Raadsvoorstel

Onderwerp	Raadsvoorstel actualiseren visie op de openbare laadinfrastructuur (Laadvisie)
Zaakid	2024-142998
Auteur	Edwin van Putten +31793469630 E.van.Putten@zoetermeer.nl
Gemeentesecretaris	Meijer, A.S.
Afdelingshoofd	Kramps I.F. (Inge)
Portefeuillehouder	Wethouder Frinking
Medeverantwoordelijke(n)	Wethouder Iedema Wethouder Velzen

Uiterste behandeldatum (+ reden)	-
Programma(s)	Programma 7 Inrichting van de stad
Eerdere besluitvorming	Raadsmemo vaststelling Laadvisie Zoetermeer Laadvisie Zoetermeer Legesverordening 2025
Samenvatting	De ontwikkelingen op het gebied van laadinfrastructuur gaan snel. De in 2021 vastgestelde Laadvisie is op meerdere onderdelen niet meer toereikend. De Laadvisie moet daarom geactualiseerd worden. De Laadvisie gaat in op hoe de gemeente Zoetermeer omgaat met vraagstukken over elektrisch laden in de openbare ruimte. Geactualiseerde onderdelen gaan in op netcongestie, slim en netbewust laden, hoe om te gaan met laadpalen in combinatie met gehandicaptenparkeerplaatsen, hoe om te gaan met de ontwikkelingen op het gebied van snelladen en oplaadmogelijkheden in relatie tot de logistieke sector.
Bijlagen	1. Visie openbare laadinfrastructuur gemeente Zoetermeer 2. Begrotingswijziging 3. Concept kostenonderbouwing vergunningverlening verlengd private aansluitingen

Raadsbesluit

Raadsvoorstel actualiseren visie op de openbare laadinfrastructuur (Laadvisie)
2024-142998

De raad van de gemeente Zoetermeer;
Gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 27 mei 2025

besluit

1. De Visie Openbare Laadinfrastructuur (hierna: Laadvisie) vast te stellen. Deze visie bevat de volgende uitgangspunten:
   a. We blijven ons met name richten op de reguliere openbare laadinfrastructuur.
   b. We breiden uit en plaatsen openbare laadpalen zoveel mogelijk datagestuurd.
   c. We bestendigen de “ladder van laden” (eigen terrein, semi-openbaar, openbaar gebied).
   d. Voor de verdere uitvoering en realisatie van laadinfrastructuur in Zoetermeer kiezen we, ook bij de nieuwe aanbesteding voor aansluiting bij een collectieve concessie.
   e. We gaan de infrastructuur voor snelladen op regionaal niveau organiseren.
   f. We gaan de visie op de logistieke laadinfrastructuur op regionaal niveau nader uitwerken.
2. Verlengd Private Aansluitingen mogelijk te maken. Hieraan worden voorwaarden gesteld om veiligheid en toegankelijkheid van de openbare ruimte te waarborgen.
3. In te stemmen met de uitbreiding van de Legesverordening 2026 met een tariefsoort voor de vergunningverlening van Verlengd Private Aansluitingen en dit deel uit te laten maken van de nog vast te stellen tarieventabel van de Legesverordening 2026.
4. Voor het mogelijk maken van Verlengd Private Aansluitingen een structureel bedrag beschikbaar te stellen van € 28.000 in 2026 en dit voor een bedrag van € 28.000 te dekken uit de inkomsten van leges.
5. De uit dit besluit voortvloeiende begrotingswijziging vast te stellen.

Over de onderdelen 4 en 5 van dit besluit geen referendum mogelijk te maken, omdat het een begrotingswijziging betreft. Dit besluit treedt in werking twee weken na de bekendmaking daarvan. Tenzij over de overige onderdelen van dit besluit een inleidend verzoek tot het houden van een referendum wordt gedaan.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van de raad op 3 november 2025

de griffier, de voorzitter,

drs. R. Blokland MCM drs. M.J. Bezuijen

Toelichting

Probleemstelling en kader

Inleiding
Om te zorgen dat er tijdig voldoende laadpunten zijn, is de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) opgesteld, een bijlage van het nationale Klimaatakkoord. Eén van de afspraken die volgen uit deze nationale agenda is dat gemeenten zorgen voor een integrale laadvisie en plaatsingsbeleid.

In 2021 is het uitvoeringskader voor het openbaar opladen van elektrische voertuigen in Zoetermeer vertaald in een visie op de openbare laadinfrastructuur (Laadvisie). Deze Laadvisie is vastgesteld door het college en gaf de afgelopen jaren richting aan de ontwikkeling van een dekkend, toegankelijk en betaalbaar netwerk van laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen.

Inmiddels zijn we bijna vier jaar verder. De ontwikkelingen op het gebied van elektrisch laden gaan snel. We lopen regelmatig tegen kwesties aan die niet in de huidige Laadvisie zijn opgenomen. Het gaat bijvoorbeeld over netcongestie, slim en netbewust laden, hoe om te gaan met laadpalen in combinatie met gehandicaptenparkeerplaatsen, hoe om te gaan met de ontwikkelingen op het gebied van snelladen en oplaadmogelijkheden in relatie tot de logistieke sector. Om ons beleid goed aangesloten te houden op de praktijk is een actualisatie van de Laadvisie nodig.

Beoogd effect
Met de actualisatie van de Laadvisie hebben we voor de komende jaren binnen Zoetermeer een geactualiseerd kader hoe we omgaan met actuele thema's op het gebied van openbare laadinfrastructuur.

Voorstel/keuzemogelijkheden/risico's

1. De Visie Openbare Laadinfrastructuur (hierna: Laadvisie) vast te stellen. Deze visie bevat de volgende uitgangspunten:
   a. We blijven ons met name richten op de reguliere openbare laadinfrastructuur.
   b. We breiden uit en plaatsen openbare laadpalen zoveel mogelijk datagestuurd.
   c. We bestendigen de "ladder van laden" (eigen terrein, semi-openbaar, openbaar gebied).
   d. Voor de verdere uitvoering en realisatie van laadinfrastructuur in Zoetermeer kiezen we, ook bij de nieuwe aanbesteding voor aansluiting bij een collectieve concessie.
   e. We gaan de infrastructuur voor snelladen op regionaal niveau organiseren.
   f. We gaan de visie op de logistieke laadinfrastructuur op regionaal niveau nader uitwerken.
2. Verlengd Private Aansluitingen mogelijk te maken. Hieraan worden voorwaarden gesteld om veiligheid en toegankelijkheid van de openbare ruimte te waarborgen.
3. In te stemmen met de uitbreiding van de Legesverordening 2026 met een tariefsoort voor de vergunningverlening van Verlengd Private Aansluitingen en dit deel uit te laten maken van de nog vast te stellen tarieventabel van de Legesverordening 2026.
4. Voor het mogelijk maken van Verlengd Private Aansluitingen een structureel bedrag beschikbaar te stellen van € 28.000 in 2026 en dit voor een bedrag van € 28.000 te dekken uit de inkomsten van leges.
5. De uit dit besluit voortvloeiende begrotingswijziging vast te stellen.

Argumenten

1.1 Plaatsingsstrategie snelladen pakken we regionaal op
Laadgedrag van mensen is aan het veranderen, naast het regulier laden is snelladen een belangrijke aanvulling. Het maakt het mogelijk om in bepaalde situaties in korte tijd te kunnen opladen en verder te kunnen. Het kan ook voorzien in een behoefte als nevenactiviteit van bezoekers op “kortparkeer” locaties zoals bedrijventerreinen, winkelcentra of sportvelden. Met de toevoeging van snelladers kunnen we de druk op laadpalen in de woonwijken verlagen.

Voor de logistieke sector is snelladen een belangrijke aanvulling door de grotere vraag aan laadcapaciteit voor de voertuigen. Snelladen is niet overal mogelijk en toegestaan en vereist grote investeringen. Door als gemeente Zoetermeer met een regionale concessie mee te doen, kan het aanbod aan snelladers regionaal worden bekeken en kan het aanbod op een slimme manier verdeeld worden.

1.2 Slim en netbewust laden is noodzakelijk om het stroomnet niet te overbelasten
Met de Laadvisie leggen we vast dat we slim- en netbewust laden. Dit houdt in dat de laadsnelheid en het tijdstip van opladen automatisch aangepast wordt aan de beschikbare ruimte op het elektriciteitsnet. Door de beschikbare laadcapaciteit optimaal te benutten, dragen we positief bij aan het balanceren van het stroomnet en verlagen we de kans op overbelasting.

1.3 Verduurzaming logistieke sector is een belangrijke stap om de klimaatdoelen te halen
De logistieke sector is aan het verduurzamen. Dit is een belangrijk onderdeel om de klimaatdoelen te behalen. Rondom Zoetermeer zijn verschillende steden die zero emissiezones gaan invoeren of ingevoerd hebben. In de Laadvisie is vastgelegd hoe we als gemeente omgaan met de transitie van de logistieke sector naar een wagenpark dat minder schadelijke stoffen uitstoot.

1.4 De laadpalen kunnen we combineren met gereserveerde parkeerplaatsen
Het komt steeds vaker voor dat mensen met een gereserveerde parkeerplaats (voor gehandicapten, artsen of deelauto’s) ook behoefte hebben aan een laadmogelijkheid. Bij een aanvraag van een laadpaal voor iemand met een gereserveerde parkeerplaats wordt een laadpaal geplaatst direct bij die parkeerplaats.

1.5 Parkeerdruk alleen is geen reden om een laadpaal niet te plaatsen
Parkeerdruk alleen is geen reden voor het wel of niet plaatsen van een laadpaal. Parkeerdruk wordt niet slechts veroorzaakt door plaatsing van laadpalen. Parkeerdruk is voor een belangrijk deel te wijten aan de groei van het gehele wagenpark. Ongeveer 3% van het totaal aantal parkeerplaatsen in Zoetermeer is nu aangewezen als locatie voor opladen van elektrische auto’s. Vanwege hoge parkeerdruk alleen kan de plaatsing van een benodigde laadpaal niet worden afgewezen. Als we laadpalen alleen kunnen plaatsen op locaties waar de parkeerdruk laag is, dan zijn er onvoldoende openbare laadpalen beschikbaar. Het plaatsen van de laadpalen volgt de groei van het aantal elektrische auto’s. Elektrische auto’s worden steeds beter betaalbaar en de verwachte groei zet daarmee ook door.

2.1 Verlengd Private Aansluitingen (VPA's) staan we onder voorwaarden toe
In de geactualiseerde Laadvisie worden VPA's toegestaan om particulieren en bedrijven te ondersteunen bij het realiseren van laadoplossingen. Om overlast in de openbare ruimte te voorkomen, worden strikte voorwaarden gesteld, zoals een vergunningplicht, het gebruik van veilige en nette technologieën en een beperkte afstand tussen het privédomein en de laadlocatie. Zo wordt elektrische mobiliteit gestimuleerd zonder de toegankelijkheid en veiligheid van de openbare ruimte aan te tasten.

3.1 Momenteel worden geen leges geheven voor het verlenen van een vergunning voor VPA's
In de huidige situatie zijn VPA's niet toegestaan. De gemeente Zoetermeer heft momenteel geen leges voor het verlenen van een vergunning voor VPA's. Dit voorstel maakt het mogelijk dat VPA's, onder voorwaarden, wel worden toegestaan. Met dit voorstel worden VPA's aan de legesverordening 2026 toegevoegd en kunnen daar leges voor geheven worden.

Jaarlijks vindt bij het vaststellen van de tarieventabel een evaluatie plaats van de tarieven en leges. Hierbij wordt onder andere gekeken naar het verwachte aantal uitgegeven vergunningen tegenover de werkelijke aantallen. Eventuele afwijkingen worden gemeld in een P&C product.

4.1 Het toestaan van VPA's vraagt aanvullende ambtelijke inzet
Het toestaan van VPA's betekent aanvullende inzet van medewerkers. Het gaat om hierbij om het behandelen van aanvragen, controle en toezicht op veiligheid en juist gebruik van de kabelgoot. De benodigde inzet is afhankelijk van het aantal aanvragen. Bij het toestaan van VPA's is, op basis van onderzoek bij andere gemeenten, de inschatting dat in de eerste periode na het toestaan de meeste aanvragen worden gedaan. Daarna komt het aantal aanvragen tot een jaarlijks stabiel niveau. De inschatting is dat bij een kostendekkend legestarief het aantal aanvragen in Zoetermeer gering zal zijn. Hiervan is echter nog maar zeer beperkt benchmarkdata beschikbaar.

<u>Kanttekeningen</u>

1.1 Netcongestie komt steeds meer voor in Nederland
Voor laadpalen is een aansluiting op het stroomnet nodig. Dit kan zorgen voor meer netcongestie. Ondanks dat laadpalen een stroomvraag hebben, kunnen we doorgaan met de uitrol, omdat de impact op netcongestie kan worden beperkt door op de piekmomenten (wanneer congestie plaatsvindt) het vermogen te beperken en door slim- en netbewust te laden.

1.2 Verduurzaming van de logistieke sector is niet altijd op eigen terrein op te lossen
De logistieke sector wil verduurzamen en snelladen kan niet altijd op eigen terrein georganiseerd worden. De keuze is gemaakt om de "ladder van laden" te volgen. Hierin zal eerst worden gekeken wat voor ondernemingen mogelijk is om op eigen terrein op te lossen qua opladen. Als er geen mogelijkheden op eigen terrein beschikbaar zijn, bekijken we hoe de openbare ruimte hiervoor gebruikt kan worden.

4.1 De gemeente heeft een grote bezuinigingsopgave
De inkomsten van de gemeente Zoetermeer dalen vanaf 2026 door een nieuwe methode van verdeling van de algemene uitkering (het gemeentefonds). Gezien de onzekerheid in inkomsten moeten keuzes worden gemaakt en is behoedzaamheid gewenst. Bij alle uitgaven die we doen, moeten we bewust zijn van de mogelijke gevolgen ervan op onze meerjarige structurele

begroting. De komende jaren is sprake van een negatief begrotingssaldo, uitgaven zijn groter dan inkomsten, waardoor het financieel perspectief verder verslechtert. Een kostendekkendheid van 100% op deze leges brengt geen extra bezuinigingsopgave met zich mee.

Financiën
De kosten voor vergunningverlening bedragen € 28.000 per jaar (zie figuur 1). In de begroting is hiervoor geen dekking aanwezig. De dekking wordt verkregen door een tarief te hanteren met 100% kostendekkendheid. De kosten worden hiermee volledig in rekening gebracht bij de aanvragers.

	2026	2027	2028	2029
Kosten ambtelijke inzet (prijspeil 2026)	€ 28.000	€ 28.000	€ 28.000	€ 28.000
Dekking via leges	€ 28.000	€ 28.000	€ 28.000	€ 28.000
Dekkingstekort per jaar	€ -	€ -	€ -	€ -

Figuur 1

Het hanteren van 100% kostendekkendheid brengt een verwacht legestarief van € 1.400,- per aanvraag met zich mee. Een concept van de kostenonderbouwing en het tarief is opgenomen in bijlage 3. Het definitieve tarief zal worden toegevoegd aan de legestabel van de Legesverordening 2026.[1]

Daarnaast komen de kosten voor de aanleg van de kabelgoot, de energieaansluiting en de laadkabel voor rekening van de aanvrager.

Controleprotocol
Niet van toepassing.

Participatie en Communicatie
Voor de uitbreiding van de openbare laadpalen is gekozen voor een participatietraject via de doemeewebsite. Potentiële locaties worden hierop kenbaar gemaakt. Bewoners kunnen een (inspraak)reactie geven op de voorgestelde locaties. Bij het vaststellen van de locaties wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met de gegeven reacties.

Duurzaamheid
Het opladen van elektrische voertuigen draagt in grote mate bij aan de duurzaamheidsambities die de raad heeft vastgesteld. Door bewoners de mogelijkheid te geven om gemakkelijk de elektrische auto op te laden, wordt de keuze om elektrisch te rijden gestimuleerd.

Toegankelijkheid en bruikbaarheid voor gehandicapten
Met de actualisatie van de Laadvisie is rekening gehouden met gehandicapten en elektrisch laden. In de Laadvisie is opgenomen hoe we omgaan met gehandicaptenparkeerplaatsen in relatie tot elektrisch opladen. Omdat VPA's vanaf 1 januari 2026 worden toegestaan, stellen we nadere regels op zodat de openbare ruimte zo veilig mogelijk, bruikbaar en toegankelijk blijft voor gehandicapten.

Rapportage en evaluatie

[1] De verwachte terugverdientijd van het legestarief voor de aanvrager is 4,5 jaar, uitgaande van alleen opladen via de VPA en op basis van een gereden hoeveelheid van 10.000 km per jaar.

Niet van toepassing.

Planning
De planning op hoofdlijnen voor het actualiseren van de Laadvisie ziet er als volgt uit:
Mei 2025: Besluitvorming college
Juli 2025: Besluitvorming gemeenteraad
Januari 2026: Inwerkingtreding VPA