



# Snellaadvisie RAL Noord

Visie van de drie noordelijke provincies  
op een regionaal snellaadnetwerk

8-12-2022

# Inhoudsopgave en samenvatting

1. Inleiding
2. Snellaadprognoses en verwachte autonome marktontwikkelingen
3. Handelingsperspectief overheden in de praktijk overheden

Deze rapportage is in de eerste plaats bedoeld voor de RAL Noord, de provincies en de gemeenten. Zij vormen samen de RAL regio Noord en visievorming op het gebied van semipubliek is een regionaal thema. Gemeenten kunnen hun lokale beleid hierop afstemmen.

De snellaadvisie biedt overheden een concreet handelingsperspectief over de wijze waarop zij kunnen zorgen voor een dekkend snellaadnetwerk, rekening houdende met onder meer ruimtelijke inpassing, verkeersstromen, juridische aandachtspunten en veiligheid.





# 1. Inleiding



# Een handelingsperspectief voor snelladen voor overheden in provincies Drenthe, Fryslân en Groningen

## 1a. Inleiding

### 1.1 Inleiding

Nederland is volop in de transitie van fossiele naar elektrische mobiliteit. In het Klimaatakkoord zijn afspraken gemaakt over de reductie van de CO<sub>2</sub>-uitstoot in de mobiliteit. Hierbij is een belangrijke rol voorzien voor elektrische voertuigen. In de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) is daarom het doel uitgesproken dat er voldoende laadinfrastructuur *moet zijn om* de transitie naar elektrisch vervoer mogelijk te maken.

De RAL Noord zet zich in voor de realisatie van een netwerk van publieke 'normale' laadpunten. Dit publieke laadnetwerk is een aanvulling op het private en semipublieke netwerk. Om de forens, maar bovenal de bezoekers aan de provincies goed te faciliteren is ook een aanvullend netwerk van snelladers benodigd. Deze visie beschrijft op welke wijze dit snellaadnetwerk in de RAL Noord tot stand kan komen.

We zien dat er door verschillende marktpartijen bereidheid is te investeren in snelladers. Er is dus sprake van een autonome marktontwikkeling. Op zowel publieke als private grond zien we deze initiatieven. Een groot deel van de gemeenten in RAL Noord wordt benaderd voor de plaatsing van snelladers op publieke grond. Dit roept de vraag op wat de rol van de gemeenten, de provincies en de RAL Noord hierin is.

### 1.2. Doel en scope

Het doel van deze visie is het schetsen van een handelingsperspectief voor gemeenten, de provincies Groningen, Drenthe en Fryslân en de RAL Noord voor de totstandkoming van een snellaadnetwerk. Hiermee bieden we een concreet handelingsperspectief waar overheden op kunnen voortborduren.

We richten ons hierbij op snelladers personenauto's die laden met een vermogen van 50 kW of hoger. Hierbij hanteren we een zichttermijn tot 2025. Doel van het document is het bieden van een concreet handelingsperspectief waar overheden op kunnen voortborduren.

### 1.3 Aanpak

We zijn gestart met het in kaart brengen van de verwachte behoefte aan snelladers in 2025. Hierbij maakten wij gebruik van de ElaadNL Outlook. Vervolgens hebben we de verwachte autonome ontwikkeling van snelladers in beeld gebracht. Dit betreft een ruwe inschatting op basis bekende ambities van private partijen. Hierbij ontstond een beeld van de autonome ontwikkeling en in hoeverre hiermee invulling wordt gegeven aan de benodigde snellaadbehoefte in de RAL Noord.

Vervolgens hebben we een aantal handelingsperspectieven beschreven voor de gemeenten, provincies en de RAL Noord. Dit handelingsperspectief is afhankelijk van de lokale context, maar biedt wel concrete handvatten om bijvoorbeeld rondom de volgende afwegingen:

- In hoeverre leiden autonome marktontwikkelingen tot een voldoende dekkend laadnetwerk?
- Op welke plaatsen zijn snelladers wenselijk vanuit maatschappelijk perspectief? In hoeverre wil je hier als overheid sturend in zijn?
- Aan welke voorwaarden dient snellaadinfrastructuur te voldoen?
- Welke juridische aandachtspunten zijn er?

# Een handelingsperspectief voor snelladen voor overheden in provincies Drenthe, Fryslân en Groningen

## 1a. Inleiding

Per handelingsperspectief zijn de verantwoordelijkheden en bijbehorende taken van de verschillende partijen beschreven. Op basis hiervan zijn concrete acties beschreven.

### *Voor wie is dit document bedoeld?*

Deze rapportage is in de eerste plaats bedoeld voor de RAL Noord, de provincies en de gemeenten. Zij vormen samen de RAL regio Noord en visievorming op het gebied van snelladen is een regionaal thema. Gemeenten kunnen hun lokale beleid hierop afstemmen.

### *Leeswijzer*

Dit document bevat advies welke rol partijen in de RAL Noord regio kunnen pakken om regie te voeren op de verwachte ontwikkelingen op het gebied van snelladen. Daarvoor gaan we eerst nader in op de uitgangspunten die voor de snellaadvisie van toepassing zijn (1b). In hoofdstuk (2) geven we een eerste inzicht in de verwachte behoefte aan snelladers in de RAL Noord, afgezet tegen verwachte autonome marktontwikkelingen. In hoofdstuk (3) beschrijven we de handelingsperspectieven met concrete handvatten voor RAL Noord, de provincies en de gemeenten.

### **Snelladen in relatie tot overige vormen van laden in de RAL Noord**

In de dagelijkse praktijk van de RAL Noord wordt gewerkt in een aantal inhoudelijke werkgroepen. Snelladen is één van deze werkgroepen. Om de scope per werkgroep te beperken zijn hierover keuzes gemaakt per werkgroep:

- *Semipubliek laden* betreft werklaadpunten tot 50 kW op privaat en semipubliek terrein, geschikt voor auto's en bestelbussen
- *Snelladen* betreft snellaadpunten vanaf 50 kW op publiek, semipubliek en privaat terrein, geschikt voor auto's en bestelbussen
- *Logistiek* betreft laadpunten van alle vermogens op publiek, semipubliek en privaat terrein.

In de RAL Noord is tevens aandacht voor monitoring, aanbestedingen voor publieke laadinfrastructuur, plezier- en binnenvaart en mobiele werktuigen. De onderwerpen hebben veel raakvlakken. Als het in de toekomst praktischer blijkt om de werkgroepindeling te herzien, passen we dit aan.

De RAL Noord streeft naar een dekkend snellaadnetwerk passend bij de laadbehoefte

## 1b. Uitgangspunten

De RAL Noord hanteert een aantal uitgangspunten voor de snellaadvisie:

### 1. Een dekkend regionaal snellaadnetwerk dat past bij de laadbehoefte.

De noordelijke provincies streven naar een dekkend regionaal snellaadnetwerk in lijn met de verwachte groei in elektrisch vervoer. Daarom gaan we uit van de ElaadNL prognoses, voerden we gesprekken met marktpartijen en beoordelen we zo of het aantal verwachte snelladers enigszins toereikend zal zijn zonder publieke initiatieven.

### 2. Benutten van schaarse publieke ruimte.

Indien publieke grond schaars is, heeft het de voorkeur snelladers zo veel mogelijk op publiek toegankelijke private grond te (laten) realiseren. Waar mogelijk is hert verstandig marktpartijen snellaadpunten voornamelijk op privaat terrein te laten realiseren in plaats van op publiek terrein. Hiermee volgen we de lijn van de NAL.

### 3. Inliggende gemeenten ondersteunen en zo mogelijk ontzorgen.

We adviseren gemeenten over hun rolopvatting, mede ingegeven door prognoses en autonome marktontwikkelingen. Om gemeenten verder te ondersteunen en ontzorgen, bieden we concrete handvatten waar ze direct mee aan de slag kunnen. Hiermee:

1. Voldoen ze aan aanbestedingsrechtelijke voorwaarden;
2. Hebben ze concrete kaders waarmee ze zich verzekeren van een geschikte inpassing in de openbare ruimte;
3. Krijgen ze inzicht in de overwegingen bij de totstandkoming van een snellaadnetwerk.





## 2. Snellaadprognoses en verwachte autonome marktontwikkelingen



Marktpartijen plaatsen zelf al snelladers of doen voorstellen hiertoe, in hoeverre is dit al voldoende?

## 2. Marktontwikkelingen en prognoses (1/2)

In dit hoofdstuk werken we naar een antwoord op de volgende vraag:

*In hoeverre leiden autonome marktontwikkelingen tot een voldoende dekkende snellaadnetwerk, waarmee invulling wordt gegeven aan de verwachte behoefte aan snelladen?*

Onder autonome marktontwikkelingen verstaan we dat marktpartijen uit zichzelf snelladers realiseren op privaat terrein of actief voorstellen doen voor snelladers op publiek terrein. De mate waarin autonome marktontwikkelingen leiden tot een invulling van de verwachte behoefte helpt in het bepalen van het handelingsperspectief van de RAL Noord, de provincies en de gemeenten.

Het uitgangspunt voor de verwachte snellaadbehoefte is de ElaadNL Outlook voor personenauto's met cijfers voor het jaar 2025. De meest recente versie van de Outlook en de gebruikte data is Q3 2021. Op pagina 10 hebben we een overzicht opgenomen van de verwachte behoefte aan snelladers in de RAL Noord, op buurtniveau. Ook zijn hierop de bestaande en verwachte snelladers opgenomen in dit overzicht. Dit overzicht is indicatief.

### Typen snelladers

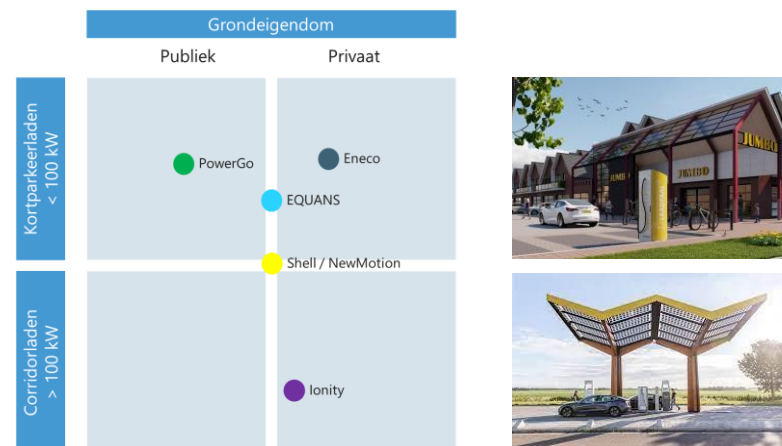
We maken een onderscheid in kortparkeerladen en corridorladen, zoals te zien is de kwadranten hieronder. Ter illustratie zijn de namen van een aantal marktpartijen ingevoegd om een beeld te geven op welke vlakken marktontwikkelingen en – initiatieven zijn.

#### Kortparkeerladen

*Definitie* Kortparkeerladen is snelladen, maar dan niet met het hoogst mogelijke vermogen. We gaan uit van maximaal 100 kW. Deze snelladers worden geplaatst op plekken waar de EV-rijder het laden kan combineren met een andere activiteit die minimaal een half uur kost (denk aan boodschappen doen bij een supermarkt).

#### Corridorladen

*Definitie* Deze vorm van snelladen vindt plaats als men onderweg is naar een bestemming. Deze snelladers maken gebruik van de hoogst mogelijke vermogens (meer dan 100 kW, anno 2022 vaak 150 tot 350 kW) en bevinden zich op de doorgaande wegen, zoals snelwegen en provinciale wegen.



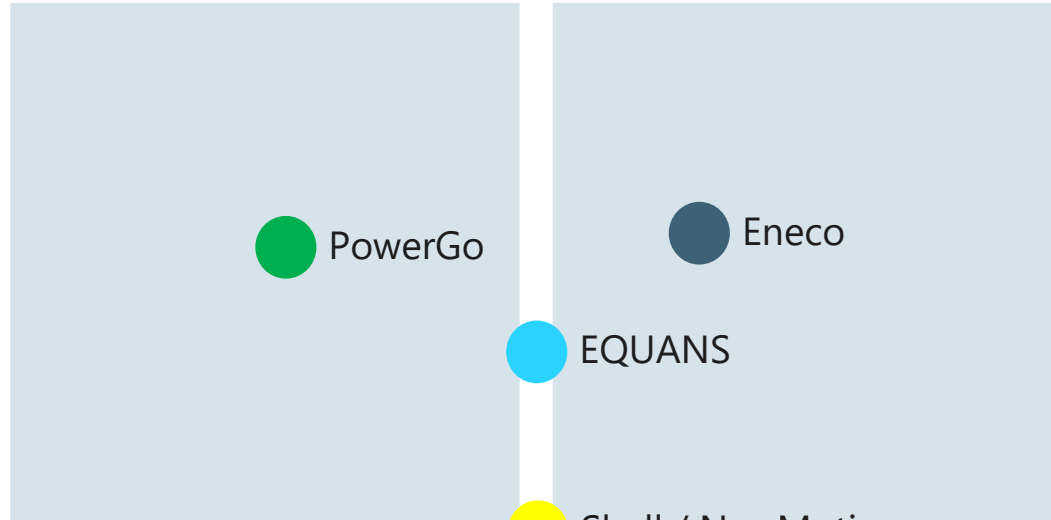


Grondeigendom

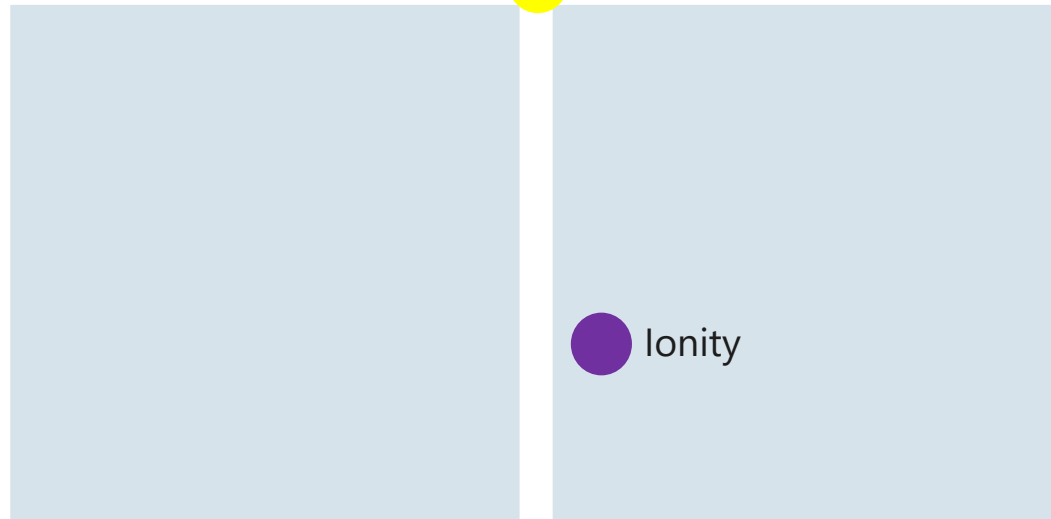
Publiek

Privaat

Kortparkeerladen  
< 100 kW



Corridorladen  
> 100 kW



Marktpartijen zetten al een grote stap in de goede richting zonder stimulering van overheden

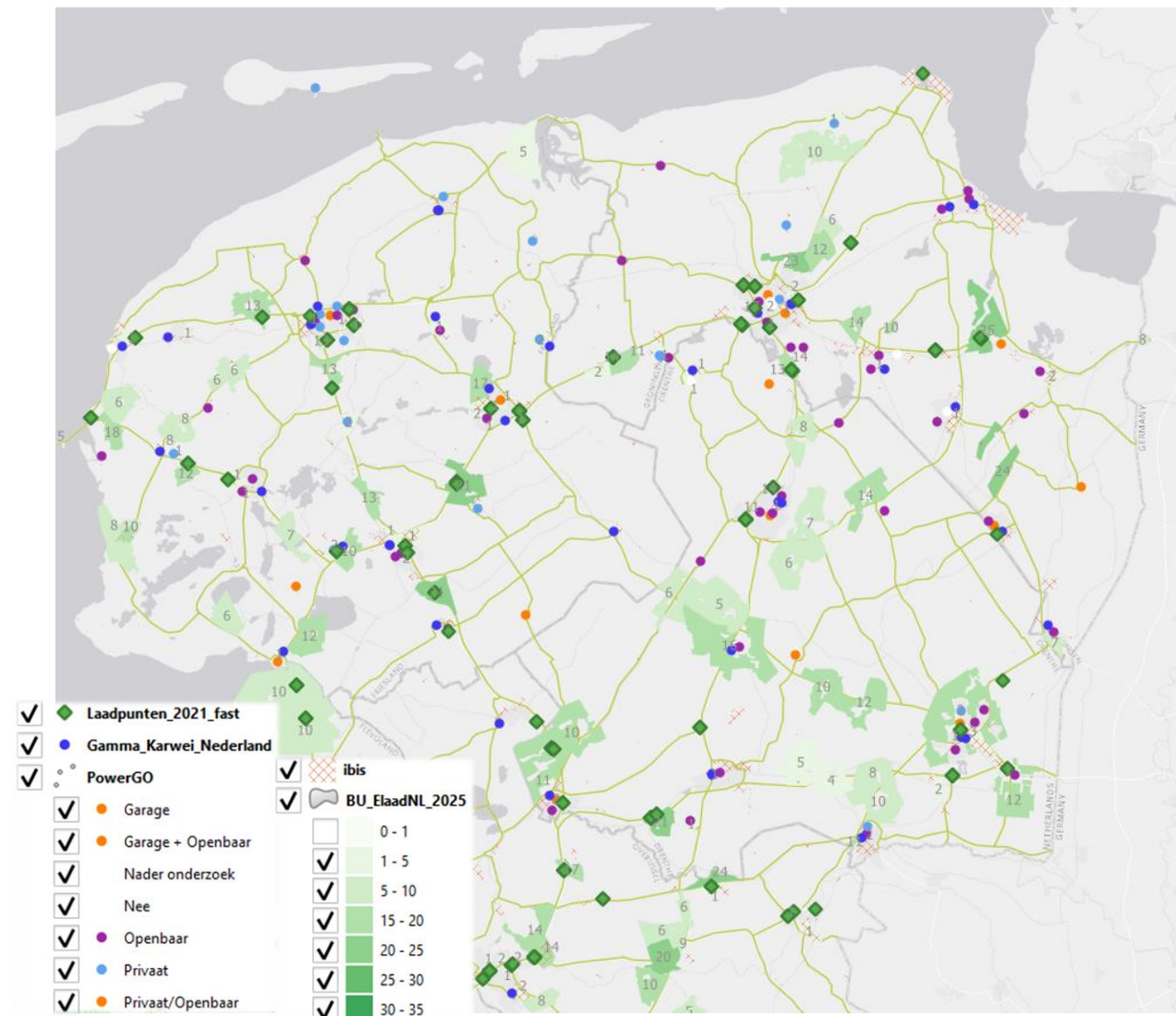
## 2b. Marktontwikkelingen en snellaadbehoefte in RAL Noord in 2025

Op de kaart hiernaast is de verwachte behoefte aan snelladers in 2025 in kaart gebracht. Deze snellaadbehoefte is afkomstig uit de ELaadNL Outlook, en geeft een CBS buurtniveau een indicatie van het benodigde aantal snelladers. Deze aantallen zijn weergegeven in de groene vlakken. Het gaat hierbij om snellaadpunten.

Deze kaart is vervolgens aangevuld met bestaande snelladers (de groene ruiten) en verwachte snelladers (de gekleurde puntjes). De verwachte snelladers betreffen marktinitiatieven / -ambities. Dit betreffen locaties die meerdere snellaadpunten kunnen hebben. Belangrijk hierbij op te merken is dat niet alle initiatieven bekend zijn. Ook is daadwerkelijke realisatie van deze initiatieven onzeker. De kaart dient daarmee slechts als indicatie.

Te zien is dat een deel van de verwachte snellaadbehoefte wordt ingevuld door marktinitiatieven, maar niet voldoende zal zijn als we kijken naar sec de aantallen laadpunten. Daarbij is ook niet duidelijk welk type snellader het betreft: kortparkeerladers of corridorladers.

Deze exercitie geeft een eerste beeld, en kan aanleiding geven tot een gedetailleerder analyse. In een latere fase wordt besloten een dergelijke exercitie gedetailleerder uit te voeren.



### 3. Handelingsperspectief overheden in de praktijk





# Handelingsperspectief overheden

In deze visie is een handelingsperspectief uitgewerkt voor de overheden: gemeenten, provincies en RAL Noord. Doel van dit handelingsperspectief is het bieden van concrete handvatten die leiden tot een voldoende dekkend snellaadnetwerk in het belang van de ev-rijder. Hierbij wordt voldaan aan geldende wet- en regelgeving. Daarnaast biedt het gemeenten een aantal belangrijke overwegingen die andere publieke belangen moeten waarborgen, zoals de kwaliteit van de openbare ruimte en verkeersveiligheid. Ook vormt de impact op het elektriciteitsnet en de afstemming met de netbeheerder een belangrijk onderdeel van het handelingsperspectief. Dit handelingsperspectief is opgesteld aan de hand van de categorieën die zijn opgenomen op de volgende pagina. Hierbij is onderscheid gemaakt in publieke en private (publiek toegankelijke) grond en het perspectief van gemeenten en RAL Noord.

Gezien de snelle ontwikkelingen en onzekerheden hierover, gaan we uit van een zichttermijn van 2 jaar. Na deze termijn herijken we de visie en de handelingsperspectieven inclusief de prioritering ervan.



Het handelingsperspectief van de overheden verschilt, afhankelijk van de situatie en ambities

## Handelingsperspectief RAL Noord en gemeenten

	Regionaal (RAL Noord)	Gemeenten individueel	
Publiek grondeigendom	<b>Regionale marktbenadering</b>  <b>Handelingsperspectief A</b> <i>Als provincies de regie nemen de markt stimuleren snelladers te realiseren. Dit kan bijvoorbeeld door het uitgeven van concessie op publieke locaties, of door het stimuleren van bedrijven om op bestaande (private) grondposities snelladers te realiseren.</i>	<b>Concessie snelladen</b>  <b>Handelingsperspectief B</b> <i>Als gemeente de regie nemen en een concessie uitgeven op gemeentelijke grond voor plaatsing van snelladers</i>	<b>Gemeentelijk 'open marktmodel'</b>  <b>Handelingsperspectief C</b> <i>Reageren op initiatieven vanuit de markt voor plaatsing op publieke grond</i>
Privaat grondeigendom			<b>Private initiatieven</b>  <b>Handelingsperspectief D</b> <i>Reageren op initiatieven van de markt voor plaatsing op private grond</i>

De partijen in het speelveld van snelladen hebben elk hun eigen taken en verantwoordelijkheden

## Verantwoordelijkheden en taken van betrokken partijen

### Gemeente

De gemeente is verantwoordelijk voor de openbare ruimte en de verkeersveiligheid. Het is belangrijk dat elektrische apparatuur in de openbare ruimte veilig is. Daarnaast is de gemeente ook verantwoordelijk voor de kwaliteit van het straatbeeld (voorkomen van verrommeling etc.).

### RAL Noord / provincie

De samenwerkingsregio RAL Noord geeft invulling aan de afspraken uit de NAL voor de provincies Drenthe, Fryslân en Groningen. Er is voor een regionale aanpak van de NAL besloten, omdat elke regio eigen uitdagingen en vraagstukken heeft. Het bundelen van en afstemmen tussen het private en publieke laadnetwerk is een van de grootste uitdagingen. Regionaal regie houden op de ontwikkeling van het laadnetwerk wordt daarom een van de belangrijkste taken van de RAL Noord. Daarnaast heeft de RAL Noord als taak gemeenten te ondersteunen bij de laadinfra-opgave.

### Netbeheerder

De netbeheerder is verantwoordelijk voor de aanleg en instandhouding van de netaansluiting. Het elektriciteitsnet dat in grote delen van Noord Nederland tegen haar grenzen oploopt. Netbeheerders dienen in een vroeg stadium betrokken te worden bij initiatieven, zodat alle partijen zicht houden op in hoeverre de beschikbare netcapaciteit nieuwe initiatieven in de weg zit.

### Marktpartij

De marktpartij is een charge Point Operator (CPO) en is verantwoordelijk voor het onderhoud, beheer en exploitatie van laadobjecten. Ook schade valt hier onder. Als het om publiek grondeigendom gaat, is het zaak dat er goed wordt beschreven wie economisch eigenaar en wie juridisch eigenaar is van de laadpaal in verband met de aansprakelijkheid.

Betrokken partijen	Voornaamste rol of taak
Gemeente	Openbare ruimte, verkeersveiligheid, recht van opstal
RAL Noord / provincie	Kennisdeling, faciliteren samenwerkingen t.b.v. dekkend laadnetwerk
Marktpartij	Onderhoud, beheer en exploitatie laadobjecten
Netbeheerder	Aanleg, beheer en onderhoud netaansluiting
Grondeigenaar	Ter beschikking stellen van grond gebruik voor snelladen

Op de volgende pagina's beschrijven we in vier verschillende casussen waarbij we ingaan op het handelingsperspectief van de overheden.



- Het handelingsperspectief van de gemeente.



- Het handelingsperspectief van de RAL Noord en/of provincies.



- Indien van toepassing een toolbox voor de gemeente met een aantal concrete hulpmiddelen, ter beschikking gesteld door de RAL Noord aan de gemeenten.

Met deze casussen streven we ernaar om de overheden inzicht te geven in mogelijke situaties en om concrete handvatten te bieden.



## Variant A: regionale marktbenadering

### De situatie

*De RAL Noord neemt het initiatief voor de plaatsing van snelladers op publiek grondgebied.*

De gemeente en/ of provincies benaderen de markt actief voor de plaatsing van snellaadinfrastructuur. Men streeft naar het uitgeven van locaties waarop marktpartijen voor eigen rekening en risico's snelladers kunnen plaatsen en exploiteren. Een voorbeeld hiervan is de aanbesteding van snelladers in de gemeente Utrecht, waar marktpartijen konden inschrijven op door de gemeente bepaalde locaties voor de plaatsing en exploitatie van snelladers. De RAL Noord en de provincies kunnen bedrijven met bestaande (private) grondposities stimuleren snelladers te realiseren. Denk hierbij bijvoorbeeld aan bestaande tankstation locaties.

### Wanneer kiest de RAL Noord voor dit handelingsperspectief?

- RAL Noord kan kiezen voor dit handelingsperspectief, indien de verwachting bestaat dat de ontwikkeling van snellaadnetwerk langs de provinciale wegen achterblijft. In 2023 beslist de RAL Noord over de inzet op een dergelijke marktbenadering.



### Handelingsperspectief gemeente

- De RAL Noord / de provincies nemen hierin het voortouw
- Daar waar nodig verlenen gemeenten toestemming voor de plaatsing van snelladers op specifieke plekken binnen de gemeente. Locaties worden bepaald op basis van inbreng van de gemeente, de RAL Noord en inhoudelijk deskundigen, eventueel in samenspraak met de markt.



### Handelingsperspectief RAL Noord/provincie

- RAL Noord stelt een plan van aanpak op voor het ontwikkelen voor het ontwikkelen van een marktbenaderingsstrategie voor snellaadinfrastructuur op het onderliggend wegennet.
- Hierbij wordt rekening gehouden met de behoefte aan snellaadinfrastructuur die bijvoorbeeld ook vanuit bestelvoertuigen en diverse dienstverleners gaat ontstaan, om hen ook de mogelijkheid bieden om over stappen op elektrisch rijden.
- Een mogelijke uitwerking van de marktbenadering strategie de organisatie van een concessie snelladen en de een uitwerking van de wijze waarop private partijen met grondposities kunnen worden gestimuleerd snelladers te plaatsen.
- RAL Noord werkt hierbij samen met de netbeheerder, zodat rekening wordt gehouden met de impact op het elektriciteitsnet en de mogelijkheden om tijdig netaansluitingen te realiseren.

## Variant B: gemeentelijke concessie snelladen

### De situatie

*De gemeente neemt initiatief voor de plaatsing van snelladers op publiek grondgebied.*

De gemeente benadert de markt actief voor de plaatsing van snellaadinfrastructuur. Dit kan allerlei vormen aannemen, bijvoorbeeld een Europese aanbesteding. Een voorbeeld hiervan is de aanbesteding van snelladers in de gemeente Utrecht, waar marktpartijen konden inschrijven op door de gemeente bepaalde locaties voor de plaatsing en exploitatie van snelladers.

### Wanneer kiest een gemeente voor dit handelingsperspectief?

- In dit handelingsperspectief neemt de gemeente de regie. De gemeente wenst grip te houden op de ontwikkeling van het snellaadnetwerk, omdat de inpassing ervan een uitdaging is. Denk hierbij een schaars beschikbare ruimte, het voorkomen van ongewenste vervoersbewegingen en het voorkomen van netcongestie.
- Er zijn in deze situatie bijvoorbeeld veel marktpartijen die positie proberen te verwerven. Dit geeft de gemeente de mogelijkheid marktpartijen te laten concurreren op locaties binnen de gemeente, bijvoorbeeld op prijs of dienstverlening.
- De handelingsperspectief is met name van toepassing op de wat stedelijker gemeenten, waarbij de inpassing van snelladers complexer is.



### Handelingsperspectief gemeente

- De gemeente verleent toestemming voor de plaatsing van snelladers op specifieke plekken binnen de gemeente.
- De gemeente stelt een plan van aanpak op voor het ontwikkelen van snellaadinfrastructuur op het onderliggend wegennet, inclusief een marktbenaderingsstrategie. De ontwikkeling van de uitgangspunten van en de organisatie van het contractmanagement vallen hier ook onder.
- Hierbij wordt rekening gehouden met de behoefte aan snellaadinfrastructuur die bijvoorbeeld ook vanuit bestelvoertuigen en diverse dienstverleners gaat ontstaan, om hen ook de mogelijkheid bieden om over stappen op elektrisch rijden.
- Afhankelijk van de marktbenaderingsstrategie organiseert de gemeente een collectieve marktvraag, bijvoorbeeld in de vorm van een Europese aanbesteding of een veiling.
- De gemeente werkt hierbij samen met de netbeheerder, zodat rekening wordt gehouden met de impact op het elektriciteitsnet en de mogelijkheden om tijdig netaansluitingen te realiseren.
- In de uitvraag aan de markt worden eisen gesteld aan de beschikbaarheid van gebruiksdata van de snelladers.



### Handelingsperspectief RAL Noord/provincie

- De RAL Noord monitort de ontwikkeling van het snellaadnetwerk. In overleg met de werkgroep monitoring worden de parameters hiervoor uitgewerkt (bijv. aantal snellaadpunten, gebruik, prijsstelling, etc.).

## Variant C: Gemeentelijk open markt model snelladen (1/2)

### De situatie

*De markt neemt initiatief voor de plaatsing van een snellader in de openbare ruimte*

De markt benadert een gemeente voor de plaatsing van één of meerdere snelladers in de openbare ruimte. Hiervoor verzoeken zij de gemeente om het recht van opstal en het nemen van een verkeersbesluit. Hiervoor willen zij een overeenkomst sluiten met de gemeente om dit mogelijk te maken. Gemeenten kunnen hierin meegaan onder een aantal voorwaarden.

### Wanneer kiest een gemeente voor dit handelingsperspectief?

- In dit handelingsperspectief heeft de gemeente een faciliterende rol en laat zij het initiatief bij de markt. Een gemeente kan hiervoor kiezen, indien de inpassing van laadinfrastructuur in de publieke ruimte een minder grote uitdaging is.
- Het handelingsperspectief is ook van toepassing indien de interesse van de markt nog niet zo groot lijkt, en daarmee concurrentie over posities minder aan de orde is.



### Handelingsperspectief gemeente

- De gemeente is verantwoordelijk voor de openbare ruimte. Om de regie te houden toetst de gemeente aan kwantitatieve en kwalitatieve ruimtelijke kaders op basis van een **afwegingskader**. Zie hiervoor het voorstel op de volgende pagina.
- De gemeente doet een publieke aankondiging, waarna een bezwaartermijn van 20 werkdagen ingaat. Zonder (gegronde) bezwaren kan het recht van opstal gegund worden.
- De gemeente stelt eisen aan de snellader, waaronder aan de techniek, de installatie, het onderhoud en het voorkomen van onveilige situaties. Hierbij kan gebruik gemaakt worden van de NKL basisset DC laadinfrastructuur. ([https://nklnederland.nl/wp-content/uploads/2022/07/Basisset-DC-laadinfrastructuur\\_juli-2022\\_DEF.pdf](https://nklnederland.nl/wp-content/uploads/2022/07/Basisset-DC-laadinfrastructuur_juli-2022_DEF.pdf))
- De gemeente checkt de overeenkomst op eigen wet- en regelgeving, zoals de omgevingsverordening. Indien vereist verstrekt de gemeente een omgevingsvergunning. Lees hierover meer op de **laatste pagina van dit hoofdstuk**.
- De gemeente neemt een verkeersbesluit, waarmee de parkeerplaats wordt gereserveerd voor uitsluitend het laden van elektrische voertuigen.



## Variant C: Gemeentelijk open markt model snelladen (2/2)



### Handelingsperspectief RAL Noord/provincie

- De RAL Noord ontwikkelt een toolbox gevuld met instrumenten voor gemeenten, zie onderstaand blauw kader. Dit in samenspraak met andere regio's, in samenwerking met het NKL en de NAL.
- De RAL Noord houdt overzicht op de ontwikkeling van het snellaadnetwerk bij de inliggende gemeenten. Is er voldoende groei? Waar lopen gemeenten tegenaan en op welke wijze kan de RAL Noord hierin faciliteren?
- Monitoren ontwikkeling aantal snelladers. In overleg met de werkgroep monitoring uitwerken welke parameters worden gemonitord (bijv. aantal snellaadpunten, gebruik, prijsstelling, etc.)
- De RAL Noord faciliteert de samenwerking tussen netbeheerder en gemeente en zorgt ervoor dat gemeenten en netbeheerder elkaar goed weten te vinden.



### Toolbox van de RAL Noord voor de gemeenten:

*Welke instrumenten heeft de gemeente tot haar beschikking:*

1. Een standaard openbare publicatie voor op TenderNed/eigen website om recht van opstal wel/niet te gunnen.
2. Een standaard verkeersbesluit.
3. Afwegingskader ruimtelijke inpassing met afwegingen ten aanzien van onder meer impact op de openbare ruimte en verkeersstromen. Een voorstel afwegingskader staat op **de volgende pagina**.

# Afwegingskader snelladen marktinitiatief op publieke grond

*Met behulp van onderstaande afwegingen kunnen gemeenten bepalen in hoeverre beoogde locaties voor snelladers in de openbare ruimte wenselijk zijn .*

## **Ladder van laden**

Is realisatie van de snellader in de openbare ruimte noodzakelijk? Zijn er alternatieven op privaat openbaar toegankelijk terrein?

## **Ruimtelijke inpassing**

Is er voldoende ruimte in de openbare ruimte? Wat is het ruimtebeslag van de lader inclusief benodigde installatiekasten? Blijft er dan voldoende ruimte over voor de andere functies in de openbare ruimte, zoals voldoende ruimte voor voetgangers en Wandelaars?

## **Impact op de ruimtelijke kwaliteit**

Wat doet de inpassing van de snellader(s) met de ruimtelijke kwaliteit? Zorgt het voor verrommeling van de openbare ruimte? Welke uitstraling heeft het snellaadstation (bijvoorbeeld geen felle kleuren)?

## **Impact op verkeersstromen**

Zorgt de snellader voor ongewenste verkeersstromen? Met daarmee impact op de leefbaarheid en veiligheid binnen de gemeenten? Zeker bij grotere aantallen laadpunten, waarbij veel verkeer is te verwachten? Sta een snellader bijvoorbeeld alleen toe als er minimaal aantal parkeerplaatsen is (>50) en er daarmee zonder de snellader al substantieel veel verkeer is.

## **Afspraken over maximale uitbreiding bij toenemend gebruik**

Private initiatieven willen na realisatie van enkele snellaadpunten mogelijk verder uitbreiden bij toenemend gebruik. Denk na over het maximaal aantal laadpunten dat je op een dergelijke locatie wenst, en leg dit vast in de afspraken met de marktpartij.

## **Zicht op gebruik**

Maak afspraken met de marktpartij over het inzicht het gebruik van de snelladers. Zo krijg als gemeente grip op de noodzaak voor eventuele uitbreiding van het snellaadnetwerk.

## Variant D – Snelladers op privaat grondeigendom

### De situatie:

*De markt neemt initiatief voor de plaatsing van een snellader op privaat grondgebied.*

Bouwmarkten Gamma en Karwei plaatsen snelladers op eigen terrein. Hier kunnen bezoekers gebruik van maken. Dit is geen publieke ruimte, dus de gemeente heeft hier een beperkte rol.

### Wanneer kiest een gemeente voor dit handelingsperspectief?

- Dit handelingsperspectief is met name faciliterend en is een rol die de gemeente altijd heeft, indien het verkeersbesluiten of vergunningverlening betreft.



### Handelingsperspectief gemeente

De rol van de gemeente is beperkt

- Mogelijk moet de gemeente een omgevingsvergunning afgeven, zie hiervoor de laatste pagina van dit hoofdstuk.
- Indien de grond onder de wegenverkeerswet, kan de gemeente worden gevraagd een verkeersbesluit te nemen. Aan de hand van het afwegingskader op pagina xx kan de gemeente besluiten hier al dan niet aan mee te werken.
- De gemeente houdt zicht op de ontwikkeling van het snellaadnetwerk binnen de gemeente en deelt dit met de RAL Noord.
- De gemeente houdt zicht op de impact van de snelladers op zaken als impact op het elektriciteitsnet



### Handelingsperspectief RAL Noord/provincie

- Monitoren ontwikkeling aantal snelladers op private grond. In overleg met de werkgroep monitoring uitwerken welke parameters worden gemonitord (bijv. aantal snellaadpunten, gebruik, prijsstelling, etc.)

# Hoe zit het met de omgevingsvergunning?

Een belangrijke vraag is in hoeverre een omgevingsvergunning nodig is voor de plaatsing van een snellader. In het besluit omgevingsrecht (BOR), bijlage II artikel 2 lid 18. staat hierover het volgende:

*Hoofdstuk II. Categorieën gevallen waarin voor bouwactiviteiten en planologische gebruiksactiviteiten geen omgevingsvergunning is vereist*

*Artikel 18. b.*

*een bouwwerk, geen gebouw zijnde, ten behoeve van het weren van voorwerpen die de veiligheid van het weg-, spoorweg-, water- of luchtverkeer in gevaar kunnen brengen, ten behoeve van de beveiliging van een weg, spoor- of waterweg of een spoorweg- of luchtvaartterrein, of ten behoeve van verkeersregeling, verkeersgeleiding, handhaving van de verkeersregels, wegaanduiding, **het opladen van accu's van voertuigen**, verlichting, tolheffing of het verschaffen van toegang tot het openbaar vervoer of openbaar vervoersgebouwen,*

Onlangs heeft een rechter geoordeeld dat een snellader wel vergunningsplichtig is in een specifieke situatie in Breda\*. Op deze locatie is door Tesla 12 snelladers geplaatst. Volgens de rechtbank is de vrijstelling in het BOR om zonder vergunning te kunnen bouwen bedoeld voor "kleinschalige voorzieningen". En hoewel specifiek voor laadvoorzieningen geen maximale afmetingen zijn opgenomen in het besluit, worden in het besluit wel enkele voorbeelden genoemd van maximale afmetingen voor andersoortige voorzieningen, die een indicatie geven van de omvang waarvoor de vergunningvrije bouw bedoeld is. "De omvang van het in geding zijnde acculaadstation overschrijdt de [...] genoemde oppervlaktes ruimschoots", constateert de rechtbank.

**Met andere woorden: een omgevingsvergunning is vaak niet verplicht, mits het "kleinschalig" is. Aan de hand van het vonnis is het wel verstandig om per**

**situatie in overleg een jurist na te gaan of in die specifieke situatie deze verplichting er inderdaad niet is.**

\* <https://uitspraken.rechtspraak.nl/inziendocument?id=ECLI:NL:RBZWB:2022:2410>