GEMEENTEBLAD
Officiële uitgave van de gemeente Westland
Nr. 520129
9 november
2026

Beleid oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen versie 2026

Besluit
1. Het beleid oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen 2026 vast te stellen onder gelijktijdige intrekking van het Beleid oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen versie 2022.
2. De raad over het beleid oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen 2026 te informeren door middel van bijgevoegde raadsinformatiebrief.

1. Inleiding en context

1.1 Aanleiding

Steeds meer mensen hebben een elektrisch voertuig, ook in Westland. Deze ontwikkeling is nodig om de klimaatdoelen te behalen. De gemeente streeft naar 50% CO_2-reductie van het personenvervoer in 2030 (Mobiliteitsvisie Westland 2040), in lijn met de doelstellingen van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) en het Klimaatakkoord. Daarnaast zet de gemeente in op schonere lucht en het stimuleren van emissievrije mobiliteit.
Het nationale klimaatbeleid streeft ernaar dat in 2030 alle nieuw verkochte personenauto's emissieloos zijn. Naar verwachting zal het personenwagenpark in de periode daarna verder elektrificeren. Om deze ontwikkeling in goede banen te leiden heeft de gemeente Westland de Laadvisie 2026-2030 vastgesteld.
Elektriciteit is op dit moment de meest toegepaste emissievrije energiedrager voor personenvervoer. Hoewel waterstof op termijn een bijdrage kan leveren aan duurzame mobiliteit, wordt grootschalige toepassing in de auto- en transportsector pas op langere termijn verwacht. Daarom richt de gemeente Westland zich op laadinfrastructuur voor elektrisch vervoer.
Omdat de ontwikkelingen rond elektrische voertuigen en laadinfrastructuur snel gaan, heeft dit beleid betrekking op de periode 2026-2030. Deze periode sluit aan bij de looptijd van de regionale concessie voor openbare laadinfrastructuur. Als technologische ontwikkelingen sneller gaan dan gedacht, passen we het beleid ook tussentijds aan.
Op 18 juni 2025 heeft het college besloten deel te nemen aan de concessie Publieke Laadinfrastructuur Zuidwest-Nederland. Dit beleid sluit aan bij de uitgangspunten van deze regionale samenwerking en legt de criteria en voorwaarden vast voor de plaatsing van openbare laadinfrastructuur binnen de gemeente Westland. Daarnaast vormt het beleid een basis voor onder meer verkeersbesluiten, beheer en handhaving.

1.2 Ambitie duurzame mobiliteit

De gemeente Westland streeft naar een duurzame en toekomstbestendige mobiliteit en wil in 2040 onafhankelijk zijn van fossiele brandstoffen.
Om de verdere groei van elektrisch vervoer mogelijk te maken, zorgen we dat er voor heel Westland voldoende openbare laadpunten zijn op basis van de actuele laadgegevens.
Dit netwerk zorgt dat iedereen kan laden die geen laadmogelijkheid heeft. Duidelijke regels en voorwaarden voor de plaatsing en het gebruik van laadvoorzieningen zijn daarbij essentieel.

1.3 Doel beleid

Het doel van dit beleidskader is de ontwikkeling van openbare laadinfrastructuur in goede banen te leiden en deze op een zorgvuldige wijze in te passen in de openbare ruimte.
Daarnaast biedt het beleid duidelijkheid aan inwoners, bedrijven, netbeheerders en aanbieders van laadinfrastructuur over de criteria, voorwaarden en procedures die de gemeente hanteert bij de plaatsing van openbare laadvoorzieningen en de keuze van locaties.

2. Juridisch, bestuurlijk en procedureel kader

2.1 Juridische grondslag

De Europese AFIR-verordening (Alternative Fuels Infrastructure Regulation, Verordening (EU) 2023/1804) verplicht lidstaten voldoende infrastructuur te hebben voor alternatieve brandstoffen, waaronder publieke laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen. De verordening stelt eisen aan openbare laadpunten. Deze moeten voldoende beschikbaar, goed bereikbaar, makkelijk te gebruiken en goed op elkaar afgestemd zijn.
In Nederland heeft dit vorm gekregen het klimaatakkoord, dat is uitgewerkt in de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL). De NAL werkt sinds 2019 aan voldoende infrastructuur voor alle soorten elektrisch vervoer. Alle elektrische rijders moeten altijd, overal, veilig en slim hun voertuig kunnen laden. Niet alleen op de eigen oprit, maar ook in de openbare ruimte, op bedrijventerreinen en bij tankstations.

2.2 Relatie tot mobiliteitsvisie en laadvisie

Dit beleid vormt een uitwerking van de Mobiliteitsvisie Westland 2040 en de door de gemeenteraad op 25 februari 2026 vastgestelde Laadvisie 2026-2030.
De Mobiliteitsvisie beschrijft de gemeentelijke ambities op het gebied van duurzame mobiliteit. De Laadvisie beschrijft de strategische uitgangspunten voor de ontwikkeling van een toegankelijke, betaalbare, betrouwbare en veilige laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen.
Dit beleidskader vertaalt deze uitgangspunten naar concrete criteria, voorwaarden en procedures voor de aanleg, plaatsing en het beheer van openbare laadinfrastructuur binnen de gemeente Westland.

2.3 Regionale concessie

De gemeente Westland neemt deel aan de concessie Publieke Laadinfrastructuur Zuidwest-Nederland, die wordt gecoördineerd door de gemeente Rotterdam. Ook andere gemeenten binnen de NAL-regio Zuidwest nemen deel aan deze samenwerking.
De regionale samenwerking maakt het mogelijk openbare laadinfrastructuur efficiënt, uniform en tegen lagere uitvoeringskosten te realiseren. Daarnaast zorgt de gezamenlijke concessie voor gezamenlijke kwaliteitseisen en een eenduidige werkwijze.
Binnen de concessie wordt gewerkt volgens een datagestuurde aanpak. Op basis van gebruiksgegevens van bestaande laadvoorzieningen bepalen we om de zoveel tijd of en waar aanvullende laadcapaciteit nodig is. Wanneer uit analyse van de gebruiksgegevens blijkt dat er te weinig beschikbare laadplekken zijn op in een bepaald gebied, dan worden in de betreffende buurt op aangewezen punten meer laadpalen geplaatst. Door deze nieuwe werkwijze plaatsen we geen laadpalen meer op aanvraag. Bewoners kunnen nog wel aangeven dat ze meer laadplekken in hun omgeving willen hebben. Op basis van deze signalen bespreken we of er nieuwe laadpalen nodig zijn in die omgeving en geven zo nodig de concessiehouder opdracht tot het plaatsen van een laadpaal op een strategische plaats.

2.4 Concessie- en samenwerkingsovereenkomst

Voor de uitvoering van de regionale concessie (die gegund wordt aan 2 concessiehouders) heeft de gemeente Westland een concessieovereenkomst gesloten met de concessiehouders.
De concessiehouders zijn verantwoordelijk voor de aanleg, exploitatie, het beheer en het onderhoud van de openbare laadinfrastructuur. Daarnaast verzamelen de concessiehouders gebruiksgegevens van het laadnetwerk voor regelmatige laaddrukanalyses.
De concessie heeft alleen betrekking op reguliere openbare laadpalen in de openbare ruimte. Snelladers, laadvoorzieningen op privaat terrein, laadpunten in parkeergarages, solar carports en grootschalige laadpleinen vallen buiten de reikwijdte van deze concessie. De plaatsingstermijn van de concessie loopt tot en met 31 december 2030. Hierna zijn de concessiehouders nog vijf jaar (tot en met 31 december 2035) verantwoordelijk voor exploitatie en onderhoud. Daarna komen de laadpalen in handen van de gemeente, die vervolgens beslist over vervanging, heraanbesteding of een andere vorm van beheer.

2.5 Verkeersbesluit

Voor het aanwijzen van parkeerplaatsen die alleen bestemd zijn voor het opladen van elektrische voertuigen neemt de gemeente een verkeersbesluit op grond van artikel 12 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW). Het verkeersbesluit wordt genomen volgens de daarvoor geldende wettelijke procedure.

2.6 APV

Wanneer de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) regels bevat om dit beleid uit te voeren, passen we deze aan zodat de regels aansluiten bij het gemeentelijk beleid voor openbare laadinfrastructuur.

2.7 Participatie

De gemeente Westland wil graag bewoners, bedrijven en organisaties betrekken bij het ontwikkelen van het laadnetwerk. In het kader van de concessie heeft de gemeente Westland een (strategische) laadpalenkaart opgesteld. Dit betreft een digitale plankaart die in de gebieden waar een toekomstige vraag verwacht wordt de ruimtelijk en technisch geschikte locaties in beeld zijn gebracht voor (te realiseren) openbare laadpalen. Aan de totstandkoming van deze kaart is een participatietraject gekoppeld waarbij bewoners gevraagd zijn om mee te denken over de locaties voor de openbare laadpalen. Hun mening is meegenomen in de afweging bij de keuze van potentiële locaties voor toekomstige laadpalen.

2.8 Rechtsmiddelen

Voordat een openbare laadpaal wordt geplaatst, neemt de gemeente een verkeersbesluit. In dit besluit wijst de gemeente parkeerplaatsen aan waar elektrische voertuigen kunnen opladen. Het verkeersbesluit wordt gepubliceerd op www.officielebekendmakingen.nl. Belanghebbenden kunnen binnen zes weken na de publicatie bezwaar maken volgens de regels van de Algemene wet bestuursrecht. Als er geen bezwaren zijn, of als alle bezwaren zijn afgehandeld, wordt het verkeersbesluit definitief. Daarna kan de laadpaal worden geplaatst.

2.9 Bekendmaking
Na vaststelling door het college wordt dit beleidskader volgens artikel 3:42 van de Algemene wet bestuursrecht bekendgemaakt.
De bekendmaking vindt plaats door publicatie in het Gemeenteblad. Daarnaast wordt het beleid vermeld in andere communicatiekanalen van de gemeente.

3. Rollen en verantwoordelijkheden
3.1 Gemeente Westland
De gemeente Westland is verantwoordelijk voor het beleidsmatige en bestuurlijke kader voor de ontwikkeling van openbare laadinfrastructuur binnen de gemeentegrenzen. De gemeente stelt het beleid vast, actualiseert de strategische laadpalenkaart en ziet toe op een gebalanceerde uitbreiding van het openbare laadnetwerk.
Daarnaast bepaalt de gemeente de definitieve locaties van openbare laadpalen, waarbij zij de belangen van gebruikers, omwonenden, de concessiehouder en de netbeheerder afweegt. De gemeente neemt de benodigde verkeersbesluiten, betrekt waar nodig verschillende belanghebbenden en is verantwoordelijk voor toezicht en handhaving. Ook monitort de gemeente de werking van het beleid en beoordeelt zij of actualisatie nodig is op basis van technologische ontwikkelingen, gewijzigde regelgeving of veranderingen in de laadbehoefte.

3.2 Concessiehouders
De concessiehouders zijn verantwoordelijk voor de aanleg, het beheer en het onderhoud van de openbare laadinfrastructuur, zoals is afgesproken in de concessieovereenkomst en het gemeentelijk beleid.
De concessiehouders verzamelen gebruiksgegevens van de gerealiseerde laadpunten en leveren deze aan voor regelmatige laaddrukanalyses. Op basis van deze analyses doen de concessiehouders voorstellen voor uitbreiding van het laadnetwerk op locaties die zijn opgenomen in de strategische laadpalenkaart. Daarnaast zijn de concessiehouders verantwoordelijk voor het verhelpen van storingen, de beschikbaarheid van de laadvoorzieningen en het informeren van gebruikers over het gebruik van het laadnetwerk.

3.3 Netbeheerder
De netbeheerder is verantwoordelijk voor het beheer en de ontwikkeling van het elektriciteitsnet en verzorgt de aansluiting van openbare laadinfrastructuur op het elektriciteitsnet.
Bij nieuwe laadvoorzieningen beoordeelt de netbeheerder of voldoende aansluitcapaciteit beschikbaar is en welke technische maatregelen eventueel nodig zijn. Daarnaast adviseert de netbeheerder over netbelasting, netcongestie en toekomstige netwerkontwikkelingen. De netbeheerder werkt hierbij samen met de gemeente en de concessiehouders om ervoor te zorgen dat de uitbreiding van het laadnetwerk veilig, betrouwbaar en toekomstbestendig plaatsvindt.

3.4 Inwoners en bedrijven
Plaatsing van oplaadpunten op eigen terrein valt onder de eigen verantwoordelijkheid van burgers en bedrijven, individueel of verenigd in een Vereniging van Eigenaren (VvE).
Eigenaren en bedrijven kunnen op openbaar toegankelijk privéterrein op eigen kosten laadpalen plaatsen. Dit past in het gemeentelijk beleid om meer elektrisch rijden te stimuleren.

3.5 VvE's en parkeergarages
De gemeente communiceert over de mogelijkheid tot het plaatsen van nieuwe laadpalen in parkeergarages. Dit wordt samen met belanghebbenden zoals VvE's gedaan. Het is toegestaan om laadpalen te plaatsen in parkeergarages wanneer wordt voldaan aan de brandveiligheidseisen.

4. Beleidsuitgangspunten
4.1 Afbakening
Dit beleid heeft betrekking op publieke laadpalen en overige vormen van laadinfrastructuur in de openbare ruimte, waaronder openbare parkeerterreinen die eigendom zijn van de gemeente. Dit beleid is niet van toepassing op privaat terrein.
Voor een succesvolle transitie naar elektrisch vervoer is het belangrijk dat er een goed verbonden netwerk ontstaat van reguliere laadvoorzieningen en snellaadvoorzieningen en dat dit netwerk toekomstbestendig is.
Op dit moment (medio 2026) zijn er nog geen snelladers aanwezig op grond die in eigendom is van de gemeente. Als er voldoende vraag ontstaat kan hiervoor alsnog een concessie worden verleend.

4.2 Normale laders op openbaar terrein
De belangrijkste openbare laadvoorzieningen zijn reguliere laadpalen en snelladers. Bij de uitbreiding van het laadnetwerk geeft de gemeente de voorkeur aan reguliere laadpalen. Deze maken gebruik van

bestaande parkeerplaatsen en hebben daardoor weinig gevolgen voor de inrichting van de openbare ruimte.
Bij de ontwikkeling van het openbare laadnetwerk hanteert de gemeente de volgende uitgangspunten:

- Er zijn voldoende laadpunten beschikbaar voor elektrische rijders.
- Laadpunten zijn goed bereikbaar, gebruiksvriendelijk en betaalbaar.
- Nieuwe laadpalen worden geplaatst op locaties waar de behoefte het grootst is.
- Laden vindt bij voorkeur plaats op eigen terrein; openbare laadvoorzieningen zijn aanvullend.
- Het laadnetwerk is betrouwbaar, veilig en toekomstbestendig.
- Het laadnetwerk ondersteunt slim laden en houdt rekening met de beschikbare netcapaciteit en netcongestie.
- Het laadtarief is transparant en redelijk.
- We streven naar een optimale prijs-kwaliteitverhouding.

4.3 Snelladers

De huidige laadinfrastructuur is afgestemd op de bestaande laadbehoefte. Omdat nog niet alle elektrische voertuigen kunnen snelladen en de kosten van snelladen relatief hoog zijn, zorgt de gemeente Westland nog niet voor snelladers in de openbare ruimte.
Snelladers kunnen wel een waardevolle aanvulling zijn op het bestaande aanbod van laadvoorzieningen. Daarom ondersteunt de gemeente, onder de voorwaarden uit hoofdstuk 8, particuliere initiatieven voor de plaatsing van snelladers op eigen terrein.
Voor de plaatsing van snelladers op gemeentegrond onderzoekt de gemeente de mogelijkheid om op termijn, eventueel in regionaal verband, een concessie in de markt te zetten.

4.4 Optimale laadinfrastructuur

De gemeente Westland streeft naar een goed gespreid netwerk van laadpalen voor elektrische voertuigen. Daarom wordt de uitbreiding van het openbare laadnetwerk voornamelijk gebaseerd op gegevens over het gebruik van bestaande laadpalen en de verwachte vraag naar laadvoorzieningen. Deze datagestuurde aanpak zorgt voor een betere dekking van het laadnetwerk en een efficiënte inzet van middelen. Hierdoor worden laadpalen geplaatst waar zij daadwerkelijk nodig zijn en wordt voorkomen dat laadvoorzieningen onnodig of nauwelijks worden gebruikt.

Om de uitbreiding van het laadnetwerk zorgvuldig en efficiënt te laten verlopen, werkt de gemeente met een strategische laadpalenkaart. Deze kaart is door de gemeente vastgesteld en tot stand gekomen met inbreng van inwoners.

4.5 Innovatie en pilots

Er komen steeds nieuwe manieren bij om elektrische voertuigen op te laden. Om te zien of deze innovaties goed werken, zijn vaak tests in de openbare ruimte nodig. De gemeente Westland staat open voor dit soort pilots, omdat ze kunnen bijdragen aan de verdere groei van elektrisch rijden én nieuwe economische kansen kunnen opleveren.

Samen met marktpartijen, kennisinstellingen en het Nederlands Kennisinstituut Laadinfrastructuur (NKL) bekijken we hoe deze pilots in de praktijk functioneren. Daarbij onderzoeken we of de oplossingen gebruiksvriendelijk zijn, elektrisch rijden betaalbaarder maken en geschikt zijn om op grotere schaal toe te passen.

Voorbeelden van innovatieve laadoplossingen zijn laadpunten die zijn geïntegreerd in lantaarnpalen en inductieladen, waarbij voertuigen draadloos worden opgeladen.

5. Planning en locatiekeuze

5.1 Strategische Laadpalenkaart

Om tot een efficiënt en goed dekkend laadnetwerk te komen, werkt de gemeente met een strategische laadpalenkaart. Deze kaart is recent geactualiseerd voor de periode 2026-2030 en laat zien waar in de toekomst behoefte aan openbare laadpalen wordt verwacht en welke locaties daarvoor ruimtelijk en technisch geschikt zijn.

Bij het opstellen van de kaart is onder meer rekening gehouden met:

- de beschikbare ruimte in de openbare ruimte;
- de verkeersveiligheid;
- openbaar groen, monumenten en andere bijzondere locaties;
- de mogelijkheid om aan te sluiten op het elektriciteitsnet;
- bekende ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructurele projecten.

De kaart sluit aan op de verwachte laadbehoefte van bewoners, bezoekers en forenzen die afhankelijk zijn van openbare laadvoorzieningen.

Bij de actualisatie van de strategische laadpalenkaart zijn inwoners betrokken. Zij hebben de gelegenheid gehad om hun mening te geven over de voorgestelde locaties. De ontvangen reacties zijn meegenomen bij het opstellen van de definitieve kaart, die door het college wordt vastgesteld. De strategische laadpalenkaart is te raadplegen via: https://viewer.evmaps.nl/westland.

5.2 Proactief plaatsen
Naast datagestuurde plaatsing van laadpalen plaatsen we pro-actief laadpalen in de laatste gebieden waar momenteel nog geen laadpalen aanwezig zijn, maar we wel signalen krijgen dat er hier aan behoefte is (op basis van een landelijk opgestelde 'witte vlekken kaart' van RVO). Ook kunnen nieuwe laadpalen geplaatst worden op strategische locaties waar er behoefte aan bestaat. Signalen van inwoners worden daarbij meegenomen

5.3 Realisatie nieuwe laadpunten
Voor uitbreiding van het netwerk kunnen drie aanleidingen zijn:
- Analyse van de laadgegevens van de bestaande infrastructuur;
- Prognose van de verwachte vraag in de komende jaren per gebied.
- Signalen van rijders van een elektrische auto;

De exacte invulling van deze voorwaarden is mede afhankelijk van de businesscase van de concessiehouders.

5.4 Uitgangspunten locatie
Bij de plaatsing van openbare laadinfrastructuur streeft de gemeente naar een doelmatig, toegankelijk en toekomstbestendig laadnetwerk. Daarbij wordt uitgegaan van een goede spreiding van laadvoorzieningen, zodat gebruikers binnen redelijke afstand toegang hebben tot een openbaar laadpunt. Nieuwe laadlocaties plaatsen we in beginsel zo centraal mogelijk binnen het verzorgingsgebied van de laadvoorziening. Hierdoor kunnen de laadpunten door zoveel mogelijk automobilisten worden gebruikt.
De concessiehouders doen, op basis van de strategische laadpalenkaart, gebruiksgegevens en technische randvoorwaarden, een voorstel voor een nieuwe laadlocatie. Daarbij wordt onder meer rekening gehouden met de mogelijkheden voor aansluiting op het elektriciteitsnet.
De gemeente stelt vervolgens de definitieve locatie vast. Daarbij vindt een belangenafweging plaats tussen gebruikers, omwonenden, de concessiehouders, de netbeheerder en andere relevante belanghebbenden.
Bij de plaatsing van een nieuwe laadpaal wordt in principe één parkeerplaats aangewezen als laadplaats voor elektrische voertuigen. Wanneer de laadbehoefte hier aanleiding toe geeft, kan een tweede parkeerplaats als laadplaats worden ingericht.

5.5 Locatiecriteria
Bij het bepalen van de definitieve locatie voor een openbare laadpaal hanteren wij de volgende criteria:
- er bestaat voldoende behoefte aan aanvullende laadcapaciteit in de omgeving.
- De locatie is opgenomen in de strategische laadpalenkaart of sluit aan bij de uitgangspunten daarvan.
- De locatie is goed zichtbaar, toegankelijk en bereikbaar voor gebruikers.
- De laadvoorziening is geschikt voor gedeeld gebruik door meerdere gebruikers.
- De locatie biedt ruimte voor ten minste twee laadpunten.
- Er wordt gebruikgemaakt van bestaande parkeerplaatsen.
- De doorgang voor voetgangers, fietsers, gemotoriseerd verkeer en hulpdiensten blijft gewaarborgd.
- Er zijn geen onoverkomelijke belemmeringen als gevolg van straatmeubilair, kabels, leidingen, bomen of andere objecten in de openbare ruimte.
- De laadpaal past binnen het straatbeeld en veroorzaakt geen onevenredige aantasting van de kwaliteit van de openbare ruimte.
- De locatie is technisch uitvoerbaar, waaronder de mogelijkheid tot aansluiting op het elektriciteitsnet.
- Bij de locatiekeuze wordt rekening gehouden met toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen, herinrichtingen en infrastructurele projecten.

De parkeerdruk is in beginsel geen doorslaggevend criterium bij de locatiekeuze. De gemeente streeft er wel naar de gevolgen voor de beschikbare parkeercapaciteit zoveel mogelijk te beperken. Daarbij weegt het belang van een toereikend openbaar laadnetwerk in beginsel zwaarder dan het behoud van individuele reguliere parkeerplaatsen.

5.6 Openbaarheid
Openbare laadinfrastructuur is 24 uur per dag en 7 dagen per week voor iedereen toegankelijk voor het opladen van elektrische voertuigen. De concessiehouders verstrekken actuele informatie over de

aanwezigheid, beschikbaarheid en het gebruik van de laadvoorzieningen. Dit wordt gedaan in overleg met de gemeente.

5.7 Interoperabiliteit
Het oplaadpunt ondersteunt gangbare laadpassen en standaard stekkertypen, zodat gebruikers van verschillende aanbieders van laad- en betaaldiensten er gebruik van kunnen maken. Hierdoor is de laadvoorziening toegankelijk voor een brede groep gebruikers.

5.8 Veiligheid
De laadpaal of andere laadinfrastructuur voldoet aan alle geldende nationale en internationale veiligheidsnormen.

5.9 KLIC-melding
Een KLIC-melding (Kabels en Leidingen Informatie Centrum) is een melding die verplicht gedaan moet worden als er ergens in de openbare ruimte gegraven gaat worden, zoals een laadpaal.
Aan de hand van deze melding kan worden bepaald of de locatie geschikt is gelet op de aanwezigheid van kabels en leidingen.

5.10 Inrichting laadplaatsen
Een openbare laadpaal beschikt standaard over twee laadpunten. Het uitgangspunt is dat beide laadpunten uiteindelijk gebruikt worden. Daarom neemt de gemeente bij de plaatsing van een laadpaal direct een verkeersbesluit voor twee parkeerplaatsen.
In eerste instantie wordt meestal slechts één parkeerplaats als laadplaats ingericht. De laadpaal wordt zo geplaatst dat een tweede parkeerplaats eenvoudig kan worden toegevoegd wanneer de vraag naar laden toeneemt. Zo voorkomen we dat parkeerplaatsen onnodig worden gereserveerd en leeg blijven staan, wat door omwonenden als overlast kan worden ervaren.

5.11 Monitoring
We monitoren het gebruik van openbare laadvoorzieningen continu. Op basis van deze gegevens worden nieuwe laadpalen geplaatst op locaties waar de behoefte het grootst is. Hierdoor kan tijdig worden ingespeeld op de groeiende vraag naar laadmogelijkheden en hoeft niet te worden gewacht op individuele aanvragen.
Ieder kwartaal onderzoeken we hoe intensief het gebruik is van bestaande laadpalen. Daarbij kijken we naar de bezetting tijdens drukke momenten, zoals in de namiddag en avond. Wanneer blijkt dat de beschikbare laadcapaciteit in een gebied onvoldoende is, worden één of meer extra laadpalen geplaatst. De beoordeling vindt plaats op gebiedsniveau, waarbij het gebruik van meerdere laadpalen gezamenlijk wordt bekeken. Zo ontstaat een goed beeld van de lokale laadbehoefte en houden we vraag en aanbod in balans.
Nieuwe laadpalen plaatsen we op locaties die zijn opgenomen in de strategische laadpalenkaart.
Voor de monitoring en analyses gebruiken we het landelijke monitoringsysteem LINDA (LaadINfrastructuur DAta). Laadpaalexploitanten leveren hiervoor de benodigde gebruiksgegevens aan.

6. Parkeren en laadplaatsen

6.1 Inrichting parkeerplaatsen
Oplaadlocaties moeten altijd duidelijk gemarkeerd zijn in verband met handhaving en zichtbaarheid.
Bij nieuwe laadpalen vanuit de concessie worden parkeervakken gereserveerd voor ladende voertuigen.
De aanwijzing van de parkeervakken vindt plaats door het plaatsen van een verkeersbord E8c, die bepaalt dat een parkeerplaats alleen bedoeld is voor elektrische voertuigen die worden opgeladen. Hierop kan gehandhaafd worden door BOA's.

6.2 Gebruik van laadplaatsen
De aangewezen laadplaatsen zijn openbaar en worden niet gereserveerd voor specifieke voertuigen of kentekens. Iedere gebruiker van een elektrisch voertuig kan hiervan gebruikmaken.
Een laadplaats mag alleen worden gebruikt door elektrische voertuigen die daadwerkelijk aan het opladen zijn. Om de beschikbare laadcapaciteit zo efficiënt mogelijk te benutten, wordt van gebruikers verwacht dat zij hun voertuig verplaatsen zodra het opladen is voltooid. Zo blijft het laadpunt beschikbaar voor andere elektrische rijders.

6.3 Ontheffingen/vergunninghouders/blauwe zone
In gebieden waar een ontheffing/vergunning parkeren of een blauwe zone is ingevoerd of enige andere beperking geldt, geldt deze beperking ook voor bestuurders van elektrische voertuigen ter plaatse van een oplaadpunt.

6.4 Parkeerdruk
Bij de plaatsing van een laadpaal in de openbare ruimte wijzen we een bestaande parkeerplaats aan voor het opladen van elektrische voertuigen. Daarbij weegt het belang van voldoende laadmogelijkheden in principe zwaarder dan de parkeerdruk. In bijzondere gevallen kan hiervan worden afgeweken.

6.5 Proef gedeeld gebruik
De gemeente Westland start in 2027 een proef waarbij bepaalde laadplaatsen tijdelijk worden opengesteld voor algemeen gebruik door automobilisten. Een laadplaats komt voor deelname aan deze proef in aanmerking als:
1. de betreffende laadpaal gedurende een periode van ten minste zes maanden gemiddeld minder dan 10 kWh per dag levert; en
2. uit meldingen of signalen van omwonenden blijkt dat behoefte bestaat aan extra parkeercapaciteit.

Er komen maximaal 10 parkeerplekken in aanmerking voor deze proef.
Tijdens de proef wordt het gebruik van de laadpaal gemonitord. Als uit de monitoring blijkt dat de laadbehoefte toeneemt en de laadpaal niet langer voldoet aan de onder 1 genoemde voorwaarde, wordt de laadplaats opnieuw uitsluitend aangewezen voor het opladen van elektrische voertuigen.

6.5.1 Evaluatie proef
Na een jaar zal de proef worden geëvalueerd. Op basis van de evaluatie zal worden bepaald of er aanleiding is een definitieve regeling in het leven te roepen, waarbij sprake is van gedeeld gebruik van laadvakken door elektrische rijders en de overige automobilisten.

7. Kabelgoottegels en verlengd private aansluitingen
7.1 Uitgangspunten
Een verlengde private aansluiting (VPA) is een voorziening waarmee een bewoner een elektrisch voertuig in de openbare ruimte oplaadt via de eigen elektriciteitsaansluiting op particulier terrein. De laadkabel wordt daarbij geleid door een kabelgoottegel of laadstoeptegel die in het openbaar voetpad is aangebracht.
De gemeente Westland staat VPA's uitsluitend toe als:
- de bewoner niet beschikt over een mogelijkheid om op eigen terrein te laden;
- gebruik wordt gemaakt van eigen duurzaam opgewekte elektriciteit, bijvoorbeeld van zonnepanelen;
- de laadkabel veilig wordt weggewerkt in een door de gemeente goedgekeurde kabelgoottegel of laadstoeptegel.

In alle andere gevallen zijn VPA's niet toegestaan.

7.2 Voorwaarden voor toekenning
Een aanvraag voor een kabelgoottegel wordt alleen toegewezen als aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:
1. De aanvrager beschikt niet over de mogelijkheid om een elektrisch voertuig op eigen terrein op te laden.
2. De aanvrager maakt gebruik van een eigen duurzame energiebron, zoals zonnepanelen.
3. De openbare parkeerplaats bevindt zich direct voor of in de nabijheid van de woning van de aanvrager.
4. Tussen de woning en de parkeerplaats bevinden zich geen obstakels die de aanleg van een kabelgoot onmogelijk of lastig maakt.
5. Tussen de woning en de parkeerplaats bevindt zich uitsluitend een voetpad. Indien sprake is van een groenstrook of andere inrichtingselementen, beoordeelt de gemeente per situatie of een kabelgoot kan worden toegestaan.
6. De aanleg heeft geen nadelige gevolgen voor de verkeersveiligheid, toegankelijkheid of bruikbaarheid van de openbare ruimte.
7. Er blijft voldoende ruimte beschikbaar voor voetgangers, voertuigmanoeuvres en hulpdiensten.
8. De openbare parkeerplaats behoudt haar openbare karakter en wordt niet exclusief toegewezen aan de aanvrager.

7.3 Aanleg en gebruik
1. Kabelgoottegels worden alleen op aanvraag aangelegd.
2. De gemeente levert de kabelgoottegels.
3. De aanleg wordt in beginsel door of namens de gemeente uitgevoerd.
4. Als aangrenzende bewoners daarmee instemmen, kan een kabelgoot tussen twee woningen worden aangelegd.
5. Zelfaanleg is toegestaan overeenkomstig de bepalingen in artikel 7.2.
6. De gebruiker draagt zorg voor een veilig gebruik van de kabelgoot.

7. De laadkabel dient tijdens het laden volledig in de kabelgoot te liggen.
8. De gebruiker is verantwoordelijk voor schade of gevaarlijke situaties die ontstaan door onjuist gebruik van de kabelgoot.
9. Bij verhuizing of beëindiging van het gebruik meldt de gebruiker dit aan de gemeente. Een opvolgende bewoner kan verzoeken het gebruik van de bestaande kabelgoot voort te zetten.

7.4 Kosten, beheer en onderhoud

1. De kosten van de kabelgoottegels, aanleg en eventuele leges komen voor rekening van de aanvrager.
2. De prijs per kabelgoottegel bedraagt € 55.
3. Een aanvraag omvat niet meer dan tien kabelgoottegels.
4. Voor aanvragen tot en met tien kabelgoottegels geldt een maximale eigen bijdrage van € 450,-, inclusief eventuele aanlegkosten door de gemeente.
5. Voor iedere kabelgoottegel boven het aantal van tien wordt € 55,- extra in rekening gebracht.
6. Na aanleg wordt de kabelgoot onderdeel van de openbare weg.
7. Het beheer, onderhoud en de vervanging van de kabelgoot zijn de verantwoordelijkheid van de gemeente.
8. Schade of defecten kunnen worden gemeld via de BuitenBeter-app of een daarvoor in de plaats tredend meldingssysteem.
9. Bewoners die de kabelgoot zelf aanleggen mogen alleen gebruikmaken van door de gemeente goedgekeurde materialen en dienen de door de gemeente voorgeschreven uitvoeringswijze toe te passen.
10. Als een zelf aangelegde kabelgoot niet voldoet aan de gemeentelijke voorschriften, kan de gemeente de voorziening op kosten van de aanvrager aanpassen of herstellen.

7.5 Handhaving

1. Het aanbrengen of gebruiken van niet door de gemeente goedgekeurde kabelgoottegels is niet toegestaan.
2. Kabelgoottegels die zonder toestemming van de gemeente zijn aangelegd, dienen op eerste verzoek van de gemeente te worden verwijderd of vervangen.
3. Als niet aan een aanschrijving wordt voldaan, kan de gemeente handhavend optreden.
4. De gemeente kan daarbij de voorziening verwijderen of herstellen op kosten van de overtreder.
5. Het toepassen van handhavingsmaatregelen laat de aansprakelijkheid van de gebruiker voor eventuele schade aan de openbare ruimte onverlet.

8. Snelladers

8.1 Uitgangspunten

Volgens de uitgangspunten van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) hanteert de gemeente de ladder van laden. Daarbij gaat de voorkeur uit naar laden op eigen terrein of op openbaar toegankelijke particuliere locaties. Publieke laadvoorzieningen vormen een aanvulling voor gebruikers die niet over een passende laadmogelijkheid op eigen terrein of op een particuliere locatie beschikken.

Snellaadvoorzieningen worden in beginsel gerealiseerd door marktpartijen op private of semipublieke locaties die voor gebruikers toegankelijk zijn. Als de markt daarom vraagt en geschikte private locaties ontbreken of onvoldoende beschikbaar zijn, kan de gemeente besluiten gemeentegrond beschikbaar te stellen voor de realisatie van snellaadinfrastructuur ten behoeve van personenverkeer op gemeentegrond. In dat geval past de gemeente een concessie, vergunning of andere passende samenwerkingsvorm toe.
In dat geval bepaalt de gemeente op welke locaties ontwikkeling wenselijk is en kan zij een concessie-, vergunning- of aanbestedingsprocedure toepassen om een marktpartij te selecteren.
Bij de beoordeling van dergelijke locaties worden de voorwaarden en voorkeurscriteria uit de artikelen 8.2 en 8.3 toegepast.

8.2 Voorwaarden

Voor de realisatie van snellaadinfrastructuur gelden de volgende randvoorwaarden:

- De locatie past binnen de uitgangspunten voor de inrichting van de openbare ruimte en doet geen afbreuk aan de verkeersveiligheid.
- De snellader en de bijbehorende voorzieningen, waaronder transformator- en aansluitvoorzieningen, kunnen ruimtelijk goed worden ingepast.
- Voorafgaand aan de realisatie vindt afstemming plaats met netbeheerder Westland Infra om vast te stellen of voldoende netcapaciteit beschikbaar is en welke aansluitvoorzieningen nodig zijn.

8.3 Voorkeurslocaties

De gemeente past de volgende voorkeuren toe bij de keuze van locaties voor snelladers:

- Goed bereikbare locaties aan de randen van kernen of nabij hoofdontsluitingswegen hebben de voorkeur boven locaties midden in woongebieden.
- Bij gelijke omstandigheden hebben laadlocaties met een hoger laadvermogen de voorkeur, omdat daarmee meer voertuigen in kortere tijd kunnen worden bediend.
- Grotere laadstations met meerdere laadpunten hebben de voorkeur boven afzonderlijke snelladers, omdat zij de beschikbaarheid vergroten en zoekverkeer beperken.
- Als de inzet van gemeentegrond noodzakelijk wordt geacht, hebben locaties nabij hoofdontsluitingswegen of andere strategische verkeerslocaties de voorkeur.

8.4 Tankstations
Tankstations zijn kansrijke locaties voor snellaadinfrastructuur, omdat de bestaande functie aansluit bij de behoefte aan snel laden. De gemeente stimuleert daarom waar mogelijk de ontwikkeling van snellaadvoorzieningen op bestaande tankstationlocaties.

8.5 Bedrijventerreinen
De gemeente Westland stimuleert de ontwikkeling van voldoende laadinfrastructuur op bedrijventerreinen. Bij nieuwe ontwikkelingen en uitbreidingen wordt zo vroeg mogelijk afstemming gezocht met netbeheerder Westland Infra, zodat de beschikbare netcapaciteit en eventuele congestievraagstukken tijdig kunnen worden betrokken bij de planvorming.

9. Beheer
9.1 Beheer en onderhoud
De concessiehouders zijn verantwoordelijk voor het beheer, onderhoud en de exploitatie van de openbare laadinfrastructuur binnen de gemeente Westland. De concessiehouders zorgen ervoor dat de laadvoorzieningen veilig, betrouwbaar en beschikbaar zijn en blijven voor gebruikers.
Hieronder vallen onder meer het uitvoeren van onderhoudswerkzaamheden, het oplossen van storingen, het vervangen van defecte onderdelen en het monitoren van de technische prestaties van de laadvoorzieningen. De werkzaamheden worden uitgevoerd volgens de afspraken uit de concessieovereenkomst en de geldende wet- en regelgeving.
De gemeente houdt toezicht op de uitvoering van deze werkzaamheden en ziet erop toe dat de openbare laadinfrastructuur blijft voldoen aan de uitgangspunten van dit beleidskader.

9.2 Storingen en calamiteiten
De beheerder van de laadpaal of andere laadinfrastructuur is 24 uur per dag, 7 dagen per week bereikbaar voor gebruikers, hulpdiensten en de gemeente bij vragen, storingen en calamiteiten. De contactgegevens van de helpdesk en storingsdienst zijn duidelijk vermeld op de laadvoorziening.

10. Handhaving en gedragsregels
10.1 Handhaving
Het college ziet toe op de naleving van de regels die gelden voor laadplaatsen en kan wanneer nodig handhavend optreden.
Handhaving vindt plaats op grond van de geldende wet- en regelgeving. Een parkeerplaats die bij verkeersbesluit is aangewezen als laadplaats voor elektrische voertuigen en als zodanig herkenbaar is ingericht en aangeduid, mag alleen worden gebruikt door een elektrisch voertuig dat is aangesloten op een laadpunt en daadwerkelijk wordt opgeladen. Wanneer hieraan niet wordt voldaan, kan handhavend worden opgetreden.
Daarnaast handhaven we op de overige ter plaatse geldende parkeerregels, zoals regels binnen een blauwe zone, parkeerverboden en andere parkeerrestricties.

10.2 Gedragsregels voor gebruikers
Het gebruik van een laadplaats mag de verkeersveiligheid, toegankelijkheid en doorstroming van het verkeer niet belemmeren. Laadplaatsen zijn bedoeld voor het opladen van elektrische voertuigen. Gebruikers worden verzocht hun voertuig na afloop van het laden zo spoedig mogelijk te verplaatsen, zodat het laadpunt beschikbaar komt voor andere gebruikers.
De gemeente verwacht dat gebruikers hun voertuig tussen 08.00 uur en 22.00 uur na afloop van het laden verplaatsen naar een reguliere parkeerplaats.
In woonwijken kan strikte naleving van deze gedragsregel ervoor zorgen dat laadplaatsen gedurende de avond- en nachturen onnodig leeg blijven, terwijl de parkeerdruk hoog is. Daarom is tussen 22.00 uur en 08.00 uur deze regel niet van toepassing en kunnen voertuigen na afloop van het laden op een laadplaats blijven staan.

10.3 Bestelbussen in woonwijken
Bestelbussen met een lengte van minder dan 6 meter en een hoogte van minder dan 2,40 meter kunnen, wanneer laden op eigen terrein niet mogelijk is, gebruikmaken van de reguliere publieke laadinfrastructuur.

Reguliere laadplaatsen in woonwijken zijn niet bedoeld voor bestelbussen met een lengte van 6 meter of meer of een hoogte van 2,40 meter of meer. Voor deze voertuigen gaat de voorkeur uit naar laadvoorzieningen op eigen terrein, op bedrijventerreinen of op andere daarvoor geschikte locaties.

10.4 Particuliere laadpalen in de openbare ruimte
Het is niet toegestaan zonder toestemming van de gemeente laadpalen, laadvoorzieningen of andere objecten in de openbare ruimte te plaatsen voor het opladen van een elektrisch voertuig. Het is ook niet toegestaan de openbare weg zo te gebruiken dat de toegankelijkheid, bruikbaarheid, toegankelijkheid, het beheer of de verkeersveiligheid wordt belemmerd.
Als zonder toestemming een particuliere laadvoorziening in de openbare ruimte wordt geplaatst, kan de gemeente de eigenaar of gebruiker gelasten deze te verwijderen. Als hier niet aan wordt voldaan kan het college handhavend optreden op grond van de toepasselijke wet- en regelgeving, waaronder de Algemene Plaatselijke Verordening.

10.5 Sanctiestrategie
Bij onrechtmatig gebruik van een parkeerplaats die bij verkeersbesluit is aangewezen voor het opladen van elektrische voertuigen en als zodanig herkenbaar is ingericht en aangeduid kan handhavend worden opgetreden volgens de geldende verkeersregelgeving.
Als er sprake is van een parkeerovertreding kan een sanctie worden opgelegd op grond van de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften (WAHV), ook wel de Wet Mulder genoemd.

11. Verklarende woordenlijst

Aansluitvoorziening	Een voorziening waarmee een laadpaal of ander apparaat wordt aangesloten op het elektriciteitsnet.
Algemene Plaatselijke Verordening	Een verzameling regels van de gemeente over wat wel en niet mag in de openbare ruimte.
BuitenBeter-app	Een app waarmee inwoners problemen in de openbare ruimte kunnen melden aan de gemeente.
Concessie	Een officiële afspraak waarbij een overheid een bedrijf of organisatie het recht geeft om een bepaalde taak of dienst uit te voeren.
Congestie	Wanneer het elektriciteitsnet niet genoeg capaciteit heeft voor alle elektriciteit die wordt gebruikt of teruggeleverd. Hierdoor kunnen nieuwe woningen, bedrijven of laadpalen soms niet direct worden aangesloten.
Exploitatie	Het beheren en gebruiken van een voorziening, bedrijf of project, inclusief de kosten en opbrengsten die daarbij horen.
Gedragsregel	Een afspraak of regel over hoe mensen zich in een bepaalde situatie horen te gedragen.
Gemeenteblad	Het officiële blad waarin een gemeente belangrijke bekendmakingen en besluiten publiceert.
Interoperabiliteit	Verschillende systemen of producten met elkaar kunnen communiceren en samenwerken, ook als ze door verschillende organisaties zijn gemaakt. Hierdoor kunnen gegevens makkelijk worden gedeeld en gebruikt.
Kabelgoottegel	Een speciale stoeptegel met een gleuf of goot waarin een laadkabel veilig kan worden gelegd.
KLIC-melding	Een melding waarmee wordt opgevraagd waar kabels en leidingen in de grond liggen voordat er gegraven wordt.
Laaddrukanalyse	Een onderzoek naar hoe groot de vraag naar laadpunten voor elektrische voertuigen op een bepaalde plek is.
Laadinfrastructuur	Het geheel van voorzieningen die nodig zijn om elektrische voertuigen op te laden.
Monitoringsysteem	Een systeem waarmee gegevens worden verzameld en gevolgd om ontwikkelingen te bekijken en te controleren.
Nationale Agenda Laadinfrastructuur	Een samenwerkingsprogramma dat ervoor zorgt dat er voldoende laadpunten komen voor elektrische voertuigen in Nederland.
Nederlands Kennisinstituut Laadinfrastructuur	Een organisatie die kennis verzamelt en deelt over laadpalen en het opladen van elektrische voertuigen.

Netbeheerder	Een organisatie die zorgt voor het elektriciteits- of gasnetwerk in een gebied.
Parkeerdruk	De mate waarin beschikbare parkeerplaatsen bezet zijn in een bepaald gebied.
Parkeerrestricties	Regels of beperkingen die bepalen waar, wanneer en onder welke voorwaarden geparkeerd mag worden.
Participatietraject	Een periode waarin een overheid of organisatie mensen betrekt bij de voorbereiding van een plan. Zij kunnen hun ideeën, wensen of zorgen delen voordat er een besluit wordt genomen.
Pilot	Een proefproject waarmee wordt getest of een idee, plan of nieuwe werkwijze goed werkt.
Plaatsingstermijn	Periode dat de concessiehouder laadpalen mag plaatsen.
Publieke laadvoorziening	Een laadpunt dat voor iedereen toegankelijk is om een elektrisch voertuig op te laden.
Ruimtelijke inpassing	Nieuwe laadpalen worden goed ingepast in de bestaande omgeving.
Sanctiestrategie	Een plan waarin staat welke maatregelen worden genomen als regels niet worden nageleefd.
Snelladers	Een krachtige laadpaal die een elektrische auto veel sneller oplaadt dan een gewone laadpaal. Hierdoor kan een bestuurder tijdens een korte stop al veel extra rijbereik krijgen.
Solar carport	Een overdekte parkeerplaats waarop zonnepanelen zijn geplaatst. De zonnepanelen wekken stroom op, die bijvoorbeeld kan worden gebruikt voor het opladen van elektrische auto's of voor andere vormen van energiegebruik.
Strategische laadpalenkaart	Een kaart die laat zien waar in de toekomst laadpalen nodig zijn voor elektrische voertuigen.
Transformatorvoorziening	Een installatie die elektriciteit omzet naar een spanning die geschikt is voor gebruik door woningen, bedrijven of laadpalen.
Vereniging van Eigenaren	Alle eigenaren van appartementen in een gebouw. De VvE maakt afspraken over het beheer, onderhoud en de kosten van gemeenschappelijke delen, zoals het dak, de lift en de ingang.
Verkeersbesluit	Een officieel besluit van een overheid om een verkeersmaatregel in te voeren of te wijzigen.
Verlengd Private Aansluiting	Een oplossing waarbij een elektrische auto in de openbare ruimte wordt opgeladen met stroom vanuit een woning of bedrijf.