

Plaatsingsbeleid oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen Dordrecht



Opgesteld in samenwerking met:



Inhoud

Samenvatting.....	3
Begrippenlijst.....	4
1 Inleiding.....	7
1.1 Aanleiding.....	7
1.2 Doel en scope document	7
1.3 Leeswijzer.....	7
2 Typen laadinfrastructuur.....	8
2.1 Soorten laadpunten.....	8
2.2 Ladder van elektrisch laden	9
3 Uitwerking beleidskeuzes reguliere publieke laadpunten.....	10
3.1 Doelgroepen	10
3.2 Locatiecriteria en plankaart	10
3.3 Plaatsingsstrategie.....	11
3.4 Participatie en (verzamel)verkeersbesluit.....	11
3.5 Werkwijze bij aanvraag.....	12
3.5.1 Vraaggestuurd	12
3.5.2 Strategisch plaatsen	14
3.6 Eisen laadinfrastructuur bij gebiedsontwikkeling en herinrichting.....	14
3.6.1 Nieuwbouw	15
3.6.2 Herinrichting van openbare ruimte.....	16
3.7 Gebruik laadpunt en laadpaalkleven	16
3.8 Verlengd Privaat Aansluiten (VPA).....	17
3.9 Private gebouwde parkeervoorziening.....	17
4 Uitwerking beleidskeuzes snellaadpunten.....	18
4.1 Kenmerken snellaadpunten	18
4.2 Huidige situatie Dordrecht	18
4.3 Beleidskeuze binnenstedelijke snellaadpunten	18
Bijlagen	19
A. Plankaart en adressenlijst	20
B. Aanvraagprocedure	28

Samenvatting

Om onze klimaat- en luchtkwaliteitsdoelen te halen is het nodig dat ook ons vervoer verduurzaamt. Elektrisch vervoer draagt hieraan bij. Voor personenvervoer is op dit moment op veel plaatsen al een grote behoefte aan oplaadpunten voor elektrische voertuigen en verwachten we een sterke toename.

Hoe onze strategie voor laadinfrastructuur eruit ziet, hebben we vastgelegd in de integrale laadvisie Dordrecht. Wat betreft onderstaande thema's, hebben we hierin gekozen voor:

- Type laadinfra: de laadinfra die we aanbieden is een mix van private, semi-publieke en publieke laadpunten;
- Soort laadpunten: de focus ligt op regulier laden (het opladen van de personenauto via oplaadpunten), al dan niet geclusterd;
- Uitvoeringsmodel: we hanteren een vergunningenmodel ofwel het open markt model. Dat wil zeggen dat het plaatsen van laadpalen over wordt gelaten aan de markt;
- Plaatsingsstrategie: onze strategie is een combinatie van vraaggestuurd, strategisch en data gedreven;
- Participatie: belanghebbenden zijn geïnformeerd over het vaststellen van de laadvisie. Aangaande de locaties waar plannen zijn om laadinfra daadwerkelijk te plaatsen worden belanghebbenden nauwer betrokken.

Regulier laden (oplaadpunten personenauto's):

- Om aan de toekomstige vraag te kunnen voldoen moet de realisatie van laadinfrastructuur worden versneld. Reguliere laadpalen worden nu enkel geplaatst op verzoek van inwoners en werkenden in Dordrecht (vraaggestuurd plaatsen). De doorlooptijd van een aanvraag loopt hierdoor snel op, doordat reactief wordt gehandeld op de toenemende vraag.
- Het uitgangspunt voor de nieuwe strategie is dat het proces tot realisatie voor alle partijen zo eenvoudig mogelijk gemaakt wordt en dat de doorlooptijd verkort wordt. In de toekomst wordt het daarom mogelijk om laadinfrastructuur 'voor de vraag uit kunnen gaan plaatsen', het zogenaamde 'strategische' of 'data gedreven' plaatsen. Het wordt daarmee voor aanbieders mogelijk om zonder aanvraag vanuit inwoners een laadpaal te realiseren. Ook wordt het voor deelauto aanbieders mogelijk om een aanvraag in te dienen. Andere belangrijke uitgangspunten zijn dat de toenemende vraag geen onnodige druk legt op de parkeerdruk in de omgeving. Dit vraagt om keuzes waardoor zowel de publieke laadpalen als de totale parkeercapaciteit maximaal benut kunnen worden. Daarnaast vraagt het om het verder stimuleren van semipubliek laden.

In dit document zijn de afwegingen en keuzes toegelicht die invulling moeten geven aan deze uitgangspunten. Dit vormt de basis voor en duiding van de "Nadere regels oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen Dordrecht 2023".

Belangrijkste wijzigingen in het plaatsingsbeleid:

- De gemeente neemt geen actieve opdrachtgeversrol in de plaatsing van openbare laadpunten maar maakt strategisch plaatsen (voor de vraag uit) mogelijk om versnelling aan te brengen.
- Het wordt voor deelauto aanbieders mogelijk om een aanvraag voor een laadpaal in te dienen voor deelauto's.
- Projectontwikkelaars kunnen ook een aanvraag indienen om laadpalen te realiseren in een ontwikkelgebied. Er wordt vastgelegd dat bij nieuwbouwwontwikkelingen een bepaald aantal openbare laadpalen gerealiseerd en technische voorbereid is.
- We staan vooralsnog het realiseren van snellaadpunten in de openbare ruimte niet toe.
- Verlengd Privaat Aansluiten (VPA), ofwel het gebruik van een privaat laadpunt met gebruik van de openbare ruimte (laadkabel) door burgers of bedrijven, wordt onder voorwaarden toegestaan.

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.

Begrippenlijst

Bi-directioneel laden (Grid-to-Vehicle (G2V) of Vehicle-to-Grid (V2G)): technologie die het mogelijk maakt het om het tijdstip van elektriciteitslevering aan elektrische auto's te sturen en de batterij van een elektrisch voertuig (tijdelijk) als buffercapaciteit in het netwerk kan laten functioneren om zo (lokale) piekbelastingen in het netwerk op te vangen.

Connectietarief: een tarief waarbij betaald wordt voor de tijd dat een elektrische auto aangesloten is op de laadpaal. Dit middel wordt ingezet om laadpaalkleven tegen te gaan en oplaadpunten zo goed mogelijk te benutten.

CPO (Charge point operator): exploitant van laadpunten. Gemeente Dordrecht verleent aan commerciële leveranciers een vergunning voor plaatsing, beheer en exploitatie van laadpunten in de openbare ruimte. De CPO baseert zijn businesscase op de exploitatie van de laadpunten.

Energie (in kWh): grootte voor de benodigde energie, uitgedrukt in kilowattuur (kWh). 1 kWh is de hoeveelheid energie die nodig is om 1 uur lang 1 kW vermogen te leveren.

Elektrische auto: onder elektrische auto's worden alle auto's verstaan die rijden op elektriciteit en voorzien zijn van een stekker om op te laden: Een voertuig met meer dan 2 wielen, zoals bedoeld in het eerste lid van artikel 1 sub c, van de Wegenverkeerswet 1994, welk voertuig is geregistreerd bij de Rijksdienst voor Wegverkeer en geheel of gedeeltelijk door een elektromotor wordt aangedreven, waarvoor de elektrische energie geleverd wordt door een batterij en waarvan deze batterij wordt opgeladen door middel van een voorziening buiten het voertuig. Elektrische auto's op waterstof vallen hier vooralsnog buiten omdat deze niet met een laadpaal van elektriciteit worden voorzien.

EV-rijder: de EV-rijder wordt ook wel elektrisch rijder genoemd. Dit is de gebruiker van de elektrische auto, die de auto op moet kunnen laden om ermee te kunnen rijden.

Laadlocatie: plek waar elektrische auto's opgeladen kunnen worden. Een laadlocatie kan een of (veel) meer laadpalen bevatten.

Laadpaal: fysiek object met meestal één of twee laadpunten. Ook wel een laadstation of een laadzuil genoemd.

Laadpaalkleven: het onnodig bezet houden van een oplaadpunt door een elektrische auto.

Laadplein: een laadplein bestaat uit meer dan twee laadpunten voor elektrische voertuigen, die een gedeelde netaansluiting hebben.

Laadinfrastructuur: het totaal van de infrastructuur behorend bij de laadpalen. Onder andere: hoofdaansluiting, laadpaal, laadpunt en bekabeling.

Laadvak: parkeervak dat uitsluitend gereserveerd is voor het opladen van elektrische voertuigen door middel van een verkeersbesluit.

Laadvermogen (in kW): grootte voor het vermogen (de hoeveelheid energie die per tijdseenheid geleverd wordt). In de context van elektrische auto's wordt gesproken van kilowatt (kW), waarbij $1 \text{ kW} = 1000 \text{ W} = 1000 \text{ joule/seconde}$.

Ladder van laden: dit is de voorkeursvolgorde van laden die de gemeente Dordrecht hanteert. Laden op privéterrein heeft de voorkeur, omdat hiermee de druk op de openbare ruimte beperkt blijft en dit de laagste laadprijs voor de gebruiker oplevert. Indien laden op privéterrein niet mogelijk is, zijn semi-openbare oplossingen gewenst: dit is commercieel opengestelde private laadinfra. Indien deze oplossingen niet mogelijk zijn, is openbaar laden een oplossing: laders in de openbare ruimte worden geplaatst om de overstap naar de elektrische auto te faciliteren.

Locatiecriteria: criteria waarmee zoveel mogelijk rekening wordt gehouden bij het aanwijzen van locaties voor het plaatsen van publieke laadinfrastructuur, bijv. bij voorkeur niet voor een deur of raam van een woning.

Mantelbuis: een buis die in de grond wordt aangebracht om leidingen door te voeren. Dit is relevant voor de aansluiting van oplaadpunten op het stroomnet.

Nationale Agenda Laadinfrastructuur: de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) is de beleidsagenda die dient te waarborgen dat er voldoende laadinfrastructuur is om de transitie naar elektrisch vervoer te faciliteren. De NAL zet in op regionale samenwerking

Netaansluiting: de verbinding tussen het net (hoofdelektriciteitskabel) en het laadobject, voorzien van een stroommeter en EAN-nummer.

Openbaar laadpunt: laadpunt in de openbare ruimte dat 24 uur per dag, 7 dagen per week, beschikbaar is voor iedere gebruiker, zonder barrières zoals slagbomen of poorten. Een openbaar laadpunt is gelegen bij een parkeervak, dat eventueel door middel van een verkeersbesluit wordt gereserveerd als laadvak.

Plankaart: kaart waarop de toekomstige locaties voor openbare laadpalen zijn opgenomen. De kaart is opgesteld met behulp van dataprognoses van de laadbehoefte met als doel te kunnen beschikken over een voldoende dekkend netwerk inspelend op de verwachte laadvraag. De aangegeven locaties voldoen aan de door de gemeente gestelde locatiecriteriën.

Privaat laadpunt: een laadpunt op eigen terrein.

Regulier laadpunt: een laadpunt met een vermogen van hoogstens 22kW. Opladen tot de maximale capaciteit duurt meerdere uren.

Semi-openbaar laadpunt Een laadpunt dat is opengesteld voor publiek op een private locatie. Bijvoorbeeld bij parkeergarages of tankstations. Er kunnen beperkte toegangstijden zijn.

Smart charging: Smart charging of slim laden is een brede term, die wordt gebruikt om aan te duiden dat slimme technieken de laadtransactie op afstand kunnen aansturen. Minimaal betekent dit dat het opladen van elektrische auto's op het meest optimale moment gebeurt, wanneer de kosten laag zijn en het aanbod van (duurzame) energie hoog.

Snellaadpunt: een laadpunt met een vermogen van meer dan 22kW. Snelladen is volop in ontwikkeling, er zijn al snelladers die een vermogen kunnen leveren van 175 kW en meer. Opladen tot 80 procent van de capaciteit kan binnen een halfuur.

Strategisch plaatsen: bij strategisch plaatsen doet een CPO een aanvraag voor het plaatsen van een laadpaal, omdat er op korte termijn een laadvraag wordt verwacht. De locaties waar laadpalen strategisch mogen worden geplaatst zijn vastgelegd op de plankaart.

Vergunning: een vergunning als bedoeld in artikel 2.10A van de Algemene Plaatselijke Verordening van de gemeente Dordrecht;

Verlengd private aansluiting (VPA): de aansluiting benodigd voor verlengd privaat opladen. Er zijn eisen met betrekking tot de vormgeving en veiligheid hiervan. In de nadere regels is verder gespecificeerd aan welke eisen de aansluiting moet voldoen.

Verlengd privaat opladen: bij verlengd privaat laden wordt een elektrisch voertuig opgeladen in de openbare ruimte middels een verlengde private aansluiting (VPA). De laadkabel loopt hierdoor geheel of gedeeltelijk door het openbaar gebied. In de meeste gevallen is hiervoor een vergunning noodzakelijk.

Vraaggestuurd plaatsen: het plaatsen van een oplaadpunt in het openbaar gebied op verzoek van een aanvrager. Hierbij wordt in eerste instantie de plankaart met laadlocaties gehanteerd. Een aanvraag kan gedaan worden door:

- een bedrijf en/of organisatie dat/die gevestigd is in de gemeente Dordrecht en eigenaar en/of bezitter is van één of meerdere elektrische voertuigen of een of meerdere werknemers in dienst heeft die beschikt/beschikken over een elektrisch voertuig;
- een particulier die eigenaar en/of bezitter is van een elektrisch voertuig en woonachtig en/of werkzaam is in de gemeente Dordrecht;
- een bedrijf en/of organisatie dat/die in de gemeente Dordrecht één of meerdere elektrische deelauto's aanbiedt;

Zakelijke veelrijder: gebruiker van een (elektrische) auto als onderdeel van de bedrijfsvoering, bijvoorbeeld in de zakelijke dienstverlening, voor het professioneel vervoer van personen (taxi's, onderwijs- en zorgvervoer), goederen (bezorgdiensten, bevoorrading winkels/horeca), rijdende diensten (rijscholen).

De gemeente Dordrecht hanteert definities in lijn met de begrippenlijst het RVO in samenwerking met ElaadNL en NKL in 2021 heeft uitgebracht.¹

¹ Laden van elektrische voertuigen. Definities en toelichting. Versie: januari 2021. [Zie link](#).

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Om onze klimaat- en luchtkwaliteit doelen te halen is het nodig dat ook ons vervoer verduurzaamt. Elektrisch vervoer draagt hieraan bij. In het regeerakkoord en het Klimaatakkoord staat dat uiterlijk in 2030 alle nieuw verkochte auto's emissievrij moeten zijn. Voor een belangrijk deel zullen dat batterij-elektrische auto's (BEV's) zijn. Volgens prognoses uit het Klimaatakkoord en de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) zijn in 2030 landelijk naar schatting 1,7 miljoen laadpunten nodig voor personenvervoer.

Tabel 1 – Huidige en geprognostiseerde aantal (semi-)publieke laadpunten in de gemeente Dordrecht voor personenvervoer

Type laadpunt	Vermogen	Aantal laadpunten		
		2023 (nu)	2025	2030
Regulier AC (semi-)publiek *	ca. 22 kW	Ca. 360	1461 (ca. 700 laadpalen)	2143 (ca. 1100 laadpalen)
Kortparkeerladen	50-150 kW	18	76	145
Snelladen	>150 kW	-	22	44

* één reguliere laadpaal heeft meestal meerdere laadpunten

Voor Dordrecht is het huidige aantal laadpunten (in 2023) en de prognose van het verwachte benodigde aantal laadpunten gegeven in tabel 1. Hierin is onderscheid gemaakt tussen regulier laden, kortparkeerladen en snelladen op basis van vermogen. Hieruit valt op te maken dat de opgave voor de realisatie van voldoende laadpunten in de toekomst significant is. Dit vraagt om een herziening van het plaatsingsbeleid van de gemeente Dordrecht. De gemaakte afwegingen voor keuzes in het plaatsingsbeleid worden besproken in dit document en worden uitgewerkt in nadere regels.

1.2 Doel en scope document

Het doel van dit document is om de afwegingen en keuzes toe te lichten die invulling moeten geven aan de integrale laadvisie van de gemeente Dordrecht. Dit plaatsingsbeleid richt zich op de uitrol van laadinfrastructuur voor de gebruikersgroep personenvervoer (bewoners en bezoekers) en helpt de gemeente bij de uitvoering. Dit kader vormt de basis voor en duiding van de "Nadere regels oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen Dordrecht 2023".

Voor personenvervoer is op dit moment op veel plaatsen al een grote behoefte aan laadpunten en verwachten we een sterke toename. Dit document richt zich daarom met name op deze doelgroep. We verwachten ook een toename van bijvoorbeeld het aantal elektrische bussen, doelgroepenvervoer, bestelwagens, trucks, binnenvaartschepen en mobiele werktuigen. Voor deze andere gebruikersgroepen volgen we de ontwikkelingen en als nodig passen we onze visie en plaatsingsbeleid hierop aan. 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.

Dit document is met de meest mogelijke zorg samengesteld en afgestemd op de Nadere regels en vrijstellingsbesluit inzake oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen Dordrecht. Bij verschil prevaleren de nadere regels en het vrijstellingsbesluit boven de inhoud van het document

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 worden de uitgangspunten uit de integrale laadvisie geschetst en de verschillende typen laadpunten besproken. In hoofdstuk 3 wordt het kader voor plaatsing van reguliere laadpunten uiteengezet en het hoofdstuk 4 de beleidskeuzes voor snellaadpunten. In de bijlagen zijn de plankaart, een beslisboom en criteria voor deze beslisboom opgenomen.

2 Typen laadinfrastructuur

In dit hoofdstuk worden de uitgangspunten omtrent de verschillende laadvoorzieningen besproken.

2.1 Soorten laadpunten

Laadoplossingen worden onderscheiden op basis van de laadsnelheid en clustering, weergegeven in figuur 1.



Figuur 1 – Overzicht laadoplossingen met basiskennmerken gerangschikt a.d.h.v. criteria laadsnelheid en clustering (bron: Laadinfrastructuur elektrisch vervoer bij gebiedsontwikkeling, een stappenplan voor gemeenten (EVConsult, 2019))

Reguliere laadpunten

De gemeente heeft een verantwoordelijkheid in de uitrol van reguliere publieke laadpunten. Deze laadpunten met een vermogen tot 22 kWh plaatsen we als losse palen. Het opladen tot de maximale batterijcapaciteit duurt meerdere uren.

In eerste instantie werken we toe naar een netwerk waarbij binnen 200 meter loopafstand een laadpunten te vinden is. Daarna gaan we over tot verdichting. Op plaatsen waar meerdere laadpalen bij elkaar in de buurt geplaatst worden en de locatie zich ervoor leent (bijv. kleine parkeervelden) proberen we de laadpalen zoveel mogelijk te clusteren. Vooralsnog worden er geen laadpleinen gerealiseerd. Laadpleinen worden gekenmerkt door een groep laadpalen die samen één aansluiting op het net hebben. De geprognostiseerde groei in Dordrecht is nog niet zo hoog dat er in één keer een laadplein gerealiseerd wordt. Eventueel groeit een locatie in de toekomst uit tot een clustering van laadpalen met ieder een eigen netaansluiting per laadpaal.

Snellaadpunten

Snellaadpunten zijn laadpunten met een vermogen van meer dan 22 kW, waarmee elektrische voertuigen in kortere tijd kunnen opladen. Snelladen gebeurt op gelijkstroom en is volop in ontwikkeling. We onderscheiden drie subcategorieën:

- a) Kortparkeerladen of semi-snelladen
Laadpunt met een vermogen tussen 22 en 125 kW, deze worden steeds meer geplaatst bij onder andere supermarkten, hotels en vergaderlocaties.
- b) Ultrasnelladen voor personenvervoer
Laadpunt met een vermogen tussen 125 en 350 kW. Het grootste deel van de huidige beschikbare elektrische voertuigen is technisch geschikt om te laden met een snelheid van maximaal 50 kW. De nieuwere modellen en modellen in het hogere segment zijn geschikt voor de hogere vermogens. De laadvermogens tussen 125 kW en 350 kW worden tegenwoordig bij snellaadstations langs hoofdwegen geplaatst, bijvoorbeeld bij pompstations en wegrestaurants.
- c) Ultrasnelladen voor openbaar vervoer en logistiek
Laadpunt met een vermogen hoger dan 350 kW, bijvoorbeeld een pantograaf. De laadpunten zijn geschikt om grote voertuigen zoals vrachtwagens en bussen in korte tijd te laden. Bij dit type laden dient het meeste rekening gehouden te worden met de belasting van het elektriciteitsnet.

Snelladen is duurder dan regulier laden. Snelladers zijn daarom vooralsnog gewenst op plaatsen waar een korte verblijfsduur gepaard gaat met een grote laadbehoefte en men bereid is daar meer voor te betalen. Denk bijvoorbeeld aan verzorgingsplaatsen langs de snelweg.

We zien voor onze gemeente geen actieve rol weggelegd in de uitrol van snellaadpunten. We zien wel dat snelladers een belangrijke rol kunnen spelen in het laadnetwerk, aanvullend op de behoefte op regulier laden. Het is voor aanbieders of bedrijven mogelijk om op privaat terrein oplaadpunten snelladen te realiseren mits hiervoor de noodzakelijke vergunningen en toestemmingen zijn verleend. Zie nadere regels.

2.2 Ladder van elektrisch laden

In Dordrecht mag, zoals vastgesteld in de Nationale Agenda Laadinfrastructuur, de laadinfrastructuur geen belemmering vormen voor de overstap naar elektrisch vervoer. De gemeente streeft naar een dekkend, beschikbaar en betaalbaar netwerk van laadinfrastructuur. We hanteren hierbij de zogenoemde "ladder van elektrisch laden" en hanteren een voorkeur voor laadinfrastructuur in deze volgorde:

- Privaat laadpunt: een laadpunt op eigen terrein (ook VVE's), aan huis of bij een bedrijf;
- Semipubliek laadpunt: een privaat laadpunt dat is opengesteld voor publiek. Denk aan parkeergarages, tankstations of horeca-locaties. Er kunnen beperkte toegangstijden zijn;
- Publiek laadpunt: een laadpunt dat 24/7 openbaar toegankelijk is, zonder barrières zoals slagbomen of poorten.

Het eerste vertrekpunt daarin is dat EV-rijders zoveel mogelijk laden op privaat terrein om de druk op de openbare ruimte beperkt te houden. Pas wanneer er geen mogelijkheid is tot laden op private of semipublieke locaties ligt er een verantwoordelijkheid voor de gemeente om publieke laadpunten te realiseren. Dit geldt voor alle soorten laadpunten, dus zowel regulier laden als snelladen. Daarbij houden we rekening met een goede spreiding van laadpunten over de gemeente en kijken we waar clustering van laadpalen van meerwaarde biedt.

Indien bovenstaande mogelijkheden geen opties zijn voor bewoners dan staan we onder voorwaarden het aanvragen van een vergunning verlengd privaat opladen toe. De voorwaarden hiervoor zijn opgenomen in de nadere regels.

Om het gebruik van laadpalen op privaat en semipubliek terrein maximaal te benutten en daarmee de druk op de openbare ruimte zoveel mogelijk te ontzien, verkennen we voor locaties met een hoge parkeerdruk, historisch stadsgezicht, autoluwe gebieden, etc. de mogelijkheden om private en semipublieke laadpunten beter beschikbaar te maken voor derden en het aanbod uit te breiden. We starten deze verkenning in 2024.

3 Uitwerking beleidskeuzes reguliere publieke laadpunten

In dit hoofdstuk worden de uitgangspunten voor het gebruik en de uitrol van het Dordtse openbare laadnetwerk besproken. Dit betreft de reguliere publieke laadpalen met een vermogen tot 22 kW.

3.1 Doelgroepen

De openbare laadvoorzieningen in Dordrecht kunnen gebruikt worden door alle berijders van elektrische auto's, te weten:

- Inwoners
- Werkenden
- Bezoekers
- Deelauto gebruikers en aanbieders
- Zakelijke rijders

Daarbij mogen alle voertuigen die hier technisch toe instaat zijn, laden aan de openbare laadpunten. Dit betreft volledig elektrische personenauto's, bestelbussen en elektrische motorfietsen, maar ook Light Electric Vehicles (zoals e-scooters) of Plug-in hybride elektrische auto's.

Het openbaar laadnetwerk is beperkt bruikbaar voor zwaar vervoer (trucks, bussen, touringcars). Zowel de technische vereisten, de inrichting en locatie van openbare laadlocaties als ook het gebruikspatroon van dit type voertuigen maken het openbaar laadnetwerk niet geschikt voor deze voertuigen.

3.2 Locatiecriteria en plankaart

De gemeente wijst de locaties aan waar publieke laadinfrastructuur wordt geplaatst. Voor het kiezen van een locatie dient met een aantal criteria zoveel mogelijk rekening gehouden te worden:

- Wel:
 - Op minder dan 200 meter loopafstand van aanvrager tot laadpaal;
 - Bij bestaande parkeerplaatsen;
 - Binnen 30 meter van openbare verlichting;
 - Binnen 25 meter van een laagspanningskabel i.v.m. meerkosten bij een grotere afstand;
 - Op een zichtbare plek zoals op een hoek van een straat of de ingang van een woonbuurt;
 - Op plaatsen waar de doorgang van het trottoir na plaatsing van het Oplaadobject en bebording nog minimaal 120 cm bedraagt. In uitzonderlijke gevallen en altijd in overleg met de gemeente kan de doorgang van het trottoir tot 90 cm worden versmald;
 - Bij voorkeur wordt een laadpaal in gereguleerd gebied geplaatst op locaties met een zo laag mogelijke parkeerdruk
- (Bij voorkeur) niet:
 - Bij bestaande parkeerplaatsen die gedefinieerd zijn als invalide parkeerplaatsen of andere ontheffingsvakken;
 - Op locaties waar doorstroming van het overige wegverkeer, langzaam verkeersstromen, etc. wordt belemmerd;
 - Op locaties waar de doorgang van het trottoir na plaatsing van het Oplaadobject en bebording minder dan 120 cm bedraagt;
 - In de buurt van grote bomen i.v.m. de kans op beschadiging van de boomwortels bij ondergrondse werkzaamheden;
 - Op een locatie waar groen ten koste moet gaan van een laadpaal.
 - Op een locatie waar de laadpaal als 'eigen' laadpaal gezien kan worden door aanvrager en buurtbewoners;
 - Op een smalle uitstapstrook tussen parkeerplaats en fietspad i.v.m. verkeersveiligheid;
 - Voor een raam/deur van een woning;
 - Bij langspaarkeervakken;

Met behulp van databronnen die de behoefte aan laadpunten voorspellen op basis van economische en demografische gegevens is een prognose van de laadbehoefte ingevuld. Met deze prognose van de laadbehoefte is een plankaart opgesteld (zie bijlage A) om te kunnen beschikken over een voldoende dekkend netwerk, waarbij de aangegeven locaties voldoen aan de door de gemeente gestelde locatiecriteria.

Deze plankaart maakt het aanbieders mogelijk om laadpalen strategisch te laten plaatsen, zonder directe aanvraag vanuit een inwoner. Wanneer er wel een aanvraag door een inwoner wordt gedaan, gebruiken we de plankaart om, als een verzoek is goedgekeurd, te bepalen op welke locatie deze wordt geplaatst.

De locaties op de plankaart zijn door de opstellers van de plankaart en medewerkers van de afdeling Verkeer getoetst op bovenstaande criteria.

Aanvullende criteria zijn vastgelegd in de samenwerkingsovereenkomst tussen de gemeente en de aanbieders van laadinfrastructuur. Dit zijn bijvoorbeeld eisen met betrekking tot het uiterlijk, techniek en veiligheid van de laadpalen. Alleen aanbieders waarmee de gemeente een overeenkomst heeft kunnen laadpalen plaatsen in Dordrecht.

3.3 Plaatsingsstrategie

Om publieke laadinfrastructuur bij te plaatsen kiezen we voor een combinatie van vraag gestuurd en strategisch plaatsen, zoals hieronder toegelicht.

- Vraag gestuurd plaatsen: bewoners, forenzen en deelauto-aanbieders kunnen via een online portal een aanvraag indienen voor een publiek laadpunt in de buurt van hun woning of werkplek. Zij moeten voldoen aan de volgende voorwaarden:
 - Aanvrager is een inwoner, een werkende of een bedrijf/organisatie in Dordrecht (hieronder vallen ook deelauto aanbieders of projectontwikkelaars)
 - Aanvrager heeft een elektrische auto in bezit of via een leasecontract en heeft geen mogelijkheid om op eigen terrein of bij een bestaande laadpaal de auto op te laden.
 - Aanvrager is in bezit van een parkeervergunning indien een aanvraaglocatie in betaald parkeren gebied gelegen is;
- Data-gedreven en strategische plaatsing: op basis van een verwachte vraag realiseren van laadpalen op plaatsen waarvoor nog geen aanvraag is gedaan, of op locaties waar bewoners geen aanvraag kunnen doen (bijvoorbeeld bij bestemmingslocaties en knooppunten). Dit verkort de doorlooptijd en maakt de uitrol beter planbaar. Voor strategische plaatsing gelden de volgende voorwaarden:
 - De locaties moeten als zodanig zijn aangegeven op de plankaart. Er wordt voor die locaties al een verzamelverkeersbesluit genomen, wat de doorlooptijd verder verkort.
 - De gemeente neemt vooralsnog geen actieve rol in het strategisch plaatsen of het leveren van een financiële bijdrage hiervoor.

3.4 Participatie en (verzamel)verkeersbesluit

De gemeente Dordrecht vindt het belangrijk dat inwoners betrokken worden en goed geïnformeerd zijn over ontwikkelingen in hun omgeving. Daarom zijn inwoners geraadpleegd bij het opstellen van de plankaart en worden ze geïnformeerd over de uitrol en realisatie van publieke laadpunten.

Nadat de locaties voor de laadpalen vastgesteld zijn (in de definitieve plankaart), worden er verkeersbesluiten genomen. Een verkeersbesluit geeft een parkeervak de doelbestemming 'opladen van elektrische voertuigen'. Dat betekent dat in dat vak alleen mag worden geparkeerd door elektrische auto's die gebruik maken van de laadpaal.

Om parkeervakken te reserveren voor elektrisch laden bestaan verschillende mogelijkheden:

- Individueel verkeersbesluit (per aanvraag): voor iedere nieuw te plaatsen laadpaal wordt een individueel verkeersbesluit genomen. Om de parkeerdruk zo veel mogelijk te beperken wordt in Dordrecht voor iedere nieuw te plaatsen laadpaal in eerste instantie één parkeervak gereserveerd voor elektrisch laden, ondanks dat een laadpaal in de regel twee aansluitingen heeft.
- Aanvullend verkeersbesluit: bij voldoende gebruik van een laadpaal wordt het tweede parkeervak naast de laadpaal gereserveerd voor elektrisch laden.
- Verzamelverkeersbesluit: er wordt voor meerdere laadlocaties tezamen in één keer een verkeersbesluit genomen. Hiermee wordt de doorlooptijd tot plaatsing versneld doordat de procedure voor een verkeersbesluit en de bijbehorende bezwaarperiode al doorlopen is. Verzamelverkeersbesluiten worden vooralsnog genomen voor een periode van twee jaar in een weloverwogen afweging tussen werkbaarheid en voldoende bezwaarmogelijkheden voor (nieuwe) inwoners.

De verkeersbesluiten worden gepubliceerd in de Staatscourant. Inwoners kunnen bezwaar maken op dit

verkeersbesluit. Om hen goed te informeren over de voorgenomen plaatsing van de laadpalen wordt het verkeersbesluit ook aangekondigd op de gemeentelijke website en op de gemeente-pagina van de huis-aan-huisbladen.

3.5 Werkwijze bij aanvraag

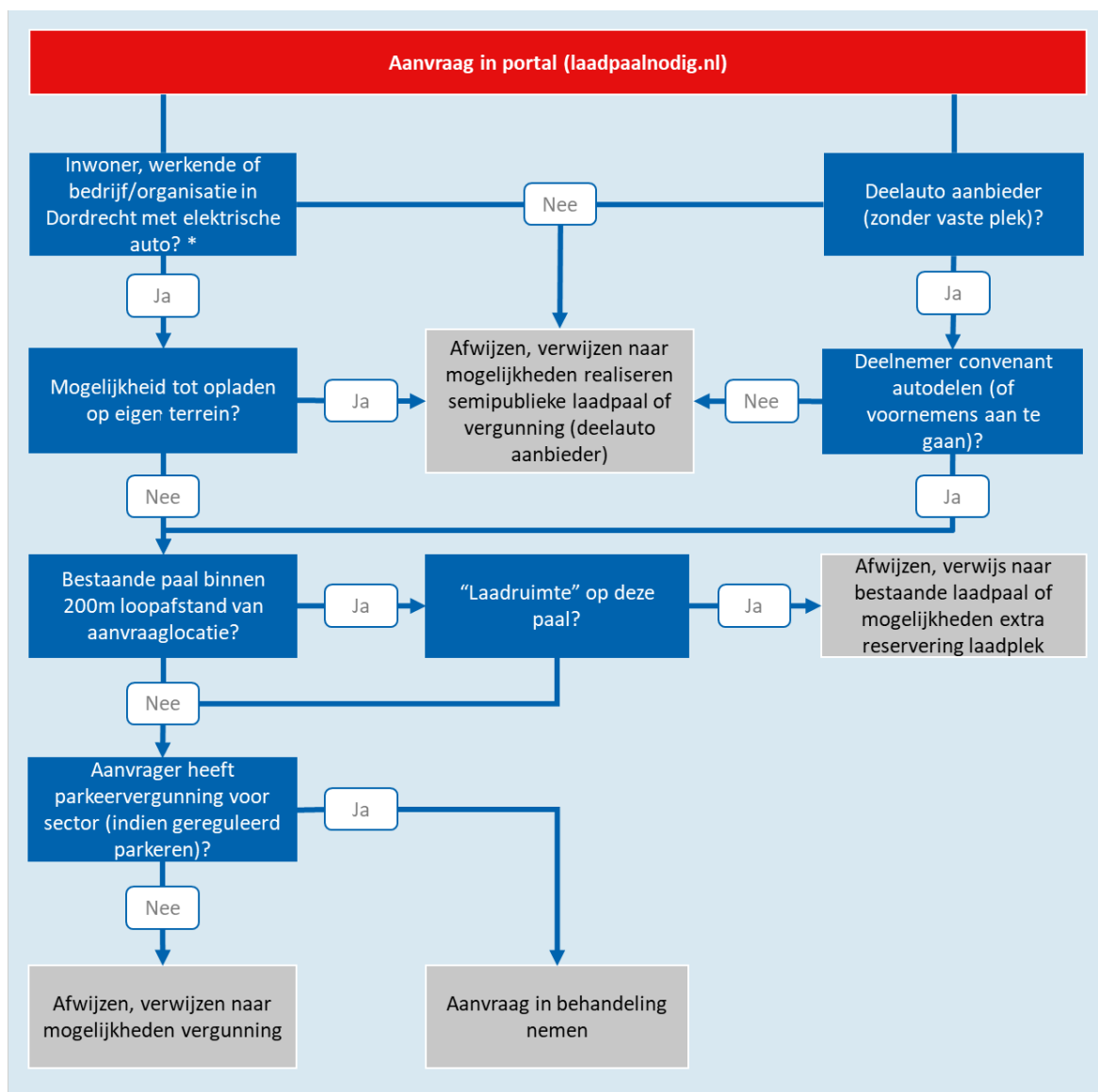
De werkwijze voor de aanvraag en plaatsing van laadpalen wordt weergegeven in bijlage B. Hierbij is er onderscheid tussen de procedure voor vraaggestuurd plaatsen (op aanvraag van inwoners, bedrijven of deelauto aanbieders) en strategisch plaatsen (direct via de CPO zonder verzoek van een inwoner, bedrijf of deelauto aanbieder).

3.5.1 Vraaggestuurd

Een aanvraag voor vraaggestuurd plaatsen start bij de eigenaar en/of bezitter van een elektrische auto. Dit kan ook een aanbieder van een elektrische deelauto (met vaste standplaats) zijn. Via de website van de gemeente of de website laadpaalnodig.nl kan een verzoek ingediend worden tot uitbreiding van het openbare laadnetwerk. Dit verzoek komt bij de CPO terecht, die op zijn beurt in overleg gaat met de gemeente en vervolgens een aanvraag indient.

Voordat een vergunning voor vraaggestuurd plaatsen wordt verleend, wordt getoetst (zie hierbij figuur 2):

- of de indiener een inwoner van Dordrecht, werkende in Dordrecht, bedrijf/organisatie in Dordrecht of een aanbieder van een elektrische deelauto met vaste standplaats in Dordrecht is;
- of de indiener geen mogelijkheid heeft om het elektrisch voertuig op eigen terrein te parkeren en te laden;
- of de indiener een elektrische auto heeft gekocht/geleased;
- of binnen 200 meter loopstand van de woning of bedrijfslocatie van de indiener onvoldoende laadruimte is binnen het bestaande netwerk van openbare oplaadpunten. Er is voldoende laadruimte als er nog één of meer parkeervakken aanvullend gereserveerd kunnen worden en/of het verbruik lager ligt dan gemiddeld 250 kWh/laadpunt/maand en/of het aantal transacties lager is dan gemiddeld 25 transacties/laadpunt/maand;
- of de indiener in bezit is van een parkeervergunning indien een aanvraaglocatie in betaald parkeren gebied gelegen is;



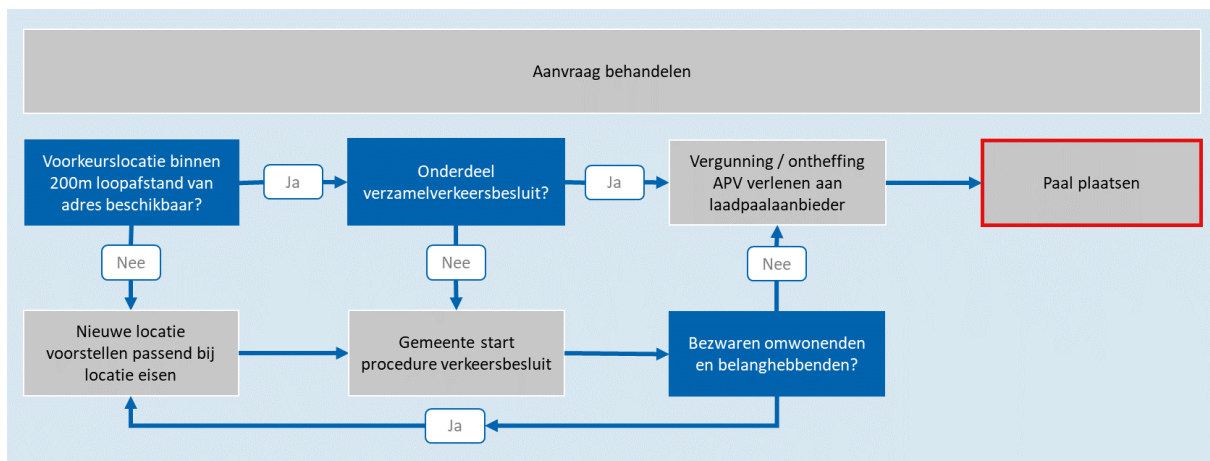
* Projectontwikkelaars zijn niet opgenomen in dit schema. Zij doen na overleg met de gemeente een aanvraag in het aanvraagportal.

Figuur 2: Beslisboom bij behandeling verzoek tot uitbreiding netwerk laadinfrastructuur (vraaggestuurd plaatsen)

Als aan bovenstaande criteria wordt voldaan, wordt de aanvraag in behandeling genomen (zie hiervoor figuur 3). Allereerst wordt bekeken of een laadlocatie binnen 200 meter loopafstand beschikbaar is volgens de plankaart. Als dit het geval is, wordt er tezamen met het nemen van een verkeersbesluit een vergunning aan de CPO verleend en volgt plaatsing van een nieuwe openbare laadpaal.

Als aan bovenstaande criteria is voldaan, maar er geen laadlocatie binnen 200 meter loopafstand beschikbaar is op de plankaart, dan doet de CPO een voorstel voor een nieuwe locatie. Voor de keuze van deze locatie gelden eveneens een aantal toetsingscriteria (zie 3.2). Als er een nieuwe locatie wordt aangewezen, kan het proces tot realisatie iets langer duren. Voor de nieuw aangewezen locatie moet eerst een verkeersbesluit genomen worden en eventuele bezwaren van omwonende en belanghebbenden verwerkt zijn.

Als er voldoende laadruimte beschikbaar is bij bestaande laadpalen of laadpleinen in de omgeving en nog niet alle parkeervakken zijn bestemd als laadvakken, wordt in eerste instantie een extra parkeervak gereserveerd voor elektrische voertuigen. Hierdoor wordt de beschikbaarheid van de laadpaal vergroot en kan op deze manier het laadnetwerk worden uitgebreid.



Figuur 3: Procedure bij behandeling van een aanvraag

3.5.2 Strategisch plaatsen

Bij strategisch plaatsen is het niet een inwoner die een verzoek doet tot het plaatsen van een paal, maar komt dit verzoek van de CPO zelf, omdat er op korte termijn een laadvraag wordt verwacht. De locaties waar laadpalen strategisch mogen worden geplaatst, zijn vastgelegd op de plankaart. Dit betreft alle laadlocaties waar een laadbehoefte in 2023-2025 wordt verwacht. Voor al deze laadlocaties tezamen wordt één verzamelverkeersbesluit genomen.

Om een laadpaal strategisch te plaatsen is een vergunning noodzakelijk. Laadpaalaanbieders (CPO's) kunnen binnen een vastgestelde periode hun interesse voor een bepaalde strategische laadlocatie op de plankaart kenbaar maken door een aanvraag in te dienen bij de gemeente Dordrecht. Via officiële bekendmakingen.nl wordt er bekend gemaakt dat CPO's een aanvraag voor strategisch plaatsen in kunnen dienen. Als de CPO een overeenkomst met onze gemeente heeft gesloten of voornemens is deze te sluiten en voldoet aan onze indieningsvereisten, komt hij in aanmerking voor het strategisch plaatsen van een laadpaal op de gewenste locatie. Als er meer laadpaalaanbieders geïnteresseerd zijn in dezelfde locatie wordt er geloot en mag de gekozen aanbieder daar maximaal 10 jaar een laadpaal exploiteren. Binnen acht weken na de aanvraag beslist het college over het uitgeven van de vergunning. Als de locatie wordt toegewezen moet de CPO binnen 6 maanden een laadpaal realiseren anders wordt de vergunning ingetrokken en krijgt een andere CPO de kans hier een laadpaal te realiseren. Net als bij laadpalen die vraaggestuurd geplaatst worden, wordt een vergunning voor maximaal 10 jaar verleend.

Het aanvraagproces voor strategisch plaatsen herhaalt zich over tijd. Vooralsnog wordt er gedacht aan een periode van twee jaar (bij vaststelling van een update van de plankaart).

In het weergegeven proces kan het college de vergunning intrekken of wijzigen, indien:

- Vergunninghouder zich niet houdt aan de voorschriften verbonden aan de vergunning. Het college kan in dat geval ook het verkeersbesluit, waarbij de parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische voertuigen zijn aangewezen, intrekken;
- Vergunninghouder niet binnen 6 maanden na het verlenen van de vergunning daarvan gebruik heeft gemaakt. Het college kan in dat geval ook het verkeersbesluit, waarbij de parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische voertuigen zijn aangewezen, intrekken;
- in de praktijk voor minder dan 1500 kWh per jaar van het oplaadpunt gebruik wordt gemaakt. Het college kan in dat geval ook het verkeersbesluit, waarbij de parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische voertuigen zijn aangewezen, intrekken.

3.6 Eisen laadinfrastructuur bij gebiedsontwikkeling en herinrichting

Gebiedsontwikkelingen en herinrichtingen van de openbare ruimte bieden een kans om de realisatie van oplaadinfrastructuur te combineren met andere werkzaamheden. Het vroegtijdig meenemen van de laadoplossingen in de planvorming zorgt ervoor dat de ondergrond zo min mogelijk hoeft te worden open gebroken. Zeker bij nieuwbouwontwikkelingen is het wenselijk dat er de komende jaren geen werkzaamheden

hoeven plaats te vinden waarbij de zorgvuldig aangelegde ondergrond en openbare ruimte aangetast worden. Inwoners ondervinden hierdoor minder hinder. Daarnaast zorgt het ervoor dat de laadinfrastructuur zo optimaal mogelijk ingepast kan worden en dat (extra) kosten voor realisatie minimaal kunnen blijven.

Eenzijds is het van belang om zoveel mogelijk plekken voor te bereiden op elektrisch laden. Anderzijds moet ervoor gewaakt worden dat het laadnetwerk te groot wordt opgezet waardoor inwoners schaarse parkeerplekken 'opgeofferd' zien worden voor slecht bezette parkeerplekken voor elektrisch laden. Ook gaan de innovaties in type oplaadpunten en energiesystemen erg snel. Zo zal er in de toekomst mogelijk overgegaan worden op bi-directioneel laden (vehicle to grid) en draadloos laden. Het installatietechnisch en bouwkundig voorbereiden van een deel van de parkeerplekken bij nieuwbouw en herinrichting zien wij als een goede oplossing om aan de genoemde punten tegemoet te komen. Dit houdt in dat de ondergrond wordt voorbereid door het leggen van lege mantelbuizen vanaf de laagspanningskabel tot aan het parkeervak. Hierdoor kan er met zo min mogelijk werkzaamheden een laadpunt gerealiseerd worden.

Dit houdt in dat een deel van de toekomstige benodigde laadinfrastructuur al wordt gerealiseerd en voor het overige deel de ondergrond wordt voorbereid door het leggen van lege mantelbuizen vanaf de laagspanningskabel tot aan het parkeervak. Hierbij is het van belang om zoveel mogelijk plekken voor te bereiden op elektrisch laden, maar moet ervoor gewaakt worden dat het laadnetwerk te groot wordt opgezet.

3.6.1 Nieuwbouw

In de parkeernormennota wordt voorgeschreven hoeveel parkeerplaatsen er dienen te worden gerealiseerd bij gebiedsontwikkeling. De exacte aantallen laadpunten en voorbereidingen worden bepaald aan de hand van de prognosekaarten voor publieke laadpalen. Een deel hiervan moet voorzien van (vorbereidde) laadpunten. Tabel 2 geeft een overzicht van deze eisen. Deze worden verwerkt in nieuwe en gewijzigde bestemmingsplannen, dan wel omgevingsplannen en gecommuniceerd aan ontwikkelaars. Ook worden ze verwerkt in aanbestedingsdocumenten voor bijvoorbeeld gronduitgifte of aanbesteding van werken of in het standaard PVE openbare ruimte. Bij vergunningverlening wordt getoetst of hieraan is voldaan.

De ontwikkelaar doet zelf een aanvraag voor het realiseren van een laadpaal bij een CPO waar de gemeente een overeenkomst mee heeft. Dit maken we mogelijk middels nadere regels.

Tabel 2: Eisen met betrekking tot aantallen laadpunten en voorbereiding op toekomstige laadinfrastructuur bij gebiedsontwikkeling (nieuwbouw) op het totaal aantal te realiseren parkeerplekken

Type parkeervoorziening	% operationele laadpunten bij oplevering	% laadpunten waarop technische installatie is voorbereid bij oplevering
Parkeerplaats in openbare ruimte	5-10%	20-30%
Openbare parkeergarage	In 2025: 5% In 2030: 10% Zie Convenant Laadinfrastructuur In Parkeergarages ²	Zie Convenant Laadinfrastructuur In Parkeergarages
Private parkeergarage	Andere bouw: 1 oplaadpunt Zie bouwbesluit ³	Nieuwbouw: Wonen: ieder parkeervak Andere bouw: een op 5 parkeervak (Zie bouwbesluit)

Concreet betekent dit dat bij 5-10% van de te realiseren openbare parkeerplekken een laadpunt gerealiseerd moet zijn bij oplevering. Voor 20-30% van de parkeerplekken moet het op korte termijn mogelijk zijn om zonder grote werkzaamheden een laadpunt te plaatsen. Dit houdt in dat voor deze parkeervakken er een lege mantelbuis

² In het convenant is afgesproken dat het ministerie en Vexpan zich gezamenlijk inzetten voor voldoende laadinfrastructuur in parkeergarages, zowel kwantitatief als kwalitatief. In 2025 zal 5 procent van alle plekken in parkeergarages voorzien moeten zijn van laadinfrastructuur en in 2030 gemiddeld 10 procent.

<https://vexpan.nl/wp-content/uploads/2022/03/kennisdossier-CLIP-Ministerie-IW-laadinfra-parkeergarages-1-kennis-V1.4.pdf>

³ <https://rijksoverheid.bouwbesluit.com/Inhoud/docs/wet/bb2012/hfd5/afd5-4>

wordt gelegd vanaf de laagspanningskabel tot aan het parkeervak. Bij het plaatsen van een laadpaal hoeft de grond enkel open gebroken worden om de aansluiting naar het laagspanningsnet te maken.

Ontwerpproces

Tijdens de fase van het voorlopig ontwerp (VO) treedt de ontwikkelaar in overleg met de gemeente voor het bepalen van de exacte locaties van de laadpunten en de parkeervakken die technisch voorbereid worden. Hierbij worden de realisatiecriteria zoals omschreven in 3.2 gehanteerd. Het ontwerp wordt afgestemd op het plan voor de kabels & leidingen. Het definitief ontwerp (DO) wordt gecontroleerd en vastgelegd bij de gemeente. De ontwikkelaar is verantwoordelijk voor het vroegtijdig betrekken van de netbeheerder om de benodigde netcapaciteit af te stemmen.

Realisatie en beheer

Een deel van de vereiste laadpunten is gerealiseerd bij oplevering door de ontwikkelaar. Locaties die voorbereid zijn voor laadpunten worden opgenomen in de data van de gemeente en bijvoorbeeld voorzien van een zichtbare markering op locatie. Er worden afspraken gemaakt over het in beheer nemen van de grond waar laadinfrastructuur is gerealiseerd door de private ontwikkelaar.

Ruimtelijke innovaties

Er bestaan innovatieve laadoplossingen die het laadpunt laten opgaan in de omgeving, bijvoorbeeld integratie in straatverlichting of verzonken in de grond. Het probleem van deze oplossingen is dat deze nog niet markt-klaar en in grote getalen beschikbaar zijn en dus ook niet op grote schaal worden toegepast. Ook heeft het technisch-organisatorische uitdagingen in combinatie met de netaansluiting en laadcapaciteit. Daarnaast zijn deze oplossingen simpelweg veel duurder dan de reguliere oplossingen. Voor de gemeente is het lastiger hierop te sturen vanwege het openmarktmodel in Dordrecht. In Dordrecht wordt daarom gewerkt met de reguliere laadpalen. Als er mogelijkheden zijn om de innovatieve laadoplossingen wel grootschalig toe te passen, dan bekijken we dit opnieuw.

3.6.2 Herinrichting van openbare ruimte

Bij herinrichting van de openbare ruimte wordt in veel van de gevallen de straat opengebroken. Ook in dat geval kunnen de realisatiewerkzaamheden gecombineerd worden met het treffen van (technische) voorbereidingen voor de realisatie van laadpunten op basis van de prognosekaart. Deze technische voorbereiding houdt in dat er enkel lege mantelbuizen worden neergelegd naar een toekomstig laadpunt. Bij herinrichting is de gemeente verantwoordelijk voor deze technische voorbereiding, waarbij de locatiekeuze in samenspraak gaat met laadpaalaanbieders en bewoners. Omdat er geen officiële verkeersbesluiten worden genomen (er gebeurt immers nog niets zichtbaars) is het voor inwoners niet mogelijk om een officiële bezwaarprocedure te starten, maar wordt waar nodig en mogelijk een alternatieve locatie gekozen. Deze plek wordt in de plankaart opgenomen en binnen de interne organisatie geborgd binnen werkprocessen rondom beheer en onderhoud.

3.7 Gebruik laadpunt en laadpaalkleven

Laadpaalkleven is het bezet houden van een laadplek door een elektrisch voertuig dat aangesloten is aan het laadpunt, maar niet meer aan het laden is. Dit kan in sommige situaties een probleem zijn. Bijvoorbeeld als een andere elektrische rijder de auto niet kan opladen wanneer dat nodig is, omdat de laadpaal bezet gehouden wordt. Echter, zolang een aangesloten elektrisch voertuig geen andere EV-rijder belemmert in het laden, kan een langere connectietijd benut worden voor slim laden. Hiermee wordt het elektriciteitsnet ten tijde van piekbelasting ontlast door middel van lagere laadvermogens.

Uit gebruikersdata van het bestaande openbare laadnetwerk blijkt dat excessief laadpaalkleven in Dordrecht niet op grote schaal aan de orde is. We vinden het wel belangrijk om laadpaalkleven te blijven monitoren, zeker bij een steeds hogere bezetting van het openbare laadnetwerk.

CPO's zijn zelf al actief met het tegengaan van laadpaalkleven. Verschillende CPO's rekenen met een tijdstarief om gebruikers te stimuleren hun auto te verplaatsen zodra deze volledig opgeladen is (het zogeheten connectietarief). Zo zijn er minder laadpalen nodig en zijn hun laadpunten meer beschikbaar.

Voor die situaties waar laadpaalkleven leidt tot problemen, gaan we in samenspraak met de leveranciers van laadpalen onderzoeken welke andere mogelijkheden er zijn om dit aan te pakken. Om een negatief sentiment omtrent publiek laden en daarmee ontmoediging van elektrisch rijden te voorkomen wordt er in eerste instantie uitgegaan van positieve prikkels om de auto te verplaatsen. Bijvoorbeeld door middel van persoonlijke pushberichten.

3.8 Verlengd Privaat Aansluiten (VPA)

Bij verlengd privaat laden wordt een elektrisch voertuig opgeladen in de openbare ruimte middels een verlengde private aansluiting (VPA). De laadkabel loopt hierdoor geheel of gedeeltelijk door het openbaar gebied.

Deze vorm van laden van elektrische voertuigen is niet de meest wenselijke laadoplossing en wordt daarom alleen in uitzonderingsgevallen toegestaan. Pas wanneer laden op eigen terrein of de realisatie van een (semi)publieke laadpaal niet mogelijk is wordt onder voorwaarden verlengd privaat opladen toegestaan voor inwoners. Het is hiervoor noodzakelijk om een vergunning aan te vragen.

Om een vergunning te krijgen moet een aanvrager aan de volgende eisen voldoen:

- In het bezit zijn van, of een leasecontract hebben voor, een elektrische auto;
- De aanvrager heeft (de mogelijkheid tot) een oplaadpunt op eigen terrein, maar geen parkeerplaats op eigen terrein;
- De openbare parkeerplaats waarop de elektrische auto wordt geladen ligt direct naast het privéterrein van de woning. Er mag wel een trottoir tussen liggen;
- En de aanvrager moet aan minimaal één van de onderstaande eisen voldoen:
 - De werkgever of leasemaatschappij van de aanvrager eist dat de elektrische leaseauto wordt opgeladen op eigen terrein, of:
 - Geen enkele CPO heeft interesse om een laadpunt nabij het adres van de aanvrager te realiseren.

Er is geen vergunning vereist voor verlengd privaat opladen in die gevallen waarin de openbare parkeerplaats waarop de elektrische auto staat geparkeerd tijdens het opladen direct grenst aan de perceelsgrens van de eigenaar van die elektrische auto waardoor er geen trottoir, rijweg, fietspad, openbaar groen of andere openbare gebruiksruimte tussen de perceelsgrens en de parkeerplaats is gelegen.

In geen enkel geval wordt een parkeerplaats 'toegeëigend' door de gebruiker van de verlengd private aansluiting. Als er niet wordt geladen mag de oplaadkabel niet over de openbare weg liggen. Daarnaast zijn er eisen met betrekking tot de vormgeving en veiligheid van de aansluiting. In de nadere regels is verder gespecificeerd aan welke eisen de aansluiting moet voldoen.

3.9 Private gebouwde parkeervoorziening

In het geval van appartementencomplexen is er vaak sprake van een inbandige parkeergarage. Het is aan een de eigenaar van een gebouwde parkeervoorziening (denk ook aan VVE's) om te bepalen of laadvoorzieningen in de parkeervoorziening worden toegestaan. De gemeente heeft daar geen zeggenschap over en gaat zich daar ook niet in mengen. Ook hier geldt dat alleen een laadpaal in de openbare ruimte wordt geplaatst indien de aanvrager niet over eigen parkeergelegenheid kan beschikken. Dit vanuit het oogpunt van een zo eerlijk mogelijke verdeling van de beschikbare openbare parkeercapaciteit.

Het Nationaal Kennisplatform Laadinfrastructuur (NKL) biedt VVE's handvatten voor de realisatie van laadinfrastructuur op het terrein of in de garage van de VVE. Hiervoor is een speciale website gemaakt: <https://vveladen.nl/>. Bij vragen verwijst de gemeente de VVE's naar deze website. Via deze site en de Vereniging Elektrische Rijders (VER) kunnen ook adviseurs ingeschakeld worden.

4 Uitwerking beleidskeuzes snellaadpunten

4.1 Kenmerken snellaadpunten

Snellaadpunten zijn laadpunten met een vermogen van 43 kW tot 350 kW, waarmee elektrische voertuigen in korte tijd kunnen opladen. Snellaadpunten kunnen een belangrijke rol spelen in het laadnetwerk, aanvullend op de behoefte op regulier laden, denk bijvoorbeeld aan:

- bijladen onderweg;
- back up bij onvoldoende beschikbaarheid van reguliere laders;
- stimuleren en verhogen gebruiksgemak zakelijke veelrijders.

Locaties die aansluiten bij deze behoeften en doelgroepen voor snelladers zijn bijvoorbeeld:

- Parkeerterreinen bij supermarkten (publiek en semipubliek);
- Nabij taxistandplaatsen op parkeerplaatsen of in de opstelstrook (bufferzone);
- Bij horeca op parkeerplaatsen;
- Tankstations;
- Op verzorgingsplaatsen;
- Bij wegresterants en fastfoodrestaurants.

4.2 Huidige situatie Dordrecht

In Dordrecht zijn er op dit moment twee snelladers. Deze bevinden zich nabij de A16. Eén bij een tankstation en één bij een fastfoodrestaurant. Deze snelladers zijn voornamelijk gericht op het bijladen onderweg en zijn gerealiseerd op privaat grondgebied. Op openbaar gebied zijn er geen snelladers gerealiseerd in Dordrecht. Vanuit de markt is er wel vraag naar het realiseren van snellaadpunten op (binnenstedelijk) openbaar gebied. De verwachting is dat deze vraag gaat toenemen de komende jaren.

4.3 Beleidskeuze binnenstedelijke snellaadpunten

De gemeente Dordrecht ziet de voordelen van snelladen en moedigt elektrisch rijden aan. Hierin volgen we de 'ladder van elektrisch laden'. Dat betekent dat snellaadpunten in eerste instantie op privaat en semipubliek grondgebied gerealiseerd worden.

Vooralsnog willen we snellaadpunten op openbaar gebied niet toestaan. Reden hiervoor zijn dat:

- Snellaadpunten meer ruimte in beslag nemen dan reguliere laadpalen doordat snelladers aanvullende objecten nodig hebben zoals een transformatorkast, aansluitingskast etc.
- Snellaadpunten kunnen zorgen voor overlast voor de omgeving (o.a. geluid en zicht) en een aantrekkende werking hebben op het verkeer.
- Wanneer het realiseren van snellaadpunten zonder voorwaarden toegestaan wordt in de openbare ruimte leidt dit tot precedentwerking en verrommeling van de openbare ruimte.

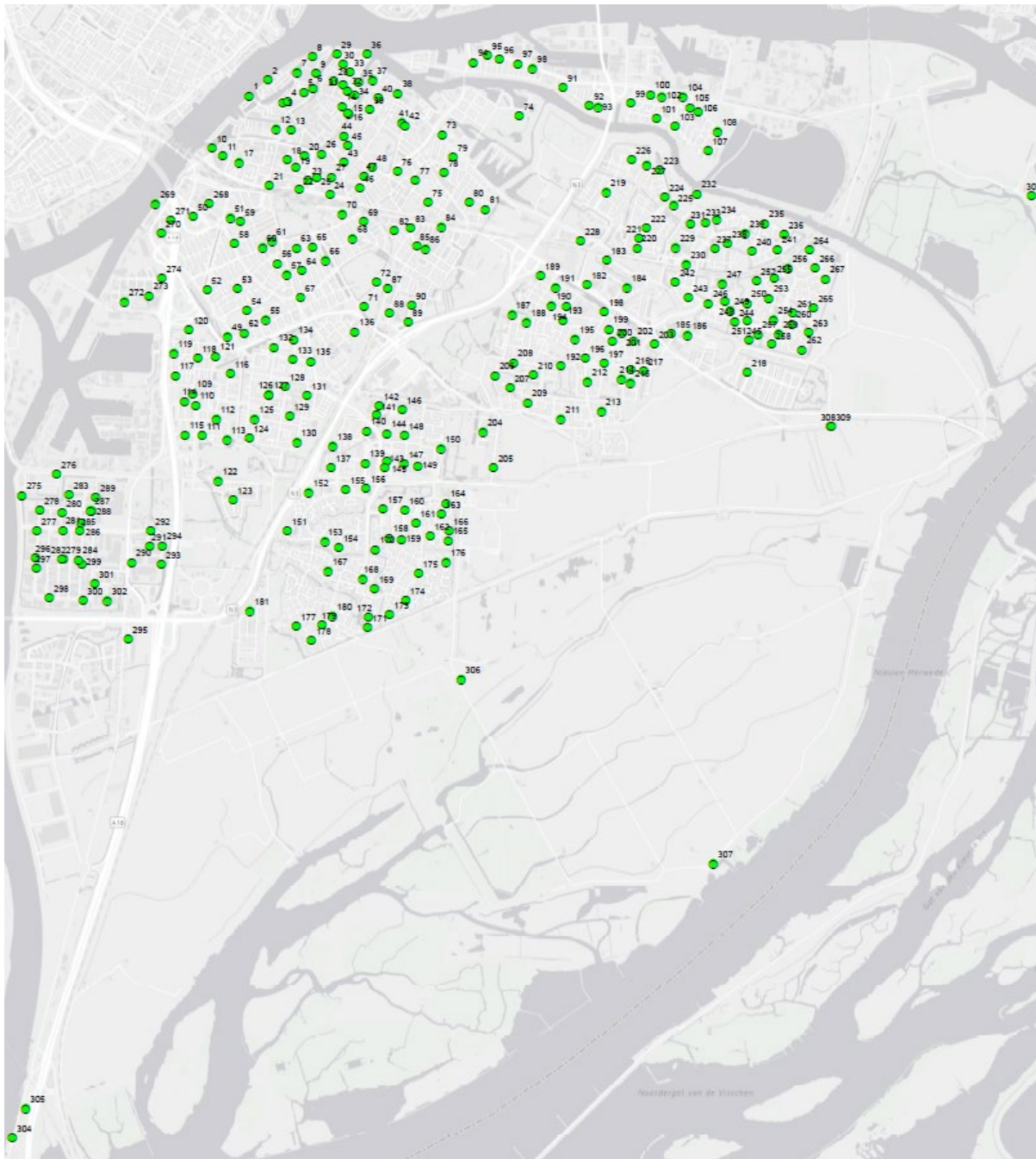
Daarbij zal de benodigde netcapaciteit verder afgestemd moeten worden vanwege schaarste van beschikbare netcapaciteit.

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.

Bijlagen

A. Plankaart en adressenlijst

De actuele plankaart en adressenlijst is via de gemeentelijke website te bekijken.



Figuur 4: Plankaart met laadpaallocaties Dordrecht voor de periode 2023-2025 (versie maart 2023)

Tabel 3: Adressenlijst behorend bij de plankaart laadpaallocaties Dordrecht 2023-2025 (versie maart 2023)

Laadpaal nummer	Straat	Huisnummer	Toevoeging	Wijk
1	Hooikade	2		Binnenstad
2	Buiten Walevest	15		Binnenstad
3	Buddingh'plein	80		Binnenstad
4	Buddingh'plein	22		Binnenstad
5	Grote Markt	8		Binnenstad
6	Wijnstraat	167		Binnenstad
7	Kuipershaven	161		Binnenstad
8	Kuipershaven	22		Binnenstad
9	Wijnstraat	122		Binnenstad
10	Draai	17		Binnenstad
11	Twintighuizen	22		Binnenstad
12	Kleine Spuistraat	5	B	Binnenstad
13	Lange Breestraat	33		Binnenstad
14	Museumstraat	7		Binnenstad
15	Vest	86		Binnenstad
16	Vest	90	T	Binnenstad
17	Singel	522		Binnenstad
18	Van Godewijkstraat	15	R	Binnenstad
19	Muys van Holystraat	45		Binnenstad
20	Spuiboulevard	46		Binnenstad
21	Spuiweg	180		Binnenstad
22	Burgemeester de Raadsingel	85		Binnenstad
23	Stationsweg	1		Binnenstad
24	Burgemeester de Raadsingel	43		Binnenstad
25	Singel	253		Binnenstad
26	Cornelis de Wittstraat	36		Binnenstad
27	Singel	215		Binnenstad
28	Weeshuisplein	18		Noordflank
29	Boomstraat	25		Noordflank
30	Nieuwkerkstraat	62		Noordflank
31	Mariënbornstraat	15		Noordflank
32	Stek	29		Noordflank
33	Nieuwkerksplein	67		Noordflank
34	Veststraat	47		Noordflank
35	Torenstraat	122		Noordflank
36	Merwekade	1		Noordflank
37	Noorderstraat	48		Noordflank
38	Biesboschstraat	35		Noordflank
39	Nicolaasstraat	20		Noordflank
40	Jacobahof	16		Noordflank
41	Groenedijk	41		Noordflank
42	Groenedijk	38		Noordflank

43	Waterbeekstraat	22		Noordflank
44	Kromhout	170		Noordflank
45	Kasperspad	81		Noordflank
46	Oranjepark	4		Noordflank
47	Oranjepark	11		Noordflank
48	Vrieseweg	96		Noordflank
49	Zuidendijk	211	A	Oud Krispijn
50	Brandts Buysstraat	3		Oud Krispijn
51	Hugo de Grootlaan	73		Oud Krispijn
52	Jan Vethkade	56		Oud Krispijn
53	Mauveplein	8		Oud Krispijn
54	Weissenbruchstraat	25		Oud Krispijn
55	Patersweg	59		Oud Krispijn
56	H.F. Tollensstraat	22		Oud Krispijn
57	Krispijnseweg	207		Oud Krispijn
58	Brouwersdijk	30	P	Oud Krispijn
59	Van Baerlestraat	92		Oud Krispijn
60	Bosboom-Toussaintstraat	47		Oud Krispijn
61	Bosboom-Toussaintstraat	25		Oud Krispijn
62	Meindert Hobbemastraat	1		Oud Krispijn
63	Amalia van Solmsstraat	77		Nieuw Krispijn
64	Prins Bernhardstraat	28		Nieuw Krispijn
65	Albertine Agnesstraat	11		Nieuw Krispijn
66	Nassauweg	53		Nieuw Krispijn
67	Prinses Julianaweg	74		Nieuw Krispijn
68	Frederikstraat	47		Nieuw Krispijn
69	Dubbeldamseweg Zuid	100		Nieuw Krispijn
70	Weizigtweg	235		Nieuw Krispijn
71	Nieuweweg	82		Nieuw Krispijn
72	Nieuweweg	14		Nieuw Krispijn
73	Noordendijk	262		Het Reeland
74	Wantijpark	1		Het Reeland
75	Reeweg Oost	123	P	Het Reeland
76	Sumatraplein	1		Het Reeland
77	Javastraat	63		Het Reeland
78	Billitonstraat	20		Het Reeland
79	Wouwstraat	2		Het Reeland
80	Soembastraat	56		Het Reeland
81	Meerkoetstraat	10		Het Reeland
82	Hoekensestraat	23		Het Reeland
83	Krommedijk	147		Het Reeland
84	Crayensteynstraat	91		Het Reeland
85	Eemsteynplein	29		Het Reeland
86	Krommedijk	189		Het Reeland
87	Max Gootelaan	60		Het Reeland

88	Leerparkpromenade	100		Het Reeland
89	Prof. Kohnstammlaan	10		Het Reeland
90	Prof. Kohnstammlaan	5		Het Reeland
91	Plein 1940-1945	51		Staart
92	Giessenstraat	61		Staart
93	Reggestraat	37		Staart
94	Johannes Spaanstraat	4		Staart
95	Waalstraat	2		Staart
96	IJsselstraat	2		Staart
97	Merwedestraat	157		Staart
98	Merwedestraat	187		Staart
99	Adjutant H.P. Kosterstraat	22		Staart
100	Schipbeekstraat	118		Staart
101	Generaal S.H. Spoorstraat	100		Staart
102	Schipbeekstraat	220		Staart
103	Haringvlietstraat	39		Staart
104	Tjongerstraat	2		Staart
105	Reitdiepstraat	42	D	Staart
106	Wielingenstraat	40		Staart
107	Haringvlietstraat	517		Staart
108	Oosterdiep	2		Staart
109	Maarten Harpertsz. Trompweg	124		Wielwijk
110	Admiraalsplein	175		Wielwijk
111	Witte de Withstraat	280		Wielwijk
112	Cornelis Trompweg	21		Wielwijk
113	Witte de Withstraat	54		Wielwijk
114	Zoutmanstraat	28		Wielwijk
115	Witte de Withstraat	342		Wielwijk
116	Mees Toxopeüsstraat	24		Wielwijk
117	Callenburghstraat	12		Wielwijk
118	Van Aerssenstraat	14		Wielwijk
119	Kotterstraat	95		Wielwijk
120	Sportlaan	5		Wielwijk
121	Kotterstraat	1		Wielwijk
122	Houtenend	29		Wielwijk
123	Wilgewinde	36		Wielwijk
124	Schaperstraat	80		Crabbhof/Zuidhoven
125	Dresselhuysstraat	25		Crabbhof/Zuidhoven
126	Thorbeckeweg	226		Crabbhof/Zuidhoven
127	Thorbeckeweg	226		Crabbhof/Zuidhoven
128	Groen van Prinstererweg	25		Crabbhof/Zuidhoven
129	Henri Polakstraat	126		Crabbhof/Zuidhoven
130	Abraham Kuyperweg	141		Crabbhof/Zuidhoven
131	Abraham Kuyperweg	40		Crabbhof/Zuidhoven
132	Loudonstraat	249		Crabbhof/Zuidhoven

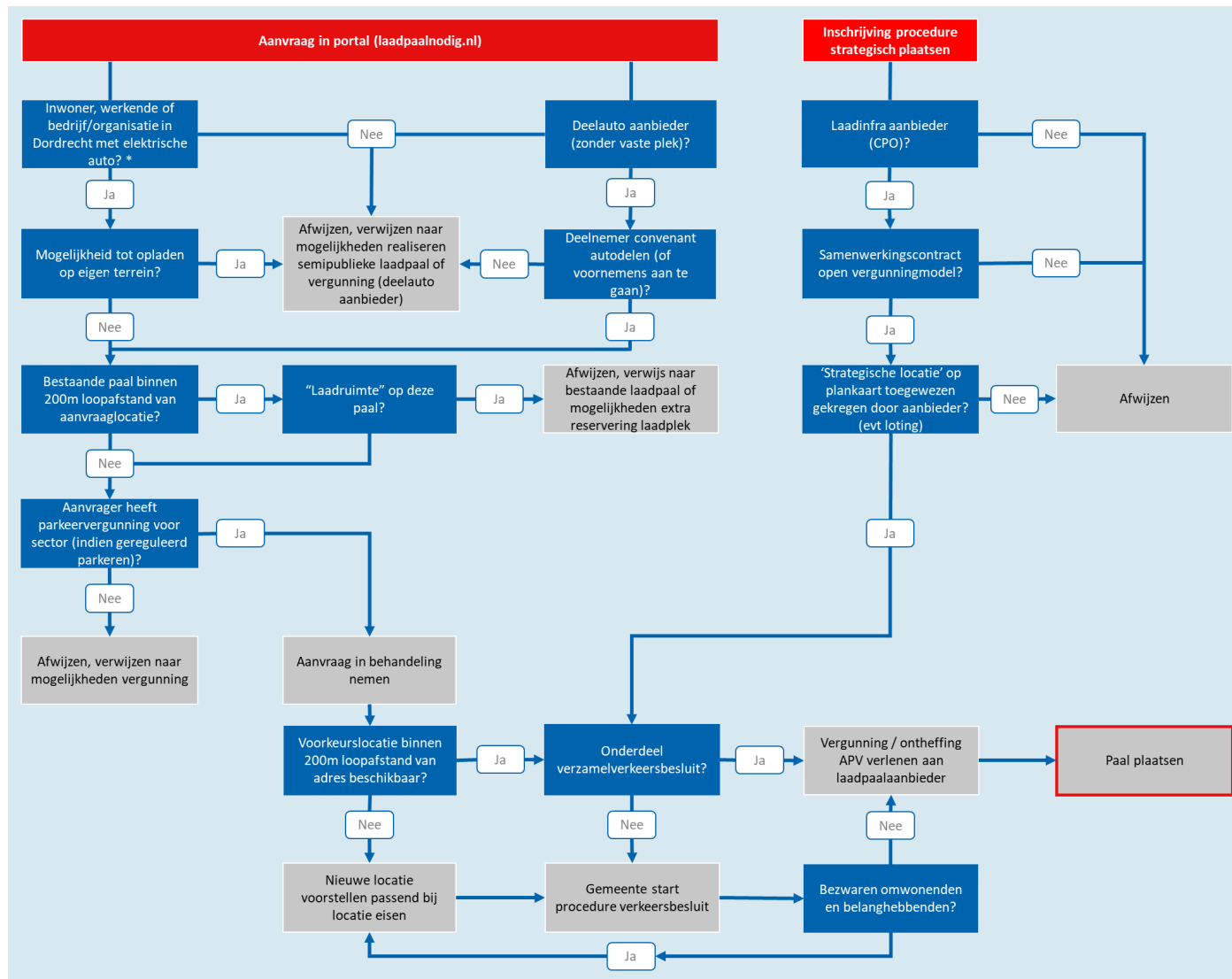
133	Frank van der Goesstraat	2	A	Crabbehof/Zuidhoven
134	Colijnstraat	1	B	Crabbehof/Zuidhoven
135	S.M. Hugo van Gijnweg	221	A	Crabbehof/Zuidhoven
136	Vreedonkiaan	50		Crabbehof/Zuidhoven
137	Callistolaan	10	A	Sterrenburg
138	Saturnuslaan	15		Sterrenburg
139	Planetenlaan	230		Sterrenburg
140	Neptunuslaan	26		Sterrenburg
141	Kapteynweg	135	F	Sterrenburg
142	Eisingahof	26		Sterrenburg
143	Dalmeyerplein	12		Sterrenburg
144	Tweelingenstraat	185	T	Sterrenburg
145	Halleyweg	385		Sterrenburg
146	De Sitterstraat	32		Sterrenburg
147	Orionstraat	23	A	Sterrenburg
148	Stierstraat	113		Sterrenburg
149	Schorpioenstraat	70	B	Sterrenburg
150	Leeuwstraat	52		Sterrenburg
151	Waterman	49		Sterrenburg
152	Graveerstift	22		Sterrenburg
153	Indus	201		Sterrenburg
154	Lyra	319		Sterrenburg
155	Octant	128		Sterrenburg
156	Octant	16		Sterrenburg
157	Blaauwweg	409	E	Sterrenburg
158	Stratosfeerstraat	149		Sterrenburg
159	Heelalstraat	141		Sterrenburg
160	Blaauwweg	137	C	Sterrenburg
161	Regenboogstraat	16		Sterrenburg
162	Minnaertweg	111		Sterrenburg
163	Pegasusring	2		Sterrenburg
164	Algoring	3		Sterrenburg
165	Kameleonring	46		Sterrenburg
166	Phoenixring	14		Sterrenburg
167	Ockenburg	57		Sterrenburg
168	Toutenburg	101	A	Sterrenburg
169	Toutenburg	75		Sterrenburg
170	Grafelijkheidsweg	54		Sterrenburg
171	Slangenburg	187		Sterrenburg
172	Slangenburg	227		Sterrenburg
173	Pijnenburg	74		Sterrenburg
174	Vredenburg	20		Sterrenburg
175	Kinkelenburg	247		Sterrenburg
176	Cannenburg	121		Sterrenburg
177	Wittenstein	263		Sterrenburg

178	Weerdestein	33		Sterrenburg
179	Weerdestein	1		Sterrenburg
180	Hellenburg	30		Sterrenburg
181	Buitenplaats	5		Sterrenburg
182	Provincialeweg	4	A	Dubbeldam
183	Noordendijk	717		Dubbeldam
184	Vissersdijk Beneden	33		Dubbeldam
185	Egstraat	4		Dubbeldam
186	Sikkelstraat	3	A	Dubbeldam
187	Koningstraat	350		Dubbeldam
188	Koningstraat	478		Dubbeldam
189	Berkenhof	80		Dubbeldam
190	Baron van Boetzelaerlaan	104		Dubbeldam
191	Ambachtstraat	27		Dubbeldam
192	Dubbelsteynlaan West	74		Dubbeldam
193	Burgemeester Struijkstraat	4		Dubbeldam
194	Reewegpad	25		Dubbeldam
195	Gorterstraat	23		Dubbeldam
196	Damplein	19		Dubbeldam
197	Dubbelsteynlaan Oost	136		Dubbeldam
198	Haaswijkweg West	2		Dubbeldam
199	Hortensiastraat	15		Dubbeldam
200	Prunuslaan	20		Dubbeldam
201	Laurierstraat	13		Dubbeldam
202	Laurierstraat	73		Dubbeldam
203	Haaswijkweg Oost	69	B	Dubbeldam
204	Stevenshof	27		Dubbeldam
205	Stevensweg	92		Dubbeldam
206	Burgemeester Beelaertspark	96		Dubbeldam
207	Burgemeester Beelaertspark	26		Dubbeldam
208	Dubbelsteynlaan West	37		Dubbeldam
209	Platanenlaan	17		Dubbeldam
210	Vijverplantsoen	1		Dubbeldam
211	Iepenlaan	22		Dubbeldam
212	Elzenlaan	54		Dubbeldam
213	Lijsterbesstraat	19		Dubbeldam
214	Gravensingel	205		Dubbeldam
215	Gravensingel	189		Dubbeldam
216	Dubbelsteynlaan Oost	211		Dubbeldam
217	Lindelaan	2	G	Dubbeldam
218	Hovenlaan	134		Dubbeldam
219	Chico Mendesring	554		Stadspolders
220	Chico Mendesring	22		Stadspolders
221	Chico Mendesring	66		Stadspolders
222	Chico Mendesring	95		Stadspolders

223	Chico Mendesring	336	Stadspolders
224	Chico Mendesring	282	Stadspolders
225	Makoré	5	Stadspolders
226	Iroko	120	Stadspolders
227	Iroko	5	Stadspolders
228	Jan Valsterweg	10	Stadspolders
229	Van Eesterenplein	212	Stadspolders
230	Dudokplein	116	Stadspolders
231	Van Doesburg-erf	62	Stadspolders
232	Loswalweg	5	Stadspolders
233	Van Doesburg-erf	6	Stadspolders
234	Van Ravesteyn-erf	157	Stadspolders
235	Van Ravesteyn-erf	534	Stadspolders
236	Rietveld-erf	133	Stadspolders
237	Bakema-erf	216	Stadspolders
238	Berlage-erf	17	Stadspolders
239	Berlage-erf	178	Stadspolders
240	Van den Broek-erf	30	Stadspolders
241	Van den Broek-erf	165	Stadspolders
242	Suze Groeneweg-erf	150	Stadspolders
243	Suze Groeneweg-erf	413	Stadspolders
244	Frida Katz-erf	19	Stadspolders
245	Frida Katz-erf	191	Stadspolders
246	Rudyard Kipling-erf	61	Stadspolders
247	Rudyard Kipling-erf	116	Stadspolders
248	Selma Lagerlöf-erf	200	Stadspolders
249	Selma Lagerlöf-erf	25	Stadspolders
250	Pearl Buck-erf	147	Stadspolders
251	Pearl Buck-erf	20	Stadspolders
252	Simon Vestdijk-erf	101	Stadspolders
253	Boris Pasternak-erf	242	Stadspolders
254	Albert Camus-erf	5	Stadspolders
255	Jean-Paul Sartre-erf	12	Stadspolders
256	Simon Vestdijk-erf	181	Stadspolders
257	Aletta Jacobs-erf	27	Stadspolders
258	Aletta Jacobs-erf	70	Stadspolders
259	Aletta Jacobs-erf	177	Stadspolders
260	Henriëtte Roland Holst-erf	123	Stadspolders
261	Henriëtte Roland Holst-erf	182	Stadspolders
262	Aletta Jacobs-erf	342	Stadspolders
263	Henriëtte Roland Holst-erf	77	Stadspolders
264	Johanna Naber-erf	558	Stadspolders
265	Mina Krüseman-erf	154	Stadspolders
266	Johanna Naber-erf	389	Stadspolders
267	Johanna Naber-erf	204	Stadspolders

268	Weeskinderendijk	161		Industriegebied West
269	Laan der Verenigde Naties	81	A	Industriegebied West
270	Edisonstraat	7	T	Industriegebied West
271	Wattstraat	2	A	Industriegebied West
272	Fahrenheitstraat	14		Industriegebied West
273	Marconiweg	17		Industriegebied West
274	Mijlweg	25		Industriegebied West
275	Wielhovenstraat	60	A	Industriegebied West
276	Amstelwijckweg	26		Industriegebied West
277	Bunsenstraat	1		Industriegebied West
278	Maxwellstraat	50		Industriegebied West
279	Kelvinstraat	13		Industriegebied West
280	Debijestraat	4		Industriegebied West
281	Kamerlingh Onnesweg	28		Industriegebied West
282	Kelvinstraat	13		Industriegebied West
283	Galvanistraat	32		Industriegebied West
284	Daltonstraat	19		Industriegebied West
285	Kamerlingh Onnesweg	14		Industriegebied West
286	Buys Ballotstraat	10	A	Industriegebied West
287	Maxwellstraat	6		Industriegebied West
288	Maxwellstraat	2		Industriegebied West
289	Snelliusstraat	12		Industriegebied West
290	Vierlinghstraat	46	B	Industriegebied West
291	Leeghwaterstraat	6		Industriegebied West
292	Cornelis Lelystraat	11		Industriegebied West
293	Calandstraat	33		Industriegebied West
294	Calandstraat	44		Industriegebied West
295	Rijksstraatweg	52		Industriegebied West
296	Bunsenstraat	61		Industriegebied West
297	Bunsenstraat	38	A	Industriegebied West
298	Pascalstraat	100		Industriegebied West
299	Daltonstraat	30	A	Industriegebied West
300	Pieter Zeemanweg	122		Industriegebied West
301	Pieter Zeemanweg	76		Industriegebied West
302	Zernikestraat	53		Industriegebied West
303	Baanhoekweg	51	T	Verspreide bebouwing
304	Rijksstraatweg	186		Verspreide bebouwing
305	Rijksstraatweg	195	C	Verspreide bebouwing
306	Oude Veerweg	1	D	Verspreide bebouwing
307	Zuidhaven	1		Verspreide bebouwing
308	Zuidendijk	563		Verspreide bebouwing
309	Zuidendijk	563		Verspreide bebouwing

B. Aanvraagprocedure



* Projectontwikkelaars zijn niet opgenomen in dit schema. Zij doen na overleg met de gemeente een aanvraag in het aanvraagportal.

Figuur 5: Beslisboom bij behandeling verzoek tot uitbreiding netwerk laadinfrastructuur

