



i FACTSHEET

Prognose laadinfrastructuur personenauto's

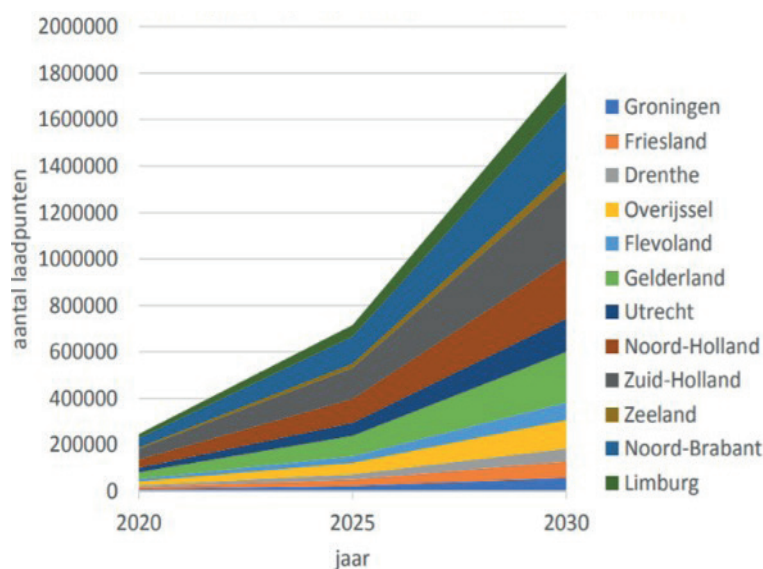
Om de reductiedoelstellingen van CO₂ op het gebied van mobiliteit, zoals afgesproken in het klimaatakkoord, te realiseren zijn er 1,7 miljoen laadpunten nodig in 2030. Verschillende typen vervoersmiddelen zullen moeten laden om de dagelijkse vervoersbewegingen uit te voeren. Om de groei van elektrische mobiliteit te faciliteren zal de laadinfrastructuur en het onderliggende energienet deze groei moeten ondersteunen (geldt ook voor waterstof, LNG en CNG). Dit vereist een balans tussen het aantal laadpalen, de capaciteit van het lokale energienet en de groei van de vormen van mobiliteit.

Verschillende vormen van vervoer vereisen verschillende vormen van laadinfrastructuur (zie hiervoor tevens factsheet 'typen laadinfra'). Voor personenvervoer alleen al zijn de reguliere laadpaal en het snellaadstation twee verschillende vormen die doorgaans op verschillende locaties geplaatst worden.

Op basis van huidige voorspellingen van de groei van elektrisch vervoer, plannen van gemeente, provincie en rijksoverheid, en bijbehorende locaties, is het mogelijk om de groei van laadinfrastructuur te prognosticeren.

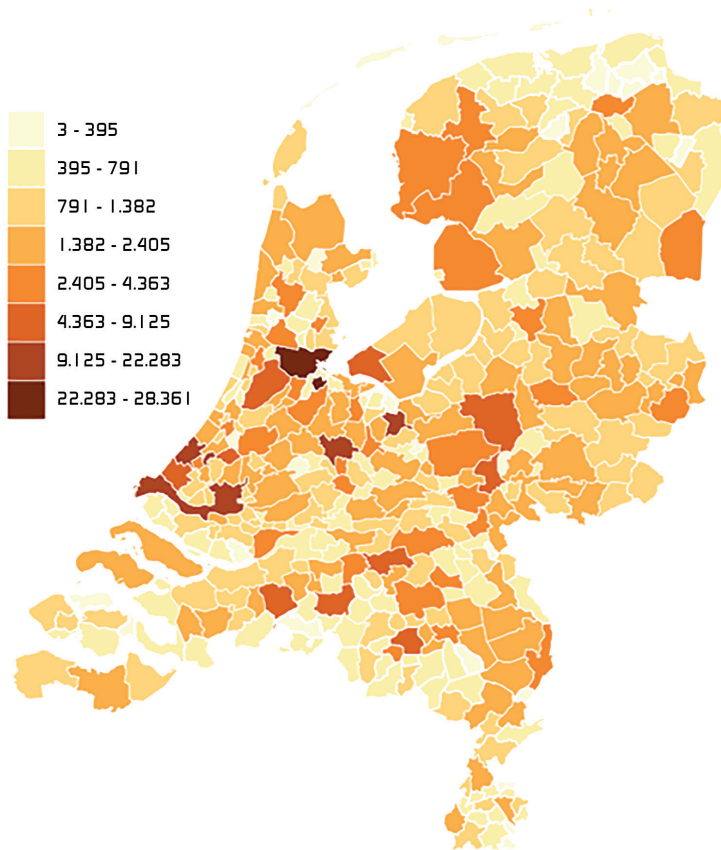
AANTAL LAADPUNTEN PERSONENAUTO'S

Met de groei van elektrische auto's ontstaat ook vraag naar laadinfrastructuur. Deze laadinfrastructuur wordt op verschillende plaatsen gerealiseerd; met name bij mensen thuis, op het werk, en in de openbare ruimte (voor EV-rijders die geen eigen oprit hebben). Bij de realisatie van openbare laadinfrastructuur hebben gemeenten een belangrijke rol om de markt te faciliteren en besluiten te nemen over o.a. locatie. In [Figuur 1](#) staat welke groei aan laadinfrastructuur geprognostiseerd is de komende jaren.



Figuur 1: Groei laadpunten, Nationale Agenda Laadinfrastructuur

In [Figuur 2](#) valt verder te zien dat in een significant deel van de Nederlandse gemeenten in 2030 een groot openbaar laadnetwerk benodigd is (in veel gemeenten zal een behoefte ontstaan van meer dan 1.000 openbare laadpunten), nog buiten privélaadpunten bij inwoners op de oprit. Voor specifiekere inzicht in de laadbehoefte in gemeenten zijn er meerdere marktpartijen (o.a. adviesbureaus) die hier diensten voor bieden.



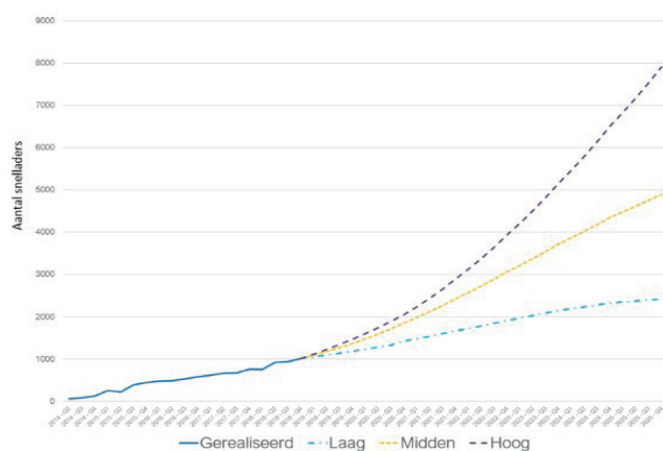
Figuur 2: Aantal openbare laadpunten per gemeente in 2030, ElaadNL Outlook

Wenselijk is dat laadpunten op een strategische locatie worden geplaatst binnen de gemeente, zodat optimale benutting van de laadinfrastructuur mogelijk is, en er dus geen onnodige infrastructuur wordt geplaatst.

Gemeenten wordt dan ook aangeraden om van tevoren na te denken over logische locaties, en waar mogelijk verkeersbesluiten gezamenlijk en vooraf te nemen. Door tevens tijdig contact met de netbeheerder op te nemen en het proces af te stemmen, kan doorlooptijd voor plaatsing worden geoptimaliseerd.

SNELLADERS

Naast reguliere laadpunten zal er ook een groei van het aantal snellaadpunten plaatsvinden. In de komende jaren is een sterke groei geprognostiseerd (Figuur 3). Snelladers worden doorgaans op verzorgingsplaatsen langs snel- en uitvalswegen geplaatst en vereisen een grote aansluiting op het elektriciteitsnet. Deze snellaadstations worden door de markt gerealiseerd. Voor de bijbehorende werkzaamheden (zoals graafwerk) worden vergunningen uitgegeven via Rijkswaterstaat. De aansluiting dient te worden aangevraagd bij de netbeheerder.



Figuur 3: (Verwacht) aantal snelladers Nederland, ElaadNL Outlook

Snellaadstations hebben impact op het energienet, en zullen vaak tot investeringen in het energienet leiden. Het plaatsen hiervan heeft ook effect op de behoefte aan overige laadinfrastructuur. Een juiste balans tussen verschillende vormen van laden is dus van belang. Zo denken Rijkswaterstaat en Rijksvastgoedbedrijf na over de toekomstige bestemmingen van de huidige tankstations van Nederland, wat kan leiden tot snellaadinfrastructuur en waterstofvulpunten op dergelijke locaties. Binnen de openbare ruimte van gemeenten kan ook worden gekozen voor het plaatsen van snellaadinfrastructuur. Gezien de complexiteit van het plaatsen van snellaadinfrastructuur, is het daarbij van belang als gemeente/regio om hier vooraf over na te denken en eventuele plannen te bespreken met de regionale netbeheerder.

IMPACT VAN LOCATIE

Waar en in welke vorm laadinfrastructuur wordt gerealiseerd, heeft effect op gemeenten/regio's en netbeheerders. Toename van laadpunten leidt tot nieuwe aansluitingen op het laagspanningsnet, middenspanningsnet en het diepe net. Een toename van bijvoorbeeld laadpleinen (eventueel met snelladers), of publieke laadpalen leidt o.a. tot graafwerkzaamheden, bodemonderzoek en het verstrekken van vergunningen, wat effect heeft op de totale doorlooptijd. Van belang is dan ook dat gemeenten zich hiervan bewust zijn en tijdig de netbeheerder betrekken bij hun plannen. Met de grote groei die de komende jaren plaats gaat vinden, is het van belang om, doorlooptijden kort te houden. Dat kan alleen via tijdige onderlinge afstemming.

De netbeheerders hebben hier processen voor opgezet, onder andere via het bieden van invulsheets voor gemeenten om deze communicatie te optimaliseren.

LEGENDA

- Bestaande snellader
- Verzorgingsplaats



Figuur 4: Snellaadstations & verzorgingsplaatsen in Nederland, ElaadNL Outlook