

Antwoord van Gedeputeerde Staten op vragen van

L. Klappe (GroenLinks-PvdA)
(d.d. 9 februari 2026)

Nummer
4347

Onderwerp
Regie provincie bij samenwerking laadpalen en laadtarieven

Aan de leden van Provinciale Staten

Toelichting vragensteller

Afgelopen week [berichtte de NOS](#) dat de tarieven voor het opladen van elektrische auto's sterk verschillen per gemeente. Gemeenten zijn in Nederland verantwoordelijk voor het plaatsen van openbare laadpalen. Dit gebeurt veelal via een concessie aan een commerciële partij, waarbij gemeenten voorwaarden stellen, zoals een maximumtarief per kWh.

Meerdere gemeenten werken daarbij samen in regionale concessiegebieden. Uit onderzoek van de ANWB¹ blijkt dat in gemeenten die samenwerken de gemiddelde laadkosten lager liggen dan in gemeenten die dit niet doen. In Zuid-Holland bedragen de gemiddelde tarieven in samenwerkende gemeenten circa €0,40 – €0,45 per kWh, terwijl in gemeenten die niet deelnemen aan een gezamenlijk concessiegebied (zoals Leiden, Oegstgeest en Leiderdorp) tarieven worden gerekend die oplopen tot bijna €0,70 per kWh, behorend tot de hoogste van het land.

Ondergetekende stelt aan het college van Gedeputeerde Staten de volgende vragen:

- 1. Is GS van oordeel dat inwoners van Zuid-Holland recht hebben op een eerlijke en betaalbare prijs voor publiek toegankelijke laadinfrastructuur, en dat grote verschillen in laadtarieven tussen gemeenten binnen één provincie onwenselijk zijn?*

Antwoord

Gemeenten zijn het bevoegd gezag voor elektrisch laden binnen hun gemeente. De provincie zet zich binnen haar bevoegdheid in voor schonere mobiliteit en transport. De provinciale inzet op een dekkend, betrouwbaar en toekomstbestendig laadnetwerk voor een groeiend aantal elektrische voertuigen is daar onderdeel van. De inzet is erop gericht om drempels te verlagen om over te stappen naar elektrisch rijden. Hierbij ondersteunt de provincie gemeenten om te komen tot tarieven die zo gelijk mogelijk zijn en stimuleert de provincie de algehele kwaliteit van beschikbare laadinfrastructuur. Dit gesprek voert de provincie met de gemeenten, maar het staat de gemeenten in hun bevoegdheid vrij om hier zelf keuzes in te maken.

- 2. Beschikt GS over een actueel overzicht van welke gemeenten in Zuid-Holland deelnemen aan een gezamenlijk concessiegebied voor openbare laadinfrastructuur, en welke gemeenten dit niet doen?*

Antwoord

Ja, wij beschikken over dit overzicht en deze is als bijlage bij deze beantwoording toegevoegd. Hierin is opgenomen welke gemeenten mee hebben gedaan met een eerste concessie SGZH 1.0 (laadpalen geplaatst tussen 2016-2021), een tweede concessie SGZH 2.0 (laadpalen geplaatst tussen 2021-2026) en welke meedoen bij de nieuwste concessie voor Openbare Laaddiensten in Zuidwest Nederland. Deze wordt momenteel aanbesteed (zie hiervoor verder het antwoord op vraag 4).

3. *Hoe beoordeelt GS de huidige situatie waarin gemeenten die niet deelnemen aan gezamenlijke concessies structureel hogere laadtarieven kennen dan gemeenten die wel samenwerken, en welke gevolgen ziet GS hiervan voor de betaalbaarheid van elektrisch rijden voor onze inwoners?*

Antwoord

Gemeenten zijn het bevoegd gezag om te bepalen op welke wijze zij het onderwerp elektrisch laden binnen hun gemeente aanpakken. De provincie heeft, als onderdeel van de NAL-regio Zuidwest, gemeenten actief geïnformeerd over de voor- en nadelen van deelname aan een collectieve aanpak en concessie en hen geadviseerd deel te nemen aan de nieuwe concessie. Een van de genoemde voordelen van deelname een concessie voor laaddiensten is dat een concessiemodel doorgaans resulteert in lagere tarieven.

4. *Is GS bereid om, in overleg met gemeenten, te verkennen of de provincie een regierol kan spelen bij het vormen van nieuwe en het uitbreiden van bestaande concessiegebieden voor laadinfrastructuur, met als doel betaalbaar laden voor inwoners en een doelmatige inzet van het elektriciteitsnet? Zo nee, waarom niet?*

Antwoord

In het kader van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) werken alle provincies samen aan de uitrol van een vraag-dekkend, veilig en betaalbaar laadnetwerk voor verschillende modaliteiten. Provincies Zeeland en Zuid-Holland werken hierin samen binnen de NAL-regio Zuidwest. Er liggen diverse bestuurlijke overeenkomsten en samenwerkingsovereenkomsten aan ten grondslag. De Provincies zetten hierbij in op een gecoördineerde aanpak voor openbare laadinfrastructuur voor personen, bouw en logistiek.

In 2024 zijn de voorbereidingen gestart voor het vormgeven van een nieuwe concessie voor publieke laaddiensten in Zuidwest Nederland. Hierbij is de gemeente Rotterdam, net zoals in de SGZH 1.0 & 2.0 concessie de aanbestedende dienst. De provincie heeft als onderdeel van de Regionale Aanpak Laadinfrastructuur (RAL) Zuidwest (Zeeland en Zuid-Holland) ingezet op het mede vormgeven van deze nieuwe concessie. Hoewel de Provincies expliciet geen partij zijn in de aanbestedingsprocedure, heeft de NAL-regio een grote rol gespeeld in het contact met de gemeenten in de regio. Zo zijn alle gemeenten in Zuid-Holland (en Zeeland) actief geïnformeerd over de voor- en nadelen van deelname, en zijn de gemeenten geadviseerd deel te nemen aan de nieuwe concessie. Dit is veelal op ambtelijk niveau gebeurd, en voor de meeste gemeenten ook via bestuurlijke overleggen: in Zeeland via het Overleg Zeeuwse Overheden, en in Zuid-Holland via het Provinciaal Verkeers- en Vervoersberaad (PVVB). De gemeenten hebben vervolgens zelf bestuurlijk besloten, omdat zij bevoegd gezag zijn, of zij wel of niet wilden deelnemen aan de concessie. Uiteindelijk doen nu 42 gemeenten mee aan de concessie Zuidwest, waarvan 37 in Zuid-Holland (t.o.v. 29 in de vorige concessie).

In de uitvoering van de concessie zijn op het gebied van concessie management, ook taken voorzien voor de deelnemende gemeenten. Met een financiële bijdrage vanuit de RAL Zuidwest is het mogelijk een data-analist en een regiomanager, toe te voegen aan het contractteam dat de deelnemende gemeenten ondersteunt. Dit is besloten door Gedeputeerde Staten van zowel Zeeland als in Zuid-Holland.

Wij zien nu geen aanleiding om een vergelijkbaar nieuw traject op te starten. Gemeenten hebben recent besloten wel of niet deel te nemen en deze keuze expliciet gemaakt. Gemeenten kunnen – als zij dit aangeven – wel advies krijgen over het goed inrichten van het marktmodel voor publieke laadinfrastructuur.

5. *Deelt GS het standpunt van GroenLinks-PvdA dat meer provinciale regie op concessiegebieden kan bijdragen aan het beter benutten van het elektriciteitsnet en daarmee het tegengaan van netcongestie?*

Antwoord

Er zijn nationale afspraken² gemaakt over hoe publieke laadpalen “netbewust” kunnen laden. Die afspraken kunnen op alle type laadpalen geïmplementeerd worden, ongeacht of die in een concessie zijn geplaatst of niet. Wel maakt een collectieve concessie de implementatie eenvoudiger in de regio, omdat er minder partijen zijn om afspraken mee te maken bij de implementatie. Ook geldt dat netbewust laden zo in een groter gebied eensluidend aangestuurd kan worden en daarmee effectiever in te zetten is tegen netcongestie. Wederom geldt hier dat gemeenten uiteindelijk zelf beslissen over de eisen die zij stellen, als zij niet meedoen aan de concessies voor laadinfrastructuur in Zeeland en Zuid-Holland.

De samenwerkingsovereenkomst en de financiering voor NAL-Zuidwest liggen vast tot en met 2030. Daarmee is ook de gecoördineerde aanpak van laadinfrastructuur vanuit de provincie tot en met 2030 geborgd.

Den Haag, 3 maart 2026

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,
secretaris,

plv. voorzitter,

drs. M.J.A. van Bijnen MBA

M.E. van Leeuwen