

Snelladen

Informatiedocument Expertise Centrum Ral-Zuid



Datum: 17-05-2022

Auteurs: Jeroen van Gestel
Simon Looijestijn

+31 6 46445595

+31 6 51934067

Noot: Snelladen is complexe materie, waar veel aandachtspunten en wet- en regelgeving bij komen kijken. Dit kennisdocument heeft niet het doel om volledig te zijn, maar biedt gemeenten de belangrijkste en praktische informatie om hierover te kunnen oordelen.

Inleiding

Binnen het Expertisecentrum krijgen we steeds meer vragen over snelladen. Dit komt met name omdat veel gemeenten momenteel actief benaderd worden door aanbieders/exploitanten van snelladers (zoals Power Go, FastNed, Leap24 etc.) met de vraag of zij in de gemeente een snellader mogen realiseren. Vaak werken zij ook in opdracht van detailhandelsketens. We spreken in principe over snelladen als er sprake is van een laadvermogen van 50 kW of meer en de laadtijd hierdoor kort is (10 min - 1 uur).

Snelladen in de mix van laadinfrastructuur

Snelladen is één van de onderdelen binnen de benodigde mix aan (toekomstige) laadinfrastructuur. Elk onderdeel van de mix heeft zijn eigen specifieke kenmerken en voorziet in specifieke behoeften. Ral-Zuid ziet snelladen vooralsnog als een aanvullende (vangnet) voorziening om aan de laadbehoefte te voldoen. De belangrijkste reden hiervoor is dat snelladen en slim laden moeilijk met elkaar verenigbaar zijn. Hierdoor oefent snelladen een grotere druk uit op de steeds beperkter beschikbare netcapaciteit van het elektriciteitsnet.

Het is daarom van belang om snelladen goed in de te passen in de totale mix van laadinfrastructuur. De rol en functie van snelladen is in meerdere opzichten wezenlijk anders dan reguliere publieke laadpunten. Om te voorkomen dat verschillende onderdelen elkaar in de weg zitten is het noodzakelijk om de juiste afwegingen te maken. Op het moment dat vervolgens gekozen wordt om snelladen toe te staan of mogelijk te maken, is een juiste aanpak en afweging daarvan eveneens van belang. Hieronder worden een aantal aandachtspunten geschetst.

Onderzoek snelladen RAL-Zuid

Enkele jaren geleden is in opdracht van de provincie Noord-Brabant een eerste onderzoek naar de behoefte aan snelladen in de mix van laadinfrastructuur uitgevoerd door TNO. Hierin werd bevestigd dat snelladen hoofdzakelijk langs de snelwegen zou plaatsvinden en in mindere mate daarbuiten. Inmiddels zijn we enkele jaren verder en wordt mede naar aanleiding van verschillende vragen van gemeenten om meer handvatten te hebben rondom snelladen, opnieuw extern advies ingewonnen. Hierbij zal ook kritisch gekeken worden of het uitgangspunt van Ral-Zuid om snelladen als aanvullende voorziening te beschouwen, nog steeds het beste uitgangspunt is. In het onderzoek worden de laatste ontwikkelingen meegenomen en worden de sturingsmogelijkheden en prognoses voor snellaadinfrastructuur voor gemeenten in beeld gebracht. De verwachting is dat dit advies in Q3 2022 met gemeenten gedeeld kan worden.

Aandachtspunten

Er zijn zowel inhoudelijke als juridische redenen en aandachtspunten om vooralsnog terughoudend om te gaan met het meewerken aan snelladers in de openbare ruimte of het beschikbaar stellen van grond hiervoor. Hieronder zijn er een aantal beschreven.

Inhoudelijke argumenten

- Snelladen vraagt in korte periodes hoge elektriciteitsvermogens, wat een aanzienlijke impact heeft op het elektriciteitsnetwerk. Regulier laden zorgt dat auto's opgeladen worden op momenten dat er voldoende stroom beschikbaar is of wanneer het net het aankan. Hiermee vervullen elektrische auto's en de bijbehorende laadinfrastructuur een wezenlijke schakel in de energietransitie. Een snellader daarentegen kan toekomstige ontwikkelingen met een energiebehoefte (woningen of bedrijven) tijdelijk in de weg staan.
- Snelladen is duurder. Snelladen leidt tot hogere maatschappelijke kosten en is ook voor de gebruiker duurder. Gelet op de gemiddelde afstand die een auto rijdt en de tijd dat een auto stilstaat, is regulier laden vrijwel altijd mogelijk. Mede daarom is de verwachting in het eerder aangehaalde TNO-rapport dat snelladen met name langs de Rijkswegen de meest voordehand liggende optie is.
- Snelladers zijn gericht op het snel opladen van elektrische voertuigen en vanwege de hoge investerings- en exploitatiekosten ook op het opladen van veel elektrische auto's. Hierdoor is de kans groot dat een snellader extra verkeer aantrekt.

Didam-arrest

De Hoge Raad heeft eind november 2021 bepaald dat overheden de verkoop van onroerend goed, dus ook grond, niet langer via 1-op-1 transacties met een marktpartij mogen afwikkelen. Andere partijen moeten ook kunnen meedingen. Dit advies heeft mogelijk verstrekkende gevolgen voor gemeenten in algemene zin, maar lijkt ook van toepassing op het verkopen of anderszins beschikbaar stellen van grond ten behoeve van snelladen.

Snellaadstation eigen terrein Breda

Hoewel het plaatsen van één of enkele (snel)laders op eigen terrein van een hotel, winkel of bedrijf niet vergunningsplichtig is, is dit volgens een uitspraak van de Rechtbank Zeeland-West-Brabant wel het geval indien sprake is van meerdere snelladers en transformatoren bij elkaar. De uitspraak is gedaan n.a.v. een casus in Breda waar bij een hotel op eigen terrein 16 Tesla Superchargers en bijbehorende transformatoren zijn geplaatst. Op grond van het besluit Omgevingsrecht (BOR) is het voor bepaalde bouwwerken niet nodig om een Omgevingsvergunning te hebben. Dat een laadpaal op zichzelf niet vergunningsplichtig is wil volgens de rechtbank niet zeggen dat er geen grenzen zijn aan het aantal laadpunten en transformatoren dat zonder vergunning kan worden geplaatst. Als samenhangend geheel hebben de laadpalen volgens de rechter een grote planologische impact op de directe omgeving, kunnen de transformatoren potentieel geluidsoverlast veroorzaken en is er mogelijk sprake van een verkeersaanzuigende werking.

Precedentwerking

Tot slot speelt ook het risico van precedentwerking in deze fase. Wanneer een aanbieder in opdracht van een grote winkelketen snelladers wil realiseren, zal de volgende winkelketen mogelijk willen volgen.

Voorlopig advies

Gebaseerd op de huidige inzichten, het eerder uitgevoerde onderzoek en de beschikbare kennis en ervaring van RAL-Zuid is het voorlopige advies om op dit moment terughoudend om te gaan met het beschikbaar stellen van grond, het verlenen van vergunningen, het wijzigen van ruimtelijke plannen of andere acties om snelladen (met name in de publieke ruimte) mogelijk te maken. We adviseren hierbij het externe onderzoek af te wachten, wat meer inzicht moet geven over nut en noodzaak van snelladen op bepaalde locaties en de criteria en voorwaarden die op dat moment toegepast kunnen worden. Op die manier willen we borgen dat snelladen de juiste positie inneemt in de mix van laadinfrastructuur, dat daarmee de grootste bijdrage wordt geleverd aan elektrisch rijden en dat snelladen ook juridisch op de juiste manier wordt ingepast.

Opgemerkt wordt dat gemeenten niet altijd een rol of positie hierin hebben. Bijvoorbeeld als het gaat om één of enkele snellader(s) (zonder verdere bouwwerken) op privaat terrein.

Daarnaast adviseren we om, net als bij reguliere laadpalen, het breed gedragen principe van de 'Ladder van Laden' toe te passen. Stimuleer snelladen dus in beginsel zo veel mogelijk op privaat of semi-publiek terrein.

Overigens valt snelladen niet onder de afspraken rondom exclusiviteit binnen de collectieve concessie met Vattenfall. Dit betekent dat gemeenten niet gebonden zijn aan Vattenfall voor plaatsing en exploitatie van snelladers. Echter is het aan te raden een zorgvuldige afweging te maken in relatie tot (geplande) reguliere laadpunten, zodat eventuele plaatsing complementair kan zijn aan de concessie. Immers, bij de ontwikkeling van plankaarten wordt niet direct rekening gehouden met (toekomstige) beschikbare binnenstedelijke snelladers.