

Aan  
de gemeenteraad

**Datum** 4 juli 2023  
**Zaaknummer** 2023-0093691  
**Betreft** Vaststellen nieuw plaatsingsbeleid openbare oplaadinfrastructuur Dordrecht

**Vergadering van**  
**Portefeuillehouder:** Rik van der Linden  
**Begrotingsprogramma** Bouwend en Bereikbaar Dordrecht  
**Kernteam/Opgave:** Opgaven - Bereikbare Stad  
**Auteur:** Debora van der Nat  
**E-mail:** jd.van.der.nat@dordrecht.nl  
**Verantwoordelijke:** Hans Goossensen  
**Openbaar:** Ja

**Deadline**  
Collegebehandeling voor zomerreces

### **Raadsinformatiebrief**

#### **Hoe zijn de bevoegdheden rond dit onderwerp verdeeld?**

De raad heeft in december 2021 de Integrale Laadvisie Dordrecht vastgesteld. Met het plaatsingsbeleid, de nadere regels en de plankaart geeft het college hier verdere uitwerking aan.

#### **Wat is de aanleiding om deze informatie kenbaar te maken?**

Het college heeft een nieuw plaatsingsbeleid voor openbare oplaadinfrastructuur in Dordrecht vastgesteld, inclusief nadere regels aangaande openbare laadinfrastructuur, een nieuwe plankaart met openbare laadpalen (2023-2025), een verzamelverkeersbesluit voor de strategische uitrol van laadpalen en een samenwerkingsovereenkomst met de laadpaalaanbieders (CPO's, Charge Point Operators). De kaders voor deze uitwerkingen zijn door uw raad vastgesteld met het vaststellen van de integrale laadvisie Dordrecht in november 2021.

#### **Wat is de te delen informatie?**

In het plaatsingsbeleid oplaadinfrastructuur Dordrecht zijn de keuzes in de Integrale Laadvisie Dordrecht (vastgesteld december 2021) uitgewerkt. Dit beleidskader gaat over laadpunten in het publieke domein welke door exploitanten geplaatst worden. Hiermee willen we in de toenemende laadvraag kunnen voorzien en richting geven aan de transitie naar elektrisch vervoer.

Het doel van het plaatsingsbeleid en de nadere regels en vrijstellingsbesluit inzake oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen is het bieden van een (juridische) uitwerking op de vastgestelde integrale laadvisie (2021) waarmee tijdig en passende oplaadinfrastructuur voor elektrische voertuigen wordt gerealiseerd. Dit is belangrijk om de mobiliteit te verduurzamen en de CO<sub>2</sub>-uitstoot, fijnstof en NO<sub>x</sub>-uitstoot te verminderen en hiermee onze klimaat- en luchtkwaliteit doelen te halen.

Het merendeel van de (toekomstige) EV-rijders kan niet op eigen terrein opladen en is afhankelijk van een publiek oplaadpunt. We nemen regie op het plaatsen en opschalen van de laadoplossingen die nodig zijn. We maken vanuit een faciliterende rol groei van een dekkend netwerk aan openbare

laadpalen mogelijk. Hierbij stimuleren we marktwerking. Op die manier zorgen we voor een goede inpassing in de openbare ruimte en het elektriciteitsnet, en willen we onze inwoners, bezoekers en bedrijven vertrouwen geven om de stap naar elektrisch vervoer te maken.

Momenteel zijn er ongeveer 360 laadpunten (publiek en semi-publiek) in de gemeente Dordrecht. Om in 2025 in de laadbehoefte van elektrische personenauto's en bestelauto's te voorzien zijn ongeveer 700 laadpunten nodig. In 2030 zijn ongeveer 1.100 laadpunten nodig voor de gebruikersgroepen bewoners, forenzen en bezoekers.

#### Nieuw plaatsingsbeleid

Het proces om te komen tot plaatsing vergt nu veel tijd en is complex. Zo dient er rekening gehouden te worden met een bezwaarprocedure (verkeersbesluit) en netbeheerders hebben een wettelijke termijn van 18 weken om de laadpaal te plaatsen. Met het nieuwe plaatsingsbeleid maken we het strategisch plaatsen van laadpalen mogelijk. Op basis van databronnen is de behoefte aan laadpalen voorspeld en verwerkt in een plankaart voor 2023-2025. Hierdoor kunnen laadpalen voor de vraag uit geplaatst worden. Op deze manier verwachten wij op een optimale wijze in te kunnen spelen op de (sterk) groeiende vraag naar laadinfrastructuur, waarbij we zowel rekening houden met de behoefte van de EV-rijder als de niet EV-rijder.

Met het nieuwe plaatsingsbeleid spelen we in op het faciliteren van onze inwoners in de eigen woonomgeving maar ook het faciliteren van EV-rijders die onze gemeente bezoeken, zoals werknemers en toeristen. Daarnaast is het voor aanbieders van deelauto's en projectontwikkelaars mogelijk om een laadpaal aan te vragen. Er is vastgelegd dat bij nieuwbouwwontwikkelingen een bepaald aantal openbare laadpalen gerealiseerd en voorbereid is door de projectontwikkelaar bij oplevering. Ook bij herinrichtingen van de openbare ruimte worden locaties voor laadpalen voorbereid waarbij de locatie in samenspraak met bewoners wordt bepaald. Het realiseren van snellaadpunten in de openbare ruimte staan we vooralsnog niet toe. Verlengd Privaat Aansluiten (VPA), ofwel het gebruik van een privaat laadpunt met gebruik van de openbare ruimte (laadkabel over het trottoir) wordt onder strikte voorwaarden toegestaan.

Het nieuwe plaatsingsbeleid is tot stand gekomen met behulp van gesprekken met andere gemeenten, marktpartijen, energieleveranciers en de provincie, waarbij (on)mogelijkheden en ervaringen zijn uitgewisseld. Daarnaast is informatie ingewonnen bij kennisplatforms en adviesbureaus. Ook is informatie ingewonnen bij interne teams; verkeer, parkeren, milieu en duurzaamheid. Met Stedin is gesprek gevoerd in verband met de benodigde netcapaciteit.

Omdat de ontwikkelingen op het gebied van elektrisch vervoer en laadinfrastructuur snel gaan, actualiseren we de visie en het plaatsingsbeleid in ieder geval elke twee jaar.

#### Nadere regels en plankaart

De nadere regels oplaadinfrastructuur Elektrische voertuigen Dordrecht 2023 zijn een juridische vertaling van het plaatsingsbeleid Openbare Laadinfrastructuur. Deze nadere regels vervangen de huidige beleidsregels.

Onderdeel van de nadere regels is de plankaart 2023-2025. Op deze kaart staan toekomstige locaties die we het meest geschikt achten voor het plaatsen van openbare laadpalen. Criteria zijn bijvoorbeeld de loopafstand voor het creëren van een dekkend netwerk, de afstand tot het laagspanningsnet, aanwezigheid van bomen et cetera. De locaties op de huidige plankaart zijn bijna allemaal gerealiseerd. Daarom is het noodzakelijk een nieuwe plankaart als onderdeel van de nadere regels vast te stellen. Deze kaart wordt ook gebruikt voor het strategisch plaatsen van laadpalen.

Om te komen tot een nieuwe plankaart voor openbare laadpalen heeft actieve participatie met bewoners plaatsgevonden. In de zomer van 2022 zijn inwoners via nieuwsberichten geattendeerd op de mogelijkheid een reactie te geven op voorgenomen nieuwe laadpaallocaties. Ook zijn er op deze locaties krijtuitingen aangebracht waarbij verwezen wordt naar de reactiemogelijkheid (website). Op een digitale plankaart en via inloopbijeenkomsten op het stadskantoor kon ieder per locatie aangeven of men de locatie geschikt of ongeschikt vond. Daarbij was het mogelijk om een korte toelichting en een alternatieve locatie te vermelden. In totaal zijn er 289 reacties binnen gekomen, waarvan 135 positieve reacties en 154 reacties waarin wijzigingen werden gewenst of voorgesteld. Naar aanleiding van deze 154 reacties hebben we 37 locaties opnieuw beoordeeld. Daarbij zijn 5 locaties aangepast, 2 locaties vervallen en 32 locaties ongewijzigd (zie overzicht van reacties).

### Verzamelverkeersbesluit

Met een verzamelverkeersbesluit wordt voor meerdere laadlocaties tezamen in één keer een verkeersbesluit genomen voor het reserveren van één parkeervak per genoemde locatie. Hiermee wordt de doorlooptijd tot plaatsing versneld doordat de procedure voor een verkeersbesluit en de bijbehorende bezwaarperiode al doorlopen is. Verzamelverkeersbesluiten worden voorsnog genomen voor een periode van twee jaar in een weloverwogen afweging tussen werkbaarheid en voldoende bezwaarmogelijkheden voor (nieuwe) inwoners.

Het definitieve besluit zal na de zomervakantie genomen worden, zodat iedereen in de gelegenheid is om te reageren op dit besluit.

### Samenwerkingsovereenkomst met laadpaalaanbieders

Met een samenwerkingsovereenkomst zijn bestaande afspraken tussen de gemeente en verschillende laadpaalaanbieders (Charge Point Operators, CPO's) geüniformeerd. De overeenkomst met laadpaalaanbieders is binnen het verband van de Regionale Aanpak Laadinfrastructuur (RAL) regio Zuidwest tot stand gekomen, in samenspraak met gemeenten, laadpaalaanbieders, netbeheerders, provincie en RVO.

De samenwerkingsovereenkomst, het nieuwe plaatsingsbeleid en de nieuwe werkwijze met strategisch plaatsen, zijn besproken met de laadpaalaanbieders die op dit moment in Dordrecht actief zijn en zij willen graag op deze wijze met ons samenwerken.

### **Hoe verder na deze raadsinformatiebrief?**

De nadere regels en vaststellingsbesluit worden inclusief plankaart gepubliceerd op [www.officielebekendmakingen.nl](http://www.officielebekendmakingen.nl). Daarnaast worden de plankaart en de reactienota op de website van de gemeente geplaatst.

De formele procedure voor strategisch plaatsen wordt met een vooraankondiging op [www.officielebekendmakingen.nl](http://www.officielebekendmakingen.nl) eind juni opgestart. Hiermee kunnen laadpaalaanbieders laadpalen voor de vraag uit gaan plaatsen. Zij krijgen twee weken de tijd om aanvragen voor locaties op de plankaart in te dienen. De gemeente heeft vervolgens acht weken de tijd om de aanvragen te behandelen. Daarna worden de locaties, eventueel door middel van loting, verdeeld onder de geïnteresseerde laadpaalaanbieders.

De laadpalen worden geplaatst na het volgen van de formele procedure voor verkeersbesluiten. Eind augustus/begin september wordt een verzamelverkeersbesluit gepubliceerd voor het plaatsen van 309 laadpalen en voorlopig reserveren van 618 parkeerplaatsen. Inwoners worden hier via een persbericht en diverse media op geattendeerd. Vervolgens is er een bezwaarperiode van zes weken. Als de bezwaar afgelopen zijn worden de bezwaren behandeld.

Laadpaalaanbieders kunnen vervolgens direct aan de slag met het plaatsen van laadpalen op locaties waar geen bezwaar op ingediend is. In het geval van bezwaren, dient de afhandeling hiervan afgewacht te worden en kan er mogelijk in gezamenlijkheid naar een andere locatie gezocht worden.

Voor laadpalen die we voornemens zijn te plaatsen naar aanleiding van een vraag uit de stad (buiten de plankaart om), worden continue (verzamel)verkeersbesluiten gepubliceerd.

Verkeersbesluiten worden digitaal bekend gemaakt via het digitale Gemeentebled (via [www.officielebekendmakingen.nl](http://www.officielebekendmakingen.nl)). Inwoners en belanghebbenden worden via de rubriek Officiële Bekendmakingen in Het Gemeentenieuws op het verkeersbesluit geattendeerd.

De planning is om in 2025 opnieuw een plankaart door het college vast te laten stellen. Het proces om te komen tot een nieuwe plankaart (incl. participatie en vergunningverlening voor strategische locaties) herhaalt zich om de twee jaar.

In 2023 gaan we in regionaal verband de behoefte aan binnenstedelijk snelladen verder onderzoeken. We streven er naar eind 2023 een plankaart te hebben met locaties waar we denken dat snellaadpunten van meerwaarde zijn.

### **Welke kosten zijn verbonden aan het proces?**

De laadpaalaanbieder (CPO) plaatst voor eigen rekening en risico laadpalen in Dordrecht. Vanuit de gemeente zijn er kosten voor aanpassingen op straat (aanschaf en plaatsing van verkeersbord en markering van het vak). Daarnaast vraagt de uitrol van laadinfrastructuur ambtelijke capaciteit

(het nemen van het verkeersbesluit en het proces van afstemming en plaatsing). De kosten hiervoor worden gedekt uit de reguliere afdelingsbudgetten.

**Wat zijn de belangrijkste gerelateerde besluiten?**

[Vaststellen beleidskader Integrale laadvisie Dordrecht, 21 december 2021](#)

Het college van Burgemeester en Wethouders

C.H.W.M. Post  
secretaris

A.W. Kolff  
burgemeester