

Antwoord van Gedeputeerde Staten op vragen van

T. van Vugt (JA21)
(d.d. 12 mei 2026)

Nummer
4402

Onderwerp
Vooruitblikkend op de ingang van Pseudo- eindheffing per 1 januari
2027

Aan de leden van Provinciale Staten

Toelichting vragensteller

Het is JA21 ter oren gekomen dat per 1 januari 2027 de pseudo- eindheffing ingaat. Dit is een nieuwe werkgeversheffing van 12% op de cataloguswaarde van niet- emissieloze auto's van de zaak die vanaf 1 januari 2027 worden ingezet en privé worden gebruikt. Deze heffing komt volledig voor rekening van de werkgever en mag niet worden doorbelast aan de werknemer. GS stuurt al jaren op het STOMP-principe, maar uit de praktijk blijkt dat de Nederlander nog steeds graag met de auto reist. Daarbij wordt met de invoering van de pseudo- eindheffingen het rijden van niet- emissieloze auto's zo onaantrekkelijk, dat naar verwachting, geen werkgever meer niet- emissieloos zal willen rijden. JA21 maakt zich zorgen over de gevolgen voor het Zuid-Hollandse stroomnet, gezien de bussen tot recent nog met dieselaggregaten moesten worden opgeladen.

Eerder zijn de volgende technische vragen gesteld aan het college:

- Hoeveel niet- emissieloze auto's rijden er momenteel in Zuid-Holland rondt en hoeveel hiervan zijn zogenoemde auto's van de zaak?*
- Hoeveel van deze auto's van de zaak, zijn belast met de pseudo- eindheffingen ingaande op 1 januari 2027?*
- Wat is de verwachte toename van de hoeveelheid emissieloze auto's in Zuid-Holland, in 2027?*
- In de jaarstukken van 2025 staat dat, samen met de Provincie Zeeland er 30.000 laadpalen bijkomen tot 2030. Wat is hier de impact voor het stroomnet van en is dit genoeg voor de toename aan elektrische auto's?*
- Hoeveel laadpalen in Zuid-Holland zijn er naar verwachting extra nodig, om de (evt. additionele) toename in emissieloze auto's op te kunnen vangen?*
- Wat is de verwachte toename in stroomverbruik in Zuid-Holland, wanneer deze extra laadpalen zouden worden aangesloten?*
- Kunnen al deze laadpalen worden aangesloten op het stroomnet? Of met andere woorden, is Zuid-Holland op het gebied van energieplanologie, klaar voor deze drastische veranderingen op het gebied van personenvervoer?*
- Zo niet, hebben de Zuid-Hollandse gemeente voldoende VTH capaciteit om dit probleem voor 1 juli 2026 op te lossen, in het kader van de wijzigingen in de energiewet?*

1. *Indien de Zuid-Hollandse gemeenten onvoldoende VRH capaciteit hebben om dit probleem voor 1 juni 2026 op te lossen in het kader van de wijzigingen in de energiewet, hoe verwacht GS de Zuid-Hollandse automobilist toch te kunnen faciliteren in laadgelegenheden in Zuid-Holland?*

Antwoord

In de toelichting wordt benoemd dat GS werkt met het STOMP-principe. Het doel van STOMP is om **alle** vormen van vervoer zo goed mogelijk te ondersteunen. Daarbij geldt de volgende voorkeursvolgorde: Stappen (lopen), Trappen (fietsen), Openbaar vervoer, (deel)mobilititeit en de privéauto. Deze volgorde is er omdat actieve vormen van mobiliteit (zoals lopen en fietsen) minder ruimte innemen en zorgen voor minder CO₂-uitstoot. Het stimuleren van alle vervoermiddelen in deze volgorde heeft grote voordelen in een tijd waarin het steeds drukker wordt op de weg en de mogelijkheden voor nieuwe wegen beperkt zijn. Als meer mensen gaan lopen, fietsen of het openbaar vervoer gebruiken, neemt de drukte op de wegen af.

Zoals in de [beantwoording van de technische vragen](#) aangegeven hebben wij geen signalen van gemeenten ontvangen dat de beschikbare Vergunningen Toezicht en Handhaving (VTH)-capaciteit tot knelpunten gaat leiden in de uitrol van laadpalen.

We verwachten dat de komende jaren netcongestie in grote delen van Nederland nijpender gaat worden en we niet alle palen volgens de prognose kunnen realiseren. Gedeputeerde Staten werkt daarom aan een aanpak netcongestie, waarin we ook de impact en maatregelen voor laadinfrastructuur meenemen. Diverse maatregelen die al genomen worden staan ook toegelicht in de beantwoording van de technische vragen. Netbeheerders ontwikkelen verder mogelijkheden die de plaatsing van netbewuste laadsystemen, ondanks netcongestie, mogelijk maken.

Voor het faciliteren in laadgelegenheden werkt de provincie Zuid-Holland binnen de Regionale Aanpak Laadinfrastructuur (RAL) Zuidwest (zie bijlage en [link](#)) samen met gemeenten, netbeheerders en andere partners aan de uitrol van laadinfrastructuur. Zuid-Holland is samen met Zeeland de trekker van deze aanpak. De focus in deze aanpak ligt op:

- **Personenvervoer:** Samen met gemeenten het publieke laadnetwerk opschalen en vernieuwen door professioneel contractmanagement, datagedreven plaatsing en nauwe samenwerking met de marktpartijen, zodat laadcapaciteit tijdig aansluit op de groeiende vraag. Hiervoor voert Gemeente Rotterdam een concessie uit voor het plaatsen van publieke laadpalen in 42 gemeenten in Zuidwest ondersteund door de RAL.
- **Logistiek:** Ondersteunen van bedrijventerreinen die (collectieve) laadfaciliteiten willen realiseren, en het versnellen van corridorladen door samenwerking met gemeenten, netbeheerders en marktpartijen voor een toekomstbestendig logistiek laadnetwerk.
- **Bouw:** Stimuleren van emissieloos bouwen door samenwerking tussen afdelingen en overheden te versterken, pilots te faciliteren en kennis te delen over laadinfrastructuur op bouwplaatsen en in bouwlogistiek.
- **Data:** Versterken van de datagedreven aanpak van laadinfrastructuur door het ontwikkelen en toepassen van tools, dashboards en prognoses. Zo wordt de plaatsing van laadpunten efficiënter, beter afgestemd op gebruik en netcapaciteit, en krijgen overheden, marktpartijen en inwoners beter inzicht in de laadinfrastructuur.

Vanuit het gedeelde belang van voldoende laadinfrastructuur, maar ook de verdere energietransitie werken we binnen de RAL Zuidwest en de Nationaal Agenda Laadinfrastructuur (NAL) met o.a. de netbeheerders en marktpartijen samen. We werken o.a. aan alternatieve en ondersteunende maatregelen om netcongestie te beperken. Voorbeelden hiervan zijn netbewust



laden, het sturen van de laadvraag met een gecoördineerde aanpak en het helpen realiseren van laadpleinen met meerdere laadpunten op één netaansluiting.

Den Haag, 9 juni 2026

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,
secretaris, plv. voorzitter,

drs. M.J.A. van Bijnen MBA M.E. van Leeuwen

Bijlage

1. Regionale Aanpak Laadinfrastructuur Zuidwest 2026-2027