

## Nadere regels laadinfrastructuur elektrische voertuigen in de openbare ruimte Dordrecht

Het COLLEGE van BURGEMEESTER en WETHOUDERS van de gemeente DORDRECHT;

gezien het voorstel inzake vaststellen actualisatie plaatsingsbeleid laadinfrastructuur elektrische voertuigen in de openbare ruimte Dordrecht;

overwegende dat,

het gewenst is om nadere regels vast te stellen over de plaatsing van laadpalen voor elektrische voertuigen en gebruik van laadinfrastructuur in de openbare ruimte,

omdat;

- elektrisch rijden groeit en er behoefte is aan infrastructuur om elektrische voertuigen op te kunnen laden;
- de benodigde laadpalen in veel gevallen op openbaar terrein geplaatst worden;
- het wenselijk is kaders te stellen onder welke voorwaarden laadinfrastructuur in de openbare ruimte is toegestaan;

gelet op de artikelen 2.10A en 2.12A van de Algemene plaatselijke verordening Dordrecht, bijlage 1 verkeersborden, hoofdstuk E. Parkeren en stilstaan van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 en de artikelen 4:81, eerste lid, 4:83 en 1:3, vierde lid, van de Algemene wet bestuursrecht;

### B E S L U I T:

vast te stellen de navolgende Nadere regels laadinfrastructuur elektrische voertuigen in de openbare ruimte Dordrecht.

### Hoofdstuk 1 Algemene bepalingen

#### Artikel 1 Begripsbepalingen

In deze nadere regels wordt verstaan onder:

- a. Boomkroonprojectie: de grondoppervlakte die wordt afgebakend door de buitenrand van de boomkroon, alsof deze recht naar beneden op de grond wordt geprojecteerd;
- b. CBS buurt: Onderdeel van een gemeente, dat op basis van historische dan wel stedenbouwkundige kenmerken homogeen is afgebakend, welke door het Centraal Bureau voor Statistiek (CBS) wordt gehanteerd;
- c. Concessieovereenkomst: overeenkomst waarbij de gemeente aan één of meerdere bedrijven, Charge Point Operators genoemd, exclusieve rechten verleent om in een specifiek gebied in de openbare ruimte laadpalen te plaatsen en te exploiteren;
- d. CPO (Charge Point Operator): het bedrijf dat ingevolge de concessieovereenkomst met de gemeente verantwoordelijk is voor de plaatsing en de exploitatie van de laadpalen in een specifiek gebied;
- e. Elektrische voertuigen: alle voertuigen, met uitzondering van fietsen en snor/bromfietsen, die op de weg mogen rijden, geheel of gedeeltelijk op elektriciteit kunnen rijden en voorzien zijn van een stekker om op te laden;
- f. Laadinfrastructuur: het totaal van de infrastructuur behorend bij de laadpalen, waartoe behoren hoofdaansluiting, laadpaal, laadpunt en bekabeling;
- g. Laadlocatie: de locatie waar een elektrische auto opgeladen kan worden, bestaande uit een of meer laadpalen;
- h. Laadpaal: een paal met meestal één of twee laadpunten voor het opladen van elektrische voertuigen;
- i. Laadpunt: de elektrische aansluiting op een laadpaal waar de stekker wordt aangesloten;
- j. Laadvak: parkeervak dat gereserveerd is voor het opladen van elektrische voertuigen;
- k. Plankaart: kaart waarop de toekomstige locaties voor openbare laadpalen zijn opgenomen;
- l. Reguliere laadpaal: een laadpaal met een vermogen van hoogstens 22kW per laadpunt;
- m. Snelladers: een laadpaal met een vermogen van meer dan 22kW per laadpunt;
- n. vergunning: een vergunning als bedoeld in artikel 2.10A van de Algemene Plaatselijke Verordening van de gemeente Dordrecht;
- o. Verlengd privaat laden: het opladen van een elektrisch voertuig via een laadpunt op eigen terrein bij een woning, terwijl het voertuig geparkeerd staat op een openbare parkeerplaats of op een privéparkeerplaats die niet direct grenst aan de woning;

- p. Vrije doorloopruimte: de minimale breedte van een doorgang of looproute die vrijgehouden moet worden van obstakels;
- q. witte vlekken: rastercellen van 500x500 meter met minimaal 125 huishoudens waarin op basis van een analyse van de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) nog geen laadpaal is gerealiseerd.

### **Artikel 2 Reikwijdte**

Deze nadere regels zijn van toepassing op de plaatsing en inrichting van laadinfrastructuur bij gemeentelijke parkeervakken in de openbare ruimte en verlengd privaat laden. Op andere openbaar toegankelijke locaties, zoals parkeergarages, P+R- en overige gemeentelijke parkeerterreinen en laadstations voor zware voertuigen zijn deze nadere regels niet van toepassing.

### **Artikel 3 Doel**

Het doel van deze nadere regels is een betrouwbaar, veilig, betaalbaar en netbewust openbaar laadnetwerk te realiseren met voldoende dekking voor inwoners, forenzen en bezoekers, dat de overgang naar elektrisch rijden faciliteert.

### **Artikel 4 Uitgangspunten plaatsing laadpalen**

1. Het college verleent bij concessieovereenkomst aan een CPO het exclusieve recht om in een specifiek gebied laadpalen te plaatsen en te exploiteren.
2. Het college verleent aan een CPO vergunning als bedoeld in artikel 2:10A van de APV, die het bedrijf in staat stelt in de openbare ruimte laadpalen te plaatsen.
3. Reguliere laadpalen en snelladers worden geplaatst bij bestaande parkeervakken.
4. Aanpassing van bestaande parkeervakken of aanleg van nieuwe parkeervakken vindt, indien nodig, alleen plaats bij plaatsing van openbare laadpalen op bedrijventerreinen en bij plaatsing van openbare snelladers.

## **Hoofdstuk 2 Gebruik en inrichting van laadvakken**

### **Artikel 5 Inrichting van laadvakken**

1. Per laadpaal wordt een verkeersbesluit genomen voor aanwijzing van twee laadvakken.
2. Er wordt aangevangen met de inrichting van één laadvak.
3. Het tweede laadvak wordt ingericht bij een gemiddeld verbruik van meer dan 3.000 kWh per jaar en/of meer dan 25 transacties per laadpunt per maand.
4. Een laadpaal kan worden geplaatst zonder aanwijzing van laadvakken. Aanwijzing en inrichting van de laadvakken volgt, indien dit uit het gebruik noodzakelijk blijkt.

### **Artikel 6 Parkeerregulering**

De laadvakken zijn niet uitgezonderd van het betaald parkeren of vergunninghoudersparkeren, indien dat ter plaatse van kracht is.

## **Hoofdstuk 3 Realisatie van reguliere laadpalen**

### **Artikel 7 Plankaart laadlocaties reguliere laadpalen**

1. Het college stelt een plankaart met potentiële laadlocaties voor reguliere laadpalen vast voor een periode van vijf jaar.
2. Het college selecteert de potentiële laadlocaties op de plankaart op basis van de volgende criteria:
  - a. De prognoses voor en behoefte aan laadlocaties voor personenauto's en bestelbussen per CBS-buurt, minus de reeds aanwezige capaciteit;
  - b. een loopafstand van ongeveer 150 meter tussen de laadlocatie en woningen en werklocaties zonder eigen parkeergelegenheid. In hoogstedelijk gebied en gebieden met parkeerregulering kan van dit criterium worden afgeweken.
  - c. zoveel mogelijk nabij reeds in gebruik zijnde laadlocaties.

### **Artikel 8 Criteria plaatsing laadpaal**

De definitieve keuze van een laadlocatie en plaatsing van een reguliere laadpaal op de laadlocatie geschiedt op basis van de volgende criteria:

- a. de locatie is gelegen op gemeentelijk eigendom;
- b. er is op maximaal 25 meter een aansluitmogelijkheid op het laagspanningsnetwerk van de netbeheerder;
- c. er is een vrije doorloopruimte van in beginsel 120 cm, in uitzonderlijke situaties minimaal 90 cm;
- d. bij voorkeur buiten de boomkroonprojectie;
- e. op de scheidslijn tussen parkeervakken;
- f. de afstand tot de trottoirband is minimaal 45 centimeter;
- g. niet op smalle uitstapstroken langs fietspaden;
- h. niet in zones met parkeerduurbepaling;
- i. bij voorkeur op straathoeken en niet direct voor ramen en/of deuren van woningen.

### **Artikel 9 Datagestuurde plaatsing**

1. Het inrichten van een nieuwe laadlocatie gebeurt primair op basis van data over actueel gebruik van reeds in gebruik zijnde laadlocaties en verwachte groei in laaddruk en kWh-afname binnen 250 meter van deze in gebruik zijnde laadlocaties.
2. Het college en de CPO treden op basis van de data als bedoeld in het eerste lid en de plankaart in overleg over het inrichten van nieuwe laadlocaties voor reguliere laadpalen.

### **Artikel 10 Strategische plaatsing**

Het college kan in de volgende gevallen overgaan tot strategische plaatsing van reguliere laadpalen op locaties die niet op de plankaart staan:

- a. bij de aanleg van openbare parkeervoorzieningen in nieuwe en/of herontwikkelde wijken;
- b. bij de herinrichting van straten inclusief parkeervakken;
- c. bij de invulling van witte vlekken.

### **Artikel 11 Vraaggestuurde plaatsing**

1. De volgende groepen kunnen bij het college een aanvraag indienen voor het plaatsen van een reguliere laadpaal op locaties die niet op de plankaart staan:
  - a. Bestuurders met een gehandicaptenparkeerkaart en een gereserveerde Gehandicaptenparkeerplaats op kenteken;
  - b. Deelauto aanbieders.
2. De plaatsing van de laadpaal zoals aangevraagd in het eerste lid wordt getoetst aan de criteria genoemd in artikel 8 en het totaal aantal beschikbare te plaatsen laadpalen.
3. Het in het tweede lid bedoelde maximaal beschikbare aantal laadpalen voor vraaggestuurde plaatsing is vastgelegd in de concessieovereenkomst.

## **Hoofdstuk 4 Verlengd privaat laden**

### **Artikel 12 Meldingsplicht**

1. Verlengd privaat laden is verboden zonder voorafgaande melding bij het college.
2. De melding wordt tenminste zes weken voor aanvang van het verlengd privaat laden schriftelijk ingediend en bevat tenminste de naam, het woonadres van de melder en een afbeelding van de situatie.
3. De meldingsplicht als bedoeld in het eerste lid geldt niet wanneer de openbare parkeerplaats waarop het laden plaatsvindt direct grenst aan de perceelsgrens van de eigenaar en hiertussen geen openbare ruimte is gelegen.

### **Artikel 13 Criteria verlengd privaat laden**

Bij het verlengd privaat laden moeten worden voldaan aan volgende criteria en voorschriften:

- a. Het laadpunt voldoet aan NEN 1010 en bevindt zich op het eigen terrein van de melder;

- b. 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;
- c. de oplaadkabel ligt maximaal 10 meter over het trottoir gemeten vanaf het eigen terrein tot aan het elektrisch voertuig, zoals weergegeven op situatieschetsen in de bijlage;
- d. de oplaadkabel ligt niet door het openbaar groen, op de weg of op het fietspad;
- e. tussen 9:00 en 22:00 uur mag de oplaadkabel alleen op het trottoir liggen wanneer er daadwerkelijk wordt opgeladen;
- f. tussen 22:00 en 9:00 uur geldt geen verplichting om de oplaadkabel na het opladen zo snel mogelijk weg te halen;
- 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 laadpunt op eigen terrein naar een parkeerplaats gelegd te worden zoals weergegeven op situatieschetsen in de bijlage;
- i. de oplaadkabel wordt vlak tegen de ondergrond gelegd en zodanig geplaatst dat deze niet kan kantelen, opkrullen, verschuiven of verwaaien. 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:
  - i. maximaal 5 millimeter dik;
  - ii. overrijdbaar met rollator, rolstoel en kindervan;
  - iii. zichtbaar in het donker (retroreflecterend uitgevoerd), er moet een duidelijk contrast zichtbaar zijn met het trottoir;
  - iv. voorzien van antislip materiaal en/of profiel;
  - v. van voldoende gewicht zodat deze niet wegwaait. Indien de afdekking wegwaait moet deze samen met de oplaadkabel direct worden verwijderd;
- l. Er is geen afdekking nodig wanneer het gedeelte van de oplaadkabel dat over het trottoir ligt plat is, een contracterende kleur heeft t.o.v. het trottoir, en een maximale dikte heeft van 5 millimeter (bijvoorbeeld FlatPower);
- m. de oplaadkabel en afdekking worden na ieder gebruik verwijderd;
- n. Een openbare parkeerplaats mag door de melder niet gereserveerd of geblokkeerd worden met linten, pionnen of andere voorwerpen. Een openbare parkeerplaats moet voor iedereen bruikbaar zijn;
- o. Het gebruik van de oplaadkabel in de openbare ruimte mag op geen enkele wijze schade toebrengen aan eigendommen van derden of aan gemeentelijke eigendom. De oplaadkabel mag niet aan gemeentelijke eigendommen worden vastgemaakt;
- p. De melder is verantwoordelijk voor het gebruik van de oplaadkabel en aansprakelijk voor eventuele schade als gevolg van het gebruik.

## **Hoofdstuk 5 Realisatie van openbare snelladers**

### **Artikel 14 Uitgangspunten**

Het college verleent bij concessieovereenkomst aan een of meerdere CPO's het exclusieve recht om in een specifiek gebied openbare snelladers te plaatsen.

### **Artikel 15 Plankaart openbare snelladers**

Het college stelt een plankaart met potentiële laadlocaties voor openbare snelladers vast voor een periode van vijf jaar.

### **Artikel 16 Criteria plaatsing openbare snelladers**

Het college selecteert in overleg met CPO's en de netbeheerder potentiële laadlocaties voor snelladers op de plankaart op basis van de volgende criteria:

- a. De locatie is sociaal veilig, goed verlicht en bij voorkeur nabij voorzieningen;
- a. De parkeervakken zijn mede geschikt voor grotere voertuigen;
- b. Goed bereikbaarheid zonder extra verkeersoverlast in woonwijken;
- c. Positief advies van een verkeerskundige op verkeersveiligheid, parkeereffecten en verkeersaan-trekkende werking;
- d. veilige plaatsing van laadinfrastructuur met minimaal effect op de kwaliteit van de openbare ruimte;

- e. afstemming met netbeheerder over aansluiting en alternatieven (bijv. tijdelijke batterij);
- f. geen additionele commerciële objecten of overkappingen tenzij functioneel noodzakelijk;
- g. bij voorkeur op bestaande parkeervakken of ruimte die in het betreffende bestemmingsplan of omgevingsplan de bestemming verkeer heeft;
- h. toets op obstakels en ruimte in de ondergrond voor realisatie van benodigde stroomnetwerk-aansluiting via reguliere procedures (o.a. KLIC-melding).

## **Hoofdstuk 6 Overige bepalingen**

### **Artikel 17 Bijzondere omstandigheden**

Het college kan een artikel van deze regeling buiten toepassing laten of daarvan afwijken voor zover toepassing gelet op het belang dat deze regeling beoogt te beschermen zal leiden tot een onbillijkheid van overwegende aard of daarvan afwijken voor zover toepassing

### **Artikel 18 Slotbepalingen**

1. Deze nadere regels treden in werking op de dag na bekendmaking onder intrekking van De Nadere regels en vrijstellingsbesluit inzake oplaadinfrastructuur Elektrische voertuigen Dordrecht, zoals vastgesteld op 4 juli 2023.
2. Deze nadere regels kunnen worden aangehaald als “Nadere regels laadinfrastructuur elektrische voertuigen in de openbare ruimte Dordrecht”.

*Aldus vastgesteld in de vergadering van dinsdag 17 maart 2026.*

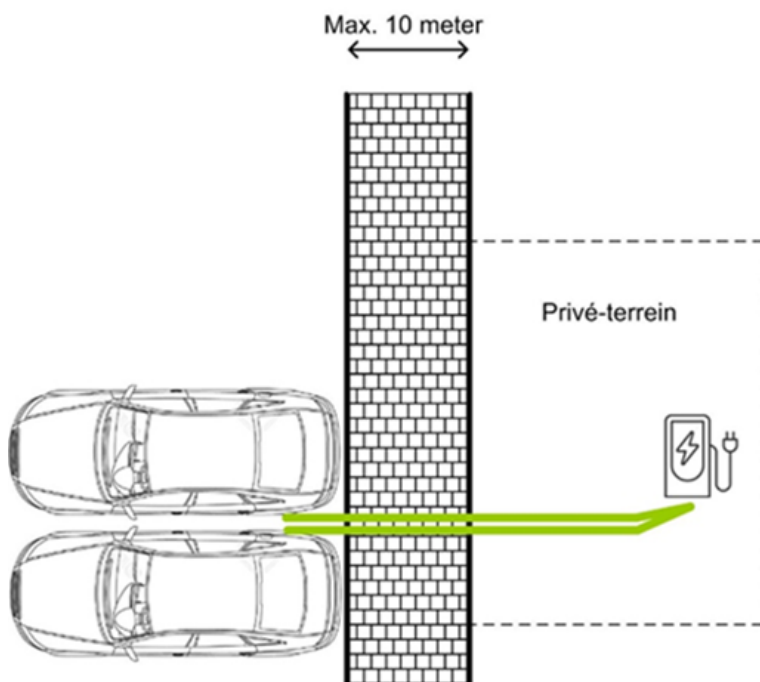
*Het college van Burgemeester en Wethouders*

*C.H.W.M. Post, N. Mol*

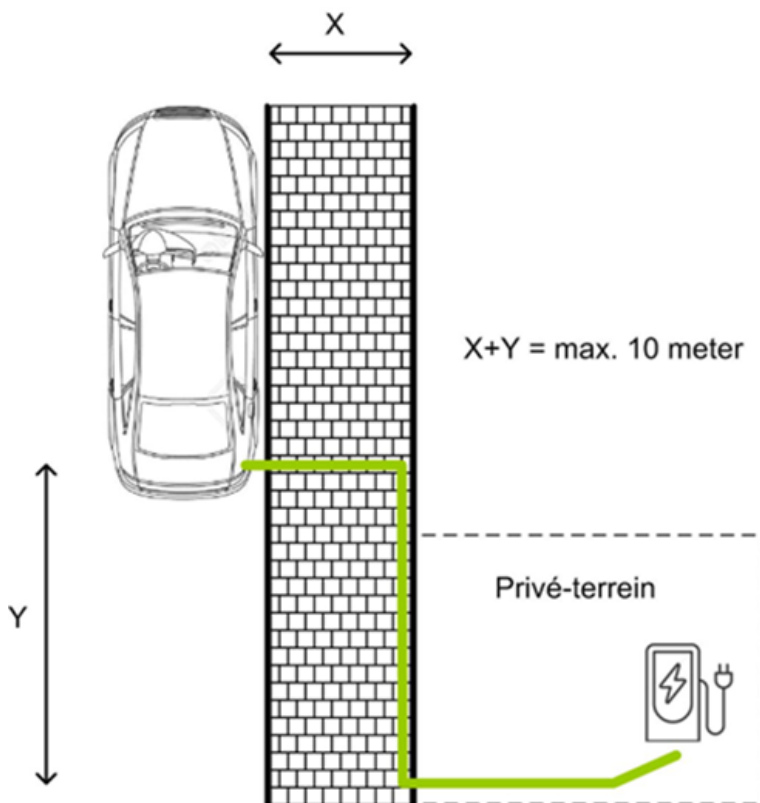
*Secretaris, burgemeester*

Bijlage: Situatieschetsen verlengd privaat laden

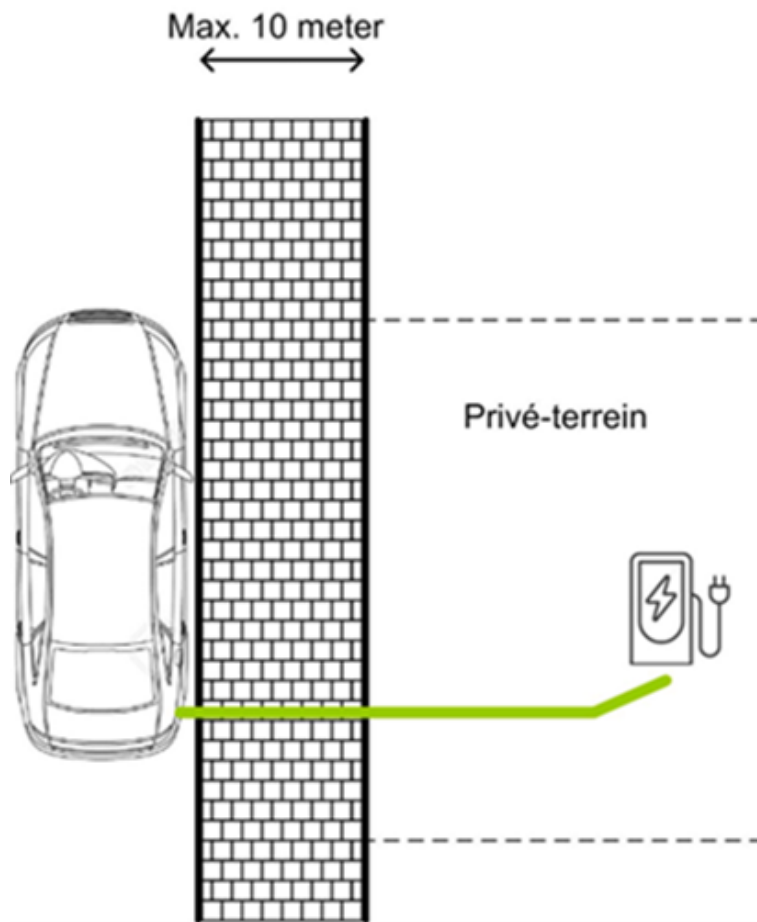
Situatie 1: dubbel en haaksparkeren



Situatie 2: langsparkeren schuin voor woning



Situatie 3: langsparkeren voor woning



Situatie 4: parkeren naast woning

