



Onderwerp Laadvisie Haarlem 2025-2035	
Nummer	2025/805874
Portefeuillehouder	Leeuwen, B. van
Programma/beleidsveld	4.3 Aantrekkelijke leefomgeving
Afdeling	BBOR
Auteur	Vink, N.
Telefoonnummer	
Email	nvink@haarlem.nl
Kernboodschap	Haarlem wil actief regie voeren op de realisatie van het gewenste laadnetwerk voor diverse voer- en vaartuigen in Haarlem. Deze kaders hebben de huidige situatie als vertrekpunt, houden rekening met de (markt)ontwikkelingen en zijn verwoord in uitgangspunten. De Laadvisie is op basis van ingebrachte zienswijzen van belanghebbenden en bijdragen vanuit de commissie Beheer bijgesteld en verduidelijkt. Op basis van de Laadvisie is een eerste Uitvoeringsagenda opgesteld. Deze agenda geeft een overzicht van de onder handen en op te starten projecten waarmee de realisatie van het gewenste laadnetwerk wordt ingezet.
Behandelveorstel voor commissie	De commissie Beheer wordt verzocht advies te geven aan de raad over het voorstel van het college en over de wijze van agendering van het raadsvoorstel in de raadsvergadering.
Relevante eerdere besluiten	• Collegebesluit Beleidsregel plaatsen van laadpalen in Haarlem, besproken in de commissie Beheer op 13 december 2018, 2018/492923 • Strategie Verschonen (ZE) Mobiliteit, 2020/1244709 • Toezegging organiseren informatieavonden voor VvE's over laadinfrastructuur op eigen terrein, 2021/222116 • Motie een stabiel wijknet zorgt voor een net hoofdnet, besproken in de raad op 8 juli 2021, 35BISBIS • Nota Deelmobiliteit, door delen ruimte creëren voor een leefbare stad, besproken in de commissie beheer op 6 juli 2023, 2023/820212 • Initiatiefvoorstel Laden met de eigen kabel, besproken in de commissie beheer op 14 december 2024, 2023/1079050 • Informatienota 'Naar een routekaart Haarlem uitstootvrij', besproken in de commissie beheer op 21 november 2024, 2024/1685932 • Collegebesluit Vrijgave voor inspraak conceptversie Laadvisie Haarlem 2025-2035 op 8 juli 2025, 2025/493772



1. Aanleiding

Voor elektrisch vervoer is een toereikend laadnetwerk een belangrijke voorwaarde voor probleemloze mobiliteit. Het tijdig kunnen beschikken over voldoende laadpunten is geen vanzelfsprekendheid. Dit vereist een visie en hiervoor dienen keuzes gemaakt te worden. Deze staan beschreven in de Laadvisie Haarlem 2025-2035 (bijlage 1). De conceptversie van de Laadvisie is voor inspraak vrijgegeven. Voor iedere zienswijze is in de nota van beantwoording voor belanghebbenden (bijlage 2) een reactie opgenomen en zo nodig een aanpassing in de Laadvisie doorgevoerd. Voor iedere bijdrage vanuit de commissie Beheer is in de nota van beantwoording voor raadsbijdragen (bijlage 3) een reactie opgenomen en zo nodig een aanpassing in de Laadvisie doorgevoerd. Binnen de in de visie aangegeven kaders wordt met behulp van de Uitvoeringsagenda (bijlage 4) gewerkt aan de realisatie van het laadnetwerk.

2. Beoogd resultaat

Het gewenste Haarlemse laadnetwerk voorziet in voldoende nabijgelegen oplaadmogelijkheden en voldoende oplaadcapaciteit voor alle elektrische voer- en vaartuigen van bewoners en bezoekers die daar gebruik van wensen te maken. Dit laadnetwerk is een belangrijke voorwaarde om de gewenste transitie naar emissievrije mobiliteit mogelijk te maken.

3. Onderbouwing voorstel

De uitgangspunten geven de kaders weer waarbinnen gewerkt wordt aan de realisatie van het gewenste laadnetwerk. De belangrijkste uitgangspunten hebben betrekking op de volgende onderwerpen:

- De regierol die wordt opgepakt door de gemeente: de noodzaak om het laadnetwerk niet over te laten aan commerciële partijen, sturing geven aan de gewenste richting met de *ladder van plaatsen* op basis van data en een nauwere samenwerking met Laadwerk (voormalige Metropoolregio Amsterdam Elektrisch of MRA-E) gericht op schaalvoordelen en verdere professionalisering. Hiermee wordt uitvoering gegeven aan “*Strategie Verschonen (ZE) Mobiliteit, 2020/1244709*”
- Het tegengaan van netcongestie: aan de hand van zes uitwerkrichtingen (zoals slim laden en laadpleinen met zonnepanelen) wordt gewerkt aan een laadnetwerk dat bijdraagt aan het tegengaan van piekbelastingen van het elektriciteitsnetwerk. Met het opnemen van onderzoek naar laadpleinen met zonnepanelen in de Uitvoeringsagenda wordt uitvoering gegeven aan motie “*35BISBIS Een stabiel wijknet zorgt voor een net hoofdnet. (2021/0448961)*”
- Het vergroten van de plaatsingssnelheid: het vergroten van de plaatsingssnelheid door vereenvoudigen van de werkwijze en het groepsgewijs uitvoeren van plaatsingen door de overstap naar data gestuurde plaatsingen en later naar aanbod gestuurde plaatsingen,
- Het inspelen op de gewenste plaatsingsvolgorde: in twee stappen naar aanbod gestuurde plaatsingen gebaseerd op het midden scenario van de verwachte groei aan elektrische auto's. Rekening houden met de aanpak van netcongestie en prioriteit geven aan de voorkeuren van laden (zoals deelmobiliteit),

- Het nastreven van een flexibel laadnetwerk: dat klaar is voor de toekomst en rekening houdt met de behoefte aan snelladers en laadpalen in publieke en private garages,
- Het stimuleren van laden op privaat terrein: met de *ladder van laden* wordt ingezet op zoveel als mogelijk laden op privaat terrein en de publieke ruimte ontlast. Door dit te stimuleren en te faciliteren wordt dit aantrekkelijk gemaakt.
- We zorgen voor informatievoorziening richting VvE's. Hiermee wordt toezegging "*Toezegging organiseren informatieavonden voor VvE's over laadinfrastructuur op eigen terrein (2021/222116)*" afgedaan.
- De aanscherping van de regels voor het plaatsen en gebruiken van laadpalen: gericht op het voorkomen van overlast en technische onmogelijkheden en het borgen van de veiligheid.

Duurzaamheid

- Met een uitgebreid laadnetwerk voor elektrische auto's wordt gewerkt aan de elektrificatie van de voer- en vaartuigen in Haarlem. Elektrische voer- en vaartuigen zijn (op den duur) duurzamer dan fossiel aangedreven voer- en vaartuigen en dragen positief bij aan het verminderen van uitstoot (CO₂ en fijnstof),
- Bij de aanleg van het laadnetwerk wordt ook rekening gehouden met duurzaamheid. Het streven naar een flexibel netwerk dat circulair is en aangepast kan worden op nieuwe technologische ontwikkelingen.

Groen

- Het plaatsen van laadpalen in de openbare buitenruimte neemt ruimte in. In sommige gevallen zal het groen moeten wijken. In die gevallen zal het verloren gegane groen zoveel mogelijk elders worden gecompenseerd. Met de *ladder van laden* wordt de voorkeur gegeven aan het laden op privaat terrein. Met behulp van de huidige voorwaarden voor inritvergunningen zal dit niet leiden tot een substantieel extra verlies aan groen in private tuinen.

4. Risico's en kanttekeningen

4.1 Risico's

1. Netcongestie neemt toe in plaats van af

De uitwerkmogelijkheden om netcongestie tegen te gaan geven niet de garantie dat het ook lukt. Veel factoren buiten de laadvisie om zijn medebepalend voor het toekomstig energieverbruik tijdens piekuren. Dit kan mede een rem zetten op de realisatie van het laadnetwerk. Vooral het stimuleren van laden op privaat terrein is een risico. Immers daar kan wel geadviseerd worden op slim laden, maar (vooralsnog) niet worden afgedwongen. Bij laden in de publieke ruimte is vanuit de gemeente voldoende te sturen op slim laden. In het stimuleringsprogramma zal nadrukkelijk ingezet worden op goede voorlichting over slim laden.



4.2 Kanttekeningen

1. De dynamiek in de ontwikkeling van elektrisch rijden

Het is onzeker in welke richting het landelijk beleid omtrent elektrisch rijden zich ontwikkelt. De aan- of afwezigheid van stimuleringsmaatregelen hebben invloed op de bereidwilligheid om te investeren in een relatieve dure elektrische auto.

5. Consequenties en uitvoering

5.1 Financiën

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

Dekkingsbron:	2026	2027	2028	2029
Kadernota 2026: uitvoering strategische laadvisie	€350.000			
Subsidie CDOKE		€130.000	€130.000	€130.000
Tekort ten behoeve van besluitvorming Programmabegroting 2027		€210.000 + PM	€80.000 + PM	€80.000 + PM
Totaal exploitatie	€350.000	€340.000 + PM	€210.000 + PM	€210.000 + PM

De Uitvoeringsagenda geeft inzicht in de projectbegrotingen voor de komende jaren maar een deel (2027 t/m 2029) is nog niet volledig uitgewerkt en als PM-post opgenomen.

Voor 2026 is het benodigde exploitatiebudget opgenomen in de Kadernota 2026. Dat betekent dat de maatregelen in het Uitvoeringsprogramma uit jaar 2026 conform voorstel kunnen worden uitgevoerd.

Voor de jaren 2027 tot en met 2029 is nog geen dekking, m.u.v. subsidiegelden uit de CDOKE regeling. De financiële consequenties voor het begrotingsaldo voor de jaren 2027 tot en met 2029 zullen inzichtelijk worden gemaakt ten behoeve van de integrale afweging die hierover in een volgende raadsperiode plaatsvindt. Als de middelen niet worden toegekend, heeft dit aanpassing van het programma.

5.2 Communicatie

Er wordt een communicatieprogramma opgezet als onderdeel van de Uitvoeringsagenda waarbij de verschillende doelgroepen worden geïnformeerd en er wordt ingezet op een gedragscampagne waarbij de gewenste manieren van laden (extra) worden gestimuleerd.

5.3 Participatie

Overeenkomstig de verordening participatie en uitdaagrecht gemeente Haarlem 2024 zijn belanghebbenden in de gelegenheid gesteld hun zienswijze in te dienen. Op basis van de ontvangen zienswijzen blijkt dat hier veelvuldig gebruik van is gemaakt. In de nota van beantwoording geeft het college een reactie op de zienswijzen en is zo nodig de Laadvisie aangepast of verduidelijkt. Alle indieners van een zienswijze zullen worden geïnformeerd door het toezenden van de nota van beantwoording na vaststelling van Laadvisie.

Ook de Commissie Beheer is in de gelegenheid gesteld bijdragen te geven op basis van de conceptversie van de Laadvisie. In een aparte nota van beantwoording geeft het college een reactie op de bijdragen en is zo nodig de Laadvisie aangepast of verduidelijkt.

Op basis van de ontvangen zienswijzen en bijdragen zijn ook een aantal zaken toegevoegd aan de Uitvoeringsagenda.

5.4 Juridisch

Voordat de laadpaal geplaatst wordt zal er een verkeersbesluit worden vastgesteld met betrekking tot de laadplek. Belanghebbenden kunnen hierop bezwaar maken.

Geheimhouding

Niet van toepassing



5.5 Planning

Publicatie van de Laadvisie – z.s.m. na vaststelling door raad (verwachting maart 2026)

Start Uitvoeringsagenda – z.s.m.

6. Bijlagen

Bijlage 1: Laadvisie Haarlem 2025-2035

Bijlage 2: Nota van beantwoording voor belanghebbenden

Bijlage 3: Nota van beantwoording voor raadsbijdragen

Bijlage 4: Uitvoeringsagenda Laadvisie Haarlem 2026-2030