

Gemeenteraad Harderwijk
t.a.v. raadsfractie D66
Postbus 149
3840 AC HARDERWIJK

datum: 4 maart 2026
ons kenmerk: 02430000246501 / 02430000851499
uw brief van: 5 februari 2026
uw kenmerk:
onderwerp: Beantwoording schriftelijke vragen van D66 over Kosten openbare laadpalen

Geachte meneer Melkert,

Op 5 februari 2026 heeft u schriftelijke vragen ex artikel 32 van de Organisatieverordening gesteld over de kosten van elektrisch laden bij openbare laadpalen in Harderwijk. Met deze brief geven we antwoord op uw vragen.

Vraag 1:

Welke invloed heeft de gemeente op de prijsniveaus van de openbare laadpalen?

Antwoord 1:

Wij hebben geen directe invloed op de prijsniveaus van de openbare laadpalen. Exploitanten bepalen zelf hun prijzen.

We hanteren een open marktmodel voor het plaatsen van laadpalen. Dat betekent dat meerdere laadpaalexploitanten laadpalen mogen plaatsen in Harderwijk. Op die manier ontstaat concurrentie en hebben we indirect wel invloed op de prijsniveaus. Door laadpaalexploitanten die een goedkoper tarief hanteren aan te trekken en toe te laten in Harderwijk verwachten we dat de laadprijs lager wordt. En bieden we inwoners de kans om te kiezen tussen verschillende laadpaalexploitanten, met elk hun eigen voorwaarden en tarieven.

Overigens: het laadtarief van de laadexploitant is één, maar ook laadpasaanbieders brengen kosten in rekening. Zo kan het voorkomen dat het laadtarief in een buurgemeente lager is, maar geldt dat lage tarief alleen in combinatie met een laadpas van een bepaalde aanbieder. Op de prijzen die laadpasaanbieders in rekening brengen hebben we geen invloed.

organisatie eenheid: Team Ruimtelijk Beleid
behandeld door: W. van Blijderveen
telefoonnummer: 0341 411 393
bijlage(n): geen

Havendam 56
Correspondentieadres:
Postbus 149
3840 AC Harderwijk
T 0341 411 911
E info@harderwijk.nl
W harderwijk.nl
B NL44 BNGH 0285 0033 13

Vraag 2:

Werkt de gemeente samen door een consessiegebied te vormen? Waarom wel/niet?

Antwoord 2:

Verschillende buurgemeenten zijn aangesloten bij de provinciale concessie. Wij hebben deelname overwogen. Uiteindelijk is besloten de regie in eigen hand te houden. Daarom zijn we bewust niet ingestapt in de provinciale concessie.

Werken met een open marktmodel geeft ons gelegenheid om proactiever en laagdrempeliger en zodoende meer, sneller en gemakkelijker laadpalen te plaatsen, zonder dat we gebonden zijn aan specifieke contractvoorwaarden en leveranciers. Ook is er meer ruimte voor maatwerk. En kost het plaatsen van laadpalen en toebehoren de gemeente niets. Op deze manier is het gelukt om in vijf jaar tijd bijna 800 laadpunten extra te creëren (openbaar en semi-openbaar). In buurgemeenten is dit aantal beduidend minder snel toegenomen met gemiddeld zo'n 300 extra laadpunten in dezelfde periode.¹

Hoewel een regionaal concessiemodel schaalvoordelen oplevert, brengt het ook risico's van starheid, ontbreken van concurrentie en marktwerking, extra werkdruk en beperkte gemeentelijke zeggenschap met zich mee. Ook is het niet mogelijk om tussentijds uit de concessie te stappen als we dat zouden willen. Verder hebben de concessieafspraken over het laadtarief hun doorwerking op de vergoedingen die onderaannemers krijgen. We vinden het belangrijk dat die vergoedingen ook marktconform zijn. Het risico op onderbetaling is bij de bestaande concessie, in onze ogen, te reëel.

Alles afwegende hebben we in 2022 besloten het open marktmodel dat we toen al hanteerden verder uit te werken en te optimaliseren.

Vraag 3:

Hoe wenselijk acht het college het dat de gemeente Harderwijk duurder is dan omliggende gemeenten?

Antwoord 3:

Dat laden in Harderwijk duurder is dan in buurgemeenten vinden we uiteraard jammer. Echter, zoals in antwoord 2 al geduid, vonden we bij de start van de concessie de voordelen van het open marktmodel dat we hanteren zwaarder wegen dan het risico op een hoger laadtarief. Het belangrijkste voordeel is dat er meer en sneller laadpalen geplaatst kunnen worden in Harderwijk.

Specifiek op de wenselijkheid qua tarifiering vinden we het overigens niet in de eerste plaats van belang dat de laadtarieven in Harderwijk concurrerend zijn met de tarieven in buurgemeenten. We vinden het belangrijker dat de laadtarieven in Harderwijk zodanig zijn dat Harderwijkers verleid worden om hun benzine- of dieselauto in te wisselen voor een elektrisch voertuig.

In Harderwijk staan nu hoofdzakelijk laadpalen van exploitanten die een vrij hoog tarief hanteren. De achterliggende maanden hebben we enkele nieuwe exploitanten die een lager tarief hanteren toegelaten. We verwachten dat hierdoor in de komende periode meer marktwerking ontstaat.

¹ bron: Rijksdienst voor Ondernemend Nederland, databank laadinfrastructuur

De meeste omliggende gemeenten doen wel mee met de provinciale concessie. Bij de aanbesteding van de concessie is een prijsafsprake gemaakt die inmiddels beneden markttarief ligt. De bestaande concessie loopt in 2027 af. Bij een eventuele nieuwe concessie zal het laadtarief marktconform zijn. Het verschil qua tarieven zal daardoor kleiner worden of hopelijk geheel wegvallen.

Vraag 4:

Verwacht het college dat dit een belemmering kan zijn voor de eigen ambities? Waarom wel of waarom niet?

Antwoord 4:

Het gegeven dat laden in Harderwijk (tot op heden) relatief duur is zien we inderdaad als belemmering om elektrisch rijden te bevorderen. Tegelijkertijd hebben we recent partijen aangehaakt die een lager laadtarief hanteren. Door nieuwe laadpalen van deze partijen toe te staan in Harderwijk ontstaat meer concurrentie en krijgen Harderwijkers en Hierdenaren de mogelijkheid om goedkoper te laden.

Vraag 5:

We lopen richting het einde van de collegetermijn. Wat is momenteel de stand van zaken omtrent het ophogen van het aantal snelladers bij de (wijk)winkelcentra?

Antwoord 5:

Al in 2022 is overeenstemming bereikt voor het plaatsen van snelladers bij de winkelcentra Tweelingstad, Stadsweiden en Drielanden (zijde Horsterhout). In 2024 volgde winkelcentrum Stadsdennen. In 2025 is goedkeuring gegeven voor een extra snellader bij winkelcentrum Drielanden (zijde Tonselsedreef).

De snellader bij winkelcentrum Stadsdennen is in 2024 geplaatst. De laadpaalexploitanten wachten nog op de netbeheerder voor het toekennen van transportcapaciteit. Pas daarna kunnen de andere snelladers geplaatst worden. De snellader bij winkelcentrum Tweelingstad wordt naar verwachting in april 2026 geplaatst. Van de andere snelladers is nog niet bekend hoe lang de realisatie op zich laat wachten.

Verder zijn er diverse snelladers aanwezig op particuliere terreinen. Bijvoorbeeld bij het foodcourt aan de Boekhorstlaan (waar Tesla zelfs sprak van een wereldprimeur), aan de Knardijk-West en bij diverse tankstations.

Vraag 6:

Welke acties zijn er uitgezet, eventueel in samenwerking met provincie en/of buurgemeenten, om het netwerk uit te breiden?

Antwoord 6:

Samen met laadpaalexploitanten bekijken we wat geschikte locaties zijn om extra snelladers te plaatsen. De meest geschikte locaties zijn of worden inmiddels al voorzien van een snellader.

Vraag 7:

Het college had ook de ambitie om de laadinfrastructuur voor logistiek op onze bedrijventerreinen in beeld te brengen. Wat is daarvan op dit moment de stand van zaken? Welke acties zijn er uitgezet en wat volgt er nog?

Antwoord 7:

We werken aan de uitwerking van het onderdeel duurzame mobiliteit van het omgevingsprogramma Bouw en Infrastructuur (voorheen 'laadvisie'). Deze inventarisatie en de daaruitvolgende acties zullen hier een onderdeel van zijn. Ondertussen zijn we al bezig met het aanleggen van een energiehub voor het laden van vrachtwagens aan de Zonneweide.

Vraag 8:

In het verleden vroeg D66 al aandacht om ook het thuisladen te vergemakkelijken, onder andere via kabelgoten/matten. Wat is op het moment de stand van zaken omtrent de laadvisie en welke stappen heeft het college gezet om thuisladen te vergemakkelijken?

Antwoord 8:

De uitwerking van het programmaonderdeel Duurzame mobiliteit heeft helaas vertraging opgelopen. Dit heeft te maken met personele omstandigheden (ziekte). We streven ernaar om het programmaonderdeel in Q2 2026 gereed te hebben.

Zoals eerder aangegeven zijn verlengde private aansluitingen niet toegestaan in Harderwijk. Onder deze noemer vallen alle methoden om vanaf een eigen stroompunt een auto die in de openbare ruimte geparkeerd staat op te laden. In plaats daarvan zijn we laagdrempelig in het toestaan van extra laadpalen. Voor het bijplaatsen van extra laadpalen hoeft in Harderwijk bijvoorbeeld niet getoetst te worden aan allerlei verbruiks- en afstandscriteria. Door deze werkwijze ontstaat een dicht netwerk van laadpalen. Bovendien hebben we de achterliggende twee jaar overeenkomsten gesloten met meerdere laadpaalexploitanten. Inwoners kunnen zelf kiezen welke laadpaalexploitant hun voorkeur heeft. Op die manier ontstaat meer concurrentie, bijvoorbeeld qua prijs, en meer keuzevrijheid.

Wij gaan ervan uit dat wij hiermee uw vragen hebben beantwoord. Mocht u toch nog vragen hebben, dan kunt u contact opnemen met de heer M.N. Struwe van Team Ruimtelijk Beleid via m.struwe@harderwijk.nl of telefoonnummer 0341 411 911.

Met vriendelijke groet,

Burgemeester en wethouders van Harderwijk,

de heer M. Krijgsman
locosecretaris

de heer J. Joon
burgemeester