

Ook in 2024 is er vanuit de parkeerbranche volop aandacht geweest voor het bieden van de benodigde laadinfrastructuur in parkeergarages. De oorspronkelijke CLIP ambities¹ zijn daarbij nog steeds als referentiekader gehanteerd.

In 2024 heeft er in vergelijking met 2023 een verdere maar weliswaar beperkte uitbreiding van de laadinfrastructuur plaatsgevonden. In onderstaande tabel zijn de cijfers voor zowel 2023 als 2024 weergegeven.

	Dataset	# Laadpunten	# Parkeerplaatsen	# Locaties	%
Commerciële parkeerexploitanten	15-11-2023	2.039	90.513	187	2,6%
	31-12-2024	2.530	92.192	192	2,7%
Gemeentelijke parkeerexploitanten	15-11-2023	1.724	89.919	222	2,0%
	31-12-2024	2.581	106.703	257	2,4%
Beheerlocaties	15-11-2023	273	71.821	337	0,2%
	31-12-2024	390	71.612	336	0,6%
Totaal	15-11-2023	4.036	252.253	746	1,3%
	31-12-2024	5.495	269.236	746	1,9%

Bij de commerciële exploitanten is er in 2024 nu gemiddeld 2,7% van de parkeerplaatsen uitgerust met laadpunten, waarbij de commerciële exploitant in de positie is om laadinfrastructuur aan te brengen.

De gemeentelijke exploitanten hebben per eind 2024 een gemiddelde van 2,4% van haar parkeerplekken voorzien van laadinfrastructuur.

Daarnaast zijn er 336 locaties in de dataset die een totaal van 390 laadpunten hebben maar waarbij de commerciële exploitanten niet in de positie zijn om zelfstandig te besluiten om laadinfrastructuur aan te brengen.

In de CLIP rapportage van 2023² is uitgebreid ingegaan op de uitdagingen waar de parkeerbranche ten aanzien van het realiseren van de laadinfrastructuur mee te maken heeft.

Deze uitdagingen betreffen:

- Wet- en regelgeving
- Brandveiligheid en laadinfrastructuur
- Netcapaciteit en netcongestie
- Verzekeraarbaarheid
- Investerings- en data

¹ CLIP ambities: gemiddeld 5% laadinfrastructuur in parkeergarages in 2025 en 10% laadinfrastructuur in 2030.

² [CLIP rapportage en aanbevelingen 2023](#)

We zien dat de uitrol van laadinfrastructuur voor parkeergarages waar uitbreiding van laadinfrastructuur gewenst is afvlakt. De redenen die we hier vanuit onze werkgroep leden teruggekoppeld krijgen zijn divers en kunnen als volgt worden samengevat:

- Onvoldoende netcapaciteit beschikbaar als gevolg van netcongestie;
- Lange doorlooptijden bij het uitbreiden van bestaande netaansluitingen;
- Locatie-specifieke variërende behoefte aan laadcapaciteit.

Slimme energieoplossingen

De energiemarkt verandert snel, het stroomnet raakt steeds voller en overbelast en we hebben als bekend te maken met netcongestie. Daarbij krijgen verbruikers te maken met vermogensbeperkingen. Een oplossing hiervoor is om opgewekte energie efficiënt op te slaan in slimme opslagsystemen. Lokale microgrids in parkeergarages kunnen een onderdeel van de oplossing zijn. Hiermee wordt lokaal opgewekte energie slim opgeslagen, beheerd en gebruikt wanneer het nodig is. Vanuit de CLIP werkgroep en de parkeerbranche bieden we hier ruimte voor en werken we in samenwerking met de diverse stakeholders aan oplossingen, pilots en projectimplementaties.

Locatie-specifieke variërende behoefte aan laadcapaciteit

De behoefte aan laadcapaciteit is per locatie verschillend en afhankelijk van het type parkeergarage, de locatie en het bezoekersprofiel. Parkeerexploitanten investeren graag in laadinfrastructuur zolang er voor de bewuste parkeerlocatie ook vraag is naar laadinfrastructuur. Dit uit zich in de praktijk in parkeerlocaties waar het gemiddeld aantal laadpunten ver boven de CLIP-ambities ligt maar ook parkeerlocaties waar het gemiddeld aantal laadpunten onder de CLIP-ambities blijft.

EPBD IV

De EPBD (Energy Performance of Buildings Directive) is de Europese richtlijn om gebouwen te verduurzamen. De richtlijn is herzien om bij te dragen aan de aangescherpte doelen in de Europese Klimaatwet en aan meer energieonafhankelijkheid van de EU. De EPBD IV vereist dat parkeergarages in nieuwbouw en bij grote renovaties voorzien worden van een minimale hoeveelheid laadpunten. Voor bestaande utiliteitsgebouwen met meer dan 20 parkeerplaatsen, geldt een verplichting van minimaal 1 laadpunt per 10 parkeerplaatsen vanaf 1 januari 2027. Naast laadpunten is het ook verplicht om leidingdoorvoeren (loze leidingen) te installeren voor toekomstige laadpunten. Bij nieuwbouw of renovatie moet voor 1 op de 5 parkeerplaatsen een leidingdoorvoer worden aangelegd.

Rekentool

Vexpan en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat hebben een gezamenlijke ambitie: zorgen dat in 2025 ten minste 5% van alle parkeerplekken in parkeergarages is voorzien van laadpunten. Hiervoor hebben Vexpan en Resourcefully een handige online rekentool

ontwikkeld. Met deze rekentool helpen we om exploitanten van parkeergarages om de eerste stap te zetten.

De rekentool biedt snel en inzichtelijk antwoord op vragen als:

- Wat kan ik realiseren met mijn huidige netwerkaansluiting?
- Hoe ver ben ik verwijderd van de 5%-doelstelling voor 2025?
- Wat heb ik nodig om verder uit te breiden, en wat zijn slimme alternatieven?

Of er nu een kleine of grote aansluiting beschikbaar is, met een paar klikken wordt inzichtelijk wat er mogelijk is – zonder meteen te investeren in netverzwaring. Daarmee kunnen onderbouwde keuzes op basis van realistische scenario's worden gemaakt.

De rekentool is beschikbaar via: [Rekentool](#)

Slimme oplossingen bij netcongestie

In het geval van netcongestie laat de tool ook zien hoe er met alternatieven als zonnepanelen, batterijen of energiemanagement toch laadpunten te realiseren zijn. En dat levert vaak zelfs een beter exploitatiemodel op.

Hoe verder?

Voor de komende periode is de focus van de CLIP werkgroep gericht op het vinden en realiseren van slimme energieoplossingen die in combinatie met parkeergarages toegepast kunnen worden.

Ten aanzien van EPBD IV wil de parkeerbranche graag in gesprek met de overheid om de in EPBD IV benoemde doelen voor wat betreft de parkeerbranche bij te stellen. De CLIP werkgroep is in 2021 opgestart om juist vroegtijdig met de diverse stakeholders en de overheid in gesprek te gaan en invulling te geven aan het realiseren van de benodigde laadinfrastructuur. Nu, 4 jaar later constateren we gezamenlijk dat het behalen van de CLIP ambities niet haalbaar is. De EPBD IV doelen gaan zelfs nog verder dan de CLIP ambities.

Het is van belang dat wij ons als branche, gebruikers en overheid realiseren dat het investeren in laadinfrastructuur vooral vraag gestuurd ingevuld zal blijven worden en we daarmee de behoefte aan laadinfrastructuur passend laten zijn met de invulling op parkeergarage niveau.