

# Versnellen Realisatieproces Snelladers

NAL werkgroep Versnellen Proces  
Juni 2023

# Colofon

## Versnellen realisatieproces snelladers

**In opdracht van**

NAL Werkgroep versnellen proces

**Begeleiding**

RVO, MRA-elektrisch, gemeente Amsterdam

**Datum**

30 juni 2023

**Contactpersoon**

Willem Knol

E: [willem.knol@overmorgen.nl](mailto:willem.knol@overmorgen.nl)

**Kernteam**

Over Morgen: Willem Knol

Arcadis: Joost de Jong, Yorick Claasen, Eline Molier

# Samenvatting

## Aanleiding

Door het toenemend aantal elektrische voertuigen neemt de behoefte aan (snel)laadinfrastructuur de komende jaren flink toe. De Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) werkt aan het verwezenlijken van de opgave om straks altijd overal makkelijk en slim te kunnen laden. Hiervoor is het nodig om het realisatieproces van snelladers te versnellen en hordes die initiatieven vanuit de markt vertragen of belemmeren weg te nemen. In opdracht van de NAL is het realisatieproces van snelladers op locaties binnen gemeenten in kaart gebracht, zijn knelpunten geïdentificeerd en zijn versnellingskansen geformuleerd. Op die manier willen wij het realisatieproces van snelladers verkorten en daarmee de uitrol van snelladers versnellen.

## Werkwijze

Inzicht in het realisatieproces, knelpunten en versnellingskansen is verkregen door literatuuronderzoek en interviews. Het literatuuronderzoek gaf een eerste inzicht hierin en vormde de basis voor de voorbereiding van de interviews. Interviews zijn afgenomen met verschillende stakeholders, waaronder gemeenten en NAL-regio's, Charge Point Operators (CPO's), netbeheerders en een jurist. Meerdere interviews per partij zijn afgenomen om inzicht te krijgen in de verschillende ervaringen. In de interviews stonden de verschillende fasen van het realisatieproces centraal, waarbij de focus lag op de rolverdeling tussen de verschillende partijen, verschillen in het realisatieproces bij grondeigendom en locaties. Op basis van het literatuuronderzoek en de interviews zijn processchema's opgesteld waarin de verschillende fasen van het realisatieproces, knelpunten en versnellingskansen naar voren komen. Deze versnellingskansen zijn uitgewerkt in factsheets om verdiepend inzicht te geven in het doel van de kans, de aanpak, de impact op het realisatieproces, de implementatietermijn, betrokken stakeholders en het oplossend vermogen voor de knelpunten.

## Resultaten

Verschillende soorten snelladers en snellaadlocaties zijn te onderscheiden:

- Kortparkeer snelladers met een vermogen van circa 50 tot 150 kW. Het doel hiervan is om de auto tegelijkertijd met een bezoek op te laden. Bij publieke snelladers zijn de snelladers aangebracht op het parkeerareaal in de openbare ruimte. Bij private snelladers betreft het snelladers op het parkeerareaal van een private organisatie (bijvoorbeeld een bouwmarkt). Kortparkeer snelladers worden reeds op grote schaal geïmplementeerd.
- Transit doorrijdstations met een vermogen van meer dan 150 kW. Het primaire doel hiervan is om de auto op te laden, waardoor het vermogen doorgaans hoger ligt dan bij kortparkeer snelladers. Hierbij kan sprake zijn van gronduitgifte bij tankstations of de transitie van bestaande tankstations. Het realisatieproces hiervan is doorgaans een stuk complexer dan kortparkeer snelladers vanwege de ruimtelijke inpasbaarheid en langlopende huur-/concessieovereenkomsten. Besluitvorming over strategievorming en uitvoeringsbeleid is nodig op politiek niveau, voordat de transitie van tankstations kan plaatsvinden.

## Realisatieproces

Het realisatieproces van snelladers verschilt tussen kortparkeer snelladers, transit doorrijdstations, publiek en privaat terrein. Het realisatieproces voor kortparkeer snelladers op publiek terrein vormt tijdens deze studie het basisschema waarin de knelpunten en versnellingskansen zijn aangegeven. Voor de andere scenario's zijn de verschillen ten opzichte van dit scenario aangeduid.

Het realisatieproces van snelladers start met het opstellen van visie en beleid. Dit betreft onder andere het bepalen van de behoefte als input voor het maken van beleid, het kiezen van de rol en het opstellen en vaststellen van een uitvoeringsprogramma met financiering.

Als het initiatief bij de gemeente ligt vindt marktbenadering plaats. Vervolgens vindt locatievoorbereiding plaats, waarbij de exacte locaties worden bepaald, de locaties worden getoetst op beleid en bestemmingsplan, locatieontwerpen worden uitgewerkt en een netcheck plaatsvindt. De aanvraag voor de realisatie van snelladers wordt vervolgens getoetst op beleid, ruimtelijke kaders en door de welstandscommissie. Daarna wordt het verkeersbesluit gepubliceerd en vindt de werkvoorbereiding plaats, voordat de snelladers daadwerkelijk worden gerealiseerd.


















### Versnellingskansen

Op basis van implementatietermijn en impact op het realisatieproces zijn de versnellingskansen geprioriteerd (zie tabel). De versnellingskansen met een grote impact liggen met name aan de voorkant van het realisatieproces bij visie en beleid en marktbenadering. De belangrijkste oorzaken hiervan zijn onvoldoende kennis, capaciteit en visie en beleid bij gemeenten.

De versnellingskansen met de grootste impact op korte termijn zijn:

- Juridisch instrumentarium in kaart brengen om gemeenten houvast te bieden om te sturen op de locaties.
- Juridisch onderbouwen van het Didam-arrest om gemeenten zekerheid te geven bij het uitbesteden van de locaties en initiatiefnemers om snelladers te realiseren.
- Voorbereidend werk door NAL-regio's om gemeenten aan de voorkant houvast te bieden door te helpen bij het bepalen van de behoefte en op basis daarvan (concept) beleid te stellen.

Verantwoordelijk:  Gemeente  CPO  Netbeheerder

Impact op realisatieproces	Implementatietermijn		
	Korte termijn (< 6 maanden)	Middellange termijn (6 maanden – 2 jaar)	Lange termijn (> 2 jaar)
	 3. Voorbereidend werk door derden 4. Juridisch instrumentarium in kaart brengen 7. Juridisch onderbouwen van Didam-arrest		 15. Lokale energieopslag en gebruik
	 1. Prognoses opstellen voor inzicht in de behoeften 2. Opstellen van handvatten voor gemeenten 23. In kaart brengen van de contracten met bijbehorende afspraken en looptijden	 6. Uitbesteden van locaties in een concessie 20. Voordeel genieten van snelladers op privaat terrein 21. Gronduitgifte door middel van aanbesteding 24. In de markt zetten als zero-emissie laadstation i.p.v. tankstation voor fossiele brandstof	 14. Mijnaansluitingen.nl aanpassen  22. Wijzigingen bestemmingsplan tegelijkertijd met andere wijzigingen doorvoeren
	 8. Clusteren van locaties en taken (WABO*) om vergunningsproces eenmaal te doorlopen 9. Gebruik van plankaarten  11. Gelijktijdig aan tafel brengen van stakeholders 12. Clic-melding uitvoeren tijdens locatievoorbereiding	 5. Afwegingskader opstellen voor locatiebepaling  13. Overdimensioneren netaansluiting	
	 10. Vooraf netchecks uitvoeren door prognoses en beoogde locaties te bespreken met netbeheerders	 16. Minder bewerkingen bij afhandelen bezwaren 17. Bundelen verkeersbesluiten voor meerdere locaties 18. Verkeersbesluit uit het kritieke pad halen of niet meer doen	 19. Werken in één arbeidsgang door één partij of door meerdere partijen

# Inhoudsopgave

**1. Inleiding**  
Pagina 6

**2. Realisatieproces**  
Pagina 8

**3. Processchema en  
versnellingskansen**  
Pagina 10

**4. Prioriteiten en  
laaghangend fruit**  
Pagina 12

## Bijlage – Processchema's en versnellingskansen

**Kortparkeren publiek**  
Pagina 15



**Kortparkeren privaat**  
Pagina 17



**Doorrijstation grond-  
uitgifte**  
Pagina 19



**Doorrijstation  
transitie tankstation**  
Pagina 21



# 1. Inleiding

## Aanleiding

Nederland staat voor een grote opgave in het mogelijk maken van een volledig zero-emissie wagenpark. Het toenemend aantal elektrische voertuigen vraagt om een dekkend laadnetwerk met voldoende capaciteit. Mede door de invoering van zero-emissie zones zal ook het aantal elektrische logistieke voertuigen snel gaan toenemen waardoor de behoefte aan laadinfrastructuur en specifiek snelladers verder toeneemt. Ook het aantal binnenstedelijke snelladers zal naar verwachting de komende jaren flink toenemen.

De Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) werkt aan het verwezenlijken van de opgave om straks altijd overal makkelijk en slim te kunnen laden. Eén van de opgaven vanuit de NAL is het versnellen van processen en het wegnemen van hordes die initiatieven vanuit de markt vertragen of belemmeren. Op dit moment lijken de oorzaken voor de lange doorlooptijden bij de realisatie van snelladers met name te liggen in de vergunningverlening. Het vergunningsproces kan daarnaast tussen regio's sterk verschillen. Ook ligt een groot deel van de doorlooptijd in de realisatie van een netaansluiting. Mogelijk zijn er nog meer achterliggende oorzaken aan te wijzen.

Er is behoefte om het hele realisatieproces van snelladers op locaties binnen gemeenten in kaart te brengen en mogelijkheden tot versnelling te formuleren. Hiermee willen we het realisatieproces van snelladers in Nederland verkorten en daarmee de uitrol van snelladers in Nederlandse gemeenten versnellen. Dit rapport wordt door de NAL-werkgroep Versnellen proces gebruikt om versnellingskansen te prioriteren en te agenderen bij de stakeholders.

## Doelstelling

Het doel van deze studie is om het realisatieproces van snelladers in kaart te brengen en de knelpunten en mogelijkheden tot versnelling van dit proces te onderzoeken. De verschillende fasen in het realisatieproces zijn hierbij onderzocht: van visie en beleid tot de realisatie van de snelladers.

Deze studie richt zich op het realisatieproces van snelladers op publieke en private grond binnen de bebouwde kom. Dit betekent dat initiatieven op verzorgingsplaatsen van Rijkswaterstaat niet tot de scope van deze studie behoren. In deze studie ligt de focus op alle snelladers voor personenverkeer op het LS- en MS-net vanaf 50 kW. Snelladers voor logistiek verkeer zijn geen onderdeel van deze studie. De versnellingskansen en knelpunten voor personenverkeer zijn grotendeels wel van toepassing op snelladers voor logistiek verkeer. Vanwege het grotere ruimtebeslag en hogere vermogens zijn daarnaast andere versnellingskansen en knelpunten hierop van toepassing.

## Regulier laden versus snelladen

De realisatie van reguliere laadinfrastructuur is in grote mate vergelijkbaar met de realisatie van snellaadinfrastructuur. Veel gemeenten en CPO's hebben inmiddels jarenlange ervaring met de uitrol van reguliere laadinfrastructuur, onder andere vanuit concessies. Het betreft in dat geval gestandaardiseerd werk. De complexiteit van het realiseren van snelladers zit onder andere in de grotere vermogens, de aanzuigende werking van verkeer en het extra ruimtebeslag.

In 2021 is de [Versnellingsgids publieke laadpunten](#) gepubliceerd. Deze gids geeft versnellingskansen aan die ook van toepassing kunnen zijn op snellaadinfrastructuur. Deze kansen zijn meegenomen in dit rapport.

### Werkwijze

Inzicht in het huidige realisatieproces van snelladers is verkregen door literatuuronderzoek en interviews. Literatuuronderzoek gaf een eerste inzicht in het realisatieproces, mogelijke knelpunten en versnellingskansen. Dit vormde de basis voor de voorbereiding van interviews. Interviews zijn afgenomen om inzicht te krijgen in de ervaringen van de betrokken stakeholders: gemeenten, NAL-regio's, Charge Point Operators (CPO's) en netbeheerders (zie tabel).

Meerdere interviews per partij zijn afgenomen om een volledig beeld te krijgen van het realisatieproces, knelpunten en versnellingskansen én inzicht te krijgen in de verschillen tussen deze partijen. Opgemerkt moet worden dat in eerste instantie meer partijen benaderd zijn, die niet allemaal aan deze studie wilden meewerken. Aanvullend is een interview met een jurist afgenomen om mogelijkheden tot versnelling bij vergunningsverlening inzichtelijk te maken.

In de interviews stonden de verschillende fasen van het realisatieproces centraal, waarbij de focus lag op de rolverdeling tussen de verschillende partijen, verschillen in het realisatieproces bij grondeigendom en locaties.

Op basis van de resultaten van het literatuuronderzoek en interviews zijn processchema's opgesteld waarin de verschillende fasen van het realisatieproces, knelpunten en de versnellingskansen naar voren komen. De versnellingskansen zijn vervolgens uitgewerkt in factsheets om inzicht te geven in het doel van de kans, de aanpak, de impact op het realisatieproces, implementatietermijn, betrokken stakeholders en het oplossend vermogen voor de knelpunten.

Categorie	Focuspunt	Stakeholders
<b>Gemeenten en NAL-regio's</b>	Realisatieproces (algemeen), vergunning/ bezwaarprocedures	<ul style="list-style-type: none"> <li>• RAL-Oost</li> <li>• RAL-Zuid</li> <li>• Gemeente Utrecht</li> <li>• Gemeente Zutphen</li> </ul>
<b>CPO's</b>	Realisatieproces (algemeen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fastned</li> <li>• Shell</li> <li>• Arcadis (opdrachtnemer BP)</li> </ul>
<b>Netbeheerders</b>	Aanvraag- en realisatieproces netaansluitingen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stedin, Enexis en Liander</li> </ul>
<b>Juristen</b>	Vergunningsverlening en mogelijkheden tot stroomlijning	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Jurist Arcadis</li> </ul>

## 2. Realisatieproces snelladers

We onderscheiden verschillende soorten snelladers en snellaadlocaties: kortparkeerlocaties en transit-stations/doorrijdstations (zie tabel). Het doel van kortparkeer snelladen is om de auto tegelijkertijd met een bezoek op te laden. Het gaat hierbij om snelladers met een vermogen van circa 50 tot 150 kW. Het primaire doel bij doorrijdstations is daarentegen om snel te laden. De vermogens liggen bij doorrijdstations daarom vaak hoger, op meer dan 150 kW.

De realisatieprocessen van kortparkeer (publiek en privaat) en doorrijdstations (bij herontwikkeling, transitie) verschillen van elkaar. Daarom zijn de processen, knelpunten en versnellingskansen voor de verschillende scenario's in kaart gebracht.

Kortparkeer snelladers worden op grote schaal geïmplementeerd. Bij kortparkeer snelladers is onderscheid mogelijk tussen publiek en privaat terrein. Bij publieke snelladers zijn de snelladers aangebracht op het bestaande of nieuwe parkeerareaal in de openbare ruimte. Bij private snelladers zijn de snelladers aangebracht op het parkeerareaal van een private organisatie, bijvoorbeeld van een bouwmarkt.

Het realiseren van snelladers op doorrijdstations kan met gronduitgifte/herontwikkeling of met transitie van tankstations. Bij de transitie van tankstations kan sprake zijn van een hybride situatie met zowel fossiele brandstof als snelladers of een volledige transitie naar snelladers. De realisatie van snelladers bij doorrijdstations kan eveneens zowel op publiek als privaat terrein plaatsvinden. Voor privaat terrein is het realisatieproces vergelijkbaar met kortparkeer privaat.

Het realisatieproces van snelladers bij doorrijdstations is complexer dan het realiseren van kortparkeer snelladers vanwege de ruimtelijke inpasbaarheid (bij gronduitgifte/herontwikkeling) en langlopende huur-/concessieovereenkomsten (transitie tankstations). Het vraagt dan ook om een andere aanpak. Hierbij moet eerst op politiek niveau besluitvorming plaatsvinden over de strategievorming en uitvoeringsbeleid, voordat de transitie van tankstations kan plaatsvinden.

Het processchema voor kortparkeer in de publieke ruimte is als basisschema gehanteerd. De verschillen ten opzichte van dit scenario zijn in de andere scenario's aangeduid.

Type	Locatie	Publiek	Privaat
<b>Kortparkeer (50-150 kW)</b>	Parkeerareaal in de openbare ruimte	<b>Kortparkeer publiek</b> Concessie kortparkeer-snelladers van een gemeente	<b>Kortparkeer privaat</b> Kortparkeer-snelladers van een private organisatie
<b>Doorrijdstations (&gt; 150 kW)</b>	Gronduitgifte/ Herontwikkelingen van tankstations	<b>Doorrijd gronduitgifte</b> Snellaadstations op nieuwe locaties	<i>Vergelijkbaar met kortparkeer privaat</i>
	Transitie tankstations	<b>Doorrijd transitie</b> Transitie van tankstations naar snellaadstations	<i>Vergelijkbaar met kortparkeer privaat</i>



### **Stakeholders en rollen bij realisatie snelladers**

Bij het realiseren van snelladers zijn verschillende partijen betrokken met ieder een andere rol. Om de processchema's beter te duiden wordt onderstaand een kort overzicht geschetst van de rol en verantwoordelijkheid van de belangrijkste stakeholders.

#### ***NAL-regio's***

De Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) is een meerjarige beleidsagenda met ambities en acties die ervoor gaan zorgen dat we straks altijd overal, makkelijk en slim kunnen laden. Een groot aantal van de afspraken en acties worden lokaal en regionaal uitgevoerd. Markt, overheid en netbeheer werken nauw samen en ondersteunen gemeenten en regio's om een dekkend, betrouwbaar en toekomstbestendig laadnetwerk en energiesysteem te realiseren.

Dit doen zij onder andere door middel van handreikingen, concept- of modelovereenkomsten, prognose- en plankaarten of concept beleid. Hiermee wordt voorkomen dat alle gemeenten zelf het wiel uitvinden en wordt versnelling aangebracht. De NAL is tevens opdrachtgever van deze studie.

#### ***Gemeente***

De gemeente is beheerder en eigenaar van de openbare ruimte en heeft daarom een belangrijke rol in het realiseren en reguleren van snellaadinfrastructuur. Door middel van vergunningen kan een gemeente initiatieven toetsen (op welstand en techniek) en daarmee zorgen dat snellaadinfrastructuur veilig en op de juiste manier wordt gerealiseerd. Daarnaast willen gemeenten vanuit onder andere duurzaamheids- en luchtkwaliteitsdoelstellingen elektrisch vervoer faciliteren en/of stimuleren door middel van laadinfrastructuur. Dit doen zij doorgaans in samenwerking met de markt, de gemeente is in dat geval opdrachtgever. In de realisatie heeft de gemeente de publieke taak om het verkeersbesluit te nemen en soms het inrichten van het parkeervak. Daarnaast heeft de gemeente de taak om in lijn met het Didam-arrest grond uit te geven.

### ***Charge Point Operator (CPO)***

Snellaadinfrastructuur wordt geplaatst en geëxploiteerd door de CPO. De CPO kan, als de gemeente dat niet is, de initiatiefnemer zijn. Daarnaast zorgt de CPO voor het locatieontwerp, vraagt hij de netaansluiting bij de netbeheerder aan en zorgt de CPO voor de benodigde vergunningen. De CPO heeft het (economisch) eigendom van de laadpaal en verdient deze terug door middel van de verkoop van stroom. De CPO is dus ook verantwoordelijk voor de instandhouding van de laadpaal en dienstverlening richting de EV-rijder. De CPO kan bij de realisatie en voor het beheer en onderhoud werken met een aannemer.

#### ***Netbeheerder***

De netbeheerder speelt een belangrijke rol omdat hij de netaansluiting voor de laadpaal realiseert, al dan niet met een aannemer. De netbeheerder verzorgt het kabeltracé van de locatie van de laadpaal naar het middenspanningsnet en moet daarom afspraken maken en vergunningen aanvragen bij de grondeigenaren. De netbeheerder is verantwoordelijk voor de instandhouding van de kabels tot aan de netaansluiting.

#### ***Aannemers en installateurs***

Zowel de gemeente, CPO als netbeheerder kan met een aannemer of installateur werken. Omdat zij in opdracht werken zijn zij niet als aparte stakeholder in de processchema's opgenomen.

#### ***Jurist***

Tot slot kan de jurist gemeenten helpen bij het juridisch onderbouwen van de inzet van instrumentarium om te sturen op snelladers en van het Didam-arrest om gemeenten houvast te bieden bij het uitbesteden van snelladers.

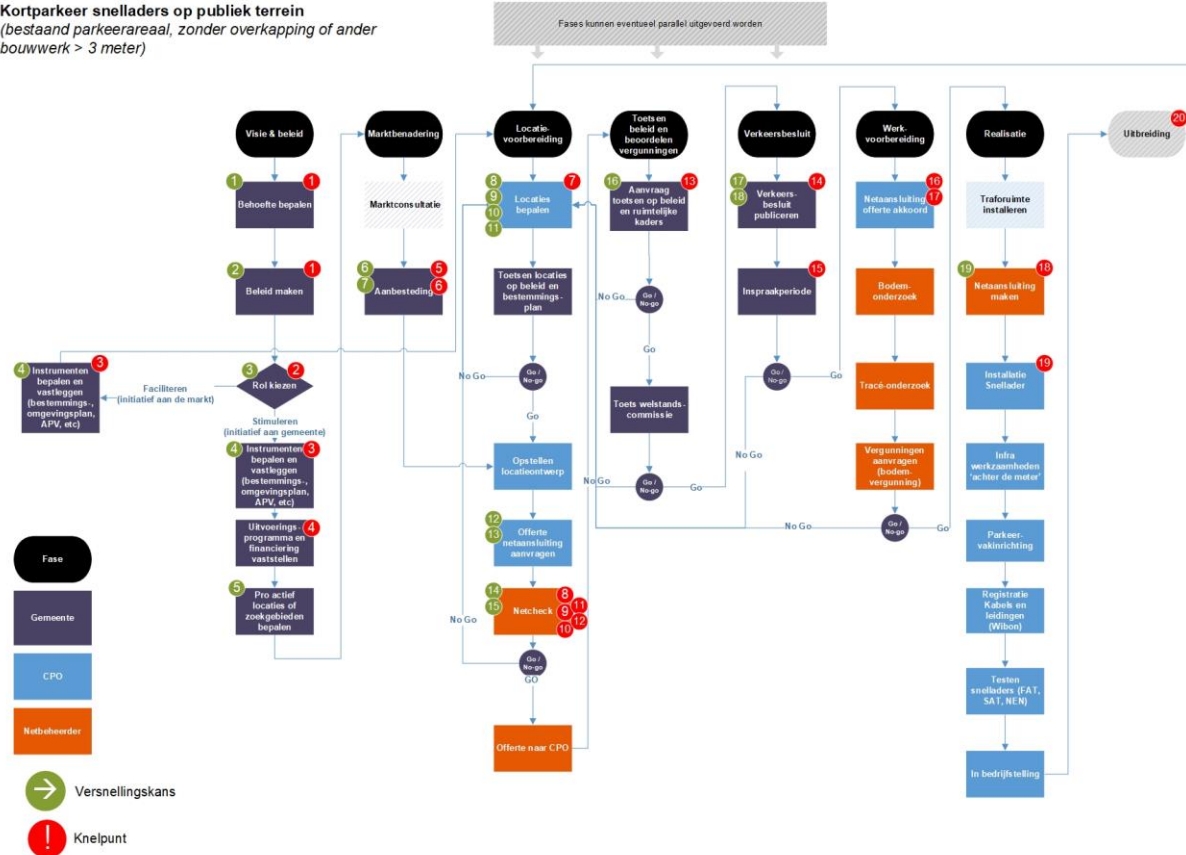
### 3. Processchema en versnellingskansen

In het schema hiernaast is het realisatieproces voor kortparkeer snelladers weergegeven met daarin de versnellingskansen en knelpunten (zie ook volgende pagina). In de bijlage zijn de versnellingskansen verder uitgewerkt in factsheets.

Het realisatieproces van snelladers start met het opstellen van visie en beleid. Dit betreft onder andere het bepalen van de behoefte als input voor het maken van beleid, het kiezen van de rol en het opstellen en vaststellen van een uitvoeringsprogramma met financiering.

Als het initiatief bij de gemeente ligt vindt marktbenadering plaats. Vervolgens vindt locatievoorbereiding plaats, waarbij de exacte locaties worden bepaald, de locaties worden getoetst op beleid en bestemmingsplan, locatieontwerpen worden uitgewerkt en een netcheck plaatsvindt. De aanvraag voor de realisatie van snelladers wordt vervolgens getoetst op beleid, ruimtelijke kaders en door de welstandscommissie. Daarna wordt het verkeersbesluit gepubliceerd en vindt de werkvoorbereiding plaats, voordat de snelladers daadwerkelijk worden gerealiseerd.

**Kortparkeer snelladers op publiek terrein**  
(bestaand parkeerareaal, zonder overkapping of ander bouwwerk > 3 meter)



### Knelpunten

In de tabel hiernaast volgt een overzicht van de knelpunten in de verschillende fasen van het realisatieproces van snelladers. De grootste knelpunten betreffen onvoldoende kennis en capaciteit bij gemeenten en onvoldoende netcapaciteit en netcongestie.

Door onvoldoende kennis en capaciteit bij gemeenten ontbreekt visie en beleid op gebied van snelladers en zijn gemeenten terughoudend in het behandelen van marktinitiatieven. Hierdoor worden initiatieven vanuit de markt onvoldoende benut. Daarnaast bestaat onduidelijkheid over de inzet van juridisch instrumentarium om snelladers te faciliteren en te kunnen sturen op de locatie van snelladers. De impact op de openbare ruimte wordt bij marktbenadering onvoldoende meegenomen worden waardoor bij realisatie onvoldoende aandacht is voor de veiligheid en uiterlijk van snellaadstations.

Bij de locatievoorbereiding vormen onvoldoende netcapaciteit en netcongestie op veel locaties grote knelpunten. Hierdoor kan op deze locaties niet in de behoeften van gebruikers worden voorzien en moet uitgeweken worden naar bijvoorbeeld minder kansrijke locaties. Aan de voorkant van het proces is onvoldoende inzicht in lokale netsituaties, waardoor de beschikbare netcapaciteit niet goed kan worden meegewogen bij de locatiebepaling.

Realisatiefase	#	Knelpunt
<b>Visie &amp; beleid</b>	1	Onvoldoende kennis en capaciteit bij gemeenten
	2	Visie en beleid ontbreekt bij veel gemeenten
	3	Onduidelijkheid over instrumentarium om te kunnen faciliteren en sturen
	4	Onduidelijkheid over mogelijkheid tot sturing op uiterlijk en vorm
<b>Marktbenadering</b>	5	Gemeenten zijn terughoudend in één-op-één uitvragen door Didam-arrest
	6	Impact op de openbare ruimte zoals veiligheid en uiterlijk van de stations wordt onvoldoende meegenomen
<b>Locatievoorbereiding</b>	7	Gemeenten hebben tekort aan capaciteit locatiebepaling
	8	Onvoldoende netcapaciteit
	9	Netcongestie
	10	Te weinig inzicht in lokale netsituatie
	11	Netaansluitingen zijn complex i.v.m. tracé naar onderstation
	12	Netbeheerder heeft tekort aan capaciteit nettoets
<b>Toetsen beleid</b>	13	Gemeenten hebben tekort aan capaciteit voor afhandelen bezwaren
<b>Verkeersbesluit</b>	14	Nieuwe locaties leveren ongewenste verkeersstromen op
	15	Gebrek aan draagvlak bij omwonenden kan leiden tot buitensporig veel vragen, bezwaren, onrust in de samenleving en politieke dynamiek
<b>Werkvoorbereiding</b>	16	Onduidelijkheid in de aanvraag zorgt voor veel vertraging bij de netbeheerder
	17	Onvoldoende zicht op voortgang netbeheerder waardoor plannen van werkzaamheden lastig is
<b>Realisatie</b>	18	Aannemer heeft tekort aan capaciteit voor realisatie netaansluiting
	19	Lange levertijd materiaal
<b>Uitbreiding</b>	20	Uitbreiding kan grote gevolgen hebben voor het net (nieuw kabeltracé)

## Versnellingskansen

In de tabel hiernaast volgt een overzicht van kansen om het realisatieproces van snelladers te versnellen. De meeste versnellingskansen bevinden zich in de fasen visie & beleid en locatievoorbereiding.

Prognoses opstellen voor inzicht in behoeften naar snelladers helpt in het vormen van visie en beleid. Om onvoldoende kennis en capaciteit bij gemeenten te ondervangen kan voorbereidend werk zoals het opstellen van (concept) visie en beleid door NAL-regio's worden uitgevoerd. De verantwoordelijkheid voor het vaststellen van de beleidsdocumenten blijft bij de gemeenten liggen.

Overheden kunnen snelladers faciliteren en sturen door te profiteren van vrijstellingen en gebruik te maken van instrumenten op verschillende schaalniveaus (rijk, provincie, gemeente). Voor de afweging van meest kansrijke locaties helpt het gemeenten om een afweegkader op te stellen, waarbij verschillende criteria tegen elkaar worden afgewogen.

Een concessiemodel versnelt het realisatieproces aanzienlijk ten opzichte van individuele aanvragen vanwege de schaalgrootte. Bijkomend voordeel is dat hierbij geen rekening gehouden hoeft te worden met het Didam-arrest. Om in te kunnen spelen op individuele aanvragen vanuit de markt helpt het echter om gemeenten houvast te bieden door het Didam-arrest juridisch te onderbouwen.

Bij de locatievoorbereiding richten de versnellingskansen zich op het bepalen van de beste locatie vanuit verschillende disciplines (o.a. verkeerskundig, stroomnet, landschap, ondergrond en kabels & leidingen en grondeigendom). Dit betreft onder andere het gebruik van plankaarten, proactief netaansluitingen aan te vragen, netchecks/Klic-meldingen uit te voeren en gelijktijdig adviseurs vanuit de verschillende disciplines aan tafel te brengen. Lokale energieopslag en gebruik helpt om de piekbelasting te verlagen en daarmee de druk op het stroomnet te verminderen. Andere versnellingskansen betreffen het gelijktijdig doorlopen en elimineren van verschillende processtappen zoals het bundelen van verkeersbesluiten.

Realisatiefase	#	Versnellingskansen
<b>Visie &amp; beleid</b>	1	Prognoses opstellen voor inzicht in de behoeften naar snelladers
	2	Opstellen van handvatten voor gemeenten om een visie te vormen
	3	Voorbereidend werk door NAL-regio's (en evt. uitbesteding aan adviesbureaus)
	4	Juridisch instrumentarium in kaart brengen om te profiteren van vrijstellingen en de realisatie te kunnen sturen
	5	Afwegingskader opstellen om op basis van verschillende criteria te komen tot kansrijke locaties
<b>Marktbenadering</b>	6	Uitbesteden van locaties in een concessie om te zorgen voor schaalgrootte en geen rekening te hoeven houden met Didam-arrest
	7	Juridisch onderbouwen van Didam-arrest om gemeenten houvast te bieden over mogelijke selectieprocedures
<b>Locatievoorbereiding</b>	8	Clusteren van locaties en taken (Wabo) om vergunningsproces eenmaal te doorlopen
	9	Gebruik van plankaarten om inzicht te krijgen in potentiële locaties en proactief netaansluitingen aan te vragen
	10	Vooraf netchecks uitvoeren door prognoses en beoogde locaties te bespreken met netbeheerders
	11	Gelijktijdig aan tafel brengen van stakeholders om de beste locatie te bepalen
	12	Klic-melding uitvoeren tijdens locatievoorbereiding om vroegtijdig inzicht te krijgen in beschikbare ruimte onder de grond
	13	Overdimensioneren netaansluiting om uitbreiding versneld mogelijk te maken
	14	Mijnaansluitingen.nl aanpassen om inzicht te krijgen in de status
	15	Lokale energieopslag en gebruik om piekbelasting te verlagen
<b>Toetsen beleid</b>	16	Minder bewerkingen bij afhandelen bezwaren door onnodige activiteiten te elimineren
<b>Verkeersbesluit</b>	17	Bundelen verkeersbesluiten voor meerdere locaties
	18	Verkeersbesluit uit het kritieke pad halen of niet meer doen
<b>Realisatie</b>	19	Werken in één arbeidsgang door één partij of door meerdere partijen

## 4. Prioriteiten en laaghangend fruit

Op basis van de impact en implementatietermijn kan prioriteit worden gegeven aan de versnellingskansen (zie tabel). Bij implementatietermijn is rekening gehouden met de moeite die nodig is om een versnellingskans in gang te zetten. Voor de verschillende versnellingskansen is aangegeven welke partij hoofdzakelijk verantwoordelijk is.














### Versnellingskansen met grote impact

De versnellingskansen met een grote impact liggen met name aan de voorkant van het realisatieproces bij visie en beleid en marktbenadering. De belangrijkste oorzaken hiervan zijn onvoldoende kennis, capaciteit en visie en beleid bij gemeenten.

De volgende kansen hebben de grootste impact:

- 4. Juridisch instrumentarium in kaart brengen
- 7. Juridisch onderbouwen van Didam-arrest
- 3. Voorbereidend werk door derden
- 15. Lokale energieopslag en gebruik

Verantwoordelijk:  Gemeente  CPO  Netbeheerder

Impact op realisatieproces	Implementatietermijn		
	Korte termijn (<6 maanden)	Middellange termijn (6 maanden – 2 jaar)	Lange termijn (> 2 jaar)
★★★★	 3. Voorbereidend werk door derden 4. Juridisch instrumentarium in kaart brengen 7. Juridisch onderbouwen van Didam-arrest		 15. Lokale energieopslag en gebruik
★★★☆☆	 1. Prognoses opstellen voor inzicht in de behoeften 2. Opstellen van handvatten voor gemeenten 23. In kaart brengen van de contracten met bijbehorende afspraken en looptijden	 6. Uitbesteden van locaties in een concessie 20. Voordeel genieten van snelladers op privaat terrein 21. Gronduitgifte door middel van aanbesteding 24. In de markt zetten als zero-emissie laadstation i.p.v. tankstation voor fossiele brandstof	 14. Mijnaansluitingen.nl aanpassen  22. Wijzigingen bestemmingsplan tegelijkertijd met andere wijzigingen doorvoeren
★★★☆☆	 8. Clusteren van locaties en taken (WABO*) om vergunningsproces eenmaal te doorlopen 9. Gebruik van plankaarten  11. Gelijktijdig aan tafel brengen van stakeholders 12. Clic-melding uitvoeren tijdens locatievoorbereiding	 5. Afwegingskader opstellen voor locatiebepaling  13. Overdimensioneren netaansluiting	
★★★☆☆	 10. Vooraf netchecks uitvoeren door prognoses en beoogde locaties te bespreken met netbeheerders	 16. Minder bewerkingen bij afhandelen bezwaren 17. Bundelen verkeersbesluiten voor meerdere locaties 18. Verkeersbesluit uit het kritieke pad halen of niet meer doen	 19. Werken in één arbeidsgang door één partij of door meerdere partijen

#### **4. Juridisch instrumentarium in kaart brengen**

Gemeenten zijn op dit moment onvoldoende hoogte van het inzetten van juridisch instrumentarium om te profiteren van vrijstellingen en te sturen op snelladers. Inzet van juridisch instrumentarium is mogelijk op verschillende schaalniveaus (rijk, provincie, gemeente). Op rijksniveau zijn snelladers bijvoorbeeld vrijgesteld van omgevingsvergunningsplicht voor bouwen en evt. strijdigheid met bestemmingsplannen. Op provinciaal niveau is standaardisatie mogelijk door ruimtelijke kaders vast te leggen voor snelladers. In de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) kunnen gemeenten eisen vastleggen voor publiek en privaat terrein. Hierdoor is het ook mogelijk om te sturen op snelladers op privaat terrein.

#### **7. Juridisch onderbouwen van Didam-arrest**

Het Didam-arrest staat het één-op-één verkopen van vastgoed niet toe als naar verwachting sprake is van meerdere potentiële gegadigden. Overheden moeten alle gegadigden gelijke kansen bieden. Door het Didam-arrest zijn gemeenten terughoudend in het één-op-één verstrekken van locaties. Het is daarom nodig om juridisch te onderbouwen welke selectieprocedures mogelijk zijn. Dit biedt gemeenten houvast bij het uitbesteden van locaties.

#### **3. Voorbereidend werk door derden**

Onvoldoende capaciteit en kennis bij gemeenten vormt een groot knelpunt bij het opstellen van visie en beleid. Verschillende werkzaamheden kunnen worden uitbesteed aan de NAL-regio's zoals het informeren over handvatten, het bepalen behoeften naar snelladers, het opstellen van concept visie en beleid, het bepalen van locaties en het opstellen van een concept aanbesteding of verkeersbesluit. De NAL-regio's kunnen het werk coördineren en bundelen en eventueel uitbesteden. De gemeenten blijven echter wel verantwoordelijk voor het vaststellen van visie en beleid, de locaties en het nemen van verkeersbesluiten en het verstrekken van vergunningen.

#### **15. Lokale energieopslag en gebruik**

Netcongestie vormt op veel locaties een knelpunt in de zoektocht naar nieuwe locaties voor snelladers. Een lokaal opslagsysteem kan de piekbelasting verlagen en daarmee voor een verlichting op het net zorgen. Verschillende opties zijn mogelijk waaronder loadbalancing, batterijen en lokale energieproductie.

#### **Stakeholders**

In het processchema is te zien dat de verantwoordelijkheid voor veel versnellingskansen bij gemeenten ligt. Dit geldt ook voor de drie versnellingskansen op korte termijn met de grootste impact op het realisatieproces. De verantwoordelijkheid voor het in kaart brengen van het juridisch instrumentarium, het juridisch onderbouwen van het Didam-arrest en voorbereidend werk liggen bij de gemeente. De NAL-regio's kunnen de gemeenten bij verschillende versnellingskansen helpen en hierin een coördinerende rol spelen.

De CPO kan op lange termijn de grootste impact behalen door het realiseren van lokale energieopslag en gebruik. Op korte termijn kan de CPO het realisatieproces versnellen door stakeholders gelijktijdig aan tafel te brengen tijdens de locatiebepaling en een Klic-melding uit te voeren tijdens de locatievoorbereiding. De netbeheerder kan het realisatieproces versnellen door inzicht te geven in de status van een aanvraag en de processtappen in [Mijnaansluitingen.nl](https://mijnaansluitingen.nl).

### **Versnellingskansen in gang gezet**

De NAL werkt op diverse niveaus aan de uitrol van snellaadinfrastructuur om altijd overal makkelijk en slim te kunnen laden. Zo zijn bijvoorbeeld verschillende concessies voor snelladen door NAL-regio's aanbesteedt of worden deze voorbereid, waarin de versnellingskansen reeds worden meegenomen. Daarnaast zijn in dit onderzoek de volgende versnellingskansen in beeld gekomen waar reeds in meer of mindere mate actie op is gezet:

- De NAL-regio's helpen gemeenten prognoses op te stellen en bieden handvatten. NAL Oost heeft bijvoorbeeld de aanpak Binnenstedelijk snelladen opgesteld die gemeenten helpt bij het inschatten van de laadbehoeften (versnellingskansen 1 en 2). NAL G4, MRA-e en Zuid-West hebben gezamenlijk snellaadprognoses op laten stellen.
- De NAL-Zuid, -Oost en NKL bereiden momenteel een aanvraag voor om het juridisch instrumentarium in beeld te brengen (versnellingskans 4). Hierbij ligt de focus op het gemeentelijk instrumentarium, maar zijn er tevens acties mogelijk op Rijks- en provinciaalniveau.
- Concessies voor binnenstedelijke snelladers worden in verschillende regio's (zoals G4, MRA-e, NAL-Oost) op de markt gezet (versnellingskans 6).
- In opdracht van NAL-Oost werkt een advocatenkantoor de juridische onderbouwing voor het Didam-arrest uit (versnellingskans 7).
- Bestaande snelladers worden door gemeenten op plankaarten gezet (versnellingskans 9).
- Verschillende gemeenten bundelen reeds verkeersbesluiten vanuit de ervaringen met reguliere laadinfrastructuur (versnellingskans 17).

# Bijlage A: Processchema's

Voor de verschillende scenario's zijn de schema's voor het realisatieproces van snelladers verder uitgewerkt. De verschillen ten opzichte van het realisatieproces van kortparkeren op publiek terrein (scenario) zijn hierin benadrukt.



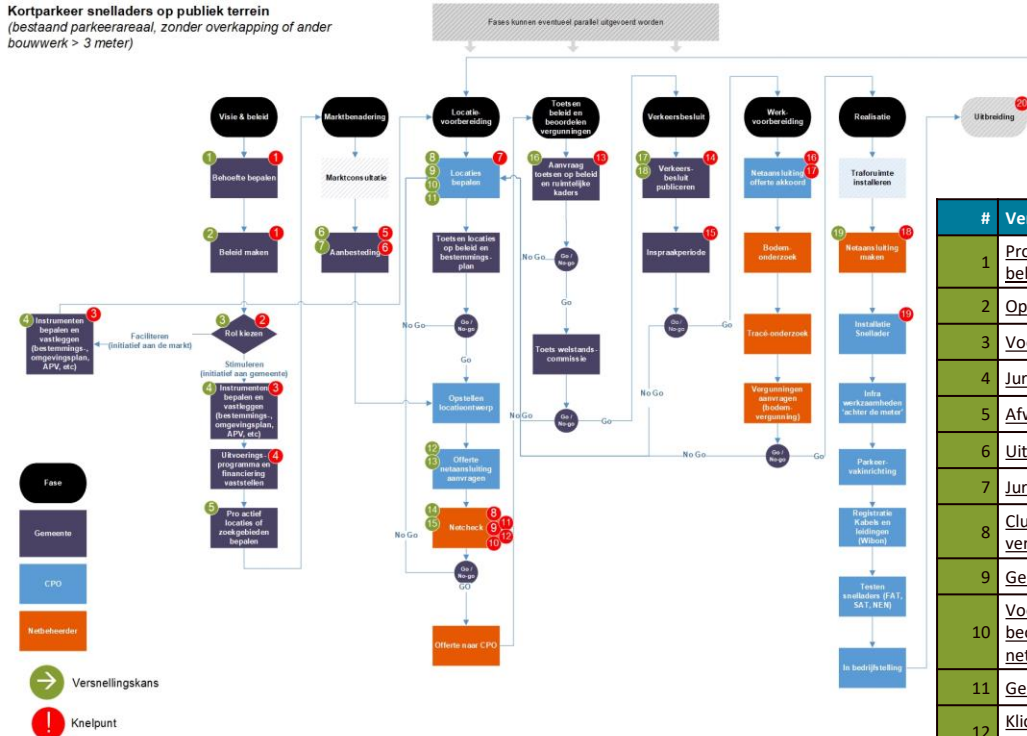
# Kortparkeren - Publiek

## Kortparkeer snellader

- 50 – 150 kW
- In de openbare ruimte
- Bij bestaand parkeerareal
- Zonder overkapping of ander bouwwerk > 3 meter



**Parkeer snelladers op publiek terrein**  
(bestaand parkeerareaal, zonder overkapping of ander  
bouwwerk > 3 meter)



#	Versnellingskans
1	Prognoses opstellen voor inzicht in de behoeften
2	Opstellen van handvatten voor gemeenten
3	Vorbereidend werk door derden
4	Juridisch instrumentarium in kaart brengen
5	Afwegingskader opstellen voor locatiebepaling
6	Uitbesteden van locaties in een concessie
7	Juridisch onderbouwen van Didam-arrest
8	Clusteren van locaties en taken (Wabo) om vergunningproces eenmaal te doorlopen
9	Gebruik van plankaarten
10	Vooraf netchecks uitvoeren door prognoses en beoogde locaties te bespreken met netbeheerders
11	Gelijktijdig aan tafel brengen van stakeholders
12	Klic-melding uitvoeren tijdens locatievoorbereiding
13	Overdimensioneren netaansluiting
14	Mijnaansluitingen.nl aanpassen
15	Lokale energieopslag en gebruik
16	Minder bewerkingen bij afhandelen bezwaren
17	Bundelen verkeersbesluiten voor meerdere locaties
18	Verkeersbesluit uit het kritieke pad halen of niet meer doen
19	Werken in één arbeidsgang door één partij of door meerdere partijen

#	Knepunt
1	Onvoldoende kennis en capaciteit bij gemeenten
2	Visie en beleid ontbreekt bij veel gemeenten
3	Onduidelijkheid over instrumentarium om te kunnen faciliteren en sturen
4	Onduidelijkheid over mogelijkheid tot sturing op uiterlijk en vorm
5	Gemeenten zijn terughoudend in één-op-één uitvragen door Didam-arrest
6	Impact op de openbare ruimte zoals veiligheid en uiterlijk van de stations wordt onvoldoende meegenomen
7	Gemeenten hebben tekort aan capaciteit locatiebepaling
8	Onvoldoende netcapaciteit
9	Netcongestie
10	Te weinig inzicht in lokale netsituatie
11	Netaansluitingen zijn complex i.v.m. tracé naar onderstation
12	Netbeheerder heeft tekort aan capaciteit nettoets
13	Gemeenten hebben tekort aan capaciteit voor afhandelen bezwaren
14	Nieuwe locaties leveren ongewenste verkeersstromen op
15	Gebrek aan draagvlak bij omwonenden kan leiden tot buitensporig veel vragen, bezwaren, onrust in de samenleving en politieke dynamiek
16	Onduidelijkheid in de aanvraag zorgt voor veel vertraging bij de netbeheerder
17	Onvoldoende zicht op voortgang netbeheerder waardoor plannen van werkzaamheden lastig is
18	Aannemer heeft tekort aan capaciteit voor realisatie netaansluiting
19	Lange levertijd materiaal
20	Uitbreiding kan grote gevolgen hebben voor het net (nieuw kabeltracé)

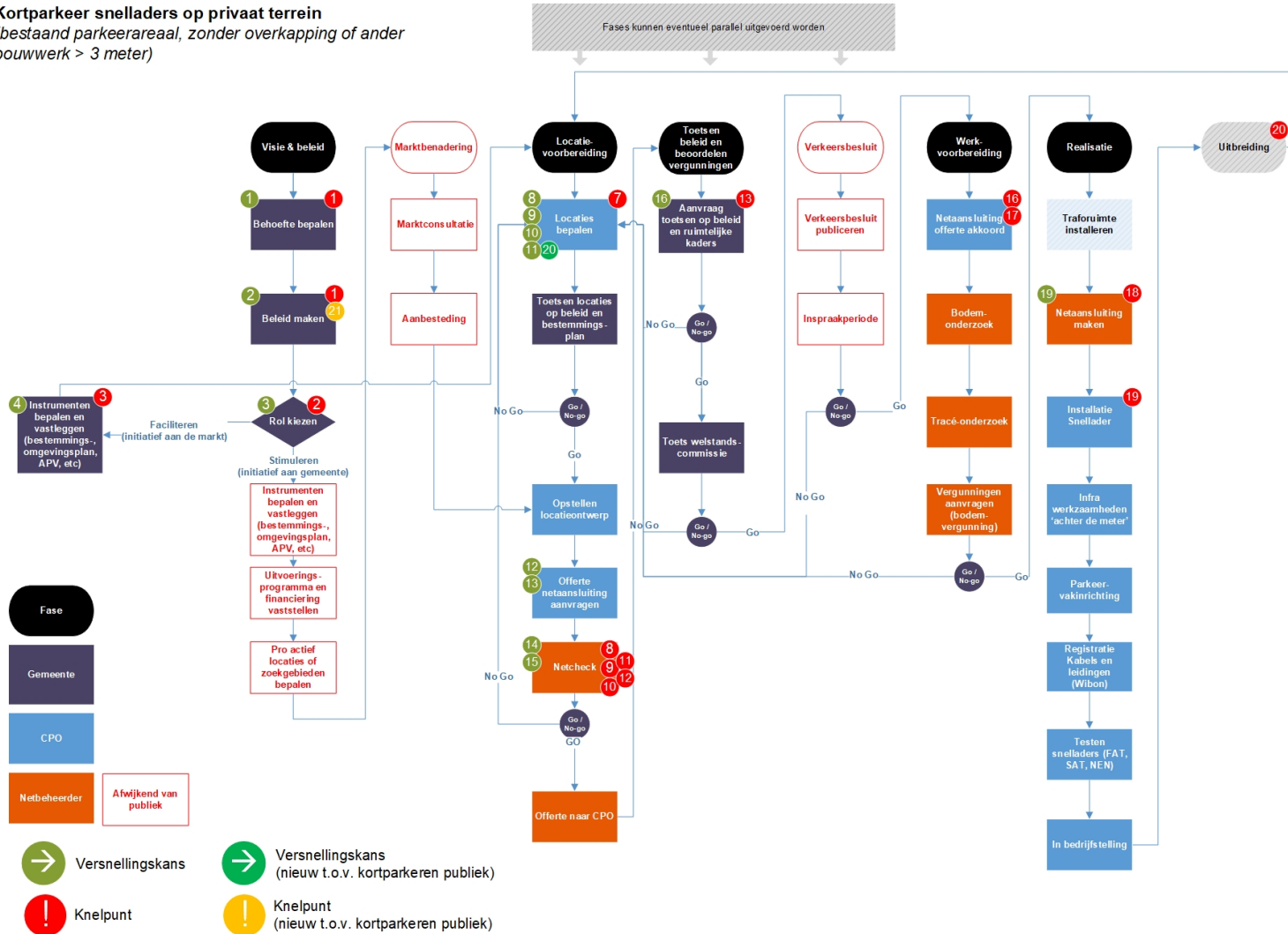
# Kortparkeren - Privaat

## Kortparkeer snellader

- 50 – 150 kW
- Op privaat terrein
- Bij bestaand parkeerareal
- Zonder overkapping of ander bouwwerk > 3 meter



**Kortparkeer snelladers op priva't terrein**  
(bestaand parkeerareaal, zonder overkapping of ander  
bouwwerk > 3 meter)



**Kortparkeer snelladers – Priva't**

Bij private kortparkeer snelladers betreft het snelladers met een vermogen van 50-150 kW op het parkeerareaal van een private organisatie (bijvoorbeeld een bouwmarkt).

In het realisatieproces van kortparkeer snelladers op priva't terrein ligt het initiatief voor het realiseren van de snelladers bij de markt. Het is daarom niet nodig de markt te benaderen. Omdat het gaat om snelladers op priva't terrein is het maken van een verkeersbesluit niet nodig.

#	Versnellingskans
20	<u>Voordeel genieten van snelladers op priva't terrein</u>

#	Knelpunt
21	Weinig grip op (mede)gebruik (semi-) priva't terrein



# Doorrijd - Gronduitgifte

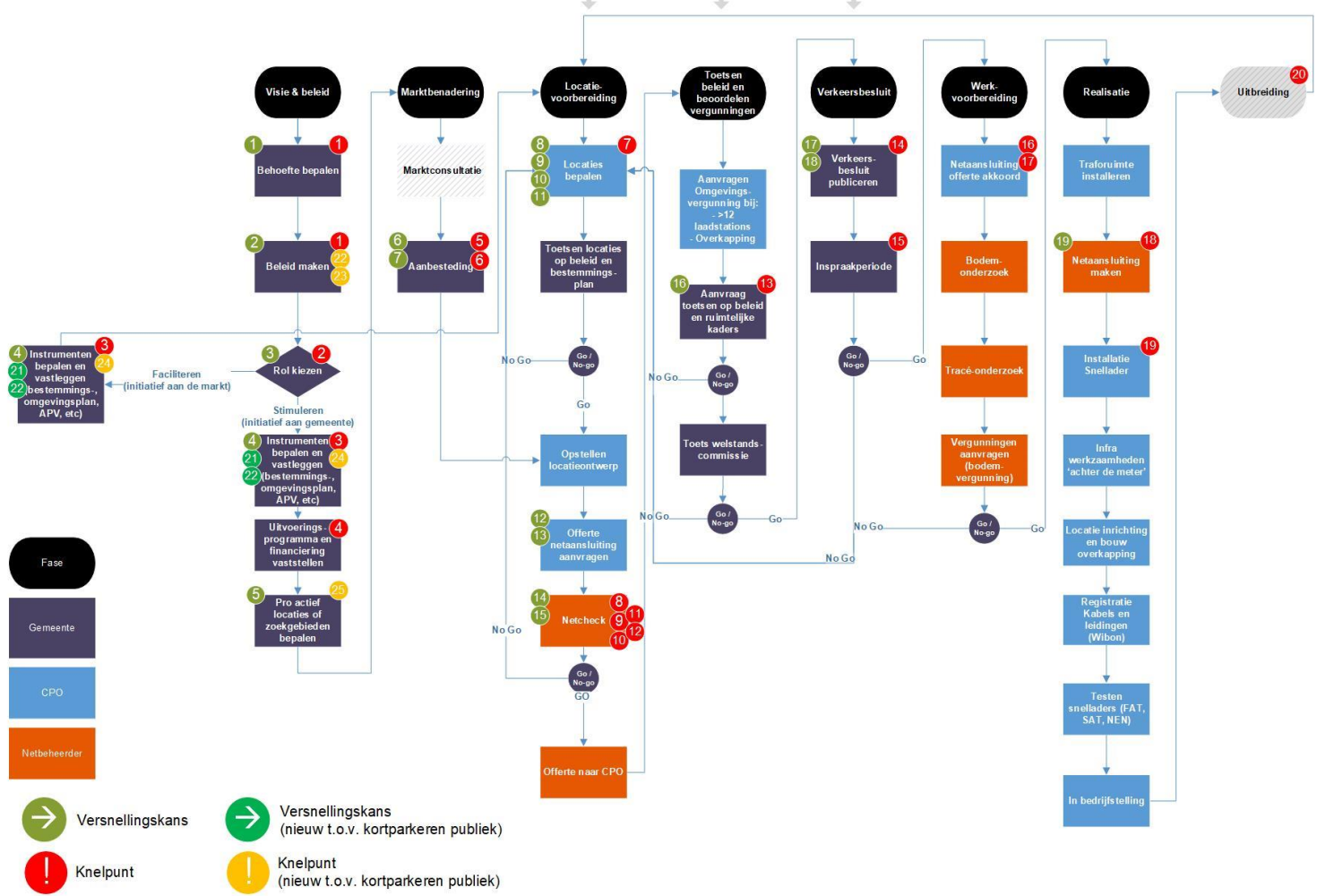
## Snellaadstation met doorrijdopstelling

- > 150 kW
- Op publieke grond zonder infrastructuur
- Met overkapping of ander bouwwerk > 3 meter



Transit-stations/doorrijdstations  
(nieuw uitgegeven locatie evt. met overkapping)

Fases kunnen eventueel parallel uitgevoerd worden



Doorrijdstations – Gronduitgifte

Snelladers op doorrijdstations hebben doorgaans een vermogen van 150 kW of hoger vanwege het primaire doel om op te laden.

Het realisatieproces van snelladers op doorrijdstations is doorgaans complexer dan kort parkeer snelladers vanwege de ruimtelijke inpasbaarheid en langlopende huur-/concessieovereenkomsten.

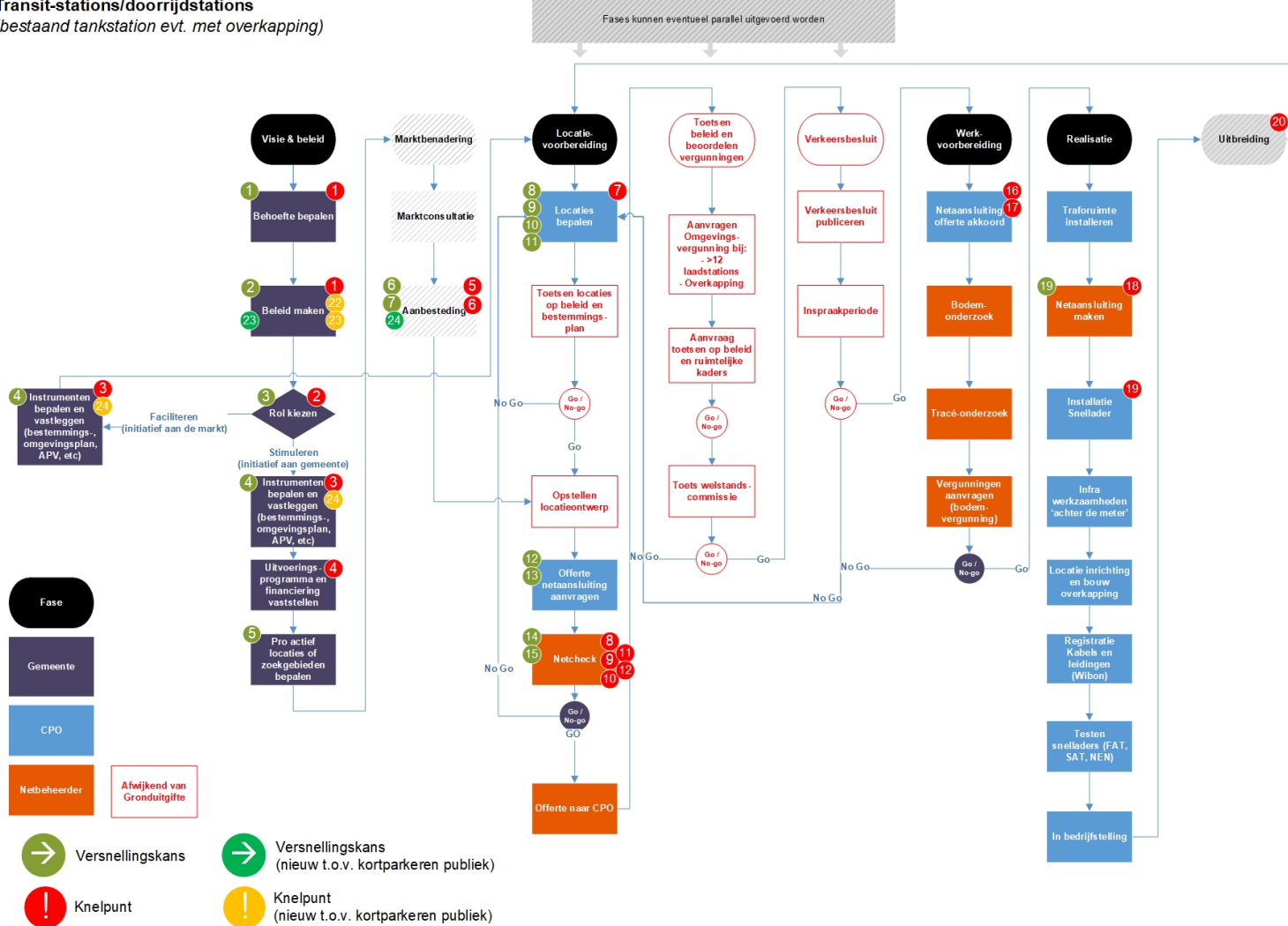
#	Versnellingskans
21	Gronduitgifte door middel van aanbesteding
22	Wijzigingen bestemmingsplan tegelijkertijd met andere wijzigingen doorvoeren

#	Knelpunt
22	Grondeigendom tankstations is versnipperd, o.a. bij Provincie en Rijk
23	Langlopende concessie afspraken
24	Geen inzicht in looptijden en contracten tankstations
25	Ruimte voor doorrijd-locaties is zeer schaars

# Doorrijd – Transitie Tankstation



# Transit-stations/doorrijdstations (bestaand tankstation evt. met overkapping)



**Doorrijdstations – Transitie**  
Bij de transitie van tankstations kan sprake zijn van een hybride situatie met zowel fossiele brandstof als snelladers of een volledige transitie naar snelladers.

De transitie van tankstations tot snellaadstations is doorgaans complex vanwege langlopende huur-/concessieovereenkomsten. Besluitvorming over strategievorming en uitvoeringsbeleid is nodig op politiek niveau, voordat de transitie van tankstations kan plaatsvinden.

#	Versnellingskans
23	In kaart brengen van de contracten met bijbehorende afspraken en looptijden
24	In de markt zetten als zero-emissie laadstation i.p.v. tankstation voor fossiele brandstof

#	Knelpunt
22	Grondeigendom tankstations is versnipperd, o.a. bij Provincie en Rijk
23	Langlopende concessie afspraken
24	Geen inzicht in looptijden en contracten tankstations



# Bijlage B: Factsheets versnellingskansen

De versnellingskansen zijn verder uitgewerkt in factsheets.

De leeswijzer op de volgende pagina geeft een toelichting op de opbouw van de factsheet.

Terug naar processchema

**Versnellingskans**  
Naam van de versnellingskans. Het nummer is terug te vinden in de proceskaarten.

**Fase**  
Fase in het realisatieproces waarbinnen de versnellingskans geldt.

## 1. Prognose opstellen voor inzicht in de behoeften

### Beschrijving

Niet iedere gemeente brengt de (huidige en toekomstige) vraag naar snelladers in kaart. Het onderzoeken van de behoeften naar snelladers is echter een belangrijke eerste stap in het realisatieproces in de keuze voor een geschikte aanpak, het opstellen van beleid en om netbeheerders vroegtijdig inzicht te geven in de benodigde netcapaciteit en wijzigingen aan bestemmingsplannen.

### Aanpak

Het voornemen is om landelijke prognoses voor elektrisch vervoer en specifiek voor snelladers op te stellen. Gemeenten hebben de rol om de openbare ruimte te beheren. Daarbij hebben gemeenten een rol in de realisatie van laadinfrastructuur, los van regulier laden of snelladers en los van de doelgroepen die daarmee bediend worden. Het helpt gemeenten om zelfstandig prognoses op te stellen om snelladers te realiseren voor alle doelgroepen in de publieke ruimte. Door de behoefte te onderzoeken kan dit ruimtelijk worden vertaald naar verschillende type locaties.

De behoefte naar snelladers vormt tevens belangrijke input voor het opstellen van visie en beleid. De gemeente weet op deze manier hoeveel vraag er is, op welk moment in de tijd en hoe de ruimtelijke spreiding van deze vraag binnen de gemeente is. Op basis hiervan kan de gemeente kiezen voor een gerichte aanpak en bepalen hoe zij dit in de markt zetten.



**Scenario's**  
De scenario's waarop de versnellingskans van toepassing is.

**Impact op realisatieproces**  
Impact op het versnellen van het realisatieproces van snelladers.

★★★★★ Kleine bijdrage  
★★★★★ Grote bijdrage

**Implementatie**  
Termijn waarop de versnellingskans geïmplementeerd kan worden.  
Korte termijn: < 6 maanden  
Middellang: 6 maanden-2 jaar  
Lange termijn: > 2 jaar

**Beschrijving en aanpak**  
Beschrijving van de versnellingskans en mogelijkheden om de aanpak te versnellen.

**Betrokken stakeholders**  
Stakeholders met een rol bij de betreffende versnellingskans.

**Bijdrage aan knelpunten**  
Knelpunten die met de versnellingskans worden verkleind/opgelost.



# 1. Prognose opstellen voor inzicht in de behoeften

## Beschrijving

Niet iedere gemeente brengt de (huidige en toekomstige) vraag naar snelladers in kaart. Het onderzoeken van de behoeften naar snelladers is echter een belangrijke eerste stap in het realisatieproces in de keuze voor een geschikte aanpak, het opstellen van beleid en om netbeheerders vroegtijdig inzicht te geven in de benodigde netcapaciteit en wijzigingen aan bestemmingsplannen.





## Aanpak

Het voornemen is om landelijke prognoses voor elektrisch vervoer en specifiek voor snelladers op te stellen. Gemeenten hebben de rol om de openbare ruimte te beheren. Daarbij hebben gemeenten een rol in de realisatie van laadinfrastructuur, los van regulier laden of snelladen en los van de doelgroepen die daarmee bediend worden. Het helpt gemeenten om zelfstandig prognoses op te stellen om snelladers te realiseren voor alle doelgroepen in de publieke ruimte. Door de behoefte te onderzoeken kan dit ruimtelijk worden vertaald naar verschillende type locaties.

De behoefte naar snelladers vormt tevens belangrijke input voor het opstellen van visie en beleid. De gemeente weet op deze manier hoeveel vraag er is, op welk moment in de tijd en hoe de ruimtelijke spreiding van deze vraag binnen de gemeente is. Op basis hiervan kan de gemeente kiezen voor een gerichte aanpak en bepalen hoe zij dit in de markt zetten.

Fase: Visie en beleid

### Scenario's

-  Kortparkeren – publiek
-  Kortparkeren – privaat
-  Doorrijd – gronduitgifte
-  Doorrijd – transitie tankstation

### Impact op realisatieproces



### Implementatie

Korte termijn

### Betrokken stakeholders

- Gemeenten
- NAL-regio's
- Netbeheerders

### Bijdrage aan knelpunten:

- Visie en beleid ontbreekt bij veel gemeenten



## 2. Opstellen van handvatten voor gemeenten

### Beschrijving

Gemeenten hebben vaak reeds een visie voor het realiseren van reguliere laadpalen (AC). Een visie op snelladers ontbreekt echter nog. Hierdoor hebben gemeenten onvoldoende handvatten om in te spelen op de vraag naar snelladers en weten niet hoe zij moeten handelen bij actieve benadering door CPO's om snelladers te realiseren. Daarnaast zorgt beperkte capaciteit, en gerelateerd daaraan urgentie, dat er geen visie opgesteld wordt. Beleidsmedewerkers van kleine gemeenten zijn vaak verantwoordelijk voor meerdere dossiers en hebben dan vaak onvoldoende personeelscapaciteit voor het opstellen van visie en beleid. Een keuze voor gerichte visie en beleidsaanpak op basis van de vraag naar snelladers helpt om gemeenten handvatten te geven. Gemeenten spelen dan in op de huidige en toekomstige vraag en kunnen bepalen in hoeverre aanvragen voldoen aan hun visie en beleid.

### Aanpak

Gemeenten zijn zelf verantwoordelijk om een visie op snelladers op te stellen. Handvatten kunnen ervoor zorgen dat gemeenten met kleinere inspanning een visie op snelladers kunnen opstellen. Opgemerkt moet worden dat gemeenten daarnaast capaciteit beschikbaar moeten stellen voor interne afstemming en besluitvorming.

In deze handvatten zijn bepaalde keuzes reeds gemaakt en ligt de focus op (een beperkt aantal) afwegingen voor verschillende beleidskeuzes. De focus van gemeenten richt zich dan ook op deze afwegingen, waardoor minder personeelscapaciteit van de beleidsmedewerkers wordt gevraagd. Bijkomend voordeel is dat visie en beleid op een eenduidigere manier wordt vastgelegd. Dit maakt het voor initiatiefnemers gemakkelijker om hierop in te spelen.

Deze formats zijn reeds beschikbaar voor het formuleren van visie en beleid voor regulier laden in de openbare ruimte, zoals de handreiking visie en beleid, formats om eenvoudig visie en beleid op te stellen en binnen aanpak Binnenstedelijk snellader Oost. De handreiking gaat in op de ambitie, rolverdeling, publiek/private samenstelling, uitvoeringsmodellen, plaatsingsbeleid, verkeersbesluit en techniek. Gemeenten die reeds een laadvisie hebben opgesteld, kunnen snelladen meenemen in de tweejaarlijkse herijking.

De betreffende NAL-regio kan door middel van de inzet van een consultant of vliegende brigade gemeenten informeren over de beschikbare handvatten om het proces te versnellen. De NAL en het NKL kunnen daarnaast een verdere specificatie voor snelladen openstellen die gemeenten helpt om ook voor snelladers adequaat beleid op te stellen.

Fase: Visie en beleid

### Scenario's

- Kortparkeren – publiek
- Kortparkeren – privaat
- Doorrijd – gronduitgifte
- Doorrijd – transitie tankstation

### Impact op realisatieproces



### Implementatie

Korte termijn

### Betrokken stakeholders

- Gemeenten
- NAL
- NKL

### Bijdrage aan knelpunten:

- Onvoldoende kennis en capaciteit bij gemeenten
- Visie en beleid ontbreekt bij veel gemeenten
- Onduidelijkheid over instrumentarium om te kunnen faciliteren en sturen
- Onduidelijkheid over mogelijkheid tot sturing op uiterlijk en vorm



## 3. Voorbereidend werk door derden

### Beschrijving

Bij verschillende gemeenten is onvoldoende capaciteit voor het realiseren van snelladers, o.a. voor het opstellen van visie en beleid. Het bundelen en uitbesteden van werk van verschillende gemeenten kan helpen om alsnog te komen tot visie en beleid voor snelladers. Dit werk kan worden voorbereid of uitbesteed aan de NAL-regio. Zij kunnen het werk vervolgens ook weer uitbesteden, maar kunnen hier een coördinerende rol in spelen. De verantwoordelijkheid voor het vaststellen van visie en beleid en akkoord geven op locaties, het nemen van verkeersbesluiten en het verstrekken van vergunningen blijft bij gemeente liggen. Op die manier behouden gemeenten voldoende grip op hun eigen beleid.

### Aanpak

De volgende werkzaamheden kunnen worden uitbesteed aan de NAL-regio en/of adviesbureau:

- Informeren gemeenten over beschikbare handvatten en stimuleren om hiervan gebruik te maken (versnellingskans 2);
- Bepalen van behoeften naar snelladers (versnellingskans 1);
- Opstellen concept beleid;
- Bepalen locaties en opstellen concept uitvoeringsprogramma;
- Locatieselectie (versnellingskans 9);
- Opstellen (concept) aanbesteding, evt. in regionaal verband (versnellingskans 6);
- Opstellen concept verkeersbesluit.

Fase: Visie en beleid

#### Scenario's

- Kortparkeren – publiek
- Kortparkeren – privaat
- Doorrijd – gronduitgifte
- Doorrijd – transitie tankstation

#### Impact op realisatieproces



#### Implementatie

Korte termijn

#### Betrokken stakeholders

- Gemeenten
- NAL-regio's

#### Bijdrage aan knelpunten:

- Onvoldoende kennis en capaciteit bij gemeenten
- Visie en beleid ontbreekt bij veel gemeenten



## 4. Juridisch instrumentarium in kaart brengen

### Beschrijving

Op dit moment bestaat onduidelijkheid over mogelijk in te zetten instrumentarium. Hierdoor zijn gemeenten onvoldoende op de hoogte van de inzet van juridische middelen. De inzet van deze middelen kan dienen ter ondersteuning bij de keuze voor een bepaalde rol (initiatief aan de markt/bij de gemeente).

### Aanpak

Door uniform gebruik te maken van vrijstellingen is in niet alle gevallen instrumentarium nodig bij de realisatie van snelladers. Het is daarnaast belangrijk inzicht te verkrijgen in het juridische instrumentarium om te sturen op snelladers. Deze instrumenten kunnen op verschillende schaalniveaus worden ingezet:

- Rijk: Een bouwwerk ten behoeve van een openbare voorziening voor het opladen van accu's van voertuigen zijn reeds vrijgesteld van omgevingsvergunningsplicht voor bouwen en eventuele strijdigheid met bestemmingsplannen (art. 2.18.b Bijlage II Bor). Deze vrijstelling geldt straks ook onder de Omgevingswet (art. 2.27 Bbl).
- Provincies kunnen zorgen voor standaardisatie door ruimtelijke kaders vast te leggen voor snelladers. Provincies kunnen er ook bewust voor kiezen om geen kaders te stellen en vrijheid ('maatwerk') te geven aan gemeenten om zelf kaders te ontwikkelen.
- Gemeenten kunnen in de Algemene Plaatselijke Verordening (APV), of straks onder de Omgevingswet in het Omgevingsplan, aanvullende welstand-eisen opnemen over snelladers. Dit betreft onder andere eisen met betrekking tot de locaties van de snelladers en uiterlijke kenmerken. De eisen in de APV gelden in het algemeen op publiek en privaat terrein, waardoor ook sturing mogelijk is op privaat terrein.

Fase: Visie en beleid

### Scenario's

- Kortparkeren – publiek
- Kortparkeren – privaat
- Doorrijd – gronduitgifte
- Doorrijd – transitie tankstation

### Impact op realisatieproces



### Implementatie

Korte termijn

### Betrokken stakeholders

- Gemeenten
- NAL-regio's

### Bijdrage aan knelpunten:

- Onduidelijkheid over instrumentarium om te kunnen faciliteren en sturen



## 5. Afwegingskader opstellen voor locatiebepaling

### Beschrijving

Op basis van de behoeften en de ruimtelijke spreiding worden strategische locaties bepaald. Dit betreffen nu vaak zoekgebieden. Het is hierbij vaak nog onduidelijk welke exacte locaties het meest kansrijk zijn. Een afwegingskader waarin deze verschillende aspecten tegen elkaar worden afgewogen helpt gemeenten om locaties aan te wijzen voor de realisatie van snelladers.

### Aanpak

In het afwegingskader is het voor gemeenten belangrijk dat verschillende aspecten tegen elkaar worden afgewogen, zodat zij op basis van de kenmerken van gebieden tot een selectie van meest kansrijke locaties kunnen komen. Het is belangrijk om in ieder geval de volgende aspecten in de afweging mee te nemen:

- Behoeften naar snelladers;
- Ruimtelijke impact;
- Technische haalbaarheid en beschikbare netcapaciteit;
- Benodigde vergunningen en bestemmingsplanwijzigingen;
- Verkeersaanvullend effect.

Fase: Visie en beleid

### Scenario's

- Kortparkeren – publiek
- Kortparkeren – privaat
- Doorrijd – gronduitgifte
- Doorrijd – transitie tankstation

### Impact op realisatieproces



### Implementatie

Middellange termijn

### Betrokken stakeholders

- Gemeenten
- NAL-regio's
- CPO's
- Netbeheerders

### Bijdrage aan knelpunten:

- Visie en beleid ontbreekt bij veel gemeenten.
- Impact op openbare ruimte wordt onvoldoende meegenomen door concessie-verlener.
- Onvoldoende netcapaciteit
- Netaansluitingen zijn complex i.v.m. tracé naar onderstation.



## 6. Uitbesteden van locaties in een concessie

### Beschrijving

Gemeenten hebben verschillende mogelijkheden om snelladers te realiseren: werken volgens een vergunningsmodel, een concessiemodel of een opdrachtmodel. Een concessiemodel biedt gemeenten de mogelijkheid om invloed uit te oefenen op onder andere aantallen laadpalen, locatie en laadtarief, terwijl het ondernemersrisico bij de CPO blijft liggen<sup>1</sup>.

Het uitbesteden van locaties in een concessie versnelt het realisatieproces ten opzichte van individuele uitvragen. Dit komt met name door de schaalgrootte en de mogelijkheid tot opschaling. Bij het uitvragen van een concessie hoeft bovendien geen rekening te worden gehouden met de uitspraken in het Didam-arrest, omdat alle (potentiële) gegadigden hierop kunnen inschrijven.

### Aanpak





In de concessie zijn afspraken vastgelegd om de contractrisico's te beheersen. Duidelijkheid en uniformiteit in de concessie leiden tot een kortere behandeltijd en een verminderde kans op fouten in de uitvoering<sup>1</sup>. Dit komt een snelle uitvoering ten goede en versnelt de doorlooptijd van de verschillende fasen in het realisatieproces.

De realisatie van de netaansluiting vergt een forse investering, die niet altijd (volledig) binnen de looptijd van de concessie kan worden terugverdiend. Dit terwijl de netaansluiting nog wel een waarde vertegenwoordigt aan het einde van de concessie termijn. Door een restwaardevergoeding op te nemen in het contract, hoeft de concessiehouder de netaansluiting niet volledig af te schrijven en verbetert de business case. Bij een volgende aanbesteding kan de volgende concessiehouder de netaansluiting tegen de restwaarde overnemen.

<sup>1</sup> [https://www.mra-e.nl/wp-content/uploads/2021/12/Versnellingsgids\\_werkgroep-Versnellen-proces\\_december-2021.pdf](https://www.mra-e.nl/wp-content/uploads/2021/12/Versnellingsgids_werkgroep-Versnellen-proces_december-2021.pdf)

Fase: Marktbenadering

#### Scenario's

-  Kortparkeren – publiek
-  Kortparkeren – privaat
-  Doorrijd – gronduitgifte
-  Doorrijd – transitie tankstation

#### Impact op realisatieproces



#### Implementatie

Middellange termijn

#### Betrokken stakeholders

- Gemeenten

#### Bijdrage aan knelpunten:

- Gemeenten zijn terughoudend in 1-op-1-uitvragen vanwege Didam-arrest.





## 7. Juridisch onderbouwen van Didam-arrest

### Beschrijving

Eind 2021 heeft de Hoge Raad het Didam-arrest uitgesproken. Dit staat het één-op-één verkopen van vastgoed in de weg, als er (naar verwachting) meerdere (potentiële) gegadigden zijn<sup>1</sup>. Overheden moeten alle gegadigden dus gelijke kansen bieden als er meerdere (potentiële) gegadigden zijn. Voor initiatiefnemers is het hierdoor lastiger om goede locaties aan te dragen en te verkrijgen, voordat een tender op handen is.

Gemeenten weten niet goed hoe om te gaan met het Didam-arrest. Gemeenten zijn hierdoor terughoudend in het één-op-één verstrekken van locaties. Er zijn echter verschillende opties om de selectieprocedure transparant te maken. Voor gemeenten is het belangrijk om inzicht te krijgen in deze verschillende opties.

### Aanpak

Het is nodig juridisch te onderbouwen welke selectieprocedures mogelijk zijn rekening houdend met de uitspraken van het Didam-arrest. Dit helpt om gemeenten houvast te bieden bij het uitbesteden van de locaties en initiatiefnemers om deze snelladers te realiseren.

In opdracht van RVO wordt deze juridische onderbouwing en helderheid met betrekking tot het Didam-arrest verder uitgewerkt. De resultaten hiervan worden gedeeld met de verschillende NAL-regio's.

<sup>1</sup> <https://www.gebiedsontwikkeling.nu/artikelen/dit-is-wat-het-didam-arrest-betekent-voor-de-praktijk-van-gebiedsontwikkeling/>

Fase: Marktbenadering

### Scenario's

- Kortparkeren – publiek
- Kortparkeren – privaat
- Doorrijd – gronduitgifte
- Doorrijd – transitie tankstation

### Impact op realisatieproces



### Implementatie

Korte termijn

### Betrokken stakeholders

- Gemeenten
- NAL-regio's
- Juristen

### Bijdrage aan knelpunten:

- Gemeenten zijn terughoudend in 1-op-1-uitvragen vanwege Didam-arrest.



## 8. Clusteren van locaties en taken (Wabo\*) om vergunningsproces eenmaal te doorlopen

### Beschrijving

Gemeenten en CPO's bepalen de locaties van snelladers in de eerste fase van het realisatieproces (visie en beleid). CPO's hebben goed inzicht in rendabele locaties waarmee locaties die niet of nauwelijks worden gebruikt worden voorkomen. Na de marktbenadering vindt de locatievoorbereiding plaats. Tijdens deze fasen en de verschillende vervolgfases van het realisatieproces worden verschillende stappen doorlopen voor de daadwerkelijke realisatie, waaronder ook het aanvragen van de benodigde vergunningen. Deze stappen vinden plaats per locatie. Voor het versnellen van het realisatieproces kunnen deze stappen voor verschillende locaties tegelijkertijd worden doorlopen.

### Aanpak

Voor deze opgave wordt de complexiteit niet bepaald door een enkel deelproject, maar juist de som van het geheel: hoe alle losse snelladers samen als één geheel beschouwd kunnen worden en kan worden gestuurd op 'waar wel en waar niet'. Dit kan door middel van vergunningenmanagement, specifiek door:

- Clusteren (op verschillende manieren mogelijk. Zoals "eerst het laaghangend fruit", maar kan ook op regio of fasering in de tijd, of onderscheid tussen bijvoorbeeld nieuwbouw en verbouw);
- Standaardiseren, waaronder:
  - Ontwerp-afspraken (m.b.t. bestemmingsplan, dimensies, werkwijze);
  - Format vergunningsinventarisatie;
  - Format vergunningsaanvraag;
  - Format issuelog.

Dit type vergunningsmanagement kan toegepast worden aan de kant van de initiatiefnemer, maar kan ook input zijn voor een gemeente om te verankeren in beleid (zoals een Raadsbesluit en/of APV). Daar waar een beoogde installatie inpasbaar is op basis van het vigerende bestemmingsplan (en eventueel inpasbaar is binnen de milieuvergunning van een bestaande inrichting), en tevens vrijgesteld is van (omgevings-)vergunningsplicht, staat het een initiatiefnemer vrij om deze tot ontwikkeling te brengen. De kwestie met betrekking tot (beschikbare) netcapaciteit staat in principe buiten de bevoegdheid van een gemeente, dat is iets tussen de initiatiefnemer en de netbeheerder.

\*Wet algemene bepalingen omgevingsrecht

Fase: Locatievoorbereiding

#### Scenario's

- Kortparkeren – publiek
- Kortparkeren – privaat
- Doorrijd – gronduitgifte
- Doorrijd – transitie tankstation

#### Impact op realisatieproces



#### Implementatie

Korte termijn

#### Betrokken stakeholders

- Gemeenten

#### Bijdrage aan knelpunten:

- Onduidelijkheid over instrumentarium om te kunnen faciliteren en sturen



## 9. Gebruik van plankaarten

### Beschrijving

Gemeenten hebben vaak een tekort aan capaciteit voor het bepalen van mogelijke locaties van snelladers. Het gebruik van plankaarten voor snelladers helpt om inzicht te krijgen in potentieel geschikte locaties en proactief netaansluitingen aan te vragen.

### Aanpak

Plankaarten zijn geschikt om inzicht te krijgen in locaties van (snel)laders. De [plankaart](#) van MRA-E geeft bijvoorbeeld inzicht in locaties in voorbereiding, geplande realisaties en reeds gerealiseerde laadpunten. Dit geeft inzicht in de huidige dekking van het netwerk en de mogelijkheid om vroegtijdig inzicht te krijgen in laadpunten in voorbereiding. Daarnaast is het voor gemeenten mogelijk om voorkeurslocaties aan te geven en is het mogelijk een verzoek in te dienen voor het aanvragen van een laadpaal. Uitbreiding van plankaarten voor snelladers helpt om inzicht te krijgen in de geografische spreiding en behoeften aan snelladers.

Op basis van de geografische spreiding en behoeften kunnen potentiële locaties voor snelladers worden aangewezen. Dit kan gemeenten helpen bij het bepalen van mogelijke locaties voor snelladers. Het gebruik van plankaarten helpt daarnaast om proactief netaansluitingen aan te vragen voor locaties met potentie voor snelladers.

Fase: Locatievoorbereiding

### Scenario's

- Kortparkeren – publiek
- Kortparkeren – privaat
- Doorrijd – gronduitgifte
- Doorrijd – transitie tankstation

### Impact op realisatieproces



### Implementatie

Korte termijn

### Betrokken stakeholders

- Gemeenten
- NAL-regio's

### Bijdrage aan knelpunten:

- Gemeenten hebben tekort aan capaciteit locatiebepaling



## 10. Vooraf netchecks uitvoeren door prognoses en beoogde locaties te bespreken met netbeheerders

### Beschrijving

Eén van de vereisten voor de realisatie van snelladers is beschikbare netcapaciteit. Het komt regelmatig voor dat een plan voor realisatie van snelladers klaar ligt, maar grote vertraging oploopt omdat er geen netcapaciteit beschikbaar is. Door dit op voorhand te weten kan de locatie afgestemd worden op de beschikbare netcapaciteit. Er kunnen echter geen garanties worden gegeven voor beschikbare netcapaciteit. Hierdoor blijft het mogelijk dat bij de realisatie blijkt dat er onvoldoende netcapaciteit beschikbaar is.

### Aanpak





Om te voorkomen dat er onvoldoende netcapaciteit is voor de realisatie van snelladers is het belangrijk dat de gemeenten en CPO's tijdens de locatievoorbereiding afstemming hebben met de netbeheerder, of via bijvoorbeeld [mijnaansluitingen.nl](https://mijnaansluitingen.nl) inzicht krijgen in de netcapaciteit. Kansrijke locaties voor snelladers en benodigde netcapaciteit kunnen dan worden afgewogen op beschikbare netcapaciteit. Netbeheerders zijn op die manier vroegtijdig op de hoogte van de benodigde netcapaciteit voor snelladers. Gemeenten en CPO's zijn vroegtijdig op de hoogte van mogelijke knelpunten voor de netcapaciteit en kunnen de beschikbare netcapaciteit afwegen bij het bepalen en voorbereiden van locaties.

Door te werken met plankaarten kunnen zeer geschikte locaties al vroegtijdig worden vastgesteld, netaansluiting worden aangevraagd en in een later stadium aan een marktpartij worden overgedragen die de realisatie doet.

Een stap verder kan de gemeente in dit stadium al de netaansluiting aanvragen. De offerte kan vervolgens in de realisatiefase worden overgedragen aan de CPO. Hierdoor wordt de realisatietermijn verkort en kan de netbeheerder parallel aan de marktselectie de werkvoorbereiding doen.

Fase: Locatievoorbereiding

#### Scenario's

-  Kortparkeren – publiek
-  Kortparkeren – privaat
-  Doorrijd – gronduitgifte
-  Doorrijd – transitie tankstation

#### Impact op realisatieproces



#### Implementatie

Korte termijn

#### Betrokken stakeholders

- Gemeenten
- CPO's
- Netbeheerders

#### Bijdrage aan knelpunten:

- Onvoldoende netcapaciteit



## 11. Gelijktijdig aan tafel brengen van stakeholders

### Beschrijving

Laadinfrastructuur voor snelladers brengt in tegenstelling tot reguliere laadpalen extra objecten in de openbare ruimte met zich mee. In principe geldt: hoe hoger het vermogen, hoe groter het ruimtebeslag, de laadcapaciteit en de investering<sup>1</sup>. Bij het realiseren van een snellader krijgt de netbeheerder vaak te maken met verschillende grondeigenaren doordat het kabeltracé meerdere gronden doorkruist. De inpassing van trafo's en klantkasten blijkt daarnaast lastig te zijn in stedelijke gebieden. Het tegelijkertijd aan tafel brengen van de juiste stakeholders bij de locatiebepaling helpt om vroegtijdig inzicht te krijgen in potentiële locaties voor snelladers en de inpassing op de juiste manier in de omgeving te integreren. Het voorkomt bovendien onnodige weigering of tegenwerking van de grondeigenaren in een latere fase van de realisatie van de snelladers.

### Aanpak

Om optimale locatie te bepalen ten aanzien van mobiliteit, landschap, elektriciteitsnet en ligging van kabels en leidingen dienen de volgende adviseurs bij de locatiebepaling gelijktijdig aan tafel te zitten:

- Verkeerskundige;
- Landschapsarchitect;
- Netbeheerder;
- Adviseur ondergrond en kabels & leidingen;
- Grondeigenaren.

Op voorhand kan de CPO op basis van openbaar beschikbare data bekijken naar welk MS-station de kabel vanaf de laadlocatie loopt en welke gronden daarvoor doorkruist dienen te worden.

Voor een goede ruimtelijke inpassing is de inpassingsladder van belang<sup>1</sup>:

1. Voorkomen van extra objecten in de buitenruimte.
2. Integreren van de verschillende objecten in de buitenruimte (bijv. met fietsenstalling, wachtruimte).
3. Vormgeven van objecten om verrommeling te voorkomen (bijv. vergroenen of verschilderen).

<sup>1</sup> Gemeente Rotterdam (2021). Ruimtelijke inpassing laadinfra.

Fase: Locatievoorbereiding

#### Scenario's

- Kortparkeren – publiek
- Kortparkeren – privaat
- Doorrijd – gronduitgifte
- Doorrijd – transitie tankstation

#### Impact op realisatieproces



#### Implementatie

Korte termijn

#### Betrokken stakeholders

- Gemeenten
- Netbeheerder
- CPO's

#### Bijdrage aan knelpunten:

- Netaansluitingen zijn complex i.v.m. tracé naar onderstation
- Impact op de openbare ruimte zoals veiligheid en uiterlijk van de stations wordt onvoldoende meegenomen



## 12. Klic-melding uitvoeren tijdens locatievoorbereiding

### Beschrijving

Vanwege de aanwezigheid van kabels en leidingen is het soms niet mogelijk om sneladers op de beoogde locaties te realiseren. Door in de locatievoorbereiding een Klic melding (Kabels en Leidingen Informatie Centrum) uit te voeren krijgen aanvragers vroegtijdig inzicht in de beschikbare ruimte onder de grond. Zo kunnen zij de aanwezigheid van kabels en leidingen meewegen in de locatiekeuze.

### Aanpak





KLIC voert de Grondroerdersregeling uit om graafschade aan ondergrondse kabels en leidingen te voorkomen<sup>1</sup>. Volgens de wet moeten grondroerders graafwerkzaamheden melden bij KLIC. Om goed voorbereid te zijn kan door middel van een oriëntatieverzoek inzicht worden verkregen in de ligging van ondergrondse kabels en leidingen<sup>2</sup>. Bij bekendmaking van de startdatum van de graafwerkzaamheden moet vervolgens een KLIC-melding worden gedaan.

<sup>1</sup> <https://www.rijksoverheid.nl/contact/contactqids/kabels-en-leidingen-informatiecentrum-klic>

<sup>2</sup> <https://www.kadaster.nl/zakelijk/producten/graafwerk/klic-melding>

Fase: Locatievoorbereiding

#### Scenario's

-  Kortparkeren – publiek
-  Kortparkeren – privaat
-  Doorrijd – gronduitgifte
-  Doorrijd – transitie tankstation

#### Impact op realisatieproces



#### Implementatie

Korte termijn

#### Betrokken stakeholders

- CPO's

#### Bijdrage aan knelpunten:

- Impact op de openbare ruimte wordt onvoldoende meegenomen door concessieverlener.



## 13. Overdimensioneren netaansluiting

### Beschrijving

Voor het realiseren van snelladers komen veel verschillende werkzaamheden kijken. Deze werkzaamheden hebben invloed op de doorlooptijd van het realisatieproces. Bij uitbreiding is het nodig om de werkzaamheden opnieuw te doorlopen. Om dit te voorkomen is het efficiënt om de netaansluiting in eerste instantie over te dimensioneren indien dit mogelijk is binnen de beschikbare netcapaciteit.





### Aanpak

De eerste fase van het realisatieproces richt zich op visie en beleid, waaronder het bepalen van de laadbehoefte. Uit landelijke prognoses komt naar voren dat het aantal benodigde snelladers stijgt. In overleg met netbeheerders kan daarom besloten worden de netaansluitingen op specifieke locaties direct over te voorzien van dikkere kabels zodat een verzwaring makkelijker kan worden uitgevoerd. Hiervoor is het nodig om goede afspraken te maken over wie de voorfinanciering doet voor het overdimensioneren van de netaansluiting en wie welke verantwoordelijkheden draagt.

Daarnaast kan ook het proactief aanvragen van netaansluitingen voor snellaadlocaties met overdimensionering het proces versnellen.

Fase: Locatievoorbereiding

#### Scenario's

-  Kortparkeren – publiek
-  Kortparkeren – privaat
-  Doorrijd – gronduitgifte
-  Doorrijd – transitie tankstation

#### Impact op realisatieproces



#### Implementatie

Middellange termijn

#### Betrokken stakeholders

- CPO's
- Netbeheerder
- Gemeenten

#### Bijdrage aan knelpunten:

- Onvoldoende netcapaciteit



## 14. Mijnaansluitingen.nl aanpassen

### Beschrijving

Vanaf het moment van de aanvraag van een netaansluiting tot en met de oplevering van een laadstation is de aanvrager/CPO qua statusinzicht afhankelijk van mijnaansluiting.nl. Zonder accurate (near) realtime inzichten is het niet mogelijk voor CPO's en haar aannemers om te sturen op vergunningsprocedures en de planning. Door opdrachtgevers opgelegde doorlooptijden kunnen zo niet worden gerealiseerd.





### Aanpak

Het verschaffen van inzicht in de status van een aanvraag en processtappen van in Mijnaansluitingen.nl door de netbeheerders voor NAL-regio's en gemeenten.

Via de bestaande API is het delen van statusinformatie van netbeheerders ook direct al mogelijk te maken met beschikbare middelen. Nadat deze basiscommunicatie is georganiseerd kan dit worden uitgewerkt in MA.nl volgens voorstel dat hier vanuit CPO's voor is gedaan. Statusinformatie kan door netbeheerders ook met bestaande API koppeling al worden gecommuniceerd.

Fase: Locatievoorbereiding

### Scenario's

-  Kortparkeren – publiek
-  Kortparkeren – privaat
-  Doorrijd – gronduitgifte
-  Doorrijd – transitie tankstation

### Impact op realisatieproces



### Implementatie

Lange termijn

### Betrokken stakeholders

- Netbeheerders

### Bijdrage aan knelpunten:

- Te weinig inzicht in lokale netsituatie
- Onvoldoende netcapaciteit
- Netaansluitingen zijn complex i.v.m. tracé naar onderstation
- Netbeheerder heeft tekort aan capaciteit nettoets





## 15. Lokale energieopslag en gebruik

### Beschrijving

Netcongestie vormt een belangrijk knelpunt in de zoektocht naar nieuwe locaties voor snelladers. Een lokaal energieopslagsysteem kan de piekbelasting voor het net verlagen bij gebruik van snelladers. Verschillende opties zijn mogelijk om te zorgen voor een lokale energieopslag:

- Loadbalancering om een kleinere aansluiting op het net te realiseren;
- Batterijen om de piekvraag van het elektriciteitsnet af te vlakken;
- Lokale energieproductie, bijvoorbeeld in de vorm van zonnepanelen.

### Aanpak

Het onderzoeken van mogelijkheden van een lokaal energieopslagsysteem bij locatievoorbereiding indien blijkt dat er onvoldoende netcapaciteit / netcongestie voorhanden is. De grootste uitdagingen hierbij zijn de levertijd van batterijen, het verkrijgen van voldoende vermogen en de grootte van de investering. Een gedeeltelijke dekking vanuit publieke middelen kan de haalbaarheid vergroten, als sprake is van een onrendabele business case.

Fase: Locatievoorbereiding

#### Scenario's

- Kortparkeren – publiek
- Kortparkeren – privaat
- Doorrijd – gronduitgifte
- Doorrijd – transitie tankstation

#### Impact op realisatieproces



#### Implementatie

Lange termijn

#### Betrokken stakeholders

- CPO's
- Netbeheerders
- Gemeenten

#### Bijdrage aan knelpunten:

- Netcongestie
- Onvoldoende netcapaciteit



## 16. Minder bewerkingen bij afhandelen bezwaren

### Beschrijving

Onvoldoende personeelscapaciteit vormt bij veel gemeenten een belangrijk knelpunt in het realisatieproces van laadinfrastructuur. Dit geldt zowel voor snelladers als reguliere laadinfrastructuur zoals naar voren komt uit de [Versnellingsgids proces 'Aanvraag- en realisatie publieke laadinfrastructuur'](#).

### Aanpak

Het elimineren van onnodige activiteiten zoals onnodige controles, afstemming en administratie of waarmee risico's worden voorkomen maar die onnodig veel inzet vragen zorgt voor minder druk op de capaciteit bij gemeenten. Daarnaast kan regionale aanpak worden gevolgd zodat gemeenten niet zelf het wiel hoeven uit te vinden en er regionaal een vergelijkbare aanpak is. Op deze manier kan worden toegewerkt naar een landelijk dekkend netwerk van snelladers.

Fase: Toetsen aanvraag

#### Scenario's

- Kortparkeren – publiek
- Kortparkeren – privaat
- Doorrijd – gronduitgifte
- Doorrijd – transitie tankstation

#### Impact op realisatieproces



#### Implementatie

Middellange termijn

#### Betrokken stakeholders

- Gemeenten

#### Bijdrage aan knelpunten:

- Gemeenten hebben tekort aan capaciteit voor afhandelen bezwaren



## 17. Bundelen verkeersbesluiten voor meerdere locaties

### Beschrijving

In de eerste fase van het realisatieproces (visie en beleid) bepalen gemeenten meest kansrijke locaties voor snelladers. De vervolgstappen worden vaak doorlopen voor individuele locaties. Efficiëntie kan behaald worden door werkzaamheden te bundelen zoals verkeersbesluiten voor meerdere locaties op locaties waar verkeersbesluiten nodig zijn.

### Aanpak

Door verkeersbesluiten te bundelen voor meerdere vergelijkbare locaties waar verkeersbesluiten nodig zijn, kunnen verkeersbesluiten gelijktijdig worden ingediend en behandeld. Het communiceren van volledige en accurate informatie richting omwonenden kan bovendien helpen om het aantal bezwaarschriften op verkeersbesluiten te verminderen.

Fase: Verkeersbesluit

#### Scenario's

- Kortparkeren – publiek
- Kortparkeren – privaat
- Doorrijd – gronduitgifte
- Doorrijd – transitie tankstation

#### Impact op realisatieproces



#### Implementatie

Middellange termijn

#### Betrokken stakeholders

- Gemeenten

#### Bijdrage aan knelpunten:

- N.v.t.



## 18. Verkeersbesluit uit het kritieke pad halen of niet meer doen

### Beschrijving

De voorbereiding van de netaansluiting wordt vaak pas gestart nadat de bezwaartermijn van het Verkeersbesluit is verstreken om risico te beperken. Dat betekent een wachttijd van zes weken in het proces. De kans is echter niet groot dat een bezwaar gegrond wordt verklaard en dat daardoor de aanvraag voor een netaansluiting geannuleerd moet worden.

### Aanpak

Twee opties zijn mogelijk om minder afhankelijk te zijn van het verkeersbesluit<sup>1</sup>:

- Verkeersbesluit uit kritieke pad halen. De aanvraag en de voorbereiding van de netaansluiting starten direct na het bepalen van de locatie. Het is ook mogelijk om een deel van de voorbereiding eerder te starten, zoals werkzaamheden met langere doorlooptijden zoals het aanvragen van een graafvergunning. Het is belangrijk om duidelijk af te spreken wie het risico en de kosten draagt op het moment dat een bezwaar op een Verkeersbesluit gegrond wordt verklaard.
- Gemeente besluit (een deel van de) laadlocaties (vooralsnog) niet te bekrachtigen met een Verkeersbesluit.

<sup>1</sup> [https://www.mra-e.nl/wp-content/uploads/2021/12/Versnellingsgids\\_werkgroep-Versnellen-proces\\_december-2021.pdf](https://www.mra-e.nl/wp-content/uploads/2021/12/Versnellingsgids_werkgroep-Versnellen-proces_december-2021.pdf)

Fase: Verkeersbesluit

#### Scenario's

- Kortparkeren – publiek
- Kortparkeren – privaat
- Doorrijd – gronduitgifte
- Doorrijd – transitie tankstation

#### Impact op realisatieproces



#### Implementatie

Middellange termijn

#### Betrokken stakeholders

- Gemeenten

#### Bijdrage aan knelpunten:

- N.v.t.



## 19. Werken in één arbeidsgang door één partij of door meerdere partijen

### Beschrijving

Eén van de bottlenecks voortkomend uit de Versnellingsgids proces 'Aanvraag- en realisatie publieke laadinfrastructuur' is het tekort aan technisch personeel bij de aannemer voor de realisatie van de netaansluiting. Daarnaast zijn er vaak verschillende aannemers op verschillende dagen bezig met de werkzaamheden die nodig zijn voor de realisatie van een laadpaal. Door te werken in één arbeidsgang ontstaat synergie in werkzaamheden. Dit maakt het werk efficiënter en voorkomt afstemmingsfouten.

### Aanpak

Voor het werken in één arbeidsgang zijn twee opties mogelijk<sup>1</sup>:

- Perceel-overstijgend werken door installateurs van netbeheerders in een groter gebied in te zetten. Door voorafgaand aan een nieuwe concessie in gesprek te gaan met netbeheerders kan werken in één arbeidsgang worden geborgd.
- Erkennen aannemers die aan kwaliteitseisen netbeheerders voldoen en toestaan om de netaansluiting van een laadpaal te realiseren tegen een vast of gestandaardiseerd tarief.

<sup>1</sup> [https://www.mra-e.nl/wp-content/uploads/2021/12/Versnellingsgids\\_werkgroep-Versnellen-proces\\_december-2021.pdf](https://www.mra-e.nl/wp-content/uploads/2021/12/Versnellingsgids_werkgroep-Versnellen-proces_december-2021.pdf)

Fase: Realisatie

#### Scenario's

- Kortparkeren – publiek
- Kortparkeren – privaat
- Doorrijd – gronduitgifte
- Doorrijd – transitie tankstation

#### Impact op realisatieproces



#### Implementatie

Lange termijn

#### Betrokken stakeholders

- Netbeheerders
- CPO's
- Aannemers

#### Bijdrage aan knelpunten:

- Onvoldoende zicht op voortgang netbeheerder waardoor plannen van werkzaamheden lastig is
- Aannemer heeft tekort aan capaciteit voor realisatie netaansluiting



## 20. Voordeel genieten van snelladers op privaat terrein

### Beschrijving

Verschuilde partijen hebben de wens om snelladers te realiseren op privaat terrein. Dit zorgt dat uitrol van snelladers mogelijk is met kleinere inzet van gemeenten. Door de partijen de vrijheid te geven om de snelladers te realiseren is het mogelijk om het doel te halen, of dichterbij het doel te komen, van de gewenste dekking aan snelladers in Nederland.

### Aanpak

Het in kaart brengen van snelladers op privaat terrein en het toegankelijk maken hiervan op de momenten dat de snelladers niet worden gebruikt.

Verschuilde opties zijn mogelijk om realisatie van snelladers op privaat terrein te versnellen en daarmee vaker voordeel te kunnen genieten:

- Voorfinanciëren van snelladers;
- Subsidie verlenen aan private partijen;
- Bestemmingsplannen op orde brengen;
- Als gemeente het vergunningetraject anders inrichten.

Fase: Locatievoorbereiding

### Scenario's

- ⊗ Kortparkeren – publiek
- ⊙ Kortparkeren – privaat
- ⊗ Doorrijd – gronduitgifte
- ⊗ Doorrijd – transitie tankstation

### Impact op realisatieproces



### Implementatie

Middellange termijn

### Betrokken stakeholders

- Gemeenten
- CPO's
- Private partijen

### Bijdrage aan knelpunten:

- Weinig grip op (mede)gebruik (semi-) privaat terrein



## 21. Gronduitgifte door middel van aanbesteding

### Beschrijving

Bij tankstations wordt vaak gebruik gemaakt van langlopende concessies die het vaak moeilijk maken om een te sturen op snelle realisatie van snellaadinfrastructuur bij bestaande tankstations. Door het uitgeven van gemeentelijke gronden of kavels via een aanbesteding is het mogelijk om zero-emissie of snellaadstations op nieuwe locaties te realiseren.

### Aanpak

Door middel van een aanbesteding kan een gemeente een stuk grond in de markt zetten waar snellaadinfrastructuur kan worden gerealiseerd. Het voordeel hiervan is dat gemeenten kunnen sturen op de eisen die zij hierbij stellen. Meer informatie over de mogelijkheden hiervan is te vinden in [Handreiking Snelladen van het NKL](#).

Fase: Visie en beleid

#### Scenario's

- Kortparkeren – publiek
- Kortparkeren – privaat
- Doorrijd – gronduitgifte
- Doorrijd – transitie tankstation

#### Impact op realisatieproces



#### Implementatie

Middellange termijn

#### Betrokken stakeholders

- Gemeenten

#### Bijdrage aan knelpunten:

- Langlopende concessie afspraken
- Geen inzicht in looptijden en contracten tankstations
- Ruimte voor doorrijd-locaties is zeer schaars



## 22. Wijzigingen bestemmingsplan tegelijkertijd met andere wijzigingen doorvoeren

### Beschrijving

Snelladers zijn binnen bestemmingsplannen in principe enkel passend binnen de bestemming verkeer (of infrastructuur of vergelijkbaar). Als snelladers worden gerealiseerd op locaties met een andere bestemming, kan dat leiden tot een geval van strijdigheid. Zoals eerder beschreven echter, is het niet noodzakelijk om een bestemmingsplanprocedure te doorlopen, aangezien snelladers zijn vrijgesteld van dergelijke strijdigheid. Aangenomen dat de betreffende gemeente dat ook als zodanig beschouwd.

### Aanpak

Door de (toekomstige) behoefte naar (snel)laadinfrastructuur vroegtijdig in het proces in kaart te brengen wordt direct duidelijk hoeveel, op welk moment in de tijd en waar snelladers gerealiseerd moeten worden om aan de toekomstige vraag te voldoen. Dan kan ook direct de vergelijking worden gemaakt met de vigerende bestemmingsplannen. Indien een gemeente bijvoorbeeld uitspreekt dat het enkel wenselijk is deze te realiseren binnen een bestemming verkeer (of vergelijkbaar). Bij wijzigingen van bestemmingsplannen voor andere doeleinden kunnen wijzigingen ten behoeve van het realiseren van snellaadinfrastructuur direct worden meegenomen. Zeker met de omgevingswet die – onder huidige verwachting – per 1 januari 2024 inwerking treedt, waarbij aanvullende lokale regels (zoals nu bekend in de APV) meteen verankerd kunnen worden in het omgevingsplan.

Fase: Visie en beleid

#### Scenario's

- Kortparkeren – publiek
- Kortparkeren – privaat
- Doorrijd – gronduitgifte
- Doorrijd – transitie tankstation

#### Impact op realisatieproces



#### Implementatie

Lange termijn

#### Betrokken stakeholders

- Gemeenten

#### Bijdrage aan knelpunten:

- Langlopende concessie afspraken
- Geen inzicht in looptijden en contracten tankstations
- Ruimte voor doorrijd-locaties is zeer schaars





## 23. In kaart brengen van de contracten met bijbehorende afspraken en looptijden

### Beschrijving

Veel gemeenten en/of provincies hebben gronden in het bezit waar nu tankstations op geëxploiteerd worden, bijvoorbeeld door middel van een concessieovereenkomst. Deze contracten zijn vaak langlopend (tot 25 jaar). Dit is ten nadele van de wegbeheerder bij ontwikkelingen zoals de opkomst van de elektrische auto of andere beleidsmatig gewenste veranderingen (bijvoorbeeld op gebied van verkeersveiligheid of infrastructurele veranderingen). Voor gemeenten is het van belang om deze contracten in kaart te brengen zodat op de einddata van de contracten geanticipeerd kan worden.

### Aanpak

Het in kaart brengen van de contracten met bijbehorende afspraken en looptijden geeft gemeenten en provincies inzicht in de voorwaarden en einddata van contracten. Op die manier kunnen zij sturen op aflopende huur- en concessiecontacten. Het geeft bovendien zicht op de mogelijkheden voor het realiseren van snelladers binnen het huidige contract.

Fase: Visie en beleid

#### Scenario's

- Kortparkeren – publiek
- Kortparkeren – privaat
- Doorrijd – gronduitgifte
- Doorrijd – transitie tankstation

#### Impact op realisatieproces



#### Implementatie

Korte termijn

#### Betrokken stakeholders

- Gemeenten
- NAL-regio's
- NKL

#### Bijdrage aan knelpunten:

- Langlopende concessie afspraken
- Geen inzicht in looptijden en contracten tankstations



## 24. In de markt zetten als zero-emissie laadstation i.p.v. tankstation voor fossiele brandstof

### Beschrijving

De locaties van bestaande tankstations gaan centraal staan bij het realiseren van snelladers. Het zijn goed bereikbare locaties voor auto's langs doorgaande ontsluitingswegen. Bij tankstations is vaak sprake van langdurige concessie- of huurperiodes. Binnen langlopende concessies ontbreken vaak afspraken over het realiseren van snelladers. Hierdoor is het voor concessiehouders niet toegestaan snelladers te realiseren en/of ontbreekt de prikkel voor de realisatie.

### Aanpak

Voor nieuwe concessie- of huurperiodes kan gedacht worden aan het in de markt zetten van zero-emissie laadstations of gecombineerde Doorrijd-stations in plaats van tankstations met alleen fossiele brandstof. Op deze manier wordt direct gebruik gemaakt van de mogelijkheid om (in de toekomst) snelladers te realiseren bij tankstations. Om een zero-emissie laadstation te worden moet de locatie van het tankstation bereikbaar, verkeersintensief, zichtbaar en nabij MS-net zijn, en moet er voldoende ruimte zijn.

In Utrecht en Rotterdam wordt bij veilingen nu standaard de verplichting opgenomen om twee snellaadpunten te installeren. Deze verplichting kan overgenomen worden in andere delen van het land om de transitie mogelijk te maken.

Verder willen pompstationhouders in sommige gevallen extra grond huren om snelladers te plaatsen. Hier kan rekening mee gehouden worden bij de veiling, uitgifte of ontwerp van de infrastructuur rondom de locatie.

Fase: Visie en beleid

#### Scenario's

- Kortparkeren – publiek
- Kortparkeren – privaat
- Doorrijd – gronduitgifte
- Doorrijd – transitie tankstation

#### Impact op realisatieproces



#### Implementatie

Middellange termijn

#### Betrokken stakeholders

- Gemeenten
- CPO's

#### Bijdrage aan knelpunten:

- Ruimte voor doorrijd-locaties is zeer schaars

