



NKL Benchmark 2017 - Utrecht, oktober 2017

Introductie Volwassenheidsmodel Publiek Laden Elektrisch Vervoer VAN KOSTENREDUCTIE NAAR EEN PROFESSIONELE MARKT

NKL – Nationaal Kennisplatform Laadinfrastructuur presenteert de resultaten van de Kostenbenchmark 2017. De kostendaling van publieke laadinfrastructuur zet in 2017 door richting de 35%. Samen met overheden, kennisinstellingen en marktpartijen komt NKL tot de conclusie dat de focus in 2017 verschuift van kostenreductie van naar professionalisering van de markt. Om verdere ontwikkeling van de markt te faciliteren, introduceert NKL het volwassenheidsmodel Publiek Laden van Elektrisch Vervoer.

Trend kostendaling zet door naar 40%

De trend van kostendaling zoals vastgesteld in 2016 zet in 2017 door. De eenmalige kosten zijn, ten opzichte van 2013 (uitgangsjaar), in 2017 afgenomen met bijna 35%. De verwachting is dat deze trend naar 2020 doorzet, inclusief de toename van het verbruik (kWh) per laadpaal per dag. Uit de Benchmark volgt de verwachting dat de eenmalige en periodieke kosten in 2020 tot 40% zullen dalen. Dit levert een bijdrage aan de positieve business case voor publiek laden.

Aanbevelingen Benchmark 2016 ondersteunen de kostenreductie 2017

Centraal staat de vraag hoe wij gezamenlijk tot een duurzame volwassen markt voor publieke laadinfrastructuur komen en welke uitdagingen de komende jaren daarom aandacht vragen. In de Benchmark 2016 zijn aanbevelingen gedaan. Uit de evaluatie hiervan blijkt dat er het afgelopen jaar in brede zin voortgang is geboekt. Een aantal projecten van NKL heeft door het samenvoegen en het publiek beschikbaar stellen van kennis, bijgedragen aan de gerealiseerde kostenreductie. Voorbeelden zijn de Basisset afspraken laadpaal en het landelijke Aanvraagportaal voor publieke laadpunten.

Van kostenreductie naar een professionele markt

Het reduceren van de kosten was in de afgelopen jaren een belangrijk aandachtsgebied. Deze reductie heeft ertoe geleid dat op dit moment al aanbestedingen plaatsvinden waarbij geen subsidiebijdragen meer nodig zijn. De aandacht verschuift nu naar het professionaliseren van de nog jonge markt van laadinfrastructuur naar een gezonde efficiënte markt.

NKL Volwassenheidsmodel Publiek Laden van Elektrisch Vervoer

Binnen de Benchmark 2017 introduceert NKL het Volwassenheidsmodel Publiek Laden van Elektrisch Vervoer. Met behulp van het model kan de markt vanuit meerdere perspectieven worden beoordeeld. 9 verschillende dimensies zijn binnen de Benchmark gescoord. Het huidige niveau en het ambitieniveau voor 2020 zijn zo in kaart gebracht. Naast aandacht voor kostenreductie, is aandacht voor de eindgebruiker, de beschikbare kennis en processen van aanvraag tot beheer. Het model helpt het niveau van volwassenheid op zowel individueel als op

marktniveau bepalen. Overheden en marktpartijen kunnen op basis van het model vaststellen op welke dimensies zij de komende jaren moeten inzetten. Grote ambities zijn het professioneler vormgeven van aanvraag- en beheerprocessen en het centraal stellen van de klant. Er bestaat zorg om de noodzaak van aanwezige expertise in deze sterk groeiende sector ('human capital'). Een aandachtspunt is de impact van de aankomende groei op de techniek en de laadinfrastructuur.

In de figuur op de volgende pagina is het volwassenheidsmodel weergegeven. Marktpartijen, wetenschap en overheid kunnen daarnaast hun status en ambitie in een [eigen model](#) uittekenen en daarmee doelen stellen en afstemmen. Aanvullende informatie staat in het [schema met detailinformatie](#).

Betrokken partners NKL Benchmark 2017

Rijksoverheid, gemeenten, marktpartijen, kennisinstellingen, energieleveranciers, netbeheerders en provincies.

Informatie en contact

Verslag NKL Benchmark 2017: [Van kostenreductie naar een professionele markt](#)

Contact NKL: Robbie Blok, rblok@nkl nederland.nl T +31 6 81 93 08 50.

Tabel: Uitkomst update benchmark kosten & opbrengsten publieke laadpaal 2013 – 2020

Onderdeel	Detailering kosten	Benchmark 2013	Benchmark 2016	Benchmark 2017	Inschatting 2020 (2017)
Inkoopprijs paal (3x25A, 2 Sockets)	totaal	€ 2.000	€ 1.400	€ 1.330	€ 1.100
Locatiebepaling	totaal	€ 700	€ 550	€ 320	€ 220
Inrichting parkeervak (locatie & nemen verkeersbesluit)	totaal	€ 700	€ 450	€ 380	€ 350
Aansluitkosten netbeheerder	totaal	€ 655	€ 655	€ 690	€ 690
Plaatsingskosten aannemer	totaal	€ 600	€ 400	€ 390	€ 360

Onderdeel	Detailering kosten	Benchmark 2013	Benchmark 2016	Benchmark 2017	Inschatting 2020 (2017)
Periodieke kosten netaansluiting 3X25A	jaar	€ 210	€ 210	€ 210	€ 210
Communicatiekosten	jaar	€ 125	€ 75	€ 50	€ 30
Verzekeringspremie (schade)	jaar	€ 25	€ 25	€ 25	€ 10
Onderhoud/repatrie	jaar	€ 450	€ 275	€ 270	€ 230
Service bij gebruikersproblemen	jaar	€ 25	€ 25	€ 25	€ 25

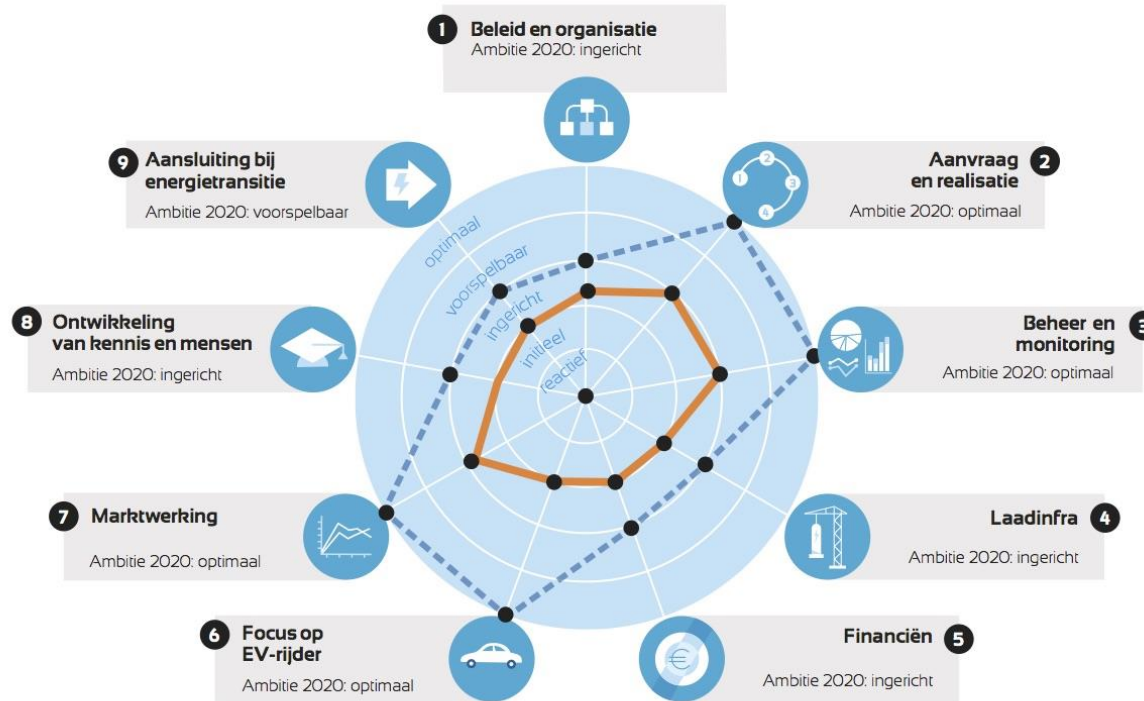
Onderdeel	Detailering kosten	Benchmark 2013	Benchmark 2016	Benchmark 2017	Inschatting 2020 (2017)
Vergoeding leverancier (inkoop)	kWh	€ 0,06	€ 0,06	€ 0,06	€ 0,03
Energiebelasting	kWh	€ 0,10	€ 0,10	€ 0,05	€ 0,05
Afschrijvingstermijn	jaar	5	7	9,2	10
Verkoop per kWh excl. Btw	kWh	€ 0,25	€ 0,28	€ 0,27	€ 0,23
Verkoop energie (kWh/dag)	dag	5	8,5	8,6	11,8

Volwassenheidsmodel Publiek Laden Elektrisch Vervoer

Naar een professionele markt



De markt voor publieke laadinfrastructuur komt in een volgende fase. De focus gaat van kostenreductie naar een professionele markt. Doel is een efficiënte, zelfstandige dienstgerichte markt met lagere prijzen. Samen met overheid, markt en wetenschap ontwikkelde NKL een volwassenheidsmodel.

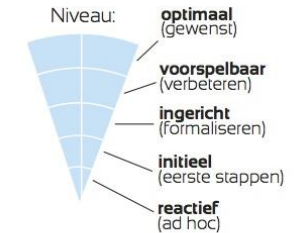


Klik hier om hem zelf in te vullen



Huidige status en ambitie

— Huidig
- - - 2020



- 1 Hoe is het beleid binnen gemeenten/ regio's/provincies georganiseerd? Hoe is integratie binnen andere processen?
- 2 Hoe is het proces van aanvraag en realisatie van de publieke laadpaal ingeregeld?
- 3 Hoe vindt beheer & monitoring op de publieke laadinfrastructuur binnen gemeenten/ regio's/ provincies plaats?
- 4 Op welke manier vindt de plaatsing van publieke laadpalen plaats binnen de optimalisatie van de laadinfrastructuur?
- 5 In welke mate is sprake van een competitieve markt die geen subsidiering voor plaatsing, exploitatie of innovatie nodig heeft?
- 6 Wordt er rekening gehouden met de EV-rijder?
- 7 In welke mate is sprake van een open en concurrerende markt?
- 8 Zijn voldoende kennis en mensen beschikbaar om aan de verwachte groeiambities te kunnen voldoen?
- 9 Gebeurt de uitrol van laadinfrastructuur in voldoende afstemming met de energietransitie?