

24 december 2025

Implementatie van laadinfrastructuur

Evenals voorgaande jaren is er door de gemeentelijke- als commerciële exploitanten weer de nodige aandacht gegeven en inspanningen geleverd voor de realisatie van laadinfrastructuur binnen de semipublieke parkeerlocaties.

Dit enerzijds door het fysiek installeren van laadpunten in parkeergarages, anderzijds door het bespreekbaar maken van de gekende uitdagingen bij relevante stakeholders.

Ten opzichte van het voorgaande jaar, 2024, zijn er ook dit jaar beperkte aantallen laadpunten toegevoegd.

De onderstaande tabel toont de afgelopen 3 kalenderjaren op rij.

	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%
	01-11-2025	2.752	92.841	194	3%
Gemeentelijke parkeerexploitanten	15-11-2023	1.724	89.919	222	2,0%
	31-12-2024	2.581	106.703	257	2,4%
	01-11-2025	2.916	109.135	270	2,7%
Beheerlocaties	15-11-2023	273	71.821	337	0,2%
	31-12-2024	390	71.612	336	0,6%
	01-11-2025	533	70972	335	0.75%
Totaal	15-11-2023	4.036	252.253	746	1,3%
	31-12-2024	5.495	270.507	785	1,9%
	01-11-2025	6.201	272.948	799	2.2%

Bij de commerciële exploitanten zijn, weliswaar nipt, gemiddeld 3% van de parkeerplaatsen uitgerust met laadpunten, dit voor de locaties waar de commerciële exploitant in de positie is om laadinfrastructuur aan te brengen.

De gemeentelijke exploitanten hebben per eind 2025 een gemiddelde van 2,7% van haar parkeerplekken voorzien van laadinfrastructuur.

Daarnaast zijn er 335 locaties in de dataset die een totaal van 533 laadpunten hebben maar waarbij de commerciële exploitanten niet in de positie zijn om zelfstandig te besluiten om laadinfrastructuur aan te brengen.

Daarmee wordt de CLIP ambitie van 2025, om gemiddeld 5% van de beschikbare parkeerplaatsen van laadinfrastructuur uit te rusten, niet gehaald. Hiervoor zijn tenminste twee oorzaken:

De opschaling van EV voertuigen met de daaraan gekoppelde **laadvraag blijft uit**. De randstad als koploper voor EV voertuigen toont echter wel een vraag naar laadpunten die boven het huidige aanbod van het laadpunten ligt. Ook hier speelt de **netcongestie** parten en kunnen géén laadpunten meer worden aangebracht totdat capaciteitstekorten op het elektriciteitsnet zijn opgelost. In de overige provinciën speelt het niet kunnen volgen van de laadvraag minder maar ook hier is netcongestie een uitdaging.

We zien, evenals in 2024, 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 eensluidend:

- Onvoldoende netcapaciteit beschikbaar als gevolg van netcongestie;
- Lange doorlooptijden (>2033) bij het uitbreiden van bestaande netaansluitingen;
- Locatie-specifieke variërende behoefte aan laadcapaciteit.

5 geïdentificeerde aandachtspunten bleven relevant

Ook in het jaar 2025 bleven de 5 genoemde aandachtspunten relevant. Vanuit de CLIP werkgroep werden deze opgevolgd en waar mogelijk contacten gezocht met relevante stakeholders om zo ondersteuning en support te verkrijgen voor oplossingsrichtingen.

Deze uitdagingen betreffen:

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

Onderstaand worden een aantal activiteiten beschreven die in 2025 werden aangepakt:

Wet- en regelgeving

EPBD IV:

In 2025 zijn de contouren van de nieuwe EPBD IV regelgeving duidelijk geworden omtrent laadinfrastructuur in parkeergarages.

Vanuit de werkgroep CLIP werd een bijdragen geleverd aan de internetconsultatie vanuit het ministerie en werd de visie en zienswijze vanuit de VEXPAN overgebracht.

In samenwerking met RVO werd concreet geanalyseerd wat deze Europese directieve behelst voor de parkeerbranche. Deze informatie werd binnen de VEXPAN beschikbaar gesteld aan de leden.

Brandveiligheid en laadinfrastructuur

Bergen van voertuigen uit parkeergarages:

Het NIPV heeft in 2025 een publicatie uitgegeven over het bergen van voertuigen uit parkeergarages. Vanuit de CLIP werkgroep hebben we hier onze kennis en ervaringen gedeeld, variërend van parkeergarageontwerpen, beschikbare branddetectie en brandveiligheidssystemen, bergingsmethoden en – materialen. De [NIPV publicatie](#) werd uitgegeven in April-Mei 2025.

Dashboard Incidenten met Alternatief aangedreven voertuigen:

Vanuit het NIPV werden in het laatste kwartaaloverleg de 2025 resultanten en de voorlopige 2025 resultaten besproken van het dashboard Incidenten met alternatief aangedreven voertuigen. Dit gaf context aan de aantallen incidenten en de ontstane impact van EV-gerelateerde branden

voor de parkeersector. In 2026 zullen de contacten worden voortgezet en mogelijk op specifieke brandveiligheidsonderwerpen worden verdiept.

Netcapaciteit en netcongestie

Presentatie NAL congres in Ede:

In april werd door een delegatie van de CLIP werkgroep een presentatie over Kansen en Innovatieve oplossingen vanuit de parkeersector gehouden. Hierbij werd, uitgaande van de CROW publicatie Handreiking Energie en Mobiliteitshubs, gepresenteerd welke rol de parkeersector kan spelen in de lopende Mobiliteits- en Energietransitie. De presentatie heeft de nodige bruikbare contacten met vervolgafspraken in 2025 opgebracht die aankomend jaar verder worden opgepakt met netbeheerders en steden en gemeenten.

Ruimte ter beschikking stellen (Trafo ruimten):

Mede op basis van de NAL presentatie, en de gewekte interesse bij de netbeheerders, werden vervolgafspraken met Alliander en Stedin gehouden. Het doel was om samen de mogelijkheden te bekijken om beschikbare parkeerruimte aan te bieden voor de uitbouw van de nieuwe elektriciteitsnetten in Nederland. Vooral in binnenstedelijke omgeving is de plaatsing van de noodzakelijke trafo-huizen niet voor de hand liggend. De aangeboden locatielijst met >500 parkeerobjecten wordt momenteel door de netbeheerders meegenomen in hun technische engineering- en analyseactiviteiten van nieuwe elektranetten.

Samenwerking met ElaadNL:

ElaadNL en de CLIP werkgroep hebben gezamenlijk een eerste verkenning gemaakt van oplossingsrichtingen om meer laadinfrastructuur in parkeerlocaties te kunnen aanbrengen. Dit varieert van de inzichten in laadprofielen, technische infrastructuur en netaansluitingen van de parkeerlocaties. In 2026 zal dit een vervolg krijgen, mede vanuit de CLIP deelname aan het programma **Slim laden voor iedereen**, actielijn 4B: laden in semipublieke parkeerlocaties.

NAL - Slim laden voor iedereen:

In 2025 werden de eerste verkennende gesprekken gehouden voor de 2026 programmering Slim laden voor iedereen in de semipublieke sector.

CLIP zal in 2026 met drie vertegenwoordigers deelnemen aan de actielijn 4B: laden in semipublieke parkeerlocaties. Het uiteindelijke doel is om ook hier handreikingen en oplossingen te verkennen en mogelijk implementeren die de installatie van laadinfrastructuur in parkeergarages kan laten toenemen.

Bi-directioneel laden:

Bi-directioneel laden heeft in 2025 een vlucht genomen vanuit de implementatie in Utrecht door We drive solar – My Wheels. Vanuit CLIP volgen we de ontwikkelingen en mogelijkheden, mede vanuit het CROW model omtrent Energie- en Mobiliteitshubs, waaruit Mobiliteit, Ruimte en Energie samenkomt in Energie- en Mobility Hubs.

Verzekerbareid

In 2025 hebben CLIP vertegenwoordigers samen met de NAL werkgroep veiligheid gesprekken gevoerd met het Verbond van Verzekeraars. Deze gesprekken kaderden in de, door het Verbond van Verzekeraars, opgestelde infographic omtrent Brandveiligheid en laadpalen in parkeergarages.

Investeringsen en data

Dataverzameling laadpunten:

Voor het kalenderjaar 2025 werd de status van geïnstalleerde laadpalen per 1 november opgevraagd bij de exploitanten. Uit voorgaande jaren is gebleken dat in december géén laadpunten worden geïnstalleerd vanwege de drukte in de parkeergarages.

Hierdoor is deze rapportage voor eind 2025 afgerond.

Programma 2026

Voor het komende jaar is de focus van de CLIP werkgroep wederom gericht op het vinden en realiseren van slimme energieoplossingen binnen parkeergarages.

Het is van belang dat de parkeerbranche meer nadruk legt op haar mogelijke rol in de lopende Mobiliteits- en Energietransitie. Het beschikbaar hebben van binnenstedelijke ruimte is cruciaal om deze transitie vooruit te helpen en versnellingen te ondersteunen,

Hiervoor worden in 2026 de volgende acties aangepakt:

- 4 kwartaalbijeenkomsten, die op uiteenlopende locaties worden georganiseerd,
- Programma deelname Slim laden voor iedereen,
- Verkenning Bi-directioneel laden,
- Vervolgoverleg met netbeheerders over oplossingen; traforuimten, congestieoplossingen, contractvormen,.....

Specifiek 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.

Afbeelding:

CROW model Handreiking Energie- en Mobility Hubs:

