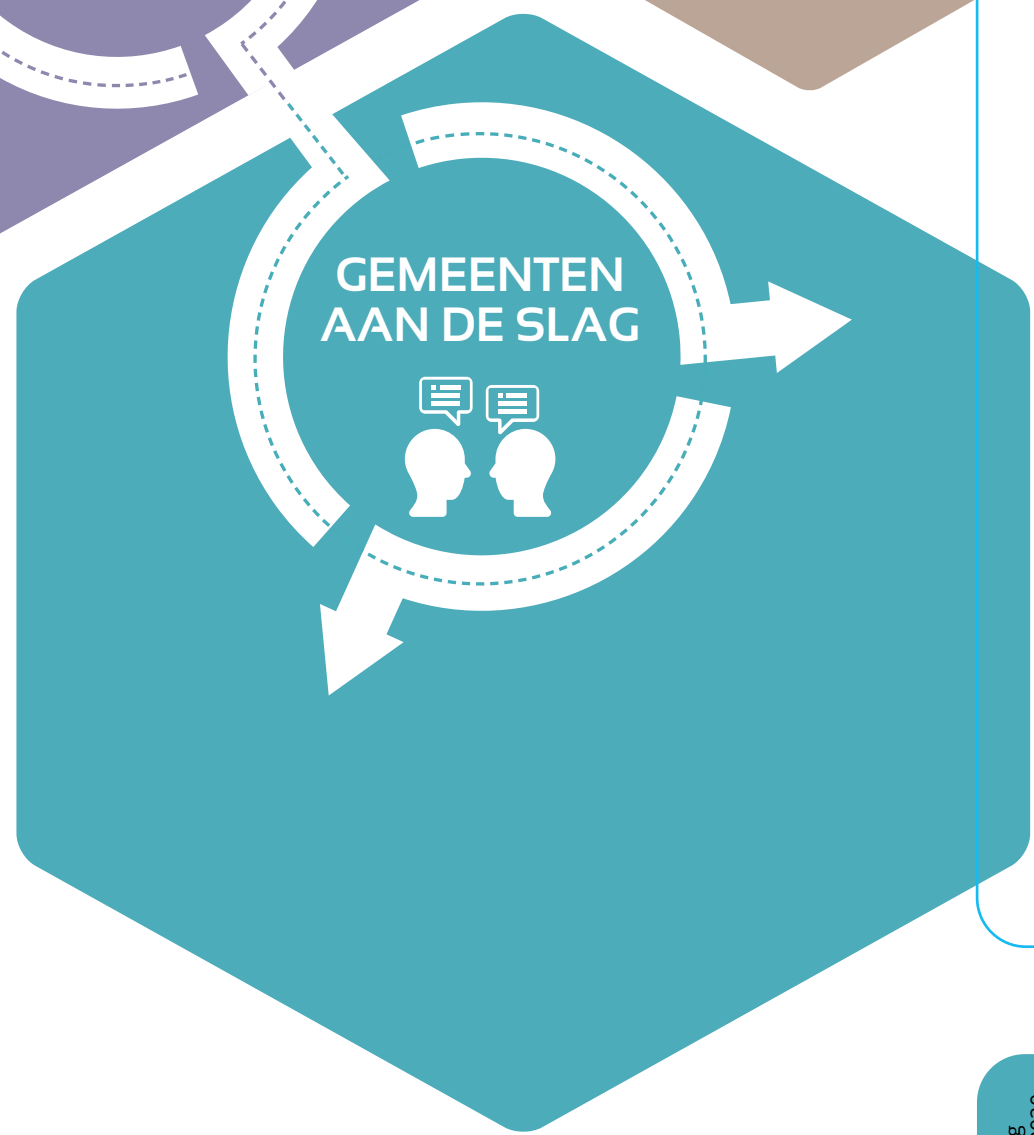
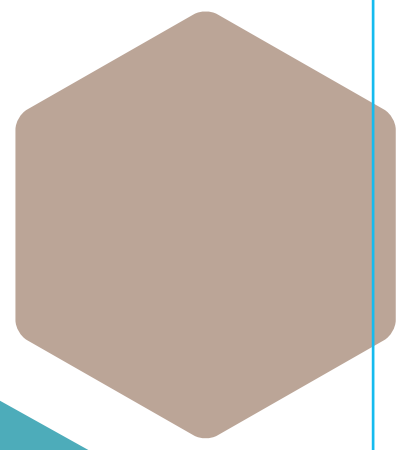




Handreiking Snelladen van elektrisch vervoer

Zorgen dat snel, vaak en zeker kan worden geladen



Inleiding

Elektrisch vervoer groeit sterk. Het Klimaatakkoord zet in op elektrisch vervoer als nieuwe standaard. Daarom is een forse uitbreiding van het laadnetwerk nodig.

Onderzoekers verwachten dat rond 2030 naar schatting 1,8 miljoen elektrische voertuigen in Nederland rondrijden. Deze voertuigen moeten allemaal geladen worden. Hiervoor is passende laadinfrastructuur nodig. Deze bestaat uit zowel de normale laadpalen in de straat, als uit laadpleinen en snelladers.

Klimaatakkoord/NAL

In 2019 heeft het kabinet het Klimaatakkoord gepresenteerd. Hierin zijn op verschillende gebieden activiteiten en doelstellingen geformuleerd om de klimaatdoelstellingen, zoals opgenomen in het Klimaatakkoord van Parijs, te behalen.

Onderdeel van dit Klimaatakkoord is de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL). Daarin staan afspraken die ervoor moeten zorgen dat er voldoende laadinfrastructuur is voor het groeiende elektrische verkeer. In de NAL staan veel ambities en acties waar gemeenten direct mee te maken hebben. Daar staan zij niet alleen voor; vanuit de NAL krijgen gemeenten ondersteuning om die ambities en acties waar te maken, en NAL-regio's zijn ingericht om ondersteuning en samenwerking te organiseren bij de uitrol van laadinfrastructuur. De NAL zorgt ervoor dat alle benodigde kennis aanwezig is.

Om gemeenten houvast te geven bij de ontwikkeling en uitvoering van beleid, heeft NKL in het najaar van 2019 de [Handreiking Visie en Beleid](#) laadinfrastructuur elektrisch vervoer uitgebracht. Aanvullend hierop heeft de NAL Stuurgroep bepaald dat een handreiking beschikbaar moet komen voor snelladen.

Waarom deze handreiking?

De afgelopen jaren heeft snelladen zich sterk ontwikkeld. Snelladen blijkt een belangrijke schakel te zijn in de laadbehoefte. Daarom is er naast de kennis over reguliere laadinfrastructuur aanvullende en afzonderlijke aandacht nodig voor snellaadinfrastructuur.

Op basis van inzichten, kennis en ervaringen van overheden en marktpartijen is deze handreiking snelladen opgesteld.

De handreiking helpt:

1. Passende keuzes maken rond gemeentelijke visie en beleid om snellaadinfrastructuur in te passen binnen de totale laadinfrastructuur;
2. Te leren van de keuzes van anderen;
3. Weloverwogen aan te sluiten op regionale activiteiten;
4. Bij te dragen aan een landelijk, uniform netwerk van snellaadinfrastructuur;



5. Rekening te houden met (markt)ontwikkelingen nu en in de toekomst, zoals de komst van zero-emissiezones.

Voor wie is deze handreiking opgesteld?

Voornameijk voor ambtenaren bij gemeenten en provincies die zich bezighouden met beleid en uitvoering van laadinfrastructuur.

Scope van deze handreiking

De handreiking beperkt zich tot het snelladen van personenvoertuigen en de bijbehorende laadtechniek. Bussen en trucks vallen dus buiten de scope: deze voertuigen laden op andere vermogens en maken gebruik van andere technieken. Commercieel (logistiek) vervoer dat gebruik maakt van dezelfde techniek als personenvervoer is dus in scope. In deze handreiking komen alle buitenlocaties aan bod waar snel geladen kan worden. Het in pandig gebruik van snelladers, zoals in parkeergarages, komt nu niet aan bod vanwege de lopende actualisering van de veiligheidseisen. Dit zal in een volgende versie worden toegevoegd.

Ook AC-snelladen valt grotendeels buiten scope. Vooral omdat AC-snelladen slechts tot 43 kW mogelijk is, en de functie van snelladen gaat om hogere vermogens.

Tot slot vallen alternatieve brandstoffen, zoals waterstof, buiten scope van deze handreiking, hoewel deze wel kunnen worden ingezet voor het realiseren van bijvoorbeeld uitstootvrij vervoer.

De Handreiking Snelladen is een levend document dat digitaal wordt aangeboden en jaarlijks wordt aangevuld en verrijkt.

Bronnen voor deze handreiking

Bij het opstellen van deze handreiking zijn verschillende overheden en marktpartijen geïnterviewd, zie hiervoor ook het [colofon](#). Daarnaast is gebruik gemaakt van verschillende bronnen. De twee belangrijkste zijn:

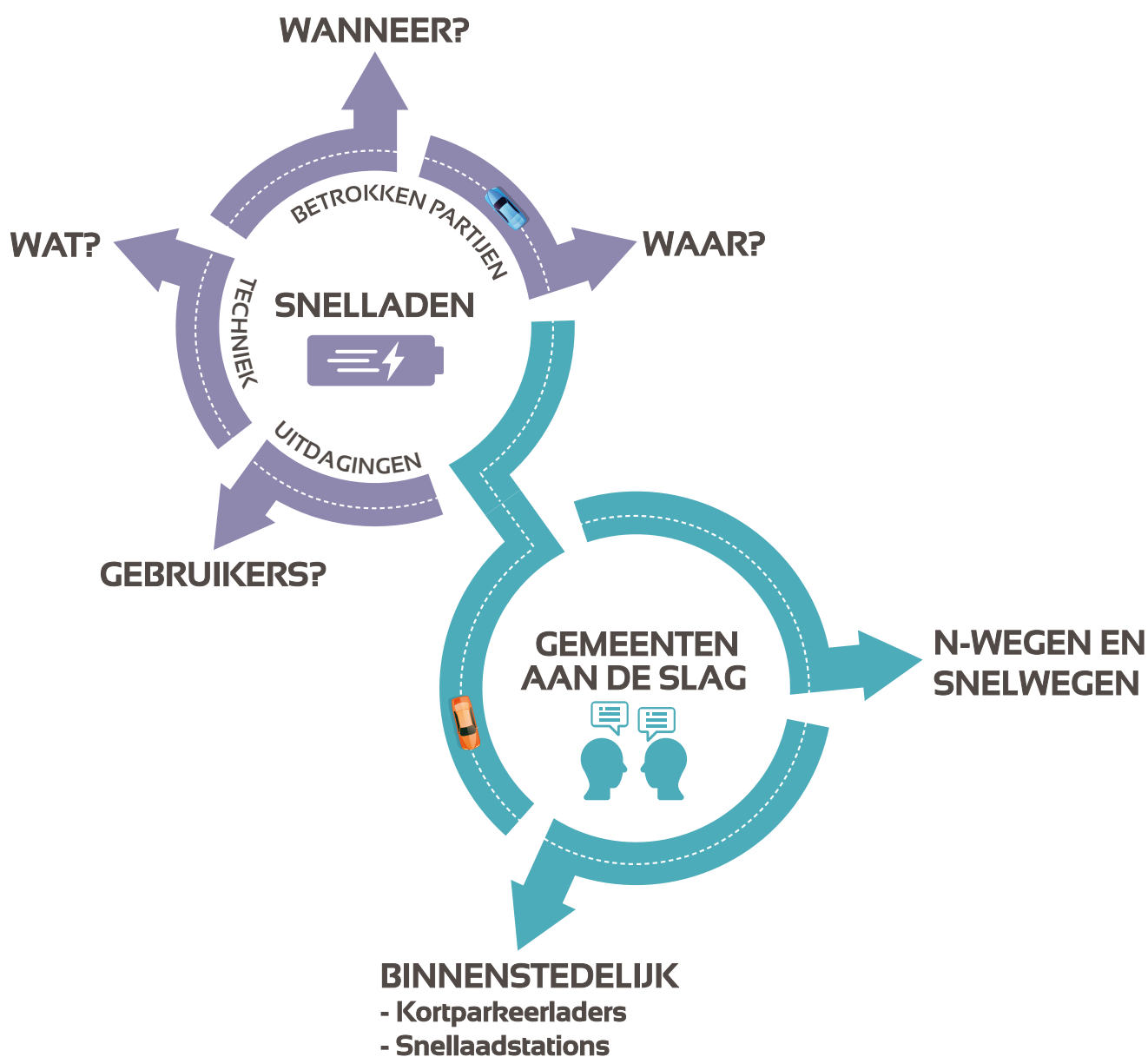
- [Handreiking Visie en Beleid](#), in 2019 door NKL in samenwerking met partners opgesteld. De focus hiervan was met name reguliere laadinfrastructuur. De beleidskeuzen en terminologie zijn echter algemeen geldend en zijn ook gebruikt in dit document.
- Stappenplan Gelderland, in opdracht van de provincie Gelderland in 2020 opgesteld door Over Morgen BV. Hoewel deze is opgesteld vanuit de specifieke situatie in Gelderland, zijn veel inzichten ook nuttig voor andere overheden.



Leeswijzer

De handreiking bestaat uit twee delen. In het **eerste deel** wordt uitgelegd wat snelladen is, wie er gebruik van maakt en op welke locaties snelladers staan. Ook worden de belangrijkste partijen die erbij betrokken zijn besproken.

In **deel twee** komt de rol van gemeenten uitgebreid aan bod. Welke keuzes kunnen zij maken en welke belangrijke overwegingen spelen hierbij een rol? Wordt er gekozen voor snelladers op parkeerplaatsen of juist voor een snellaadstation? Tot slot worden de snelladers langs snelwegen besproken.



Inhoudsopgave

Inleiding	2
------------------------	---

DEEL 1

1. Introductie snelladen	6
1.1 Wat is snelladen?	7
<i>Kortparkeerladen</i>	7
<i>Ultra Fast Charging</i>	8
<i>Huidige situatie</i>	8
<i>Ambitie 2030</i>	9
1.2 Wanneer ga je snelladen?	10
1.3 Wie zijn de voornaamste gebruikers van snelladers?	11
1.4 Waar kun je snelladen?	12
1.5 Welke uitdagingen spelen er rond snelladen?	13
1.6 Betrokken partijen	15
1.7 Wat zijn de technische kenmerken van snelladen?	17

DEEL 2

2. Snelladen vanuit gemeentelijk perspectief	19
2.1 Binnenstedelijk snelladen	20
<i>Is er behoefte aan binnenstedelijk snelladen?</i>	20
<i>Welke rol zal ik dan kiezen?</i>	22
<i>Waar is plek voor binnenstedelijke snelladers?</i>	23
2.1.1 Kortparkeerladers	26
<i>Moet ik een verkeersbesluit nemen?</i>	29
2.1.2 Snellaadstation	31
<i>Bij wie ligt het initiatief?</i>	31
<i>Selectie van de marktpartij</i>	32
2.2 Snelladen langs N- en snelwegen	35

Totstandkoming Handreiking	38
---	----

Bijlage 1 - Voor- en nadelen een-op-een-selectie en tender	39
---	----

Bijlage 2 - Marktconforme voorwaarden en waardebepaling	41
--	----



1

Deel 1. Introductie snelladen

2

Voordat ingegaan wordt op de manier waarop snelladen te realiseren is in binnenstedelijke omgeving of langs N- en snelwegen, wordt in dit deel eerst uitgelegd wat snelladen is.

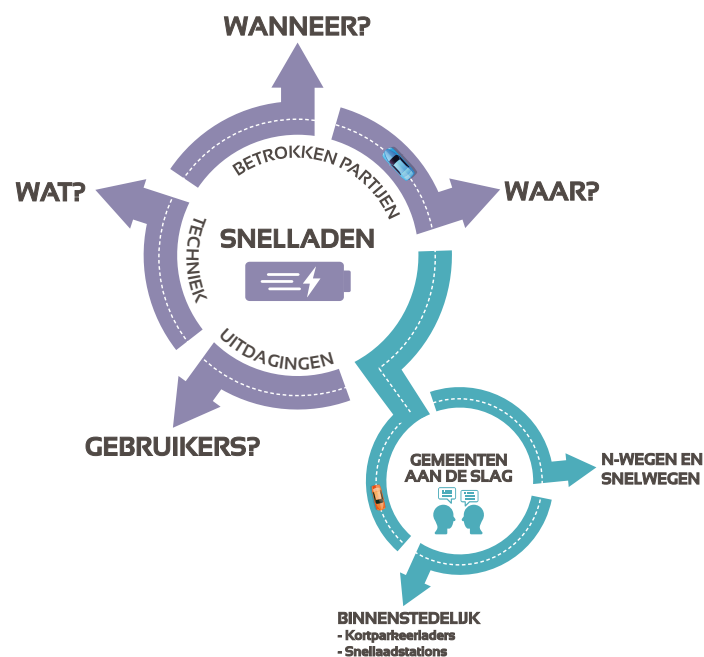
Definitie snelladen:

Bij personen- en lichte bedrijfswagens wordt van snelladen gesproken als laadinfrastructuur vermogens levert van 43 kW tot 350 kW.

Bij lagere vermogens heeft een voertuig langer nodig om op te laden. In het licht van de huidige generatie elektrische voertuigen is hier gekozen om de grens voor snelladen te leggen bij de hogere vermogens vanaf 43 kW. Dit is tevens de grens tot waar wisselstroom (AC) maximaal geleverd kan worden. Snelladen richt zich dan ook met name op gelijkstroom (DC). Hierin volgen wij de grens die in het Stappenplan Snelladen Gelderland is bepaald.

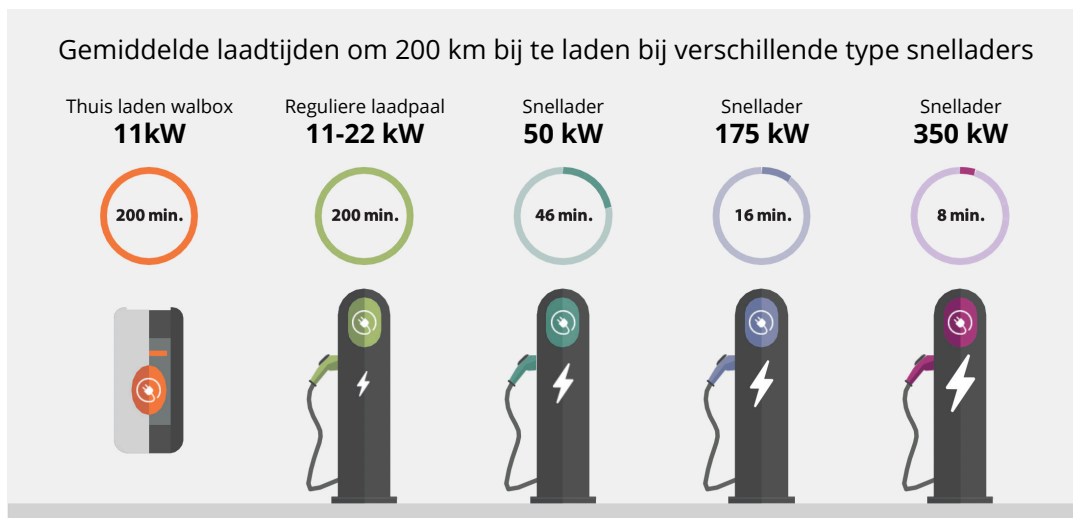
In dit deel wordt antwoord gegeven op de volgende vragen:

- 1.1 Wat is snelladen?
- 1.2 Wanneer ga je snelladen?
- 1.3 Wie zijn de voornaamste gebruikers van snelladers?
- 1.4 Waar kun je snelladen?
- 1.5 Welke uitdagingen spelen er rond snelladen?
- 1.6 Betrokken partijen
- 1.7 Wat zijn de technische kenmerken van snelladen?



1.1 Wat is snelladen?

Elektrische voertuigen worden opgeladen door gebruik te maken van laadpunten. Deze laadpunten kunnen op verschillende aspecten van elkaar verschillen. Een aspect is het vermogen waarmee geladen kan worden. De auto bepaalt met hoeveel vermogen de batterij geladen kan worden en daarmee de duur. De lader geeft alleen de capaciteit waarmee geladen kan worden en daarmee in theorie hoeveel tijd het kost om te laden.



bron: Stappenplan Snelladers Gelderland

Snelladers hebben dus een heel brede range. De gebruikerservaringen tussen de twee uitersten kunnen enorm verschillen. Hoe groter het vermogen van een snellader, des te sneller een elektrisch voertuig is opgeladen.

Om verwarring te voorkomen is het belangrijk om altijd helder te hebben wat de vermogens zijn waarover men op dat moment spreekt. Daarom wordt snelladen verder onderverdeeld in twee begrippen, namelijk: kortparkeerladen en Ultra Fast Charging.

Kortparkeerladen

Snelladen aan het begin van de snellaadrange wordt 'kortparkeerladen' genoemd. Dit omdat de verwachte tijd die mensen nodig hebben om voldoende bij te laden een half uur of langer is. Hierbij gaat het om snelladers met een vermogen tussen de 43 kW en 125 kW. Deze laadpalen worden vaak geplaatst op plekken waar de EV-rijder het laden kan combineren met een andere activiteit. Denk hierbij aan boodschappen doen, koffiedrinken, een vergadering bijwonen of een hapje eten. Deze vorm van snelladen komt op dit moment het meeste voor binnen de stad.



1

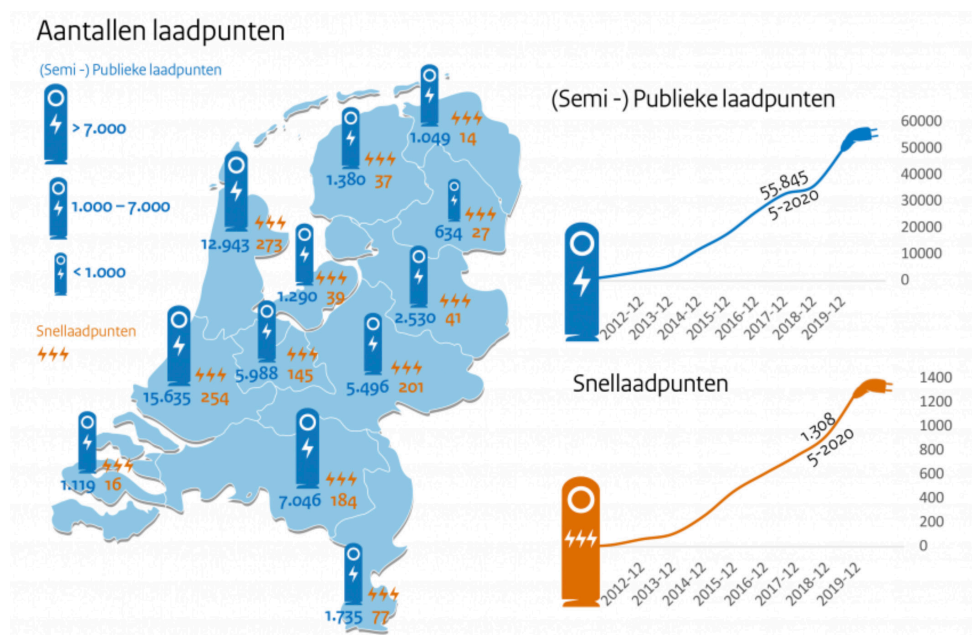
2

Ultra Fast Charging

Snelladen aan de bovenkant van de range wordt 'Ultra Fast Charging' (UFC) genoemd. Hierbij gaat het om laadvermogens tussen de 125 kW en 350 kW. Door deze hoge vermogens neemt de tijd die een EV-rijder nodig heeft om de gewenste kWh's bij te laden sterk af. Hierdoor is het primaire doel vaak alleen het snel bijladen van de auto. In de praktijk worden ook andere termen gebruikt, zoals High Performance of High Power Charging.

Huidige situatie

In 2013 werd de eerste snellader in Nederland geplaatst. Sindsdien neemt het aantal snelladers gestaag toe. Het grootste deel staat langs snelwegen. Als er een in- en uitrit bij is met of zonder overkapping noemen we het een snellaadstation. In aantallen maken de snelladers 0,6 % uit van het totaal aantal laadpalen in Nederland. Er zijn nu snelladers met een vermogen dat bijna 30x zo hoog is in vergelijking met laden thuis met een zogenaamde wallbox. De snelladers zijn klein in aantal maar wel een cruciaal onderdeel van de laadinfrastructuur in Nederland want het is de ultieme zekerheid van voldoende range. En bij grotere afstanden bieden ze je de zekerheid dat je altijd deze grotere afstand kan rijden met een elektrische auto.



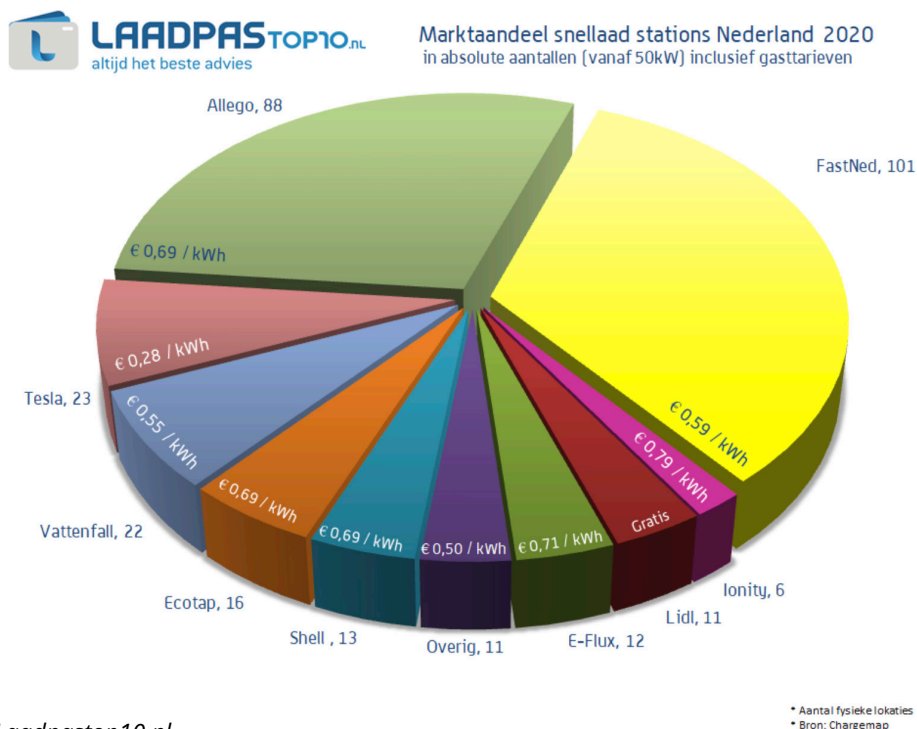
bron: [RVO.nl](https://www.rvo.nl) (mei 2020)

Begin 2020 waren er in Nederland ruim 1300 snelladers van 9 verschillende marktpartijen. De tarieven variëren van gratis tot 0,79 cent per kWh. Op dit moment bestaat ongeveer 15 procent van het totale laadvolume in kWh uit snelladen. Hiervan bestaat twee derde uit laden langs de snelweg. Een derde van het snelladen vindt plaats in binnenstedelijke gebieden.



1

2



bron: Laadpastop10.nl

Ambitie 2030

In landen rondom ons wordt al flink ingezet op snelladen en ook in Nederland groeit de behoefte om, naast het laden aan de reguliere laadpalen, ook snel te kunnen laden. In de NAL is de ambitie uitgesproken dat er in 2030 9740 snelladers in Nederland zijn. Dat betekent dat er jaarlijks een kleine 850 snelladers bij moeten komen. De hoeveelheden verwachte snelladers variëren per provincie. Van 233 in Zeeland tot 1828 in Zuid-Holland in 2030.

Er zijn zes NAL-regio's opgericht waarbinnen wordt samengewerkt om niet alleen regulier laden, maar ook snelladen effectief uit te rollen. Aangezien het snelladen zeker buiten de grote steden een regionale voorziening is die meerdere gemeenten bedient, ligt samenwerking tussen verschillende overheden voor de hand. Uiteindelijk zal er een landelijk dekkend snellaadnetwerk ontstaan. Het is de verwachting dat het UFC-laadnetwerk zich hoofdzakelijk langs de snelwegen zal ontwikkelen en waar nodig incidenteel langs provinciale wegen in regio's zonder snelwegen. Het kortparkeerladen zal zich voornamelijk ontwikkelen in de bebouwde omgeving.

In de NAL staat dat gemeenten en provincies, zo mogelijk in overleg, met marktpartijen geschikte locaties aanwijzen voor snellaadinfrastructuur in binnenstedelijk gebied en langs de provinciale wegen. Dit gebeurt in 2020 voor de periode tot en met 2025 en per 2024 voor de periode tot en met 2030.

De ambities van de markt lopen uiteen. Er zijn bedrijven die zich volledig op snelladen richten. Zij geloven dat snelladen de dominante laadmodaliteit gaat worden. Andere bedrijven verwachten een kleiner aandeel snelladen, en investeren daarom in alle soorten van laden en voorzien een mix in gebruik.



1

2

1.2 Wanneer ga je snelladen?

Er zijn op dit moment vier redenen om te snelladen:

1. *Bij het afleggen van langere afstanden*
De EV-rijder die een lange afstand aflegt, krijgt langs de snelweg de mogelijkheid om snel de accu op te laden zodat de bestemming zonder zorgen gehaald kan worden.
2. *Als de gelegenheid zich voordoet*
De zakelijke rijder die tussen twee afspraken door de kans benut om wat extra kWh bij te laden. Hij of zij kan tijdens het laden pauze houden of werken.
3. *Bij intensief gebruik van het elektrisch voertuig*
Het gaat dan hoofdzakelijk om professionele rijders zoals taxi's, doelgroepenvervoerders en stadslogistiek. Ook bestuurders van kleine busjes worden bij deze groep gerekend. Denk bijvoorbeeld aan pakketbezorgers. Zij moeten genoeg actieradius hebben om hun werkzaamheden uit te kunnen voeren. Voor deze groep is het belangrijk om daadwerkelijk snel op te kunnen laden. Wachten kost immers tijd en geld.
4. *Als je zeker wil zijn van voldoende bereik*
De gebruiker die (tijdelijk) geen beschikking heeft over een laadpunt omdat deze in storing is, de straat openligt of omdat alle laadmogelijkheden in de buurt bezet zijn omdat de wijk onvoldoende parkeerladers heeft geplaatst. De EV-rijder kan voor snelladen kiezen wanneer hij zijn auto binnen korte tijd weer nodig heeft en verzekerd wil zijn van genoeg bereik. Deze groep is aanwezig in de meeste gemeenten omdat het plaatsen van reguliere palen vaak achterloopt bij de vraag. Snelladen is dan een buffer in tijden dat er piekverkoop van elektrische auto's is, zoals in december 2019.



1

2

1.3 Wie zijn de voornaamste gebruikers van snelladers?

Er zijn vier primaire doelgroepen die gebruik maken van snellaadinfrastructuur:

1. De *EV-rijder*, die voor zijn werk zoveel kilometers op een dag maakt dat hij of zij niet voldoende heeft aan de volle accu waarmee hij in de ochtend van huis vertrok. Bijvoorbeeld omdat er op het werk onvoldoende of geen laadpalen aanwezig zijn. Deze zal onderweg moeten bijladen.
2. *Taxi's* voor zowel privépersonen als doelgroepenvervoer. Veel kilometers, vaak binnen dezelfde regio, met niet altijd de mogelijkheid om tussendoor bij te laden op de eigen standplaats.
3. *Bestelauto's en -bussen*. Voertuigen die gebruikt worden binnen de stadslogistiek, maar ook onderhoudsmonteurs en klusbedrijven. Het laadprofiel van deze doelgroep lijkt veel op die van de (zakelijke) EV-rijder, waarbij snelladen met name wordt gebruikt om bij te laden als een keer een lange afstand moet worden afgelegd. Stadslogistiek zal niet afhankelijk willen zijn van snelladers in de openbare ruimte, voor deze gebruikers is het alleen een back-up in geval van nood.
4. *Zwaardere logistieke voertuigen* zoals trekker met aanhanger en bakwagens, waarbij moet worden aangetekend dat 50 kW voor deze voertuigen gezien kan worden als regulier laden, vanwege de grootte van de accucapaciteit bij deze voertuigen. Deze vermogens vallen buiten scope. Zie handreiking logistiek voor verdere details over deze doelgroep.



1

2

1.4 Waar kun je snelladen?

Het merendeel van de snelladers bevindt zich nu naast snelwegen. Een aantal commerciële partijen zijn bezig om hier een voldoende dekkend netwerk aan te leggen. In de komende vijf jaar wordt ook een toename verwacht van snelladers binnen de bebouwde kom.

Snelladers worden op publiek, semipubliek en privaat terrein geplaatst.

Definitie publiek, semipubliek en privaat:

- Publiek: de grond is eigendom van de overheid, de locatie is 24/7 toegankelijk
- Semipubliek: de grond is particulier eigendom, maar toegang tot laadpunten is opengesteld voor derden. Er kunnen beperkte toegangstijden zijn of gereguleerde toegang (een hefboom), zolang deze maar algemeen geldig is. Dit gaat bijvoorbeeld om laadpunten bij horecagelegenheden.
- Privaat: de grond is particulier eigendom, de eigenaar bepaalt wie er wanneer wordt toegelaten en mag laden.

We zien op dit moment dat op de volgende locaties snelladers staan of worden geplaatst:

Locaties binnenstedelijke snelladers:

- Snellaadstations
- Parkeerterreinen bij supermarkten (publiek en semipubliek)
- Nabij taxistandplaatsen op parkeerplaatsen of in de opstelstrook (bufferzone)
- Bij horeca op parkeerplaatsen
- Tankstations

Locaties snelladers buiten de bebouwde kom:

- Op verzorgingsplaatsen
- Bij tankstations
- Bij wegrestaurants en fastfoodrestaurants



1

2

1.5 Welke uitdagingen spelen er rond snelladen?

Bij het plaatsen van snelladers zijn er vier grote uitdagingen: locatie, overeenstemming bereiken met betrokkenen, netcapaciteit en de businesscase.

Locatie

Het traject start met het vinden van een stuk grond waar de snelladers geplaatst kunnen worden. Op de locaties waar je snelladers idealiter zou willen plaatsen is onbebouwde grond schaars. Dit zijn locaties met hoge verkeersintensiteit of bepaalde bestemmingen. Vaak zijn er andere vormen van grondexploitatie die wel op de korte termijn geld opbrengen. En zelfs als het gemeentegrond is, dan vergt het nog de nodige overreding om de collega's van grondzaken mee te krijgen.

Als de kortparkeerladers op bestaande parkeerplaatsen worden geplaatst is bovenstaande zoektocht niet nodig. Wel dienen er afspraken te worden gemaakt over het eigendom van de laders, de aansprakelijkheid en het grondgebruik.

Overeenstemming bereiken met betrokkenen

Om snellaadinfrastructuur van de grond te krijgen, is het nodig dat alle deelnemende partijen het met elkaar eens zijn over ontwikkeling en uitvoering. Dit onderdeel is niet te onderschatten, omdat er zoveel partijen een rol spelen. Ook is het zo dat nog niet alle gemeentelijke afdelingen de urgentie voelen; we kijken immers vooruit naar een behoefte op de langere termijn. Een centraal aanspreekpunt kan uitkomst bieden.

Netcapaciteit

Als er een locatie is gevonden, is vervolgens de vraag hoe ver deze van het bestaande net af ligt en of er voldoende capaciteit op het net beschikbaar is. De afstand is te overbruggen door het leggen van kabels. De netbeheerders zijn hierbij gehouden aan een termijn van 18 weken. In de praktijk zijn echter voorbeelden bekend waarbij dit om diverse redenen aanzienlijk langer duurde. Bijvoorbeeld omdat er geen capaciteit op het net beschikbaar is. Door de toenemende elektrificatie van het Nederlandse energieverbruik kan er ook materiaalschaarste ontstaan. Dit verhoogt vervolgens de levertijd van de materialen en daarmee dus de doorlooptijd van het project. Het risico van de schaarste speelt zowel aan de zijde van de netbeheerders (kabels) als aan de zijde van de snellaadexploitant.

Businesscase

De laatste en zeker zo belangrijke uitdaging is of er marktpartijen zijn die in deze fase van de marktontwikkeling het aandurven om de exploitatie op zich te nemen. De businesscase van de kortparkeerladers is iets beter dan die van de ultra fast chargers omdat de aanschafkosten lager zijn en de netaansluiting kleiner is. Het aanleggen van een snellaadstation vraagt een grote investering die alleen op de lange termijn terug kan worden verdiend.



1

Er is hierbij wel een verschil tussen de snellaadstations binnenstedelijk en de snellaadstations langs snelwegen. De laatste categorie is naar verwachting eerder winstgevend.

2

Niet alle EV-rijders zullen makkelijk gebruik maken van snelladers, omdat de laadkosten aanzienlijk hoger zijn vergeleken met regulier laden. Zeker voor mensen die een elektrische auto voor privégebruik hebben, zal dat een drempel zijn. Zij zullen alleen snelladen in geval van nood. Maar op dit moment is 80% van alle elektrische voertuigen voor zakelijk gebruik. Voor zakelijke rijders spelen de kosten per kilometer een minder belangrijke rol.



1

2

1.6 Betrokken partijen

Bij snellaadinfrastructuur zijn meerdere markt- en overheidspartijen betrokken. De rollen en belangen van deze partijen verschillen van elkaar. Zij zijn ook in verschillende fases tussen aanvraag, realisatie en uiteindelijk exploitatie betrokken.

We zullen hier de belangrijkste stakeholders kort beschrijven en aangeven welke rol zij ten aanzien van snellaadinfrastructuur hebben. Deze stakeholders zijn:

- a. *EV-rijder*
- b. *Aanbieders van snellaadinfrastructuur*
- c. *Netbeheerder*
- d. *Gemeenten*
- e. *Rijkswaterstaat*
- f. *Provincies*

a. *EV-rijder*

De EV-rijder heeft, zoals eerder aangegeven, vier verschillende redenen om van snelladen gebruik te maken. Het is in het belang van de EV-rijder dat er voldoende snelladers zijn, dit verhoogt namelijk enerzijds de betrouwbaarheid van de totale laadinfrastructuur en anderzijds de keuzevrijheid tussen verschillende vormen van laden.

Daarnaast helpt de aanwezigheid van snelladers bij de overstap naar een elektrisch voertuig. Als automobilisten met benzineauto's deze op steeds meer plekken zien staan, kunnen ze gaan overwegen over te stappen.

b. *Aanbieders van snellaadinfrastructuur*

Op de markt zijn drie soorten partijen actief. Ze hebben verschillende redenen om snelladen aan te bieden:

1. *Bedrijfsmodel* Het aanbieden van snelle infrastructuur is voor veel marktpartijen een zelfstandige commerciële activiteit. Voorbeeld hiervan zijn Fastned, Allego, Vattenfall, Engie, en oliemaatschappijen die naast de traditionele brandstoffen ook snelladen aanbieden zoals Shell en Total.
2. *Noodzaak van een dekkend netwerk* Autobouwers zoals Tesla en Ionity (joint venture van BMW, Daimler, Ford en Volkswagen). Zij zien het plaatsen van snelladers als een noodzaak om de uitrol van elektrisch vervoer te stimuleren en maken een eigen laadinfrastructuur onderdeel van hun propositie. Tesla doet dat nu nog alleen voor het eigen merk. Bij Ionity krijgen de 'eigen merken' korting op de laadprijs, maar zijn de laders wel toegankelijk voor alle merken.
3. *Aanvullende dienst* Een aantal aanbieders ziet het aanbieden van snelle laadinfra als een aanvullende dienst op de normale producten en/of diensten om daarmee klanten aan te trekken.



1

2

Het gaat hier bijvoorbeeld om supermarkten die een halfuur gratis snelladen aanbieden. Een ander voorbeeld hiervan zijn snelladers bij autodealers.

c. Netbeheerder

Het aanleggen van snelladers duurt vaak langer dan de realisatie van reguliere laadpalen. Dat heeft vooral te maken met het feit dat snellaadstations niet aangesloten kunnen worden op het laagspanningsnetwerk. Gezien de hogere vermogens kan het voorkomen dat projecten langer zullen gaan duren dan de wettelijke doorlooptijd. Het is van belang dat de netbeheerder zo vroeg mogelijk wordt betrokken, zodat de doorlooptijd tijdig in kaart gebracht wordt.

Voor snelladen is behoorlijk wat stroomcapaciteit nodig en het verschilt per locatie of en hoe de netbeheerder die kan leveren. Als er te weinig capaciteit is, moet er een nieuw onderstation worden bijgebouwd. Hiervoor moeten werkzaamheden in het bestaande net worden uitgevoerd of nieuwe kabels worden aangelegd. Dat is een langdurige kwestie. Bovendien kunnen de netbeheerders binnen de huidige wet- en regelgeving pas in actie komen als er een getekende offerte binnenkomt.

Het is verre van kostenefficiënt voor netbeheerders om voor verschillende aanbieders van snelladers kabels te moeten trekken. Zeker als deze van ver moeten komen. Het liefst zouden zij dus in één keer robuuste ondergrondse infrastructuur voor de toekomst willen aanleggen.

De diverse rechtszaken tussen verschillende aanbieders langs de snelweg werken onzekerheid in de hand. De aangekondigde actualisering van het rijksbeleid in 2024 rond verzorgingsplaatsen en tankstations is in dat licht wenselijk.

d. Gemeenten

Gemeenten focussen zich op dit moment voornamelijk op de uitrol van reguliere laadpalen. Toch zijn zij soms ook betrokken bij de aanleg van snelle laadinfrastructuur. In [deel 2.1](#) en [deel 2.2](#) zal dieper in worden gegaan op de betrokkenheid die gemeenten hebben bij het aanleggen van binnenstedelijke snellaadinfrastructuur. Daarnaast hebben gemeenten ook een beperkte rol bij het aanleggen van snellaadinfra op de hoofdwegen. In [deel 2.2](#) zal hier verder op in worden gegaan.

e. Rijkswaterstaat (RWS)

RWS heeft alleen een rol bij de snelladers langs snelwegen. Hun rol komt uitgebreid aan bod in [deel 2.2](#).

f. Provincies

De provincie kan in verschillende rollen actief zijn bij snellaadinfrastructuur. Ze kan een adviserende rol richting gemeenten op zich nemen zoals Gelderland heeft gedaan. Daarnaast zijn provincies onderdeel van de NAL-regio's. In die hoedanigheid zullen ze beleid maken voor regionale laadinfrastructuur. Tot slot zijn sommige provincies beheerder of eigenaar van de verzorgingsplaatsen en tankstations langs provinciale wegen.



1

2

1.7 Wat zijn de technische kenmerken van snelladen?

Bij snelladen wordt vaak ook de term DC-laden gebruikt. DC staat voor Direct Current: gelijkstroom. Bij regulier laden, bij de laadpalen in de straat, wordt gesproken over AC-laden. AC staat voor Alternating Current: laden met wisselstroom.

Een snellader is 4 tot 5 keer groter dan een reguliere laadpaal, en daarmee formaat forse koelkast.

Bij DC zit de omvormer in de laadpaal of deze staat er separaat naast, bij AC zit de omvormer in de auto om er DC van te maken.

Een EV-voertuig wordt via een stekker en kabel verbonden met de laadinfra om te kunnen bijladen. Elk automeerk maakt daarin zijn eigen keuze. Er zijn verschillen in technische kenmerken van de stekkers, onder andere het minimaal en maximaal te transporteren vermogen dat ze aankunnen.

In Nederland en Europa komen deze vier stekkerstandaarden het meeste voor:

- Mennekes type 2, AC-vermogens tot maximaal 43 kW
- CHAdeMO, DC-vermogens tot maximaal 150 kW
- CCS Combo 2, DC-vermogens tot maximaal 350 kW
- Tesla supercharger, DC-vermogens tot maximaal 250 kW

NB: Tesla hanteert zijn eigen snellaadstandaard. De supercharger is alleen te gebruiken bij de snellaadstations van Tesla.




Het is de verwachting dat in de komende jaren in Europa meer en meer ingezet gaat worden op CCS, terwijl de Aziatische autobouwers nog de optie openhouden voor CHAdeMO.

Omdat de toekomstige laadstandaard nog onzeker is, het huidige wagenpark divers is én de meerkosten gering zijn, is het op dit moment aan te raden om zowel CHAdeMO als CCS standaard aan te bieden.



1

2

STEKKER	VORMGEVING	STROOM	VERMOGEN
Mennekes Type 2		AC	43 kW
CCS Combo		DC	50 - 350 kW
CHAdeMO		DC	50 kW

bron: Stappenplan Snelladers Gelderland

Auto en snellaadmogelijkheden

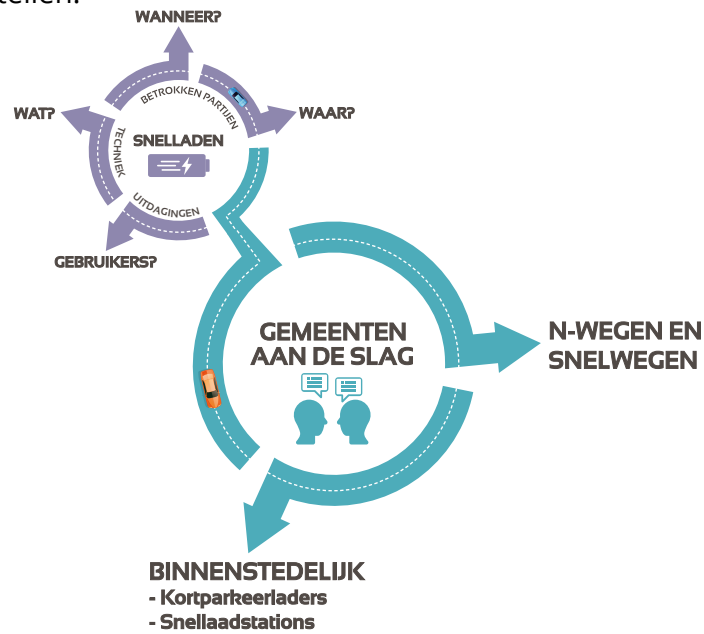
Niet elke elektrische auto kan dus vanwege de gekozen stekker gebruik maken van snelladers of van UFC. Auto's met alleen een Mennekes type 2-stekker kunnen helemaal niet snelladen, en auto's met een CHAdeMO-aansluiting kunnen geen gebruik maken van UFC. Steeds meer automerken stappen dan ook over op de CCS-Combo. Maar er is nog een tweede minstens zo belangrijke beperkende technische factor voor snelladen: het batterijmanagementsysteem van het voertuig beïnvloedt welke maximale vermogens toelaatbaar zijn om de batterij zo optimaal mogelijk te laden.

Het grootste deel van de elektrische auto's dat nu op de weg is, kan tot maximaal 50 kW laden. Veel nieuwe modellen kunnen met een snelheid van 50 kW tot 100 kW snelladen. Op dit moment zijn het met name de auto's uit het duurdere segment die op nog hogere vermogens kunnen laden.



Deel 2. Snelladen vanuit gemeentelijk perspectief

Op basis van het vorige deel is duidelijk geworden wat snelladen inhoudt. In dit deel wordt besproken hoe gemeenten hun visie en beleid voor snelladen kunnen vaststellen.



Zo komen er verschillende onderdelen aan bod die voor gemeenten belangrijk zijn rond het onderwerp snelladen:

2.1 Binnenstedelijk snelladen, wat kunnen we er als gemeente mee?

Waarom en op welke manier ondersteunt een gemeente 'snelladen' in de publieke ruimte binnen de gemeentegrens?

2.1.1 Kortparkeerladers

Met welke vraagstukken krijgt een gemeente te maken bij het aanleggen van snellaad-faciliteiten voor kort parkeren in de publieke ruimte?

2.1.2 Binnenstedelijke snellaadstations

Met welke vraagstukken krijgt een gemeente te maken bij het aanleggen van binnenstedelijke snellaadstations?

2.2 Snelladen langs N- en snelwegen

Hoe is een gemeente betrokken bij de aanleg van snelladers langs N- en snelwegen?

Gemeentelijke afwegingen snellaadinfrastructuur

Bij de ontwikkeling van beleid voor snellaadinfra speelt een andere dynamiek dan bij reguliere laadinfra. Dit omdat het vaak gaat om hogere investeringen en langere plannings- en realisatietermijnen. Maar ook omdat de vraag naar snellaadinfra in zekere mate afhankelijk is van duurzaamheidsbeleid op andere terreinen. Ook speelt de vraag of de gemeente het zich kan veroorloven om het initiatief aan de markt over te laten of dat zij zelf proactief aan de slag moet. Gemeenten moeten ieder hun eigen afwegingen maken. De mate waarin zij betrokken kunnen én willen zijn, verschilt.



1

2

2.1 Binnenstedelijk snelladen

Voor gemeenten zijn met name de binnenstedelijke snelladers belangrijk. In [deel 2.1.1](#) en [deel 2.1.2](#) wordt ingegaan op de specifieke vraagstukken die spelen wanneer het gaat om kortparkeerladers of snellaadstations. Maar eerst is het belangrijk om te bepalen of er daadwerkelijk behoefte is aan binnenstedelijke snellaadinfrastructuur en zo ja, welke rol neemt een gemeente dan in om dit te ondersteunen of uit te voeren?

Is er behoefte aan binnenstedelijk snelladen?

Allereerst is het van belang om in kaart te brengen welke doelgroepen binnen de gemeente behoefte hebben aan snelladers en hoe hoog de urgentie is. Gezien de ontwikkeltijd van snelladers is het goed om uit te gaan van de te verwachten vraag over vijf jaar. Gemeenten kunnen hier inzicht in krijgen door een analyse uit te (laten) voeren. Zo'n analyse bestaat uit antwoorden op onderstaande vragen:

- Wat is de omvang van verschillende doelgroepen nu en in de toekomst?
- Is er op dit moment voldoende capaciteit?
- Welke laadbehoefte is er: kortparkeerladers en/of UFC?
- Op welke locaties is de meeste behoefte aan snelladers?

Hieronder worden de vier voornaamste doelgroepen toegelicht.

1. Uitstootvrij doelgroepenvervoer

Voertuigen voor doelgroepenvervoer leggen dagelijks veel kilometers af. Wanneer overgegaan wordt op elektrische voertuigen, ontstaat er behoefte om tussentijds snel bij te kunnen laden. Dit zodat er voldoende ritten uitgevoerd kunnen worden. Het uitgangspunt is dat zij 's nachts laden op eigen terrein, maar het kan voorkomen dat zij gedurende de dag extra moeten bijladen.

In veel gemeenten en regio's wordt bij de nieuwe aanbesteding van doelgroepenvervoer steeds vaker de eis opgenomen dat dit vanaf een bepaalde periode uitstootvrij dient te gebeuren. Het is dan aan diegene die de aanbesteding heeft gewonnen om ervoor te zorgen dat de voertuigen opgeladen kunnen worden. Als dat niet op tijd lukt, is de vervoerder tijdelijk volledig afhankelijk van openbare laadpleinen en snelladers.

Conclusie is dus dat het doelgroepenvervoer behoefte heeft aan binnenstedelijke snellaadinfra. De mate waarin hangt af van de beschikbaarheid van eigen laadvoorzieningen.



1

2

2. Uitstootvrij taxivervoer

Binnen een aantal gemeenten is men bezig afspraken te maken met de toegelaten taxiorganisaties over uitstootvrij taxivervoer. Dit betekent in de praktijk meestal dat de huidige dieselveertuigen worden vervangen door elektrische voertuigen.

Taxi's leggen op een dag een groot aantal kilometers af, waardoor er behoefte is om tussentijds bij te kunnen laden. Aangezien stilstaan economische gevolgen heeft voor de uitbater, is het van belang dat dit snel kan gebeuren en het liefst op momenten dat deze toch al korte tijd stilstaat, bijvoorbeeld op of in de buurt van taxistandplaatsen en in ieder geval in het stedelijke gebied.

Als gemeenten uitstootvrij taxivervoer eisen, ontstaat dus direct een behoefte voor voldoende dekkende snellaadinfrastructuur. Voor gemeente Amsterdam is dit een van de belangrijkste redenen om op dit moment publieke snellaadinfra uit te rollen.

3. Uitstootvrije voertuigen in verband met zero-emissiezones

In het klimaatakkoord is afgesproken dat ongeveer veertig binnensteden zero-emissiezones inrichten voor stadslogistiek. In deze binnensteden mogen geen verbrandingsmotoren meer ingezet worden voor logistieke doeleinden. Om dit te realiseren zal het overgrote deel van de voertuigen elektrisch worden. De veelrijders in de stad zullen de behoefte hebben om soms snel bij te kunnen laden.

De behoefte aan een voldoende dekkende binnenstedelijke snellaadinfra neemt daardoor toe. Tankstations met brandstoffen die binnen deze zones vallen zullen dus op langere termijn minder brandstof afzetten omdat de vraag afneemt. Herbestemmen van deze locaties naar een snellaadstations is dan een logische optie. Zoals eerder gezegd zal de logistieke sector niet volledig afhankelijk willen zijn van publieke laadinfra.

4. EV-rijders laadzekerheid bieden

Zoals in [deel 1](#) aangegeven, is één van de redenen voor snelladen laadzekerheid. De komende periode zullen er naar verwachting veel nieuwe elektrische voertuigen bij komen. Dit betekent een intensiever gebruik van de publieke laadinfrastructuur. Daarbij neemt de kans toe dat, in ieder geval op de kortere termijn, het voor kan komen dat er niet voor iedereen genoeg publieke laadinfrastructuur beschikbaar is om 's nachts bij te laden. Op die momenten groeit de behoefte om snel in de buurt te kunnen laden.

Om als gemeente elektrische rijders deze laadzekerheid te bieden, helpt het beschikbaar hebben van binnenstedelijke snellaadinfra. Gemeente Den Haag heeft mede hierom eigen publieke snellaadinfra geplaatst.



1

2

Actie gemeente

Voor die gemeentes waar sprake is van ambities op één van genoemde beleidsvelden, is het belangrijk om actie te ondernemen. Daarbij is het ten eerste van belang om te bepalen welke rol zij wil en kan gaan innemen ten aanzien van het uitrollen van binnenstedelijke snellaadinfrastructuur.

Welke rol zal ik dan kiezen?

Gemeenten geven op verschillende manieren invulling aan de uitrol van snellaadinfrastructuur. Hun ambitieniveau en de bijbehorende rol vormen het vertrekpunt voor specifiekere beleidskeuzes. Daarom is dit de eerste keuze die een gemeente moet maken. Er zijn drie rollen te onderkennen:

Actief

Gemeenten met veel ambitie op het gebied van elektrisch vervoer willen de aanleg van zowel publieke als private snellaadinfrastructuur aansporen en regisseren. Publieke snellaadpalen (mee)financieren en plaatsen, zowel op basis van verzoeken uit de markt als zelf actief plaatsen. Dit kan bijvoorbeeld door te werken met een al dan niet regionaal georganiseerde opdracht of een concessie in combinatie met het werken met een locatiestrategie.

Faciliterend

Faciliterende gemeenten reageren op aanvragen en maken snellaadvoorzieningen in de openbare ruimte mogelijk. De gemeente kan ook partijen bij elkaar brengen. Een concessie waarbij een gemeente eventueel beperkte financiële bijdragen wil leveren of het vergunningenmodel is ook mogelijk.

Passief

De gemeente wacht het initiatief van de markt af. Er is geen vastgelegd beleid.

Wijs een projectleider aan!

Voor alle gemeentelijke rollen geldt dat het aan te raden is een projectleider aan te wijzen, die het overzicht behoudt op alle initiatieven. Deze projectleider kan voor verbinding zorgen tussen alle partijen en gemeentelijke afdelingen die bij snellaadinfra betrokken zijn, en kan fungeren als aanspreekpunt.

Actie gemeente

Op basis van de behoefte is voor de gemeente inzichtelijk geworden of zij iets moet doen met snelladen. De gemeente bepaalt voor zichzelf welke rol het beste past.



1

2

Belangrijke overwegingen

- *Groei elektrisch vervoer:* De onvermijdelijke groei van elektrisch vervoer vraagt om een actieve houding om aan de doelstellingen uit het Klimaatakkoord te voldoen. Bovendien heb je in een actieve rol meer regie over de openbare ruimte en is de kans op efficiëntere keuzes groter.
- *Investerings:* De kosten voor snellaadinfrastructuur zijn aanzienlijk hoger. Hierdoor is het afhankelijk van de financiële mogelijkheden binnen de gemeente of er ruimte is om bijvoorbeeld zelf (mee) te investeren. Daarnaast vraag het begeleiden vaak ook veel gemeentelijke organisatorische inspanningen.
- *Regionale en nationale ontwikkelingen:* Het Klimaatakkoord, opgaves voortkomende uit de RES en NAL en regionale samenwerkingen (incl. daaruit voortkomende verplichtingen) maken dat de nationale en regionale context een behoorlijke invloed heeft op de rol die een gemeente wil, kan of moet nemen.
- *Beschikbare grondposities:* De gemeente is vaak de enige partij die een grondpositie heeft en in staat is om kortparkeerladers of snellaadstations op haar grond te plaatsen. Intern kan dit discussie oproepen, omdat bijvoorbeeld woningbouw of bedrijfsvestiging rendabeler is.
- *Ambitie ondernemers:* Binnen een aantal gemeenten zijn ondernemers zelf ook al aan de slag met het aanbieden van snellaadinfrastructuur. Door in overleg te gaan met ondernemers komen initiatieven in kaart. Hierdoor wordt ook helder waar aanvullende behoefte al of niet noodzakelijk is.
- *Uitstootvrije eisen:* Wanneer gemeenten in aanbestedingen uitstootvrije eisen stellen aan doelgroepenvervoer en een ZE zone instellen dan hoort hier een actieve rol bij om zorg te dragen voor voldoende snellaadinfrastructuur.

Waar is plek voor binnenstedelijke snelladers?

Anders dan bij reguliere laadinfrastructuur zullen snelladers verhoudingsgewijs veel meer geplaatst worden op private grond doordat bedrijven zekerheid willen hebben over de beschikbaarheid. Hierdoor zal er sprake zijn van een mix van semipublieke, private en publieke snellaadlocaties.

Vergunningvrij

Het plaatsen van (snel-)laadinfrastructuur op eigen terrein is vrij van vergunningen. Zolang de laadinfrastructuur binnen eventuele andere vergunningseisen vallen, zoals omgevingseisen of geluidsnormen, kan deze op eigen terrein geplaatst worden.



1

2

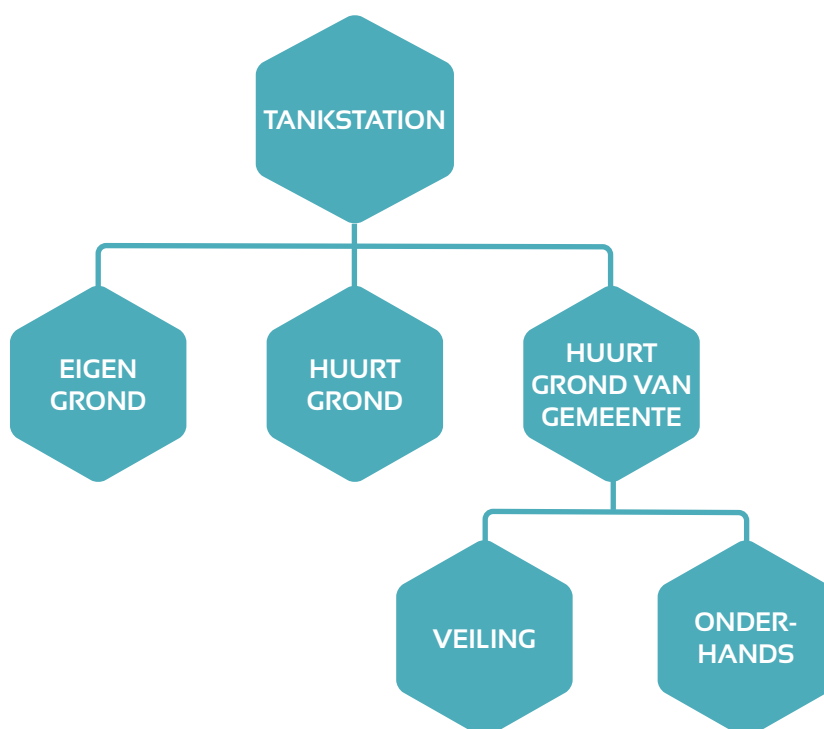
Private parkeerterreinen

De snellader wordt aangesloten op de installatie van het bedrijf. Het is aan het bedrijf of zij de snellader toegankelijk maken voor derden. Het is technisch ook mogelijk om tijdvakken voor het eigen personeel te reserveren. De gemeente heeft bij deze snelladers geen actieve rol. Alleen als de snellader een verkeersaanzuigende werking heeft, heeft de gemeente een titel om in actie te komen. Voordeel van deze locatie is dat er geen openbare ruimte voor nodig is. Als er binnen de gemeente geen openbare ruimte voorhanden is om snelladers te realiseren, kan overwogen worden om dit soort locaties te stimuleren met bijvoorbeeld een aanschafsubsidie voor snelladers. Nadeel is dat de gemeente er geen zeggenschap over heeft. Bijvoorbeeld over de prijs per kW die wordt gerekend.

Tankstations

Tankstations zijn veelal geschikte locaties vanwege de ligging aan drukke ontsluitingswegen of een groot verzorgingsgebied. Op de huidige locaties van tankstations is vaak alle beschikbare ruimte optimaal benut. Een van de huidige activiteiten zal dus beëindigd moeten worden om met snelladen te kunnen starten. Probleem hierbij is de huidige businesscase van snelladen. De opbrengsten hiervan wegen nog niet op tegen de opbrengsten van traditionele activiteiten van tankstations. Een optie die wel benut kan worden is de ruimte die vrijkomt bij het stoppen met LPG. Daarnaast spelen de regels wat betreft veiligheid een rol. Een snellader moet 15 meter van het vulpunt af staan¹.

Hieronder staat een overzicht van de verschillende eigendomsconstructies. Alleen als de gemeente eigenaar is van de grond kan zij rechtstreeks invloed uitoefenen op het wel of niet plaatsen van snelladers op een tankstation.



¹ www.publicatiereeksgevaarlijkestoffen.nl



1

2

De concessies tussen gemeenten en tankstationhouders zijn langlopend. Als deze gedurende de looptijd worden opgebroken om snelladen toe te voegen als verplichte activiteit, dan zal hier een prijskaartje aan hangen. Bij het tijdig ontbinden van contracten met onbepaalde tijd, is een schadeclaim niet van toepassing. Grondzaken heeft binnen de gemeente de kennis over lopende concessies. In Rotterdam wordt bij sommige veilingen de eis gesteld om een snellader te realiseren. Het is de verwachting dat dit ook bij alle toekomstige veilingen het geval zal zijn.

In de toekomst zal slechts een deel van de huidige tankstations zijn vervangen door snellaadstations. Reden hiervoor is dat EV-rijders ook vaak thuis, in de buurt en op het werk kunnen laden.

Taxiladers

In steden waar nu al een deel van de taxi's elektrisch is, zijn zij de grootste klanten van snelladers. In Amsterdam bijvoorbeeld zijn twee derde van de transacties bij snelladers van taxi's. Voor de businesscase op de korte termijn is het daarom goed om snelladers te plaatsen langs routes waar veel taxi's rijden. Afhankelijk van de omvang van de elektrische taxivloot kan het noodzakelijk zijn om een snellader in de bufferzone voor taxi's te plaatsen. In Amsterdam is dit gedaan achter het centraal station.

Actie gemeente

Gemeente heeft bepaald op welke locaties snelladers geplaatst (kunnen) worden.

Belangrijke overwegingen

- *Verkeersintensiteit:* Hoe hoger de verkeersintensiteit, hoe hoger de behoefte aan snelladers. Denk daarbij ook aan de uitvals- en ontsluitingswegen die bezoekers van de gemeente gebruiken.
- *Afstemmen met verkeerskundige:* Snelladers kunnen een verkeersaantrekkende werking hebben. Afstemming met een verkeerskundige is van belang bij het bepalen van een locatie.
- *Houdt rekening met de ligging van de middenspanningsring:* Bij het zoeken naar locaties is het van belang om te weten waar de middenspanningsring in de gemeente loopt en hoeveel capaciteit daarop beschikbaar is. Snelladers met hogere vermogens moeten hier namelijk op aan worden gesloten en het leggen van bekabeling is daarbij vaak kostbaar.
- *Plaatsingscriteria:* In alle modellen kunnen er technische en esthetische eisen worden gesteld aan de (locatie van) laadinfrastructuur in de openbare ruimte.



1

2

2.1.1 Kortparkeerladers

Kortparkeerladers kunnen eenvoudiger in de publieke ruimte worden ingepast dan snelladers met grotere vermogens. Dit omdat het ruimtebeslag minder groot is en maar beperkt afwijkt van reguliere laadinfrastructuur en in een concessie zonder gronduitgifte geplaatst kunnen worden. Tot drie laders van 50kW is ook een meterkast nodig. Bij vier laders of meer is ook een transformator nodig.

Er zijn twee logische plekken om snelladers op publieke parkeerplaatsen te plaatsen:

- In wijken waar relatief grote behoefte is aan openbare laadinfrastructuur, maar de openbare ruimte dit maar beperkt toelaat, kan kortparkeerladen een deel van de oplossing vormen. Ze kunnen geplaatst worden op parkeerplaatsen aan de rand van een wijk waar veel EV-rijders wonen. De gemeente reserveert dan twee parkeerplaatsen naast elkaar. Advies is wel om de snelladers niet te dicht bij woonhuizen te plaatsen in verband met mogelijke geluidsoverlast.
- Bij publiekstrekkingen zoals winkels of sportfaciliteiten, op parkeerterreinen in eigendom van de gemeente .

Als een gemeente snelladers wil plaatsen, zijn er nog twee vraagstukken om mee aan de slag te gaan. Ten eerste moet worden bepaald welk uitvoeringsmodel gekozen wordt om dit te realiseren: vergunningsmodel, concessiemodel of opdrachtenmodel². Ten tweede moeten er verkeersbesluiten worden genomen, zodat de parkeerplaatsen kunnen worden afgekruist.

Laadpaalkleven

Ook bij kortparkeerladen komt laadpaalkleven voor. Nu nog incidenteel, maar het is wel goed om vast na te denken over de manier waarop dit kan worden tegengegaan. Er kan gekozen worden voor het in rekening brengen van een connectietarief. Dit wil zeggen dat de EV-rijder een vast bedrag per uur betaald nadat het laden is voltooid, maar de auto nog wel aan de stekker staat. Een andere oplossing is handhaving door de gemeente. Er moet dan een maximale parkeerduur worden vastgelegd, als deze wordt overschreden dan kan er beboet worden.

² Zie voor een uitgebreid overzicht: [Handreiking Visie en Beleid](#), keuze 3 uitvoeringsmodel



1

2

Welk uitvoeringsmodel moet ik kiezen?

Gemeenten kunnen overwegen om deze laders mee te nemen binnen het reeds bestaande uitvoeringsmodel. Als bij reguliere laadinfrastructuur gekozen is voor het concessiemodel, dan kunnen kortparkeerladers hierin meegenomen worden als dit juridisch mogelijk is. Regelmatig wordt snelladen namelijk buiten de scope gehouden van een concessie voor regulier laden. Goed alternatief is dan om een afzonderlijke concessie voor kortparkeerladers uit te schrijven. Let hierbij wel op dat het plaatsen van snellaadinfrastructuur invloed kan hebben op het gebruik van reguliere laadpalen.

Er zijn in Nederland inmiddels meerdere regio's waarin gemeenten samenwerken. Dit leidt tot kennisdeling, een aantrekkelijkere businesscase, eenduidigere aanpak en betere afstemming en spreiding. Gezien de schaalgroottes zullen concessies vaker vanuit regionale samenwerking worden georganiseerd dan vanuit een individuele gemeente. Wanneer je je als gemeente aansluit bij deze regionale samenwerking, zoek dan in ieder geval goed uit:

Wat is er wél afgesproken: Welke voorwaarden zijn opgenomen in de concessie of opdracht, bijvoorbeeld wat betreft exclusiviteit voor de Charge Point Operator (CPO)? Aan welke plaatsingscriteria moet de concessiehouder zich houden en hoe pakt dat uit binnen de gemeente? Botsen de voorwaarden eventueel met reeds bestaande laadpunten, het parkeerbeleid of visie op de openbare ruimte? Hoeveel invloed is er op uitbreiding van bestaande punten?

Wat regelt de samenwerking níet en moet je als gemeente dus zelf regelen: Waar moet de gemeente nog steeds zelf beleid op maken? Hoe vertalen de concessievoorwaarden zich in handhavingsbeleid? Welke bewegwijzering of bebording moet er worden geplaatst?

Actie gemeente

De gemeente heeft een keuze gemaakt voor een uitvoeringsmodel om kortparkeerladers binnen de gemeente te (laten) plaatsen.



1

2

Belangrijke overwegingen

- *Spreiding:* Zowel concessie- als opdrachtmodel bieden kansen om als gemeente ook snellaadlocaties te realiseren zonder individueel sluitende businesscase en zo spreiding van het netwerk te vergroten. Bij een vergunningsmodel is er minder invloed op spreiding. Wel kun je potentiële locaties aanwijzen waar mogelijk kortparkeerladers geplaatst mogen worden. De CPO bepaalt dan of een laadlocatie daar daadwerkelijk gerealiseerd wordt.
- *Investing:* Een concessie- of opdrachtmodel vraagt in beginsel om grotere investeringen (concessie voorbereiden, businesscase en inkoop infrastructuur). De extra investeringen hebben vaak een positieve invloed op de proceskosten tijdens realisatie.
- *Gebruiksgemak EV-rijder:* Bij een vergunningsmodel kan een gemeente geen CPO's weigeren wanneer ze voldoen aan de criteria uit het plaatsingsbeleid. Hierdoor kan een laadnetwerk ontstaan met een groot aantal verschillende soorten laadpalen, aanbieders en prijzen.
- *Laadtarief:* Bij het maximaliseren van laadtarieven in bijvoorbeeld het concessiemodel moet wel rekening worden gehouden met de exploitatieperiode en de kansen voor de CPO om na of gedurende deze periode de laadtarieven aan te kunnen passen aan de markt.
- *Marktwerking:* Het vergunningsmodel zorgt voor een lage drempel; een marktpartij kan ook op kleinere schaal uitrollen. In het opdrachtenmodel is het exploitatierisico voor de gemeente en niet voor de CPO. Dit kan in het begin gunstig zijn omdat de markt nog niet rendabel is. Een concessiemodel biedt schaalvoordeel, maar is gezien de forse investeringen vaak alleen bereikbaar voor grotere marktpartijen.
- *Laaddata:* Bij alle modellen kun je als voorwaarde opnemen dat de aanvrager/beheerder van het publieke oplaadpunt de gemeente inzicht biedt in het gebruik door laaddata volgens bepaalde protocollen te delen met de gemeente. Dit geeft meer mogelijkheid tot monitoren en sturen.
- *Kwaliteit van de openbare ruimte:* Voorschriften omtrent historische stadsgezichten en kwaliteit van de openbare ruimte kunnen een beperkende invloed hebben op het aantal reguliere palen dat geplaatst wordt. Om toch laadzekerheid te bieden in deze gebieden kan publieke snellaadinfrastructuur aan de randen van centra worden geplaatst. Hierop zou een uitzondering gemaakt kunnen worden voor snelladers bij bufferplaatsen voor taxi's.



1

2

Moet ik een verkeersbesluit nemen?

Een verkeersbesluit is aan te raden als snellaadinfrastructuur op een publieke parkeerplaats wordt geplaatst. De plaatsen moeten afgekruid worden zodat deze alleen te gebruiken zijn voor elektrische voertuigen en wellicht alleen die daadwerkelijk aan het laden zijn.

Procedure

Bij een verkeersbesluit hoort een bezwaartermijn van minimaal 6 weken nadat deze is gepubliceerd in de Staatcourant. Nadat het verkeersbesluit onherroepelijk is geworden wordt het parkeervak ingericht met tenminste een E4- of E8-bord met onderbord 'opladen van elektrische voertuigen'.

Let op:

Aan elk verkeersbesluit kun je een realisatietermijn koppelen, waarbij realisatie niet direct maar in ieder geval binnen een bepaalde termijn moet hebben plaatsgevonden. Het besluit komt te vervallen wanneer er binnen die termijn niet is gerealiseerd.

NB: zie voor meer informatie rondom het nemen van verkeersbesluiten de [Handreiking Visie en Beleid](#).

Actie gemeente

De gemeente maakt een afweging of er een verkeersbesluit moet worden genomen.



1

2

Belangrijke overwegingen

- *Juridische basis:* Verkeersbesluiten zorgen ervoor dat je kunt handhaven en de positie van EV-rijders in de gemeente kunt versterken; bewoners kunnen zich ook onderling beroepen op de Verkeerswet.
- *Bezetting:* Wanneer je het parkeervak specifiek de doelbestemming 'elektrisch laden' geeft - en dus niet laden én parkeren - kun je ook optreden tegen EV-rijders die aan de laadpaal blijven kleven. Daarmee vergroot je de businesscase van de laadpaal. Hiervoor is wel intensieve handhaving nodig. Slim laden blijft wel mogelijk, omdat de laadsessie gepauzeerd kan worden en de auto pas het recht op parkeren verspeelt als deze volledig is opgeladen.
- *Businesscase:* Het aanleggen van een snellader is kapitaalintensiever en daardoor is het nog belangrijker om een goede bezetting te waarborgen. Het afkruizen van parkeervakken, en het daarvoor benodigde verkeersbesluit, is daarom onontbeerlijk.
- *Communicatie:* Tot op welke hoogte wil je communiceren over de besluiten in het bijzonder en je visie en beleid op laadinfrastructuur in het algemeen? Beperk je je tot publicatie in de Staatcourant en mogelijkheid tot bezwaar, of betrek je burgers uitgebreid door in een vroeg stadium bijvoorbeeld plankaarten met voorgenomen verkeersbesluiten te bespreken?



1

2

2.1.2 Snellaadstation

Voor het realiseren van een snellaadstation is minimaal 300m² nodig. Er hoort een in- en uitrit bij en eventueel een overkapping. De aansluiting van de locatie wordt gerealiseerd in een door de klant te plaatsen transformatorstation. De maatvoering van een station verschilt per leverancier en is zonder de verplichte 'vrije ruimte' rondom het station. De exploitant moet recht van opstal betalen aan de gemeente voor de transformator. Geschikte locaties voor snellaadstations zijn schaars. Een gemeente kan meerdere geschikte locaties in bezit hebben.

Bij wie ligt het initiatief?

Bij het realiseren van een snellaadstation kan het initiatief bij de markt of bij de gemeente liggen (bron: Stappenplan Gelderland). Hieronder staan de verschillende mogelijke scenario's uitgewerkt die dan kunnen optreden.

Initiatief bij de markt

Gemeenten worden steeds vaker benaderd door initiatiefnemers met plannen voor het ontwikkelen van een snellader. Wanneer het een publieke locatie betreft is het vervolgens aan de overheid om te bepalen wat ze hiermee doet. Hier zijn verschillende mogelijkheden. Een marktpartij komt met een initiatief:

- *Zonder grondpositie, zonder voorkeurslocaties:* in dit geval is het lastig om de initiatiefnemer verder te helpen, tenzij er toevallig kansrijke locaties bekend zijn bij de gemeente. Het is aan te raden dat de initiatiefnemer een specifiek locatievoorstel uitwerkt. Als de gemeente locaties heeft opgenomen in het beleid wordt hiernaar verwezen.
- *Zonder grondpositie, met een voorkeurslocatie op gemeentelijk grondeigendom:* in dit geval kan de gemeente gronduitgifte of verhuur van gronden overwegen. In de huidige markt zijn partijen geïnteresseerd om grond te huren, omdat de businesscase investering in gronden vooralsnog niet kan dragen.
- *Zonder grondpositie, met een voorkeurslocatie op privaat grondeigendom:* in dit geval kan de initiatiefnemer met de eigenaar tot een overeenkomst komen. De gemeente is dan enkel betrokken wanneer bestemmingsplanwijziging of vergunningen nodig zijn.
- *Met grondpositie en beroept zich op zelfrealisatie:* De gemeente is enkel betrokken bij mogelijke vergunningen.
- *Met grondpositie, met een alternatieve voorkeurslocatie (uitruilsceario).* Wanneer deze van een private partij is dan is de gemeente enkel betrokken bij vergunningen of bestemmingsplan wijzigingen. De gemeente kan hiervoor ook eigen grondposities inzetten.



1

2

Initiatief bij de gemeente

De volgende scenario's zijn mogelijk bij het initiatief bij de gemeente:

- *Aanwijzen van strategische locaties vanuit gemeentelijk eigendom:* door een analyse uit te voeren kan de gemeente in kaart brengen welke publieke locaties kansrijk en wenselijk zijn.
- *Aanwijzen van strategische locaties vanuit gemeentelijk en privaat eigendom:* door privaat eigendom mee te nemen in de analyse wordt in beeld gebracht welke locaties mogelijk belangrijk zijn wanneer er gebiedsontwikkeling plaatsvindt. Ook kan worden nagedacht over een strategie hoe private eigenaren te bewegen tot realisatie.
- *Locaties actief naar de markt brengen door middel van een aanbesteding:* De gemeente schrijft een aanbesteding uit voor de realisatie van snelladers met concrete locaties en benaderd zo actief de markt. ElaadNL biedt hierbij ondersteuning aan om vooral het technische (en netbeheerders gerelateerde) aspect goed op te schrijven voor aanbestedende partijen.
- *Risicodragend:* De gemeente realiseert snellaadstations voor eigen rekening en risico (op gemeentelijke of private gronden).

Den Haag is de enige gemeente die tot nu toe via zelfrealisatie drie locaties ruimtelijk geschikt heeft gemaakt voor snellaadstations. Het gaat om snelladers met een overkapping die zijn ingepast in de openbare ruimte. Den Haag vindt het belangrijk een signaal af te geven aan de inwoners; in onze stad kun je altijd laden.

Om tot de realisatie van deze snellaadstations te komen moest veel werk verzet worden. De projectleider in Den Haag heeft in het meerjarige traject om tot de snellaadstations te komen in totaal 100 mensen mee moeten krijgen. Een greep uit de belanghebbenden: de wethouder, de bestuursadviseur, het stadsdeel (wegbeheerder, groenbeheerder, milieubeheerder), handhaving, adviescommissie openbare ruimte, het vooroverleg over verkeerszaken, openbare verlichting, ecologie, het Veeg- en Straatbedrijf, straatnaamgeving, de vastgoedorganisatie en communicatie. Maar ook: de belangen van de snellaadexploitant, de hulpdiensten, de netbeheerder en niet vergeten de direct omwonenden.

Selectie van de marktpartij

Als duidelijk is waar het initiatief ligt en welke scenario van toepassing is, dan zijn er verschillende manieren om als gemeente een marktpartij te selecteren voor de realisatie van een snellaadstation (bron: Stappenplan Gelderland). Er wordt in de kern onderscheid gemaakt tussen een een-op-een-selectie en een tender. De keuze hangt nauw samen met het lokale grondbeleid. Bepaal daarom samen met inkoop en grondzaken de gewenste selectiemethode.

Een-op-een-selectie

De gemeente kan bij gemeentelijk grondeigendom overwegen om een locatie voor snelladers uit te geven op basis van een-op-een-selectie.



1

Een dergelijke selectie is mogelijk, mits uitgifte onder marktconforme voorwaarden plaatsvindt.

2

Er zijn meerdere situaties mogelijk waarin de gemeente uitkomt op een een-op-een-gunning aan een marktpartij:

- Marktinitiatief: Een marktpartij komt met een voorstel voor een snellaadstation (op eigen grond of zonder grondpositie);
- Zelfrealisatie: Een private grondeigenaar wil zelf een snellaadstation realiseren op eigen grond en beroept zich op het zelfrealisatiebeginsel;
- Strategische overweging: De gemeente is gebonden aan een marktpartij vanwege 'hefboomwerking' zoals grondposities die interessant kunnen zijn voor de gemeente.

Tender

De gemeente kan bij gemeentelijk grondeigendom concurrentie en transparantie bewerkstelligen door een tender te organiseren. De markt voor snelladers is nog in ontwikkeling met als gevolg dat het aantal marktpartijen nog te overzien is. In de toekomst kunnen meer partijen toetreden, die mogelijk interesse hebben in de ontwikkeling van snellaadstations binnen een gemeente. Om concurrentie te bevorderen, met mogelijk een positief effect op de prijs en kwaliteit, maar met het oog op het gelijkheidsbeginsel kan de gemeente een selectieprocedure organiseren. Hiermee voorkomt de gemeente dat één marktpartij een voorkeurspositie krijgt. Het organiseren van een tender door de gemeente vergroot de transparantie richting de markt.

Een selectieprocedure kan ook worden overwogen gelet op de actuele discussie over de mededingingsregels die gelden voor de verdeling van schaarse publieke rechten door overheden zoals vergunningen. Er zou sprake kunnen zijn van schaarse ruimte omdat het aantal benodigde locaties voor snellaadstations relatief beperkt is. Voornamelijk is op basis van de huidige jurisprudentie een dergelijke mededingingsnorm niet van toepassing op gronduitgifte, maar dit kan alsnog wijzigen in de toekomst.

Er zijn verschillende vormen van marktselectie. De vorm is afhankelijk van de opgave, het gemeentelijk aanbestedingsbeleid en de wet- en regelgeving. Hierbij moet de gemeente afwegen op welke aspecten wordt geselecteerd. In de kern kan de gemeente selecteren op 'prijs' of 'plan'.

Bij selectie op prijs gaat de gemeente er vanuit dat opgave / ontwerp relatief eenduidig is. Hierbij is de verwachting dat marktpartijen niet met verschillende ontwerpen / concepten zullen komen. In de bieding kunnen marktpartijen zich hoofdzakelijk onderscheiden op prijs.

Bij selectie op plan is het uitgangspunt dat opgave / ontwerp niet eenduidig is. De gemeente biedt marktpartijen de ruimte om met innovatieve concepten te komen (bijvoorbeeld bij mobiliteits- of energyhubs). Het plan wordt dan beoordeeld op een gunstige prijs/kwaliteitverhouding.



1

2

Actie gemeente

Gemeente heeft bepaald op welke manier een snellaadstation gerealiseerd wordt.

Belangrijke overwegingen

- *Marktselectie:* Als gekozen wordt om zelf actief betrokken te zijn bij de realisatie van snellaadstations (in het geval van concessie- en opdrachtmodel) dan is de gemeente gebonden aan wettelijke kaders van Wet Markt & Overheid. De gemeente kan hier op verschillende manieren aan voldoen bij de selectie. In bijlage 1 staan de belangrijkste voor- en nadelen van de een-op-een-selectie en de tender, zoals deze in het stappenplan snellader provincie Gelderland staan.
- *Overkapping:* Moet er wel of geen overkapping komen boven de snelladers. Hierdoor wordt het lastiger om het ontwerp in te passen in de openbare ruimte. Aan de andere kant wordt het snellaadstation hierdoor wel herkenbaarder en aantrekkelijker. Hierbij moet wel rekening gehouden worden met de verschillende eisen van de doelgroepen die komen laden, zoals draaicirkel en hoogte van de voertuigen.
- *Busjes en bestelwagens:* Hou er bij het ontwerp rekening mee dat deze voertuigen ook bij de snelladers moeten kunnen komen. De hoge vermogens die bij snellaadstations worden aangeboden zijn voor hen interessant.
- *Handhaving:* Bedenk goed op welke wijze er geregeld wordt dat voertuigen niet langer dan nodig blijven staan. Er moet niet geparkeerd worden bij een snellaadstation, alleen laden is toegestaan.



1

2

2.2 Snelladen langs N- en snelwegen

Het snelladen langs snelwegen is echt een marktactiviteit. Alleen de rijksoverheid heeft hier een regulerende rol. In 2012 heeft RWS alle 350 verzorgingsplaatsen langs snelwegen in concessie heeft gegeven. In 2013 is bepaald dat er geen aanvullende voorzieningen, zoals horeca, geplaatst mogen worden bij de snelladers. Vervolgens is in 2017³ bepaald dat er nog maar één aanbieder per verzorgingsplaats snelladers mag plaatsen. Reden hiervoor was de schaarse ruimte op verzorgingsplaatsen en het feit dat snelladen ook bij wegrestaurants en tankstations wordt aangeboden. Tankstations langs de snelweg kunnen snelladers plaatsen als aanvullende voorziening. Ze moeten dan wel een melding maken conform de Wet Beheer Rijkswaterstaatswerken (WBR), maar dat is een formaliteit.

Snelladers langs snelwegen maken het mogelijk om langere afstanden af te leggen met elektrische auto's. Belangrijk voor de rijders die op een dag veel kilometers afleggen of vakantieverkeer. Belangrijk voor verkeer dat per dag veel kilometers maakt of vakantieverkeer. Vanwege de zichtbaarheid van deze snelladers dragen zij ook bij aan de groei van het elektrisch vervoer. Automobilisten zien dat er genoeg laadfaciliteiten beschikbaar zijn en dat ze overstap naar een elektrische auto kunnen maken zonder zich zorgen te hoeven maken over een gebrek aan laadmogelijkheden.

De meeste snelladers in Nederland staan langs de snelweg. Hierbij dient opgemerkt te worden dat snelladers die binnen een straal van drie kilometer van een snelweg zijn geplaatst ook worden beschouwd als snelladers langs de snelweg. Zeker voor de lange afstanden is een kleine omweg om te kunnen laden geen probleem.

Langs N-wegen zijn nog nauwelijks snelladers te vinden. Dit is logisch, gezien het aantal vervoerbewegingen op deze wegen in combinatie met het relatief kleine aantal elektrische auto's.

Inmiddels is er al veel belangstelling van derde partijen die snellaadmogelijkheden langs de snelweg willen aanbieden en exploiteren. Tankstations, wegrestaurants, hotels en verzorgingsplaatsen zijn prima plekken voor exploitatie. Er zijn al locaties waar verschillende aanbieders naast elkaar opereren. Zelfstandige aanbieders zoals Fastned en Ionity en daarnaast ook snelladers bij tankstations en horecagelegenheden.

Wie houden zich hier actief mee bezig?

- *Rijkswaterstaat*
De locaties op verzorgingsplaatsen worden door Rijkswaterstaat (RWS) in concessie gegeven. De afgelopen jaren is op een fors deel van de verzorgingsplaatsen snellaadinfrastructuur gebouwd.

³ www.zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2017-11880.html



1

2

- *Provincie*
De provincie heeft verschillende rollen. Zij kan een coördinerende rol op zich nemen bij het opstellen van regionale strategieën voor snelladen. Ook kijkt de provincie vanuit de mobiliteitsvisie. Waar bij regulier laden de stelregel is dat laden parkeren volgt, gaat voor snelladen op dat snelladen rijden volgt. Ook kijkt de provincie vanuit de mobiliteitsvisie: snelladers worden hoofdzakelijk geplaatst langs routes die intensief worden gebruikt voor lange-afstandsverkeer. Daarnaast heeft de provincie grondposities langs N-wegen en is zij soms eigenaar van tankstations langs N-wegen.
- *Netbeheerder*
Het is aan de netbeheerder om ervoor te zorgen dat er voldoende capaciteit aanwezig is op de locaties. Dit kan een behoorlijke uitdaging zijn als het bestaande net ver van de locatie af ligt. Daarnaast zorgt de concurrentie in de markt ervoor dat de kans bestaat dat een netbeheerder in relatief kort tijdbestek meerdere keren moet graven op dezelfde plek omdat meerdere aanbieders net na elkaar een aansluiting vragen op dezelfde locatie.
- *Aanbieders*
Alle grote partijen exploiteren zowel binnenstedelijke snelladers als snelladers langs snelwegen. Er zijn aanbieders van plan een batterij te plaatsen bij hun snelladers. Hierdoor zijn ze in staat om met een lichtere en daarmee goedkopere netaansluiting toch snellere laadvermogens te kunnen leveren. Als er weinig wordt geladen kan er stroom worden opgeslagen in de batterij. Wanneer het druk is kan de stroom uit de batterij worden toegevoegd aan de stroom uit de netaansluiting.

Uitdagingen

Er zijn een aantal redenen waarom op sommige locaties naast snelwegen nog geen snelladers zijn gerealiseerd.

- Op sommige locaties rijden per dag te weinig voertuigen langs om de investering te rechtvaardigen. Als de groei van het elektrisch vervoer doorzet zullen deze locaties in de komende jaren wel in aanmerking komen.
- Niet alle locaties hebben voldoende netcapaciteit. Op sommige locaties is geen middenspanning in de omgeving aanwezig. Het aanleggen daarvan kost veel geld en kan jarenlang duren.
- Tot slot zijn er juridische procedures tussen verschillende aanbieders en/of RWS over het realiseren van nieuwe locaties.



1

2

Actie gemeente

De rol van gemeenten bij snelladen langs snelwegen en N-wegen is minimaal. Als de aanbieder van snelladen een kapconstructie wil plaatsen dan zal deze een omgevingsvergunning moeten aanvragen bij de gemeente. Hetzelfde geldt als er een vergunning nodig is om een boom te kappen. Verder moet de gemeente uiteraard wel rekening houden met bestaande snelladers langs snelwegen en N-wegen als zij naar locaties voor snelladers binnen de gemeente op zoek is. Het is (nog) niet nodig dat er in elke gemeente in Nederland snelladers staan.



Totstandkoming Handreiking

Deze Handreiking Snelladen is een product van het Nationaal Kennisplatform Laadinfrastructuur (NKL). Binnen deze onafhankelijke stichting werkt een brede groep publieke en private stakeholders samen aan de realisatie van betaalbare en toekomstbestendige publieke laadinfrastructuur.

Up-to-date houden van deze handreiking

De handreiking is een levend document. Er zijn constant nieuwe (technologische) ontwikkelingen in de wereld van elektrisch vervoer en laadinfrastructuur. Om steeds een relevant overzicht te kunnen bieden, is het van belang om deze veranderingen te volgen. Eén keer per jaar vindt daarom een overleg plaats met een representatieve groep (markt)partijen. De handreiking wordt door deze groep getoetst en bijgewerkt. Input kan afkomstig zijn uit andere NKL-projecten, nieuwe aanbestedingen en ontwikkelingen uit de markt.

Bijlagen:

- [Bijlage 1](#): Voor- en nadelen een-op-een-selectie en tender (Bron: stappenplan Gelderland)
- [Bijlage 2](#): Marktconforme voorwaarden en waardebepaling

Betrokken organisaties

De handreiking is tot stand gekomen in samenwerking met:

- Allego
- ANWB
- APPM
- ElaadNL
- Engie
- Evconsult
- Fastned
- gemeente Amsterdam
- gemeente Arnhem
- gemeente Den Haag
- gemeente Rotterdam
- gemeente Utrecht
- Hogeschool van Amsterdam
- Ionity
- Lidl
- Mister Green
- MRA-e
- NAL regio Brabant/Limburg
- NAL regio Gelderland- Overijssel
- Over Morgen
- Pitpoint
- Rijkswaterstaat
- Shell
- Stedin
- Total
- Vattenfall
- Vereniging Elektrische Rijders



Bijlage 1 - Voor- en nadelen een-op-een-selectie en tender

EEN-OP-EEN SELECTIE	VOORDEEL	NADEEL
<p>UNSOLLICITED PROPOSAL Een marktpartij komt naar de gemeente met een voorstel voor de realisatie van een snellaadstation.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Initiatief bij marktpartij • Marktbehoefte concreet 	<ul style="list-style-type: none"> • Geen sprake van concurrentie • Marktpartij heeft mogelijk geen grondpositie • Gemeente heeft mogelijk geen grondpositie of afhankelijk van particulier grondeigenaar
<p>ZELFREALISATIE Een private grondeigenaar wil zelf een snellaadstation realiseren en vraagt de gemeente om medewerking.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Initiatief bij marktpartij • Marktbehoefte concreet • Marktpartij is ook grondeigenaar • Rol gemeente beperkt zich tot faciliterend grondbeleid (initiatief aan de markt, gemeente richt zich op kostenverhaal) 	<ul style="list-style-type: none"> • Initiatief grondeigenaar mogelijk niet in lijn met bestemmingsplan / locatiebeleid gemeente • Niet op gemeentelijk grondeigendom, en daarmee geen grondopbrengsten of huurinkomsten • Geen sprake van concurrentie
<p>GRONDRUIJL Een marktpartij biedt de gemeente grond aan in ruil voor de realisatie van een snellaadstation elders (op gemeentelijke grond).</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Strategische grondpositie initiatiefnemer mogelijk interessant voor gemeentelijke ambities ruimtelijke ontwikkelingen 	<ul style="list-style-type: none"> • Waarde strategische grondpositie initiatiefnemer mogelijk niet in verhouding tot waarde gewenste locatie(s) voor snellaadstations • Gewenste locatie(s) initiatiefnemer mogelijk niet conform locatiebeleid gemeente • Mogelijk beperkte transparantie financiële afspraken bij grondruil

Een-op-een-selectie



TENDER	VOORDEEL	NADEEL
<p>MEERVOUDIG ONDERHANDSE SELECTIE</p> <p>De gemeente doet een uitvraag aan enkele marktpartijen en selecteert een marktpartij op basis van ingediende voorstellen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Concurrentie en transparantie • Gunning bestaat uit slechts één fase • Een overzichtelijk aantal gerenommeerde marktpartijen 	<ul style="list-style-type: none"> • Nieuwe of minder bekende marktpartijen (met vergelijkbare prijs/kwaliteitverhouding) niet betrokken • Minder concurrentie op prijs
<p>ONDERHANDSE SELECTIE MET DIALOOG</p> <p>De gemeente doet een uitvraag aan enkele marktpartijen, voert afzonderlijke dialogen met hen en selecteert vervolgens een marktpartij op basis van ingediende voorstellen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Concurrentie en transparantie • Een overzichtelijk aantal gerenommeerde marktpartijen • Meer inzicht in behoeften marktpartijen • Aanscherping uitvraag mogelijk 	<ul style="list-style-type: none"> • Nieuwe of minder bekende marktpartijen (met vergelijkbare prijs/kwaliteitverhouding) niet betrokken • Minder concurrentie op prijs • Gunning bestaat uit twee fasen (meer tijd) • Mogelijk te hoge eisen marktpartijen • Beïnvloeding marktpartijen op uitvraag • Meer kennis en kunde nodig voor adequate uitvoering dialoofase
<p>OPENBARE VEILING</p> <p>Alle geïnteresseerde marktpartijen mogen een prijsbieding doen op een specifieke locatie voor de realisatie / exploitatie van een snellaadstation.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Concurrentie en transparantie • Gunning bestaat uit slechts één fase • Meer concurrentie op prijs (eenieder kan inschrijven) • Vooraf geen beïnvloeding marktpartijen op uitvraag 	<ul style="list-style-type: none"> • Geen sturing op kwaliteit • Geen sturing op gewenste marktpartijen
<p>VERKOOPPROCEDURE MET VOORSELECTIE</p> <p>"Alle geïnteresseerde marktpartijen mogen zich aanmelden waarna vervolgens een overzichtelijk aantal marktpartijen wordt geselecteerd. Deze marktpartijen mogen op basis van de uitvraag een voorstel indienen. De gemeente selecteert vervolgens een marktpartij.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Concurrentie en transparantie • Selectiefase (eerste fase) is transparant voor de markt • Een overzichtelijk aantal marktpartijen in de gunningfase • Vooraf geen beïnvloeding marktpartijen op uitvraag 	<ul style="list-style-type: none"> • Gunning bestaat uit twee fasen • Minder concurrentie op prijs in de gunningfase • Minder inzicht in behoeften marktpartijen in de gunningfase zonder dialoog • Meer kennis en kunde nodig voor adequate uitvoering selectiefase
<p>CONCURRENTIEGERICHTE DIALOOG</p> <p>"Alle geïnteresseerde marktpartijen mogen zich aanmelden waarna vervolgens een overzichtelijk aantal marktpartijen wordt geselecteerd. Met deze marktpartijen voert de gemeente vervolgens afzonderlijke dialogen. Op basis van de uitvraag kunnen de marktpartijen een voorstel indienen. De gemeente selecteert vervolgens een marktpartij.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Concurrentie en transparantie • Secuur selectieproces • Een overzichtelijk aantal marktpartijen in de dialoog- en gunningfase • Meer inzicht in behoeften marktpartijen door dialoog 	<ul style="list-style-type: none"> • Gunning bestaat uit drie fasen: uitgebreid selectieproces (meer tijd en organisatie). Mogelijk te zwaar voor de huidige opgave snellaadstations en aantal actieve marktpartijen. • Mogelijk te hoge eisen marktpartijen • Beïnvloeding marktpartijen op uitvraag • Meer kennis en kunde nodig voor adequate uitvoering selectie- en dialoofase



Bijlage 2 - Marktconforme voorwaarden en waardebeoordeling

Bij de realisatie van snellaadstations op gemeentelijk grondeigendom moeten partijen financiële afspraken maken. In de kern gaat het om een locatievergoeding of uitgifteprijs (bij verkoop, huur of erfpacht), een omzetafhankelijke bijdrage en eventueel kostenverhaal. In het kader van de staatssteunregelgeving moeten gemeenten rekening houden met marktconformiteit.

Er zijn verschillende methoden om tot marktconforme uitgangspunten voor de realisatie van snelladers en snellaadstations te komen:

Comparatieve methode

Bij reguliere gebiedsontwikkeling is taxatie door een onafhankelijke deskundige gebruikelijk. Een taxatieprijs wordt gebaseerd op vergelijkbare en actuele referentie- en transactiegegevens: de comparatieve methode. Deze werkwijze is voor snelladen kwetsbaar omdat het een nieuwe markt is. Goede vergelijkingsgegevens zijn beperkt beschikbaar. Ook de verschillende vormen van snelladen maken vergelijkbaarheid moeilijker. Het uitvoeren van een comparatieve methode is wel nuttig om een eerste referentiekader van prijzen te creëren. Bij gebrek aan actuele transactiegegevens maken taxateurs ook gebruik van de REN-methodiek.

Vergoedingssystematiek met REN-score

Om te bepalen wat een tankstation jaarlijks aan huur voor de grond betaalt, gebruiken de meeste gemeenten een tweedelige vergoedingssystematiek. Die systematiek is ook bruikbaar voor laadstations. De huurprijs bestaat dan uit:

- Een vaste component gebaseerd op de locatiewaarde
- Een variabele component gebaseerd op de omzet uit verkochte elektriciteit

De locatiewaarde wordt bepaald volgens de REN-methodiek (Real Estate Norm). Hierbij worden punten toegekend aan een aantal criteria: de passantenstroom; de kavelgrootte; de aanwezigheid van voorzieningen, zoals een restaurant. De passantenstroom weegt het zwaarst. Het totaal aantal punten is de REN-score van de locatie. Die score is te vertalen naar een waarde in euro's.

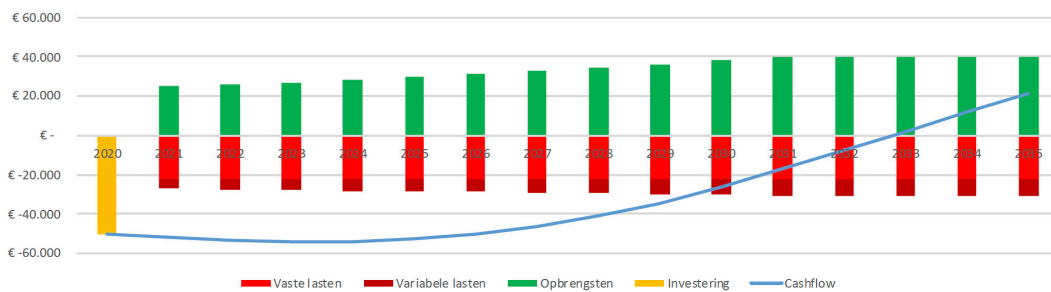
De variabele component bestaat uit een vergoeding voor de doorzet van elektriciteit gedurende het betreffende jaar. De vergoeding per kWh neemt toe als de doorzet hoger is.



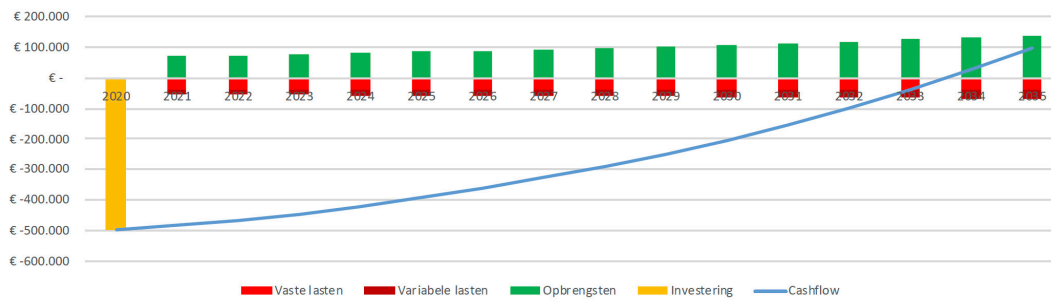
Business case

Om een idee te krijgen van de overwegingen die vanuit de markt meespelen in de verschillende bovenstaande opties helpt het om inzicht te krijgen in de businesscase van een snellader of snellaadstation. Deze spelen namelijk mee in de keuze voor een locatie. In de onderstaande figuren zie je een indicatieve businesscase voor een snellader die een investering vraagt van 50k, en een indicatieve businesscase voor een snellaadstation weergegeven.

SNELLADER



SNELLAADSTATION



De businesscase bestaat uit verschillende onderdelen:

- **Investering:** De initiële investering die gedaan moet worden om een snellader of snellaadstation te realiseren varieert van 20-50k voor een snellader met een 50 kW vermogen en een netaansluiting op laagspanningsnet. Bij 2 snelladers en een middenspanning aansluiting is dit al minimaal 100k. Bij hogere vermogens, meerdere snelladers in een snellaadstation, bouwtechnische /architectonische investeringen en een aansluiting op het middenspanningsnet lopen de kosten op tot 500k en hoger.
- **Vaste lasten:** Huur van de locatie (bijvoorbeeld per m2), beheer en onderhoud, backoffice.
- **Variabele lasten:** Elektriciteitskosten, evt. een omzetafhankelijke bijdrage aan de locatie-eigenaar.
- **Opbrengsten:** Deze hangen af van het aantal gebruikers, dat naar verwachting over de tijd zal toenemen, de hoeveelheid afgenomen elektriciteit en het laadtarief (ca. 55-67 ct. per kWh + evt. starttarief).
- **Exploitatieresultaat:** Deze onderdelen samen maken dat de terugverdientijd, afhankelijk van de groei in het aantal gebruikers, naar verwachting tussen de 10 en 15 jaar zal liggen.

Voor een exploitant is een goede locatie belangrijk om met de grote onzekerheid in de markt voor elektrisch vervoer kans te maken om de hoge investeringen op termijn (naar verwachting minimaal 10 tot 15 jaar) terug te verdienen. Factoren als de grootte van de verkeerstromen langs de locatie, afstand tot alternatieven in de buurt en de faciliteiten bij de locatie spelen een rol in het zoeken naar een geschikte locatie.



Residuele grondwaardemethodiek

De gemeente kan naast een taxatie ook de residuele grondwaardemethodiek toepassen. Hierbij wordt op basis van marktconforme uitgangspunten voor de initiële investeringen en de exploitatie (opbrengsten en exploitatiekosten) inzichtelijk gemaakt wat de financiële ruimte is voor een (jaarlijkse) locatievergoeding. Hierbij moet vooraf duidelijk zijn wat de grondconstructie gaat worden (grondverkoop, grondhuur of erfpacht). Bij deze methodiek gaat het om een businesscase-benadering.

De belangrijkste factor in de exploitatie is de mate van groei in gebruik van snelladers. Dit wordt bepaald door aspecten als de groei van het aantal EV-rijders, passantenstromen, laadmomenten, laadsnelheden, tarieven en exploitatieperiode. Voor wat betreft de tarieven zijn er in de huidige markt meerdere betaalconstructies mogelijk: starttarief, kWh-prijs, prijs per minuut of abonnementen. Een zuivere vergelijking is hierdoor moeilijk. Ook het laadgedrag is moeilijk te voorspellen. In de praktijk wordt naast een locatievergoeding regelmatig een omzetafhankelijke vergoeding gevraagd. Een dergelijke constructie wordt ook bij reguliere tankstations gehanteerd. Het invoeren van een omzetafhankelijke locatievergoeding is nuttig als de locatievergoeding relatief laag is vanwege bijvoorbeeld de onzekere markt, een niet optimale locatie etc. (compensatie tariefkorting).

De definitieve uitgifteprijs kan een onderhandelingsresultaat zijn tussen gemeente en marktpartij. De gemeente zal de marktconformiteit in dergelijke gevallen alsnog moeten toetsen middels vergelijkbare referentiegegevens en de residuele grondwaardemethodiek. Een dergelijke analyse is wenselijk bij aanbestedingsvormen waarbij de uitgifteprijs een onderdeel is van de inschrijving of grondbieding. De marktconformiteitstoets kunnen gemeenten inzetten ter voorbereiding op de aanbesteding. De gemeente zou als uitgiftestrategie bijvoorbeeld aan de voorkant van het selectieproces een minimum uitgifteprijs kunnen meegeven aan marktpartijen.

Afhankelijk van de locatie en de boekwaarde van de gronden kan het zo zijn dat grond afgewaardeerd moet worden wanneer er een snellaadstation ontwikkeld gaat worden. Wanneer gronden bijvoorbeeld gewaardeerd zijn tegen een reguliere commerciële bestemming, zoals woningbouw, dan levert dit meer op dan een snellaadstation. Bij grond met andere bestemmingen is die kans kleiner.



Kostenverhaal

Net als bij reguliere gebiedsontwikkeling kan het zijn dat bij een private ontwikkeling een gemeente civieltechnische investeringen in de openbare ruimte moet doen zodat de betreffende locatie goed ontsloten is en klaar voor ontwikkeling. Dit kan gaan om aanpassingen in de verkeerssituatie, graafwerk en de grond bouw-gereed maken. Daarnaast kunnen er kosten zijn voor ambtelijke inzet. De gemeente kan gemeentelijke kosten volgens de Wet Ruimtelijke Ordening (Omgevingswet vanaf 2021) onder voorwaarden verhalen op een marktpartij. De gemeente is overigens verplicht tot kostenverhaal.

De wijze van gemeentelijk kostenverhaal is afhankelijk van de grondconstructie op een specifieke locatie. Er zijn drie mogelijkheden:

- Wanneer gronduitgifte plaatsvindt op basis van verkoop, dan vindt kostenverhaal plaats via de overeengekomen marktconforme grondprijs. Een eventueel tekort in de exploitatie (grondopbrengst lager dan de gemeentelijke kosten) is dan voor rekening van de gemeente.
- Wanneer sprake is van uitgifte op basis van huur of erfpacht op gemeentelijke gronden, dan zal het kostenverhaal moeten plaatsvinden via de exploitatie. Op basis van een marktconforme huurprijs of erfpachtcanon moeten de kosten worden gedekt. Een eventueel tekort in de exploitatie (de jaarlijkse inkomsten zijn lager dan de jaarlijkse kosten) is voor rekening van de gemeente.
- Bij een ontwikkeling op private grond zal gemeentelijk kostenverhaal moeten plaatsvinden door een anterieure overeenkomst (op vrijwillige basis) te sluiten.

Er is namelijk geen sprake van een bouwplan zoals bedoeld in artikel 6.2.1 en daarmee is er ook geen basis voor een publiekrechtelijk (dwingend) kostenverhaal. In de toekomst kan bij mobiliteits- of energyhubs wel sprake zijn van een bouwplan. Dit biedt weer mogelijkheden voor afdwingbaar kostenverhaal.

