

Makkelijker thuisladen op straat

Initiatiefvoorstel (ex. art. 37 Reglement van Orde), Dordrecht, 1 juli 2025



Foto © : Klarjet Bolle

Alexander Kuhlmann
Dordtse VVD

Paul den Hartog
GroenLinks Dordrecht

Jan-Willem Winger
Beter Voor Dordt

Albert Klerk
CDA Dordrecht

Samenvatting.

Met dit initiatiefvoorstel willen we het makkelijker maken voor Dordtenaren om hun auto op te laden op straat met stroom vanuit huis. Thuisladen op straat, in beleidstaal: ‘verlengd privaat laden’ moet makkelijker worden. We stellen daarom voor om de Algemene plaatselijke verordening Dordrecht (APV Dordrecht) aan te passen zodat thuisladen op straat vergunningsvrij wordt.

Eerdere aandacht vanuit de raad.

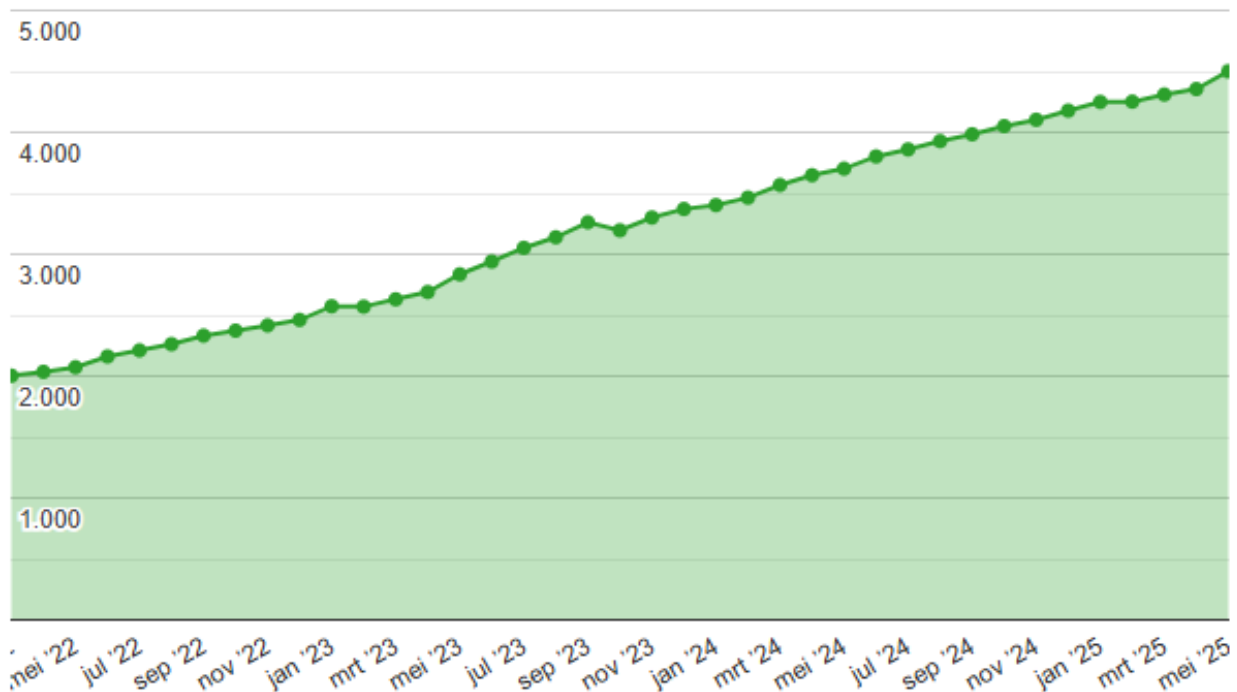
Meerdere partijen in de Dordtse gemeenteraad hebben eerder aandacht gevraagd voor het laden van elektrische auto's. Zo heeft de Dordtse VVD in de commissievergadering van 12 september 2023 vragen gesteld over de hoge kosten bij de openbare laadpalen.¹ Beter Voor Dordt heeft in de raadsvergadering van 7 november 2023 met een motie verzocht om een proef te starten met kabelgoottegels en laadarmen.² GroenLinks Dordrecht heeft op 31 januari 2025 schriftelijke vragen gesteld over de huidige regels waardoor verreweg de meeste inwoners niet in aanmerking komen voor een vergunning voor thuisladen op straat.³ Deze vragen zijn beeldvormend besproken in de commissievergadering van 6 mei 2025. Andere partijen in de gemeenteraad –waaronder CDA Dordrecht– hebben ook op verschillende momenten aandacht gevraagd voor dit onderwerp.

Groeiend aantal elektrische auto's in Dordrecht.

In de afgelopen jaren is het aantal elektrische auto's steeds toegenomen in Dordrecht, en het ligt in de lijn der verwachting dat die trend zal aanhouden.⁴

Aantal elektrische auto's in de gemeente Dordrecht

Er zijn 4.501 elektrische auto's in mei 2025 in de gemeente Dordrecht.



¹ <https://www.rtvddordrecht.nl/nieuws/auto-opladen-in-dordrecht-veel-duurder-dan-in-amsterdam-en-rotterdam>

² <https://raad.dordrecht.nl/Documenten/M6-Beter-Voor-Dordt-Proef-Kabelgoottegels-en-Laadarmen-Verworpen.pdf>

³ <https://raad.dordrecht.nl/Documenten/Artikel-40-vragen-GL-Verlengde-private-aansluiting-1.pdf>

⁴ https://allecijfers.nl/gemeente/dordrecht/#elektrische_autos

Thuisladen is financieel aantrekkelijk en vermindert netcongestie.

Het opladen van je auto met stroom vanuit huis is voor veel inwoners goedkoper dan laden bij een openbare laadpaal. Dat geldt al helemaal voor de groeiende groep inwoners met zelfstroom: zelf stroom opwekken met bijvoorbeeld zonnepanelen.



Wanneer inwoners thuisladen, dan vermindert dit de druk op het openbare elektriciteitsnetwerk. Het mes snijdt hierbij aan twee kanten. De aan huis opgewekte stroom van bijvoorbeeld zonnepanelen hoeft niet het openbare net in te worden gestuurd, en de stroombehoefte vanwege het laden van de auto legt in deze situatie geen druk op het openbare net.

Thuisladen op straat is efficiënter in ruimtegebruik dan openbare laadpalen.

Een nadeel van openbare laadpalen is dat deze in veel gevallen worden gecombineerd met parkeerplaatsen die exclusief zijn gereserveerd voor elektrische auto's die worden opgeladen. Dit is natuurlijk logisch vanuit het perspectief van de elektrische rijder. Het wekt ergernis op wanneer je op zoek bent naar een schaarse laadplek, en die wordt bezet door een geparkeerde benzineauto, of door een elektrische auto die niet staat te laden.

Omgekeerd is het voor eigenaren van benzineauto's ook ergerniswekkend wanneer zij op zoek zijn naar een schaarse parkeerplek, en zien dat er lege plekken zijn waar zij niet mogen parkeren omdat deze exclusief zijn gereserveerd voor elektrische auto's.

Als de groei van het aantal elektrische auto's alleen wordt beantwoord door een toename van het aantal openbare laadpalen, dan zullen deze ergernissen niet afnemen.

Bij thuisladen op straat (in beleidstaal: 'verlengd privaat laden') worden openbare parkeerplekken niet exclusief geclaimd voor één specifiek doel. De schaarse parkeerplekken kunnen op deze manier flexibel worden gebruikt voor alle soorten auto's. Dezelfde parkeerplek kan de ene keer worden gebruikt voor thuisladen op straat, en de andere keer voor het parkeren van een benzineauto. Op deze manier kan het beperkte aantal parkeerplaatsen het meest efficiënt worden ingezet.

Openbare laadpalen blijven in behoefte voorzien.

Dit initiatiefvoorstel moet niet worden gelezen als een voorstel tegen openbare laadpalen. Openbare laadpalen zullen altijd een rol blijven spelen zolang er elektrische auto's in Dordrecht zijn. Voor bezoekers van buiten onze stad is het belangrijk dat zij hun elektrische auto kunnen opladen bij een openbare laadpaal. Er is ook een groep bewoners voor wie thuisladen op straat geen optie is. Denk bijvoorbeeld aan bewoners die midden in een voetgangersgebied wonen, zoals delen van de Voorstraat waar niet mag worden geparkeerd, of bewoners van hoge flat zonder eigen parkeergelegenheid. Voor deze groepen zullen openbare laadpalen nodig blijven.

De gemiddelde elektrische rijder laadt één à twee keer per week en zijn/haar auto is in 4,5 – 13 uur opgeladen (11 – 3,7Kw). Elke elektrische auto die kan thuisladen op straat scheelt weer voor de druk op de openbare laadpalen. Dordrecht is in onze ogen gebaat bij openbare laadpalen én bij meer ruimte voor thuisladen op straat.

De tegenargumenten van thuisladen op straat zijn beperkt.

In de commissievergadering van 6 mei 2025 werd namens het college door de ambtelijke organisatie gezegd dat er drie nadelen verbonden zijn aan thuisladen op straat.

Tegenargument 1 'Juridische onzekerheden'

Volgens het college kan het ruimer toestaan van thuisladen op straat leiden tot juridische onzekerheden. Dit werd toegelicht door te stellen dat een laadkabel in de openbare ruimte struikelgevaar en andere risico's kan opleveren, en dat dat de juridische vraag oproept wie er aansprakelijk is voor de eventuele schade die zou kunnen ontstaan uit deze risico's. Volgens ons hoeft een laadkabel in de openbare ruimte niet te leiden juridische onzekerheden. Fietsen, plantenbakken en uitstallingen mogen al jarenlang vergunningsvrij in de openbare ruimte worden geplaatst, zonder dat dit tot juridische onzekerheden leidt over aansprakelijkheid. Wij zien geen aanleiding waarom dit voor een laadkabel wezenlijk anders zou zijn.

Tegenargument 2 Claimgedrag bij parkeerplaatsen

Volgens het college zou het ruimer toestaan van thuisladen op straat kunnen leiden tot claimgedrag bij openbare parkeerplaatsen. Wij onderstrepen dat iedereen zijn auto mag parkeren op een openbare parkeerplaats. De één heeft niet meer rechten op een openbare parkeerplaats dan een ander. Natuurlijk zijn er sommige mensen die een bepaalde openbare parkeerplaats ten onrechte beschouwen als 'hun' parkeerplaats. Dit claimgedrag van sommige mensen is van alle tijden. Wij verwachten niet dat de groep 'claimers' wezenlijk van omvang zal veranderen wanneer thuisladen op straat makkelijker wordt. Verreweg de meeste inwoners zijn pragmatisch, en weten goed dat iedereen mag parkeren op een openbare parkeerplaats. Er zijn verschillende situaties waarbij je graag vlakbij je huis wil parkeren: bijvoorbeeld bij het inladen van je camper, wanneer je je auto wil wassen met je tuinslang, of wanneer je wil thuisladen op straat. In al die situaties heb je niet meer recht op een openbare parkeerplek dan ieder ander.

Tegenargument 3 Hogere tarieven bij openbare laadpalen

Volgens het college zou het ruimer toestaan van thuisladen op straat kunnen leiden tot hogere tarieven bij openbare laadpalen. Dit werd toegelicht door te stellen dat wanneer er meer inwoners thuisladen op straat en er als gevolg hiervan minder mensen gebruik maken van openbare laadpalen, de prijzen bij de openbare laadpalen zouden stijgen. Wij zijn niet bang dat het ruimer toestaan van thuisladen op straat zal leiden tot veel hogere tarieven bij openbare laadpalen. De afgelopen jaren is het aantal elektrische auto's in onze stad steeds verder toegenomen. Als deze groei zich doorzet dan kan het ruimer toestaan van thuisladen betekenen dat er minder nieuwe openbare laadpalen bij hoeven te komen, maar hoeft dat niet te betekenen dat bestaande openbare laadpalen veel minder worden gebruikt. Er zijn immers altijd bezoekers en inwoners voor wie thuisladen op straat geen optie is. Vanuit de verschillende gemeenten waar thuisladen op straat nu al vergunningsvrij is, komen bovendien geen signalen dat de prijzen bij openbare laadpalen daardoor extreem zijn gestegen.

Voor ons wegen de nadelen van het ruimer toestaan van thuisladen op straat niet op tegen de voordelen van thuisladen op straat:

- Financieel aantrekkelijk voor inwoners;
- Efficiënter ruimtegebruik van schaarse parkeerplaatsen;
- Draagt bij aan vermindering netcongestie;
- Bevordert overstap naar elektrisch rijden, inclusief klimaatvoordelen die passen bij een ambitie voor klimaatneutraliteit in 2040.

Huidige lokale Dordtse regelgeving.

In artikel 2:10A van de Algemene plaatselijke verordening Dordrecht (APV Dordrecht) staat het verbod om zonder vergunning van het college voorwerpen op een openbare plaats te plaatsen.⁵ In artikel 2:10B van de APV Dordrecht staan verschillende uitzonderingen op dit verbod: o.a. voor vlaggen, voertuigen, zonneschermen en uitstallingen. Er wordt in het huidige artikel 2:10B APV Dordrecht echter geen uitzondering gemaakt voor thuislaadkabels.

Kortgezegd: in de huidige situatie mag je alleen met een specifieke vergunning van het college thuisladen op straat.

De voorwaarden om een vergunning te krijgen van het college worden genoemd in artikel 12 van de Nadere regels en vrijstellingsbesluit inzake oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen Dordrecht (Nadere Regels opladen Dordrecht).⁶ Je kan alleen een vergunning krijgen wanneer geen enkel laadpaalbedrijf bereid is om een openbare laadpaal te plaatsen in de buurt van je huis (art. 12 lid 1 sub b Nadere regels opladen Dordrecht), of wanneer je werkgever eist dat je leaseauto wordt opgeladen op eigen terrein, maar je niet beschikt over parkeerplaats op eigen terrein (art. 12 lid 1 sub a Nadere regels opladen Dordrecht).

In de praktijk betekent dit in Dordrecht dat verreweg de meeste inwoners niet in aanmerking komen voor een vergunning voor thuisladen op straat.

Voor de kleine groep inwoners die wel een vergunning hebben voor thuisladen op straat heeft het college 11 eisen en voorwaarden opgesteld waaraan moet worden voldaan (art. 12 lid 2 Nadere regels opladen Dordrecht).

Een aantal andere gemeenten geven meer ruimte.

Of je wel of geen vergunning nodig hebt voor thuisladen op straat, is lokaal gemeentelijk beleid. Hierover zijn geen landelijke regels. De regelgeving wordt lokaal per gemeente vastgesteld, en kan dus per gemeente verschillen.

In Noordwijk is er geen vergunning nodig om je auto vanuit huis op straat op te laden. De APV van Noordwijk staat het gebruik van een thuislaadkabel over het trottoir toe om je auto vanuit huis op straat op te laden. Het college van Noordwijk heeft in art. 3 sub j Algemeen aanwijzingsbesluit APV Noordwijk 2021 eisen en voorwaarden gesteld aan het gebruik van thuislaadkabels.⁷ Iedereen die zich aan deze 17 eisen en voorwaarden houdt mag vergunningsvrij zijn auto vanuit huis op straat opladen.

Ook in Haarlemmermeer is er geen vergunning nodig om je auto vanuit huis op straat op te laden. Iedereen die zich aan de regels houdt mag zijn auto vergunningsvrij op straat opladen.⁸ Vergunningsvrij

⁵ <https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR337918>

⁶ <https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR699260>

⁷ <https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR650951>

⁸ <https://haarlemmermeergemeente.nl/elektrische-auto-opladen>

je auto vanuit huis op straat opladen is ook toegestaan in andere gemeenten zoals: Amersfoort⁹, Velsen¹⁰, Oostzaan¹¹, en Waddinxveen¹²

Inpassing in lokale Dordtse regelgeving.

Om ook in Dordrecht vergunningsvrij te kunnen thuisladen op straat moet de APV Dordrecht worden gewijzigd. Het vaststellen en wijzigen van de APV Dordrecht is een bevoegdheid van de gemeenteraad.

Met dit initiatiefvoorstel stellen wij voor om laadkabels toe te voegen aan de lijst met uitzonderingen op het algemene verbod op het plaatsen van een voorwerp op, onder, in, boven of aan een openbare plaats. Laadkabels worden dan toegevoegd aan de uitzonderingslijst van art. 2:10B APV Dordrecht waarin nu al vlaggen, voertuigen, zonneschermen en uitstallingen staan.

De wijziging van de APV Dordrecht die wij voorstellen maakt het thuisladen op straat vergunningsvrij, mits wordt voldaan aan nadere regels. Deze nadere regels kunnen wat ons betreft worden vastgesteld door het college.

Om het college te helpen bij het vaststellen van nadere regels die kunnen rekenen op draagvlak in de gemeenteraad, hebben we een motie opgesteld waarin een voorzet staat voor de nadere regels voor thuisladen op straat. In onze motie worden alle eisen overgenomen die college nu stelt aan inwoners die onder de huidige regelgeving een vergunning hebben voor thuisladen op straat. Na technisch overleg met de betrokken ambtenaren van de gemeente Dordrecht hebben we de eisen toegevoegd die worden genoemd in art. 12 sub a, sub l, sub m, sub o, sub p en sub q.

Onze motie kan gelijktijdig worden behandeld en besproken met dit initiatiefvoorstel. Op die manier is er bij het vergunningsvrij maken van thuisladen op straat meteen ook duidelijkheid over de inhoud van de daaraan verbonden nadere regels.

⁹ <https://www.amersfoort.nl/oplaadpunten-elektrische-autos#:~:text=De%20laadkabel%20en%20kabelmat%20veroorzaken,gevallen%20haaks%20op%20de%20stoep%20and.>

¹⁰ <https://www.velsen.nl/elektrisch-rijden-en-deelautos>

¹¹ <https://oostzaan.nl/DuurzaamOostzaan/oplaadpunten-elektrisch-vervoer>

¹² <https://www.waddinxveen.nl/duurzaamheid/oplaadpaal-elektrische-auto-aanvragen/>

Raadsbesluit

De gemeenteraad van Dordrecht, in vergadering bijeen d.d. ..., gezien het voorstel van Alexander Kuhlmann (Dordtse VVD), Paul den Hartog (GroenLinks Dordrecht), Jan-Willem Wringer (Beter Voor Dordt), en Albert Klerk (CDA Dordrecht),

Besluit:

De Algemene plaatselijke verordening Dordrecht als volgt te wijzigen: aan artikel 2.10B, lid 1 wordt een lid toegevoegd, luidende:

Art. 2:10 B lid 1 sub i

voor elektrische laadkabels die worden gebruikt voor het opladen van een elektrisch voertuig in de openbare ruimte vanaf een laadpunt op particulier terrein, mits voldaan wordt aan de Nadere regels inzake oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen Dordrecht.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van

De griffier,

De voorzitter,

A.E.T Wepster

N. Mol

Motie:

Nadere regels voor makkelijker straat-opladen vanuit huis

De gemeenteraad van Dordrecht, in vergadering bijeen d.d. ..., gezien het voorstel van Alexander Kuhlmann (Dordtse VVD), Paul den Hartog (GroenLinks Dordrecht), Jan-Willem Wringer (Beter Voor Dordt), en Albert Klerk (CDA Dordrecht),

Verzoekt het college:

Om in de “Nadere regels en vrijstellingsbesluit inzake oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen Dordrecht” de huidige tekst van hoofdstuk 5 (artikel 12) te vervangen door de volgende tekst:

Hoofdstuk 5 Verlengd privaat laden

Artikel 12 Verlengd privaat opladen

Het gebruik van elektrische laadkabels die worden gebruikt voor het opladen van een elektrisch voertuig in de openbare ruimte vanaf een laadpunt op particulier terrein is toegestaan, mits er wordt voldaan aan de volgende eisen en voorwaarden:

- a. De bewoner of gebruiker van een laadpunt op particulier terrein geeft onder vermelding van zijn naam en van het adres van het laadpunt eenmalig schriftelijk kennis aan de gemeente dat het betreffende laadpunt op particulier terrein wordt gebruikt voor het laden van elektrische voertuigen in de openbare ruimte.*
- b. er wordt gebruik gemaakt van een gekeurd oplaadpunt op eigen terrein;*
- c. de openbare parkeerplaats waarop het elektrisch voertuig staat geparkeerd tijdens het laden is direct voor, naast of achter de woning gelegen of direct grenzend aan het trottoir;*
- d. de oplaadkabel ligt maximaal 10 meter over het trottoir gemeten vanaf het eigen terrein tot aan het elektrisch voertuig, zoals opgenomen in bijlage 3;*
- e. de oplaadkabel ligt niet door het openbaar groen, op de weg of op het fietspad;*
- f. de oplaadkabel mag alleen op het trottoir liggen wanneer er daadwerkelijk wordt opgeladen;*
- g. de oplaadkabel verkeert in goede staat;*
- h. de oplaadkabel wordt, voor zover mogelijk, parallel aan het trottoir gelegd. De kabel dient haaks op de trottoirband van het oplaadpunt op eigen terrein naar een parkeerplaats gelegd te worden;*
- i. de oplaadkabel wordt op de openbare plaats vlak tegen de ondergrond gelegd. Een kabelgoot is niet toegestaan;*
- j. de oplaadkabel wordt op de bestaande (half)verharding gelegd;*
- k. de oplaadkabel is deugdelijk afgedekt zodat andere gebruikers van het trottoir geen hinder van de kabel ondervinden en hier niet over kunnen struikelen. Deze afdekking moet aan de volgende voorwaarden voldoen:*
 - maximaal 5 millimeter dik;*
 - overrijdbaar met rollator, rolstoel en kinderwagen;*

- zichtbaar in het donker (retroreflecterend uitgevoerd), er moet een duidelijk contrast zichtbaar zijn met het trottoir;

- voorzien van antislip materiaal en/of profiel;

- van een voldoende gewicht is zodat deze niet weg waait. Indien de afdekking wegwaait moet deze samen met de oplaadkabel direct worden verwijderd van de openbare plaats;

- l. Er is geen afdekking nodig wanneer het gedeelte van de oplaadkabel dat over het trottoir ligt plat is, een contrasterende kleur heeft t.o.v. het trottoir, en een maximale dikte heeft van 5 millimeter (bijvoorbeeld FlatPower);*
- m. De oplaadkabel moet zodanig zijn geplaatst dat deze altijd vlak op de grond ligt en niet kan kantelen, opkrullen, verschuiven of verwaaien.*
- n. de oplaadkabel en afdekking worden na ieder gebruik verwijderd;*
- o. Een openbare parkeerplaats mag door een gebruiker van een oplaadkabel niet gereserveerd worden. Een openbare parkeerplaats moet voor iedereen bruikbaar zijn;*
- p. Het gebruik van de oplaadkabel in de openbare ruimte mag op geen enkele wijze schade aanbrengen aan eigendommen van derden of aan gemeentelijk eigendom. De oplaadkabel mag niet (bijvoorbeeld met behulp van lijm of schroeven) aan gemeentelijke eigendommen zijn vastgemaakt.*
- q. De gebruiker is verantwoordelijk voor het gebruik van een oplaadkabel voor het opladen van een elektrisch voertuig in de openbare ruimte vanaf een laadpunt op particulier terrein. De gemeente is niet aansprakelijk voor schade door een gebruiker of anderen als gevolg van het gebruik van de oplaadkabel in de openbare ruimte.*

En gaat over tot de orde van de dag.

Alexander Kuhlmann
Dordtse VVD

Paul den Hartog
GroenLinks Dordrecht

Jan-Willem Wringer
Beter Voor Dordt

Albert Klerk
CDA Dordrecht