

Onderzoeksrapport Fase 1 – publieke versie

Opdrachtgever Provincies Noord-Brabant en Limburg/RAL-Zuid
Uitgevoerd door &Morgen en Ecorys
Datum 18 december 2025

Onderzoek naar marktperspectieven voor de uitrol van snellaadinfrastructuur in Regio Zuid voor voertuig typen M1 en N1

Fase 1 – Hoe verloopt de recente uitrol van snellaadinfrastructuur in regio Zuid?



Inhoudsopgave

Leeswijzer	2
Onderzoeksvraag en methodologie.....	3
Resultaten.....	5
1. Hoe ontwikkelt de uitrol van snellaadlocaties zich in verhouding tot de ontwikkeling van het elektrisch wagenpark?	5
2. Hoe verhouden geïdentificeerde kansrijke locaties zich tot daadwerkelijk gerealiseerde locaties?	10
3. Wat valt op aan de gerealiseerde snellaadlocaties in relatie tot onder andere:	11
4. Wat valt op aan de snellaadexploitatie die locaties hebben gerealiseerd?	17
Bijlagen.....	19
Bronnen GIS-analyses	20

Leeswijzer

Dit onderzoeksrapport beschrijft de resultaten van Fase 1 van het onderzoek naar marktperspectieven voor de uitrol van snellaadinfrastructuur in Regio Zuid voor voertuig typen M1 en N1. In dit rapport:

- De **onderzoeksvraag** van deze fase.
- De gebruikte **methodologie** en **afbakening**, specifiek voor deze fase.
- De (tussentijdse) **resultaten**, inclusief data en analyses.
- **Bijlagen**, zoals aanvullende tabellen.

Over de onderzoeksrapporten

Dit onderzoeksrapport is zelfstandig leesbaar, maar onderdeel van een serie opeenvolgende en aanvullende onderzoeksrapporten, plus een overkoepelend hoofdrapport.

1. Onderzoeksrapport Fase 1 – Hoe verloopt de recente uitrol van snellaadinfrastructuur in regio Zuid?
2. Onderzoeksrapport Fase 2 – Welke factoren bepalen de uitrol van snellaadinfrastructuur?
3. Onderzoeksrapport Fase 3 – Waar wordt uitrol van snellaadinfrastructuur verwacht?
4. Hoofdrapport – De belangrijkste conclusies en duidingen uit alle fases

Hoe dit document te lezen?

- Lezers die snel de kern willen begrijpen: lees het hoofdrapport.
- Lezers die inzicht in de totstandkoming en onderbouwing willen: raadpleeg (ook) de onderzoeksrapporten.

Onderzoeksvraag en methodologie

Onderzoeksvraag

De onderzoeksvraag van fase 1 luidt: 'Hoe verloopt de recente uitrol van snellaadinfrastructuur?' en kent de volgende subvragen:

1. Hoe ontwikkelt de uitrol van snellaadlocaties zich in verhouding tot de ontwikkeling van het elektrisch wagenpark?
2. Hoe verhouden geïdentificeerde kansrijke locaties zich tot daadwerkelijk gerealiseerde locaties?
3. Wat valt op aan de gerealiseerde snellaadlocaties in relatie tot onder andere:
 - a. Grondeigendomsituatie;
 - b. Samenwerking met specifiek grondeigenaren;
 - c. Ontsluiting op het wegennet.
4. Wat valt op aan de snellaadexploitanten die locaties hebben gerealiseerd?
 - a. Is er sprake van een verschuiving van snellaadexploitanten?
 - b. Is er sprake van een verandering in focus c.q. uitrolstrategie van snellaadexploitanten?

Afbakening

In fase 1 is het onderzoek afgebakend op de volgende punten:

- **Snelladers:** Het onderzoek richt zich op snelladers, te weten laadaansluitingen met een vermogen van ten minste 50 kW.
- **Periode:** De ontwikkeling van snelladers is in kaart gebracht voor de periode 2020-2025.
- **Locatie:** Alle snelladers zijn gelokaliseerd in de provincies Noord-Brabant en Limburg en vallen binnen de bebouwde kom of zijn via het regionale wegennet binnen een kilometer vanaf de bebouwde kom te bereiken.
- **Aansluiting:** Onder een snellader wordt een aansluitpunt verstaan dat door één voertuig tegelijkertijd gebruikt kan worden, te weten een EVSE¹.
- **Voertuigen:** De snelladers zijn bruikbaar voor personen- en lichte commerciële voertuigen, te weten voertuigtype M1 en N1. Voor de snelladers betekent dit dat ze één van de volgende aansluitingen hebben:
 - CHAdeMO;
 - IEC 62196 Type 2 "Mennekes";
 - IEC 62196 Type 2 Combo (CCS)

Methodologie

De ontwikkeling van de snelladers in Noord-Brabant en Limburg is in kaart gebracht in twee stappen. Ten eerste is een baseline opgesteld. Hiervoor is de ontwikkeling van het aantal snelladers tussen 2020 en 2025 in de twee provincies in kaart gebracht². Hiervoor is data van Eco-Movement

¹ Een locatie kan meerdere palen hebben. Elke paal kan één of meerdere connectoren en EVSE's hebben. Ter illustratie: één locatie heeft één laadpaal. Deze paal heeft een CHAdeMO en een type 2 connector. Wanneer maar één van de twee connectoren tegelijkertijd gebruikt kunnen worden, telt dit als één EVSE. Wanneer deze aansluitingen wel tegelijk gebruikt kunnen worden, zou dit als twee EVSE's tellen.

² Voor de faciliteiten in de buurt van snelladers is vanwege beschikbaarheid van data de periode december 2022 – januari 2025 beschouwd.

gebruikt. Vervolgens is de ontwikkeling van de snelladers uitgesplitst per exploitant van de laadpaal. Door de ontwikkeling per exploitant te vergelijken met de baseline, is in kaart gebracht in welke mate de exploitanten de algemene ontwikkeling van de markt volgen. Deze analyse biedt daarmee input voor fase 2 van dit onderzoek, waarin de strategieën van exploitanten uitgediept worden.

De ontwikkeling van de snelladers is uitgewerkt aan de hand van tien attributen, beschreven in Tabel 0.1.

Tabel 0.1 Attributen van snelladers

1	Bebouwde kom	De mate waarin de ontwikkeling van snelladers plaats heeft gevonden binnen de bebouwde kom. In dit onderzoek wordt onder de bebouwde kom verstaan de bebouwde kom zoals deze in de Basisregistratie Topografie wordt gehanteerd. Aanvullend wordt ook de eerste kilometer van het regionale wegennet aangrenzend aan de bebouwde kom onder de bebouwde kom geschaard.
2	Vermogen	Het vermogen van de snelladers. Onder een snellader worden alle laadpalen met een vermogen van meer dan 22 kW verstaan.
3	Exploitant	De exploitant is de partij die de snellader beheert, onderhoudt en exploiteert. Onderscheid wordt gemaakt in exploitanten die regionaal, nationaal en/of internationaal actief zijn.
4	Grondeigendom	Het eigendom van de grond waar de snellader op gerealiseerd is. Onderscheid wordt gemaakt in private en publieke grond.
5	Faciliteiten	De faciliteiten die in de directe omgeving van de snellader te vinden zijn. Er worden 32 verschillende soorten faciliteiten onderscheiden, waaronder bijvoorbeeld cafés, supermarkten en sportfaciliteiten.
6	Zero-emissiezone	De mate waarin de ontwikkeling van snelladers heeft plaatsgevonden in gebieden die zijn/worden aangemerkt als zero-emissiezone.
7	Locatie	De locatie van de snellader en de wijze waarop deze ontsloten is aan het wegennet. Onderscheid wordt gemaakt in zeven locatie types, waaronder bijvoorbeeld aan de straat, op een parkeerplaats of in een parkeergarage.
8	Toegankelijkheid	De mate waarin beperkingen opgelegd zijn aan de toegankelijkheid van de laadpaal. Onderscheid wordt gemaakt in publiek toegankelijk, semi-publiek toegankelijk of dat het een private snellader betreft.
9	Kansrijk locatie	Kansrijk locaties zijn plekken waar snelladers logischerwijs een toegevoegde waarde hebben. Dit zijn onder andere bij verzorgingsplaatsen, elektriciteitsstations en supermarkten.
10	Ontwikkeling elektrisch wagenpark	De mate waarin de ontwikkeling van snelladers parallel liep met de ontwikkeling in het aantal elektrische personen- en commerciële voertuigen.

Resultaten

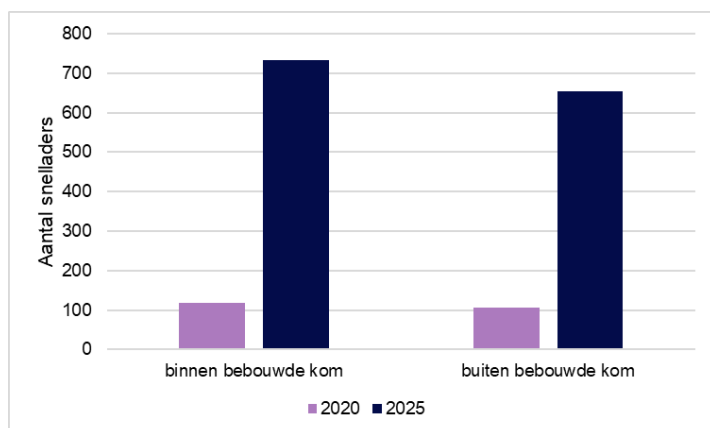
In dit hoofdstuk staan de algemene ontwikkeling van het aantal snelladers uitgewerkt aan de hand van de tien attributen. Deze tien attributen geven samen antwoord op de deelvragen.

1. Hoe ontwikkelt de uitrol van snellaadlocaties zich in verhouding tot de ontwikkeling van het elektrisch wagenpark?

Bebouwde kom

Dit onderzoek richt zich op de ontwikkeling van snellaadinfrastructuur binnen de bebouwde kom. Voor de definitie van de bebouwde kom is aangesloten bij de afbakening in de Basisregistratie topografie. Deze is uitgebreid met het deel van het regionale wegennet dat binnen 1 km van de bebouwde kom te bereiken is³.

Figuur 0.1 Ontwikkeling van het aantal snelladers binnen en buiten de bebouwde kom



In Figuur 0.1 is te zien dat zowel binnen als buiten de bebouwde kom een grote groei aan snelladers heeft plaatsgevonden, respectievelijk 614 en 547. Opvallend is dat de groei binnen de bebouwde kom vrijwel even groot is als de groei buiten de bebouwde kom.

Concluderend zien we dat er relatief gezien geen verschil zit in de ontwikkeling van het aantal snelladers in de bebouwde kom ten opzichte van de rest van de regio als geheel. In absolute zin zijn er in de provincies Noord-Brabant en Limburg binnen de bebouwde kom iets meer snelladers bijgekomen dan daarbuiten.

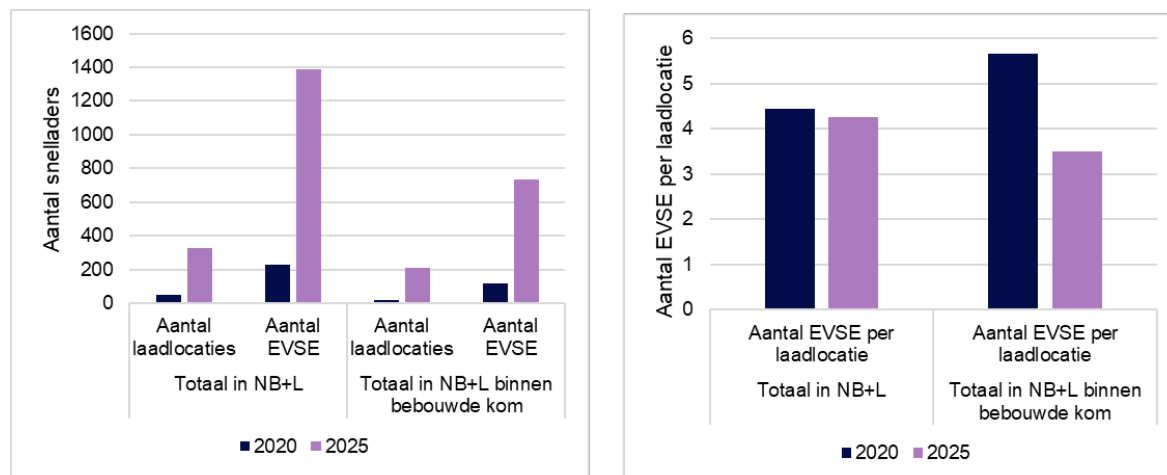
EVSE per laadlocatie

Eén laadlocatie kan meerdere laadpalen hebben. Elke laadpaal kan één of meerdere EVSE's hebben. Een EVSE is een aansluitpunt dat door één voertuig tegelijkertijd gebruikt kan worden. Hoeveel EVSE's er zijn kan verschillen per locatie. Ook kan het aantal locatie vergeleken met het aantal EVSE's verschillend ontwikkelen over tijd.

³ In navolging van Een definitie voor een landelijk dekkend snellaadnetwerk op het regionale wegennet (NAL, 2025).

Figuur 0.2 laat de ontwikkeling van het aantal EVSE per laadlocatie zien tussen 2020 en 2025, in heel de provincies Noord-Brabant en Limburg, en voor de laadlocaties binnen de bebouwde kom.

Figuur 0.2 Ontwikkeling van het aantal EVSE ten opzichte van het aantal laadlocaties binnen en buiten de bebouwde kom in aantallen (links) en verhouding EVSE per laadlocatie (rechts)



We zien dat zowel het aantal laadlocatie als het aantal EVSE is gestegen tussen 2020 en 2025. Ook zien we dat de stijging van het aantal laadlocatie groter is, met name binnen de bebouwde kom. Er zijn dus flink meer laadlocaties, maar deze laadlocaties hebben relatief minder EVSE.

Vermogen

Laadinfrastructuur is beschikbaar in verschillende vermogensklassen. Laders met een vermogen van 22 kW of hoger worden aangeduid als snelladers, terwijl opladers vanaf 150 kW worden geclassificeerd als Ultra Fast Chargers (UFC)⁴. In dit onderzoek richten we ons op snellaadinfrastructuur met een minimaal vermogen van 50 kW. De verdeling in vermogensniveaus is gebaseerd op het beschikbare laadvermogen van snelladers in de jaren 2020 en 2025.

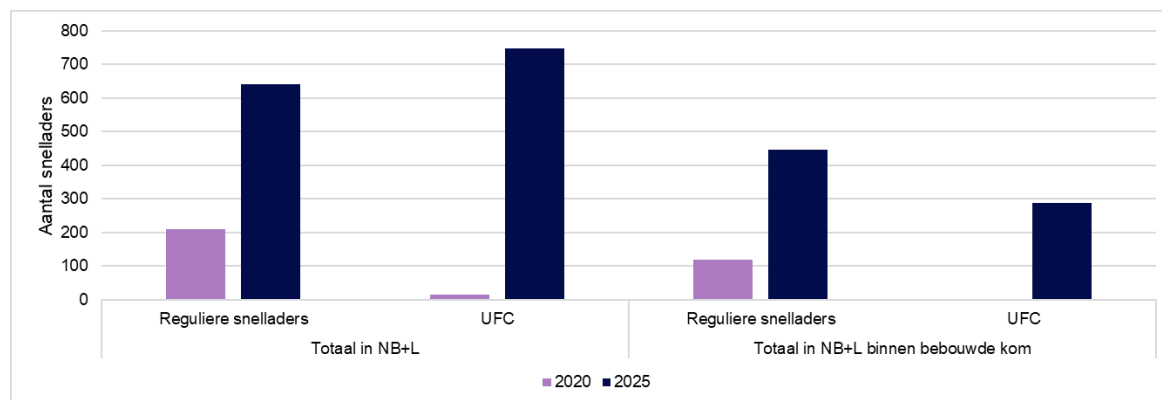
In de regio Zuid als geheel is het aantal snelladers toegenomen met 514% tussen 2020 en 2025. De grootste toename heeft plaatsgevonden in de categorie UFC tussen 150 en 350 kW laadvermogen, met een toename van 4.026%. Daarnaast waren er in 2020 waren er geen snelladers met een vermogen tussen de 120 en 150 kW en tussen de 250 en 400 kW. In 2025 zijn er wel snelladers met deze vermogens. Daarom kan er geen groeipercantage worden aangeduid voor deze categorieën, maar zien we een aanzienlijke groei in 2025 ten opzichte van 2020. Juist het aantal snelladers met een vermogen van meer dan 120 kW is het meest gegroeid tussen 2025 en 2020. Opvallend is dat er een daling van 81% is te zien in het aantal snelladers met een vermogen tussen de 100 en 120 kW.

Het aantal snelladers binnen de bebouwde kom in de provincies Noord-Brabant en Limburg is toegenomen met 512% tussen 2020 en 2025. Het aantal snelladers met een vermogen van 50 kW en een vermogen tussen de 50 en 100 kW is sterk toegenomen tussen 2020 en 2025. Daarnaast valt op dat er in 2020 nog geen snelladers met een vermogen groter dan 120 kW waren binnen de bebouwde kom, terwijl er buiten de bebouwde kom al wel snelladers met een vermogen tussen de

⁴ RVO, 2021. Laden van elektrische voertuigen: definities en toelichting. [link](#)

150 en 350 kW waren. Ook binnen de bebouwde kom zien we de daling van het aantal snelladers met een vermogen tussen de 100 en 120 kW in 2025 ten opzichte van 2020.

Figuur 0.3 Ontwikkeling van het aantal reguliere snelladers en UFC in de provincies en binnen de bebouwde kom.



Concluderend zien we dat het aantal snelladers over alle vermogens gestegen is, zowel binnen als buiten de bebouwde kom. Voor de zowel de provincies als geheel als de snelladers binnen de bebouwde kom is het aandeel reguliere snelladers ten opzichte van het totaal aantal snelladers lager dan dat van UFC-laders ten opzichte van het totaal. Oftewel, de groei van het aantal UFC-laders is groter dan de reguliere snelladers. Dit effect zien we sterker terug buiten de bebouwde kom dan daarbinnen (Figuur 0.3). Een mogelijke verklaring zou kunnen zijn dat de exploitanten het beschikbare vermogen over minder aansluitpunten verdeeld om zo snellere locaties aan te bieden.

Tabel 0.1 Groei van het aantal snelladers ten opzichte van het totaal per type snellader

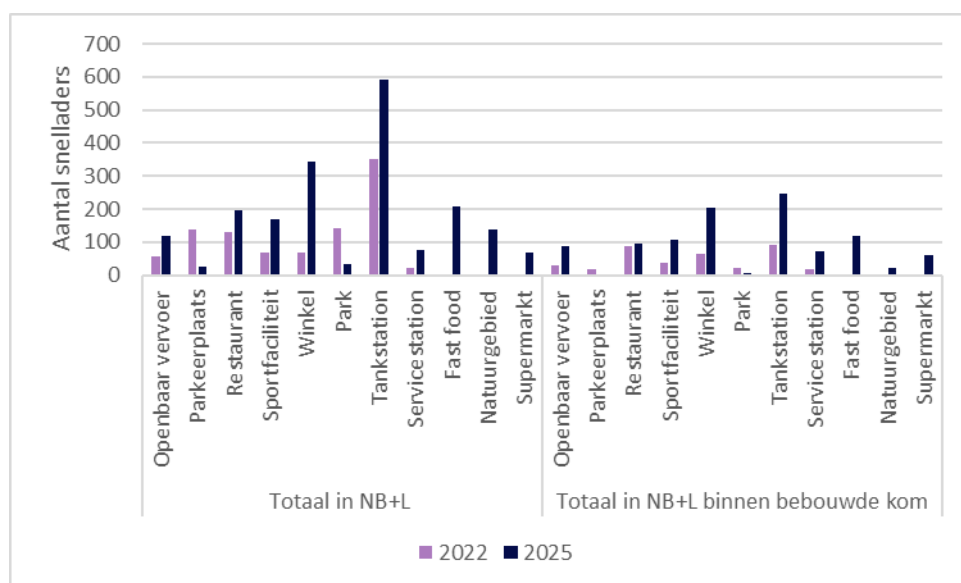
Baseline provincie Noord-Brabant en Limburg	Aandeel reguliere snelladers ten opzichte van het totaal	93%	46%
	Aandeel UFC-laders ten opzichte van het totaal	7%	54%
Provincie N-B + L binnen bebouwde kom	Aandeel reguliere snelladers ten opzichte van het totaal	100%	61%
	Aandeel UFC-laders ten opzichte van het totaal	0%	39%

Faciliteiten

Er kunnen verschillende faciliteiten in de buurt zijn bij snelladers. Het in kaart brengen van aanwezige faciliteiten bij snelladers biedt inzicht in het type omgeving waarin deze laadpunten zich bevinden en hoe gebruikers hun wachttijd kunnen besteden. Faciliteiten zoals winkels, horeca of parken geven informatie over de functiemenging rondom laadpunten en kunnen gebruikt worden om laadgedrag, verblijfsduur en locatiekeuze te analyseren. Van de 31 verschillende faciliteiten die voorkomen bij de snelladers in de provincie Noord-Brabant en Limburg, is de ontwikkeling van 11 faciliteiten uitgelicht⁵. De selectie van faciliteiten is gebaseerd op het aantal snelladers waarbij het betreffende type faciliteit aanwezig is. Meerdere faciliteiten kunnen aanwezig zijn bij één snellader.

⁵ Faciliteiten die niet zijn uitgelicht zijn toeristische attractie, hulpdiensten, entertainment, bar, gebedshuis, overheidsgebouw, gezondheidszorg, kantoor, toeristeninformatie, maatschappelijke voorziening, onderwijsinstelling, postkantoor, industrieel gebouw, toiletten, cafe, carpool, bakkerij, speeltuin. Bij deze faciliteiten zijn zeer weinig tot geen snelladers gerealiseerd.

Figuur 0.4 Ontwikkeling van het aantal snelladers per nabijgelegen faciliteit



In de hele provincie Noord-Brabant en Limburg is een stijging van het aantal snelladers te zien nabij openbaar vervoer, restaurants, sportfaciliteiten, winkels, parken, en servicestations in 2025 t.o.v. 2022. De grootste stijging is te zien bij snelladers met winkels (399%) en met servicestations (285%). Ook liggen er in 2025 een flink aantal snelladers bij fast food restaurants, natuurgebieden of supermarkten, terwijl er in 2022 nog géén snelladers nabij deze faciliteiten lagen. Er is een daling te zien van het aantal snelladers nabij parkeerplaatsen en parken.

Binnen de bebouwde kom is er een stijging te zien in het aantal snelladers bij openbaar vervoer, sportfaciliteiten, winkels, tankstations, servicestations, fast food, natuurgebieden en supermarkten. De grootste stijging is te zien bij snelladers met servicestations⁶, openbaar vervoer en winkels. In 2022 waren er nog geen snelladers nabij fast food restaurants, natuurgebieden of supermarkten. Net als bij de snelladers in heel de provincies is er een daling te zien in het aantal snelladers nabij parkeerplaatsen en parken.

Concluderend zien we dat het aandeel snelladers binnen de bebouwde kom in 2025 relatief groot is bij voorzieningen zoals openbaar vervoer, sportfaciliteiten, winkels, servicestations en supermarkten, vergeleken met de regio als geheel. Deze ontwikkeling sluit aan bij de bredere stijging in het aantal snelladers nabij dit soort locaties in 2025 ten opzichte van 2022. Tegelijkertijd is het aandeel snelladers binnen de bebouwde kom lager dan regionaal bij parkeerplaatsen, parken, tankstations en natuurgebieden – locaties waar juist een afname is waargenomen. Ook is het aandeel snelladers bij restaurants binnen de bebouwde kom gedaald ten opzichte van 2022 en het regionale gemiddelde.

Zero-emissiezone

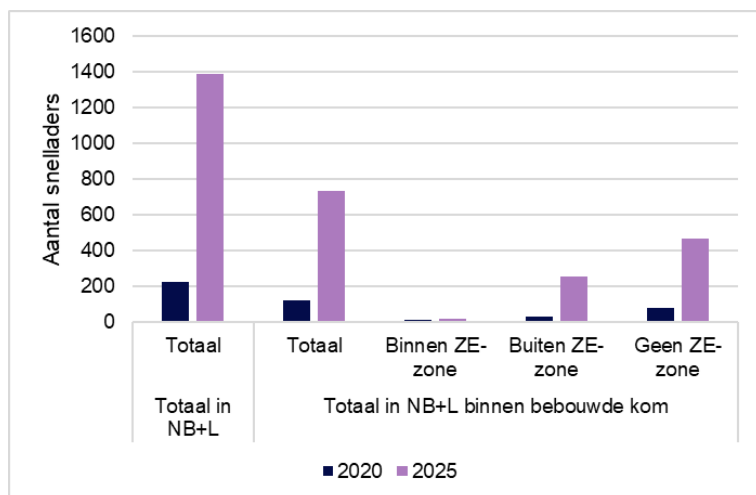
In de provincies Noord-Brabant en Limburg zijn er 6 steden met een (aanstaande) zero-emissie (ZE) zone. Dit zijn Breda, Tilburg, Eindhoven, 's Hertogenbosch, Venlo en Maastricht. Zero-emissiezones zijn interessant bij het bepalen van locaties voor snelladers binnen de bebouwde

⁶ Het is niet bekend of dat de snellader bij faciliteiten zoals een servicestation is geplaatst, of andersom.

kom, omdat ze de elektrificatie van het wagenpark stimuleren. In deze zones worden fossiele voertuigen geweerd, wat leidt tot een verhoogde vraag naar laadinfra.

Om inzicht te krijgen in de impact van ZE-zones op de ontwikkeling van snelladers, vergelijken we de groei van het aantal snelladers in gebieden binnen de bebouwde kom mét een ZE-zone en zónder een ZE-zone. Hierdoor kunnen we beter beoordelen of en hoe ZE-zones bijdragen aan een versnelde uitbreiding van snellaadinfrastructuur binnen de bebouwde kom.

Figuur 0.5 Ontwikkeling van het aantal snelladers in relatie tot ZE-zones



Figuur 0.5 laat de ontwikkeling van het aantal snelladers binnen- en buiten ZE-zones zien. De groei van het aantal snelladers binnen ZE-zones is gelijk voor alle snelladers in de provincies en voor de snelladers die binnen de bebouwde kom liggen, omdat ZE-zones zich bevinden in de bebouwde kom. Binnen ZE-zones is het aantal snelladers gegroeid met 60%.

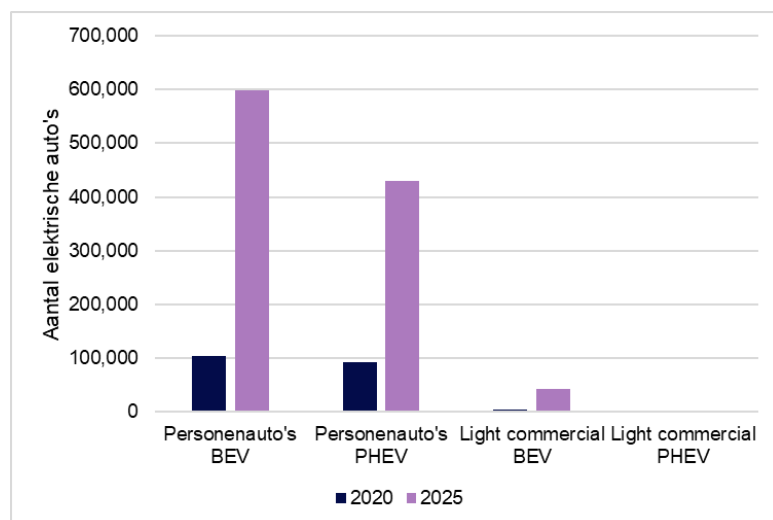
Het aantal snelladers binnen en buiten de bebouwde kom is het meest gegroeid in gebieden buiten ZE-zones, met een groei van 535%. Het aantal snelladers binnen de bebouwde kom buiten een ZE-zone is het meest gegroeid (664%). Het aantal snelladers binnen de bebouwde kom waar geen ZE-zone is, heeft een vergelijkbare, maar iets minder grote groei doorgemaakt (513%).

Concluderend zien we dat de grootste relatieve groei in het aantal snelladers heeft plaatsgevonden in de bebouwde kom van steden met een (aankomende) ZE-zone, maar niet in de ZE zone zelf. Binnen de ZE-zones zelf zijn opvallend weinig snelladers bijgeplaatst. Dit komt waarschijnlijk doordat (grote) gedeeltes van ZE-zones voetganggebieden zijn.

Ontwikkeling in het elektrisch wagenpark

De ontwikkeling in het elektrisch wagenpark wordt beschouwd op nationale schaal. Er wordt onderscheid gemaakt in een BEV (Battery Electric Vehicle) en een PHEV (Plugin Hybrid Electric Vehicle). De BEV is volledig elektrisch. De PHEV heeft zowel een batterij met elektramotor als een verbrandingsmotor. Een PHEV kan over het algemeen opgeladen worden aan een snellader.

Figuur 0.6 Ontwikkeling in het elektrische wagenpark



Wanneer we kijken naar de relatieve ontwikkeling van personenauto's in Nederland, zien we deze iets achterblijft ten opzichte van de relatieve ontwikkeling van het aantal snelladers in de regio als geheel én ook ten opzichte van ontwikkeling in de bebouwde kom. Hetzelfde patroon zien we echter niet terug bij de 'light commercial vehicles'. Van dit type voertuigen zijn relatief gezien meer verkocht dan dat er snelladers bijgeplaatst zijn in dezelfde periode.

Als we kijken naar het aantal elektrische voertuigen per snellader in de bebouwde kom (zie Tabel 0.2), zien we dat er in 2025 minder elektrische voertuigen per snellader zijn dan in 2020.

Tabel 0.2 Aantal voertuigen (nationaal) per snellader binnen de bebouwde kom

	2020	2025
Personenauto's (BEV + PHEV)	1.650	1.402
Light Commercial (BEV + PHEV)	38	59
Totaal personenauto's en light commercial	1.688	1.461

Concluderend zien we dat het aantal snelladers in de bebouwde kom zich sneller heeft ontwikkeld dan het aantal elektrische voertuigen nationaal.

2. Hoe verhouden geïdentificeerde kansrijke locaties zich tot daadwerkelijk gerealiseerde locaties?

In de studie Kansrijk locaties: snellaadvisie RAL-Zuid⁷ zijn zeven kansrijke locaties geïdentificeerd waar snelladers gerealiseerd zouden kunnen worden. Voor elk van deze locatie is geanalyseerd hoeveel snelladers in de buurt liggen. Hiervoor hebben we een afstand van 150 meter gehanteerd. Dit is lijn met de maximale acceptabele loopafstand tot een parkeerplaats met laadvoorziening⁸. Figuur 0.7 toont de ontwikkeling van de snelladers bij de kansrijke locaties.

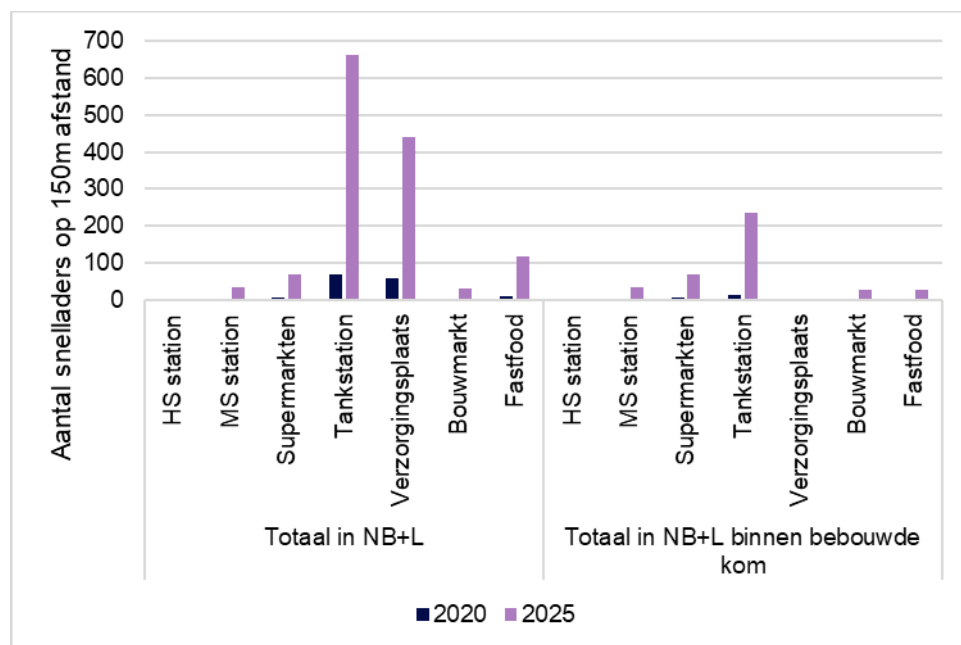
⁷ Royal Haskoning, 2022

⁸ Acceptabele loopafstanden: Loopafstanden en looptijden (CROW Kennisbank, 2023)

Hierin zien we dat de meeste snelladers in de buurt van tankstations zijn geplaatst⁹. Deze ontwikkeling is binnen de bebouwde kom groter dan in de baseline. Supermarkten en fastfood laten een iets kleinere groei zien. Hierbij is de groei bij fastfood binnen de bebouwde kom kleiner dan in de regio als geheel. Dit komt waarschijnlijk doordat er fastfoodrestaurants vaak bij verzorgingsplaatsen buiten de bebouwde kom gerealiseerd worden. Tegelijkertijd is de ruimte bij fastfoodrestaurants in de bebouwde kom vaak gelimiteerder. Bij middenspanningstations, supermarkten en bouwmarkten is een kleine groei van snelladers waar te nemen. Bij hoogspanningstations zijn geen snelladers gerealiseerd.

Opvallend is dat MS-stations en supermarkten (volledig) en bouwmarkten (bijna volledig) overeenkomen tussen de baseline en binnen de bebouwde kom. Dit betekent dat er buiten de bebouwde kom geen snelladers bij deze kansrijke locaties zijn gerealiseerd¹⁰.

Figuur 0.7 Ontwikkeling van het aantal snelladers per type kansrijke locatie



Concluderend zien we dat de ontwikkeling van snelladers bij de kansrijke locaties grote overeenkomsten kent tussen de baseline en binnen de bebouwde kom, met uitzondering van verzorgingsplaatsen. Bij tankstations zijn de meeste snelladers gerealiseerd.

3. Wat valt op aan de gerealiseerde snellaadlocaties in relatie tot onder andere:

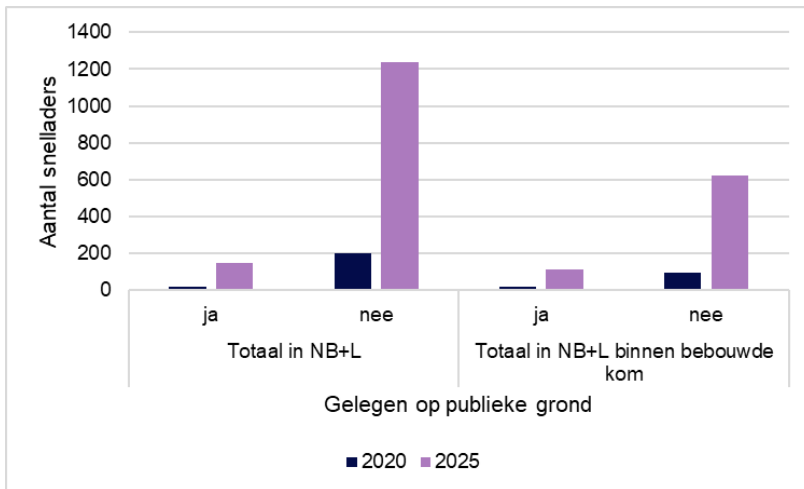
Grondeigendomsituatie

Snelladers kunnen geplaatst zijn op private of publieke grond. Geografische informatie van 78 van de 87 gemeenten in regio Zuid is gebruikt om te bepalen wat het grondeigendom is op de locaties van de snelladers. Voor de laadpalen in de overige gemeentes is een handmatige controle uitgevoerd door middel van de Atlas van de Regio (PBL, 2020).

⁹ Verzorgingsplaatsen buiten beschouwing gelaten, aangezien er bijna geen verzorgingsplaatsen in de bebouwde kom zijn.

¹⁰ Op twee na bij bouwmarkten.

Figuur 0.8 Ontwikkeling van het aantal snelladers per type grondeigendom



Figuur 0.8 laat het aantal snelladers per type eigendom zien. In de provincies als geheel is te zien dat de meeste palen in absolute aantallen zijn geplaatst op private grond, maar dat relatief gezien de grootste groei zat in laadpalen op publieke grond. Dezelfde dynamiek zien we niet terug binnen de bebouwde kom. Daar is de grootste stijging in absolute en relatieve zin in het aantal laadpalen op private grond.

Concluderend zien we dat de grootste ontwikkeling binnen de bebouwde kom heeft plaatsgevonden op private grond.

Samenwerking met specifiek grondeigenaren

Inzicht in de toegankelijkheid van snelladers is cruciaal om te bepalen in hoeverre het laadnetwerk binnen de bebouwde kom publiek beschikbaar is of niet. In de data van Ecomovement wordt onderscheid gemaakt tussen:

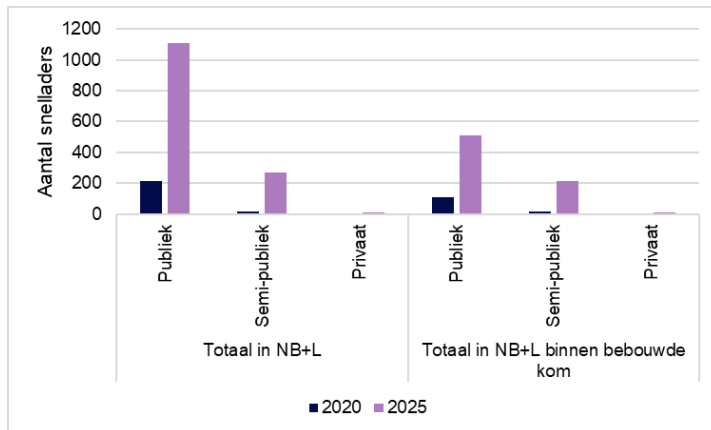
- Publiek: snelladers die 24 uur per dag toegankelijk zijn voor iedereen;
- Semi-publiek: laadpunten op privéterrein die voor iedereen toegankelijk zijn, maar alleen binnen bepaalde voorwaarden (bv. openingstijden).
- Privaat: laadpunten die volledig niet-toegankelijk zijn voor het publiek en enkel gebruikt mogen worden door een beperkte groep (bv. bewoners of werknemers).

Er wordt door de NAL onderscheid gemaakt tussen:

- Publiek: snelladers op publieke grond die 24 uur per dag toegankelijk zijn voor iedereen;
- Semi-publiek: snelladers op private grond met non-discriminatoire restricties op toegankelijkheid, zoals bijvoorbeeld openingstijden.
- Privaat: Snelladers op private grond zonder openbare toegang.

We laten de toegankelijkheid van snelladers zien volgens beiden definities.

Figuur 0.9 Ontwikkeling van het aantal snelladers per type toegankelijkheid volgens de definitie van Ecomovement



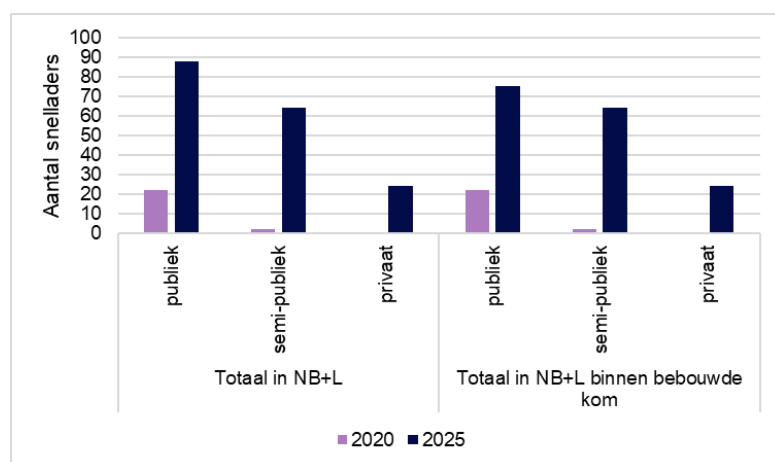
Figuur 0.9 laat de ontwikkeling van het aantal publieke, semi-publieke, en private snelladers zien in 2025 t.o.v. 2020, volgens de Ecomovement definitie. In 2020 waren het aantal snelladers binnen en buiten de bebouwde kom voornamelijk publiek. Enkele waren semi-publiek toegankelijk en géén van de snelladers was privaat. Er is een grote groei (1.954%) in het aantal semi-publiek toegankelijke snelladers te zien in 2025 t.o.v. 2020. Het aantal publiek toegankelijke snelladers is ook toegenomen, met 422%. Er zijn in 2025 enkele snelladers die alleen privaat toegankelijk zijn, die er nog niet waren in 2020.

Binnen de bebouwde kom zijn de ontwikkelingen vergelijkbaar. De grootste groei is te zien onder de snelladers die semi-publiek toegankelijk zijn (1.546%). Alle semi-publieke snelladers in 2020 stonden binnen de bebouwde kom. In 2025 staat het grootste gedeelte van de semi-publieke snelladers nog steeds in de bebouwde kom. De private snelladers die erbij zijn gekomen in 2025 waarvan er in 2020 nog geen waren, zijn allemaal binnen de bebouwde kom geplaatst.

Figuur 0.10 toont de ontwikkeling van het aantal publieke, semi-publieke en private snelladers in 2025 t.o.v. 2020, volgens de NAL-definitie¹¹. Wat opvalt is dat de toegankelijkheid volgens de NAL-definitie vergelijkbare ontwikkelingen toont als de Eco-Movement definitie.

¹¹ In december 2024 is een aanpassing van de definitie publiek en semi-publiek doorgevoerd. Hierdoor is het mogelijk dat de verhouding publiek-semi publiek verschoven is.

Figuur 0.10 Ontwikkeling van het aantal snelladers per type toegankelijkheid volgens de definitie van de NAL

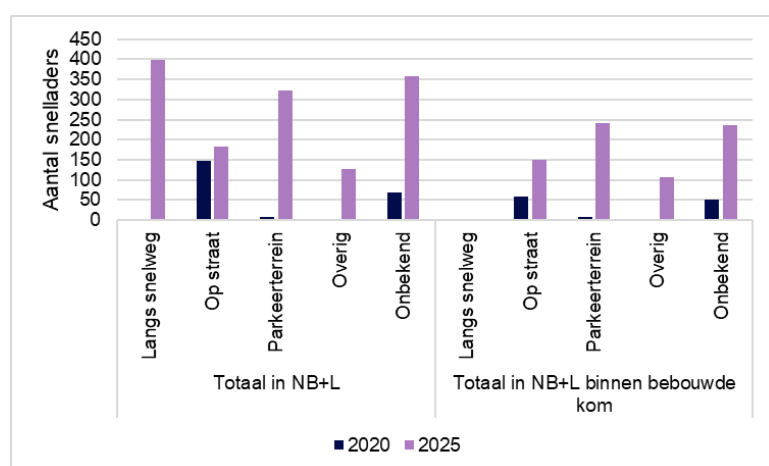


Concluderend zien we dat verreweg de grootste ontwikkeling in absolute laadpalen heeft plaatsgevonden in laadpalen die publiek toegankelijk zijn. De grootste ontwikkelingen in relatief opzicht heeft plaatsgevonden in laadpalen die semi-publiek toegankelijk zijn. Er is geen duidelijk onderscheid te vinden in de toegankelijkheid van laadpalen tussen de regio als geheel en binnen de bebouwde kom. In beide gevallen is het aantal publieke snelladers ten opzichte van het totaal iets gedaald en semi-publieke iets gestegen.

Ontsluiting op het wegennet

De ontwikkeling van het aantal snelladers op bepaalde type locaties biedt inzicht in het gebruik en de ontsluiting van de laadinfrastructuur. Er worden vijf typen locaties onderscheiden, die duiding geven aan de ontsluiting van snelladers in de provincie Noord-Brabant en Limburg.

Figuur 0.11 Ontwikkeling van het aantal snelladers per soort locatie van plaatsing



Figuur 0.11 laat het aantal snelladers zien op bepaalde type locaties in 2020 en 2025. Géén van de snelladers is in een bovengrondse- of ondergrondse parkeergarage. Deze locatietypen worden daarom niet weergegeven.

In 2020 waren er geen snellaadlocaties langs een snelweg, op een parkeergarage of in een ondergrondse parkeergarage binnen de bebouwde kom. Het grootste gedeelte van de snelladers

staat op straat, enkele op een parkeerterrein en van een groot deel wat het onbekend op wat voor locatie de snelladers stond. In 2025 is het grootste gedeelte van de snelladers langs de snelweg en op een parkeerterrein. Ook staan er veel snelladers op straat. Veel snelladers zijn op overige type locaties of het is onbekend wat het type locatie is. Het aantal snelladers met overige locatietypen is het meest gegroeid. Het is niet bekend wat voor locaties onder 'overig' vallen. Het aantal snelladers op parkeerterreinen is gegroeid met 3.919%. Een relatief kleine groei zien we in het aantal snelladers op straat (24%).

Binnen de bebouwde kom zijn er geen snelladers langs een snelweg, aangezien er geen snelwegen zijn binnen de bebouwde kom. Ook binnen de bebouwde kom is er een grote groei in het aantal snelladers op parkeerterreinen, met een groei van 2.925%. Ook hier zien we een kleinere groei van het aantal snelladers op straat (148%).

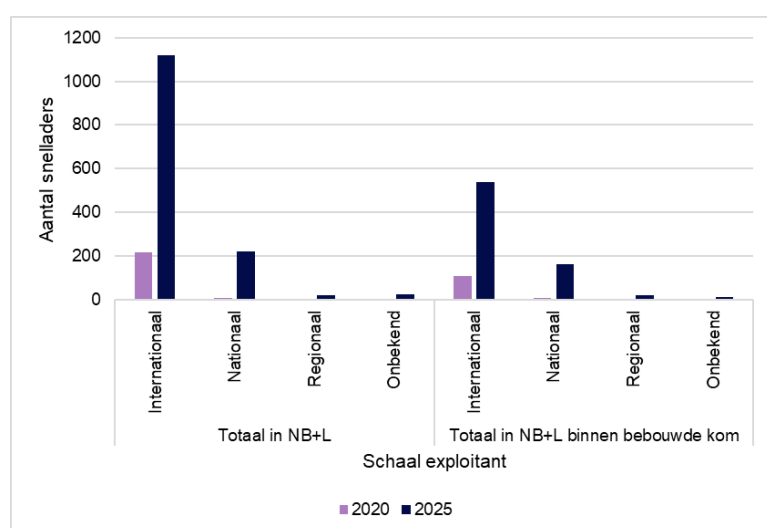
Concluderend zien we dat het aantal snelladers langs snelwegen is toegenomen in de regio. Binnen de bebouwde kom is het aantal snelladers op straat toegenomen, maar het aandeel ten opzichte van het geheel is zowel binnen de bebouwde kom als in de gehele regio afgenomen. Het aantal snelladers op parkeerterreinen is zowel in de regio als geheel als binnen de bebouwde kom toegenomen, maar de toename binnen de bebouwde kom is significant groter geweest.

4. Wat valt op aan de snellaadexploitanten die locaties hebben gerealiseerd?

Is er sprake van een verschuiving van snellaadexploitanten?

Snellaadstations worden beheerd door diverse exploitanten, die opereren op verschillende schaalniveaus. In dit onderzoek maken we een onderscheid tussen exploitanten die internationaal, nationaal of regionaal actief zijn. De indeling naar schaalniveau is gebaseerd op informatie afkomstig van de websites van de exploitanten, waarop wordt vermeld waar hun snellaadstations zijn gevestigd.

Figuur 0.12 Ontwikkeling van het aantal snelladers per exploitant-schaal in de provincies en binnen de bebouwde kom.



Figuur 0.12 laat het aantal snelladers per schaalniveau van exploitanten zien voor 2020 en 2025. Voor elk schaalniveau heeft een toename in het aantal snelladers plaatsgevonden. Binnen de hele

provincie Noord-Brabant en Limburg is de grootste relatieve toename in het aantal snelladers te zien bij nationale exploitanten, met 2130%.

Binnen de bebouwde kom is de grootste toename eveneens te zien onder nationaal opererende exploitanten, met een toename van 1722%. Ook is er een toename van de snelladers van internationale en regionale exploitanten te zien. Daarnaast is er een aantal snelladers in 2025 waarvan de naam van de exploitant onbekend is.

Een lijst met exploitanten, het schaalniveau waarop zij actief zijn en hoeveel snelladers zij beheren is te vinden in bijlage 2.

Concluderend zien we dat nationaal opererende exploitanten relatief het grootste aandeel snelladers hebben geplaatst, zowel regionaal als binnen de bebouwde kom. Internationaal opererende exploitanten hebben in absolute aantallen veel snelladers binnen de bebouwde kom ten opzichte van het totaal geplaatst. Dit aandeel is echter afgenomen in 2025 ten opzichte van 2020, zowel binnen de bebouwde kom als in de gehele regio. Binnen de bebouwde kom zijn er relatief meer snelladers van nationale en regionale exploitanten.

Tabel 0.3 Aandeel snelladers ten opzichte van het totaal per schaalniveau exploitant

Baseline	Internationaal	96%	81%
provincie Noord-Brabant en Limburg	Nationaal	4%	16%
	Regionaal	0%	2%
	Onbekend	0%	2%
Provincie N-B + L	Internationaal	92%	73%
binnen	Nationaal	8%	22%
bebouwde kom	Regionaal	0%	3%
	Onbekend	0%	2%

Is er sprake van een verandering in focus c.q. uitrolstrategie van snellaadexploitanten?

Uit de geanalyseerde criteria lijken een aantal focusverschuivingen te hebben plaatsgevonden. Ten eerste is het gemiddelde vermogen van de snelladers hoger geworden voor alle exploitanten. Ten tweede is het gemiddeld aantal aansluitingen per laadlocatie afgenomen. Ten derde lijkt er een voorkeur voor de plaatsing van snelladers op private grond te zijn. En ten vierde zijn er relatief minder laadpalen aan de straat, ten opzichte van parkeerplaatsen en gemeente locaties.

Het is niet bekend in welke mate deze veranderingen in de afgelopen vijf jaar het gevolg zijn van aanpassingen in strategie van de exploitanten of van andere factoren.

Bijlagen

Bronnen GIS-analyses

- Atlas van de Regio – Grondeigendom (PBL, 2020)
- Basisregistratie Topografie
- Bijlage B – Definitie Landelijk Dekkend Snellaadnetwerk personen- en bestelvoertuigen (NAL, 2025)
- Capaciteitskaart (Netbeheer Nederland, geraadpleegd september 2025)
- Eco-Movement Charging Station Information (Eco-Movement, 2025)
- Electric light commercial vehicles in the Netherlands (RVO, 2025)
- Electric passenger cars in the Netherlands (RVO, 2025)
- Interne documentatie over gemeentelijk eigendom (RAL-Zuid)
- Loopafstanden en looptijden (CROW Kennisbank, 2023)
- Snellaadvisie RAL-ZUID (Royal HaskoningDHV, 2022)
- Verkeersmodel BBMA (Provincie Noord-Brabant, 2025)
- Verkeersmodel Limburg (Provincie Limburg, 2025)
- Waar komen zero-emissiezones (Opwegnaarzes, geraadpleegd juli 2025)