermogen op bouwplaatsen voor het laden van mobiele werktuigen. Westland houdt hierbij actief contact over deze opgave met de RAL-ZW.

6.6 Overige laadlocaties: laadinfrastructuur voor vaartuigen

Laadinfrastructuur voor elektrische vaartuigen kent afwijkende locaties en kenmerken en we hebben beperkt zicht op de opgave. Westland kiest daarom voor een projectmatige aanpak om onze gemeentelijke rol te bepalen. We nemen de vermogensvraag van elektrische vaartuigen zoveel mogelijk integraal mee in prognoses richting de RAL-ZW en netbeheerder. Ook staat de gemeente Westland open voor het combineren van netaansluitingen en mitigerende maatregelen van onze andere laadinfrastructuur met laadpunten voor vaartuigen.

7. Uitvoering en financiering

In dit hoofdstuk beschrijven we de gemeentelijke inzet, samenwerking met de belangrijkste stakeholders, monitoring en de financiering die nodig zijn om deze laadvisie uit te voeren.

Ons uitgangspunt voor publiek toegankelijke laadinfrastructuur is een gezonde businesscase voor marktpartijen om te plaatsen en exploiteren. We zullen onze regierol invullen door vraag en aanbod bij elkaar brengen en helpen om eventuele obstakels weg te nemen. Als rendabele exploitatie ook dan niet mogelijk is, kunnen we ervoor kiezen om gericht te investeren in laadpunten of ondersteunende infrastructuur. We monitoren het effect van onze activiteiten, om grip te houden op de ontwikkelingen en de effectiviteit van ons beleid.

7.1 Gemeentelijke organisatie

De wethouder met portefeuille energie en mobiliteit is bestuurlijk opdrachtgever voor de realisatie van openbare laadinfrastructuur. Voor de uitrol is de afdeling Leefomgeving/Ruimtelijk beheer verantwoordelijk.

7.2 Samenwerkingspartners

Om de doelen uit onze laadvisie te halen, werkt de gemeente Westland samen met verschillende partners, zoals de RAL-ZW. Dit is een samenwerkingsverband tussen de provincies Zuid-Holland en Zeeland en de netbeheerders in die regio. 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 ruimte. Daarnaast zijn de inwoners, Westland Infra en de (markt)partijen die de laadinfrastructuur plaatsen, belangrijke partijen waar we mee samenwerken en afstemmen.

7.3 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 de gemeente de eigenaar is van de gebruiksdata van de laadpunten in de publieke ruimte. Deze gebruiksdata benutten we om samen met RAL-ZW om de monitoring verder uit te werken. Op deze manier kunnen we de ontwikkeling van elektrisch vervoer en het laadnetwerk volgen en bijsturen.

7.4 Financiële kaders

Het uitgangspunt van de gemeentelijke rol is om de realisatie van laadinfrastructuur aan de markt te laten. Hierbij hoeft de gemeente niet te investeren in infrastructuur, maar alleen in de organisatie of begeleiding van markt- en realisatieprocessen. Voor onze extra ambitie voor de uitrol van strategische laadpunten en het eventueel verplaatsen van slecht gebruikte laadpalen is naar verwachting wel budget nodig, mocht dat niet gedekt worden door de opbrengst van de andere laadpunten.

Aldus besloten door de raad in zijn openbare vergadering van 25 februari 2026,

*de griffier,
P. van Oosten*

*de voorzitter,
B.R. Arends*

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.

Snellaadpunt

Laadpunt met een vermogen van 50 kW of hoger op gelijkstroom

Kortparkeerladen

Snelladen met relatief lage vermogens (50-125 kW). Deze laadpalen worden vaak geplaatst bij parkeervakken op plekken waar de EV-rijder het laden kan combineren met een andere activiteit, zoals winkelen of vergaderen. Uitgaande van een laadduur van 30-60 minuten.

Snellaadstation

Locatie met meerdere snelladers, gericht op zo snel mogelijk bijladen onderweg. Biedt vaak hogere vermogens (150-350 kW) aan. Kan bij tankstation of als zelfstandig laadstation.

Heavy-duty laadplein

Laadplein ingericht voor zware voertuigen (vracht, werktuigen, touringcars) met voldoende vermogens, ruimte en faciliteiten. Hier kan rekening gehouden worden met specifiek bijladen van mobiele werktuigen en mobiele batterijen.

Anders laden

Anders Laden biedt alternatieve oplossingen voor reguliere laadpunten in de openbare ruimte, o.a. door integratie in multifunctionele objecten (bv. via perscontainers en lichtmasten) of laden via een ondergrondse kast of inductieladen

Megawatt Charging System (MCS)

Internationale laadstandaard voor zwaardere voertuigen (trucks, bussen, werktuigen) die laadvermogens van 1 megawatt en hogere mogelijk maakt. Wordt vanaf 2025 op de markt verwacht.

Bi-directioneel laden

Naast het laden van de auto, kan de auto ook stroom terugleveren voor lokaal gebruik of aan het energienet. Maakt vehicle-to-grid (V2G), vehicle-to-home (V2H) of vehicle-to-anything (V2X) toepassingen mogelijk.

Slim laden / netbewust laden

Brede term, die wordt gebruikt om aan te duiden dat slimme technieken de laadtransactie op afstand kunnen aansturen om belasting van net elektriciteitsnet te verminderen en/of gebruik te maken van goedkope, groene stroom.

Ladder van laden

Voorkeursvolgorde voor invulling van de laadbehoefte met oog op laagste laadprijs en maatschappelijke kosten. Laden op privé terrein verdient de voorkeur, daarna semi-openbaar. Als ook dat niet mogelijk is, kan de laadbehoefte in de openbare ruimte worden ingevuld.

Publiek toegankelijk laadpunt

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

Semi-publiek 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.

Verlengd-private aansluiting (VPA)

Bij VPA bevindt de laadlocatie zich in de publieke ruimte en het laadpunt wordt gevoed via een kabel die op een private netaansluiting van een woonhuis of bedrijfspan is aangesloten.

Netcongestie

File op het elektriciteitsnet doordat op verschillende plekken in Nederland onvoldoende capaciteit op het elektriciteitsnet beschikbaar is. Door de overstap op duurzame energie (energietransitie), neemt de vraag naar elektriciteit toe. De uitbreiding van het elektriciteitsnet kan deze vraag niet bijbenen.

Mitigerende maatregelen

Oplossingen (technisch en contractueel) om de impact van netcongestie te verminderen en toch (deels) de gewenste laadvermogens te realiseren.

Laadpaalkleven

Het onnodig bezet houden van een elektrisch laadpunt door een elektrische auto.

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).

Station-based deelauto

Een deelauto met een vaste parkeerplaats (belanghebbendenplek) in de openbare ruimte.

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.

Regionale Energiestrategie (RES)

De strategie per regio om gebruik en opwek van duurzame energie en warmte te realiseren.

pMIEK

Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie en Klimaat waarin prioritering wordt aangebracht voor de uitbreiding van het elektriciteitsnet op basis van prognoses en maatschappelijke belangen.

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