

Fractie POV

UW BRIEF VAN
8 juli 2026

UW KENMERK

ONS KENMERK
2918237 / 2920208

DATUM
13 augustus 2026

BEHANDELD DOOR

BEZOEKADRES
Paul Krugerstraat 1

TELEFOON

BIJLAGEN

ONDERWERP
Beantwoording art 34 RvO vragen POV Laadpalen

Geachte fractie,

Naar aanleiding van de door uw fractie op 8 juli 2026 ingediende vragen ex artikel 34 RvO informeren wij u als volgt.

Uw inleiding

Er komen steeds meer auto's die elektriciteit moeten kunnen laden, en naast de automobilisten die een laadpaal aan huis hebben, zijn er veel mensen die afhankelijk zijn van openbare laadpalen. Bijvoorbeeld bewoners van appartementen zijn volledig aangewezen op openbare laadpalen. Gezien de stevige groei naar deze voorziening, is een daadkrachtig beleid nodig, waarbij de Gemeente een faciliterende rol kent. De POV heeft zich georiënteerd op dit beleidspunt en naar aanleiding daarvan de volgende vragen aan uw college.

Vraag 1

Er zijn signalen dat meerdere openbare laadpalen van AgriGo in de binnenstad langdurig buiten gebruik zijn door storingen. Daardoor is het aantal feitelijk beschikbare laadpunten lager dan waarop bewoners en bezoekers mogen rekenen.

- a. Is het college bekend met deze situatie?
- b. Zijn er, en zo ja: welke, afspraken zijn met AgriGo gemaakt over maximale hersteltijden bij storingen?
- c. Welke mogelijkheden heeft de gemeente om de exploitant aan te spreken of te verplichten defecte laadpalen binnen een redelijke termijn weer operationeel te maken?

Ons antwoord

- a. Per 1 januari 2026 is AgriGo overgestapt naar ander netwerk voor de verwerking van laadpassen. Door migratieproblemen kunnen momenteel nog niet alle laadpassen worden gebruikt. Het merendeel van de laadpassen, waaronder die van grote energieleveranciers, functioneert zonder problemen. Voor enkele aanbieders zijn de passen nog niet volledig operationeel. AgriGo heeft aangegeven dat in de loop van juli alle laadpassen weer gebruikt kunnen worden bij haar laadpalen. Tot die tijd

kunnen gebruikers laden via de QR-code die op de laadpaal is aangebracht. Er is geen sprake van langdurige storingen. Wel is één snellaadpaal bij winkelcentrum Paauwenburg buiten werking. Deze wordt vervangen. Omdat dit een snellader betreft is dit complexer en duurt dit langer dan een reguliere laadpaal.

- b. Over de hersteltijden bij storingen zijn geen concrete afspraken gemaakt. AgriGo is een betrouwbare partner met name op het gebied van service. Storingen worden snel en adequaat opgelost. Vanuit de gebruikers krijgt de gemeente daar ook geen klachten over.
- c. Er is in de afgelopen jaren geen aanleiding geweest om AgriGo aan te spreken over langdurige storingen. Storingen worden snel en adequaat opgepakt en het contact met AgriGo is zeer goed.

Vraag 2

Niet voor alle laadplaatsen is een verkeersbesluit genomen. Daardoor kunnen ook niet elektrische auto's op deze plaatsen parkeren en kan handhaving niet optreden. Volgens informatie van handhaving uit januari 2026 werkt de afdeling Verkeer aan een overzicht van laadplaatsen waarvoor nog een verkeersbesluit ontbreekt.

- a. Is dit overzicht inmiddels gereed?
- b. Zo nee, wanneer verwacht het college dit gereed te hebben?
- c. Is het college bereid ervoor te zorgen dat vóór 1 september a.s. voor alle ontbrekende locaties de benodigde verkeersbesluiten in procedure worden gebracht?
- d. Vanaf welk moment kan vervolgens weer worden gehandhaafd op deze parkeerplaatsen?

Ons antwoord

- a. Het overzicht waaraan u refereert is nog niet gereed.
- b. De verwachting is dat het overzicht in september gereed is.
- c. Voor de locaties waarvoor nog geen verkeersbesluit is genomen, wordt de benodigde procedure gestart. Hierop vormen het centrum van Vlissingen en Oost-Souburg een uitzondering. In deze gebieden wordt, overeenkomstig de Beleidsregels Openbare Laadinfrastructuur 2024, voor nieuwe laadlocaties geen verkeersbesluit genomen vanwege de hoge parkeerdruk.
- d. Wanneer er een verkeersbesluit is genomen zal deze worden gepubliceerd en gelden de wettelijke termijnen. Na publicatie geldt een termijn van 6 weken voor het indienen van een bezwaar. Wanneer er bezwaar wordt ingediend zal er vertraging optreden.

Vraag 3

Vlissingen hanteert een open marktmodel voor openbare laadpalen. In de praktijk heeft AgriGo echter een zeer dominante positie. Gebruikers betalen momenteel circa € 0,51 per kWh, terwijl bij andere aanbieders tarieven van ongeveer € 0,30 per kWh voorkomen (zoals bijvoorbeeld Equans).

- a. Wanneer loopt de huidige overeenkomst of concessie met AgriGo af?
- b. Heeft de gemeente tijdens de looptijd van deze overeenkomst mogelijkheden om invloed uit te oefenen op de gehanteerde tarieven?
- c. Is het college bereid bij een volgende aanbesteding of concessie ook betaalbaarheid en concurrerende tarieven als gunningsvoorwaarde mee te nemen?

Ons antwoord

- a. De overeenkomst met AgriGo voor het plaatsen van laadpalen is beëindigd. Voor de reeds geplaatste laadpalen geldt nog wel een exploitatieovereenkomst.
- b. Helaas is er geen mogelijkheid om tijdens de looptijd van een overeenkomst afspraken te maken over laadtarieven.

- c. Vlissingen heeft zich vorig jaar aangesloten bij de collectieve concessie voor publieke laadinfrastructuur van de provincies Zeeland en Zuid-Holland, waarbij de gemeente Rotterdam penvoerder is. Binnen deze aanbesteding wordt gegund op basis van de beste prijs-kwaliteitverhouding: de aangeboden laadprijs telt voor 30% mee en kwaliteit voor 70%. Voor de aangeboden laadprijzen zijn aan de voorkant marktconforme bandbreedtes vastgesteld. Het laadtarief kan tijdens de concessie alleen worden aangepast volgens vooraf bepaalde indexaties. Betaalbaarheid en concurrerende tarieven zijn daarmee al nadrukkelijk onderdeel van de komende concessie.
- De aanbesteding is in september vorig jaar gepubliceerd. Er is door een marktpartij bezwaar aangetekend en inmiddels is dit bezwaar behandeld in een kort geding en een hoger beroep. Tijdens het kort geding heeft de aanbestedende dienst (gemeente Rotterdam, namens alle deelnemende gemeenten) op alle punten gelijk gekregen. Uiterlijk 29 juli ontvangt de aanbestedende dienst ook de uitspraak van het hoger beroep. Door dit bezwaar en het traject daaropvolgend heeft de aanbesteding meerdere maanden vertraging opgelopen. Wanneer de aanbestedende dienst ook in het hoger beroep gelijk krijgt, zal de concessie eind augustus definitief gegund worden.

Vraag 4

Twee laadplaatsen in de binnenstad zijn door ernstige overlast van spreeuwen nauwelijks bruikbaar. Het college heeft eerder maatregelen tegen deze overlast aangekondigd, maar de situatie bestaat nog steeds. Verzoeken om de laadpalen te verplaatsen worden over en weer verwezen tussen exploitant en gemeente.

- Wie is uiteindelijk bevoegd om te besluiten tot verplaatsing van openbare laadpalen: de gemeente, de exploitant of beide gezamenlijk?
- Is het college bereid mee te werken aan verplaatsing van deze laadpalen?
- Zo nee, waarom niet?

Ons antwoord

- Wanneer een laadpaal verplaatst wordt gebeurt dit in overleg met de exploitant. Wanneer het initiatief vanuit de gemeente komt moet in principe de gemeente de kosten dragen voor het verplaatsen.
- Vanuit AgriGo is aangegeven dat de laadpaal goed wordt gebruikt. Er is vanuit AgriGo geen noodzaak om deze te verplaatsen.
- Zie antwoord b.

Vraag 5

Het aantal elektrische auto's groeit en tijdens het toeristenseizoen neemt de druk op de beschikbare laadplaatsen nog verder toe.

- Heeft het college inzicht in de bezettingsgraad van de openbare laadpalen in de binnenstad?
- Acht het college de huidige capaciteit toereikend?
- Is het college bereid te onderzoeken of uitbreiding van het aantal openbare laadplaatsen in de binnenstad noodzakelijk is en, indien dat het geval blijkt, deze uitbreiding te realiseren?

Ons antwoord

- Ja, we hebben inzicht in het aantal transacties en het gebruik van een laadpaal.
- De huidige capaciteit wordt over het algemeen als toereikend beschouwd. Alleen in de omgeving van het Spuikom is sprake van een hogere laaddruk. Hoewel uitbreiding daar wenselijk kan zijn, maken de huidige gebieds- en bouwontwikkelingen dit op dit moment niet mogelijk. Eind van dit jaar worden er in de Machinefabriek 44 nieuwe laadpunten gerealiseerd. Deze zijn voor iedereen beschikbaar.

c. Zie antwoord c.

Vraag 6

Beschikt de gemeente over periodieke gegevens over de beschikbaarheid, storingen, bezettingsgraad en het gebruik van de openbare laadpalen? Zo ja, is het college bereid deze gegevens met de raad te delen? Zo nee, hoe kan de raad dan beoordelen of het huidige laadpalenbeleid effectief is?

Ons antwoord

Vanuit AgriGo hebben we inzicht in het aantal transacties en het gebruik van een laadpaal. We hebben geen inzicht in het aantal storingen. Zoals in vraag 1 aangegeven zijn er geen afspraken met AgriGo over storingen omdat daar ook geen behoefte voor is geweest en we daar geen meldingen van gebruikers over ontvangen. Indien de raad daar behoefte aan heeft, kan het college de beschikbare gegevens delen, echter in de nieuwe concessie wordt voornamelijk geplaatst op basis van datagestuurde analyses. Uiteraard kunnen inwoners nog steeds een laadpaal aanvragen zoals ze gewend zijn maar dat zou niet nodig moeten zijn aangezien door middel van datagestuurde analyses er tijdig nieuwe laadpalen geplaatst worden. Daarmee wordt actief ingespeeld op de toenemende behoefte.

Vraag 7

Klopt het dat is gecommuniceerd tijdens de inspraak over parkeerbeleid dat er geen extra laadpalen worden geplaatst omdat dit te veel bezwaarschriften zou veroorzaken?

Ons antwoord

Dat is niet correct. Er is gecommuniceerd dat er geen verkeersbesluiten worden gemaakt voor laadpalen in het centrum van Vlissingen.

Vraag 8

Als de mogelijke bezwaarschriften, en de uitspraken van de bezwarencommissie hierop al op voorhand een belemmering vormen, hoe denkt u dan aan de groeiende vraag naar openbare laadpalen te kunnen voldoen?

Ons antwoord

Wij zien geen belemmeringen omdat het aantal bezwaarschriften minimaal is. Naarmate het aandeel elektrische voertuigen verder toeneemt, zal ook de behoefte aan openbare laadinfrastructuur groeien. Het college verwacht dat op langere termijn elektrische voertuigen een steeds dominantere positie innemen, waardoor een aparte reservering van parkeerplaatsen voor laadvoorzieningen mogelijk minder noodzakelijk wordt. Daarnaast wordt in de nieuwe concessie voornamelijk geplaatst op basis van datagestuurde analyses. Uiteraard kunnen inwoners nog steeds een laadpaal aanvragen zoals ze gewend zijn maar dat zou niet nodig moeten zijn aangezien door middel van datagestuurde analyses er tijdig nieuwe laadpalen geplaatst worden. Daarmee wordt actief ingespeeld op de toenemende behoefte.

Wij gaan ervan uit u hiermee in voldoende mate te hebben ingelicht.

Hoogachtend,

burgemeester en wethouders van Vlissingen,
de secretaris, de burgemeester,

The image shows two handwritten signatures in blue ink. The signature on the left is 'R.D.A. Wiskerke' and the signature on the right is 'A.R.B. van den Tillaar'.

drs. R.D.A. Wiskerke drs. A.R.B. van den Tillaar