

12/05/2025

Kennisdocument

SNELLADEN

De sterke groei van het aantal elektrische auto's leidt vanzelfsprekend ook tot een toenemende laadbehoefte. 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 van snelladers, wat bij veel gemeenten de vraag oproept hoe ze hiermee om moeten gaan.

In opdracht van RAL-Zuid is in 2022 een aanvullend onderzoek uitgevoerd naar de functie en positie van snelladen in de laadmix. In dit kennisdocument beschrijven we de belangrijkste bevindingen uit dit onderzoek en vertalen we dit naar praktische adviezen voor gemeenten.

Het volledige onderzoek is te vinden op [de website van RAL-Zuid](#).

Visie op snelladen

RAL-Zuid heeft de volgende uitgangspunten geformuleerd rondom snelladen:

1. De ladder van laden staat centraal.
Dat wil zeggen dat de ontwikkeling van openbaar toegankelijke snelladers op privaat 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. Op doorreislocaties is snelladen de aangewezen methode maar regulier laden blijft belangrijk. Op locaties waar ruimte echt schaars is, zou snelladen een alternatief kunnen zijn.
3. De markt is aan zet. Wel wordt door de markt een duidelijke rol van gemeenten gevraagd, bijvoorbeeld in de vorm van duidelijk beleid of kaders.
4. Rijkswegen zijn de primaire locatie. 75% van de snelladers zal langs het hoofdwegenet gerealiseerd worden.

STURING

De sturingsmogelijkheden zijn beperkt en hangen sterk af van de grondpositie (privaat of publiek). Laadinfrastructuur op private grond kan doorgaans zonder vergunning worden geplaatst, maar voor extra voorzieningen zoals een carport of horeca is wel een vergunning nodig.

Gemeenten kunnen via de APV, het omgevingsplan of een modelverordening kaders stellen voor snelladers op zowel private als publieke locaties. Een vastgestelde visie of beleidskader geeft hierbij extra duidelijkheid aan gemeente en marktpartijen. Zie hiervoor de [Handreiking Snelladen en de Omgevingswet van NAL en NKL](#).

Als er onvoldoende snelladers op private grond gerealiseerd kunnen worden, kan de gemeente overwegen zelf grond beschikbaar te stellen of een (collectieve) concessie in de markt te zetten. De [Flowchart Gronduitgifte van NAL](#) biedt hiervoor een stappenplan; de [Memo Gronduitgifte van GO-RAL](#) geeft juridische handvatten voor gronduitgifte.

Een modelovereenkomst kan helpen wanneer exploitanten zelf een voorstel doen voor plaatsing in de openbare ruimte. Houd dan wel rekening met het Didam-arrest: gemeenten moeten zorgen voor een transparante en non-discriminatoire procedure. Werkwijzen van exploitanten voldoen daar niet altijd aan en bieden vaak onvoldoende garanties voor een gelijk speelveld.



Lees verder op de volgende pagina

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 elektranetwerk 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. Op basis van deze analyse worden drie scenario's voorzien:

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

Op basis van deze analyse kan een gemeente het beleid en aanpak nader invullen. De verhouding tussen het aantal potentiële locaties en de geprognosticeerde vraag naar snelladers verschilt sterk per gemeente. Deze variatie vraagt om een sturende rol van gemeenten, waarbij zij hun aanpak moeten afstemmen op de lokale behoeften en mogelijkheden. Door de onbalans tussen het aantal potentiële locaties en de prognoses voor snelladers, gecombineerd met de schaarste op het elektriciteitsnetwerk, wordt geadviseerd dat gemeenten en RAL-Zuid een sturende rol opnemen bij de ontwikkeling van snelladers.

Prognoses

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

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 algehele 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.
7. Houd rekening met het Didam arrest wanneer je door een marktpartij wordt benaderd voor het realiseren van een snellader op publieke grond.

Provincie	Prognose 2025	Prognose 2030	Prognose 2035
Limburg	521	1077	1646
Noord-Brabant	960	1985	3035
Totaal	1481	3062	4681

Marktontwikkeling

Een uitgevoerde verkenning onder marktpartijen laat zien dat er optimisme en enthousiasme leeft bij aanbieders 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 nog onduidelijk hoe de capaciteitsbeperking van het stroomnet de uitrol van snelladers beïnvloedt en welk effect snelladers hebben op het elektriciteitsnet vanwege hun hoge aansluitvermogens.

Vragen? Mail naar info@ralzuid.nl of kijk op www.ralzuid.nl