

30/04/2026

Kennisdocument

UITROLSTRATEGIE B3

De uitrolstrategie van de collectieve aanpak voor publieke laadpalen in Noord-Brabant en Limburg (B3) richt zich op een optimale balans tussen vraag en aanbod, waarbij zowel de huidige tekorten in het netwerk worden aangepakt als wordt geanticipeerd op de toekomstige groei van elektrische mobiliteit. Binnen deze aanpak worden laadpalen in verschillende categorieën geplaatst om een dekkend en toekomstbestendig netwerk te waarborgen.

Dekkend netwerk

In de plaatsingsstrategie is de eerste stap om tot een dekkend netwerk van laadpalen te komen. In alle gebieden waar nog geen laadpaal staat, maar de stedelijkheidsklasse wel dusdanig is dat er gebruik verwacht wordt, wordt een laadpaal geplaatst. Dat gebeurt aan de hand van de 'witte vlekken analyse' van het RVO. Daarbij worden 500x500-rasters gebruikt om witte vlekken op te vangen. Omdat de datagestuurde laaddrukanalyse uitsluitend uitgaat van bestaande laadpalen, is het invullen van deze witte vlekken noodzakelijk voor een volledig en betrouwbaar beeld van de laadbehoefte.

Datagestuurd

Om te bepalen waar een laadpaal bijgeplaatst moet worden, voert Vattenfall ieder halfjaar een analyse uit naar de laaddruk. Die geeft de bezettingsgraad weer van alle laadpalen in een bepaald gebied tijdens de piekmomenten in een gemiddelde week. In gebieden waar de laaddruk hoog is, betekent dit dat laadpalen vaak bezet zijn en er een extra laadpaal nodig is om aan de vraag te voldoen.

Strategisch

Als op basis van de bovenstaande analyse geen laadpaal wordt geplaatst op een locatie die vanuit een gemeente wel gewenst is, kunnen gemeenten strategische laadpalen aanvragen. Deze laadpalen kunnen op specifieke locaties worden geplaatst zonder dat de gemeente daarvoor kosten hoeft te maken. Denk hierbij bijvoorbeeld aan een openbare parkeerplaats bij een sportvereniging of bij het gemeentehuis.

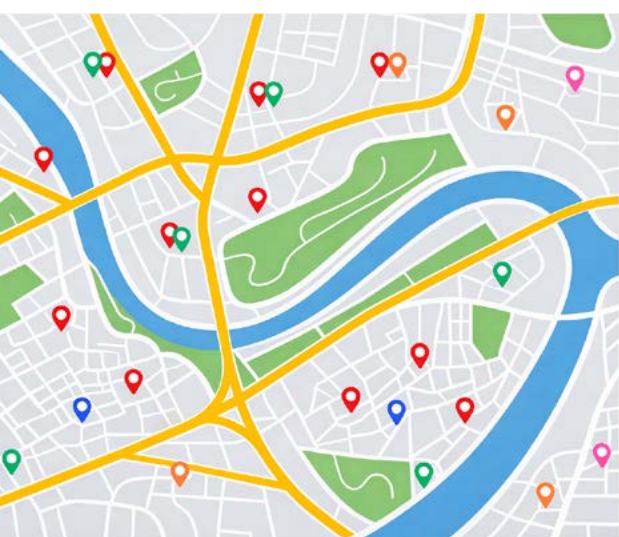


Deelvervoer en mensen met een beperking

Gemeenten kunnen ook laadpalen aanwijzen voor deelvervoer en mensen met een beperking. Hierbij wordt één laadpunt gereserveerd voor een van deze doeleinden, het tweede laadpunt blijft publiek toegankelijk voor e-rijders. Voor mensen met een beperking kunnen laadpalen worden aangewezen bij zowel kenteken-gereserveerde parkeerplaatsen als openbare invalidenparkeervakken.

EN AANVRAGEN DAN?

Om te borgen dat e-rijders zonder laadmogelijkheid op eigen terrein altijd kunnen laden, betreft Vattenfall ook signalen van e-rijders bij de plaatsing van laadpalen. Inwoners en ondernemers kunnen hun laadbehoefte kenbaar maken door hiervoor een signaal in te dienen bij Vattenfall. Vattenfall neemt deze signalen mee in de selectie van te plaatsen laadpalen. Als er een signaal binnenkomt voor een gebied waar op basis van de analyses geen laadpaal is voorzien, wordt dit meegenomen in de analyse. Ook als er geen publieke laadpalen binnen een redelijke loopafstand van 300 meter van de e-rijder aanwezig zijn, wordt er een laadpaal voorgesteld. Als er wel een laadpaal binnen deze afstand is, maar deze intensief wordt gebruikt (meer dan 7.000 kWh per jaar), wordt er ook een extra laadpaal voorgesteld.



Verschillende typen locaties binnen de collectieve aanpak.



Zo werkt de laaddrukanalyse

De laaddrukanalyse is een methode om te bepalen waar extra laadpalen nodig zijn. Hiermee wordt gericht ingespeeld op lokale laadbehoefte en wordt een dekkend laadnetwerk gerealiseerd. Lees hieronder welke stappen daarbij horen.

Stap 1: Afbakening van het gebied

Het analysegebied wordt opgedeeld in CBS-rasters van 250x250 meter. Deze rasters worden gebruikt als praktische benadering van loopafstand naar een vrij laadpunt. Per raster wordt gekeken naar de al aanwezige laadpunten.

Stap 2 – Bepalen van de bezettingsgraad

Voor alle laadpunten binnen het raster wordt de bezettingsgraad geanalyseerd per uur van de week. Per specifiek uur, bijvoorbeeld maandag 19.00-20.00, wordt over meerdere weken een gemiddelde bezetting berekend. Vervolgens worden de uren met de hoogste bezetting bepaald. Dit zijn de piekmomenten waarop de druk op het netwerk het grootst is.

Stap 3 – Toetsing aan de norm (laaddruk)

Afhankelijk van het aantal laadpunten in het raster geldt een maximale acceptabele bezettingsgraad (d.w.z. als er meer laadpunten in het raster staan, is de maximale toegestane bezetting hoger). De gemeten bezetting tijdens de piekmomenten wordt afgezet tegen deze norm. Dit resulteert in een laaddrukwaarde:

Laaddruk=
(Gerealiseerde bezetting)/(Maximaal toegestane bezetting)

- Laaddruk $\leq 1,0$ → voldoende capaciteit
- Laaddruk $> 1,0$ → in die maand te hoge druk

Als de laaddruk in minimaal drie maanden per jaar boven 1,0 ligt, of in één maand boven 1,6 uitkomt, wordt het raster aangemerkt als structureel te druk en komt het in aanmerking voor het bijplaatsen van een extra laadpaal.

Stap 4 – Besluit tot plaatsing

Wanneer een raster op basis van de laaddrukanalyse als te druk is aangemerkt, wordt bepaald waar binnen dit raster een extra laadpaal kan worden geplaatst. De concessiehouder selecteert hiervoor één of meerdere potentiële locaties uit de plankaart. De plankaart bevat vooraf getoetste, ruimtelijk geschikte locaties voor publieke laadpalen en dient daarmee als basis voor concrete locatiekeuze. De geselecteerde locatie wordt ter accordering voorgelegd aan de betreffende gemeente. Na akkoord neemt de gemeente een verkeersbesluit om de locatie juridisch vast te leggen en wordt de laadpaal ingepland en gerealiseerd binnen de geldende plaatsingsperiode.

Vragen? Mail naar info@ralzuid.nl of kijk op www.ralzuid.nl