

Uitvoeringsagenda Laadvisie Haarlem 2026 tot en met 2029

Realisatie van een laadnetwerk voor elektrische voertuigen

30 december 2025

BBOR

Dit document heeft slechts een beperkte opmaak. De te publiceren versie zal worden opgemaakt met dtp. Hierbij zullen ook de foto's worden gebruikt die speciaal voor de Laadvisie en Uitvoeringsagenda zijn gemaakt.

1. Inleiding

De uitvoeringsagenda Laadvisie Haarlem 2026-2030 is de beschrijving van het programma waarmee de Laadvisie wordt gerealiseerd. Het betreft een overzicht van alle uitvoerings- en onderzoeksprojecten die voor de komende jaren zijn gepland. Daarnaast stuurt het de Laadvisie zo nodig ook bij als hier op basis van nieuwe inzichten of ontwikkelingen aanleiding voor is. In 2030 volgt een nieuwe uitvoeringsagenda die loopt tot het einde van de looptijd van de Laadvisie.

2. Doorlopend werk

2.1. Uitbreiding publiek laadnetwerk

Het laadnetwerk wordt momenteel nog uitgebreid op basis van aanvragen van bewoners. Als de laadvisie is vastgesteld, zal stapsgewijs overgestapt worden naar een meer data-gestuurde planning. Deze twee soorten van aanvragen blijven naast elkaar bestaan. Het aanvragen van een laadpaal door een bewoner met een elektrische auto blijft dus mogelijk, maar de urgentie daarvan wordt wel op basis van data beoordeeld. Aspecten die daarbij van belang zijn:

- Netcongestie mag geen hindermacht worden in het plaatsingsproces,
- Met het plaatsen van nieuwe laadpalen wordt beperkt iets op laadbehoefte vooruitgelopen, zodat de realisatie van nieuwe laadplekken minimale consequenties heeft voor de inperking van de parkeercapaciteit voor niet elektrische voertuigen, maar tegelijkertijd het aanbod van (nieuwe) laadpalen de vraag verder aanwakkert,
- Om het werkproces makkelijker te maken (en de snelheid omhoog) wordt in de nabije toekomst gebruik gemaakt van verzamelverkeersbesluiten waarin potentiële locaties voor uitbreiding van laadpalen worden vastgelegd. De daadwerkelijk realisatie wordt daarmee versneld. Bij ieder verzamelverkeersbesluit vindt een participatieproces plaats. Dit verkleint de kans op bezwaarprocedures achteraf.
- Vanuit de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) zijn witte vlekken in kaart gebracht. Dat zijn delen van Nederland waar onvoldoende laadinfrastructuur aanwezig is, maar waar wel substantiële behoefte is aan laadinfrastructuur. Er ligt bij de gemeente Haarlem een verzoek om naar de lijst van witte vlekken binnen de gemeentegrenzen te kijken en daar zoveel mogelijk invulling aan te geven door het plaatsen van laadpalen. De witte vlekken zijn op basis van een externe data-analyse vastgesteld. Dit sluit dus aan bij de uitgangspunten van de laadvisie Haarlem.

3. Lopende projecten

3.1. Laadpalen in parkeergarages

Er is een beperkt aantal laadpalen gepland in de publieke parkeergarages. Hierbij zijn de volgende aspecten relevant:

- De laadbehoefte is op basis van het huidige gebruik en de verwachte ontwikkelingen in kaart gebracht,

- De 8 Haarlemse publieke parkeergarages zijn voor een deel geschikt voor het plaatsen van laadpalen, maar voor het overige deel moeten faciliteiten uitgebreid worden,
- De brandveiligheid in de parkeergarages is een belangrijke voorwaarde,
- Er dient een duidelijke administratieve scheiding te worden gemaakt in de verbruikscijfers van de elektriciteit voor de laadpalen versus de parkeergarage zelf,
- Als gevolg van de hogere gemeentelijke installatiekosten wordt overwogen een hogere vergoeding voor de gemeente af te dwingen bij de concessiehouder.
- De uitbreiding van de laadpalen in parkeergarages gebeurt onder een gezamenlijke aparte aanbesteding van Laadwerk (Metropoolregio Amsterdam Elektrisch heet vanaf 1 januari 2026 officieel Laadwerk - overheden voor elektrisch vervoer).

3.2. Snellaadlocaties

Het blijkt tot nu toe lastig om locaties voor snelladen te realiseren. Dit hangt vooral samen met de netcongestie en een beperkt aantal geschikte locaties. Momenteel zijn vijf snellaadlocaties in voorbereiding van uitvoering (daarnaast is één locatie nog in afwachting van bezwaarprocedure). Hierbij zijn de volgende aspecten relevant:

- De reeds in voorbereiding genomen snellaadlocaties worden zo spoedig gerealiseerd,
- Als gevolg van de netcongestie wordt voor vervolgprojecten een pas op de plaats gemaakt,
- Na twee jaar wordt mede op basis van de ervaringen met de 6 snellaadpalen geëvalueerd en een afweging gemaakt voor het opstarten van nieuwe snellaadlocaties,
- Bij het bepalen van locaties voor snellaadpalen wordt de nadruk gelegd op doorreislocaties,
- Ook doorreis met betrekking tot bestemmingen buiten de eigen gemeente (bijvoorbeeld duin- en strandgebieden),
- Er wordt aansluiting gezocht bij de structuur van tankstations (voor fossiele brandstoffen). Daar waar tankstations nog niet zijn voorzien van snelladers wordt dit gestimuleerd,
- Ook wordt rekening gehouden met concentraties van bedrijven met grote wagenparken. Hieruit komt mogelijk ook een substantiële behoefte aan snelladers voort,
- Bijzondere aandacht voor locaties in het voorzieningsgebied Binnenstad, Cronjé, en Schalkwijk en bedrijventerrein Waarderpolder. Voor deze gebieden zal de snellaadbehoefte in kaart worden gebracht.

4. Nieuwe projecten

4.1. Bidirectioneel laden

Bidirectioneel laden draagt bij aan het beperken van netcongestie, omdat op moment van overschot aan (duurzame) energie deze opgeslagen wordt in de elektrische auto. Op een moment van schaarste kan deze dan weer gedeeltelijk terug geleverd worden aan een woning. Bij bidirectioneel laden wordt de accu van de auto niet alleen gebruikt als energiebron voor de motor van het voertuig, maar dus ook als buffer (opslag) om in te zetten bij een energievraag. Het is daarom de moeite waard om een proef met bidirectioneel laden in de gemeente te starten. Hiermee wordt dan de belasting van het elektriciteitsnetwerk voorkomen.

Het bidirectioneel laden vereist dat elektrische auto's langere tijd aan de laadpaal staan gekoppeld dan voor enkel laden noodzakelijk is. Dit beperkt de laadcapaciteit en sluit daarom niet goed aan bij het in de laadvisie opgenomen doel om publieke laadpalen zo efficiënt mogelijk in te zetten. Op basis van toekomstige ontwikkelingen kan het bidirectioneel laden interessant zijn voor private aansluitingen of specifieke doelgroepen zoals deelauto's. Samen met Laadwerk wordt gekeken naar de mogelijkheid om een proef samen met een bestaande deelauto-exploitant op te zetten. In o.a. Utrecht loopt momenteel een pilot. De ervaringen hiermee zullen betrokken worden bij de opzet voor Haarlem. Het uiteindelijke doel is om de laadpaal niet alleen voor de auto's van deelauto-exploitanten geschikt te maken voor bidirectioneel laden, maar ook voor particuliere auto's.

4.2. Laadmogelijkheid in lichtmasten

Afhankelijk van het aanbod en de beschikbaarheid van objecten in de openbare ruimte die gecombineerd kunnen worden met laadfaciliteiten zal een pilot worden opgezet. De combinatie met een lichtmast lijkt de meest logische keuze. Het ontwerp moet passen binnen de HIOR en het gewenste straatbeeld. Bij een herinrichting of in een ontwikkelzone ligt de grootste mogelijkheid om een pilot te realiseren met nieuw te plaatsen lichtmasten met laadfaciliteit. Hier is dus het herinrichtingsproject of de realisatie van de ontwikkelzone leidend en het laadproject volgend.

4.3. Taxi en touringcar

De uitrol van laadinfrastructuur voor taxi's en touringcars wordt – wanneer dat aan de orde is – gekoppeld aan de invoering van een nul-emissiezone voor taxi's en/of touringcars. De laadpalen voor taxi's en touringcars worden geplaatst bij de gemarkeerde taxistandplaatsen en parkeerplaatsen voor grote voertuigen (waar touringcars kunnen parkeren). Dit zijn momenteel enkele locaties in de gemeente. Op de taxistandplaatsen is veelal een snelle doorloop, dus daar zullen snelladers nodig zijn. Op de parkeerplaatsen voor grote voertuigen wordt veelal langer geparkeerd. Naar verwachting zijn reguliere laders daar (in eerste instantie) voldoende.

4.4. Bouwlogistiek

De gemeente is aangesloten bij het convenant Schoon Emissieloos Bouwen (SEB). Voor inzet van elektrisch materieel bij bouwprojecten zoekt de gemeente naar koppelkansen. Dat betekent dat wanneer er gebruik gemaakt kan worden van het bestaande laadnetwerk voor het opladen van bouwmaterieel ervoor wordt gezorgd dat dit ook technisch mogelijk is. Omdat de laadpalen niet in eigendom van de gemeente zijn, maar van de exploitant, is een voorwaarde dat de exploitant akkoord gaat met het (tijdelijk) gebruik voor bouwlogistiek. Het bouwmaterieel moet technisch hiervoor geschikt zijn. Voor de technische aansluitmogelijkheden wordt momenteel al onderzoek uitgevoerd op landelijk niveau. Batterijfaciliteiten of andere innovatieve oplossingen zullen worden overwogen als er geen toereikend bestaand netwerk aanwezig is.

4.5. Evenementen

Voor evenementen geldt hetzelfde als voor bouwlogistiek. Indien mogelijk, en onder voorbehoud van akkoord van de exploitant, kunnen evenementen gebruikmaken van het laadnetwerk. De laadpalen dienen binnen het evenementgebied te liggen en tijdens het evenement niet gebruikt te kunnen worden door auto's. Bijvoorbeeld de locatie aan de Raamsingel (Luilakmarkt) of de locatie Nieuwe Kerksplein (Kerstzang). Verwacht wordt dat de koppelkansen beperkt zijn, omdat veel evenementenlocaties binnen het voetgangersgebied liggen en daar staan nauwelijks laadpalen.

4.6. Vaartuigen

Omdat de Laadvisie begin 2026 wordt vastgesteld, en benodigde extra capaciteit naar verwachting pas na de zomer 2026 aangesteld kan worden, wordt laadinfrastructuur voor vaartuigen in 2027 opgepakt. In 2027 start een tweetal projecten: een onderzoeksproject en een uitvoeringsproject.

Vanwege het huidige grote tekort aan laadmogelijkheden zullen op zo kort mogelijke termijn 5 nieuwe laadpalen voor vaartuigen geplaatst worden op strategisch gekozen locaties. Met deze extra laadpalen wordt de gemiddelde afstand van iedere ligplaats tot de dichtst bijstaande laadpaal gehalveerd. De realisatie dient zo vroeg mogelijk in het vaarseizoen gereed te komen. Er wordt hiervoor niet uitgebreid onderzoek gedaan naar technieken, ultieme locaties, maar vooral ingezet op snelheid.

Voor het structurele netwerk van laadpalen voor vaartuigen wordt gelijktijdig een onderzoeksproject gestart. Hier gaat het om de volgende onderzoeksonderwerpen: technieken (laadsnelheid, aansluitmogelijkheden, universele stekkers, tegengaan van kleven, combinatie met laadpalen voor auto's), commerciële aspecten (marktsituatie, tarieven, rolverdeling markt en gemeente), netwerk (locatiecriteria, ruimteclaim, plaatsingskosten, vaarafstanden, passanten aantallen, huidige gebruikscijfers, groei elektrische vloot, capaciteitsberekeningen) en businesscase (kosten en opbrengsten en dekking van onrendabele top). Dit onderzoek dient eind 2027 gereed te zijn, zodat met de eerste

stappen van realisatie voor aanvang van vaarseizoen 2028 kan worden gestart. In het plan wordt ook rekening gehouden met het tempo waarin de Haarlemse vloot elektrificeert. Dit bepaalt de behoefte aan laadinfrastructuur en de snelheid waarin dit dient te worden gerealiseerd.

4.7. Deelauto's

Iedere in Haarlem geplaatste en te plaatsen laadpaal heeft twee aansluitingen en dus twee laadplekken. Bij een laadpaal bij een vaste standplaats voor deelauto's wordt de ene laadplek exclusief voor de deelauto en andere laadplek is door iedereen te gebruiken. Hiermee wordt gewaarborgd dat de exploitatie van de laadpaal voor exploitanten interessant blijft.

De gemeente onderzoekt samen met de deelauto-aanbieders de route naar uitstootvrij. Dit zal in de toekomst als voorwaarde opgenomen worden in de commerciële deelauto-parkeervergunning. In navolging van de [gemeente Amsterdam](#) wordt er nagedacht om op de langere termijn af te zien van het plaatsen van publieke laadpalen bij vaste standplaatsen. Dat betekent dat alle deelauto's, ook met vaste standplaats, gaan gebruikmaken van het publieke laadnetwerk. Voor gebruikers van deelauto's betekent dit dat zij ook onderweg of op plek van bestemming mogen laden.

4.8. Stimuleringsmaatregelen

Naast het realiseren van het gewenste laadnetwerk is het ook belangrijk om het gebruik van het laadnetwerk te optimaliseren. Met de inzet van een gedragscampagne wil de gemeente hierop aansturen. Twee belangrijke onderliggende doelstellingen zijn hierbij van belang:

- Het zo effectief mogelijk gebruiken van de beschikbare laadcapaciteit,
- Het voorkomen van netcongestie.

Effectief gebruik van laadcapaciteit

Drie belangrijke aspecten hierbij zijn: (1) de afweging tussen de verschillende laadmogelijkheden (ladder van laden: privaat laden versus publiek laden) (2) de afweging tussen langzaam en snel laden en (3) de afweging het voertuig te verplaatsen nadat het laden klaar is.

In de Laadvisie is aangegeven dat vooralsnog laadpaalkleven niet wordt ontmoedigd met behulp van boetes. Dit hangt ook samen met het feit dat laadplekken bij een laadplaats onttrokken worden aan de parkeercapaciteit en feitelijk bijzondere parkeerplaatsen zijn geworden. Als er geen auto's zijn die opgeladen worden dan zou zo'n plek onbenut blijven en extra druk op de parkeercapaciteit opleveren. Voor al het bovenstaande is het van belang om inzicht te krijgen in het gebruikersgedrag en de afwegingen die EV-rijders hierbij maken. Alleen dan kan beoordeeld worden of het noodzakelijk is bij te sturen met behulp van een gedragscampagne.

Voorkomen netcongestie

Met de overstap naar elektrisch rijden neemt ook de vraag naar elektriciteit toe. Hierbij is het belangrijk dat zo veel mogelijk voorkomen wordt dat auto's tijdens de piekuren (07:00-10:00 uur en van 16:00-21:00 uur) worden opgeladen. Terwijl de piekuren ook de uren zijn wanneer veel Haarlemmers vertrekken naar en thuiskomen van hun werk en juist dan hun auto willen opladen. Als auto's na de laadsessie nog blijven staan op de laadplek wordt de mogelijkheid ontnomen om gebruik te maken van de laadpaal door een ander. Laat in de avond of in de nacht naar buiten om de auto te verplaatsen om een laadsessie te beëindigen of starten is voor velen geen ideale situatie.

Ook de keuze in laadsnelheid is relevant voor de capaciteitsvraag. Bij voorkeur wordt het snel laden uitgesteld tot buiten de piekuren en wordt er juist langzaam geladen tijdens de piekuren. Maar ook hier wordt gezocht naar meer inzicht in het gedrag van Haarlemse EV-rijders. Welke keuzes maken ze en wat zijn hiervoor hun afwegingen en motivaties. Met zogenoemde slimme laadpalen wordt de laadsnelheid automatisch aangepast op de beschikbare laadcapaciteit.

Onderzoeksprojecten

Door de beperkte kennis over het huidige gedrag en de afwegingen die hieraan ten grondslag liggen is het lastig om een gedragscampagne vorm te geven. Eerst zal dus met behulp van een drietal deelonderzoeken worden gestart.

1. *Verzamelen van beschikbare cijfers over gedrag*
Onder andere: meldingen- en klachtencijfers,
2. *Onderzoek naar gedrag dat niet is af te leiden op basis van beschikbare cijfers*
Bijvoorbeeld met behulp van een digipanel of straatinterviews. Inzichten in onder andere: gebruik privaat laden in de openbare ruimte, snelladen onderweg, laden bij de werkgever, gebruik elektrische lease-voertuigen,
3. *Combinatie van (1) en (2) met landelijk uitgevoerd onderzoek*
Landelijk wordt er door verschillende organisaties onderzoek gedaan naar trends en technieken. Onderzocht moet worden of deze ook van toepassing zijn op de eigen gemeente.

Gedragscampagne

Op basis van de resultaten van de drie bovengenoemde deelonderzoeken wordt overwogen of een gedragscampagne die bijdraagt aan de realisatie van de eerdergenoemde doelen nuttig kan zijn. Welk gedrag wil de gemeente stimuleren? Hiervoor zal een communicatiestrategie worden opgesteld. Naast een campagne zal ook overwogen worden in hoeverre technische aanpassingen kunnen bijdragen aan het gewenste gedrag. denk hierbij bijvoorbeeld aan: dynamische tarieven, laadpaaldisplays met tariefinformatie, slimme laders, groepsapps met informatie-uitwisseling over resterende laadtijden en laafbehoeftes.

4.9. Laadkaart

Het doel van een laadkaart is om een groot aantal potentiële locaties in kaart brengen voor nieuwe laadpalen. Die potentiële locaties zijn vooraf getoetst aan de locatiecriteria van Laadwerk en van de gemeente. Als er een aanvraag binnenkomt voor een nieuwe laadpaal kan een locatie uit de laadkaart gebruikt worden. Naar aanleiding van deze inventarisatie worden verzamelverkeersbesluiten genomen, zodat wanneer er een nieuwe locatie overeenkomstig de laadkaart wordt gerealiseerd de doorlooptijd een stuk korter kan zijn. Het verkeersbesluit is dan namelijk al genomen. De participatie is dus aan de laadkaart gekoppeld. Verschillende gemeenten maken al gebruik van een laadkaart. In gemeente Haarlem is met de opbouw van de laadkaart al begonnen. In 2026 wordt de eerste complete versie van de laadkaart afgerond en worden de eerste verzamelverkeersbesluiten op basis hiervan vastgesteld. De laadkaart wordt eerst aan bewoners en ondernemers voorgelegd. Vervolgens stelt het college de laadkaart vast.

4.10. Plaatsingsregels en gebruiksregels

De plaatsing- en gebruiksregels zijn aparte beleidsregels die aangeven welke criteria de gemeente stelt bij het zoeken naar een locatie voor een laadpaal. Deze zijn deels vastgelegd in de afspraken die de gemeente met Laadwerk heeft gemaakt. Deze beleidsregels moeten geüpdatet worden naar aanleiding van de nieuwe laadvisie en de meest recente afspraken die met Laadwerk zijn gemaakt. Het vaststellen van deze beleidsregels valt onder de bevoegdheden van het college.

5. Overzicht

Dit onderstaande overzicht geeft inzicht in de projecten en maatregelen die *naast* het regulier uitbreiden van het laadnetwerk worden uitgevoerd. Het regulier vraag- en datagestuurd uitbreiden van het laadnetwerk is een doorlopend proces en een doorlopende agenda. In de tabellen zijn de jaren 2026 en 2027 gedetailleerd uitgewerkt en de jaren daarna iets meer op hoofdlijnen.

	2026 tot en met 2030 (doorlopend)		
Activiteit:		Fase:	Incidenteel budget:

1.	Aanvraag- en data gestuurd plaatsen laadpalen	2026-2029	€210.000 per jaar o.b.v. 100 laadpalen per jaar
2.	Extra laadpalen in parkeergarages	2026-2028	Budget al toegekend

	2026		
	Activiteit:	Fase:	Incidenteel budget:
3.	<i>Project:</i> laadkaart opstellen en verzamelverkeersbesluit Haarlem voor uitrol reguliere laadpalen inclusief participatie	Opstarten	Valt binnen aanvraag- en data gestuurd plaatsen
4.	<i>Proces:</i> we onderzoeken welke extra taken Laadwerk voor ons kan uitvoeren en hoe we het plaatsingsproces efficiënter kunnen inrichten.	Opstarten	Binnen beleidscapaciteit
5.	<i>Project:</i> plaatsen snelladers op vijf locaties in Haarlem	Gestart	€70.000
6.	<i>Onderzoek:</i> strategie uitstootvrij deelauto aanbieders	Opstarten	Binnen beleidscapaciteit
7.	<i>Onderzoek:</i> witte vlekken lijst NAL doornemen	Opstarten	Binnen beleidscapaciteit
8.	<i>Onderzoek:</i> pilot met bidirectioneel laden samen met Laadwerk en deelauto exploitant	Opstarten	Kosten liggen bij laadpaal exploitant/deelauto aanbieder
9.	<i>Regelgeving:</i> aanpassen plaatsingsregels en gebruiksregels voor laadinfrastructuur	Opstarten	Binnen beleidscapaciteit
10.	<i>Project:</i> plaatsen 5 nieuwe laadpalen voor vaartuigen op strategische plaatsen in Haarlem ¹	Uitvoering	€ 50.000
	2027		
11.	<i>Onderzoek:</i> naar gebruik en gedrag rondom laadinfrastructuur om te bepalen of een gedragscampagne nodig of nuttig is.	Opstarten	€ 30.000
12.	<i>Project:</i> start realisatie laadnetwerk voor vaartuigen	Opstarten	PM, afhankelijk van onderzoek
13.	<i>Onderzoek:</i> een structureel laadnetwerk voor vaartuigen	Opstarten	€ 50.000
	2028		
14.	<i>Onderzoek:</i> evaluatie snelladers, nieuwe locaties mogelijk?	Opstarten	Binnen beleidscapaciteit
15.	<i>Onderzoek:</i> evaluatie uitvoeringsagenda halverwege, eventueel bijstellen of aanvullen. Stand van zaken naar de raad. Inclusief evaluatie en voorstel voor vervolg VPA's	Opstarten	Binnen beleidscapaciteit
16.	<i>Onderzoek:</i> evaluatie verlengt private aansluiting (opladen van elektrische auto in de openbare ruimte met huisaansluiting)	Opstarten	Binnen beleidscapaciteit
17.	<i>Onderzoek:</i> mogelijkheden voor Solar Carports of opwek zonne-energie i.c.m. laadpleinen	Opstarten	Binnen beleidscapaciteit
	2029		
	Nader te bepalen		PM

¹ Er wordt gekeken of dit in 2026 gerealiseerd kan worden, onder voorbehoud van financiële en technische haalbaarheid

Opstart afhankelijk van koppelkans:

- Opnemen project: onderzoeken koppelkans verdichtingsproject (met bouwopgave) op locatie waar gebruik gemaakt kan worden van bestaande laadinfrastructuur voor opladen bouwmaterieel.
- Opnemen project: onderzoeken inzet bestaande laadinfrastructuur bij evenementen, bijvoorbeeld Raamsingel (Luilakmarkt) of Nieuwe Kerkplein.

6. Personele capaciteit

Voor de realisatie van onderliggende Uitvoeringsagenda is de inzet van de volgende rollen voorzien:

Rol:	Procesmanagement
Duur:	4 jaar (gelijk aan looptijd Uitvoeringsagenda)
Inzet:	Afhankelijk van aantal maatregelen in het uitvoeringsprogramma wordt een inzet van 1 tot 1,5 fte verwacht (kan per jaar variëren), betaald uit budgetgelden uit hoofdstuk 7
Verantwoordelijkheden:	• Uitvoeren projecten uit de uitvoeringsagenda. Dit zijn doorlopende werkzaamheden zoals uitbreiding regulier laadnetwerk, maar ook losse projecten zoals het plaatsen van 5 laadpalen voor boten. • Binnen projecten verantwoordelijk beheeraspecten project, namelijk geld, risico's, organisatie, tijd, informatie en kwaliteit (GROTIK). Kort gezegd: integraal verantwoordelijk voor het project. • Externe expertise

Rol:	Beleidscoördinatie (opdrachtgever van de projecten)
Duur:	4 jaar (gelijk aan looptijd Uitvoeringsagenda)
Inzet:	0,35 fte, beschikbaar binnen bestaande beleids capaciteit
Verantwoordelijkheden:	• Ontwikkelen, monitoren en evalueren laadvisie en uitvoeringsagenda • Rapportage en beantwoorden vragen van bestuur • Sturen op de realisatie van de Uitvoeringsagenda in zijn geheel • Uitvoering aantal beleidsmaatregelen uit de uitvoeringsagenda • Bijhouden van ontwikkelingen op het gebied van laadinfrastructuur en netcongestie • Strategische afstemming Laadwerk • Overall budgetbeheer • Bewaken van de contractafspraken met Laadwerk • Sparringpartner Laadwerk m.b.t. beheer en exploitatie

7. Budget

7.1. Benodigde projectgelden

Voor de inhuur van de benodigde projectmanagers (in- of extern) is budget opgenomen. De overige twee rollen worden vanuit de eigen formatie opgepakt.

Voor 2026 is bij de Kadernota 2026 reeds €350.000 beschikbaar gesteld. De investering in laadpalen parkeergarages (PRK.12) is ook opgenomen in het vastgestelde investeringsplan. Daarmee is de dekking van het uitvoeringsplan 2026 compleet. Het uitvoeringsplan 2027 e.v. is nog niet volledig uitgewerkt zowel inhoudelijk als financieel. Voor 2027 moet nader onderzoek uitwijzen welke kosten zijn verbonden aan het opzetten van een structureel laadnetwerk voor vaartuigen. De uitkomsten van de geplande onderzoeken in 2028 vormen ook input voor de uitvoeringsplannen dus een deel is als PM-post opgenomen.

Maatregel:	2026	2027	2028	2029
Plaatsing reguliere laadpalen	€280.000	€210.000	€210.000	€210.000
Realisatie snelladers	€70.000			
Projecten uit uitvoeringsprogramma		€130.000 + PM	PM	PM
Totaal exploitatie	€350.000	€340.000 + PM	€210.000 + PM	€210.000 + PM
Investering: Laadpalen in parkeergarages (reeds toegekend), IP Post PRK. 12	€205.000	€210.000	€215.000	€221.000

7.2. Dekking

Subsidie CDOKE

Alle gemeenten in Nederland kunnen gebruik maken van de rijkssubsidie CDOKE (tijdelijke regeling capaciteit decentrale overheden voor klimaat- en energiebeleid). Die regeling is bedoeld voor gemeenten of provincies die extra werknemers wil aannemen of inhuren voor de uitvoering van klimaat- en energietaken. Specifiek om de doelstellingen op het gebied van CO₂-reductie uit het Klimaatakkoord te behalen, dus ook op het gebied van duurzame mobiliteit. Een deel van dit budget kan gebruikt worden voor de realisatie van de uitvoeringsagenda van de Laadvisie. Voor de jaren 2026 tot en met 2030 kan 0.6 fte (€130.000,-) van de benodigde inhuur van extra personeel voor de uitvoeringsagenda hieruit gedekt worden.

Dekking gemeentelijke middelen na 2026: nieuw bestuur

Of de rest van het uitvoeringsprogramma na 2026 wordt uitgevoerd, is aan een nieuw bestuur. Bijgaande inventarisatie van maatregelen en kosten kan gebruikt worden als inspiratie voor een nieuw coalitieprogramma. De aanvraag voor dekking van dit uitvoeringsprogramma na 2026 kan te zijner tijd worden meegenomen in de gebruikelijke P&C-cyclus via de Programmabegroting 2027. Deze budgetaanvraag kan dan meegenomen worden in de integrale afweging. De benodigde projectgelden die nog niet zijn gedekt zijn hieronder weergegeven in grijs.

Dekkingsbron:	2026	2027	2028	2029
Kadernota 2026: uitvoering strategische laadvisie	€350.000			
Subsidie CDOKE		€130.000	€130.000	€130.000
Voorstel dekking Programmabegroting 2027		€210.000 + PM	€80.000 + PM	€80.000 + PM
Totaal	€350.000	€340.000 + PM	€210.000 + PM	€210.000 + PM