

Actualisatie kennisdocument 'Snelladen'

Informatiedocument Expertise Centrum Ral-Zuid



Datum: 07-02-2023

Auteurs: Jeroen van Gestel
Clemie van Meer

+31 6 46445595

+31 6 82042708

Dit informatiedocument is een update van het informatiedocument 'Snelladen' van 17 mei 2022

Inleiding

De sterke groei van het aantal elektrische auto's leidt vanzelfsprekend ook tot een toenemende behoefte aan laadinfrastructuur. De benodigde laadinfrastructuur bestaat uit een mix van verschillende laadvormen in zowel de publieke als (semi)private ruimte. Het thema 'snelladen' krijgt hierbij steeds meer aandacht. Veel gemeenten worden actief benaderd door aanbieders of exploitanten van snelladers, wat bij veel gemeenten de vraag oproept hoe ze hier mee om moeten gaan. Vanwege het toenemende aantal vragen bij het Expertisecentrum van RAL-Zuid en ook het strategische vraagstuk rondom snelladen, is op 17 mei 2022 door het Expertisecentrum een eerste kennisdocument 'Snelladen' opgesteld met daarin een advies aan gemeenten. In opdracht van RAL-Zuid is vervolgens een aanvullend onderzoek uitgevoerd door Royal HaskoningDHV naar de rol en positie van snelladen in de laadmix. In dit geactualiseerde kennisdocument 'snelladen', beschrijven we de belangrijkste bevindingen uit dit onderzoek en vertalen we dit naar praktische adviezen voor de gemeenten.

Het volledige onderzoek is te vinden in de bibliotheek op de website van RAL-Zuid (www.ral Zuid.nl).

Visie op snelladen

Het onderzoek onderstreept de eerder door RAL-Zuid geformuleerde uitgangspunten en visie op snelladen. De visie op snelladen van RAL-Zuid luidt:

1. De ladder van laden centraal

Ook t.a.v. snelladen staat de 'ladder van laden' centraal. Dat wil zeggen dat de ontwikkeling van openbaar toegankelijke snelladers op privaat/eigen terrein de voorkeur heeft boven snelladers in de publieke ruimte. Hiermee wordt extra druk op de openbare ruimte voorkomen.

2. Snelladen is een aanvullende voorziening en niet ter vervanging van regulier/langzaam laden

Op doorreislocaties (met name langs snelwegen) is snelladen de aangewezen methode. Snelladen (DC-laden) is zeker onderdeel van de laadmix, maar regulier laden (AC-laden) blijft, ook op openbare locaties, belangrijk (en de voorkeur hebben) vanwege de impact op het elektriciteitsnetwerk, het voorkomen van netcongestie en vanwege de lagere kosten voor gebruikers. Op locaties waar ruimte echt schaars is (denk aan centrumgebieden) zou snelladen een alternatief kunnen zijn.

3. Uitrol van snellaadinfrastructuur is een marktactiviteit en -ontwikkeling, met een faciliterende rol vanuit RAL-Zuid

De visie dat snelladen een marktactiviteit is, wordt breed gedragen door alle betrokken partijen. De verwachting is dat in de meeste gemeenten de markt in staat is om voldoende snellaadinfrastructuur te realiseren. Wel wordt door de markt een duidelijke rol van gemeenten gevraagd, bijvoorbeeld in de vorm van duidelijk beleid of kaders.

4. Rijkswegen hebben een prominente rol als het gaat om locaties voor snelladers

Uit prognoses blijkt dat een groot deel van de snelladers (75%) langs het hoofdwegennet gerealiseerd zal worden. Dat betekent tegelijkertijd dat 25% op andere locaties gerealiseerd zullen worden.

Prognoses snelladers

In onderstaande tabel zijn de prognoses/de behoefte voor het aantal snelladers in Brabant en Limburg weergegeven voor de periode tot 2035.

Tabel 1. ElaadNL midden scenario prognoses snellaadpunten aangevuld met de monitoringsdata van de NAL.

Provincie	Januari 2023	Prognose 2025	Prognose 2030	Prognose 2035
Limburg	347	521	1077	1646
Noord-Brabant	625	960	1985	3035
Totaal	972	1481	3062	4681

Als bijlage bij het rapport is per gemeente een overzicht opgenomen van de prognoses/behoefte aan snelladers per gemeente.

Een uitgevoerde verkenning onder marktpartijen laat zien dat er optimisme en enthousiasme leeft bij exploitanten van aanbieders/exploitanten van snelladers over het commercieel kunnen exploiteren van snelladers. Dit leidt er mogelijk toe dat gemeenten nog meer benaderd worden door exploitanten voor het realiseren van snelladers in de gemeente. Om wildgroei en ongewenste ontwikkelingen te voorkomen vraagt dit om de juiste keuzes en randvoorwaarden. Daarnaast is het nog onduidelijk wat de impact is van de beperkte capaciteit op het elektriciteitsnet op de snelheid van het realiseren van snelladers.

Van prognose naar ontwikkeling van locaties

In het onderzoek is gekeken naar de autonome ontwikkeling van snelladers en potentiële locaties. Hierbij zijn de volgende stappen gehanteerd:

- Stap 1: De huidige situatie en de huidige aantallen snelladers;
- Stap 2: Kansrijke potentiële locaties. Hierbij is o.a. rekening gehouden met zaken als verkeersintensiteit, de beschikbaarheid van een geschikt elektra netwerk en de aanwezigheid van kortparkeerfuncties;
- Stap 3: De vergelijking van de prognoses met het aantal potentiële locaties in de gemeente;
- Stap 4: Een analyse van de 'witte vlekken' t.a.v. snelladers.

De uitgevoerde analyse op basis van deze stappen resulteert in een overzicht van kansrijke locaties voor snelladers per gemeente. Hierbij is nog geen rekening gehouden met de eigendomssituatie van de grond. Het kan dus gaan om private of publieke locaties. Het overzicht is als bijlage bij het rapport opgenomen. Op basis van deze analyse worden drie scenario's voorzien:

1. Gemeenten waarbij het aantal potentiële locaties groter is dan de prognoses/behoefte. Hier ontwikkelt de markt mogelijk meer snelladers dan wenselijk/nodig.
2. Gemeenten waarbij het aantal potentiële locaties ongeveer gelijk is aan de prognoses/behoefte.
3. Gemeenten waarbij het aantal potentiële locaties kleiner is dan de prognoses/behoefte. Hier ontwikkelt de markt mogelijk onvoldoende snelladers om aan de behoefte te voldoen.

Op basis van deze analyse kan een gemeenten het beleid/aanpak nader invullen. Er zijn grote verschillen in de verhouding tussen het aantal potentiële locaties en geprognosticeerde snelladers, dat vraagt van iedere gemeente om een sturende rol in te nemen en een andere aanpak.

Vanwege de onbalans tussen het aantal potentiële locaties en de prognoses en vanwege de schaarste op het elektriciteitsnetwerk wordt gemeenten en RAL-Zuid geadviseerd om een sturende rol in te nemen als het gaat om de ontwikkeling van snelladers.

Sturingsinstrumenten

De beschikbare sturingsinstrumenten zijn beperkt en zijn sterk afhankelijk van de grondpositie (private of publieke grond). Op dit moment hebben veel gemeenten nog geen rol en positie gekozen en nemen gemeenten een afwachtende houding in als het gaat om sturing en rolneming.

Gemeenten kunnen in de algemene plaatselijke verordening (APV), omgevingsplan of modelverordening kaders of eisen opnemen t.a.v. de ontwikkeling van snelladers in zowel de private als publieke ruimte. Aanvullend biedt een vastgestelde visie of beleid gemeente en marktpartijen duidelijkheid. Wanneer er onvoldoende snelladers op private locaties ontwikkeld (kunnen) worden, dan kan een gemeente overwegen om grond beschikbaar te stellen of bijvoorbeeld een (collectieve) concessie voor de plaatsing en exploitatie van snelladers in de markt te zetten. Tot slot kan een modelovereenkomst helpend zijn wanneer snellaadexploitanten op eigen initiatief een voorstel doen voor plaatsing van een snellader in de openbare ruimte, zodat publieke belangen voldoende geborgd zijn.

Afhankelijk van de prognoses, de potentiële locaties, rol en ambities van de gemeente, zouden kaders of eisen gesteld kunnen worden aan zaken als:

- Spreiding van snelladers;
- Maximaal aantal snelladers (in relatie tot reguliere laadpunten in de stad);
- Maximaal aantal snellaadpunten per locatie;
- Toegang voor specifieke doelgroepen;
- Gebieden waar snelladers worden uitgesloten (bijvoorbeeld in het stadscentrum);
- Eigendom en aansprakelijkheid;
- Tarifiering en prijstransparantie;
- Cyberveiligheid en fysieke veiligheid;
- Gebruik van (lokale) duurzame energie;
- Inpassing op het elektriciteitsnet;
- Locatiekeuze (bijvoorbeeld alleen op locaties binnen x van hoofdrijbanen, goed vindbare locaties (geen zoekverkeer), 24/7 toegankelijk, op bestaande parkeervakken)

Advies RAL-Zuid

Op basis van het nader uitgevoerde onderzoek m.b.t. snelladen wordt door RAL-Zuid het volgende geadviseerd aan gemeenten:

1. Neem kennis van het onderzoek en specifiek van de visie en positie van snelladen in de gehele aanpak van laadinfrastructuur;
2. Neem de opgestelde visie t.a.v. laadinfrastructuur over in lokaal beleid. Specifiek in de integrale laadvisie. Acteer in lijn van de visie bij de ontwikkeling van laadinfrastructuur in de gemeente;

3. Neem kennis van de prognoses van het aantal snelladers in de gemeente en vergelijk de prognoses met de potentiële locaties. Anticipeer op basis van de verhouding prognose/potentiële locaties;
4. Voer een nadere verkenning uit naar de geselecteerde potentiële locaties. Gaat het hierbij om private of publieke locaties? Zijn de geschikte locaties naar oordeel van de gemeente haalbaar en kansrijk? Zijn er niet geselecteerde locaties die wel haalbaar en kansrijk zijn?
5. Bepaal op basis van de verhouding prognoses/potentiële locaties en de verhouding private/publieke potentiële locaties de rol en positie die de gemeente dient in te nemen om de ontwikkeling van snelladers in goede banen te leiden;
6. Verken de sturingsmogelijkheden en verwerk de resultaten uit de voorgaande stappen als kaders of eisen in deze sturingsinstrumenten.

Ral-Zuid zal middels een vervolg onderzoek de hierboven genoemde sturingsmogelijkheden laten uitwerken zodat gemeenten deze kunnen toepassen voor de hun gewenste keuzes. De verwachting is dat dit onderzoek in het 3e kwartaal van 2023 gereed zal zijn en met gemeenten gedeeld wordt.