Aan de leden van de raad

Datum	: 13 oktober 2026
Zaaknummer	: 5303194
Contactpersoon	: Dimitri Drijver
Telefoonnummer	: 026 377

Onderwerp: Schriftelijke vragen art. 44 Rvo over Beleid en uitvoering laadpalen in de openbare ruimte

Geachte voorzitter en leden,

Het raadslid Wiggers van de fractie Burgerbelang Arnhem heeft ons per brief, ingekomen 14 september 2026, schriftelijk vragen gesteld op grond van artikel 44 van het Reglement van Orde voor de Politieke Avond van de gemeente Arnhem over beleid en uitvoering laadpalen in de openbare ruimte.

Ter beantwoording van deze vragen delen wij u het volgende mee.

1. *Om te bevorderen dat inwoners ook zonder oplaadmogelijkheid op eigen erf op een fatsoenlijke manier hun elektrische auto kunnen opladen is het in onze visie belangrijk dat voldoende oplaadmogelijkheden in de openbare ruimte worden aangeboden. Nu de gemeente Arnhem in 1990 haar energiebedrijf heeft verkocht mag het niet inhouden dat inwoners zijn overgeleverd aan de markt die toevallig in haar/zijn straat/omgeving een laadpaal voor elektrische auto's plaatst. Wij vinden dat de gemeente de regie dient te houden als het gaat om toewijzing van ruimte om laadpalen te plaatsen en het gebruik ervan. Leveringszekerheid en één prijs zijn de belangrijkste indicatoren. De gemeente houdt hierop toezicht, maar ook op het gebruik van oplaadplaatsen, waarbij oneigenlijk gebruik – dus parkeren zonder opladen – leidt tot een naheffingsaanslag van de gemeente. Deelt uw college onze visie zoals hierboven is verwoord?*

   Wij delen deze visie. De gemeente heeft daarom al sinds 2019 regels voor het plaatsen van laadpalen ten behoeve van het laden van elektrische voertuigen opgenomen in beleid. Zie ook het antwoord op vraag 2.

2. *Heeft u eenduidig beleid vastgesteld ten aanzien van het "uitrollen" van mogelijkheden om elektrische auto's op te laden? Zo nee, waarom nog niet?*

   Arnhem heeft de ontwikkeling van laadinfrastructuur sinds 2019 stapsgewijs in beleid vastgelegd. In 2019 is in het beleidsplan "New Energy made in Arnhem (NEmiA) 2020-2030" elektrisch vervoer onderdeel gemaakt van de verduurzaming van mobiliteit, met als concrete

doelen 1.000 openbare laadpunten en 20 snellaadpunten in 2023 en 6.000 laadpunten en 100 snellaadpunten in 2030.

In 2021 zijn deze ambities uitgewerkt in het Uitvoeringskader Elektrisch Laden in Arnhem, waarin is vastgelegd hoeveel laadvoorzieningen nodig zijn, waar en op welke wijze deze worden geplaatst en hoe daarbij met de openbare ruimte wordt omgegaan.
Vervolgens is laadinfrastructuur in maart 2025 onderdeel geworden van het vastgestelde Duurzaam Mobiliteitsplan. In september 2025 is nog aanvullend de Laadstrategie bouwen en logistiek – Opladen voor 2030 vastgesteld, met daarin een aanpak om voldoende laad- en snellaadmogelijkheden voor emissievrije vrachtwagens en bouwmachines te realiseren.

3. *Op Elderveld doet zich voor dat vier openbare laadpalen van twee van de firma's zijn Allego en Vattenfall. De twee van Allego zijn met bebording gekenmerkt als laadpalen met bijbehorende restricties. De twee van Vattenfall niet. Dat betekent dat de "Allego-parkeerplaatsen" zijn voorbehouden aan ladende voertuigen en die van Vattenfall niet. Daar wordt dan ook nu willekeurig geparkeerd. Nu viel ons op dat Allego een behoorlijk hoger tarief hanteert dan Vattenfall. Dat vinden wij onwenselijk. Het betekent in de huidige situatie dat de gemeente een "beschermde status" verleent aan de parkeerplaatsen van Allego en niet aan die van de goedkopere concurrent Vattenfall. Ook dat vinden wij onwenselijk. Bent u bereid snel een eenduidige benadering en vergunningverlening toe te staan?*

   Er zijn meerdere contracten van toepassing op de laadpalen in Arnhem, met ook verschillende aanbieders (Charging Point Operators CPO's), tarieven en regels. Bij oudere concessies is wel een reservering van de parkeerplekken geëist, terwijl wij als gemeente tegenwoordig bij nieuwe aanbestedingen deze eis niet meer voorschrijven. Dat betekent dat gereserveerde plekken zullen uitfaseren zodra de betreffende concessieperiode afloopt. Bij vernieuwing van bestaande concessies wordt voorgeschreven dat er geen parkeerplekken meer worden gereserveerd.
   Voor tarieven geldt dat het uitschrijven van concessies onderhevig is aan marktwerking. Bij elke uit te schrijven concessie wordt het aan te bieden laadtarief beïnvloed door diverse factoren: actuele elektriciteitsprijzen, energiebelastingen, materiaalkosten, installatiekosten, looptijd van de concessie en aantal laadpalen in de concessie. Al deze factoren hebben invloed op het tarief dat een CPO op dat moment kan aanbieden. Dit betekent dat tarieven zullen blijven verschillen in de toekomst.

4. *Als u zou vinden dat slechts twee van de vier naast elkaar gelegen parkeerplaatsen een beschermde laadstatus zouden moeten krijgen, om niet al te veel parkeerplaatsen te onttrekken aan de algemene toegankelijkheid, dan zou het evenredig verdeeld moeten zijn. Doet u dat niet, maakt de gemeente zich schuldig aan bevoordeling van één commerciële partij en benadeelt een andere partij die ook nog eens een voordeliger tarief voor de burgers hanteert.*

Zoals bij de beantwoording onder vraag 3 aangegeven is, is het huidige beleid dat bij vernieuwing van laadpaalconcessie de eis van reserveren van parkeerplekken wordt losgelaten. Gereserveerde parkeerplekken bij laadpalen zullen daarmee vanzelf in de loop van de tijd uitfaseren.

5. *U stelt voor laadpalen ruimte beschikbaar. Over het algemeen betekent dit, dat een gebruiker van de openbare ruimte daarvoor een redelijke vergoeding moet betalen. Is dat ook hier het geval en welke basis ligt aan deze vergoeding ten grondslag?*

Er wordt geen vergoeding voor het gebruik van de openbare ruimte gevraagd aan CPO's die laadpalen plaatsen en/of exploiteren. Dit wordt niet gedaan, omdat de CPO's alle kosten dragen voor het realiseren, beheren en exploiteren van de laadpalen. Deze activiteiten van de CPO's dragen daarmee direct bij aan onze duurzaamheidsdoelstellingen om voldoende laadinfrastructuur voor onze inwoners te realiseren. Wanneer wel een vergoeding zou worden gevraagd voor het gebruik van de openbare ruimte, zou dit leiden tot meer kosten voor de CPO, wat ook hogere laadtarieven zou betekenen voor de eindgebruiker van de laadpaal. Dat vinden wij onwenselijk.

Hoogachtend,
het college van burgemeester en wethouders van Arnhem,
de secretaris, de burgemeester,

P. Sennema A. Marcouch