

Technische vragen

Van : PvdA Remco Belonje
Datum vraag : 13-01-2026
Onderwerp : Regionale Laadvisie
Commissiegriffier : Erwin Bok
Datum antwoord :

Vragen:

1. Hoe wordt de prijs van laden bij laadpunten in de publieke ruimte en in publiek toegankelijke private ruimte bepaald?
2. Op welke wijze wordt geborgd dat de groei van publieke laadpunten (van 2.570 naar 14.965 in 2035) daadwerkelijk aansluit bij de behoefte in kwetsbare wijken waar privaat laden vaak niet mogelijk is?
3. Wanneer wordt het onderzoek door de NAL naar laden langs het water verwacht?
4. Blz. 21: "en stimuleren eigenaren van private laadpunten om deze laadstrategieën toe te passen" hoe worden deze eigenaren gestimuleerd?
5. Blz. 22: "We stemmen onze prognoses over de laadvraag jaarlijks af met netbeheerder Stedin en het pMIEK." Wat houdt deze afstemming precies in?
6. Blz. 22: "Bij elke grote ruimtelijke ontwikkeling toetsen we vooraf de impact van de benodigde laadinfrastructuur op netcapaciteit" wat gebeurt er als het gevolg van deze toetsing is dat er onvoldoende netcapaciteit is voor de benodigde laadinfrastructuur?
7. Hoe wordt de spanning tussen netcongestie en de beoogde versnelde uitrol van laadinfrastructuur concreet gemanaged, en welke scenario's zijn uitgewerkt voor het geval de extra netcapaciteit na 2032 verder wordt vertraagd?
8. Blz 22: "Voor laadlocaties met een grote vermogensvraag doen we dat door plannen voor laadinfrastructuur te koppelen aan duurzame energieplannen, in de Regionale Energiestrategie (RES)" wordt hierbij ook gekoppeld aan andere RES-regio's, of alleen de RES-regio Midden-Holland?
9. Bl. 32: "Het uitgangspunt van de regionale en gemeentelijke rol is om de realisatie van laadinfrastructuur zoveel als mogelijk aan de markt te laten." Wat doet de gemeente of de regio als er onvoldoende private partijen interesse tonen in het realiseren van laadinfrastructuur?
10. In hoeverre wordt bij de datagestuurde plaatsing van publieke laadpunten rekening gehouden met sociale rechtvaardigheid, zodat alle buurten tijdig worden bediend?
11. Welke criteria worden gehanteerd bij de strategische plaatsing van laadpunten voor specifieke doelgroepen (deelauto's, taxi's, doelgroepenvervoer), en hoe wordt voorkomen dat commerciële belangen hierbij leidend worden?
12. Welke concrete eisen worden in concessies gesteld aan netbewust laden en datadeling en hoe wordt hierop gehandhaafd?
13. Hoe wordt de participatieaanpak in de praktijk vormgegeven bij conflicterende belangen in de openbare ruimte, en welke rol heeft de gemeenteraad bij de afweging tussen leefkwaliteit en laadbehoefte?

Antwoorden:

1. Prijs van laden

De laadtarieven bij publieke laadpunten zijn vastgelegd in de concessies voor publieke laadinfrastructuur. In de nieuwe concessie per 1 juli 2026 is het tarief opgebouwd uit energiekosten, belastingen en heffingen, een vaste installatievergoeding en beheerkosten. Voor publiek toegankelijke laadpunten op private grond geldt marktwerking: de eigenaar van

de laadpaal bepaalt daar het tarief binnen de geldende consumenten- en mededingingsregels.

2. Laadbehoefte op wijkniveau

De plaatsing van publieke laadpunten gebeurt datagestuurd op buurniveau, op basis van werkelijk gebruik, laadvraag en het aandeel huishoudens zonder eigen parkeerruimte. In wijken met veel openbare parkeerplaatsen en weinig private opritten is de afhankelijkheid van publieke laadpunten het grootst, waardoor de groei van laadinfra samenvalt met bestaande hoge parkeerdruk. De laadvisie speelt hierop in door de uitrol gefaseerd en zorgvuldig te laten plaatsvinden, zodat laadpunten vooral worden gerealiseerd waar bewoners geen alternatieven hebben en het gebruik het hoogst is, terwijl de regionale monitoring zichtbaar maakt waar tekorten of achterstanden ontstaan en tijdige bijsturing mogelijk is zonder de schaarse parkeerruimte onevenredig aan te tasten.

3. Laden langs het water

De Nationale Agenda Laadinfrastructuur(NAL) werkt aan nieuwe toekomstscenario's op voor recreatievaart en binnenvaart, maar een opleverdatum is op dit moment nog niet vastgesteld. Tot die tijd wordt de ontwikkeling gemonitord en kunnen bij gebiedsontwikkelingen maatwerkoplossingen worden voorbereid.

4. Stimuleren van private eigenaren

Eigenaren worden gestimuleerd via informatievoorziening, laadscans en advisering, en via financiële prikkels van energieleveranciers en netbeheerders, zoals lagere tarieven bij laden buiten piekuren. Voor bedrijven wordt dit uitgewerkt via maatwerktrajecten rond energyhubs, gedeelde aansluitingen en slim laden.

5. Afstemming met Stedin en pMIEK

De regio en gemeenten stemmen jaarlijks hun prognoses voor laadvraag, locaties en vermogens af met Stedin in regulier ambtelijk overleg en via het provinciale pMIEK. Daarmee wordt de verwachte laadbehoefte van mobiliteit meegenomen in de planning van netuitbreidingen, fasering en prioritering van nieuwe aansluitingen.

6. Onvoldoende netcapaciteit bij gebiedsontwikkeling

Dan wordt de ontwikkeling aangepast via netbewuste oplossingen zoals fasering, vermogensbegrenzing, collectieve laadpleinen, opslag of het verschuiven van (zware) laadfuncties naar locaties waar wél capaciteit beschikbaar is. Laadinfrastructuur wordt daarmee integraal onderdeel van het energiesysteem en niet een los mobiliteitsvraagstuk.

7. Netcongestie en versnelde uitrol

Via netbewuste programmering in afstemming met de netbeheerder, waarbij laadlocaties vooraf worden getoetst op beschikbare netruimte en zo nodig worden uitgevoerd met slim laden, vermogenssturing, fasering, opslag of clustering in laadhubs.

8. Koppeling met RES

De primaire afstemming vindt plaats binnen RES Midden-Holland, maar via de RAL Zuidwest en het provinciale pMIEK wordt ook bovenregionaal afgestemd over corridors, zware aansluitingen en logistieke knooppunten.

9. Onvoldoende marktinteresse

Dan kan de regio of gemeente de inzet op publieke basisinfrastructuur vergroten, aanvullende concessies inzetten of de programmering en ambities herijken, zodat de bereikbaarheid van laden gewaarborgd blijft.

10. Sociale rechtvaardigheid

De datagestuurde plaatsing is gebaseerd op daadwerkelijke laadvraag per buurt en op het ontbreken van private laadmogelijkheden. Hierdoor komen wijken met veel huishoudens zonder eigen oprit vanzelf hoger in de prioritering.

11. Doelgroepen

De gemeente hanteert publieke criteria zoals mobiliteitsfunctie, maatschappelijke waarde, nabijheid van OV-knooppunten en zorglocaties, inzet voor doelgroepen met een mobiliteitsachterstand en voertuigomloop. De plaatsing verloopt via gemeentelijke programmering en de regionale concessie, zodat commerciële belangen geen rol spelen. De beleidsregels in Gouda zijn vastgelegd in "Beleidsregels voor het plaatsen van oplaadobjecten elektrische voertuigen Gouda."

12. Netbewust laden & datadeling

Deze zijn eisen vastgelegd in de aanbestedingsdocumenten van de concessies en omvatten onder meer de mogelijkheid voor de netbeheerder om laadsnelheid netzijdig terug te schroeven bij aanleiding en de verplichting voor concessiehouders om gebruiksdata van publieke laadpalen te delen binnen wettelijke kaders. Handhaving loopt via het regionale concessieteam.

13. Participatie en rol raad

Bij de uitrol van laadinfrastructuur wordt participatie gebiedsgericht georganiseerd. Bewoners, ondernemers en organisaties worden vroegtijdig betrokken bij locatiekeuze en ontwerp. Het college voert dit uit, terwijl de gemeenteraad via vaststelling van laadvisie, locatiebeleid en ruimtelijke kaders bepaalt hoeveel ruimte aan laadinfra wordt toegekend ten opzichte van leefkwaliteit, zodat democratische afweging en lokaal maatwerk geborgd zijn.