



Inhoudsopgave

Inleiding	3
1 Locatieselectie-tool	6
2 Demonstatie van laadprognose naar locatie	18
3 Actieplan voor realisatie	23
4 Conclusies en aanbevelingen	50
Bijlage 1 Detailresultaten per corridor	54
Bijlage 2 GIS model locatieselectie	73
Bijlage 3 Prognosemodel laadbehoefte	74

Inleiding

Introductie

Steeds meer ondernemers starten met de inzet van een elektrische truck en truckfabrikanten introduceren steeds vaker nieuwe modellen op de markt. Dit komt door toenemende verduurzamingseisen in combinatie met stimuleringsregelingen. Wanneer de echte opschaling op gang komt mag laadinfrastructuur voor zwaar transport geen belemmerende factor zijn.

Logistieke partijen zullen bij voorkeur de elektrische truck opladen op depot. Hier is de beschikbaarheid van de laadinfra zeker gesteld, zijn de laadkosten het laagst en de trucks kunnen geladen worden gedurende de tijd dat deze daar stil staan. Bij opschaling van elektrische trucks zal depotladen niet genoeg zijn. Met name voor de langere nationale en internationale ritten ontstaat de behoefte voor tussentijds laden, gedurende de rusttijd van de chauffeur. Hiervoor zijn laadlocaties nodig langs de grote transportcorridors. Deze laadlocaties:

- Moeten laadvoorzieningen bieden voor kort laden (c.a. 45 minuten) op hoog vermogen (nu 400kW, richting 2030 1 MW) en/ of lang laden gedurende de nacht (c.a. 8 uur) op lager vermogen (50kW).
- Moeten goed en veilig toegankelijk zijn voor trucks, met heldere inrichting en bewegwijzering.
- Moeten in de buurt liggen van de corridor en bij voorkeur zo dicht mogelijk, zodat lang omrijden niet nodig is.

Om in deze behoefte te voorzien, verplicht de Alternative Fuel Infrastructure Regulation (AFIR) daarom EU-lidstaten om langs hoofd transportwegen iedere 60 kilometer laadpunten te realiseren. Dit vraagt om de ontwikkeling van nieuwe laadlocaties in de buurt van onze nationale corridors.

Huidige stand van zaken

Momenteel ontwikkelen zich langs de corridors langzaam al laadvoorzieningen voor trucks, op initiatief van een marktpartij of aangejaagd vanuit de overheid. De eerste laadlocaties voor trucks langs corridors zijn inmiddels gerealiseerd en steeds meer ontwikkelaars en exploitanten tonen interesse bij gemeenten, provincies en het Rijk voor de ontwikkeling van laadpleinen op strategische locaties. Uit recente tellingen van RVO zijn er momenteel ongeveer 50 laadlocaties toegankelijk voor trucks.

Naar een locatiestrategie

Om tijdig een dekkend netwerk te hebben voor laadvoorzieningen zal deze ontwikkeling echter sneller moeten en beter gecoördineerd. Regie is nodig om te zorgen voor een goede spreiding van laadlocaties en inzicht in het proces om ruimte beschikbaar te maken voor laadlocaties. Om de markt voor laadlocaties goed te stroomlijnen, is ook een reflectie nodig op de noodzaak om nieuwe laadlocaties in de buurt van corridors te ontwikkelen en op de kans om bestaande verzorgingsplaatsen en truck parkings te benutten. Dit alles vraagt om een doordachte locatiestrategie die niet alleen in de kwantitatieve laadbehoefte voorziet, maar ook in de juiste type laadlocaties (kwalitatieve eisen aan ligging, inrichting en voorzieningen). Dit rapport ondersteunt hierbij.

Scope

Het Ministerie van IenW, RWS, de Nationale Agenda Laadinfrastructuur, de regionale NAL hebben het initiatief genomen om onderzoek te doen naar een **locatie strategie** en het ontwerp van een **bijbehorende selectietool**. Daarmee kunnen overheden de best mogelijke locatiemix kunnen aanwijzen voor truckfaciliteiten met laadvoorzieningen, waarmee de uitrol van laadlocaties langs corridors in goede banen wordt geleid.

Uit het onderzoek is dit rapport voortgekomen. Hierin worden de volgende vragen beantwoord:

- a. Wat zijn de gebruikersgroepen, hun laadbehoefte richting 2040 en de locatievoorkeuren?
- b. Welke locaties zijn op/ langs 9 geselecteerde corridors beschikbaar?
- c. Hoe ziet het stappenplan eruit waarmee overheden zelfstandig tot een locatieoverweging kunnen komen?
- d. Hoe zien de concrete acties eruit om van inzicht naar realisatie te komen?

Doelgroep

Doelgroep van dit rapport zijn de spelers die samen verantwoordelijk zijn om te komen tot locatiestrategie en realisatie: het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Rijkswaterstaat, de Nationale Agenda voor Laadinfrastructuur en de NAL Regio's, betrokken provincies en gemeenten.

Leeswijzer

Dit rapport bevat een bundeling van de uitkomsten van dit onderzoekstraject naar een locatiestrategie.

Hoofdstuk 1 Locatieselectie-tool

Allereerst vindt u een toelichting op de locatieselectie-tool in hoofdstuk 1. Dit hoofdstuk bevat ook een **stappenplan** om tot selectie van locaties te komen, waarmee het Ministerie van IenW, Rijkswaterstaat, provincies en gemeenten gezamenlijke aan de slag kunnen.

Hoofdstuk 2 Demonstratie vertaling laadprognose naar concrete locaties

In hoofdstuk 2 vindt u een demonstratie van de locatieselectie-tool voor 9 geselecteerde corridor tracés. Hiermee wordt de werking van de tool gedemonstreerd, waarbij we uitgaan van een situatie waarbij kort laden (veelal) langs de snelweg op verzorgingsplaatsen zal plaatsvinden en lang laden op andere locaties in de buurt zoals truckparkings.

Hoofdstuk 3 Actieplan voor realisatie

Hoofdstuk 3 bevat een **actieplan** met de belangrijkste ruimtelijk-juridische aandachtspunten voor de ontwikkeling van laadlocaties op bedrijventerreinen en Greenfields voor gemeenten. Want gemeenten zijn uiteindelijk de partijen die de realisatie van deze laadlocaties mogelijk kunnen maken met het ruimtelijk instrumentarium. Dit actieplan helpt hen hierbij.

Hoofdstuk 4 Conclusies en aanbevelingen

In hoofdstuk 4 trekken we conclusies uit de uitkomsten van het onderzoek naar locatie selectie. In dit overzicht worden ook de antwoorden samengevat op de vier onderzoeksvragen. Tot slot doen we aanbevelingen voor het vervolg om te komen tot een landsdekkende locatiestrategie voor corridorladen voor trucks.

Bijlage 1 Detailresultaten van de 9 corridors

In bijlage 1 vindt u de achterliggende analyse en tussenresultaten. Deze kunt u doornemen als u interesse hebt in de tussenliggende analysestappen.

Bijlage 2 GIS model locatieselectie-tool

Bij dit rapport wordt het GIS model opgeleverd waarmee de locatieselectie gemaakt wordt. Hierbij hoort ook een concrete instructie hoe het model te gebruiken en aan te passen als ontwikkelingen in de aankomende jaren hierom vragen.

Bijlage 3 Prognosemodel laadbehoefte trucks op corridors

In bijlage 3 vindt u het prognosemodel waarmee de potentiële laadbehoefte wordt ingeschat vanuit trucks op de corridors richting 2040, plus een instructie om het model aan te passen op basis van ontwikkelingen (denk aan het percentage van ingroei van elektrische trucks of de bezettingsgraad van laadpunten).

1 Locatieselectie-tool

Inleiding

In dit hoofdstuk wordt de wijze toegelicht waarop overheden samen tot een locatiestrategie kunnen komen voor laadlocaties voor elektrische trucks langs de corridors. Dit hoofdstuk beantwoordt de volgende hoofdvragen van deze studie:

- Wat zijn de gebruikersgroepen en hun locatievoorkeuren?
- Hoe ziet het stappenplan eruit waarmee overheden zelfstandig tot een locatieoverweging kunnen komen?

In paragraaf 1.1 wordt een toelichting gegeven op de [locatieselectie-tool](#). In paragraaf 1.2 worden de locatievoorkeuren omschreven voor kort laden en lang paden. Paragraaf 1.3 bevat het stappenplan om tot concrete locatieselectie te komen.

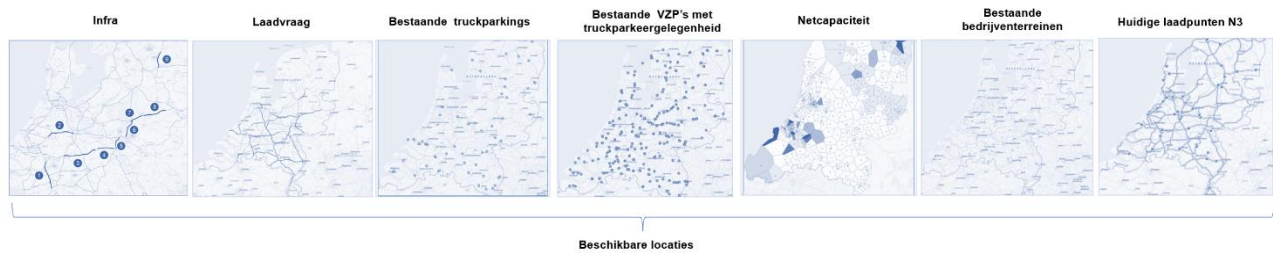
1.1 Wat houdt de locatieselectie-tool in

Voor de periode richting 2030 en 2040 wilt u concrete laadlocaties ontwikkelen voor trucks, waarmee u ook meteen voldoet aan de Europese richtlijnen van AFIR voor snelladen. Uiterlijk in 2030 moeten er langs het TEN-T kernnetwerk om de 60 kilometer laadpleinen voor trucks aanwezig zijn met minimaal 3.600 kW aan laadvermogen. Langs het uitgebreide netwerk moeten deze om de 100 kilometer beschikbaar zijn.

Met de [locatieselectie-tool](#) kunnen nationale, regionale en lokale overheden gezamenlijk per tracé onderzoeken waar potentiële laadlocaties voor corridorladen het beste kunnen landen. De selectietool is opgebouwd in GIS en bestaat uit de volgende kaartlagen:

- a. Laadbehoefte (berekeningen BCI o.b.v. onder andere RWS Inwewa bestanden en Elaad aannames/prognoses)
- b. Bestaande locaties Verzorgingsplaatsen aan hoofdwegennet en inclusief van toepassing zijnde regelgeving (o.b.v. openbare/ RWS data, bewerkt door BCI)
- c. Bestaande locaties Truckparkings buiten hoofdwegennet en inclusief van toepassing zijnde regelgeving (o.b.v. openbare data, bewerkt door BCI)
- d. Bestaande laadlocaties geschikt voor trucks (o.b.v. recente inventarisatie RVO)
- e. Infrastructuur (in GIS aanwezig)
- f. Bedrijventerreinen (database IBIS, stand 1/1/2022)
- g. Netcapaciteit (o.b.v. openbare data Netbeheer NL)

Kaartlaag 1 is voor dit onderzoek nog enkele gevuld voor 9 geselecteerde corridors. De andere kaartlagen hebben een nationale dekking.



Figuur 4.1 Opbouw locatieselectie-tool, BCI

1.2 Locatieselectie op basis van locatievoorkeuren

De behoefte van logistiek, goede ruimtelijke inrichting (zie de tekstvakken in deze paragraaf) en efficiënt gebruik van zowel de fysieke ruimte als de netcapaciteit door combineren van functies (denk aan het combineren van snel- en langzaam laden en de combinatie van laadplein en truck parking) zijn samen sturend bij het vinden van geschikte locaties. Bij voorkeur landt het laadplein voor trucks op een locatie:

1. **Op of zo dicht als mogelijk bij de corridor**
2. **Waar al laadvoorzieningen zijn voor trucks**
3. **Met een bestemming waar een laadplein voor trucks al in past**
4. **Waar al truckparkeervoorzieningen zijn**
5. **Waar nog voldoende ruimte is**
6. **Waar al toereikende infrastructuur is**
7. **Met bij voorkeur met voldoende ruimte op energienet en onderstation**

Let op: Laadlocaties op bedrijventerreinen en Greenfields moeten worden opgenomen in het omgevingsplan

Zowel op een bedrijventerrein als op een Greenfield, is het planologisch niet toegestaan om zonder meer een laadstation met laadvoorzieningen voor trucks te realiseren. Dit betekent dat de functie moet worden opgenomen in het omgevingsplan dan wel er een omgevingsvergunning moet worden verleend. Binnen het omgevingsplan is de gemeente verantwoordelijk voor een evenwichtige toedeling van functies aan locaties. Aangezien het oprichten van een laadstation beter past bij een bestaand bedrijventerrein dan bij een greenfield, zal het onderzoek en de afweging of sprake is van een evenwichtige toedeling van locaties bij een greenfield meer behelzen dan bij een bedrijventerrein (zie ook hoofdstuk 3).

De locatievoorkeuren voor kort laden en lang laden verschillen. Voor kort laden richting 2040 hebben verzorgingsplaatsen langs de snelweg sterk de voorkeur:

- Deze zijn al ingericht op trucks en er hoeft niet te worden omgereden.
- Hiermee wordt extra druk op op- en afritten en op het onderliggend wegennet vermeden.

Verder in de toekomst zal het netwerk van elektrische laadpunten meer moeten worden verdicht, waarbij meer verspreid laadlocaties moeten gaan ontstaan langs provinciale en gemeentewegen.

Voor lang laden richting 2040 hebben bestaande truckparkings de voorkeur.

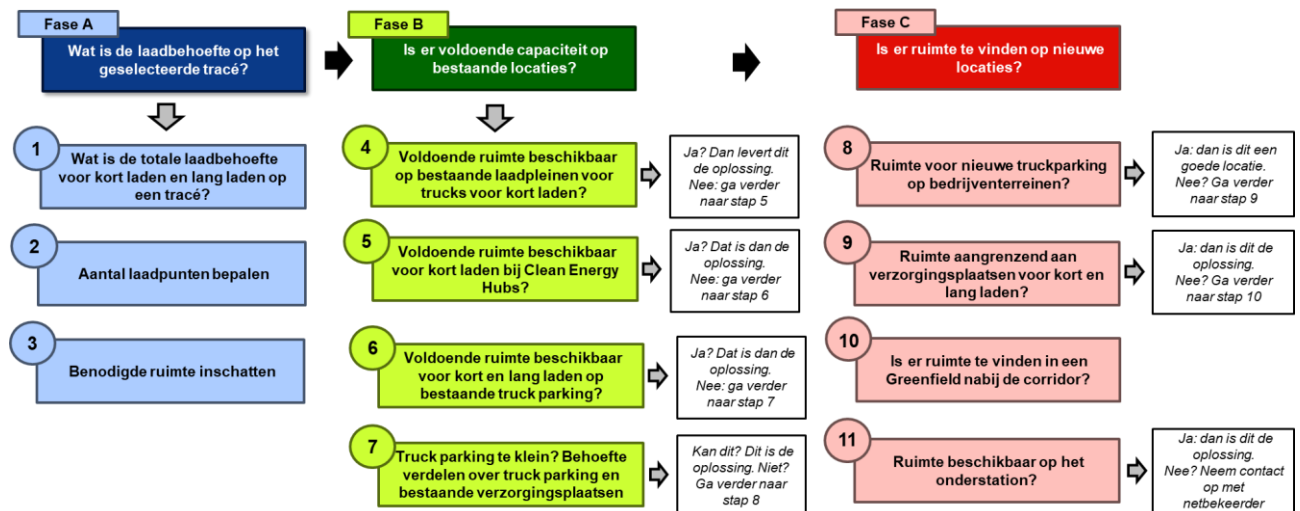
- Deze zijn al ingericht op overnachtingen waardoor er geen extra investeringen nodig zijn voor overnachtingsvoorzieningen.
- Is er geen truckparking in het zoekgebied, dan gaat de voorkeur uit naar verzorgingsplaatsen.

Verder in de toekomst zal het aantal overnachtingslocaties meer verdichten, waardoor verzorgingsplaatsen een logische plek kunnen worden voor truckparkings gecombineerd met laadvoorzieningen.

Zijn deze locaties niet voor handen in het zoekgebied, dan zal er ruimte gevonden moeten worden in een Greenfield. Het locatie selectie-stappenplan in de volgende paragraaf is op deze locatievoorkeuren en locatievolgorde ingericht. Het locatie selectie-stappenplan in de volgende paragraaf is op deze locatievoorkeuren en locatievolgorde ingericht.

1.3 Naar locatieselectie via het stappenplan

Onderstaand figuur geeft een overzicht van het stappenplan waarmee u de kaartlagen in het GIS model kunt toepassen voor locatieselectie, uitgaande van de ideale situatie waarbij kort en lang laden wordt gecombineerd op bestaande locaties. Op de volgende pagina's vindt u een toelichting per stap.



Figuur 4.2 Stappenplan locatieselectie, BCI

Fase A Locatiebehoefte op tracé bepalen

In deze fase brengt u voor een geselecteerd corridortracé de laadbehoefte in beeld richting en de ruimte die nodig is voor een laadplein. Dit doet u in drie stappen:

- Stap 1 Prognose totale laadbehoefte voor kort en lang laden op een tracé
- Stap 2 Aantal laadpunten bepalen
- Stap 3 Ruimtebehoefte inschatten

Stap 1 Prognose totale laadbehoefte voor kort en lang laden op een tracé

In GIS opent u de kaartlaag waarin de potentiële laadbehoefte richting 2040 is weergegeven. Ieder corridortracé heeft een bepaalde kleur: van geel (beperkte laadvraag richting 2040) tot donkerrood

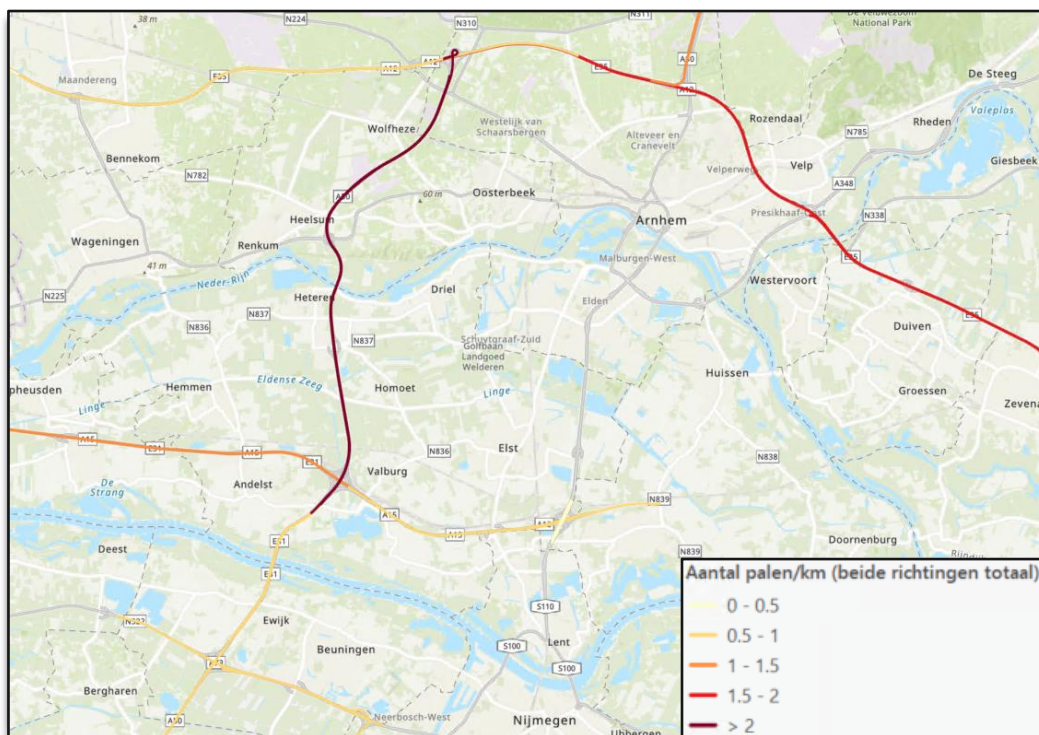
(grotere laadvraag richting 2040). Als u met uw muis een tracé aanklikt dan leest u de berekende potentiële laadbehoefte voor kort laden (ca. 45 minuten, meestal overdag) en lang laden (ca. 8 uur, gedurende de nacht) op het desbetreffende traject. Hierin is zowel de prognose voor 2030 als voor 2040 weergegeven.

Let op: Een tracé loopt van knooppunt tot knooppunt

Een tracé loopt in het GIS-model (meestal) van knooppunt tot knooppunt. Op die manier zijn de nationale corridors ingedeeld in logische trajecten waarop de laadbehoefte kan worden gebundeld, waarvoor u vervolgens logische laadlocaties kunt zoeken. We raden aan om per tracé een locatie selectie-exercitie uit te voeren met betrokken publieke partijen.

Stap 2 Bepaal het aantal laadpunten

In GIS vindt u vervolgens in twee aanvullende kaartlagen de verwachte verdeling over de verschillende laadlocaties. Hierbij is de verdeling van de laadvraag voor zowel 2040 als 2030 uitgesplitst over vier mogelijke laadlocaties: voor kort laden is dat op een verzorgingsplaats rechts (met de naam van het traject mee), links (omgekeerd) of op een truckparking. Voor lang laden wordt de laadvraag volledig op truckparkings verwacht. In de uitsplitsing naar specifieke laadlocaties is een bandbreedte verwerkt aan de hand van de WLO scenario's laag en hoog. Voor kort bijladen wordt hierbij uitgegaan van 800 kW vermogen en voor 50 kW op lang laden.



Figuur 4.3 Uitsnede behoefte laadpunten, BCI

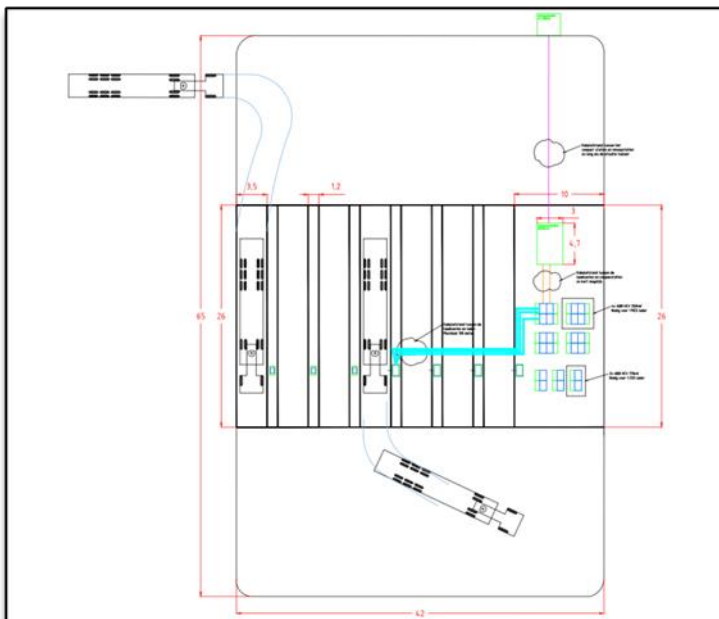
Stap 3 Maak een inschatting van de benodigde ruimte

Het oppervlak van een laadplein kan sterk verschillen per situatie. Dit is afhankelijk van de ruimte die de beoogde locatie biedt en de manier waarop deze (door een exploitant of publieke partij) wordt ingericht.

- Voor kort laden moet u uitgaan van een basisoppervlak van 3.000 m² voor een minimale opstelling van 7 laadvakken (dit oppervlak is dan incl. transformatorhuisje en infrastructuur). Vul dit aan met een oppervlak van 26 x 4,7 (=122 m²) per extra laadpunt (hierbij zit ook het oppervlak van 1 trottoirband). Deze ruimte-inschatting is gebaseerd op de basiseisen van het [nationaal platform voor Logistiek laden \(LoLa\)](#) en bieden een richtlijn voor de ruimtebehoefte.
- Voor lang laden raden we aan om uit te gaan van de ruimte voor de totale behoefte aan langparkeren (truck parking), plus de extra ruimte die nodig is voor transformatorhuisje en infrastructuur (c.a. 2.100 m²). Op korte termijn plant u daarbij een aparte laadlocatie voor elektrische trucks. Ga hiervoor uit van een oppervlak van 122 m² per laadvak waarin de opstelling van een klein kastje per truck plus ruimte voor aanrijbeveiliging past (zie illustratie als voorbeeld). Op de lange termijn zal de laadbehoefte verder groeien. Voor de lange termijn is het denkbaar dat de bestaande parkeervakken worden uitgerust met laadpunten.

Let op: Neem in deze fase ook de behoefte aan truck parking mee

In de vervolgstappen komt u mogelijk uit op een truck parking als meest geschikte laadlocatie. Het is aan te raden om in deze fase daarom ook alvast de behoefte aan truck parking mee te nemen, zodat deze meteen ook meegenomen kan worden in de planning van de locatie. Raadpleeg hiervoor het nationaal programma 'Truck parking van de toekomst'.



Figuur 4.4 Voorbeeld van een doorrijdlocatie met rechte laadvakken, uitgaande van 3 CCS2- en 4 Megawatt-laadvoorzieningen in de LoLa Locatievisie



Figuur 4.5 Voorbeeld van een laadkast per truck: 3x50kW lader van ABB

Fase B Capaciteit op bestaande locaties

In fase B zoekt u naar ruimte op bestaande, geschikte locaties waar de functie van een laadplein voor trucks goed past. Voor kort laden zijn dit bestaande laadpleinen voor trucks en Rijksverzorgingsplaatsen, voor lang laden kijken we naar bestaande truck parking. Doorloop de volgende stappen:

- Stap 4 Ruimte voor kort laden beschikbaar op bestaande laadpleinen voor trucks
- Stap 5 Ruimte voor kort laden bij Clean Energy Hubs
- Stap 6 Ruimte voor kort en lang laden op bestaande truck parking
- Stap 7 Ruimte op VZP als overloop voor truck parking

Let op: Laadpleinen voor trucks zijn in beweging

Het ministerie van IenW en RWS voeren periodiek een inventarisatie uit van bestaande laadpleinen die toegankelijk zijn voor trucks (N2 en N3). Dit aantal is groeiende. Bekijk voor een actuele stand voor de zekerheid ook [deze locatietool](#) waarin de locaties wordt bijgehouden.

Stap 4 Voldoende ruimte voor kort laden beschikbaar op bestaande laadpleinen voor trucks?

Als eerste onderzoekt u of er al een laadplein voor trucks is op of zo dicht als mogelijk bij de corridor, waar voldoende laadpunten zijn om de behoefte aan kort laden op te vangen. In GIS opent u de kaartlaag waarop deze te zien zijn. Bekijk of er een publiek toegankelijke laadlocatie voor trucks in de buurt van de corridor ligt die goed te bereiken is en maximaal 3 kilometer omrijden maar bij voorkeur minder. In de kaartlaag is een zone aangegeven waarbinnen u kunt zoeken voor deze rijtijd. Leg de behoefte aan laadpunten voor kort laden naast de capaciteit van het laadplein. Als hier voldoende laadpunten zijn dan levert dit de laadlocatie. Zo niet, ga dan verder naar stap 5.



Figuur 4.6 Uitsnede bestaande N3-laadlocaties, BCI

Stap 5 Ruimte beschikbaar voor kort laden bij Clean Energy Hubs?

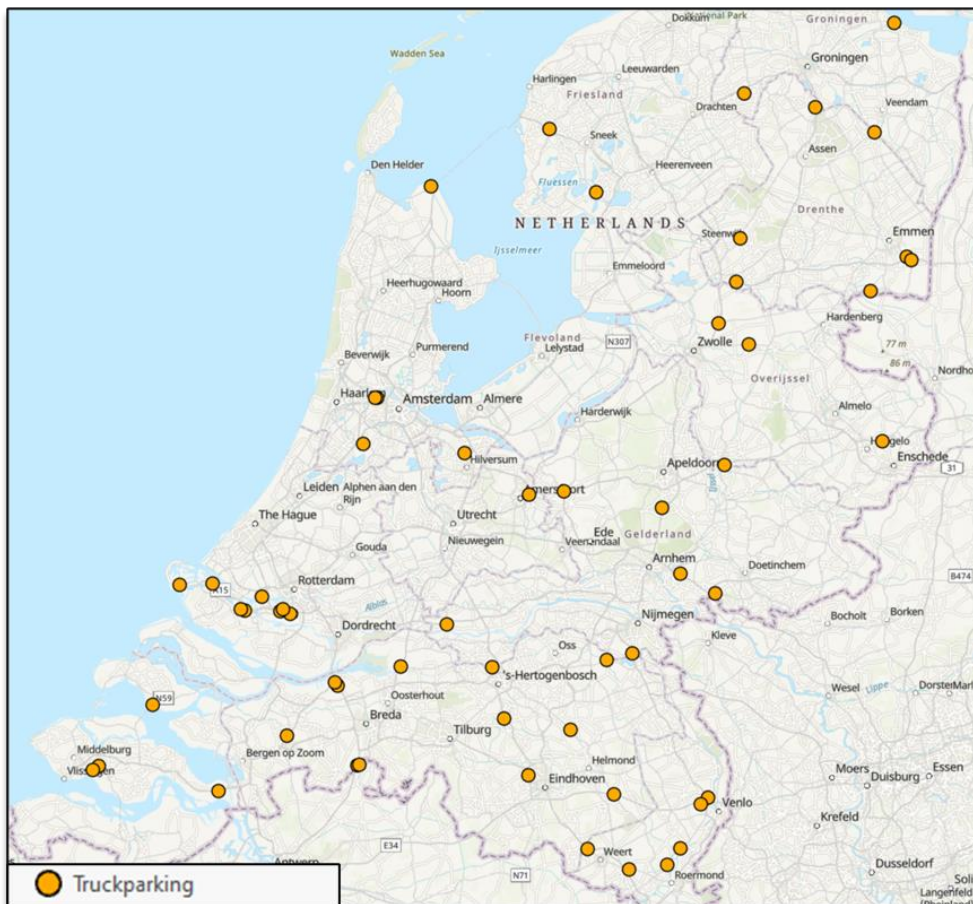
In deze stap onderzoekt u of er Clean Energy Hubs (CEH) zijn met voldoende ruimte voor laadpunten om in de behoefte aan kort laden te voorzien. Open de kaartlaag met CEH en bekijk binnen de aangegeven zone van c.a. 3 kilometer omrijden, of hier bestaande CEH liggen. Ga bij de gemeente na of hier ruimte is voor de aanleg van een laadplein. Nee? Ga dan verder naar stap 6.

Stap 6 Voldoende ruimte beschikbaar voor kort en lang laden op bestaande truck parking?

Voor lang laden zijn bestaande truck parking de meeste geschikte locatie, omdat deze al goed zijn ingericht voor overnachting van trucks. Combineer een laadplein op een truck parking voor lang laden altijd met kort laden, zo ga je efficiënt om met zowel de fysieke ruimte als de netcapaciteit én het levert een betere business case. Open de kaartlaag met bestaande truck parking en bekijk of er één in de buurt van uw corridor tracé ligt. Als vuistregel houden we maximaal 3 kilometer omrijden aan in lijn met AFIR, deze zone is aangegeven in de kaartlaag. Bekijk of er voldoende parkeervakken zijn op deze truckparking om het aantal benodigde laadpunten voor lang i.c.m. kort laden te installeren, of onderzoek of er ruimte is om de truckparking uit te breiden met een laadplein van de benodigde omvang. Neem in je onderzoek naar ruimte ook meteen de huidige of toekomstige behoefte mee aan extra truck parking (zie ook de tekstbox bij fase A), zo richt je de locatie meteen in voor beide doelen. Is er geen bestaande truck parking die voldoet aan de laadbehoefte, ga dan naar stap 7.

Let op: Voor lang laden zijn truckparkings noodzakelijk

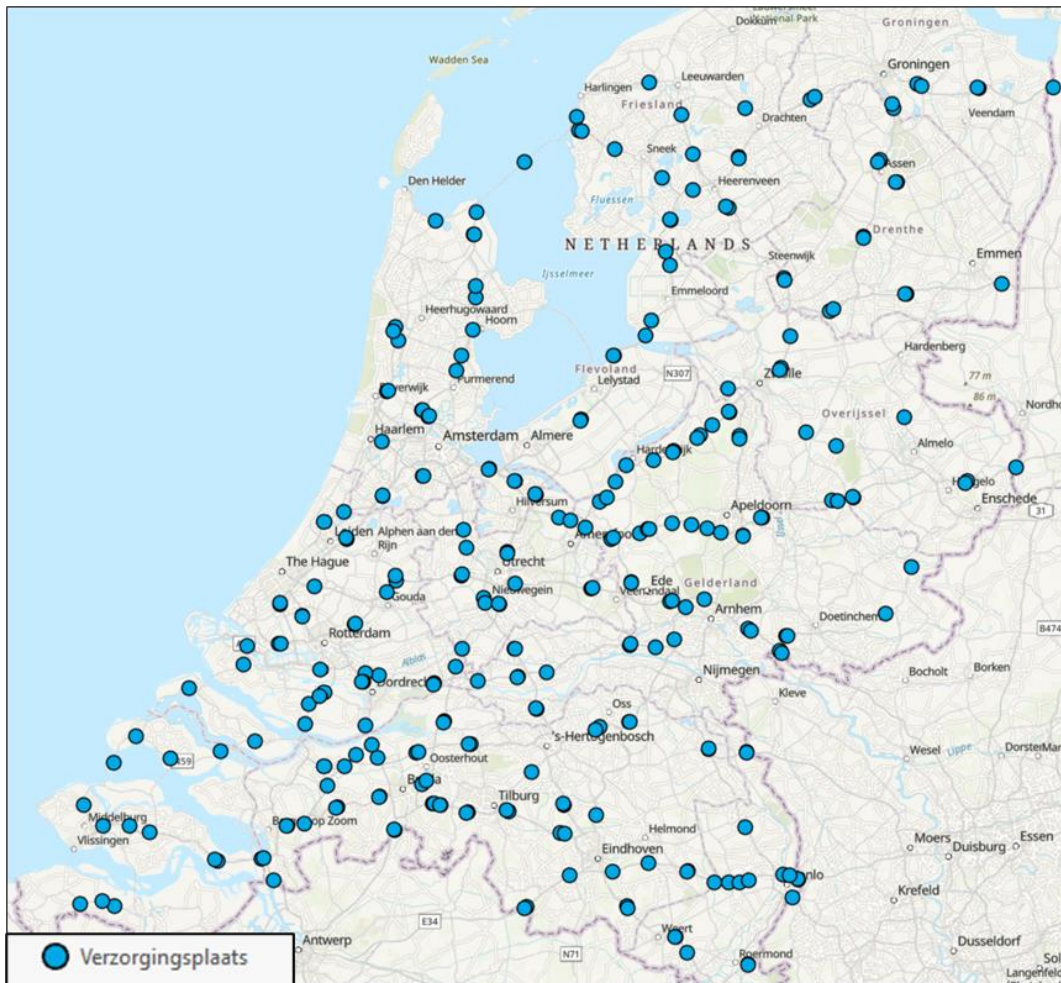
Als trucks lang willen opladen (c.a. 8 uur), dan zullen zij dat voornamelijk doen in de tijd dat zij nachtrust houden. Dit betekent dat een laadplein voor lang laden, automatisch een truckparking wordt.



Figuur 4.7 Uitsnede locaties bestaande truckparkings, BCI 2023

Stap 7 Behoefte verdelen over truck parking en bestaande verzorgingsplaatsen

Is er wel een bestaande truck parking maar is de ruimte te klein om in de volledige laadbehoefte te voorzien, bekijk dan of er Rijksverzorgingsplaatsen (VZP) langs de corridor liggen die benut kunnen worden als overlooplocatie. Onderzoek of er op de VZP nieuwe ruimte is voor een laadplein voor kort en voor lang laden of anders op bestaande parkeerplaatsen op de VZP waar laadpunten geïnstalleerd kunnen worden. Dit gaat u na bij Rijkswaterstaat. Is er niet voldoende nieuwe ruimte om nieuwe plaatsen te creëren met laadpunten in combinatie met de bestaande truck parking en blijkt de parkeerdruk op bestaande parkeerplaatsen op te hoog, ga dan naar stap 8.



Figuur 4.8 Uitsnede locaties bestaande Rijksverzorgingsplaatsen (VZP), BCI

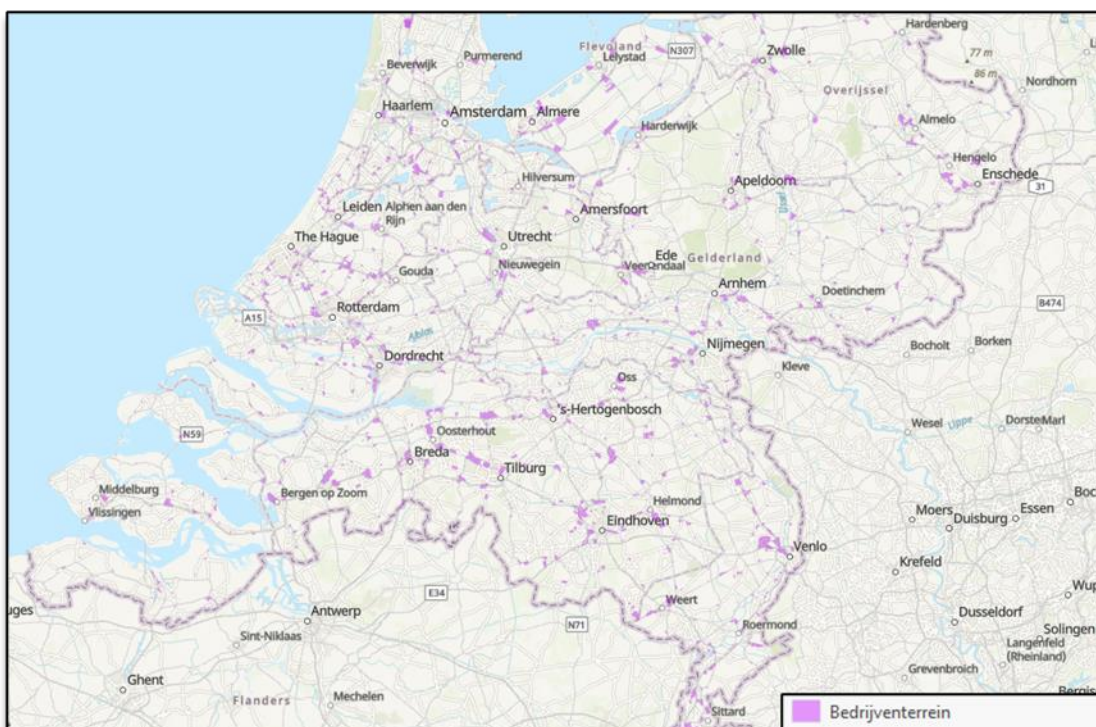
Fase C Ruimte op nieuwe locaties

In fase C onderzoekt u of er geschikte ruimte is voor laadpleinen op nieuwe locaties voor kort laden (op bestaande bedrijventerreinen, bestaande truck parking of nieuwe Greenfields) en voor lang laden (op nieuwe truck parking op bedrijventerreinen of op nieuwe Greenfield locaties). Dit doet u in de volgende stappen:

- Stap 8 Ruimte voor nieuwe truckparking op bedrijventerreinen
- Stap 9 Ruimte op verzorgingsplaatsen voor kort en lang laden
- Stap 10 Ruimte in een Greenfield nabij de corridor

Stap 8 Ruimte voor nieuwe truckparking op bedrijventerreinen?

Als er geen truckparking in de buurt van de corridor ligt, bekijk dan of er geschikte bedrijventerreinen zijn met ruimte voor een nieuwe truck parking waarop een laadlocatie voor kort en lang laden gerealiseerd kan worden. Open de kaartlaag met bedrijventerrein en bekijk of er één ligt langs een afrit van de corridor op maximaal 3 kilometer omrijden (bij voorkeur minder). Bekijk vervolgens in deze kaartlaag of er nog kavels uitgifbaar zijn waar een ontwikkelaar een laadplein voor trucks zou kunnen ontwikkelen. Onderzoek ook of een laadplein voor kort en lang laden in de openbare ruimte (meestal in eigendom van de gemeente) ontwikkeld kan worden.



Figuur 4.9 Uitsnede van locaties van bedrijventerreinen in Nederland o.b.v. IBIS (2022)

Let op: De uitgifte van kavels is altijd in beweging

In de kaartlaag met bedrijventerreinen is ook opgenomen hoeveel oppervlak er al bezet is door bedrijven (uitgegeven) en hoeveel oppervlak en kavels er nog uitgifbaar zijn. Deze laag is gebaseerd op de meest actuele versie van de database IBIS, uit februari 2022. In de tussentijd kunnen al kavels uitgegeven zijn, verifieer dit bij de gemeente.

Stap 9 Ruimte aangrenzend aan verzorgingsplaatsen met voorzieningen voor kort en lang laden

Heeft u geen ruimte kunnen vinden voor een laadlocatie voor kort en voor lang laden op bestaande laadpleinen, Clean Energy Hubs of truck parking en is er geen geschikte ruimte op een bedrijventerrein voor een nieuwe truck parking, onderzoek dan of er nieuwe ruimte is te vinden aangrenzend een VZP op het corridortracé waar al voorzieningen zijn zoals horeca en overnachting. Open de kaartlaag met VZP en bekijk of er voorzieningen aanwezig zijn. Onderzoek vervolgens of aan de randen van VZP een uitbreiding past binnen de huidige inrichting en het bestemmingsplan. Ga dit ook na bij de desbetreffende provincie en gemeente.

Let op: Voor een Greenfield zijn mogelijk vergunningen nodig voor Natura 2000, Natuur Netwerk Nederland, Flora- en fauna en Water

Wanneer wordt gebouwd in een Greenfield kan mogelijk aantasting van een Natura 2000 gebied, hiervoor is een omgevingsvergunning voor een Natura 2000 activiteit, ook kan aantasting van het Natuur Netwerk Nederland (NNN) plaatsvinden (dit kan overigens ook gelden voor de bouw op een bestaand industrieterrein). Als het gaat om effecten op het NNN dan zal in de Omgevingsverordening van de desbetreffende provincie moeten worden bekeken of een vergunning vereist is en zo ja, of deze kan worden verleend. Verder geldt name voor een Greenfield dat er mogelijk sprake kan zijn van aantasting van beschermde diersoorten en hun rustplaatsen, omdat mogelijk in het Greenfield beschermde diersoorten leven die verstoord worden door de aanleg van het laadstation. In zo'n geval kan een omgevingsvergunning voor een flora-en fauna activiteit vereist zijn. Tot slot: als in een Greenfield wordt gebouwd en mogelijk verharding wordt aangebracht kan mogelijk sprake zijn van een activiteit waarvoor een watervergunning vereist is (zie ook hoofdstuk 3).

Stap 10 Is er ruimte te vinden in een Greenfield nabij de corridor?

Heeft u in de voorgaande stappen geen ruimte kunnen vinden op een geschikte locatie op of nabij de corridor die past bij de laadbehoefte voor kort laden of lang laden op uw corridor? Dan gaat u op zoek naar een Greenfield. Bij voorkeur is deze gelegen:

- Onder of aangrenzend aan een bestaande af- en toerit (van twee kanten benaderbaar)
- Aan de randen van een bestaande CEH of bestaand laadplein
- Aan de randen van een bestaande truckparking
- Aan de randen van een onbeheerde VZP
- Aan de randen van een bestaand bedrijventerrein



Figuur 4.10 Uitsnede van het bestemmingsplan rondom bedrijventerrein Poort van Midden-Gelderland (Heteren) aan de A50, BCI

Stap 11 Is er voldoende ruimte op het onderstation?

Nu u een locatie heeft geselecteerd voor een laadplein, is het raadzaam om na te gaan of er nog ruimte beschikbaar is bij het meest nabijgelegen onderstation. Probeer hierbij altijd de behoefte van

kort en lang laden te combineren als dat kan, want dat bespaart ruimte en netcapaciteit. Open de kaartlaag met onderstations en ga dit na. In het geval dat er beperkt ruimte beschikbaar lijkt, neem dan contact op met de netbeheerder en onderzoek de alternatieve oplossingen.

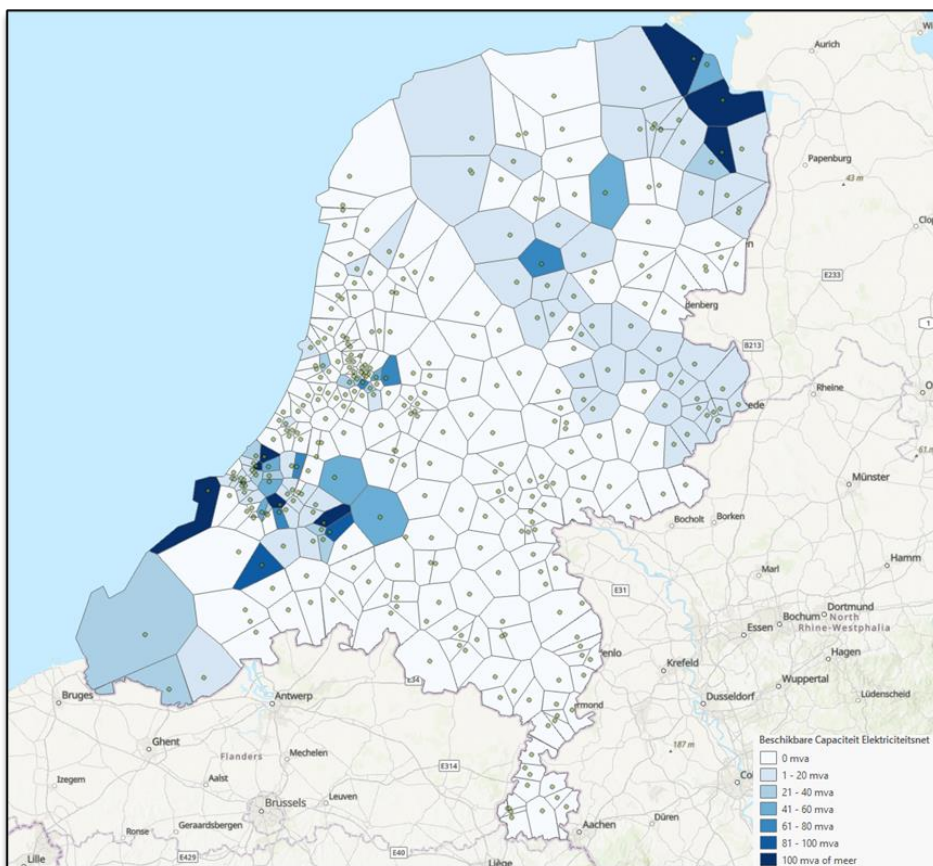
Let op: De volgorde voor locatievoorkeuren voor kort laden en voor lang laden verschilt

Hou voor kort laden de volgende volgorde aan:

- a. Aan de randen van een VZP
- b. Aan de randen van een bestaande CEH of bestaand laadplein
- c. Aan de randen van een bestaande truckparking
- d. Aan de randen van een bestaand bedrijventerrein
- e. Nabij een bestaande afrit

Voor lang laden inclusief truck parking houdt u de volgende volgorde aan:

- a. Aan de randen van een bestaande truckparking
- b. Aan de randen van een bestaand bedrijventerrein
- c. Aan de randen van een VZP
- d. Nabij een bestaande afrit
- e. Aan de randen van een bestaande CEH of bestaand laadplein.



Figuur 4.11 Overzicht beschikbare capaciteit Elektriciteitsnet, BCI

2 Demonstatie van laadprognose naar locatie

Inleiding

In hoofdstuk 1 is het stappenplan toegelicht hoe publieke partijen samen tot een selectie van locaties kunnen komen voor laadpleinen voor elektrische trucks. Dit stappenplan gaat uit van de ideale situatie waarin kort en lang laden met elkaar wordt gecombineerd en ook mogelijk is op verzorgingsplaatsen (VZP).

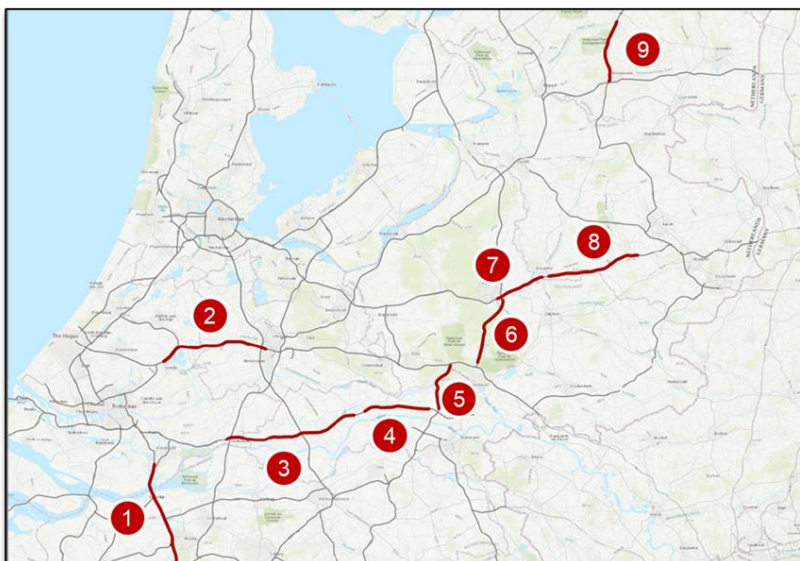
In dit hoofdstuk wordt een locatieselectie gedemonstreerd aan de hand van 9 corridors, die u weergegeven ziet op naastgelegen figuur. Deze corridors zijn uitgekozen op basis van spreiding en diversiteit in laadbehoefte en ligging. In dit hoofdstuk worden de volgende hoofdvragen van deze studie beantwoordt:

- Wat is de laadbehoefte vanuit elektrische trucks richting 2040?
- Welke locaties zijn op/ langs 9 geselecteerde corridors beschikbaar? Waarbij we uitgaan van een situatie waarbij kort laden (veelal) langs de snelweg op verzorgingsplaatsen zal plaatsvinden en lang laden op andere locaties in de buurt zoals truckparkings.

Hierbij moeten wel twee kanttekeningen worden gezet:

1. in het huidig Rijksbeleid voor verzorgingsplaatsen is aangegeven dat kort laden op VZP wordt toegestaan, maar lang parkeren -en daarmee lang laden- niet.
2. Hoewel kort laden bij voorkeur zo dicht mogelijk bij de snelweg gebeurt volgens de logistiek, zorgt kort laden in combinatie met lang laden wel voor een betere business case en efficient ruimtegebruik.

Het is aan te raden om deze twee kanttekeningen in de verdere ruimtelijke strategie en het beleid voor VZP mee te nemen.



Figuur 5.1 Geselecteerde corridor tracés, BCI

In de volgende paragraaf wordt een totaalbeeld gegeven van de uitkomsten plus de belangrijkste bevindingen. In de paragraaf daarna gaan we in op de bevindingen per corridor. In de bijlage treft u als achtergrond de analyse zodat u kunt volgen welke stappen er zijn genomen en wat de uitkomsten en conclusies waren per stap.

2.1 Belangrijke uitkomsten

Voor de 9 corridors is aan de hand van de kaartlagen in GIS bepaald wat de laadvraag is (in beide scenario's) en wat het huidige beschikbare aanbod is op verzorgingsplaatsen (VZP) en truckparkings langs deze 9 corridors. De uitkomsten van deze analyse zijn weergegeven in onderstaande tabel. Deze uitkomsten laten een wisselend beeld zien.

Op deze corridors bieden de bestaande verzorgingsplaatsen voldoende ruimte voor kort laden. Daarbij moeten wel een drietal kanttekeningen gemaakt worden:

- Voor het plaatsen van laadvoorzieningen is ruimte nodig. Dit kan, afhankelijk van de huidige inrichting van een verzorgingsplaats, ten koste gaan van het nu beschikbare aantal parkeerplaatsen.
- Daarnaast geldt dat veel verzorgingsplaatsen op dit moment al veelvuldig gebruikt worden en weinig ruimte hebben om extra vrachtwagens te verwerken.
- Ook is het zo dat bij een deel van de VZP's de huidige looptijd van de concessie te kort is om daar nog extra laadinfra aan toe te voegen en dat RWS voor deze locaties pas na 2030 uitbreiding van laadinfra voorziet.

Op meer dan de helft van de corridors zien we dat er een fors tekort is aan locaties (truckparkings) waar lang laden plaats kan vinden. Met name voor dit gedeelte van de laadvraag ligt er dan ook een grote uitdaging. Hierbij kan opgemerkt worden:

- Deze uitdaging is niet nieuw, al langer is bekend dat er in Nederland een groot tekort is aan truckparkings.
- Beschikbare truckparkingcapaciteit kan in praktijk lager uitvallen, een deel van de capaciteit is gelegen bij wegrestaurants die parkeren alleen toestaan voor chauffeurs die ook gebruikmaken van het restaurant.
- Op sommige trajecten ligt er in de buurt (<30 km) een truckparking, deze capaciteit is vanwege een lange omrijtijd slechts deels beschikbaar, bovendien trekken deze ook verkeer vanuit andere snelwegvakken.

Tabel 1 – Overzichtstabel laadvraag en beschikbare ruimte 9 corridors

	Benodigde laadpunten op traject (kort laden op VZP, lang laden op TP) (2040 Laag – 2040 Hoog)			Beschikbare capaciteit op:		
	Kort VZP	Kort TP	Lang TP	VZP's op traject	TP op traject	TP buiten traject (<30km)
Corridor 1 A16 Breda - Dordrecht	24 - 29	2 - 3	63 - 76	192	475	
Corridor 2: A12 Utrecht - Gouda	13 - 15	1 - 1	13 - 16	113	44	
Corridor 3: A15 Gorinchem – Tiel	18 - 22	2 - 2	47 - 57	44	36	185
Corridor 4: A15 Tiel - Andelst	7 - 8	1 - 1	18 - 22	98	0	60
Corridor 5: A50 Grijsoord- Valburg	9 - 10	1 - 1	22 - 27	63	0	200
Corridor 6: A50 Arnhem – Apeldoorn	11 - 13	1 - 1	12 - 14	109	0	300
Corridor 7: A1 Apeldoorn – Deventer	6 - 7	1 - 1	15 - 18	24	100	
Corridor 8: A1 Deventer - Enter	13 - 16	1 - 1	34 - 41	91	100	250
Corridor 9: A28 Hoogeveen - Beilen	4 - 5	0 - 0	4 - 5	27	8	110

2.2 Belangrijke uitkomsten per corridor tracé

Corridor 1: A16 Dordrecht – Breda

- Bestaande VZP's kunnen grotendeels voorzien in de vraag naar kort laden. Dit zal wel ten koste gaan van een deel van de bestaande parkeercapaciteit gezien de ruimte die nodig is voor de benodigde laadinfrastructuur.
- Voor lang laden lijkt er voldoende ruimte te zijn op de diverse private truckparkings op deze corridor.

Corridor 2: A12 Utrecht - Gouda

- Bestaande VZP's kunnen grotendeels voorzien in de vraag naar kort laden. Dit zal wel ten koste gaan van een deel van de bestaande parkeercapaciteit gezien de ruimte die nodig is voor de benodigde laadinfrastructuur.
- Voor lang laden lijkt er redelijk tot voldoende ruimte te zijn op de diverse private truckparkings op deze corridor.

Corridor 3: A15 Gorinchem – Tiel

- Bestaande VZP's kunnen grotendeels voorzien in de vraag naar kort laden. Dit zal wel ten koste gaan van een deel van de bestaande parkeercapaciteit gezien de ruimte die nodig is voor de benodigde laadinfrastructuur.
- Voor lang laden is er onvoldoende capaciteit, de bestaande truckparking Vuren is enkel bedoeld voor chauffeurs die gebruikmaken van het restaurant, overige truckparkings liggen verder van deze corridor af en bovendien niet langs de veelgebruikte A15 corridor.
- Op bedrijventerreinen lijkt nog ruimte beschikbaar voor nieuwe ontwikkelingen. Ruimtevrage voor resterende ± 50 plaatsen is 7.500 m². Door dubbelgebruik van private locaties voor zowel kort laden (primair overdag) en lang laden (vooral 's nachts) kan ruimtevrage deels beperkt worden.

Corridor 4: A15 Tiel - Andelst

- Bestaande VZP's kunnen voorzien in de vraag naar kort laden.
- Voor lang laden is er onvoldoende capaciteit, de bestaande truckparking Malden ligt 22 km van deze corridor af.
- Op bedrijventerreinen lijkt nog ruimte beschikbaar voor nieuwe ontwikkelingen. Ruimtevrage voor resterende ± 20 plaatsen voor lang laden is 3.000 m². Door dubbelgebruik van private locaties voor zowel kort laden (primair overdag) en lang laden (vooral 's nachts) kan het overschot aan verzorgingsplaatsen voor kort laden mogelijk gebruikt worden voor lang laden waardoor er geen extra ruimte nodig is.

Corridor 5: A50 Grijsoord - Valburg

- Bestaande VZP's kunnen voorzien in de vraag naar kort laden.
- Voor lang laden is er onvoldoende capaciteit, de bestaande truckparking Duiven ligt 22 km van deze corridor af.
- Op bedrijventerreinen lijkt nog ruimte beschikbaar voor nieuwe ontwikkelingen. Ruimtevrage voor resterende ± 25 plaatsen voor lang laden is ~ 6.000 m². Door dubbelgebruik van private locaties voor zowel kort laden (primair overdag) en lang laden (vooral 's nachts) kan het overschot aan de verzorgingsplaatsen voor kort laden mogelijk gebruikt worden voor lang laden waardoor er geen extra ruimte nodig is.
- Let op: op dit tracé zou wel nog bekeken moeten worden of er behoefte is aan truck parking. Als deze behoefte groter is dan de ± 25 laadplaatsen, dan zou er naar een grotere locatie gekeken moeten worden.

Corridor 6: A50 Arnhem - Apeldoorn

- Bestaande VZP's kunnen voorzien in de vraag naar kort laden.
- Voor lang laden is er onvoldoende capaciteit, de bestaande truckparkings Duiven en A1 Deventer liggen 11 km en 16 km van deze corridor af.
- Er zijn geen bedrijventerreinen aanwezig. Ruimtevrage voor resterende ± 13 plaatsen voor lang laden is 2.000 m². Door dubbelgebruik van private locaties voor zowel kort laden (primair overdag) en lang laden (vooral 's nachts) kan het overschot aan de verzorgingsplaatsen voor kort laden mogelijk gebruikt worden voor lang laden waardoor er geen extra ruimte nodig is.

Corridor 7: A1 Apeldoorn – Deventer

- Bestaande VZP's kunnen voorzien in de vraag naar kort laden.
- Voor lang laden is er voldoende capaciteit, de Truckparking A1 Deventer heeft 100 plaatsen beschikbaar voor lang laden. Voor de duidelijkheid: hier wordt dan wel uitgegaan van een combinatie van truck parking én elektrisch laden op een parkeervak.
- Op bedrijventerreinen lijkt nog ruimte beschikbaar voor nieuwe ontwikkelingen.
- Let op: langs deze corridor is een behoefte aan langparkeervakken die groter is dan de behoefte aan laadlocaties voor langzaam laden. Dit betekent dat er naar een grotere locatie gezocht moet worden om in de behoefte aan truck parking te kunnen voorzien.

Corridor 8: A1 Deventer – Enter

- Bestaande VZP's kunnen voorzien in de vraag naar kort laden, er is ruimte voor de benodigde capaciteit.
- Voor lang laden is er voldoende capaciteit op bestaande truckparking.

Corridor 9: A28 Hoogeveen - Beilen

- Bestaande VZP's kunnen voorzien in de vraag naar kort laden, er is ruimte voor de benodigde capaciteit.
- Voor lang laden is er net voldoende capaciteit. De bestaande truckparkings Green Planet Pesse biedt plek voor 8 vrachtwagens.
- Er is geen ruimte beschikbaar op de aanwezige bedrijventerreinen. Door dubbelgebruik van private locaties voor zowel kort laden (primair overdag) en lang laden (vooral 's nachts) kan ruimtevraag deels beperkt worden.

3 Actieplan voor realisatie

Inleiding

Dit deel van de rapportage bevat het plan voor de realisatie van elektrische laadlocaties voor trucks langs nationale corridors. Het bevat de stappen die nodig zijn om **ruimte beschikbaar te krijgen** en de **samenwerking met marktpartijen te organiseren**. Het plan is bedoeld voor gemeenten, provincies, Rijkswaterstaat en IenW die samen verantwoordelijk zijn voor de ruimtelijke inrichting van potentiële laadlocaties, ieder vanuit zijn eigen rol (zie onderstaande figuur, roze gekleurd). Dit hoofdstuk vindt u een antwoord op de laatste hoofdvraag van deze studie:

- Hoe zien de concrete acties eruit om van inzicht naar realisatie te komen?

Tabel 2 - Overzicht van partijen en rollen in realisatie van laadlocaties van trucks, BCI 2023

	Partij	Rol
Publiek	Gemeente	<ul style="list-style-type: none"> • Bestemmen grond stedenbouwkundig-/ bestemmings-/ omgevingsplan • Aanbesteding marktpartijen • Vergunningen • Procesondersteuning • Aanleg lokale openbare weginfra en inrichting
	Provincie	<ul style="list-style-type: none"> • Bestemmen grond omgevingsvisie • Procesondersteuning • Aanleg provinciale openbare weginfra
	RWS/ Rijksvastgoed	<ul style="list-style-type: none"> • Beschikbaar stellen grond verzorgingsplaatsen • Aanleg nationale openbare weginfra
	Rijk/ I&W/ NAL	<ul style="list-style-type: none"> • Aanjagen nationaal dekkend netwerk e-laadlocaties trucks • Beleid verzorgingsplaatsen, hoofdwegennet, topcorridors
Privaat	Netwerkbeheerder	<ul style="list-style-type: none"> • Realisatie/ onderhoud voldoende netwerkcapaciteit/ elektriciteitsaansluiting
	Ontwikkelaar/ ingenieursbureau	<ul style="list-style-type: none"> • Aankoop/ verkoop en bouwrijk maken grond • Ontwerpen en ontwikkelen van de private of openbare ruimte • Soms: realisatie laadlocatie
	Exploitant/ operator	<ul style="list-style-type: none"> • Realisatie laadlocatie, exploitatie, beheer en onderhoud laadpunten • Soms: aankoop grond
	Leverancier	<ul style="list-style-type: none"> • Levering installatie/ technologie/ schone brandstof of energie
	Logistiek	<ul style="list-style-type: none"> • Afname laadsessies

Focus op bedrijventerreinen en Greenfields

We onderscheiden drie locatietypen waar verschillen zijn in realisatie:

- a. Langs snelwegen (verantwoordelijkheid vergunningen RWS, eigendom ruimte RWS);
- b. Bedrijventerreinen/ truck parking (verantwoordelijkheid bestemming en vergunningen gemeente, eigendom ruimte privaat of gemeente);
- c. Greenfields (verantwoordelijkheid bestemming en vergunningen gemeente, eigendom meestal privaat (veel agrarisch gebied langs de snelwegen)).

Deze locatietypen zijn schematisch weergegeven in de onderstaande figuur.

Vooraf de laatste twee locatietypen zijn interessant voor het realisatieplan omdat daar de verantwoordelijkheid ligt bij gemeenten, daarom spitst deze paragraaf zich hierna toe op specifieke ruimtelijk-juridische vraagstukken voor deze twee locatietypen.

Tabel 3 - Drie locatietypen met verschillen in realisatie, BCI 2023

		Eigendomssituatie		
		Openbare ruimte	Private ruimte wel bereid tot ontwikkeling	Private ruimte niet bereid tot ontwikkeling
Locatie keuze	Verzorgingsplaatsen	Locatieoptie 1		
	Truck parking		Locatieoptie 2a	
	Bedrijventerreinen	Locatieoptie 2b	Locatieoptie 2c	
	Green field		Locatieoptie 3a	Locatieoptie 3b

In paragraaf 3.1 vindt u een stappenplan om te komen van locatiekeuze naar realisatie. Daarbij wordt extra aandacht besteed aan de concrete stappen voor organisatie van ruimte binnen het omgevingsinstrumentarium en de vergunningen.

In paragraaf 3.2 gaan we dieper in op het juridisch kader van de omgevingswet voor realisatie van laadpleinen voor trucks. In deze paragraaf gaan we eerst in op de benodigde planregeling en de benodigde vergunningen en de daarbij behorende procedures. Vervolgens gaan we in op specifieke aandachtspunten.

3.1 Van locatieselectie naar realisatie in drie fasen

De realisatie van laadpleinen voor trucks verloopt via drie fasen (zie figuur hieronder):

- Planfase: omvang en locatie bepalen
- Ontwerpfase: plan uitwerken
- Realisatiefase: realiseren en beheren

Binnen deze fasen variëren de sturingsmogelijkheden en daarmee de aanpak, dit afhankelijk van de locatie die gekozen wordt om als laadlocatie te ontwikkelen. Deze grond kan in eigendom zijn van de gemeente of het is private ruimte. Hierna volgen per fase de belangrijkste acties en aandachtspunten voor openbare of private ruimte.



Fase 1 Planfase: omvang en locatie bepalen

Hoe selecteren we de juiste locaties voor laadvoorzieningen voor trucks langs corridors? In deze fase wordt het zoekgebied bepaald, het inrichtingsplan gemaakt en een locatie geselecteerd. Dit doet u in twee stappen:

- Stap 1: Laadbehoefte en omvang laadplein vaststellen
- Stap 2: Inrichtingsplan maken
- Stap 3: Potentiële laadlocaties in beeld brengen
- Stap 4: Exacte laadlocatie bepalen

Stap 1: Laadbehoefte, omvang laadplein en potentiële laadlocaties in beeld

De locatieselectie-tool geeft inzicht in de laadbehoefte die verwacht wordt op de corridors vanuit trucks op de nationale corridors richting 2030 en 2040, dit is weergegeven per tracé en per rijrichting. Op basis van de laadbehoefte kunt u met deze tool per tracé de benodigde laadinfra bepalen voor kort laden en lang laden en een inschatting maken van het ruimteoppervlak dat nodig is.

Let op: Aanvullende laadbehoefte inventariseren op bedrijventerreinen

Mocht u een locatie geselecteerd hebben op of nabij een bedrijventerrein, dan is het aan te raden om bij de ondernemers op dat terrein na te gaan of er behoefte bestaat aan een publiek toegankelijk laadplein voor trucks. Met deze marktpraak kunt u het aantal laadpunten ophogen.

Stap 2: Inrichtingsplan maken

Maak vervolgens op basis van de laadbehoefte een algemeen plan voor de inrichting van de elektrische laadpunten met eventuele nevenvoorzieningen (zoals overnachtings-, douche- en slaapmogelijkheden en eventuele wegen) en bepaal het benodigde oppervlak.

Stap 3: Potentiële laadlocaties in beeld

Inventariseer de gebieden die qua grootte en ligging geschikt zijn om een elektrisch laadpunt te realiseren. Hiervoor kunt u in de locatieselectie-tool langs het tracé naar locaties zoeken. Via de handleiding loopt u deze stappen door.

Let op: Samen locaties zoeken en afwegen

Het advies is om per landsdeel een sessie te houden tussen het Ministerie van IenW, Rijkswaterstaat, provincies en gemeenten (bijvoorbeeld via de samenwerkingsstructuur van de NAL) waarin u de laadbehoefte langs de corridors in uw gebied bepaalt. De uitkomst en een lijst van potentiële locaties waar in de volgende fase een keuze uit gemaakt moet worden.

Stap 4: Exacte locatie bepalen

Samen onderzoekt u de geschiktheid van de locaties uit de planfase en weegt u de verschillende belangen af. Bij voorkeur landt het laadplein op een locatie:

- Zo dicht als mogelijk langs de corridor (maximaal 3 kilometer omrijden);
- Met een bestemming waar een laadplein voor trucks al in past
- Waar al laadvoorzieningen zijn
- Waar al truckparkeervoorzieningen zijn
- Waar nog voldoende ruimte is
- Waar al toereikende infrastructuur is
- Met bij voorkeur met voldoende ruimte op het energienet

Denk aan verzorgingsplaatsen langs de snelwegen, een truck parking of een logistiek bedrijventerrein in de buurt van de snelwegen. Via de locatietool in hoofdstuk 2 loopt u de stappen door.

Let op: Een laadplein kan voor extra verkeersbewegingen zorgen

Op basis van stap 1 heeft u inzicht in de verkeersbewegingen die u kunt verwachten naar en van het laadplein. Onderzoek of de infrastructuur deze extra belasting aankan en pas deze zo nodig aan.

Resultaat

Er is een concrete locatie geselecteerd waarvoor de gemeente de volgende stappen kan doorlopen.

Fase 2 Ontwerpfase: plan uitwerken

Hoe leg ik een laadlocatie voor trucks vast en wat is de juiste volgorde van planning, onderzoek en vergunningen? Om op de meest efficiënte wijze de te realiseren elektrische laadpunten te vergunnen, adviseren we de volgende volgorde.

- Stap 1: Analyseer de juridische knelpunten
- Stap 2: Vergunningen zo snel mogelijk aanvragen
- Stap 3: Zo vroeg mogelijk netwerkaansluiting aanvragen
- Stap 4: Beoordeling omgevingsplan of omgevingsvergunning
- Stap 5: Beoordeling coördinatie overige vergunningen
- Stap 6: Tijdig verdelingsprocedure vaststellen
- Stap 7: Uitvoering publieksparticipatie
- Stap 8: Overige vergunningen aanvragen
- Stap 9: Ontwikkeling van de locatie vastleggen in contracten

Stap 1: Analyseer de juridische knelpunten

In deze stap analyseert u de eventuele juridische knelpunten.

Knelpunten bij industrieterreinen

Belangrijke knelpunten die vertragend kunnen werken bij industriegebieden zijn: eigenaarschap/zeggenschap van het perceel en het eventueel moeten uitplaatsen van andere bedrijven. Een ander mogelijk knelpunt zou kunnen zijn: stikstofdepositie met name tijdens de aanleg van het elektrisch laadpunt inclusief voorzieningen.

Knelpunten bij Greenfields

Belangrijke knelpunten die vertragend kunnen werken bij Greenfields zijn: eigenaarschap/zeggenschap van het perceel en het eventueel moeten uitplaatsen van een agrarische functie. Het moeten aanleggen van toegangswegen en de daarmee gepaard gaande besluitvorming. Stikstofdepositie alsmede andere effecten op een Natura 2000 gebied en het mogelijk moeten uitvoeren van een passende beoordeling, de aanwezigheid van strikt beschermde diersoorten (inclusief vogels) en/of plantensoorten en het moeten uitvoeren van een MER-beoordeling.

Zodra een mogelijk knelpunt is geïnventariseerd zal voorafgaand aan de keuze voor een locatie moeten worden onderzocht of dit knelpunt ook daadwerkelijk een bottleneck vormt voor de besluitvorming. Voorbeeld: als sprake is van mogelijk significante effecten op het Natura 2000 gebied zal zo snel mogelijk een voortoets moeten worden uitgevoerd en (indien nodig) een passende

beoordeling. Indien daaruit volgt dat significante effecten niet kunnen worden uitgesloten, moet beoordeeld worden of een vergunning kan worden verleend. Een duurzaamheidsvoorziening kan onder omstandigheden een dwingende reden van groot openbaar belang zijn*¹ maar dan moeten er geen alternatieve locaties voorhanden zijn met geen of minder effecten op Natura 2000. Ook moet de schade tijdig worden gecompenseerd. Als het knelpunt een bottleneck blijkt te zijn, valt de locatie in dit stadium al af.

Stap 2: Vergunningen zo snel mogelijk aanvragen

Zoveel mogelijk de vergunningen met een langere onderzoekstijd en beoordelingstijd of vergunningen waarvan het niet zeker is of deze verkregen kunnen worden, zoals de omgevingsvergunning voor een Natura 2000 activiteit en de omgevingsvergunning voor een flora- en fauna activiteit zo snel mogelijk aanvragen. Dus wanneer de grootte van het oppervlak bekend is en de afmetingen van de bouwwerken, maar nog niet wanneer de gehele planuitwerking al gereed is. Ook al is bijvoorbeeld voor een flora- en fauna activiteit sprake van een reguliere procedure onder de Omgevingswet, dan nog blijkt in de praktijk dat vergunningverlening langer duurt, bijvoorbeeld omdat extra onderzoek gedaan moet worden.

Stap 3: Zo vroeg mogelijk netwerkaansluiting aanvragen

Vraag in een zo vroeg mogelijk stadium (een vergroting van de) netaansluiting aan bij de Netbeheerder

Stap 4: Beoordeling omgevingsplan of omgevingsvergunning

Beoordelen of de ontwikkeling het beste kan worden gerealiseerd met een omgevingsplan of met een Omgevingsvergunning (buitenplanse omgevingsplanactiviteit). Bij het toevoegen van een elektrisch laadpunt op een bestaand industrieterrein, zal sprake zijn van een veel kleinere afwijking van het bestaande omgevingsplan dan wanneer het gaat om het realiseren van een elektrisch laadpunt in een Greenfield, waar mogelijk ook nog wegen bij moeten worden aangelegd. In het eerste geval ligt een omgevingsvergunning meer voor de hand terwijl in het tweede geval een omgevingsplan meer voor de hand ligt.

Stap 5: Beoordeling coördinatie overige vergunningen

Beoordelen of het zinvol is om de overige vergunningen (dan de vergunningen genoemd onder 5) te coördineren

Stap 6: Tijdig verdelingsprocedure vaststellen

Als het de bedoeling is dat derden de vergunningen aanvragen dan is het van belang om tijdig een verdelingsprocedure vast te stellen

¹ Hoogspanningsverbinding: AbRvS 29 december 2010, ECLI:NL:RVS:2010:BO9217 (380 Kv), Windpark: AbRvS 4 november 2020, ECLI:NL:RVS: 2020:2621 (Windpark Galder), r.o. 13.)

Stap 7: Uitvoering publiekparticipatie

Het uitvoeren van de benodigde publiekparticipatie eventueel ook al voorafgaand aan het aanvragen van de vergunningen (genoemd onder stap 2).

Stap 8: Overige vergunningen aanvragen

De overige vergunningen al dan niet gecoördineerd aanvragen.

Stap 9: Ontwikkeling van de locatie vastleggen in contracten

De laadlocatie kan terecht komen in de openbare ruimte of op private grond:

- Bij openbare ruimte waarin u het laadplein laat ontwikkelen en exploiteren door een private partij: werk een overeenkomst uit waarin u de omvang van het werk omschrijft, de uitvoering, kosten en planning. Hierin neemt u ook de eisen op ten aanzien van de laadlocatie, zoals het aantal en type laadpunten, de voorzieningen, en ruimtelijke inpassing.
- Bij private grond van een ontwikkelaar: werk de eisen uit ten aanzien van de laadlocatie, zoals het aantal en type laadpunten, de voorzieningen, en ruimtelijke inpassing.
- Bij private grond van een partij die niet bereid is om de grond te ontwikkelen: er bestaat de mogelijkheid om via het voorkeursrecht en onteigening als gemeente de grond in eigendom te kunnen krijgen. Een verdere toelichting vindt u in de [‘Verkenning instrumentarium voor logistieke laadinfra, Nationale agenda laadinfrastructuur, 2023’](#).

Resultaat

De ruimte voor het laadplein voor trucks en de inrichting zijn vastgelegd in het ruimtelijk instrumentarium, de vergunningen zijn georganiseerd en de contracten voorbereid.

Fase 3 Realisatiefase: realiseren en beheren

Hoe zorg ik ervoor dat de ruimte voor de laadlocatie op de juiste manier ontwikkeld wordt? In deze fase komt u tot realisatie van de laadvoorziening en u organiseert het beheer. Hiervoor neemt u de volgende stappen:

- Stap 1: Laadvoorziening realiseren in openbare of op private ruimte
- Stap 2: Beheer publiek domein of door exploitant
- Stap 3: Realisatie en beheer vastleggen

Stap 1: Laadvoorziening realiseren in openbare of op private ruimte

Nadat u in de ontwerpfase de ruimte en eisen voor de laadlocatie heeft uitgewerkt en vastgelegd, is een ontwikkelaar of grondeigenaar (bij private grond), ingenieursbureau (bij openbare ruimte) en/of exploitant aan zet om de locatie binnen de kaders van de anterieure overeenkomst te realiseren.

Wanneer u een laadplein wilt realiseren in de openbare ruimte, dan zijn er verschillende opties:

- U kunt zelf de verantwoordelijkheid nemen voor de realisatie. Via een opdracht kunt u een ontwikkelaar de aanleg laten verzorgen. Met een concessie kunt u een ontwikkelaar of exploitant voor een bepaalde periode het recht geven tot plaatsing, exploitatie en het beheer van het laadplein.

- U kunt de openbare grond in erfpacht uitgeven aan een ontwikkelaar en/ of exploitant voor een bepaalde termijn via een aanbesteding.

Let op: Hanteer de juiste procedures

Ervan uitgaande dat de gemeente niet zelf het laadstation zal realiseren en exploiteren, zal aan een derde een vergunning verleend moeten worden voor de bouw en ingebruikname van het laadstation (zie ook hoofdstuk 3). Deze omgevingsvergunning kwalificeert als een schaarse vergunning of als een vergunning die vergelijkbaar als een schaarse vergunning zal moeten worden behandeld, aangezien er meer vraag zal zijn om een laadstation te kunnen exploiteren dan er aanbod zal zijn. Dit betekent dat het bevoegd gezag aan potentiële gegadigden de mogelijkheid moet bieden om mee te dingen naar een vergunning en dat een vergunning slechts tijdelijk mag worden verleend. Als de gemeente wel eerst zelf het laadstation realiseert en de exploitatie over wil laten aan een derde, zal dit via een openbare aanbesteding moeten gebeuren.

Stap 2: Beheer publiek domein of door exploitant

De gemeente kan het beheer en het onderhoud van de laadinfrastructuur in de openbare ruimte zelf voor rekening nemen of uitbesteden (via een aanbesteding of concessie, zie de voorgaande stap). Op private grond is de grondeigenaar zelf hiervoor verantwoordelijk.

Stap 3: Realisatie en beheer vastleggen

Om de ruimte daadwerkelijk te kunnen ontwikkelen in fase 3, moet de functie vastgelegd worden in afsprakenkaders en vergunningen:

- De publiek toegankelijke laadlocatie wordt ontwikkeld door een vastgoedexploitant of een exploitant van laadinfrastructuur. In het programma van eisen of in een anterieure overeenkomst neemt u de eisen ten aanzien van de inrichting op.
- Over de eisen voor bekabeling en netcapaciteit maakt u afspraken met de netbeheerder.

Resultaat

De realisatie en het beheer van het laadplein zijn georganiseerd.

3.2 Juridisch kader omgevingswet voor realisatie van laadpleinen voor trucks op industrieterrein

In deze paragraaf worden de belangrijkste ruimtelijk-juridische vraagstukken beantwoord waar gemeenten tegenaan lopen bij het beschikbaar krijgen van laadlocaties voor elektrische trucks op Greenfields of industrieterreinen.

Benodigde bestemming en vergunningen

Hier wordt beschreven welke plannen en vergunningen vereist zijn die betrekking hebben op de fysieke leefomgeving en welke procedure daarbij hoort.

1 Planologische toestemming

Welke planologische toestemming is nodig?

Zowel op een bedrijventerrein als op een onbebouwde groene omgeving (agrarisch of anderszins, hierna te noemen: greenfield, is het planologisch niet toegestaan om zonder meer een laadstation met laadvoorzieningen voor trucks te realiseren. Dit betekent dat de functie in een omgevingsplan moet worden opgenomen dan wel dat een omgevingsvergunning voor een buitenplanse omgevingsplanactiviteit moet worden verleend.

2 Omgevingsplan

Wat zijn de belangrijkste aandachtspunten in het omgevingsplan?

In het omgevingsplan worden, net als in een bestemmingsplan, bestemmingen en regels voor die bestemmingen worden opgenomen. Daarnaast zal het omgevingsplan algemene regels bevatten die nu in gemeentelijke verordeningen zijn opgenomen (zoals in een APV) en die betrekking hebben op de fysieke leefomgeving. Te denken valt bijvoorbeeld aan regels over slopen, het aanleggen, gemeentelijke monumenten en voor het kappen van bomen.

Ook nieuw in het omgevingsplan is dat de gevolgen van emissies van geluid, geur, trillingen en externe veiligheid door bedrijfsmatige milieubelastende activiteiten en regels over milieubelastende activiteiten die niet geregeld zijn in het Besluit activiteiten leefomgeving niet meer via een algemene maatregel van bestuur (AMvB), zoals thans onder andere via het Activiteitenbesluit milieubeheer of het Besluit externe veiligheid) worden geregeld, maar via het omgevingsplan. In hoofdstuk vijf van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) zijn daartoe instructieregels opgenomen.

Ook kunnen in het omgevingsplan regels over het uiterlijk van bouwwerken worden gesteld. Als dat gebeurt en de toepassing daarvan uitleg behoeft, worden daarvoor beleidsregels vastgesteld door de gemeenteraad.

Onder de Omgevingswet mogen de planregels algemeen zijn. Verder bestaat geen landelijke standaard meer voor het vormgeven van de bestemmingen. Onder de Wro moeten de bestemmingen passen binnen de normen van de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 (hierna: SVBP2012)².

Onder de Omgevingswet is er meer vrijheid in de wijze van bestemmen. Er zijn als voorbeeld staalkaarten opgesteld voor verschillende functies maar deze hoeven niet verplicht te worden toegepast.

² Zie artikel 2 van de Regeling standaarden ruimtelijke ordening 2012 (Rsro 2012).

Het omgevingsplan is bovendien niet beperkt tot “een goede ruimtelijke ordening”, maar kan alle aspecten van de fysieke leefomgeving omvatten. De fysieke leefomgeving omvat in ieder geval bouwwerken, infrastructuur, watersystemen, water, bodem, lucht, landschappen, natuur, cultureel erfgoed en werelderfgoed. Als gevolgen voor de fysieke leefomgeving worden in ieder geval aangemerkt: gevolgen die kunnen voortvloeien uit het wijzigen van onderdelen van de fysieke leefomgeving of het gebruik daarvan, activiteiten waardoor emissies, hinder of risico’s worden veroorzaakt alsmede gevolgen voor de mens, voor zover deze wordt of kan worden beïnvloed door of via onderdelen van de fysieke leefomgeving. (Artikel 1.2 Omgevingswet.)

Het omgevingsplan moet dus zorgen voor een veilige en gezonde fysieke leefomgeving. Gemeenten moeten ervoor zorgen dat de regels in het omgevingsplan samen leiden tot een evenwichtige toedeling van functies aan locaties. Dit staat in artikel 4.2 van de Omgevingswet. Dit criterium komt in de plaats van ‘een goede ruimtelijke ordening’.

Het criterium op grond waarvan functies kunnen worden toegekend is daarmee ruimer geformuleerd dan een goede ruimtelijke ordening, waardoor het omgevingsplan een bredere reikwijdte heeft. Onder deze reikwijdte vallen ook uitdrukkelijker milieuaspecten en gezondheid.

Waar moet ik rekening mee houden in de motivatie?

Aangezien het oprichten van een laadstation beter past bij een bestaand bedrijventerrein dan bij een greenfield, zal het onderzoek en de afweging of sprake is van een evenwichtige toedeling van locaties bij een greenfield meer behelzen dan bij een bedrijventerrein. Zo zal bij een greenfield bijvoorbeeld geen sprake zijn van bestaand stedelijk gebied, zodat de ladder voor duurzame verstedelijking moeten worden doorlopen (artikel 5.129g Besluit kwaliteit leefomgeving). Op grond hiervan zal ook moeten worden gemotiveerd dat er geen mogelijkheden zijn om de functie binnen stedelijk gebied of binnen stedelijk groen aan de rand van de bebouwing van stedelijk gebied te realiseren. Daarnaast zal bijvoorbeeld nog extra verkeersonderzoek gedaan moeten worden, mede ten behoeve van de aanleg van extra wegen naar de locatie.

3 Functieomschrijving

Hoe formuleer ik een specifieke bestemming voor laadpleinen voor trucks?

Ervan uitgaande dat kan worden gemotiveerd dat de realisatie van een laadstation voor vrachtwagens/bestelwagens in overeenstemming is met een evenwichtige toedeling van functies aan locaties, kan de gemeenteraad ten behoeve van een laadstation met laadvoorzieningen een specifieke bestemming toekennen in het omgevingsplan. Te denken valt aan:

“De voor bedrijventerrein aangewezen gronden zijn, ter plaatse van de nadere aanduiding “laadstation ten behoeve van elektrische vrachtwagens” uitsluitend bestemd voor”
of “de voor “laadstation ten behoeve van elektrische vrachtwagens” aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. een beveiligde vrachtwagenparkeerplaats, met ten dienste daarvan;
 - i. minimaal zeven laadvoorzieningen ten behoeve van het elektrisch opladen van vrachtwagens;

- ii. (eventueel andere voorzieningen zoals slaapcabines of douches of horeca etc.)
- b. met daaraan ondergeschikt:
- c. wegen en paden;
- d. groenvoorzieningen;
- e. parkeervoorzieningen;
- f. manoeuvreerruimte;
met de daarbij behorende:
- g. bedrijfsgebouwen;
- h. bouwwerken, geen gebouwen zijnde.”

Welke regels moeten gesteld in het omgevingsplan?

In het omgevingsplan dienen er specifieke bouwregels en gebruiksregels gesteld te worden en zo nodig, regels over externe veiligheid en milieu (voor zover niet geregeld in het Besluit activiteitenleefomgeving, Bal). Het is ook mogelijk om in het omgevingsplan ten behoeve van de functie o.a. regels te stellen over aanlegwerkzaamheden (voor de fundering en voor de graafwerkzaamheden ten behoeve van het realiseren van kabels en leidingen).

Let op: Hou bij Greenfields rekening met bestemmingen voor wegen

Wanneer het laatstation in een Greenfield wordt aangelegd, zal het omgevingsplan bovendien moeten voorzien in het bestemmingen voor toegangswegen en op- en afritten.

4 Procedure omgevingsplan

Wat zijn de belangrijkste aandachtspunten van de procedure van vastlegging in het omgevingsplan?

Voordat het omgevingsplan wordt vastgesteld, dient kennis te worden gegeven van het voornemen een omgevingsplan vast te stellen. Artikel 10.2 Omgevingsbesluit bepaalt vervolgens dat bij deze kennisgeving wordt aangegeven hoe belanghebbenden bij de voorbereiding worden betrokken, wat de resultaten daarvan zijn en op welke wijze invulling is gegeven aan het toepasselijke decentrale participatiebeleid.

Voor het vaststellen en wijzigen van een omgevingsplan geldt vervolgens de uniforme openbare voorbereidingsprocedure van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb). Het ontwerp van het plan wordt ter inzage gelegd, waarna binnen zes weken zienswijzen kunnen worden ingediend over dit ontwerp. Na vaststelling van het omgevingsplan kan binnen zes weken beroep worden ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Een omgevingsplan treedt in werking met ingang van de dag waarop vier weken zijn verstreken sinds de dag waarop het besluit bekend is gemaakt, tenzij in het omgevingsplan een later tijdstip is bepaald.

5 Omgevingsvergunning omgevingsplan activiteit

Welke vergunningen zijn in het omgevingsplan bepaald?

Het omgevingsplan kan bepalen dat het (ruimtelijk) bovengronds en ondergronds bouwen en het aanleggen (inclusief graven), het eventueel slopen en kappen van bomen e.d. zonder meer is toegestaan (met in achtname van de planregels) of dat een vergunningplicht geldt voordat de betreffende activiteit mag worden uitgevoerd. In het laatste geval zal een omgevingsvergunning voor een (binnenplanse) omgevingsplanactiviteit moeten worden aangevraagd (voor het bouwen, aanleggen, graven etc.). In het omgevingsplan worden in dat geval beoordelingsregels opgenomen op grond waarvan vergunning kan worden verleend voor de activiteit. Als de activiteit in overeenstemming is met de beoordelingsregels uit het omgevingsplan voor die activiteit wordt de vergunning verleend.

Welke activiteiten zijn vergunningvrij?

Artikel 2.29 en 2.30 van het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl) bepalen welke omgevingsplanactiviteiten met betrekking tot bouwwerken vergunningvrij zijn. Het omgevingsplan mag daarvoor geen vergunningplicht in het leven roepen. Eventueel zou nog wel een vergunningplicht voor het technisch bouwen vereist kunnen zijn (zie hierna bij de paragraaf omgevingsvergunning voor de bouw).

In dit geval zou sprake kunnen zijn van de volgende vergunningvrije bouwwerken:

Artikel 2.29, aanhef onder p sub 3 en 4 van het Bbl:

een bouwwerk voor een infrastructurele of openbare voorziening, voor zover het gaat om:

- bovenleidingen met de bijbehorende draagconstructies of seinpalen;
- ondergrondse buis- en leidingstelsels, met inbegrip van ondergrondse faunapassages en met uitzondering van een buisleiding als bedoeld in artikel 3.101, eerste lid, aanhef en onder a tot en met e, van het Besluit activiteiten leefomgeving;

Voor deze activiteiten mag dus geen vergunningplicht worden opgenomen in het omgevingsplan. Dit laat overigens onverlet de mogelijkheid om in het omgevingsplan een aanlegvergunningplicht op te nemen voor het graven ten behoeve van een ondergronds buis- en leidingstelsel.

6 Procedure omgevingsvergunning

Wat is de procedure voor een omgevingsvergunning?

De procedure staat in artikel 16.54 e.v. Omgevingswet. Voor de omgevingsvergunning voor een binnenplanse omgevingsplanactiviteit geldt de reguliere procedure van acht weken, of twaalf weken als instemming nodig is van een ander bestuursorgaan³. Deze termijn kan eenmalig met zes weken worden verlengd. Als te laat wordt beslist, dan ontstaat geen vergunning van rechtswege. Tegen het besluit kan binnen zes weken bezwaar worden gemaakt, waarna beroep bij de rechtbank en hoger beroep bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State kan worden ingesteld.

³ De uitgebreide procedure wordt toegepast indien de aanvrager daarom verzoekt of daarmee instemt (artikel 16.65 lid 1 aanhef sub b Omgevingswet)

De omgevingsvergunning treedt in werking met ingang van de dag nadat deze bekend is gemaakt. Echter, als de vergunning een activiteit mogelijk maakt die kan leiden tot een wijziging van een bestaande toestand die niet kan worden hersteld (zoals bij sloop of kap) en de regels ertoe strekken de bestaande toestand te beschermen dan is het bevoegd gezag verplicht in de omgevingsvergunning op te nemen dat deze vier weken na de dag van bekendmaking in werking treedt.

7 Omgevingsvergunning buitenplanse omgevingsplanactiviteit (BOPA)

Biedt de omgevingsvergunning buitenplanse omgevingsactiviteit een alternatief?

In plaats van het opnemen van de bestemming laadstation (met toebehoren) in een omgevingsplan, kan ook een omgevingsvergunning voor een buitenplanse omgevingsplanactiviteit (BOPA) worden verleend voor activiteiten die in strijd zijn met een bestaand omgevingsplan. Deze strijd kan bestaan uit strijd met de beoordelingsregels uit een omgevingsplan (dus bijvoorbeeld een laadstation met een hogere bouwhoogte dan is toegestaan) of kan bestaan uit een functie die ter plaatse in het geheel niet is toegestaan (zoals een laadstation ter plaatse van een bedrijventerrein of Greenfield).

De beoordeling of een vergunning kan worden verleend voor een buitenplanse omgevingsplanactiviteit is vergelijkbaar met de beoordeling die voor het opnemen van de functie in een omgevingsplan moet worden uitgevoerd. Artikel 8.0a lid 2 van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) bepaalt dat een omgevingsvergunning voor een buitenplanse omgevingsplanactiviteit alleen wordt verleend met het oog op een evenwichtige toedeling van functies aan locaties. In artikel 8.0b t/m 8.0e Bkl staat waar de verschillende buitenplanse omgevingsplanactiviteiten verder aan getoetst moeten worden en wanneer de aanvraag moet worden geweigerd. Het gaat dan bijvoorbeeld om de toets aan de instructieregels die gelden voor omgevingsplannen.

Let op: De route van omgevingsplan ligt meer voor de hand bij Greenfields

Omdat er meer geregeld zal moeten worden voor een laadstation in een Greenfield (zoals bijvoorbeeld voorzieningen en uitvalswegen) ligt het meer voor de hand om een laadstation in een Greenfield te regelen via het omgevingsplan. Een laadstation op een bedrijventerrein kan wel gemakkelijker worden geregeld via een omgevingsvergunning voor een buitenplanse omgevingsplanactiviteit.

8 Proceduretijd

Welke procedure is sneller: BOPA of omgevingsplan?

Het voordeel van een omgevingsvergunning voor een buitenplanse omgevingsplanactiviteit ten opzichte van een omgevingsplan is de proceduretijd. Deze is acht weken, of 12 weken als instemming nodig is van een ander bestuursorgaan, met een verlengingsmogelijkheid van zes weken. Uitsluitend op verzoek of met instemming van de aanvrager of wanneer sprake is van een buitenplanse omgevingsplanactiviteit die aanzienlijke gevolgen heeft of kan hebben voor de fysieke leefomgeving én waartegen naar verwachting verschillende belanghebbenden bedenkingen zullen hebben, kan het

college bij besluit de uniforme openbare voorbereidingsprocedure van toepassing verklaren (zie artikel 16.65 lid 1 aanhef sub b en lid 4 Omgevingswet).

Zijn er verder nog procedurele aandachtspunten bij BOPA?

Als vergunning wordt verleend voor een buitenplanse omgevingsplanactiviteit moet binnen vijf jaar na onherroepelijk worden van de vergunning het omgevingsplan worden aangepast.

Dit geldt uitsluitend als het gaat om een omgevingsplanactiviteit bestaande uit het in stand houden van een bouwwerk en /of een omgevingsplanactiviteit die niet in overeenstemming is met een aan een locatie toegedeelde functie.

De omgevingsvergunning treedt in werking met ingang van de dag nadat deze bekend is gemaakt. Echter, als de vergunning een activiteit mogelijk maakt die kan leiden tot een wijziging van een bestaande toestand die niet kan worden hersteld (zoals bij sloop of kap) en de regels ertoe strekken de bestaande toestand te beschermen dan is het bevoegd gezag verplicht in de omgevingsvergunning op te nemen dat deze vier weken na de dag van bekendmaking in werking treedt.

9 Omgevingsvergunning bouwactiviteit

Hoe verloopt toetsing en vergunnen via de nieuwe Omgevingswet?

Waar onder de Wabo een bouwaanvraag wordt getoetst aan zowel het bestemmingsplan en de welstandseisen als de bouwvoorschriften in het Bouwbesluit en de Bouwverordening, is daartussen onder de Omgevingswet een knip gezet:

- een toets (en eventueel een vergunningplicht of meldingsplicht) voor de omgevingsplanactiviteit, waarbij het bouwwerk wordt getoetst aan het omgevingsplan. (Zie voor deze toets de paragraaf hiervoor: planologische toestemming)
- een toets (en eventueel een vergunningplicht of meldingsplicht) voor de bouwactiviteit, waarbij getoetst wordt aan de technische/constructieve voorschriften die nu in het Bouwbesluit maar onder de Omgevingswet in het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl) staan; en

Voor wat betreft de vraag of een omgevingsvergunning voor de bouw vereist is voor het realiseren van een laadstation met laadpunten, geldt het volgende.

In artikel 2.25 en 2.26 Bbl⁴ staan de vergunningplichtige bouwwerken aangewezen. Artikel 2.27 Bbl bepaalt welke bouwactiviteiten vergunningvrij zijn. In dat geval hoeft geen aanvraag te worden gedaan voor een omgevingsvergunning voor de bouwactiviteit, maar moet het bouwwerk wel voldoen aan de regels uit het Bbl. Een vergunningvrij bouwwerk kan nog wel meldingsplichtig zijn. Wanneer hiervan sprake is, staat in artikel 2.17 en 2.18 Bbl. Het gaat om bouwwerken die onder gevolklasse 1 van de Wet kwaliteitsborging vallen.

Kort gezegd is vergunningplichtig een gebouw of ander bouwwerk met een dak dat:

⁴ Zie artikel 2.25 en 2.26 Bbl voor de aanwijzing van vergunningplichtige gevallen en artikel 2.27 Bbl voor de uitzonderingen daarop

- niet op de grond staat; of
- hoger is dan 5 m; of
- bij meer dan een bouwlaag, is voorzien van een verblijfsgebied op de tweede bouwlaag of hoger; of
- is voorzien van een dakterras, balkon of andere niet op de grond gelegen buitenruimte; of
- als gevolg van de bouwactiviteit een hoofdgebouw wordt.

Daarnaast zijn de volgende bouwwerken zonder dak vergunningplichtig, als dat bouwwerk:

- hoger is dan 5 m; of
- ondergronds is gelegen.

Of als het gaat om een van de volgende bouwwerken:

- een sport- of speeltoestel dat hoger is dan 4 m of niet alleen functioneert met behulp van de zwaartekracht of de fysieke kracht van de mens;
- een constructie voor het overbruggen van een terreinhoogteverschil die hoger is dan 1 m of hoger is dan het aansluitende afgewerkte terrein;
- een erf- of perceelafscheiding hoger dan 2 m; of
- een schotelantenne die een doorsnede heeft van meer dan 2 m of wanneer de antenne, met antennedragers, gemeten vanaf de voet, hoger is dan 3 m.

Hoe zit het met de bouwvergunningen als het gaat om een laadplein voor trucks?

Voor zover relevant voor deze casus zijn de volgende bouwwerken, in uitzondering op het voorgaande, vergunningvrij:

Een bouwwerk dat onder gevolgklasse 1 van de Wet kwaliteitsborging valt. Deze bouwwerken zijn echter nog wel meldingsplichtig. Zie artikel 2.17 en 2.18 Bbl⁵. Het gaat om bouwwerken die onder gevolgklasse 1 van de Wet kwaliteitsborging vallen. Van belang voor deze casus zijn de volgende vergunningvrije maar meldingsplichtige categorieën:

een industriefunctie en nevengebruiksfuncties daarvan, voor zover het bouwwerk uit niet meer dan twee bouwlagen bestaat;

- een industriefunctie als nevengebruiksfunctie van een andere gebruiksfunctie, voor zover gelegen in een bijbehorend bouwwerk van niet meer dan twee bouwlagen;
- een ander bovengronds gelegen bouwwerk geen gebouw zijnde dat niet hoger is dan 20 meter, met uitzondering van een infrastructurele voorziening bestemd voor verkeer anders dan bedoeld onder f en bouwwerken met een waterkerende functie.

Ervan uitgaande dat de specifieke laadpalen niet hoger zijn dan 20 meter, dan kunnen deze vergunningvrij (maar met een voorafgaande melding) gerealiseerd worden. Daarnaast kunnen gebouwen met maximaal twee bouwlagen vergunningvrij (maar met voorafgaande melding) gerealiseerd worden.

⁵ Zie artikel 2.17 lid 3 onder d,e g Bbl. Zie ook de factsheet: De Wet kwaliteitsborging voor het bouwen: gevolgklassen, <https://open.overheid.nl/documenten/ronl-18b2bd2e-220b-4968-a3b2-a68662f24acd/pdf>

Verder is vergunningvrij een bouwwerk, geen gebouw zijnde, voor een infrastructurele of openbare voorziening, als het gaat om een van de volgende bouwwerken:
een bovenleiding met de bijbehorende draagconstructie of seinpalen;
een ondergronds buis- of leidingstelsel, met inbegrip van een ondergrondse faunapassage; Het aanleggen van bovenleidingen of een ondergronds buis- of leidingstelsel is dus volledig vergunningvrij (zowel voor het technisch als het ruimtelijk bouwen). Voor de andere vergunningvrije bouwwerken kan, afhankelijk van het omgevingsplan, nog wel een vergunning voor een binnenplanse omgevingsplanactiviteit vereist zijn.

Wat moet ik doen als een bouwvergunning vereist blijkt?

Als een vergunning is vereist, dan moet worden voldaan aan de beoordelingsregels van artikel 8.3b Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl). Hierin staat aan welke artikelen uit het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl) moet worden voldaan⁶. Artikel 8.3c t/m 8.3e Bkl bepalen welke voorschriften aan de vergunning kunnen worden verbonden.

10 Procedure omgevingsvergunning bouwactiviteit

Welke procedure moet ik doorlopen bij een omgevingsvergunning bouwactiviteit?

De procedure staat in artikel 16.54 e.v. Omgevingswet. Voor de omgevingsvergunning voor een bouwactiviteit geldt de reguliere procedure van acht weken, of twaalf weken als instemming nodig is van een ander bestuursorgaan. Deze termijn kan eenmalig met zes weken worden verlengd. Als te laat wordt beslist, dan ontstaat geen vergunning van rechtswege. Tegen het besluit kan binnen zes weken bezwaar worden gemaakt, waarna beroep bij de rechtbank en hoger beroep bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State kan worden ingesteld.

De omgevingsvergunning treedt in werking met ingang van de dag nadat deze bekend is gemaakt.

11 Omgevingsvergunning voor een milieubelastende activiteit

Wat zijn de aandachtspunten als het gaat om milieubelastende activiteiten?

De Omgevingswet gaat niet meer uit van inrichtingen, maar van de vraag of sprake is van een milieubelastende activiteit. Dit is kort gezegd een activiteit die nadelige gevolgen voor het milieu kan veroorzaken.

In hoofdstuk 3 van het Besluit activiteiten leefomgeving (Bal) zijn specifieke milieubelastende activiteiten aangewezen voor verschillende bedrijfstakken/branches. Voor deze milieubelastende activiteiten gelden de regels die in het Bal staan. Per milieubelastende activiteit wordt in hoofdstuk 3 aangewezen wanneer sprake is van een vergunningplichtig geval. Als daarvan sprake is, moet voor die activiteit een vergunning voor milieubelastende activiteiten worden aangevraagd.

⁶ Bij een aanvraag voor een nieuw bouwwerk moet worden voldaan aan hoofdstuk 4 en afdeling 7.1 van het Bbl en de maatwerkregels die op grond van artikel 4.7 Bbl zijn gesteld. Bij een aanvraag voor het verbouwen of verplaatsen van een bestaand bouwwerk moet worden voldaan aan de regels van hoofdstuk 5 en afdeling 7.1 van het Bbl

Als sprake is van een milieubelastende activiteit maar geen sprake is van een in het Bal aangewezen milieubelastende activiteit, gelden er geen algemene regels op grond van het Bal en geldt evenmin een vergunningplicht voor die activiteit. Wel is het mogelijk dat voor dergelijke activiteiten regels en/of vergunningplichten worden opgenomen in een omgevingsverordening of omgevingsplan.

Waarmee moet ik rekening houden bij realisatie van een laadplein voor trucks?

Het realiseren en in gebruik hebben van een laadstation voor het elektrisch opladen van vrachtwagens is niet aangewezen als een milieubelastende activiteit in het Bal. Er gelden dus geen algemene regels en evenmin geldt een vergunningplicht op grond van het Bal.

Ter vergelijking: een buisleiding met gevaarlijke stoffen zoals aardgas of andere gassen is wel aangewezen in het Bal (artikel 3.101 Bal) en de brandstoffenhandel eveneens (artikel 3.268 Bal).

Voor eventuele activiteiten die moeten plaatsvinden voordat het laadstation kan worden gerealiseerd, kunnen wel algemene regels en een vergunningplicht gelden. Zo is het graven in de bodem met een kwaliteit boven de interventiewaarde bodemkwaliteit als milieubelastende activiteit aangewezen (artikel 3.48f Bal). Als daarvan bijvoorbeeld sprake is, zal aan de algemene regels en de eventuele vergunningplicht uit het Bal voldaan moeten worden.

12 Omgevingsvergunning voor een Natura 2000 activiteit / NNN activiteit

Hoe moet ik omgaan met eventuele effecten op Natura 2000 of de NNN?

Met name wanneer wordt gebouwd in een Greenfield maar ook als gebouwd wordt op een bestaand industrieterrein kan mogelijk aantasting van een Natura 2000 gebied of van het Natuur Netwerk Nederland (NNN) plaatsvinden. Bijvoorbeeld omdat het terrein in de directe nabijheid van een Natura 2000 gebied of NNN gebied is gesitueerd. Er kan bijvoorbeeld sprake zijn van licht-of geluidsoverlast, verdroging of stikstofdepositie ten gevolge van de aanleg van het laadstation⁷. Van stikstofdepositie ten gevolge van het gebruik zal niet snel sprake zijn als de oplaadlocatie uitsluitend beschikbaar is voor elektrische trucks. Mogelijk ook ten gevolge van het gebruik als ook niet elektrische vrachtwagens naar het gebied rijden.

Als het laadstation wordt gerealiseerd in de buurt van⁸ een Natura 2000-gebied, dan moet worden beoordeeld of sprake kan zijn van significante gevolgen (voortoets, Artikel 11.6 lid 2 Bal). Als hiervan sprake kan zijn, dan moet een passende beoordeling worden uitgevoerd, waarmee zekerheid moet worden verkregen dat het project de natuurlijke kenmerken van het gebied niet aantast. Als deze zekerheid is verkregen, dan kan vergunning worden verleend (artikel 16.53c Omgevingswet en artikel 8.74b lid 1 Bkl). Afhankelijk van het soort project kan 'in de buurt van' op kilometers afstand zijn

⁷ Mogelijk ook ten gevolge van het gebruik als ook niet elektrische vrachtwagens naar het gebied rijden

⁸ Afhankelijk van het soort project kan 'in de buurt van' op kilometers afstand zijn omdat effecten zich bij sommige projecten op grote afstand voordoen. Denk bijvoorbeeld aan stikstofdepositie ten gevolge van de aanleg van een snelweg. De afdeling heeft geoordeeld dat de effecten van stikstof op een afstand van 25 km moeten worden beoordeeld

omdat effecten zich bij sommige projecten op grote afstand voordoen. Denk bijvoorbeeld aan stikstofdepositie ten gevolge van de aanleg van een snelweg. De afdeling heeft geoordeeld dat de effecten van stikstof op een afstand van 25 km moeten worden beoordeeld.

Als sprake is van stikstofdepositie, dan moet bij de beoordeling of sprake is van significante effecten en/of de passende beoordeling de AERIUS Calculator worden gebruikt om deze depositie te berekenen (Artikel 4.15 Omgevingsregeling).

Als de zekerheid niet kan worden verkregen uit de passende beoordeling dat het project de natuurlijke kenmerken van het gebied niet aantast, dan kan uitsluitend vergunning worden verleend wanneer is voldaan aan drie voorwaarden (Artikel 8.74b lid 2 Bkl).

Er zijn geen alternatieven voor de ingreep.

Er is sprake van een bijzonder belang, zoals een dwingende reden van groot openbaar belang⁹.

De schade wordt gecompenseerd.

Als het gaat om effecten op het NNN dan zal in de Omgevingsverordening van de desbetreffende provincie moeten worden bekeken of een vergunning vereist is en zo ja, of deze kan worden verleend. In ieder geval moeten de regels in de Omgevingsverordening overeenkomstig artikel 7.8 Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) verzekeren dat als binnen het natuurnetwerk activiteiten worden toegelaten die nadelige gevolgen kunnen hebben voor de wezenlijke kenmerken of waarden van het natuurnetwerk, deze gevolgen tijdig worden gecompenseerd, zodanig dat de kwaliteit, oppervlakte en samenhang van het natuurnetwerk behouden blijven.

13 Procedure Natura 2000 activiteit

Welke procedure hoort bij een omgevingsvergunning voor een Natura 2000 activiteit?

Voor de omgevingsvergunning voor een Natura 2000 activiteit, inhoudende activiteit, inhoudende het realiseren van een project dat niet direct verband houdt met of nodig is voor het beheer van een Natura 2000-gebied, maar afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten significante gevolgen kan hebben voor een Natura 2000-gebied, geldt de uniforme openbare voorbereidingsprocedure¹⁰. De beslistermijn is zes maanden na de aanvraag (Artikel 3:18 Awb). Deze termijn kan eenmalig met zes weken worden verlengd, wat binnen acht weken na de aanvraag moet gebeuren (Artikel 16.66 lid 3 Omgevingswet.). Het ontwerp van de vergunning wordt ter inzage gelegd waarna binnen zes weken door eenieder zienswijzen kunnen worden ingediend (Artikel 16.23 Omgevingswet). Na het nemen van het besluit staan beroep bij de rechtbank en hoger beroep bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State open.

Een omgevingsvergunning die is voorbereid met uitgebreide procedure, treedt in werking met ingang van de dag na de dag waarop het besluit ter inzage is gelegd. Echter, als de vergunning een activiteit mogelijk maakt die kan leiden tot een wijziging van een bestaande toestand die niet kan worden hersteld en de regels ertoe strekken de bestaande toestand te beschermen (bijvoorbeeld bij

⁹ Dit belang kan ook gebruikt worden bij Vogelrichtlijngebieden

¹⁰ Artikel 16.62 Omgevingswet jo. artikel 16.65 lid 1 onder a Omgevingswet en artikel 10.24 lid 1 aanhef onder j Omgevingsbesluit

aantasting of vernietiging van leefgebied), dan is het bevoegd gezag verplicht in de omgevingsvergunning op te nemen dat deze vier weken na de dag van bekendmaking in werking treedt (Artikel 16.79 Omgevingswet).

14 Procedure NNN activiteit

Welke procedure hoort bij een omgevingsvergunning voor een NNN activiteit?

De procedure is te vinden in artikel 16.54 e.v. Omgevingswet. Er geldt de reguliere procedure van acht weken, of twaalf weken als instemming nodig is van een ander bestuursorgaan. Dit laatste is het geval als sprake is van een meervoudige aanvraag, waarbij gelijktijdig met de omgevingsvergunning voor NNN-activiteiten ook andere vergunningen worden aangevraagd. Deze termijn kan eenmalig met zes weken worden verlengd. Als te laat wordt beslist, dan geldt er geen vergunning van rechtswege. Hierna kan binnen zes weken bezwaar worden gemaakt tegen het besluit, waarna beroep bij de rechtbank en hoger beroep bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State kunnen worden ingesteld.

De omgevingsvergunning treedt in werking met ingang van de dag nadat deze bekend is gemaakt. Echter, als de vergunning een activiteit mogelijk maakt die kan leiden tot een wijziging van een bestaande toestand die niet kan worden hersteld en de regels ertoe strekken de bestaande toestand te beschermen (zoals bij verkleining van de NNN het geval kan zijn), dan is het bevoegd gezag verplicht in de omgevingsvergunning op te nemen dat deze vier weken na de dag van bekendmaking in werking treedt.

15 Omgevingsvergunning voor een flora- en fauna activiteit

Is er een omgevingsvergunning nodig voor beschermde diersoorten?

Met name wanneer wordt gebouwd in een Greenfield kan mogelijk sprake zijn van aantasting van beschermde diersoorten en hun rustplaatsen, omdat mogelijk in het Greenfield beschermde diersoorten leven die verstoord worden door de aanleg van het laadstation. In zo'n geval kan een omgevingsvergunning voor een flora-en fauna activiteit vereist zijn.

Een omgevingsvergunning kan voor Europeesrechtelijk beschermde soorten worden verleend als aan drie voorwaarden is voldaan:

- a. De gunstige staat van instandhouding van de soort komt niet in gevaar.
- b. Er is geen andere bevredigende oplossing (geen alternatieven).
- c. Er sprake van een in artikel 9 lid 1 en 2 Vogelrichtlijn (voor vogels) of artikel 16 Habitatrichtlijn (voor bijlage IV-soorten) genoemd bijzonder belang, zoals het belang van de volksgezondheid of de openbare veiligheid. Bij bijlage IV-soorten mag ook sprake zijn van een dwingende reden van groot openbaar belang. Bij vogels kan dit criterium niet worden gebruikt¹¹.

Bij de soorten die alleen binnen Nederland beschermd zijn, gelden voor vergunningverlening ook criterium 1 en 2, maar gelden er onder criterium 3 meer belangen op grond waarvan ontheffing kan worden verleend, zoals dat ontheffing kan worden verleend in het kader van de ruimtelijke inrichting

¹¹ Zie voor vergunningscriteria artikel 8.74j Bkl voor vogels en artikel 8.74k Bkl voor bijlage IV-soorten

of ontwikkeling van gebieden of van kleinschalige bouwactiviteiten, met inbegrip van het daarop volgende gebruik ervan (Artikel 8.74l Bkl).

16 Omgevingsvergunning voor een wateractiviteit

Is een watervergunning vereist voor een laadplein voor trucks?

Als in een Greenfield wordt gebouwd en mogelijk verharding wordt aangebracht kan mogelijk sprake zijn van een activiteit waarvoor een watervergunning vereist is. Te denken valt bijvoorbeeld aan een wateronttrekkingsactiviteit (artikel 5.1 lid 2 aanhef onder d Omgevingswet) voor zover dit in hoofdstuk 6 of afdeling 16.1 van het Besluit activiteiten leefomgeving (Bal) als vergunningplichtig is aangemerkt¹². Daarnaast is een omgevingsvergunning voor wateractiviteiten nodig wanneer dat in een waterschapsverordening (zie artikel 5.24 Omgevingswet en artikel 7.11 e.v. Besluit kwaliteit leefomgeving) of een omgevingsverordening (Artikel 5.3 en 5.4 Omgevingswet) is bepaald.

Voor alle wateractiviteiten, dus ook als sprake is van een vergunningplicht, zijn artikel 2.11 Bal (zorgplicht) en artikel 2.21 t/m 2.23 Bal (ongewone voorvallen) van toepassing. Daarnaast zijn de algemene regels uit hoofdstuk 4 van het Bal van toepassing als in hoofdstuk 3 voor de betreffende activiteit is bepaald dat die regels gelden. Verder gelden voor de wateractiviteiten genoemd in hoofdstuk 6 en 7 van het Bal de algemene regels die in die hoofdstukken opgenomen zijn voor de betreffende activiteit. De vergunningaanvraag wordt beoordeeld aan de hand van de voor de activiteit van toepassing zijnde beoordelingsregels van artikel 8.83 t/m 8.101 Bkl dan wel de beoordelingsregels uit de omgevingsverordening of de waterschapsverordening. Daarnaast moet worden voldaan aan maatwerkregels en/of maatwerkvoorschriften dan wel vergunningvoorschriften wanneer deze gelden c.q. zijn gesteld voor de betreffende activiteit.

17 Procedure wateractiviteit

Welke procedure moet ik doorlopen voor een omgevingsvergunning voor een wateractiviteit?

Voor een omgevingsvergunning voor een wateractiviteit geldt veelal de reguliere procedure. De reguliere procedure duurt acht weken, of twaalf weken als instemming nodig is van een ander bestuursorgaan (Artikel 16.64 lid 2 Omgevingswet). Deze termijn kan eenmalig met zes weken worden verlengd (Artikel 16.64 lid 1 Omgevingswet). Als te laat wordt beslist, dan geldt geen vergunning van rechtswege. Tegen het besluit kan binnen zes weken bezwaar worden gemaakt, waarna beroep bij de rechtbank en hoger beroep bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State kunnen worden ingesteld.

Soms is echter de uitgebreide procedure van toepassing. Dit is het geval in de in artikel 16.65 Omgevingswet aangewezen gevallen:

- a. Als de aanvraag geheel of gedeeltelijk betrekking heeft op bij algemene maatregel van bestuur aangewezen gevallen van activiteiten. Dit is voor wateractiviteiten het geval bij:
 - een lozingsactiviteit op een oppervlaktewaterlichaam of een zuiveringstechnisch werk voor het lozen van afvalwater afkomstig van een IPPC-installatie, bedoeld in hoofdstuk 3 van het

¹² Zie artikel 8.83 lid 1 onder f Besluit kwaliteit leefomgeving

- Bal, tenzij sprake is van een wijziging die naar het oordeel van het bevoegd gezag geen significant nadelige gevolgen heeft voor de gezondheid of het milieu (artikel 10.24 lid 4 Omgevingsbesluit);
- een lozingsactiviteit op een oppervlaktewaterlichaam of een zuiveringstechnisch werk voor het lozen van afvalwater afkomstig van een Seveso-inrichting, bedoeld in artikel 3.50 Bal (artikel 10.24 lid 1 aanhef onder g Omgevingsbesluit);
 - een lozingsactiviteit als bedoeld in artikel 3.16 lid 2, 3.42 lid 2, 3.108, 3.141, 3.149, 3.286 lid 3, 3.301 lid 2, 6.55 lid 1 onder c of 7.60 lid 1 onder c Bal (artikel 10.24 lid 1 aanhef onder h Omgevingsbesluit);
 - een stortingsactiviteit als bedoeld in artikel 7.62 Bal (artikel 10.24 lid 1 aanhef onder i Omgevingsbesluit);
- b. Op verzoek van of met instemming van de aanvrager. Artikel 10.24 lid 1 aanhef onder f Omgevingsbesluit.

Wanneer toepassing wordt gegeven aan de uniforme openbare voorbereidingsprocedure, dan is de beslistermijn zes maanden na de aanvraag (Artikel 3:18 Awb). Deze termijn kan eenmalig met zes weken worden verlengd, wat binnen acht weken na de aanvraag moet gebeuren (Artikel 16.66 lid 3 Omgevingswet). Het ontwerp van de vergunning wordt ter inzage gelegd, waarna binnen zes weken door eenieder zienswijzen kunnen worden ingediend (Artikel 16.23 Omgevingswet). Na het nemen van het besluit staan beroep bij de rechtbank en hoger beroep bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State open.

De omgevingsvergunning treedt in werking met ingang van de dag na de dag waarop het besluit ter inzage is gelegd. Echter, als de vergunning een activiteit mogelijk maakt die kan leiden tot een wijziging van een bestaande toestand die niet kan worden hersteld en de regels ertoe strekken de bestaande toestand te beschermen, dan is het bevoegd gezag verplicht in de omgevingsvergunning op te nemen dat deze vier weken na de dag van bekendmaking in werking treedt (Artikel 16.79 Omgevingswet).

18 Verkeersbesluiten

Zijn er verkeersbesluiten nodig?

Voor de toegangswegen zullen verkeersbesluiten moeten worden genomen, in ieder geval zal een verkeersbesluit genomen moeten worden tot het aanwijzen van bepaalde parkeerplaatsen als elektrische parkeerplaatsen, uitsluitend voor elektrische voertuigen. Eventueel zou de toegankelijkheid van de laadplek in zijn geheel beperkt kunnen worden tot elektrische voertuigen.

19 Graafmelding

Moet er een graafmelding gedaan worden?

Op grond van de Wet Informatie-uitwisseling bovengrondse en ondergrondse netten en netwerken (WIBON) moet een graafmelding (voorheen KLIC-melding) gedaan worden voorafgaand aan mechanische graafwerkzaamheden. Dit zal dus nodig zijn bij graafwerkzaamheden ten behoeve van

het aanleggen van kabels en leidingen en voor andere mechanische graafwerkzaamheden ten behoeve van de aanleg en bouw.

Aandachtspunten

1 Aandachtspunt gelijktijdig/los vergunnen en coördineren van vergunningen

Moet ik vergunningen gelijktijdig of los aanvragen?

De Omgevingswet bepaalt dat de aanvrager zelf mag bepalen of de aanvraag betrekking heeft op één of meer activiteiten. Er is dus geen verplichting meer om activiteiten met een onlosmakelijke samenhang tegelijkertijd aan te vragen (Artikel 5.7 Omgevingswet).

Deze keuzevrijheid kent drie uitzonderingen.

Gelijktijdig moet worden aangevraagd:

- een omgevingsvergunning voor een milieubelastende activiteit én een omgevingsvergunning voor een wateractiviteit¹³ als die activiteiten betrekking hebben op dezelfde IPPC-installatie, of als op die activiteiten de Seveso-richtlijn van toepassing is.

Los moet worden aangevraagd:

- een omgevingsvergunning voor alle wateractiviteiten (Artikel 5.7 lid 2 Omgevingswet en artikel 10.21 Omgevingsbesluit);
- een omgevingsvergunning voor activiteiten waarbij de locatie van ondergeschikt belang is en die bij AMvB zijn aangewezen¹⁴.

Is het mogelijk om de besluiten gecoördineerd te behandelen?

Het is daarnaast mogelijk om verschillende besluiten gecoördineerd te behandelen.

Onder de Omgevingswet verdwijnen bijna alle bestaande coördinatieregelingen. Er blijft er slechts één over: de coördinatieregeling van de Algemene wet bestuursrecht (Awb), dat (mede) daartoe wordt aangepast en gelijktijdig met de Omgevingswet in werking zal treden.

Artikel 16.8 van de Omgevingswet bepaalt dat de coördinatieregeling facultatief mag worden toegepast bij onder meer het omgevingsplan en een omgevingsvergunning. Er dient in dat geval eerst een separaat coördinatiebesluit genomen te worden. In dat besluit wordt een coördinerend bestuursorgaan aangewezen.

Van belang op te merken is dat alle besluiten in zo'n geval via dezelfde voorbereidingsprocedure worden voorbereid (artikel 3:26 Awb). Als de uniforme openbare voorbereidingsprocedure van toepassing is op één van de besluiten, is die van toepassing op alle besluiten. De genomen besluiten worden gelijktijdig bekendgemaakt door het coördinerend bestuursorgaan. Bezwaar (als sprake is van de reguliere procedure) moet worden ingediend bij het coördinerend bestuursorgaan (artikel

¹³ Met uitzondering van een als wateractiviteit aan te merken beperkingengebiedactiviteit

¹⁴ Dit artikel is erin gekomen bij de aanvullingswet Natuur (Tweede Nota van Wijziging, TK 2018-2019, 34 985, nr. 9). Tot nu toe zijn aangewezen de jachtgeweeractiviteit en de valkeniersactiviteit (art. 10.21a Omgevingsbesluit).

3:27 Awb) en tegen alle besluiten staat bij dezelfde instantie beroep en hoger beroep open (artikel 3:29 Awb).

2 Aandachtspunt aanleg wegen/ aan- af ritten

Welke omgevingsvergunningen zijn nodig als ik wegen moet aanleggen naar het laadplein?

Als het laadstation wordt aangelegd in een Greenfield zullen ten behoeve van dat laadstation mogelijk nog wegen en aan- en afritten moeten worden aangelegd. Bij een industrieterrein zullen deze wegen er al zijn. In dat geval zal voor het aanleggen van wegen (ervan uitgaande dat het niet gaat over rijkswegen) ook een wijziging van het omgevingsplan met mogelijk een omgevingsvergunning voor een binnenplanse omgevingsplanactiviteit of een omgevingsvergunning voor een buitenplanse omgevingsplanactiviteit vereist zijn, zal mogelijk een omgevingsvergunning voor het bouwen vereist zijn en mogelijk ook een omgevingsvergunning voor een Natura 2000 activiteit, NNN activiteit en/of een flora-en fauna activiteit vereist zijn alsmede een watervergunning. Daarnaast zullen verkeersbesluiten moeten worden genomen.

Mochten er wel wijzigingen op of in de buurt van een rijksweg nodig zijn, dan geldt hoofdstuk 8 van het Besluit activiteiten leefomgeving. Zie artikel 8.15 e.v. van het Bal voor de regels over activiteiten in het beperkingengebied in beheer bij het rijk. Voor de aanleg van kabels en leidingen en bijbehorende (bouw) werken in het beperkingengebied in beheer bij het rijk geldt op grond van artikel 8.19 Bal e.v. een meldplicht.

3 Aandachtspunten publieksparticipatie

Wat moet ik doen aan publieksparticipatie?

De verplichte publieksparticipatie speelt onder meer een rol bij omgevingsplannen (artikel 10.2 Omgevingsbesluit) en omgevingsvergunningen (artikel 16.55 lid 6 Omgevingswet en artikel 7.4 Omgevingsregeling), met dien verstande dat er een verplichte publieksparticipatie bestaat voor het bevoegd gezag bij omgevingsplannen maar dat (in beginsel) bij de aanvraag om een omgevingsvergunning de initiatiefnemer¹⁵ moet aangeven of hij burgers, bedrijven, maatschappelijke organisaties en bestuursorganen heeft betrokken. Als dat het geval is, verstrekt hij bij de aanvraag gegevens over hoe zij erbij zijn betrokken en wat de resultaten hiervan zijn. Wel is het mogelijk dat de gemeenteraad gevallen aanwijst waarbij participatie verplicht wordt gesteld voordat een aanvraag kan worden ingediend. Dit kan alleen bij een omgevingsvergunning voor een buitenplanse omgevingsplanactiviteit waarvoor het college van B&W het bevoegd gezag is. In dat geval zal de initiatiefnemer hieraan moeten voldoen en voorafgaand aan de aanvraag participatie uitvoeren.

4 Aandachtspunt MER, MER-beoordeling of vormvrije MER-beoordeling

Is een laadstation voor elektrische trucks MER-plichtig?

Een laadstation voor elektrische vrachtwagens is op zichzelf niet MER-plichtig of MER-beoordelingsplichtig. Echter, als er wegen moeten worden aangelegd of gewijzigd en/of als (ook),

¹⁵ Bij alle andere plannen/besluiten moet het bestuursorgaan dat het vaststelt, het initiatief nemen voor de participatie

sprake is van een landinrichtingsproject, een stedelijk ontwikkelingsproject of de aanleg of uitbreiding van een industrieterrein¹⁶, kan (wanneer ook wordt voldaan aan de bijbehorende criteria) sprake zijn van een MER-plicht of MER-beoordelingsplicht voorafgaand aan de vaststelling van het omgevingsplan of het nemen van de buitenplanse omgevingsplanactiviteit¹⁷.

In welke gevallen krijg ik met een MER-beoordeling te maken?

Opmerking verdient dat onder het Besluit MER de aanleg of uitbreiding van een industrieterrein slechts MER-beoordelingsplichtig is in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een oppervlakte van 75 hectare of meer. In bijlage V van het Omgevingsbesluit staat deze nuancering er niet meer bij. Hetzelfde geldt voor het landinrichtingsproject of het stedelijk ontwikkelingsproject. Waar onder het Besluit MER de beoordelingsplicht slechts geldt bij een bepaalde grootte of oppervlakte, is dat niet meer opgenomen in bijlage V van het Omgevingsbesluit. Dit betekent dat in alle gevallen waarin sprake is van een omgevingsplan of een omgevingsvergunning voor een buitenplanse omgevingsplanactiviteit voor de aanleg of uitbreiding van een industrieterrein, een landinrichtingsproject of een stedelijk ontwikkelingsproject een MER beoordeling moet worden gedaan.

Zoals blijkt uit de Nota van toelichting bij het Omgevingsbesluit is dit een bewuste keuze geweest. Hierin staat:

“De aanwijzing voor de mer-plicht is gelijk gebleven. De aanwijzing voor de mer-beoordelingsplicht blijft ook bestaan, alleen dan zonder een drempel. Uit de consultatiereacties bleek dat vooral de mogelijke gevolgen voor de keuze voor één procedure voor de mer-beoordeling in de wet in samenhang met het laten vervallen van de drempels voor de aanwijzing van de mer-beoordeling vragen opriepen. Daarom wordt daar nog iets dieper op ingegaan.

De voormalige regelgeving kende sinds 1 april 2011 twee procedures voor de mer-beoordeling, de formele mer-beoordeling en de vormvrije mer-beoordeling.⁶⁸ Welke procedure van toepassing was, werd bepaald door de drempelwaarden, zoals opgenomen in de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage, in kolom 2 van onderdeel D.

Boven de drempel gold de formele mer-beoordeling, daaronder de vormvrije mer-beoordeling. De drempels vormden een scheiding tussen de twee (procedurele) varianten van de mer-beoordeling en waren niet van invloed op de vraag óf er een mer-beoordeling moest plaatsvinden. Door over te stappen naar één procedure voor de mer-beoordeling konden de drempels vervallen.

Voor deze nieuwe procedure voor de mer-beoordeling is in de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel voor de Omgevingswet⁷⁰ aangegeven dat dit een vereenvoudigd systeem zal zijn, met een betere aansluiting bij de mer-richtlijn. Kort gezegd betekent dat, dat de vormvrije mer-beoordeling zoals die sinds 16 mei 2017 is vormgegeven, als uitgangspunt dient voor de nieuwe procedure.” (Staatsblad 2018, 290, p. 192-193)

¹⁶ Zie bijlage V kolom 2 en/of 3 onder J1, J10, J11, J12 Omgevingsbesluit. NB: in het Besluit MER was overladersstation nog een separate categorie maar die vind ik niet terug in Bijlage V

¹⁷ Artikel 11.8 lid 3 Omgevingsbesluit (hierin staat dat een BOPA gelijkgesteld wordt met een omgevingsplan voor de MER-plichtigheid of MER-beoordelingsplichtigheid)

Daarnaast bepaalt artikel 16.36 lid 2 van de Omgevingswet dat een MER-plicht geldt als bij de voorbereiding van een plan (zoals bijvoorbeeld een omgevingsplan) een passende beoordeling moet worden gemaakt. Er mag in zo'n geval worden volstaan met een MER-beoordeling als het gaat om een klein gebied op lokaal niveau, zie artikel 16.36 lid 3 Omgevingswet en onder andere AbRvS 21 december 20022, ECLI:NL:RVS:2022:3910.

5 Aandachtspunt Elektriciteitswet

Waar moet ik rekening mee houden als het gaat om de elektriciteitswet?

Voor het realiseren van een of meerdere laadpunten is vaak een grotere of nieuwe netaansluiting nodig. Dit zal moeten worden aangevraagd bij de Netbeheerder (zie artikel 23 Elektriciteitswet).

Voor het realiseren en in gebruik nemen/geven van laadpunten is geen vergunning nodig op basis van de Elektriciteitswet. Op basis van artikel 95a lid 1 Elektriciteitswet is het verboden om zonder vergunning elektriciteit te leveren aan afnemers die beschikken over een aansluiting op een net met een totale maximale doorlaatwaarde van ten hoogste 3*80 A. Een aansluiting' is in artikel 1 van de Elektriciteitswet gedefinieerd als – kort gezegd- een verbinding tussen een net een onroerende zaak. Een voertuig is geen onroerende zaak, en het opladen van een voertuig vindt aldus niet plaats over een aansluiting op een net. Er is daardoor geen leveringsvergunning vereist op basis van de Elektriciteitswet.

6 Aandachtspunt schaarse vergunningen

Hoe moet ik omgaan met een schaarse vergunning voor de bouw en exploitatie van een laadstation?

Ervan uitgaande dat de gemeente niet zelf het laadstation zal realiseren en exploiteren, zal aan een derde een vergunning verleend moeten worden voor de bouw en in gebruikname van het laadstation. Deze omgevingsvergunning kwalificeert als een schaarse vergunning of als een vergunning die vergelijkbaar als een schaarse vergunning zal moeten worden behandeld, aangezien er meer vraag zal zijn om een laadstation te kunnen exploiteren dan er aanbod zal zijn¹⁸. Dit betekent dat het bevoegd gezag aan potentiële gegadigden de mogelijkheid moet bieden om mee te dingen naar een vergunning en dat een vergunning slechts tijdelijk mag worden verleend.

Zie bijvoorbeeld de overweging van de Afdeling in de uitspraak over de Speelautomatenhal Vlaardingen¹⁹:

“Uit de uitspraak van de Afdeling van 2 november 2016, ECLI:NL:RVS:2016:2927, volgt dat in het Nederlandse recht een rechtsnorm geldt die ertoe strekt dat bij de verdeling van schaarse vergunningen door het bestuur op enigerlei wijze aan (potentiële) gegadigden ruimte moet worden geboden om naar de beschikbare vergunning(en) mee te dingen. Deze rechtsnorm is gebaseerd op

¹⁸ Als de gemeente wel eerst zelf het laadstation realiseert en de exploitatie over wil laten aan een derde, zal dit via een openbare aanbesteding moeten gebeuren, In dit advies wordt hier verder niet op in gegaan

¹⁹ AbRvS 27 september 2017, ECLI:NL:RVS:2017:2611, uit deze uitspraak blijkt ook dat ook omgevingsvergunningen kunnen kwalificeren als schaarse vergunningen

het gelijkheidsbeginsel dat in deze context strekt tot het bieden van gelijke kansen. Uit deze rechtsnorm vloeit voort dat schaarse vergunningen in beginsel niet voor onbepaalde tijd, doch alleen tijdelijk kunnen worden verleend. De vergunninghouder wordt immers bij verlening voor onbepaalde tijd onevenredig bevoordeeld, omdat het voor nieuwkomers dan nagenoeg onmogelijk is om nog toe te treden tot de markt. Om gelijke kansen te realiseren moet het bestuur een passende mate van openbaarheid verzekeren met betrekking tot de beschikbaarheid van de schaarse vergunning, de verdelingsprocedure, het aanvraagtijdvak en de toe te passen criteria. Het bestuur moet hierover tijdig voorafgaand aan de start van de aanvraagprocedure duidelijkheid scheppen, door informatie over deze aspecten bekend te maken via een zodanig medium dat potentiële gegadigden daarvan kennis kunnen nemen. Deze eis is gebaseerd op de uit de jurisprudentie van het Hof van Justitie voortvloeiende transparantieplichting.”

Welke regels gelden er voor de verdeelprocedure?

De regels die gelden voor de verdeelprocedure van schaarse vergunningen zijn de volgende:

- a. Er moet sprake zijn van een verdeelprocedure die tijdig en adequaat bekend is gemaakt
- b. De moeten gelijk worden toegepast op alle aanvragen. Er mag niet in een individueel geval worden afgeweken
- c. Na bekendmaking van de verdelingsprocedure mag niet worden overgestapt op een andere verdelingsprocedure
- d. De schaarse vergunning (voor een economische activiteit) mag niet voor onbepaalde tijd worden verleend (mr. M. van Weeren, De strijd om schaarse vergunningen 2019/1.4)

Voor de verschillende manieren waarop de verdelingsprocedure kan worden ingericht verwijs ik naar de handleidingen van de VNG hierover²⁰.

Zijn er ook situaties waarin ik mag afwijken van het uitgangspunt van mededinging?

Alleen als sprake is van een dwingende reden van algemeen belang als bedoeld in artikel 4 van de Dienstenrichtlijn mag worden afgeweken van het uitgangspunt dat alle potentiële gegadigden moeten kunnen mededingen. De Afdeling heeft reeds geoordeeld dat eigendomsrecht en beschikkingsrecht geen dwingende reden vormen als bedoeld in artikel 4 van de Dienstenrichtlijn (AbRvS 4 november 2020, ECLI:NL:RVS:2020:2607).

²⁰ https://vng.nl/files/vng/201607_vng_factsheet_nieuwe_normenstelsel_schaarse_besluiten_def.pdf
https://vng.nl/sites/default/files/publicaties/2018/handreiking_schaarse_vergunningen.pdf

Zijn er al uitspraken over laadpleinen gedaan?

Over elektrische laadpunten langs de snelweg, zijn al diverse uitspraken van de Afdeling geweest. Zie bijvoorbeeld de Fastned uitspraken van 1 maart 2023²¹. Verschil in deze zaken was wel dat de laadpunten werden gerealiseerd bij bestaande voorzieningen zodat geen sprake was van een schaarse vergunning maar dat desondanks ook andere gegadigden de mogelijkheid moeten krijgen een aanvraag in te dienen.

²¹ ECLI:NL:RVS:2023:811, 18 augustus 2021, ECLI:NL:RVS:2021:1837, 4 november 2020, ECLI:NL:RVS:2020:2607, 31 juli 2019, ECLI:NL:RVS:2019:2645

4 Conclusies en aanbevelingen

Inleiding

In dit hoofdstuk vindt u de belangrijkste conclusies en inzichten, plus aanbevelingen om te komen tot een locatiestrategie. Ook worden de hoofdvragen van dit onderzoek beantwoordt.

4.1 Belangrijkste inzichten

Hier volgen de belangrijkste conclusies en inzichten uit de opzet van de locatieselectie-tool (hoofdstuk 1) en de locatieanalyse van 9 geselecteerde corridors.

Laadbehoefte trucks richting 2040 vraagt om locatiestrategie

Uit de analyse van de laadbehoefte en potentiële locaties hiervoor langs de 9 geselecteerde corridors blijkt een grote behoefte aan nieuwe locaties, met name voor voor lang laden. Uit de analyse blijkt dat kort laden nog enigszins goed in te passen is op verzorgingsplaatsen, hoewel ook hier de ruimte beperkt vaak is. In combinatie met de huidige hoge druk op bestaande parkeerplaatsen is ook hier mogelijk een ruimtelijk knelpunt. Verder blijkt uit de analyse dat de zoekgebieden naar kort laden en lang laden als snel op verschillende locaties wordt geprojecteerd, namelijk kort laden op verzorgingsplaatsen en lang laden op truck parking iets verder van de snelweg af. Dit komt hoofdzakelijk door het huidige Rijksbeleid waarin op verzorgingsplaatsen geen ruimte wordt geboden voor truck parking en enkel voor snelladen. Hierdoor lopen we de kans mis om kort en lang laden te combineren, wat tot een betere business case en efficiënter ruimtegebruik leidt. Deze uitkomsten vragen duidelijk om een weloverwogen locatiestrategie van Rijk, RWS, provincies en gemeenten samen. Zonder een strategie zijn er niet genoeg locaties beschikbaar, dit kan de uitrol en daarmee de transitie naar duurzame elektrische logistiek belemmeren.

Ruimtelijke kwaliteit en logistieke behoefte leiden tot een locatieladder

De belangen van zorgvuldig ruimtegebruik (onderdeel van de Omgevingswet), efficiënt gebruik van zowel de fysieke ruimte als de netcapaciteit door combineren van functies (denk aan het combineren van snel- en langzaam laden en de combinatie van laadplein en truck parking) en de locatiewensen vanuit elektrische trucks zijn samen sturend bij het vinden van geschikte locaties en leiden tot de volgende locatieladder:

- a. Op of zo dicht als mogelijk bij de corridor
- b. Waar al laadvoorzieningen zijn voor trucks
- c. Met een bestemming waar een laadplein voor trucks al in past
- d. Waar al truckparkeervoorzieningen zijn
- e. Waar nog voldoende ruimte is

- f. Waar al toereikende infrastructuur is
- g. Met bij voorkeur met voldoende ruimte op energienet en onderstation

Daarbij zijn er verschillen in locatievoorkeuren voor kort bijladen en lang laden. Het belangrijkste verschil zit in het gegeven dat een truckparking nodig is voor lang laden.

Er is een truckparking strategie nodig om in de behoefte aan lang laden te voorzien

Als u laadlocaties wilt ontwikkelen voor lang laden, dan is het gevolg dat u meteen ook een truckparking ontwikkelt. Immers, als een truck moet opladen gedurende de nachtrust dan landt dit automatisch op een truckparking. De locatiestrategie voor laadpleinen voor lang laden heeft hierdoor een nog grotere ruimtelijke impact. Vanuit het oogpunt van de ruimtelijke ordening en vanuit die van de logistiek bezien is een ruimtelijke versnippering van truckparking onwenselijk. Om “kleine plukjes van truckparking” te voorkomen is een stevige truckparking strategie nodig die laadpleinen combineert. Bij de zoektocht naar goede locaties zou meteen ook de (lang)parkeerbehoefte meegenomen moeten worden.

Verzorgingsplaatsenbeleid aanpassen en geschikt maken voor lang laden

Volgens het huidige beleid van RWS/ IenW mogen trucks niet overnachten op verzorgingsplaatsen. Daarom is voor 9 geselecteerde corridors de locatiestrategie voor tussentijds snelladen op verzorgingsplaatsen (VZP) geprojecteerd en voor langzaam laden gedurende de nachtrust is gekeken naar andere locaties van VZP. De uitkomsten wijzen uit dat truckparking onderdeel moet worden van het nieuwe beleid voor *Verzorgingsplaatsen van de toekomst*. Blijft het huidige beleid staan, dan zal er een substantieel aantal nieuwe locaties gevonden moeten worden voor truckparking voor lang laden én om het huidige, bestaande tekort op truckparking.

De locatiestrategie kan alleen gemaakt worden door Rijk, RWS, provincies en gemeenten samen

Van laadprognose van elektrische trucks op de corridors naar realisatie van een laadplein verloopt in drie fases:

- De planfase waarin de omvang van laadplein en locatie worden bepaald;
- De ontwerpfase waarin het plan voor een concrete laadlocatie wordt uitgewerkt;
- De realisatiefase waarin het laadplein wordt gerealiseerd.

De eerste fase vraagt om samenwerking Rijk, RWS, provincies en gemeenten, waarbij het Rijk een coördinerende rol heeft als het gaat om een landelijk dekkend netwerk en alle partijen gezamenlijk de locatie-opties afwegen. Voor de tweede fase en derde fase ligt de verantwoordelijkheid primair bij gemeenten. Daarbij kan de omvang van de stappen –zeker voor kleinere gemeenten- mogelijk een bottleneck vormen. Daarom bevelen we aan om te onderzoeken of de organisatie ruimtelijk-juridische ondersteuning op nationaal niveau nodig is.

Gemeenten zijn primair belast met de ontwerp en realisatiefase terwijl de lokale meerwaarde niet altijd evident is

Zoals gezegd komt de verantwoordelijkheid voor het beschikbaar krijgen van een locatie bij de gemeente te liggen. Het nationaal belang van laadpleinen voor trucks op strategische locaties komt

echter niet altijd overeen met het lokale belang. Niet alle gemeenten zullen de lokale meerwaarde van een laadplein zien. Daarbij kan gesteld worden dat ‘logistieke gemeenten’ wel sneller de toegevoegde lokale waarde van een laadplein zien omdat dit bijdraagt aan de verduurzaming van de lokale logistiek. Samen zal dus naar gedeelde belangen en meerwaarde gezocht moeten worden. Aanvullend bevelen we aan dat het Rijk een sturende rol pakt om de locatiestrategie te doen slagen.

Greenfields zijn planologisch en praktisch gezien lastiger beschikbaar te krijgen dan bedrijventerreinen

Hoewel een Greenfield is sommige omstandigheden de beste locatie is – bijvoorbeeld omdat de ligging strategisch gelegen is t.o.v. de corridor- is het ook de locatie die het meest lastig is om beschikbaar te krijgen. Praktisch gezien vraagt een Greenfield bijvoorbeeld om de aanleg van nieuwe toegangswegen. Ruimtelijk gezien wordt zorgvuldig ruimtegebruik nagestreefd, waarbij de ontwikkeling van een Greenfield tot een stedelijke functie niet voorop staat in de rij. Er zal een goede onderbouwing moeten komen waarom er geen andere –bestaande stedelijke locaties- beschikbaar zijn voor deze functie. Toch is het aanbevelen om deze locaties niet uit de weg te gaan als het alternatief minder gunstig is.

De ontwikkeling van een laadplein op een bedrijventerrein of een Greenfield vraagt om een aanpassing van het omgevingsplan of een omgevingsvergunning

Zowel op een bedrijventerrein als op een Greenfield is het planologisch niet toegestaan om zonder meer een laadstation met laadvoorzieningen voor trucks te realiseren. Dit betekent dat de functie in een omgevingsplan moet worden opgenomen of dat een omgevingsvergunning voor een buitenplanse omgevingsplanactiviteit moet worden verleend.

Het voordeel van een omgevingsvergunning voor een buitenplanse omgevingsplanactiviteit ten opzichte van een omgevingsplan is de proceduretijd, die is korter. Omdat er echter meer geregeld zal moeten worden voor een laadstation in een Greenfield, is de aanbeveling om dit te regelen via het omgevingsplan. Een laadstation op een bedrijventerrein kan wel gemakkelijker worden geregeld via een omgevingsvergunning voor een buitenplanse omgevingsplanactiviteit.

4.2 Aanbeveling richting 2040

1 Verken de noodzaak om VZP beleid aan te passen t.b.v. lang laden

Onderzoek de mogelijkheden om het VZP-beleid zodanig aan te passen dat op deze locaties ook de mogelijkheid komt voor lang-laden (en overnachten). Daarbij kan ook verkend worden of er ruimte is bij VZP's om deze fysiek uit te breiden met een gedeelte waar overnacht en lang geladen kan worden, zodat min of meer een aan de VZP gekoppelde truckparking / laadlocatie ontstaat. De noodzaak voor deze verkenning ligt met name in de beperkte beschikbare ruimte die er is buiten het HWN.

2 Leg de verbinding met het nationaal beleid voor truck parking

Bij het GVC-programma truckparkings spelen vergelijkbare issues met betrekking tot de ruimtevraag. Leg daarom de verbinding met het beleid op dit thema en pak zoveel mogelijk gezamenlijk op. Verken daarnaast of er mogelijkheden zijn om exploitanten van truckparkings te faciliteren (wellicht ook financieel te ondersteunen) bij het versneld aanleggen van laadinfra of op zijn minst bij geplande uitbreidingen/nieuwbouw de locaties al voor te bereiden (kabels/leidingen) op de aanleg van laadinfra. Op deze manier kunnen bestaande locaties zo snel mogelijk benut worden.

3 Formeer een nationaal kern selectieteam en corridortracé selectiegroepen

Vorm één nationaal kern selectieteam met een representatie van Rijk, RWS en NAL-regio's (provincies en gemeenten). Verdeel in het nationaal kernteam de corridors in werkbare tracés (knooppunt tot knooppunt). Vorm per tracé een regionale selectiegroep met betrokken gemeenten en provincie.

4 Ga aan de slag met locatie selectie per tracé en formuleer een overkoepelende nationale laadstrategie

Onderzoek per tracé wat de laadbehoefte is richting 2040 voor kort laden en lang laden, en bekijk welke locaties geschikt zijn om in deze laadbehoefte te voorzien. Begin met de Corridors die in het kern netwerk vallen van TEN-t: dit zijn de North Sea- Baltic, Rhine – Alpine en North Sea – Mediterranean corridors. Neem in dit onderzoek ook meteen de behoefte aan langparkeervakken mee. Nadat selectie per tracé heeft plaatsgevonden, formuleert het nationaal kernteam een overkoepelende laadstrategie waarbij de locatie-opties worden samengevoegd tot één dekkend netwerk met een goed spreiding. Let op: de locatiestrategie houdt niet op bij 2040. Het doel is richting 2050 emissievrij.

5 Help gemeenten bij de vervolgstappen voor realisatie

De vervolgstap voor het beschikbaar krijgen van ruimte en daadwerkelijke realisatie, is aan de gemeenten. Neem vanuit het Rijk een sturende rol in de locatieselectie en onderzoek bij gemeenten of een ruimtelijk-juridisch ondersteuningsteam gewenst is en organiseer deze.

6 Houdt de locatiestrategie actueel

De wereld van elektrische logistiek constant in ontwikkeling. Dit betekent dat iedere prognose die nu gedaan wordt, in de nabije toekomst alweer achterhaald kan zijn. Daarom wordt aanbevolen om de prognose blijvend toetsen aan de werkelijkheid en bijstellen als nodig. In het prognosemodel in bijlage 3, kunnen het % aandeel elektrische trucks, het type laadpunten en bezettingsgraad van laadpunten periodiek en per tracé aangepast worden aan de actuele situatie.

Bijlage 1 Detailresultaten per corridor

Inleiding

Hierna volgen de analyse-uitkomsten per corridor. Deze hebben steeds dezelfde structuur:

U ziet de uitkomsten van de prognose van de laadbehoefte.

Hierna volgen de analyse-uitkomsten van de beschikbare locaties.

- Daarna volgt het afwegingskader waarbij locaties worden afgewogen, *(Op basis van de ervaringen van het toepassen van het afweegkader op deze 9 corridors is het stappenplan nog licht aangepast, om die reden zitten er kleine verschillen tussen de hier gevolgde methodiek en het stappenplan zoals gepresenteerd in de hoofd rapportage, voor de uitkomsten per corridor maakt dat verder geen verschil)*
- Tot slot volgen de conclusies.

Corridor 1: A16 Breda – Dordrecht

Uitkomsten prognosemodel laadbehoefte 2040

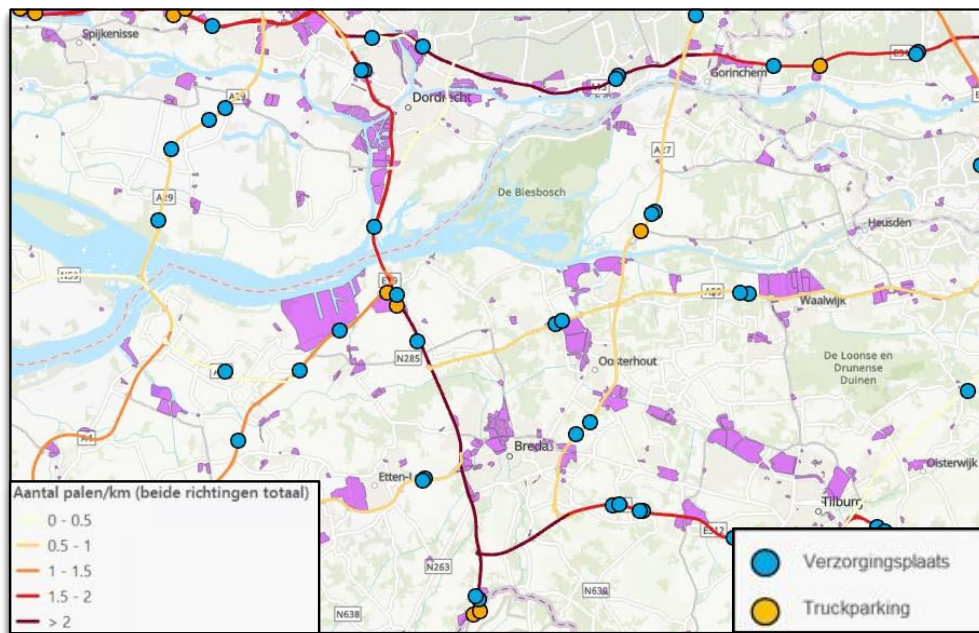
	Benodigde laadpunten op traject (kort laden op VZP, lang laden op TP) (2040 Laag – 2040 Hoog)		
	Kort VZP	Kort TP	Lang TP
A16 Kp Ridderkerk Zuid - Kp Klaverpolder L	5 - 6	0 - 1	13 - 16
A16 Kp Ridderkerk Zuid - Kp Klaverpolder R	4 - 5	0 - 0	10 - 13
A16 Kp Klaverpolder - Kp Princeville L	5 - 6	0 - 1	12 - 15
A16 Kp Klaverpolder - Kp Princeville R	5 - 6	0 - 1	12 - 15
A16 Kp Princeville- Belgischegrens L	3 - 3	0 - 0	7 - 9
A16 Kp Princeville- Belgischegrens R	3 - 3	0 - 0	8 - 9
A16 Breda - Dordrecht Totaal	24 - 29	2 - 3	63 - 76

Beschikbare locaties

Verzorgingsplaatsen	# plaatsen	Laadvoorziening – geschikt voor trucks
VZP Den Hoek (A16 R)	41	Ja (Fastned)- Mogelijk
VZP Streepland (A16 L)	38	Ja (Fastned) – Nee
VZP Hazeldonk-west(A12 R)	35	Ja (Fastned)- Mogelijk
VZP Hazeldonk Oost (A12 L)	65	Ja (Fastned)- Mogelijk
VZP De Zuidpunt (A16 R)	13	Ja (Fastned) – Nee

Truckparking	Op traject	# plaatsen	Laadvoorziening
Hazeldonk Truck stop	Ja	200	Nee
Mon Amie Chauffeurscafe (Hazeldonk)	Ja	30	Nee
Kanter Restaurant	Ja	120	Nee
De gouden Leeuw	Ja	125	Nee

Bedrijventerrein	Ruimte beschikbaar
Bedrijventerrein Rithmeester	Ja, 5,1 ha (o.b.v. IBIS, stand 2022)
Bedrijvenpark Dordrecht (Dordse kil 1 en 3)	Ja (laadplein bij DCB Energy Hub Dordrecht 4x 270 kW), 18,9 ha (o.b.v. IBIS, stand 2022)



Afweegkader beschikbaarheid locaties Corridor 1 Dordrecht - Breda

Stappen	Uitkomst	
Uitkomst fase A: benodigd aantal laadpalen	Kort laden: 24-29 Lang laden: 63-76	
Fase B – stap 4: Ruimte beschikbaar op bestaande laadpleinen voor trucks?	4 laadpalen beschikbaar bij DCB Charge Dordrecht	
Fase B – Stap 5: Voldoende ruimte beschikbaar voor kort laden bij Clean Energy Hubs?	Nee	
Fase B - Stap 6: Voldoende ruimte beschikbaar voor kort laden op Verzorgingsplaatsen?	Ja, aanbod: 192 parkeerplaatsen	
Fase B – Stap 7: Voldoende ruimte beschikbaar voor lang laden op truckparking?	Ja, aanbod: 475	
<i>Tussenconclusie; bij voldoende ruimte beschikbaar in Fase B zijn geen aanvullende locaties nodig, bij 'nee' is doorlopen van Fase C nodig.</i>		
Fase C – Ruimte beschikbaar elders?	n.v.t.	

Conclusies

- Bestaande VZP's kunnen grotendeels voorzien in de vraag naar kort laden. Dit zal wel ten koste gaan van een deel van de bestaande parkeercapaciteit gezien de ruimte die nodig is voor de benodigde laadinfrastructuur.
- Voor lang laden lijkt er voldoende ruimte te zijn op de diverse private truckparkings op deze corridor.

Corridor 2: A12 Utrecht - Gouda

Uitkomsten prognosemodel laadbehoefte 2040

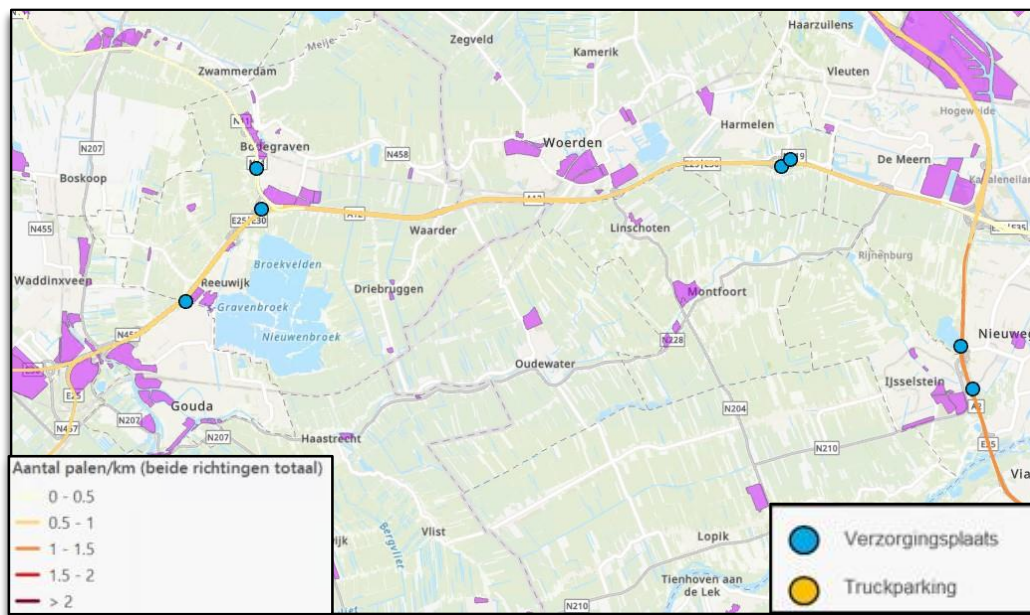
	Benodigde laadpunten op traject (kort laden op VZP, lang laden op TP) (2040 Laag – 2040 Hoog)		
	Kort VZP	Kort TP	Lang TP
A12 Kp Gouwe - Kp Oudenrijn L	6 - 7	0 - 0	6 - 7
A12 Kp Gouwe - Kp Oudenrijn R	7 - 8	0 - 1	7 - 9
A12 Kp Gouwe – Kp Oudenrijn Totaal	13 - 15	1 - 1	13 - 16

Beschikbare locaties

Verzorgingsplaatsen	# plaatsen	Laadvoorziening – geschikt voor trucks
VZP Bodegraven (A12 L)	44	Ja (Fastned oplaadpunt) - Nee
VZP Bijleveld (A12 R)	26	Ja, Total 2x 100 2x175 kW
VZP Hellevliet (A12 L)	26	Ja - Nee
VZP De Andel (A12 R)	17	Ja (Fastned) – Nee

Truckparking	Op traject	# plaatsen	Laadvoorziening
Total Bodegraven Reeuwijk	Ja	44	Nee

Bedrijventerrein	Ruimte beschikbaar
Bedrijvenpark De Volharding	Nee
Bedrijvenpark Gouwespoor	Nee
Bedrijvenpark Strijkviertel	Ja, 19 ha (o.b.v IBIS, stand 2022)



Afwegkader beschikbaarheid locaties Corridor 2: A12 Utrecht - Gouda

Stappen	Uitkomst	
Uitkomst fase A: benodigd aantal laadpalen	Kort laden: 13-15 Lang laden: 13-16	
Fase B – stap 4: Ruimte beschikbaar op bestaande laadpleinen voor trucks?	Nee	
Fase B – Stap 5: Voldoende ruimte beschikbaar voor kort laden bij Clean Energy Hubs?	Nee	
Fase B - Stap 6: Voldoende ruimte beschikbaar voor kort laden op Verzorgingsplaatsen?	Ja, aanbod: 113 parkeerplaatsen, 4 laadpalen op VZP Bijleveld	
Fase B – Stap 7: Voldoende ruimte beschikbaar voor lang laden op truckparking?	Ja, aanbod: 44	
<i>Tussenconclusie; bij voldoende ruimte beschikbaar in Fase B zijn geen aanvullende locaties nodig, bij 'nee' is doorlopen van Fase C nodig.</i>		
Fase C – Ruimte beschikbaar elders?	n.v.t.	

Conclusies

- Bestaande VZP's kunnen grotendeels voorzien in de vraag naar kort laden. Dit zal wel ten koste gaan van een deel van de bestaande parkeercapaciteit gezien de ruimte die nodig is voor de benodigde laadinfrastructuur.
- Voor lang laden lijkt er redelijk tot voldoende ruimte te zijn op de diverse private truckparkings op deze corridor.

Corridor 3: A15 Gorinchem - Tiel

Uitkomsten prognosemodel laadbehoefte 2040

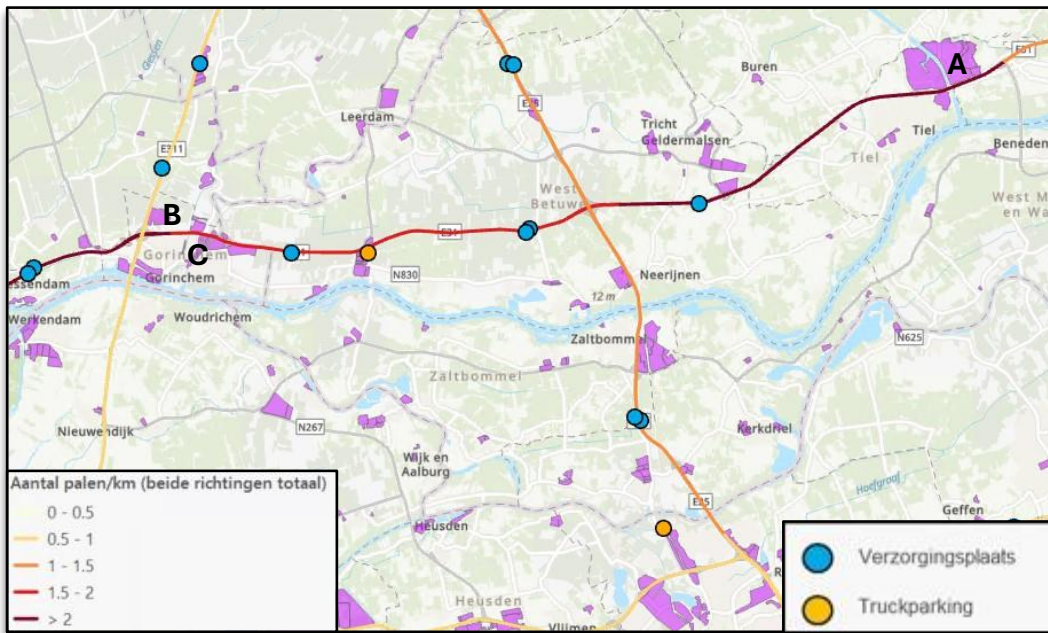
	Benodigde laadpunten op traject (kort laden op VZP, lang laden op TP) (2040 Laag – 2040 Hoog)		
	Kort VZP	Kort TP	Lang TP
A15 Kp Gorinchem - Deil L	5 - 5	0 - 1	12 - 14
A15 Kp Gorinchem - Deil R	5 - 6	0 - 1	12 - 15
A15 Kp Deil - Echteld L	4 - 5	0 - 1	11 - 14
A15 Kp Deil - Echteld R	5 - 5	0 - 1	12 - 14
A15 Gorinchem - Tiel Totaal	18 - 22	2 - 2	47 - 57

Beschikbare locaties

Verzorgingsplaatsen	# plaatsen	Laadvoorziening – geschikt voor trucks
VZP Veenbult (A15 R)	9	Nee
VZP Eigenblok (A15 L)	17	Ja (Fastned) - Mogelijk
VZP Molenkamp(A15 R)	9	Ja (Fastned) - Mogelijk
VZP De Zuidpunt (A15 R)	9	Nee

Truckparking / Laadplein	Op traject	# plaatsen	Laadvoorziening
Watthub Geldermalsen	Ja, 2 km van afslag 30	0	39 laadpunten
Truckparking Goudreinet Vuren	Ja, 500 meter van afslag 29	36	Nee
Chauffeurscafé Treurenburg (s'hertogenbosch)	Nee, 16 km van knooppunt Deil	85	Nee
Wegrestaurant Napoleon (Hank)	Nee, 13 km vanaf knooppunt Gorinchem	100	Nee

Bedrijventerrein	Ruimte beschikbaar
Bedrijvenpark Medel, Tiel	Ja, 23,9 ha (o.b.v. IBIS, stand 2022)
Bedrijventerrein Groote Haar, Gorinchem (toekomstig)	Ja. 37,0 ha (o.b.v. IBIS, stand 2022)
Bedrijventerrein Oost II, Gorinchem	Ja, 3,3 ha (o.b.v. IBIS, stand 2022)



Afweegkader beschikbaarheid locaties Corridor 3: A15 Gorinchem - Tiel

Stappen	Uitkomst	
Uitkomst fase A: benodigd aantal laadpalen	Kort laden: 18-22 Lang laden: 47-57	
Fase B – stap 4: Ruimte beschikbaar op bestaande laadpleinen voor trucks?	Beperkt, 39 laadpunten bij Watthub Geldermalsen	Yellow
Fase B – Stap 5: Voldoende ruimte beschikbaar voor kort laden bij Clean Energy Hubs?	Nee	Red
Fase B - Stap 6: Voldoende ruimte beschikbaar voor kort laden op Verzorgingsplaatsen?	ja, aanbod op VZP is 44	Green
Fase B – Stap 7: Voldoende ruimte beschikbaar voor lang laden op truckparking?	Nee, aanbod is 36	Red
<i>Tussenconclusie; bij voldoende ruimte beschikbaar in Fase B zijn geen aanvullende locaties nodig, bij 'nee' is doorlopen van Fase C nodig.</i>		
Fase C – Ruimte beschikbaar elders?	<ul style="list-style-type: none"> Ruimte beschikbaar op truckparkings in de omgeving, maar deze liggen niet logisch op de route Greenfieldruimte (64,2 ha) beschikbaar op bedrijventerreinen langs corridor 	Green

Conclusies

- Bestaande VZP's kunnen grotendeels voorzien in de vraag naar kort laden. Dit zal wel ten koste gaan van een deel van de bestaande parkeercapaciteit gezien de ruimte die nodig is voor de benodigde laadinfrastructuur.
- Voor lang laden is er onvoldoende capaciteit, de bestaande truckparking Vuren is enkel bedoeld voor chauffeurs die gebruikmaken van het restaurant, overige truckparkings liggen verder van deze corridor af en bovendien niet langs de veelgebruikte A15 corridor.
- Op bedrijventerreinen lijkt nog ruimte beschikbaar voor nieuwe ontwikkelingen. Ruimtevrage voor resterende ± 50 plaatsen is 7.500 m2. Door dubbelgebruik van private locaties voor zowel

kort laden (primair overdag) en lang laden (vooral 's nachts) kan ruimtevrage deels beperkt worden.

Corridor 4: A15 Tiel - Andelst

Uitkomsten rekenmodel

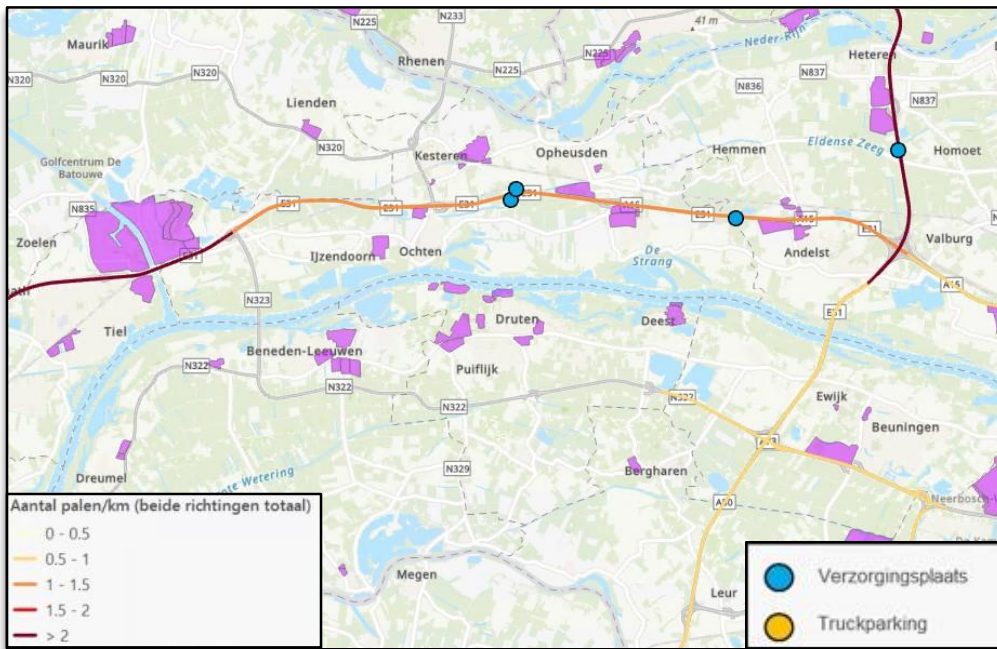
	Benodigde laadpunten op traject (kort laden op VZP, lang laden op TP) (2040 Laag – 2040 Hoog)		
	Kort VZP	Kort TP	Lang TP
A15 Kp Gorinchem - Deil L	4 - 5	0 - 0	10 - 12
A15 Kp Deil - Echteld R	3 - 4	0 - 0	8 - 10
A15 Tiel – Andelst Totaal	7 - 8	1 - 1	18 - 22

Beschikbare locaties

Verzorgingsplaatsen	# plaatsen	Laadvoorziening – geschikt voor trucks
VZP Varakker (A15 L)	44	Ja (Fastned) - Nee
VZP Overbroek (A15 R)	45	Ja (Fastned) - Nee
VZP Leigraaf (A15 R)	9	Nee

Truckparking	Op traject	# plaatsen	Laadvoorziening
Wegrestaurant Malden	Nee, 22 km tot knp Valburg	60	Nee

Bedrijventerrein	Ruimte beschikbaar
Bedrijvenpark Medel	Ja, 23,9 ha (o.b.v IBIS, stand 2022)



Afweegkader beschikbaarheid locaties Corridor 4: A15 Tiel - Andelst

Stappen	Uitkomst	
Uitkomst fase A: benodigd aantal laadpalen	Kort laden: 7-8 Lang laden: 18-22	
Fase B – stap 4: Ruimte beschikbaar op bestaande laadpleinen voor trucks?	Nee	Red
Fase B – Stap 5: Voldoende ruimte beschikbaar voor kort laden bij Clean Energy Hubs?	Nee	Red
Fase B - Stap 6: Voldoende ruimte beschikbaar voor kort laden op Verzorgingsplaatsen?	Ja, aanbod: 98 parkeerplaatsen	Green
Fase B – Stap 7: Voldoende ruimte beschikbaar voor lang laden op truckparking?	Nee, aanbod is 0	Red
<i>Tussenconclusie; bij voldoende ruimte beschikbaar in Fase B zijn geen aanvullende locaties nodig, bij 'nee' is doorlopen van Fase C nodig.</i>		
Fase C – Ruimte beschikbaar elders?	<ul style="list-style-type: none"> Ruimte beschikbaar op truckparkings verderop, maar deze liggen niet logisch op de route (60 plaatsen op 22 km) Greenfieldruimte (23,9 ha) beschikbaar 	Green

Conclusies

- Bestaande VZP's kunnen voorzien in de vraag naar kort laden.
- Voor lang laden is er onvoldoende capaciteit, de bestaande truckparking Malden ligt 22 km van deze corridor af.
- Op bedrijventerreinen lijkt nog ruimte beschikbaar voor nieuwe ontwikkelingen. Ruimtevrage voor resterende ± 20 plaatsen voor lang laden is 3.000 m². Door dubbelgebruik van private locaties voor zowel kort laden (primair overdag) en lang laden (vooral 's nachts) kan het overschot aan verzorgingsplaatsen voor kort laden mogelijk gebruikt worden voor lang laden waardoor er geen extra ruimte nodig is.

Corridor 5: A50 Grijsoord – Valburg

Uitkomsten rekenmodel

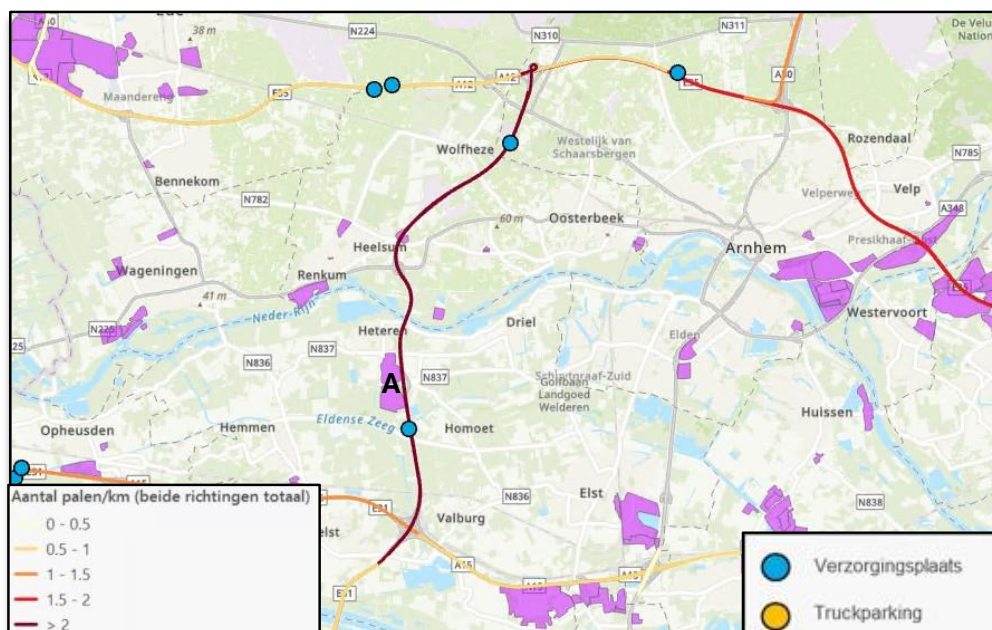
	Benodigde laadpunten op traject (kort laden op VZP, lang laden op TP) (2040 Laag – 2040 Hoog)		
	Kort VZP	Kort TP	Lang TP
A50 Kp Valburg - Kp Grijsoord L	4 - 5	0 - 1	11 - 14
A50 Kp Valburg - Kp Grijsoord R	4 - 5	0 - 0	11 - 13
A50 Grijsoord – Valburg Totaal	9 - 10	1 - 1	22 - 27

Beschikbare locaties

Verzorgingsplaatsen	# plaatsen	Laadvoorziening – geschikt voor trucks
VZP Weerbroek (A50 L)	39	Ja (Fastned) - Mogelijk
VZP De Slenk (A50 R)	24	Ja (Fastned) - Nee

Verzorgingsplaatsen	# plaatsen	Laadvoorziening – geschikt voor trucks
VZP Weerbroek (A50 L)	39	Ja (Fastned) - Mogelijk
VZP De Slenk (A50 R)	24	Ja (Fastned) - Nee

Bedrijventerrein	Ruimte beschikbaar
Poort van Midden Gelderland Zuid (Heteren)	Ja, 8 ha (o.b.v IBIS, stand 2022)



Afweegkader beschikbaarheid locaties Corridor 5: A50 Grijsoord – Valburg

Stappen	Uitkomst	
Uitkomst fase A: benodigd aantal laadpalen	Kort laden: 9-10 Lang laden: 22-27	
Fase B – stap 4: Ruimte beschikbaar op bestaande laadpleinen voor trucks?	Nee	Red
Fase B – Stap 5: Voldoende ruimte beschikbaar voor kort laden bij Clean Energy Hubs?	Nee	Red
Fase B - Stap 6: Voldoende ruimte beschikbaar voor kort laden op Verzorgingsplaatsen?	Ja, aanbod: 63 parkeerplaatsen	Green
Fase B – Stap 7: Voldoende ruimte beschikbaar voor lang laden op truckparking?	Nee, aanbod is 0	Red
<i>Tussenconclusie; bij voldoende ruimte beschikbaar in Fase B zijn geen aanvullende locaties nodig, bij 'nee' is doorlopen van Fase C nodig.</i>		
Fase C – Ruimte beschikbaar elders?	<ul style="list-style-type: none"> Ruimte beschikbaar op truckparkings verderop, maar deze liggen niet logisch op de route (200 plaatsen op 22 km) Greenfieldruimte (8 ha) beschikbaar 	Yellow

Conclusies

- Bestaande VZP's kunnen voorzien in de vraag naar kort laden.
- Voor lang laden is er onvoldoende capaciteit, de bestaande truckparking Duiven ligt 22 km van deze corridor af.
- Op bedrijventerreinen lijkt nog ruimte beschikbaar voor nieuwe ontwikkelingen. Ruimtevrage voor resterende ± 25 plaatsen voor lang laden is ~ 6.000 m². Door dubbelgebruik van private locaties voor zowel kort laden (primair overdag) en lang laden (vooral 's nachts) kan het overschot aan de verzorgingsplaatsen voor kort laden mogelijk gebruikt worden voor lang laden waardoor er geen extra ruimte nodig is.
- Let op: op dit tracé zou wel nog bekeken moeten worden of er behoefte is aan truck parking. Als deze behoefte groter is dan de ± 25 laadplaatsen, dan zou er naar een grotere locatie gekeken moeten worden.

Corridor 6: A50 Arnhem - Apeldoorn

Uitkomsten rekenmodel

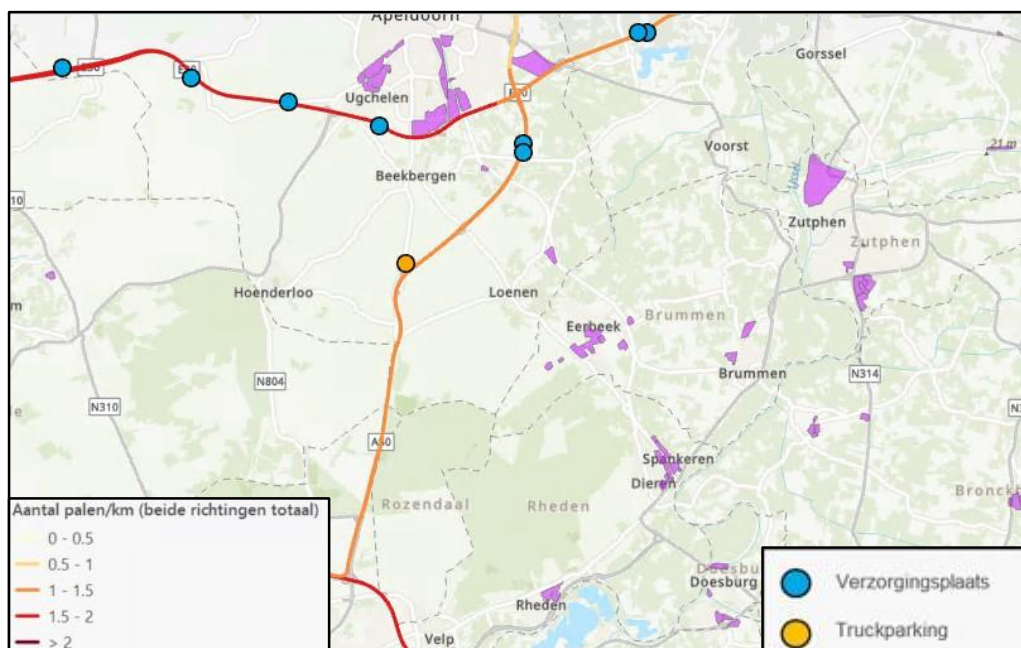
	Benodigde laadpunten op traject (kort laden op VZP, lang laden op TP) (2040 Laag – 2040 Hoog)		
	Kort VZP	Kort TP	Lang TP
A50 Kp Waterberg - Kp Beekbergen L	6 - 7	0 - 0	6 - 7
A50 Kp Waterberg - Kp Beekbergen R	5 - 6	0 - 0	6 - 7
A50 Kp Waterberg – Kp Beekbergen Totaal	11 - 13	1 - 1	12 - 14

Beschikbare locaties

Verzorgingsplaatsen	# plaatsen	Laadvoorziening – geschikt voor trucks
VZP De Brink (A50 L)	50	Ja (Fastned) - Nee
VZP De Somp (A50 R)	59	Ja (Fastned) - Nee

Truckparking	Op traject	# plaatsen	Laadvoorziening
Duiven	Nee, 11 km tot knp Waterberg	200	Nee
A1 Deventer	Nee, 11 km tot knp Beekbergen	100	Nee

Bedrijventerrein	Ruimte beschikbaar
	Niet aanwezig



Afweegkader beschikbaarheid locaties Corridor 6: A50 Arnhem - Apeldoorn

Stappen	Uitkomst	
Uitkomst fase A: benodigd aantal laadpalen	Kort laden: 11-13 Lang laden: 12-14	
Fase B – stap 4: Ruimte beschikbaar op bestaande laadpleinen voor trucks?	Nee	Red
Fase B – Stap 5: Voldoende ruimte beschikbaar voor kort laden bij Clean Energy Hubs?	Nee	Red
Fase B - Stap 6: Voldoende ruimte beschikbaar voor kort laden op Verzorgingsplaatsen?	Ja, aanbod: 109 parkeerplaatsen	Green
Fase B – Stap 7: Voldoende ruimte beschikbaar voor lang laden op truckparking?	Nee, aanbod is 0	Red
<i>Tussenconclusie; bij voldoende ruimte beschikbaar in Fase B zijn geen aanvullende locaties nodig, bij 'nee' is doorlopen van Fase C nodig.</i>		
Fase C – Ruimte beschikbaar elders?	<ul style="list-style-type: none"> • Ruimte beschikbaar op truckparkings verderop, maar deze liggen niet logisch op de route (300 plaatsen) • Geen ruimte op bedrijventerreinen 	Red

Conclusies

- Bestaande VZP's kunnen voorzien in de vraag naar kort laden.
- Voor lang laden is er onvoldoende capaciteit, de bestaande truckparkings Duiven en A1 Deventer liggen 11 km en 16 km van deze corridor af.
- Er zijn geen bedrijventerreinen aanwezig. Ruimtevrage voor resterende ± 13 plaatsen voor lang laden is 2.000 m². Door dubbelgebruik van private locaties voor zowel kort laden (primair overdag) en lang laden (vooral 's nachts) kan het overschot aan de verzorgingsplaatsen voor kort laden mogelijk gebruikt worden voor lang laden waardoor er geen extra ruimte nodig is.

Corridor 7: A1 Apeldoorn - Deventer

Uitkomsten rekenmodel

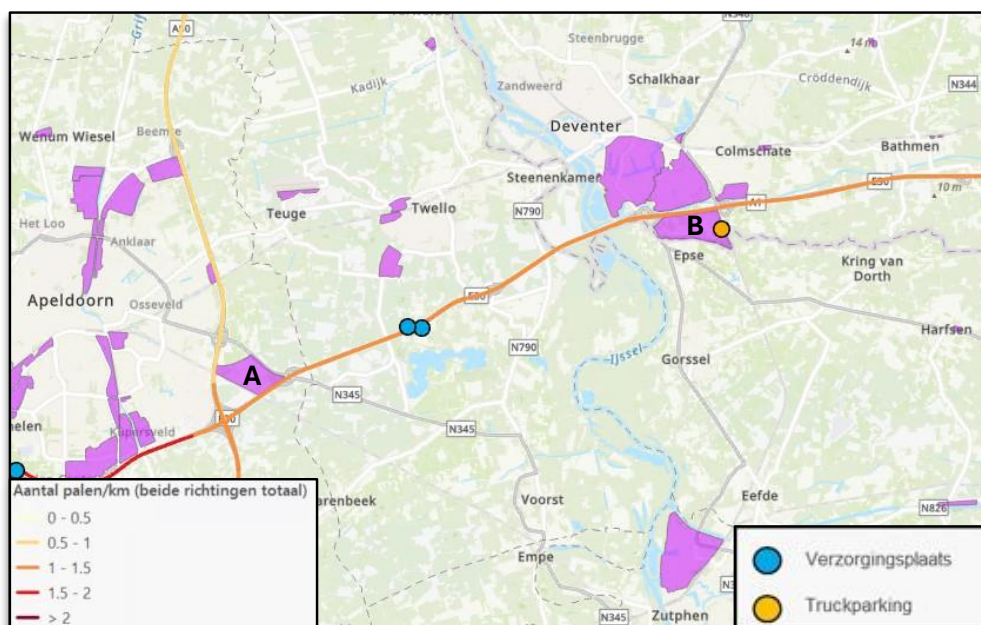
	Benodigde laadpunten op traject (kort laden op VZP, lang laden op TP) (2040 Laag – 2040 Hoog)		
	Kort VZP	Kort TP	Lang TP
A1 Kp Beekbergen - Deventer L	3 - 3	0 - 0	7 - 8
A1 Kp Beekbergen - Deventer R	3 - 4	0 - 0	8 - 10
A1 Kp Beekbergen – Deventer Totaal	6 - 7	1 - 1	15 - 18

Beschikbare locaties

Verzorgingsplaatsen	# plaatsen	Laadvoorziening – geschikt voor trucks
VZP Vundelaar (A1 L)	9	Ja (Fastned) - Nee
VZP De Paal (A1 R)	15	Nee

Truckparking	Op traject	# plaatsen	Laadvoorziening
A1 Deventer	Ja	100	Nee

Bedrijventerrein	Ruimte beschikbaar
Ecofactorij (Apeldoorn)	Ja, 27 ha (o.b.v IBIS, stand 2022)
A1 Bedrijvenpark (Deventer)	Ja, 56 ha (o.b.v gemeente Deventer)



Afweegkader beschikbaarheid locaties Corridor 7: A1 Apeldoorn - Deventer

Stappen	Uitkomst	
Uitkomst fase A: benodigd aantal laadpalen	Kort laden: 6-7 Lang laden: 15-18	
Fase B – stap 4: Ruimte beschikbaar op bestaande laadpleinen voor trucks?	Nee	
Fase B – Stap 5: Voldoende ruimte beschikbaar voor kort laden bij Clean Energy Hubs?	Nee	
Fase B - Stap 6: Voldoende ruimte beschikbaar voor kort laden op Verzorgingsplaatsen?	Nee, aanbod: 24 parkeerplaatsen	
Fase B – Stap 7: Voldoende ruimte beschikbaar voor lang laden op truckparking?	Ja, aanbod is 100	
Fase C – Ruimte beschikbaar elders?	<ul style="list-style-type: none"> Beschikbare ruimte truckparking kan mogelijk benut worden voor kort laden. Nog ruimte (83 ha) beschikbaar op bedrijventerreinen 	

Conclusies

- Bestaande VZP's kunnen voorzien in de vraag naar kort laden.
- Voor lang laden is er voldoende capaciteit, de Truckparking A1 Deventer heeft 100 plaatsen beschikbaar voor lang laden.
- Op bedrijventerreinen lijkt nog ruimte beschikbaar voor nieuwe ontwikkelingen.
- Let op: langs deze corridor is een behoefte aan langparkeervakken die groter is dan de behoefte aan laadlocaties voor langzaam laden. Dit betekent dat er naar een grotere locatie gezocht moet worden om in de behoefte aan truck parking te kunnen voorzien.

Corridor 8: A1 Deventer - Enter

Uitkomsten rekenmodel

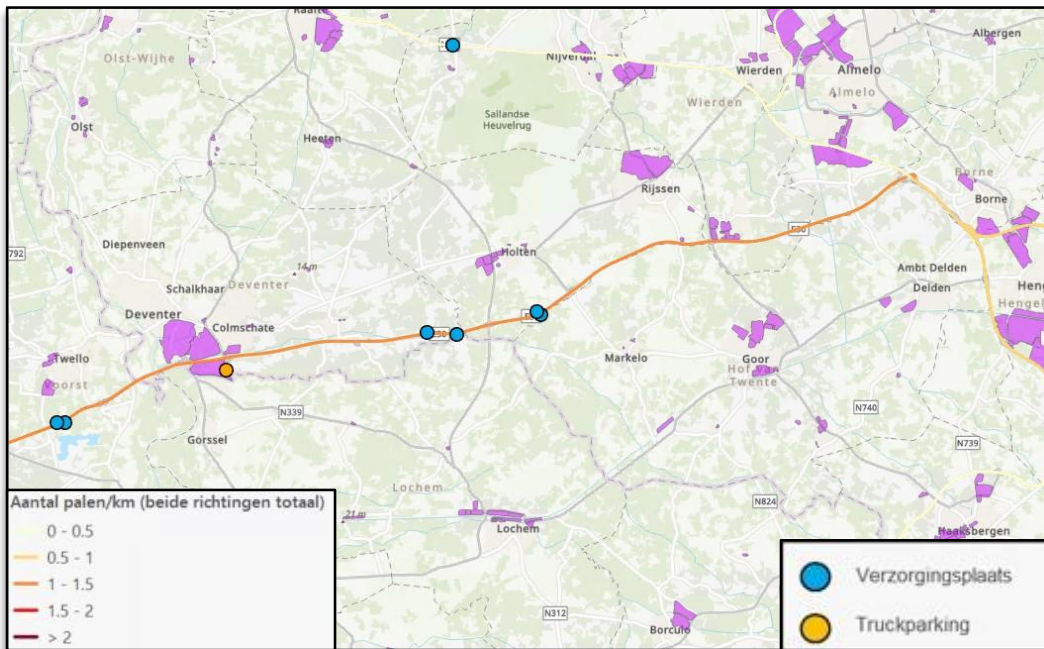
	Benodigde laadpunten op traject (kort laden op VZP, lang laden op TP) (2040 Laag – 2040 Hoog)		
	Kort VZP	Kort TP	Lang TP
A1 Deventer - Kp Buren L	6 - 8	1 - 1	17 - 20
A1 Deventer - Kp Buren R	7 - 8	1 - 1	17 - 21
A1 Deventer – Kp Buren Totaal	13 - 16	1 - 1	34 - 41

Beschikbare locaties

Verzorgingsplaatsen	# plaatsen	Laadvoorziening – geschikt voor trucks
VZP De Hop (A1 L)		Gesloten voor trucks
VZP Struik (A1 R)	45	Ja (Shell Recharge) – Mogelijk
VZP Boermark (A1 R)		Gesloten voor trucks
VZP Bolder (A1 R)	46	Nee

Truckparking	Op traject	# plaatsen	Laadvoorziening
A1 Deventer	Ja	100	Nee
Frans op den Bult	Nee, 13 km tot knp Azelo	250	Nee

Bedrijventerrein	Ruimte beschikbaar
A1 Bedrijvenpark (Deventer)	Ja, 56 ha (o.b.v gemeente Deventer)



Afwegekader beschikbaarheid locaties Corridor 8: A1 Deventer - Enter

Stappen	Uitkomst	
Uitkomst fase A: benodigd aantal laadpalen	Kort laden: 13-16 Lang laden: 36-41	
Fase B – stap 4: Ruimte beschikbaar op bestaande laadpleinen voor trucks?	Nee	Red
Fase B – Stap 5: Voldoende ruimte beschikbaar voor kort laden bij Clean Energy Hubs?	Nee	Red
Fase B - Stap 6: Voldoende ruimte beschikbaar voor kort laden op Verzorgingsplaatsen?	Ja, aanbod: 91 parkeerplaatsen	Green
Fase B – Stap 7: Voldoende ruimte beschikbaar voor lang laden op truckparking?	Ja, aanbod is 100	Green
<i>Tussenconclusie; bij voldoende ruimte beschikbaar in Fase B zijn geen aanvullende locaties nodig, bij 'nee' is doorlopen van Fase C nodig.</i>		
Fase C – Ruimte beschikbaar elders?	N.v.t	Green

Conclusies

- Bestaande VZP's kunnen voorzien in de vraag naar kort laden, er is ruimte voor de benodigde capaciteit.
- Voor lang laden is er voldoende capaciteit op bestaande truckparking.

Corridor 9: A28 Hoogeveen - Beilen

Uitkomsten rekenmodel

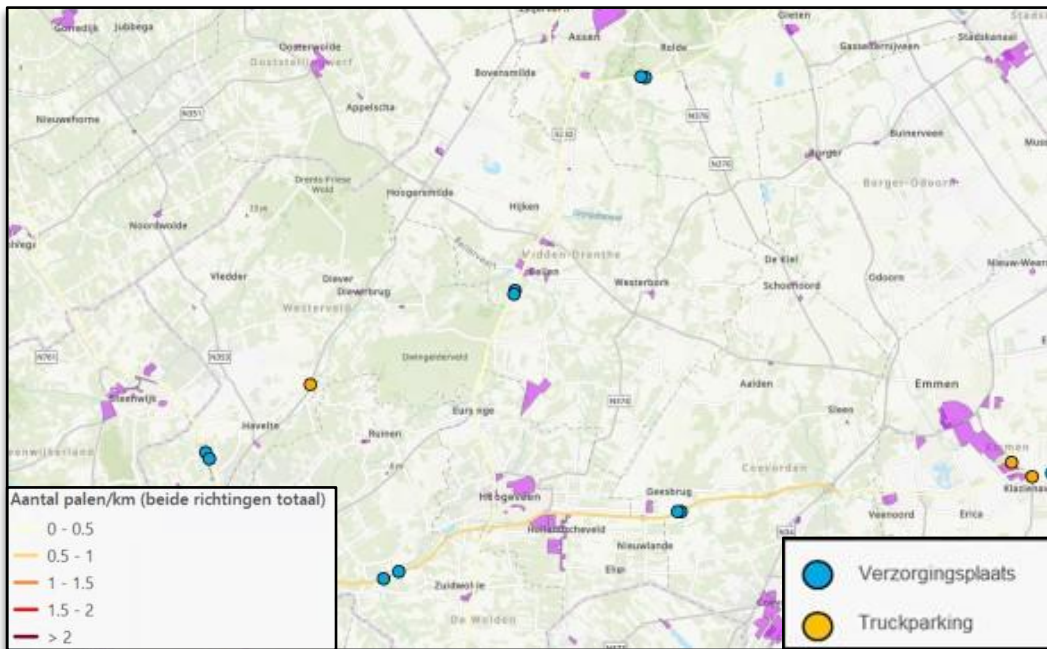
	Benodigde laadpunten op traject (kort laden op VZP, lang laden op TP) (2040 Laag – 2040 Hoog)		
	Kort VZP	Kort TP	Lang TP
A28 Kp Hoogeveen - Beilen L	2 - 2	0 - 0	2 - 3
A28 Kp Hoogeveen - Beilen R	2 - 2	0 - 0	2 - 2
A28 Kp Hoogeveen – Beilen Totaal	4 - 5	0 - 0	4 - 5

Beschikbare locaties

Verzorgingsplaatsen	# plaatsen	Laadvoorziening – geschikt voor trucks
VZP De Mussels (A28 L)	9	Ja (Fastned) – Mogelijk
VZP Smalhorst (A28 R)	18	Ja (Fastned) – Mogelijk

Truckparking	Op traject	# plaatsen	Laadvoorziening
Wegrestaurant de Raket	Nee, 30 km tot knp Hoogeveen	70	Nee (wel Nomad Power tbv koelwagens)
Wegrestaurant de Lichtmis	Nee, 15 km tot knp Hoogeveen	40	Nee
Green Planet Pesse	Ja	8	Ja, 2 voor trucks

Bedrijventerrein	Ruimte beschikbaar
Toldijk, Hoogeveen	Nee
Beilen	Nee



Afwegkader beschikbaarheid locaties Corridor 9: A28 Hoogeveen - Beilen

Stappen	Uitkomst	
Uitkomst fase A: benodigd aantal laadpalen	Kort laden: 4-5 Lang laden: 4-5	
Fase B – stap 4: Ruimte beschikbaar op bestaande laadpleinen voor trucks?	2 snelladers voor trucks bij GreenPlanet Pesse	
Fase B – Stap 5: Voldoende ruimte beschikbaar voor kort laden bij Clean Energy Hubs?	Nee	
Fase B - Stap 6: Voldoende ruimte beschikbaar voor kort laden op Verzorgingsplaatsen?	Ja, aanbod: 27 parkeerplaatsen	
Fase B – Stap 7: Voldoende ruimte beschikbaar voor lang laden op truckparking?	Ja, aanbod is 8 plaatsen	
<i>Tussenconclusie; bij voldoende ruimte beschikbaar in Fase B zijn geen aanvullende locaties nodig, bij 'nee' is doorlopen van Fase C nodig.</i>		
Fase C – Ruimte beschikbaar elders?	<ul style="list-style-type: none"> 40 plaatsen, maar niet op logische route (15 km) Geen ruimte op bedrijventerreinen langs corridor 	

Conclusies

- Bestaande VZP's kunnen voorzien in de vraag naar kort laden, er is ruimte voor de benodigde capaciteit.
- Voor lang laden is er net voldoende capaciteit De bestaande truckparkings Green Planet Pesse biedt plek voor 8 vrachtwagens.
- Er is geen ruimte beschikbaar op de aanwezige bedrijventerreinen. Door dubbelgebruik van private locaties voor zowel kort laden (primair overdag) en lang laden (vooral 's nachts) kan ruimtevraag deels beperkt worden.

Bijlage 2 GIS model locatieselectie

Bijlage 3 Prognosemodel laadbehoefte

In deze bijlage beschrijven we de manier waarop we komen tot een prognose van de potentiële laadbehoefte vanuit elektrische trucks langs de corridors, richting 2040. De figuur hieronder heeft een overzicht van de rekenstappen waarmee we het prognosemodel hebben opgebouwd. Hierna volgt per stap een korte toelichting.



Stap 0: Brondata: RWS Inweva bestanden waarin per wegvak het aantal vrachtwagens/etmaal in 2022 is weergegeven

Stap 1: Toepassen groeicijfers WLO naar 2040 (zowel WLO Hoog als Laag scenario)

Stap 2: Indeling totaal aantal voertuigen/wegvak naar aantallen per ritklasse (o.b.v. cijfers CBS en Transport & Environment:

- Groep 1: Ritten tot 150 km (gem. ritafstand 120 km)
- Groep 2: ritten tussen 150 en 250 km (gem. ritafstand 200 km)
- Groep 3: ritten tussen 250 en 400 km (gem. ritafstand 325 km)
- Groep 4: ritten boven 400 km (gem. ritafstand 600 km)

Stap 3: Bepalen ingroeipercentages van elektrische vervoer voor elk van de vier groepen (o.b.v. cijfers Elaad en ICCT)

Ingroei elektrisch materiaal			
Ritklasse / jaar	2025	2030	2040
<150 km	5%	40%	90%
150-250	4%	20%	80%
250-400	1%	10%	60%
> 400	0%	5%	40%

Deelresultaat: per wegvak en per ritklassegroep het aantal elektrische trucks dat dagelijks passeert in 2030 en 2040

Stap 4: Van aantallen voertuigen/groep naar de gevraagde energie en het aantal laadpunten

- a. Uitgaande van de gemiddelde ritafstand per groep en een energieverbruik van 1,2kWh/km uitgerekend worden wat de totale energievraag is voor de gehele rit van het aantal voertuigen/groep dat op een traject.
- b. Energievraag komt slechts voor klein deel terecht langs de snelweg, afhankelijk van het type rit.

Verdeling laadvraag over laadlocaties: Kort laden op VZP, lang laden op TP

Laadlocatie \ Ritklasse	<150 km	150-250	250-400	> 400
Depotladen	90%	80%	70%	25%
Kort laden op VZP	10%	18%	22%	20%
Kort Laden op TP	0%	2%	3%	5%
Lang laden op TP	0%	0%	5%	50%

- c. Om te bepalen wat de kans is dat er dan specifiek op dit traject geladen wordt, wordt rekening gehouden met de afstand van het traject: trajectlengte/ritlengte * vermogensvraag langs snelweg.
- d. Deze energievraag wordt echter verspreid over de dag, met name bij kort opladen. Bij lang laden is de energievraag veel meer geconcentreerd.

Capaciteit Laadpaal	2030	2040	
Kort laden	800	800	kW
Lang laden	50	50	kW

Capaciteit Laadpaal	2030	2040	
Kort laden	15%	3,6	uur
Lang laden	30%	7,2	uur

Dit is een uitgave van Nationale Agenda Laadinfrastructuur
www.agendalaadinfrastructuur.nl/

4 juni 2024