

Aan
de gemeenteraad

Datum 28 oktober 2025
Zaaknummer 2025-0110026
Betreft Deelname aan de collectieve concessie regio Zuidwest
Nederland voor het plaatsen en exploiteren van publieke
laadpalen

Vergadering van
Portefeuillehouder: Rik van der Linden
Begrotingsprogramma Bouwend en Bereikbaar Dordrecht
Kernteam/Opgave: Ruimtelijke Strategie en Beleid - Volkshuisvesting, Ruimtelijke
Ordering en Mobiliteit
Auteur: Karen van den Ouweland-Smeekens
E-mail: k.van.den.ouweland@dordrecht.nl
Verantwoordelijke: Lars van Genderen
Openbaar: Ja

Raadsinformatiebrief

Wat is de aanleiding om deze informatie kenbaar te maken?

De gemeente Dordrecht neemt samen met 41 andere gemeenten, waaronder de gemeenten Hardinxveld-Giessendam, Sliedrecht, Papendrecht, Hendrik- Ido-Ambacht en Zwijndrecht deel aan de collectieve concessie regio Zuidwest Nederland voor het plaatsen en exploiteren van publieke laadpalen, georganiseerd door de gemeente Rotterdam. Dit betekent een overgang van het huidige openmarktmodel naar een concessiemodel, ofwel een beleidswijziging. De aanmeldingsperiode voor deelname liep af in de zomer van 2025, waardoor dit besluit genomen moest worden vóór de actualisatie van het beleid - de integrale laadvisie (gepland voor Q1 2026). De aanbestedingsprocedure voor deze concessie is op 1 september 2025 gestart.

Wat is de te delen informatie?

De behoefte aan publieke laadpalen groeit sterk. In Zuid-Holland en Zeeland zijn naar schatting meer dan 10.000 extra laadpalen nodig in de komende vier jaar, waarvan circa 825 in Dordrecht. Deelname aan de concessie stelt Dordrecht in staat om deze groei op een strategische, efficiënte en toekomstbestendige manier te faciliteren.

Voordelen van deelname aan de concessie zijn

De concessie geeft meer regie en zekerheid

De collectieve concessie geeft de gemeente meer regie over de uitrol, kwaliteit, het beheer en onderhoud van publieke laadpalen. Tevens kunnen binnen het concessiemodel laadpalen afgedwongen worden op locaties waar daar behoefte aan is. De gemeente behoudt het recht om de uiteindelijke locatiekeuze te maken. Tevens is de kans op het contracteren van een onbetrouwbare marktpartij vele malen minder groot binnen een concessie, omdat er strenge afspraken gemaakt kunnen worden. Door op een groot schaalniveau te werken, kunnen alleen serieuze partijen meedingen in de concessie. Het aanpassen van het openmarktmodel naar een model met even veel regie en zekerheid is complex en niet mogelijk.

De uitrol is efficiënter en uniformer

De gezamenlijke aanpak met de regio en in het verlengde provincie Zuid-Holland en provincie

Zeeland zorgt voor een uniforme, strategische en herkenbare uitrol van publieke laadpalen binnen en tussen gemeenten. Gemeenten profiteren van schaalvoordeel, waardoor de uitrol efficiënter, sneller en voordeliger verloopt.

Schaalvoordeel zorgt voor betere aanbiedingen

Het collectief aanbesteden leidt tot schaalvoordeel en is daarmee interessanter voor inschrijvers, zodat betere aanbiedingen bedongen kunnen worden. Zowel qua functionaliteiten, tarieven voor de gebruikers en kosten voor gemeenten. Laadtarieven maken uit onderdeel van de gunningscriteria en daarmee kan er gestuurd worden op het tarief. Echter leidt deelname aan een concessie niet per definitie tot lagere prijzen.

De ambtelijke capaciteit kan efficiënter ingezet worden

De gemeente wordt volledig ontzorgd bij aanbesteding, contractmanagement, datamanagement, monitoring en realisatie. De collectieve aanpak voorkomt versnippering, verlaagt de druk op de ambtelijke capaciteit en voorkomt dubbel werk.

Een datagedreven en strategische uitrol gedijt beter bij een concessiemodel

Laadpalen worden datagedreven geplaatst: op basis van actuele data over laadbehoefte. Er wordt gewerkt aan een goede balans tussen vraag en aanbod. Laden moet immers altijd mogelijk zijn zonder grote overcapaciteit. Strategische locaties kunnen aangewezen worden door de gemeente. Door één gecentraliseerd systeem te hebben met maximaal twee partijen, kan er veel efficiënter datagedreven (bij)geplaatst worden.

Er kunnen meer eisen gesteld worden aan toekomstbestendige en duurzame laadinfrastructuur

De concessie borgt netbewust laden en stimuleert slim laden en innovatieve toepassingen. Er wordt gestuurd op duurzaamheid en circulariteit bij aanschaf en inrichting van laadpalen. Cybersecurityeisen zorgen voor een veilige en toekomstbestendige infrastructuur. Binnen een gezamenlijke concessie kunnen makkelijker eisen worden gesteld aan netbewust laden en cybersecurity. Met het oog op netcongestieproblemen en complexe vraagstukken rondom cybersecurity is het noodzakelijk om eisen te kunnen stellen.

Er kan gebruik gemaakt worden van professioneel concessiemanagement en specialistische ondersteuning

Als gemeente kunnen we meeliften op de expertise van gemeente Rotterdam en NAL-regio Zuidwest. Het concessiemanagement wordt centraal geregeld en uitgevoerd door de gemeente Rotterdam. Specialistische ondersteuning is beschikbaar op juridisch, technisch, data- en contractgebied. Door gezamenlijke input van alle gemeenten kan er sneller ingespeeld worden op ontwikkelingen en knelpunten.

Er kan snel voldaan worden aan nationale, regionale en lokale doelstellingen

Deelname draagt bij aan de uitvoering van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) en het Klimaatakkoord. Als gemeente zetten we met deelname verdere stappen richting een regionale en toekomstbestendige aanpak van duurzame mobiliteit en een klimaatneutraal Dordrecht.

Er is ruimte voor lokale invloed (Couleur Locale)

Als gemeente behouden we de ruimte om eigen keuzes te maken, bijvoorbeeld rond het nemen van verkeersbesluiten, het toestaan van verlengd privaat laden, inrichtingseisen en het instellen van een concessievergoeding.

[Kantttekeningen concessie\(model\)](#)

Een concessiemodel kan minder flexibel zijn

Vaak wordt gesteld dat een aanbesteding te rigide kan zijn. Zo maken kleine lokale partijen vaak minder kans om de opdracht te winnen. In de afgelopen concessieperiode heeft de gemeente Rotterdam geleerd wat de knelpunten zijn en in deze concessie worden deze punten (laadprijs, slim laden, etc.) flexibeler gemaakt, waardoor aanpassingen mogelijk zijn als dit nodig is. Uit de praktijk blijkt dat het ook complex en tijdrovend is om samenwerkingsovereenkomsten met laadpaalaanbieders (ook wel CPO's genoemd) die in een openmarktgemeente opereren aan te passen.

Er kan geen andere modelkeuze gemaakt worden tot afloop van de concessie

Bij het deelnemen aan de collectieve concessie committeert de gemeente tot en met 31 december 2030, wat inclusief verlengingen is, aan deelname. De verwachting van de NAL-regio Zuidwest is dat de huidige nadelen van het open marktmodel niet binnen een paar jaar minder zullen worden,

dus de keuze voor een collectieve concessie zal aangeraden blijven. Voor de inwoners is het tevens overzichtelijker als er voor langere tijd een duidelijke keuze is gemaakt. Deze concessie zal in principe een beter product voor de inwoners leveren.

Minder keuzemogelijkheden en/of concurrentie

Binnen een concessiemodel bestaan minder keuzemogelijkheden en/of concurrentie als het gaat om de plaatsing van nieuwe laadpalen en keuze voor inwoners om te kiezen voor een specifieke aanbieder. In Dordrecht is dit tot circa 2035 niet/minder van toepassing omdat de laadpaalaanbieders op basis van het eerdere openmarkt model nog tot dat jaartal hun geplaatste laadpalen mogen exploiteren.

Hoe verder na deze raadsinformatiebrief?

De concessie wordt gegund medio maart 2026 aan twee CPO's. Vanaf 1 juli 2026 mogen deze CPO's laadpalen plaatsen en exploiteren. Bestaande CPO's mogen hun huidige laadpalen blijven exploiteren en hebben tot 31 december 2026 om eerder aangevraagde laadpalen te realiseren.

In Q1 2026 wordt de geactualiseerde integrale laadvisie ter besluitvorming aangeboden. Hierin wordt de wijziging van onder meer openmarkt model naar concessiemodel en toestaan van verlengd private aansluitingen in bestendigd.

Ook wordt er gewerkt aan een nieuwe plankaart voor laadlocaties tot 2030 en aanpassing van nadere regels en bestaande overeenkomsten.

Welke kosten zijn verbonden aan het proces?

Er zijn kosten verbonden aan deelname aan de concessie publieke laadinfrastructuur Zuidwest Nederland.

Het contract- en concessiemanagement wordt centraal georganiseerd om de collectieve aanpak en concessie effectief en efficiënt uit te voeren. De gemeente Rotterdam treedt op als contracthouder en is het centrale aanspreekpunt namens alle deelnemende gemeenten richting de concessiehouders.

De nieuwe concessie kent een grotere schaal dan voorheen, zowel in waarde, het aantal deelnemende gemeenten als de inhoudelijke complexiteit. Om hierop voorbereid te zijn, richten Rotterdam en de NAL-regio Zuidwest gezamenlijk een projectorganisatie in. Deze bestaat uit o.a. de functies van een projectleider, contractmanager, regiomanager en data-analisten. Daarnaast is er technische en juridische expertise beschikbaar en ondersteunt een projectsecretaris het team. Door deze taken centraal te organiseren, wordt dubbel werk en versnippering voorkomen. Gemeenten profiteren van specialistische ondersteuning, schaalvoordelen en besparingen op bijvoorbeeld juridische, technische en datakosten.

De NAL-regio Zuidwest is voornemens om de regiotaken (data-analist en regiomanager) te financieren vanuit het NAL-budget. Voor de specifieke taken en werkzaamheden voor de gemeente Rotterdam draagt de gemeente Rotterdam zelf de kosten. Het resterende deel wordt evenredig verdeeld over de deelnemende gemeenten op basis van inwoneraantal. De verwachte jaarlijkse kosten voor Dordrecht voor het Concessiemanagement vallen binnen een bandbreedte € 9.000,- en €17.500,-. De uiteindelijke bijdrage per gemeente hangt af van het totaal aantal deelnemende gemeenten dat toetreedt tot de concessie. Deze kosten kunnen gedekt worden door middel van het toepassen van een concessievergoeding. Dit betreft een vergoeding per geladen kWh die door de CPO wordt afgedragen. Deze vergoeding wordt één op één doorbelast aan de e-rijder die gebruikt maakt van de laadpalen. De hoogte van de vergoeding is uniform vastgesteld op een initieel bedrag van € 0,01 per geleverde kWh. Ervaring leert dat dit bedrag afdoende is om de kosten voor concessiemanagement te dekken.

De overige structurele kosten, zoals personele capaciteit voor bijvoorbeeld beoordeling van locaties en het aanbrengen van markering en verkeersborden, zijn gelijk aan de huidige situatie. Deze worden gedekt uit bestaande budgetten.

Wat zijn de belangrijkste gerelateerde besluiten?

[Vaststellen beleidskader Integrale Laadvisie - raadsvoorstel](#)

Het college van Burgemeester en Wethouders