NAL Nationale Agenda Laadinfrastructuur

NAL Logistiek

Werkplan 2025

Sluit aan

Inhoud

1. Inleiding . . . 3
1.1. Terugblik op 2024 . . . 3
1.2. Uitdagingen 2025 . . . 4
1.3. Hoofdpunten 2025 . . . 4

2. Rol en Organisatie . . . 5
2.1. Uitvoeringsagenda Logistieke Laadinfrastructuur . . . 5
2.2. Rol Werkgroep Logistiek . . . 5
2.3. Rol LoLa, Vliegende Brigade en Living Lab . . . 5
2.4. NAL-Stuurgroep en Programmateam . . . 6
2.5. Organisatie Werkgroep Logistiek . . . 6

3. Samenwerking . . . 8
3.1. Kennisontwikkeling en -deling . . . 8
3.2. Versterken van de samenwerking en afstemming . . . 8
3.3. Signaleren en agenderen . . . 10

4. Actieagenda . . . 11
4.1. Publiek Basisnetwerk . . . 12
4.2. Private Logistieke Laadinfrastructuur . . . 21

5. Communicatie . . . 29
5.1. Doelgroep . . . 29
5.2. Doelstellingen . . . 30
5.3. Strategie . . . 30

6. Financiering . . . 32

Bijlagen . . . 33
I Voortgang 2024 . . . 33
II Acties Werkgroep Logistiek . . . 35
III Longlist Publiek basisnetwerk . . . 36
IV Longlist Privaat . . . 36

1. Inleiding

De ambitie van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) is om ervoor te zorgen dat de laadinfrastructuur geen drempel vormt voor de uitrol van elektrisch vervoer. De NAL-Werkgroep Logistiek is opgezet met het doel belemmeringen rond laadinfrastructuur voor bestel- en vrachtvoertuigen tijdig te agenderen en weg te nemen. In de nieuwe NAL-samenwerkingsovereenkomst (eind 2023, hierna NAL-SOK) is er nadrukkelijker aandacht voor logistieke laadinfrastructuur. Het aantal elektrische voertuigen neemt dan ook toe en de Total Costs of Ownership (TCO) van elektrisch rijden is bijna even gunstig als fossiel, mede dankzij aanschafsubsidies voor voertuigen en laadinfrastructuur. Meer ondernemers en gemeenten hebben het belang van logistieke laadinfrastructuur op het netvlies en pakken de opgave op. Netcongestie is daarbij een grote uitdaging en dreigt de transitie naar emissieloos transport te vertragen. Het is onder andere van groot belang dat de laadbehoefte van de logistieke voertuigen goed wordt meegenomen in de PMIEK-processen en lokale en regionale Energievisies.

Daarnaast vragen ook andere nieuwe vraagstukken aandacht. Een greep uit de vraagstukken:

- Regio's: Voor welke opgave sta ik aan de lat? Hoe ver ga ik in mijn rol? Hoort grondaankoop en het aanvragen van een netaansluiting daar ook bij? Hoe wordt de financiering geregeld? Hoe neem ik mijn bestuur mee in de opgave? Hoe zorgen we dat de vermogensvraag landt in de investeringsplannen van de netbeheerders? Moet het mee in de NMIEK, of de PMIEK?
- Marktpartijen: Hoe krijg ik grip op de elektriciteitsprijs? Van welk laadvermogen kan ik uitgaan? Uit het LLHDL blijkt dat de maximumvermogens niet worden gehaald en het veel uitmaakt of er een tweede voertuig laadt. Hoe maak ik het laden onderweg planbaar zodat er een laadpaal beschikbaar is met het juiste vermogen en op het moment dat de chauffeur zijn verplichte pauze moet nemen?
- Algemeen: hoe zorgen we voor een optimale invulling van de opgave, rekening houdend met o.a. kosten, vermogen op het elektriciteitsnet, fysieke ruimte, beschikbare installateurs, de werkprocessen van de sector, verkeersveiligheid, het beperken van ongewenste verkeersaantrekkende werking, etc..? Hoe zorgen we voor voldoende laadinfrastructuur in de periode tot er op de verzorgingsplaatsen laadinfrastructuur wordt gerealiseerd?

Dit zijn vraagstukken waar de Werkgroep gezamenlijk met het Living Lab Heavy Duty Laadpleinen (LLHDL), Logistiek Laden (LoLa) en de Vliegende Brigade mee aan de slag gaan. Dat doen we onder de paraplu van de Uitvoeringsagenda Logistieke laadinfrastructuur die begin 2025 definitief wordt gemaakt. De Uitvoeringsagenda biedt het meerjarig kader en is de verdere uitwerking van de afspraken over Logistiek uit de NAL-SOK.

1.1. Terugblik op 2024

Sinds de start beweegt de NAL-Werkgroep Logistiek mee met de fase van de opgave en de behoefte die er bij partijen is. In 2020 vooral nog pionierend, door in beeld te brengen hoe de opgave in elkaar zit (Routekaart) en te starten met het opdoen en borgen van praktijkervaringen binnen het Living Lab Heavy Duty Laadpleinen (LLHDL). Vervolgens is de ambitie vertaald in een stevige onderzoeksagenda. Er kwam meer inzicht in de opgave, meer bewustwording bij partijen buiten de NAL en een groeiende behoefte aan tools om partijen te helpen zelf aan de slag te gaan. Voor 2024 is er een werkprogramma NAL Logistiek opgesteld met activiteiten die bijdragen aan noodzakelijke randvoorwaarden voor de realisatie van laadinfrastructuur in de praktijk. Bijlage I geeft een overzicht van de uitvoering van de geplande acties en onderzoeken. Van de 29 activiteiten zijn er 19 afgerond en 6 lopen door in 2025.

In totaal zijn 4 activiteiten niet uitgevoerd omdat taakgroepen aan andere onderzoeken meer prioriteit hebben gegeven of omdat er onvoldoende capaciteit was om de activiteiten goed te begeleiden.

In 2024 is er door de NAL-partners ook voortgang geboekt met de afspraken uit de NAL-SOK. Zo is er een definitie van een landelijk dekkend netwerk voor elektrische vrachtvoertuigen, is er gewerkt aan de Outlook Logistiek die begin 2025 wordt gepubliceerd, en ligt er een concept Uitvoeringsagenda Logistieke laadinfrastructuur die begin 2025 definitief wordt gemaakt.

Ten aanzien van de organisatie is de NAL-Werkgroep Logistiek in 2024 van 3 naar 2 Taakgroepen gegaan. De Taakgroep Laden op de Bouwplaats is in 2024 een zelfstandige NAL-werkgroep geworden.

1.2. Uitdagingen 2025

In 2025 zien we als belangrijkste uitdagingen voor de logistieke laadopgave:

- **Netcongestie**
  In grote delen van Nederland is er sprake van netcongestie en is het niet mogelijk om het benodigde vermogen te krijgen om logistieke voertuigen te laden. De logistieke sector is niet aangemerkt als prioritair door de ACM en ondernemers hebben niet tot nauwelijks inzicht in de wachtrijen voor aanvragen bij netbeheerders en de planning van netverzwaringen. Met name voor de zwaardere logistieke voertuigen is dit een groot risico voor de verdere verduurzaming.
- **Tijdige realisatie van een publiek toegankelijk dekkend, betrouwbaar en betaalbaar laadnetwerk**
  Netcongestie is ook hiervoor een belangrijke uitdaging. Andere uitdagingen zijn de financiering van laadlocaties, monitoring en het ontbreken van inzicht in de opgave. Hoeveel laadpunten zijn er waar en wanneer nodig en wat is de meest optimale invulling van de opgave als je kijkt naar de kosten, netcapaciteit en fysieke ruimte? Voor welke locaties hebben marktpartijen al plannen voor realisatie van laadinfrastructuur?
  Verzorgingsplaatsen langs de rijkswegen lijken goede locaties om logistieke voertuigen te laden maar het is de vraag of die voldoende ruimte bieden en of voertuigen daar langer mogen staan (en dus laden) dan 4 uur. Ook is laadinfrastructuur op verzorgingsplaatsen niet eerder beschikbaar dan 2028/2029. Waar kunnen de voertuigen in de tussentijd laden?
- **Tijdige en betaalbare realisatie private laadinfrastructuur**
  Het is voor ondernemers niet vanzelfsprekend dat zij de benodigde laadinfrastructuur op eigen terrein kunnen realiseren. Oorzaken zijn onbekendheid, netcongestie, hoge investeringskosten en/of fysieke ruimte. Daarnaast is het een uitdaging om de samenhang te bewaken tussen de verschillende initiatieven op bedrijventerreinen en is er behoefte aan meer inzicht in de realisatie van logistieke laadinfrastructuur op privaat terrein.

1.3. Hoofdpunten 2025

Hieronder de belangrijkste acties waar de Werkgroep Logistiek zich in 2025 voor inzet:

1. Informatie voor ondernemers over o.a. wachtrijen, planning van netverzwaringen, mitigerende maatregelen en alternatieve contractvormen.
2. Inzicht in de opgave door een laadstudie per NAL-regio voor heavy duty laden.
3. Het verbeteren van de data voor prognoses die de netbeheerders gebruiken voor hun investeringsplannen.
4. Financiering van publiek toegankelijke en private logistieke laadinfrastructuur.
5. De verbinding met andere beleidsterreinen versterken en zorgen dat de logistieke laadopgave goed wordt meegenomen in andere trajecten zoals Verzorgingsplaatsen van de Toekomst, Programma Verduurzamen bedrijventerreinen en Truckparkings.

2. Rol en Organisatie

2.1. Uitvoeringsagenda Logistieke Laadinfrastructuur

De Uitvoeringsagenda Logistieke Laadinfrastructuur is het meerjarenprogramma voor de NAL-opgave Logistiek. Het beschrijft de belangrijkste opgaven om de NAL-doelen voor logistiek te bereiken en wie er op welke manier mee aan de slag gaan. Zowel de publieke als private opgave zijn verder uitgewerkt in actielijnen, acties en de betrokken partijen. In een actiematrix wordt per actie zichtbaar gemaakt wie de actiehouder is en welke partijen minimaal worden betrokken. Partijen in de actiematrix zijn: Rijk (RVO), NAL-regio's, NAL-Programmateam, NAL-Werkgroep Logistiek, Vliegende Brigade, Netbeheerders en Ondernemers.

De uitvoeringsagenda helpt om te zorgen dat wat de verschillende partijen doen goed op elkaar en op de opgave aansluiten.
De Werkgroep Logistiek is actiehouder voor de volgende acties uit de Uitvoeringsagenda Logistieke Laadinfrastructuur :

- Monitoren van de Uitvoeringsagenda Logistieke Laadinfrastructuur;
- Zorgen voor een actueel locatieplan;
- Monitoren en borgen ontwikkeling laadnetwerk;
- Aanbieden informatie over private logistieke laadinfrastructuur;
- Ophalen kennisvragen bij ondernemers;
- Kennisontwikkeling netinpassing;
- Informeren ondernemers over fysieke inpassing laadinfrastructuur;
- Ontwikkelen handreiking ruimtegebruik laadinfrastructuur op bedrijventerreinen.

2.2. Rol Werkgroep Logistiek

Het monitoren van de uitvoering van de Uitvoeringsagenda Logistieke Laadinfrastructuur vraagt een regierol van de Werkgroep om te borgen dat de verschillende partijen die werken aan de logistieke laadopgave elkaar versterken en we met elkaar de goede dingen blijven doen.

In de Uitvoeringsagenda is de rol van de NAL-Werkgroep Logistiek als volgt beschreven[1]:

- Zorgen dat de ontwikkeling van logistieke laadinfrastructuur in lijn loopt met de uitwerking in de uitvoeringsagenda en de behoefte van de sector;
- Voeren van regie op de ontwikkeling van logistieke laadinfrastructuur, en waar nodig acteren op eventuele knelpunten die ontstaan;
- Initiëren en begeleiden van realisatiegerichte onderzoeken die bijdragen aan de realisatie van publieke en private logistieke laadinfrastructuur;
- Zorgen voor actieve afstemming met het Rijk (voor nationaal beleid), regio's, netbeheerders en stakeholders zoals logistieke organisaties en brancheverenigingen die actief zijn in de logistieke sector.

2.3. Rol LoLa, Vliegende Brigade en Living Lab

De logistieke laadopgave is groot en complex. Het is daarom goed dat er naast de Werkgroep Logistiek ook een aantal andere partijen zijn die specifiek gericht zijn op de logistieke laadopgave. De Vliegende Brigade richt zich voor logistiek op laadinfrastructuur op privaat terrein, LoLa doet dat voor de publieke laadopgave en het LLHDL richt zich op het gebruik van de logistieke laadpleinen in de praktijk en wat daarin wel en nog niet goed gaat.

Aan de hand van de acties uit de Uitvoeringsagenda maken we afspraken om te zorgen dat de aanpak van de verschillende partijen elkaar optimaal versterken en dat de Werkgroep in staat is om de uitvoering van de Uitvoeringsagenda goed te monitoren.

[1] *Op basis van de concept Uitvoeringsagenda Logistieke Laadinfrastructuur, versie december 2024, en onder voorbehoud van eventuele wijzigingen in de definitieve versie.*

Aandachtspunt is de herziening van de opdracht van LoLa. LoLa in haar huidige opzet stopt en in het eerste kwartaal verkent LoLa of ze met onder andere de NAL-regio's, ElaadNL en IenW tot een nieuwe concrete opdracht kan komen, inclusief afspraken over de financiering. De Werkgroep benadrukt het belang van voortzetting van LoLa om te komen tot een publiek toegankelijk basisnetwerk. De voorzitter van de Werkgroep Logistiek helpt LoLa in het proces om te komen tot afspraken over voldoende capaciteit om partijen te ondersteunen bij de uitvoering van de publieke laadopgave.

2.4. NAL-Stuurgroep en Programmateam

De NAL-Stuurgroep is opdrachtgever van de Werkgroep, met het NAL-Programmateam als gedelegeerd opdrachtgever. Met zowel de voorzitter van de NAL-Stuurgroep als de coördinator van het NAL-Programmateam heeft de Werkgroep voorzitter maandelijks overleg.

De Werkgroep voorzitter zet zich in om de NAL-voorzitter goed in stelling te brengen om de standpunten van de Werkgroep te agenderen op de juiste tafels. Hiervoor zoeken we ook de afstemming met het ministerie van IenW, om gezamenlijk de juiste timing, boodschap en tafels te bepalen. De Werkgroep voorzitter, NAL-voorzitter en de vertegenwoordigers van IenW in de NAL Stuurgroep hebben hiervoor elk kwartaal een overleg en indien nodig zoeken zij elkaar tussentijds op.

Met de coördinator van het NAL-Programmateam wordt gekeken hoe de verbinding tussen de ontwikkellijn en implementatielijn verder te versterken. De voorzitter van de Werkgroep Logistiek denkt o.a. actief mee in de actielijn van het Programmateam 'Verbeteren samenwerking tussen implementatie- en uitvoeringslijn: inrichting werkgroepen'. Doel is om met deze actielijn onder andere te komen tot heldere afspraken ten aanzien van het opdrachtgeverschap aan de Werkgroep.

2.5. Organisatie Werkgroep Logistiek

Voor de ontwikkeling van het laadnetwerk, het voeren van regie, benoemen van knelpunten en verzorgen van goede afstemming, bestaat de Werkgroep uit twee taakgroepen en een kernteam.

- **Het Kernteam Logistiek (KTL)**
  Vaste deelnemers van het KTL zijn de voorzitter van de NAL-Werkgroep, de onderzoeksmanager, de secretarissen van de Taakgroepen, de programmamanager Bouw en Logistiek van RVO, vertegenwoordigers van IenW voor publieke en private logistieke laadinfrastructuur, en de vertegenwoordiger vanuit RWS voor o.a. LLHDL. Frequentie: elke week, 1 uur.
  In het KTL wordt de voortgang besproken van de onderzoeken en informatie gedeeld over relevante bijeenkomsten, projecten, actualiteiten, ingediende moties, etc.. In het eerste kwartaal 2025 kijken we of er aanpassingen nodig zijn in de frequentie en/of samenstelling van het overleg.
- **Taakgroep Publiek Basisnetwerk**
  Voorzitter vanuit NAL-regio Zuid, secretaris vanuit RVO. Frequentie: elke 4 weken 1,5 uur.
  Deelnemers zijn de Werkgroep voorzitter, onderzoeksmanager en vertegenwoordigers van alle NAL-regio's, TLN, RAI Vereniging, NVDE, VEMOBIN, IenW, RWS, ElaadNL, LoLa en de Vliegende Brigade.
  De Taakgroep Publiek Basisnetwerk richt zich op het faciliteren van de realisatie van publiek toegankelijke (snel)laadlocaties voor logistieke voertuigen. De focus ligt op N2- en N3-voertuigen. Bestelbussen, N1-voertuigen, kunnen in de meeste gevallen gebruik maken van de publieke laadinfrastructuur voor personenvervoer. Voor deze groep zoeken we de samenwerking met de NAL-Werkgroepen Bouw en Personenvervoer (voorheen Versnellen Proces) om te zorgen dat ondernemers de juiste informatie weten te vinden, bijvoorbeeld hoe zij een publieke laadpaal aan kunnen vragen bij de gemeente. Hier is ook een link met de actie Bulkaanvragen, zie paragraaf 4.1.

- **Taakgroep Private Logistieke Laadinfrastructuur**
  Voorzitter vanuit TLN, secretaris vanuit RVO. Frequentie: elke 4 weken 1,5 uur.
  Deelnemers zijn de Werkgroep voorzitter, onderzoeksmanager en vertegenwoordigers van NAL-regio's Noordwest, Oost, Zuid, Zuidwest en de G4, Evofenedex, TLN, DOET, RAI Vereniging, NVDE, IenW, RWS, ElaadNL en de Vliegende Brigade.
  Passende laadinfrastructuur op bedrijventerreinen is cruciaal voor ondernemers om de overstap naar nul-emissievoertuigen te maken. Realisatie van laadinfrastructuur is vooral een verantwoordelijkheid voor ondernemers, maar NAL-regio's en gemeenten kunnen bedrijven faciliteren. De taakgroep Privaat richt zich op de randvoorwaarden om te laden op depot op bedrijventerreinen.

Niet alle partijen nemen deel aan beide Taakgroepen. De komende tijd kijken we hoe we de informatie- uitwisseling binnen de werkgroep kunnen verbeteren.

3. Samenwerking

Samenwerking staat centraal binnen de NAL en de Werkgroep Logistiek. We hebben elkaar nodig om de opgave te realiseren. De Werkgroep richt zich daarom op:

- Kennisdeling en -ontwikkeling;
- Versterken van de onderlinge samenwerking en afstemming;
- Signaleren en agenderen.

3.1. Kennisontwikkeling en -deling

Kennisontwikkeling en - deling zijn belangrijke taken van de Werkgroep. Partijen organiseren zich steeds beter en zijn aan de slag met de opgave. Het is belangrijk om de lessen en goede voorbeelden uit de praktijk te vertalen naar kennisproducten waar anderen hun voordeel mee kunnen doen. Ook vraagt het actueel houden van bestaande kennisproducten aandacht, evenals ervoor zorgen dat de doelgroep de informatie weet te vinden. De energievraag maakt bovendien dat een integrale benadering en een meer strategische kijk vanuit overheden belangrijker wordt,

Nu de uitvoering steeds centraler komt te staan dekt de term onderzoeksagenda niet meer helemaal de lading. In dit werkplan spreken we daarom van een Actieagenda. Met de Actieagenda geven we invulling aan de belangrijkste vraagstukken die er spelen. Vertegenwoordigers vanuit onder andere de marktpartijen, overheden, netbeheerders en kennisinstellingen hebben onderwerpen aangedragen (zie hoofdstuk 4) en gezamenlijk geprioriteerd. Met budget van het ministerie van IenW voor de uitvoering van de Actieagenda[2] heeft de Werkgroep de benodigde slagkracht om echt stappen voorwaarts te zetten.

Voorafgaand aan verstrekking van de opdracht wordt de opdrachtomschrijving gedeeld met de leden van de Taakgroep waar de opdracht betrekking op heeft. Op deze manier borgen we dat wat we doen goed aansluit op de behoefte die er is. Ook kijken we vooraf met de Taakgroep naar de communicatieaanpak, zoals of de vorm goed aansluit bij de doelgroep en welke kanalen we willen inzetten om te zorgen dat de doelgroep het eindproduct goed weet te vinden.

Ook na het definitief maken van dit werkplan en de Actieagenda blijven we actief ophalen wat de behoefte is van partijen binnen en buiten de Werkgroep, zodat wat we doen goed aansluit bij wat er nodig is. Dat doen we door:

- Het netwerk binnen de Werkgroep te benutten.
- Samen te werken met programma's gerelateerd aan zero-emissiezones (zoals UAS, SPES), de logistieke sector (zoals Connekt, Dinalog), mobiliteit breed (zoals CROW, GNMI), bedrijventerreinen (zoals PVB), Clean Energy Hubs en energietransitie (zoals TKI Urban energy).
- Aansluiting te zoeken bij partijen op de thema's logistiek, netbeheer en energietransitie en bedrijventerreinen (bijvoorbeeld Dilas, SKBN, park management organisatie).
- Direct in gesprek te gaan met ondernemers.

Voor het delen van de ontwikkelde kennis van de (leden van de) Werkgroep is er een communicatiestrategie opgesteld die in het eerste kwartaal van 2025 wordt vertaald naar en concrete communicatieaanpak. Zie voor de hoofdlijnen van de communicatiestrategie hoofdstuk 5 van dit werkplan.

[2] *Onder voorbehoud, de aanvraag voor budget is ingediend.*

3.2. Versterken van de samenwerking en afstemming

Samenwerking en afstemming gebeurt binnen de Werkgroep, binnen de NAL en buiten de NAL.

Binnen de Werkgroep

De NAL-Werkgroep is een volwassen en goed werkend netwerk met vertegenwoordigers vanuit de markt, netbeheerders en overheden. Er is veel kennis, kunde en betrokkenheid. We willen zorgen dat de kennis goed wordt gedeeld, zodat leden goed op de hoogte zijn van wat er breed in de Werkgroep gebeurt. Ook willen we kijken hoe we de kennis en kunde van de leden nog beter kunnen benutten. Bijvoorbeeld door hen vaker actief te vragen om input bij de achterban op te halen, of door leden een rol te geven in de begeleiding van acties vanuit de Werkgroep.

De sector is in de Werkgroep vertegenwoordigd door brancheorganisaties. Ervaringen binnen het LLHDL leren dat het ook heel waardevol is om ondernemers zelf te spreken. Vanuit de Werkgroep willen we daarom de directe samenwerking met marktpartijen verstevigen, bijvoorbeeld door stakeholdersessies en/of individuele gesprekken te organiseren. Aandachtspunt is om partijen niet te overvragen. We stemmen af met de brancheorganisaties en LLHDL hoe we dit goed vorm kunnen geven.

Binnen de NAL

Binnen de NAL gebeurt er veel op het thema Logistiek. NAL-regio's organiseren zich steeds beter op het thema, met meer kennis en capaciteit om gemeenten en ondernemers te ondersteunen bij de opgave voor zowel publieke als private logistieke laadinfrastructuur. Het Rijk levert een belangrijke bijdrage om de financierbaarheid van laadinfrastructuur te verbeteren met de subsidieregelingen SPULA en SPRILA. De netbeheerders nemen met ElaadNL actief deel aan de Werkgroep en ook aan LoLa en het LLHDL. Ook stellen zij, in samenwerking met de NAL-partners, de NAL-prognoses op voor o.a. logistieke voertuigen.

Er zijn ook raakvlakken met andere NAL-Werkgroepen, zoals met de Werkgroep Bouw, Personenvervoer, Veiligheid, Open Data en Protocollen, en Monitoring.
We gaan met de voorzitters van de Werkgroepen in gesprek om de raakvlakken te bespreken en afspraken te maken over de rol- en taakverdeling tussen de Werkgroepen. Met de Werkgroepen Bouw en Personenvervoer werken we onder andere de opgave voor bestelbussen verder uit, met Bouw de mogelijkheden voor gecombineerde laadpleinen voor logistiek en bouw, en met Monitoring stemmen we af wie wat hierin doet. Doel is te voorkomen dat er dingen dubbel of juist helemaal niet worden opgepakt.

Andere belangrijke NAL-gerelateerde onderdelen voor logistiek zijn de Vliegende Brigade, LoLa en het Living Lab Heavy Duty Laadpleinen (LLHDL)[3], zoals in hoofdstuk 2 toegelicht. De komende tijd willen we, ook in het kader van de Uitvoeringsagenda Logistieke Laadinfrastructuur, de rol- en taakverdeling aanscherpen zodat we goed van elkaar weten wie waarvoor aan de lat staat, wat we van elkaar mogen verwachten en hoe we ons tot elkaar verhouden.

Netcongestie is een grote uitdaging voor de realisatie van logistieke laadinfrastructuur. We zoeken daarom de verbinding met het NAL-Coördinatieteam Netcongestie. Zij hebben de taak om de verschillende gremia inzichtelijk te maken waar aan netcongestie wordt gewerkt en richting te geven wat voor de NAL belangrijke gremia zijn om ons belang in te brengen.

Ook met het NAL-Programmateam, de NAL-Stuurgroep en de NAL-voorzitter zoeken we de verbinding. Onder andere om informatie te halen en te brengen, knelpunten te agenderen en als meedenkkracht over hoe we aandacht kunnen vragen voor de logistieke laadopgave buiten de NAL. We zorgen dat de lijntjes kort zijn en dat we elkaar goed en tijdig weten te vinden.

[3] *Formeel vallen niet alle onderdelen onder de NAL. Wel is het vertrekpunt bij allemaal de laadinfrastructuur, daarom is er gekozen om ze onder het kopje 'Binnen de NAL' te plaatsen.*

Buiten de NAL

Beleidsopgaven buiten de NAL zijn ook van invloed op de logistieke laadopgave. Dat geldt bijvoorbeeld voor het energiesysteem en netcongestie, waar het ministerie van KGG voor aan de lat staat. Het is belangrijk om goed aan te haken op deze beleidsopgaven. Op landelijk niveau doen we dat onder andere via het NAL-Coördinatieteam Netcongestie. Regionaal stimuleren we NAL-regio's om op provinciaal niveau de verbinding te zoeken met o.a. de PMIEK en Regionale Energievisies.

Een ander voorbeeld van beleid met directe invloed op de logistieke laadopgave is het project Verzorgingsplaats van de Toekomst. Keuzes binnen dit project bepalen of en zo ja welk deel van de laadopgave elders in de regio moet worden ingevuld. Bij andere opgaven zien we juist mogelijkheden om ons bereik te vergroten, bijvoorbeeld als laadinfrastructuur wordt meegenomen in de bredere aanpakken van Energiehubs en Verduurzamen bedrijventerreinen. In beide gevallen is het belangrijk om de NAL-belangen goed onder de aandacht te brengen. Dat is niet altijd even makkelijk, door eigen aanpakken, tijdlijnen etc.. Als Werkgroep brengen we in beeld welke beleidsopgaven volgens ons het meest van invloed zijn op onze opgave en maken we inzichtelijk of en zo ja welke extra inzet nodig is. Vanuit de Uitvoeringsagenda staat IenW aan de lat om de praktische samenwerking met andere Rijksinitiatieven te intensiveren. Daarnaast benutten we het kwartaaloverleg tussen de vertegenwoordigers van IenW in de NAL-Stuurgroep, de NAL-voorzitter en de voorzitter van de NAL-Werkgroep Logistiek om afspraken te maken en/of afstemming te zoeken over de te ondernemen acties.

3.3. Signaleren en agenderen

We willen de kennis en kunde binnen de Werkgroep zo goed mogelijk benutten en nog beter inzetten. Bijvoorbeeld door actief een (feitelijk) tegengeluid te geven in een publiek debat, als er sprake is van misinformatie over laadinfrastructuur. Maar ook door aandacht te vragen voor aspecten die van belang zijn voor de opgave maar niet de aandacht krijgen die ze volgens ons verdienen.

Er is behoefte aan een sterker verhaal waar we mee naar buiten kunnen treden, dat recht doet aan de urgentie en complexiteit van de opgave. We gaan hier komend jaar ervaring in opdoen, rekening houdend met de gevoeligheden en verschillende belangen van de Werkgroep-leden.

Vanuit het LLHDL is er behoefte om een 5-puntenplan op te stellen met de belangrijkste aandachtspunten waar de sector tegenaan loopt op het gebied van de logistieke laadopgave. De Werkgroep denkt hierin mee als start om invulling te geven aan een meer agenderende rol van de Werkgroep. Vanuit de Werkgroep betrekken we de Taakgroepen bij het opstellen van het 5-puntenplan.

4. Actieagenda

De Actieagenda 2025 is samengesteld en geprioriteerd door de leden van de NAL-Werkgroep Logistiek. De acties zijn onderverdeeld volgens de twee Taakgroepen, Publiek basisnetwerk en Private logistieke laadinfrastructuur. De volgende acties (shortlist) zijn als hoogste gescoord door de leden van de Werkgroep en daar gaan we als eerste mee aan de slag. Sommige acties uit de longlist worden door leden van de Werkgroep opgepakt. Deze zijn ook toegevoegd aan onderstaande shortlist.

PUBLIEK	1	Inzicht in de opgave: Laadstudie per NAL-regio Heavy Duty laden
	2	(Voor) Financiering organiseren voor publiek toegankelijke laadinfrastructuur
	3	VESDI Data-onderzoek CBS voor Outlooks
	4	Verlengd Private Aansluitingen (VPA) op bedrijventerreinen
	5	Prijstransparantie & Servicebenchmark
	6	Vergunningverlening Heavy duty laden
	7	Laadkaart (incl. reserveringssysteem)
	8	Bulkaanvragen: Ontwikkeling van een platform
	9	Inspelen op actualiteiten
PRIVAAT	1	Ondernemersinformatie netcapaciteit
	2	Best Practices netcapaciteit
	3	Ontwikkelen handreiking over ruimtegebruik laadinfrastructuur op bedrijventerreinen
	4	Laden bij andere sectoren
	5	Betrouwbaarheid laadpalen
	6	Opschaling van training voor ondernemers
	7	Nieuwe bedrijventerreinen en uitbreidingen
	8	Inspelen op actualiteiten

Een nadere beschrijving van de acties staat in paragrafen 4.1 (publiek) en 4.2 (privaat). In Bijlage II en III staat de longlist voor Publiek en Privaat. Dit is een dynamische lijst waar nieuwe onderwerpen bij kunnen komen. Voor onderwerpen van de longlist die de Actieagenda niet hebben gehaald kijken we samen met onze partners binnen de Werkgroep of er andere mogelijkheden zijn om hier invulling aan te geven.

Voor alle acties geldt dat de leden van de Werkgroep betrokken worden bij de verdere uitwerking van de acties zodat het eindproduct goed aansluit bij de beoogde doelgroep, zowel qua inhoud als de vorm (rapport, filmpje etc..). Afhankelijk van de actie gebeurt dit binnen de Taakgroep Publiek of Privaat. In sommige gevallen zorgen leden van de werkgroep voor financiering en hebben zij een rol in de begeleiding van de opdracht.

4.1. Publiek Basisnetwerk

Hieronder de acties waar de taakgroep Publiek Basisnetwerk de komende tijd mee aan de slag gaat.

Laadstudie per NAL-regio voor Heavy Duty Laden

Om beter inzicht te krijgen in de benodigde laadinfrastructuur voor een publiek toegankelijk basisnetwerk voor zware voertuigen heeft de NAL-Werkgroep Logistiek in 2024 een aantal onderzoeken uitgevoerd. Zoals naar de verwachte laadvraag van vrachtwagens (Corridorladen studie[4]) en naar de locaties waar vrachtwagens momenteel stilstaan (Fraunhofer studie). NAL-regio Oost heeft op basis van deze studies een analyse gedaan om meer inzicht te krijgen in het deel van de laadbehoefte dat kan worden ingevuld op verzorgingsplaatsen (VZP's) en truckparkings en waar er aanvullende locaties gezocht moeten worden. De analyse laat zien dat er afhankelijkheden en verschillende scenario's mogelijk zijn, en nodigt uit om te kijken naar wat vanuit maatschappelijk en economisch perspectief een goede invulling is.

[4] *Een corridor is een wegvak tussen twee wegknooppunten in.*

De analyse die NAL-regio Oost heeft uitgevoerd wordt met deze actie verbreed naar alle NAL-regio's. Onderdeel van de aanpak is een workshop met de NAL-regio's waarin NAL-regio Oost helpt bij het gebruik en de duiding van de data. Ook LoLa haakt bij dit proces aan om regio's na de workshop verder te kunnen ondersteunen.

De data-analyse is een eerste stap om per NAL-regio de opgave voor een publiek toegankelijk basisnetwerk voor zware voertuigen inzichtelijk te maken en te bepalen welk scenario het meest wenselijk is. Dat doen we met de NAL-regio's en we betrekken ook de sector-vertegenwoordigers in de Werkgroep. Streven is dat elke NAL-regio medio 2025 meer inzicht heeft in de gewenste invulling van de opgave en dat deze informatie kan worden ingebracht in het proces van de Verzorgingsplaatsen van de Toekomst, die medio 2025 hun Routekaart ter consultatie voorleggen. De Werkgroep zorgt voor de coördinatie tussen de regionale uitwerking, de landelijke aanpak VZP's en de belangen vanuit de sector.

Uitwerking per stap	Planning	Partners
1. *Inzicht bestaande P-locaties*	12/24 – 01/25	Panteia
2. *Toekomstige behoefte; analyse bestaande studies*	12/24 – 01/25	Panteia
3. *Data-koppelingen*	12/24 – 01/25	Panteia
4. *Zoekgebieden*	01/25 – 02/25	NAL-regio's, Panteia
5. *Interactief Dashboard*	02/25	Panteia
Wanneer is de aanpak succesvol of afgerond?	Oplevering van het interactieve dashboard waarbij vraag en aanbod in verschillende scenario's inzichtelijk is. Waarbij de realisatie opgave wordt toegedeeld aan rijk en regio.	
Opdrachtbegeleiding	Werkgroep Logistiek, NAL-regio Oost	
Financiering	NAL-regio Zuidwest	
Actielijn	(volgt n.a.v. eindversie Uitvoeringsagenda)	
Aanspreekpunt	Marco Vellema (NAL-regio Oost)	

(Voor) Financiering organiseren voor publiek toegankelijke laadinfrastructuur

Om te kunnen garanderen dat er straks voldoende laadinfrastructuur is moet er nu budget beschikbaar komen voor aankoop/behoud van gronden en budget voor de benodigde netaansluiting (technische aansluiting en/of transportvermogen). Zowel grondaankoop als technische netaansluiting moeten nu betaald worden, maar zijn ook waardevast en hebben dus een laag risicoprofiel. De actie is een verkenning naar de mogelijkheden van voorfinanciering (incl. vertaling naar exploitatie, juridische aspecten). Uit de verkenning volgt een advies factsheet over de wijze hoe deze financiering kan worden gerealiseerd en welke wegen daarvoor bewandeld moeten worden op nationaal en regionaal niveau.

Uitwerking per stap	Planning	Partners
1. *Opstellen onderzoek uitvraag en vaststellen door taakgroep publiek*	01/25-02/25	
2. *Uitzetten en gunnen opdracht*	02/25	Marktpartij (n.t.b..)
3. *Uitvoeren verkenning van voorfinanciering*	03/25 - 06/25	Werkgroep logistiek, ElaadNL, financiële instellingen, RVO, CPO's e.a..
4. *Opstellen advies en geleerde lessen*	06/25	Marktpartij (n.t.b.)
5. *Verspreiden opgedane kennis*	07/25	NKL, vastgoedontwikkelaars,
Wanneer is de aanpak succesvol of afgerond?	Als inzicht gekregen is over de wijze hoe financiering (wel/niet) kan worden gerealiseerd en welke wegen daarvoor bewandeld moeten worden op nationaal en regionaal niveau.	
Opdrachtbegeleiding	Werkgroep Logistiek	
Financiering	Werkgroep Logistiek	
Actielijn	(volgt n.a.v. eindversie Uitvoeringsagenda)	
Aanspreekpunt	Frank ten Wolde (onderzoeksmanager werkgroep logistiek)	

VESDI Data-onderzoek CBS voor Outlooks

In 2024 zijn onder regie van de Werkgroep als onderdeel van de Landelijke Aanpak Netcongestie (LAN) de CBS-databases CAR en VESDI met elkaar gekoppeld. Door het toepassen van deze koppeling is het mogelijk geworden om voertuigdata te koppelen aan energiedata. In 2024 is door deze koppeling onderzoek gedaan naar aanvullingen in data-wensen ten behoeve van (onder andere) de aankomende Outlooks voor bedrijventerreinen, zoals bijvoorbeeld betere standplaatsdata van bestelbussen. Aanvullende analyses van CBS leveren een bijdrage aan betere prognoses, die vervolgens worden gebruikt in de plannen van NAL-regio's en de investeringsplannen van de netbeheerders. Onder regie van de Werkgroep moet de kennis en het gebruik van deze database breder beschikbaar worden en brengen we de databehoefte van de NAL-regio's, netbeheerders en sectoren in kaart. Daarmee wordt actief opvolging gegeven van de koppeling van de databases die in 2024 zijn gerealiseerd.

Uitwerking per stap	Planning	Partners
1. *Behoefte extra datakoppelingen vaststellen*	01/25-02/25	IenW, Connekt (Steden&Ruimte), CBS, NKL, NAL-regio's
2. *Uitzetten en gunnen opdracht vertalen database koppelingen CBS*	02/25	Werkgroep Logistiek, NKL
3. *Uitvoeren data koppelingen maken van vastgestelde onderwerpen (punt 1) + o.b.v. behoefte gemeenten en NAL-regio's maatwerk leveren*	02/25 - 12/25	Marktpartij, NKL
Wanneer is de aanpak succesvol of afgerond?	De onder punt 1 vastgestelde datakoppelingen gerealiseerd zijn en veel voorkomende datakoppelingen en vragen van NAL-regio's en gemeenten zelfstandig door NAL-regio's en gemeenten gemaakt kunnen worden in portal CBS	
Opdrachtbegeleiding	Werkgroep Logistiek samen met NKL	
Financiering	Werkgroep Logistiek, Connekt Steden&Ruimte	
Actielijn	(volgt n.a.v. eindversie Uitvoeringsagenda)	
Aanspreekpunt	Robert van den Hoed (NKL)	

Verlengd Private Aansluitingen (VPA) bedrijventerreinen

In het laatste kwartaal van 2024 is door de Werkgroep een workshop georganiseerd over de toepassing van VPA op bedrijventerreinen. Uit de workshop en aansluitende gesprekken met NAL-regio's is naar voren gekomen dat het wenselijk is om een advies op te stellen over de toepassing van VPA op bedrijventerreinen. Het advies moet ingaan op de maatschappelijke bijdrage (netcongestie, efficiënt gebruikmaken van openbare ruimte, etc..). Onderdeel van dit advies is het in kaart brengen van de groep die geen alternatief heeft voor een VPA en de (on) mogelijkheden van het commercieel uitbaten van een VPA (in lijn met 'laden bij de buren').

Uitwerking per stap	Planning	Partners
1. *Opstellen memo meer/ minder toegevoegde waarde VPA inclusief juridische kaders*	01/25	RHDHV
2. *Afstemmen met afvaardiging NAL-regio's*	02/25	RHDHV, NAL-regio's, gemeenten
3. *Opstellen eindrapport*	02/25	RHDHV
4. *Verspreiden opgedane kennis*	03/25	NKL, NAL-regio's
Wanneer is de aanpak succesvol of afgerond?	Een gedragen advies over de toegevoegde waarde van het wel/niet toestaan van VPA op bedrijventerreinen	
Opdrachtbegeleiding	Werkgroep Logistiek	
Financiering	Werkgroep Logistiek (2024)	
Actielijn	(volgt n.a.v. eindversie Uitvoeringsagenda)	
Aanspreekpunt	Frank ten Wolde (onderzoeksmanager werkgroep logistiek)	

Prijstransparantie & Servicebenchmark

Bij publieke laadpalen zijn er grote verschillen in de prijsniveaus (afhankelijk van CPO & MSP-combinatie) en in service levels (o.a. uptime, informatievoorziening, hulplijn, etc..). Voor publieke laadpalen voor personenvoertuigen wordt jaarlijks een benchmark uitgevoerd. Voor publieke laadpalen voor elektrische trucks is dit er nog niet. Gegeven de groei van het aantal heavy duty laadpleinen wordt een eerste benchmark opgezet als nulmeting van het serviceniveau van bestaande laadpalen voor de logistieke sector.

Uitwerking per stap	Planning	Partners
1. *Opstellen en afstemmen opdrachtomschrijving*	01/25 – 02/25	NKL, NAL-regio's, werkgroep logistiek, RWS
2. *Opstellen en uitwerken benchmark*	03/25-06/25	NKL, RWS
3. *Uitkomsten en verbeteringen toetsen in LLHDL*	06/25-12/25	NKL, RWS, partners LLHDL
4. *Verspreiden opgedane kennis via sessie LLHDL, NAL-regio bijeenkomsten etc..*	12/25	NKL, RWS, NAL-regio's
Wanneer is de aanpak succesvol of afgerond?	Inzicht in de prijsopbouw van de laadprijs en welke servicelevels voor de logistieke sector noodzakelijk zijn. Afspraken welke (markt) partij (CPO, OEM, logistiek ondernemer) daar verantwoordelijkheid voor draagt.	
Opdrachtbegeleiding	NKL, RWS (LLHDL)	
Financiering	NKL	
Actielijn	(volgt n.a.v. eindversie Uitvoeringsagenda)	
Aanspreekpunt	volgt	

Vergunningverlening heavy duty laden

Binnen de sector (CPO's, tankstationhouders) zijn er vragen over vergunningsvereisten bij realisatie van publieke/semipublieke/private laadpleinen wel of niet met batterijsystemen. Ook voor beleidsmakers is dit vaak een nieuw beleidsterrein. Er is behoefte aan een concreet overzicht van vergunningsvereisten t.a.v. de realisatie, veiligheid als verkeersaantrekkelijke werking. Doel is het opstellen van een factsheet met belangrijkste vergunningsvereisten bruikbaar voor zowel sector als beleidsmakers.

Uitwerking per stap	Planning	Partners
1. *Definiëren van vraag uit de sector. Vergunningsvereisten zijn veelal duidelijk. Onduidelijkheid komt voort doordat deze per gemeente verschillen.*	01/25 – 03/25	Werkgroep logistiek, VEMOBIN, DOET, VNG, NKL
2. *Organiseren workshop met verschillende stakeholders om vraag aan te scherpen en te achterhalen waarom sommige vereisten wel/niet worden opgenomen*	03/25	Werkgroep logistiek, VEMOBIN, DOET, VNG, NKL, NAL-regio's
3. *Definiëren wat er nodig is (factsheet?) en vraag op de markt zetten.*	03/25 – 04/25	NAL-werkgroep logistiek
4. *Uitwerken belangrijkste vergunningsvereisten en uitkomsten verspreiden via passende manier voor sector en beleidsmedewerkers*	04/25 – 10/25	Werkgroep logistiek, Marktpartij, NAL-regio's
Wanneer is de aanpak succesvol of afgerond?	Als een eenduidige set van vergunningsvoorwaarden wordt opgeleverd waar ook naar wordt gehandeld door zowel sector als vergunningverleners	
Opdrachtbegeleiding	Werkgroep logistiek	
Financiering	Werkgroep logistiek	
Actielijn	(volgt n.a.v. eindversie Uitvoeringsagenda)	
Aanspreekpunt	Frank ten Wolde (onderzoeksmanager werkgroep logistiek)	

Laadkaart (inclusief reserveringssysteem)

Er bestaat geen centrale tool waar laadlocaties toegankelijk voor N3 (en grotere N2)-trucks zichtbaar zijn. Een dataset bestaande uit laadlocaties, reserveerbaarheid (interoperabiliteit voor reserveringssystemen), betrouwbaarheid van laadpalen (vermogen dat wordt gegeven) en toegangstijden bij semi-publieke laadlocaties ontbreekt. Een dergelijke dataset moet publiek toegankelijk zijn en in beheer bij een onafhankelijke partij binnen de overheid (bv via NDW, CBS).

Uitwerking per stap	Planning	Partners
1. *Verkennen en inventariseren van al bestaande locatietools en reserveringssystemen en behoefte vanuit de sector bepalen waaruit dergelijke tool moet bestaan*	01/25 – 03/25	Werkgroep logistiek, DOET, RVO, RWS LLHDL
2. *Bepalen van de specs en bij welke instantie de locatietool ondergebracht kan worden*	03/25 – 06/25	Werkgroep logistiek, DOET, RVO, RWS LLHDL
3. *Ondersteunen bij de ontwikkeling van de tool*	06/25 – 12/25	
Wanneer is de aanpak succesvol of afgerond?	De werkgroep heeft niet als doel om de locatietool zelf te ontwikkelen. Wel wil het de discussie faciliteren waar de tool uit moet bestaan en waar deze belegd kan worden. Streven is naar een gedragen beeld in de sector	
Opdrachtbegeleiding	Werkgroep logistiek samen met RWS LLHDL	
Financiering	Werkgroep logistiek	
Actielijn	(volgt n.a.v. eindversie Uitvoeringsagenda)	
Aanspreekpunt	volgt	

Bulkaanvragen

In 2024 is een pilot ontwikkeld om bulkaanvragen (één aanvraag voor meerdere publieke laadpalen binnen een netbeheerdersgebied) mogelijk te maken. De pilot biedt perspectief op een win-win voor fleetowners, gemeenten en CPO's. Dit vervolg is bedoeld betrokkenheid te organiseren van zowel NAL-regio's, CPO's als fleetowners, en een platform te ontwikkelen voor wagenbeheerders om bulkaanvragen voor publieke laadpunten te kunnen doen.

Uitwerking per stap	Planning	Partners
1. *Opstellen van de opdrachtomschrijving, in afstemming met fleetowners, NAL-regio's en CPO's.*	01/25 – 03/25	Werkgroep logistiek, NAL-regio's, branche organisaties, NKL
2. *Uitvoeren van de opdracht*	03/25 – 09/25	Werkgroep logistiek, NAL-regio's, branche organisaties
Wanneer is de aanpak succesvol of afgerond?	Als er een efficiënte en gebruiksvriendelijke oplossing is gevonden waarmee het voor o.a. fleetowners mogelijk is om bulkaanvragen in te dienen voor publieke laadpalen, in de verschillende NAL-regio's.	
Opdrachtbegeleiding	Werkgroep Logistiek	
Financiering	NKL	
Actielijn	(volgt n.a.v. eindversie Uitvoeringsagenda)	
Aanspreekpunt	NKL	

Inspelen op actualiteiten

De focus van de Werkgroep Logistiek verschuift zich, in lijn met de Uitvoeringsagenda, meer richting de uitvoering. Naast de marktpartijen hebben het Rijk, de NAL-regio's en inliggende gemeenten een belangrijke rol bij de realisatie van voldoende laadinfrastructuur. Om in te kunnen spelen op vraagstukken die voorafgaand of tijdens de realisatie aan de orde komen en de ontwikkeling van het publieke laadnetwerk vertragen, vraagt de taakgroep een nader te bepalen budget. Het geeft de taakgroep de mogelijkheid om gedurende het jaar onderwerpen direct te agenderen en antwoorden te vinden. Binnen de taakgroepen wordt bepaald welke activiteiten, naast de activiteiten van de Werkgroep ontplooid moeten worden.

Uitwerking per stap	Planning	Partners
1. *Doorlopend proces. Dit borgen wij door:* • *goed in contact te staan met partijen actief in de taakgroepen uit werkgroep logistiek en het programmateam van de NAL* • *3 x per jaar update in NAL-regio overleg*	01/25 – 12/25	Werkgroep logistiek, NAL-programmateam, NAL-regio's, branche organisaties
Wanneer is de aanpak succesvol of afgerond?	Als de werkgroep adequaat in kan spelen op actualiteiten en snel met passende antwoorden (middels onderzoek) kan komen. Of onwaarheden kan ontkrachten.	
Opdrachtbegeleiding	Werkgroep Logistiek	
Financiering	Werkgroep Logistiek	
Actielijn	(volgt n.a.v. eindversie Uitvoeringsagenda)	
Aanspreekpunt	Frank ten Wolde (onderzoeksmanager werkgroep logistiek)	

4.2. Private Logistieke Laadinfrastructuur

Hieronder de acties waar de Taakgroep Private Logistieke Laadinfrastructuur de komende tijd mee aan de slag gaat.

Ondernemersinformatie netcapaciteit

Ondernemers beschikken over beperkte informatie over o.a. wachtrijen bij de netbeheerder, planning van netverzwaringen en mogelijkheden van alternatieve contractvormen. Tegelijk werken netbeheerders (o.a. via ViVET) hard aan meer transparantie. Het voorstel is om een factsheet voor ondernemers op te stellen met daarop de beschikbare informatie (wat en waar) en deze regulier (tweejaarlijks?) te updaten. Onderdeel van het opstellen van de factsheet is om ondernemersvragen over informatiebehoefte mee te geven aan netbeheerders.

Uitwerking per stap	Planning	Partners
1. *Samen met ElaadNL opstellen plan van aanpak. Het is daarbij zaak om goed aan te sluiten bij al lopende initiatieven vanuit netbeheerders*	01/25 – 03/25	Werkgroep logistiek, ElaadNL
2. *Plan van aanpak toetsten bij branche organisaties of het antwoord geeft op de vragen van de ondernemers*	03/25 – 04/25	Werkgroep logistiek, ElaadNL, TLN, Evofenedex
3. *Opstellen factsheet*	04/25 – 05/25	Werkgroep logistiek, ElaadNL
4. *Verspreiden factsheet;* • *Kanalen NAL* • *Socials brancheorganisaties (zie H5 Communicatie)* • *Informeren accountmanagers netbeheerders*	06/25	Werkgroep logistiek, ElaadNL
Wanneer is de aanpak succesvol of afgerond?	Als ondernemers begrijpen wat er met hun aanvraag voor netverzwaring gebeurt, waarom de wachttijd is zoals deze is en als ondernemers weten wat zij wel kunnen doen in de tussenliggende periode. Laatste punt heeft relatie met mitigerende maatregelenstudie en handreiking depotladen.	
Opdrachtbegeleiding	Werkgroep Logistiek	
Financiering	Werkgroep Logistiek	
Actielijn	• Informeren van ondernemers over logistieke laadinfrastructuur • Handvatten creëren om binnen de beperkingen van netcongestie te kunnen laden	
Aanspreekpunt	Frank ten Wolde (onderzoeksmanager werkgroep logistiek)	

Best Practices netcapaciteit

Regelmatig komen nieuwsberichten voorbij waarin partijen ogenschijnlijk een oplossing hebben gevonden om netinpassing te realiseren. Deze oplossingen zijn niet altijd generiek toepasbaar, terwijl die indruk wel kan worden gewekt en bij partijen tot vragen leidt. Voorstel is om een proces in te richten om nieuwsberichten op regelmatige basis te verzamelen, te duiden en vast te stellen in hoeverre deze generiek toepasbaar zijn. De voorbeelden worden periodiek gedeeld met de Werkgroep en de sector.

Uitwerking per stap	Planning	Partners
1. *Inrichten proces van verzamelen nieuwsberichten*	01/25 – 03/25	Werkgroep logistiek, Werkgroep communicatie, NKL, Vliegende Brigade
2. *Verzamelen nieuwsberichten en deze te duiden binnen de logistieke context en netcapaciteit*	03/25 – 12 /25	Werkgroep logistiek, Werkgroep communicatie, NKL, ElaadNL, Vliegende Brigade
3. *Eerste nieuwsbericht*	06/25	Werkgroep logistiek, ElaadNL, Vliegende Brigade
Wanneer is de aanpak succesvol of afgerond?	Als nieuwsberichten in de juiste context worden gelezen door zowel ondernemers, beleidsmaker en politici.	
Opdrachtbegeleiding	Werkgroep Logistiek	
Financiering	Werkgroep Logistiek	
Actielijn	• Informeren van ondernemers over logistieke laadinfrastructuur • Inzicht creëren in de realisatie van private laadinfrastructuur	
Aanspreekpunt	Frank ten Wolde (onderzoeksmanager werkgroep logistiek)	

Ontwikkelen handreiking over ruimtegebruik laadinfrastructuur op bedrijventerreinen

Het realiseren van laadinfrastructuur op bedrijventerreinen neemt een bepaalde ruimteclaim met zich mee. Het is noodzaak om deze ruimteclaim inzichtelijk te maken en in lijn te brengen met andere ruimtelijke opgaves (transformatorhuisjes, parkeren, walstroom, bouw, etc..). De Werkgroep ontwikkelt met de sector en beleidsmakers een handreiking met afwegingscriteria. De handreiking draagt bij aan het komen tot een goede invulling van het ruimtegebruik voor het laden van voertuigen op bedrijventerreinen. Het doel is om zo effectief mogelijk met de ruimte en beschikbaar vermogen om te gaan.

Uitwerking per stap	Planning	Partners
1. *Inventariseren van onderzoeken naar ruimtegebruik laadinfra:* *- Lola* *- RVO studie* *- Living Lab Heavy Duty Laden*	06/25	Werkgroep, RVO, RWS, NKL, Lola, Vliegende Brigade, NAL-regio's
2. *Opstellen handreiking*	07/25 – 11/25	Marktpartij, Werkgroep, RVO, RWS, NKL, Lola, Vliegende Brigade, NAL-regio's
3. *Opleveren handreiking en zorgdragen dat deze goed land bij beleidsmakers. Bijv. via workshop, roadshow, etc.*	12/25	Marktpartij, NAL-regio's
Wanneer is de aanpak succesvol of afgerond?	Handreiking over ruimtegebruik laadinfra wordt door beleidsmakers omarmt en gebruikt bij realisatie laadinfra en (her)ontwikkelen bedrijventerreinen.	
Opdrachtbegeleiding	Werkgroep Logistiek	
Financiering	Werkgroep Logistiek	
Actielijn	• Ondersteunen bij de fysieke inpassing van laadinfrastructuur	
Aanspreekpunt	Frank ten Wolde (onderzoeksmanager werkgroep logistiek)	

Laden bij andere sectoren

Niet alleen de logistieke sector werkt actief aan het elektrificeren van het wagenpark. Ook het Openbaar Vervoer- en afvalinzamelings-, reinigingsbedrijven, bouw en groenvoorziening werken actief aan deze opgave. Veel van de gerealiseerde laadinfrastructuur binnen deze sectoren staan op locaties van overheden. Interessant is om te achterhalen wat er nodig is om de bestaande laadinfrastructuur op degelijke locaties beschikbaar te maken voor de logistieke sector. De actie is een eerste verkenning naar de (on)mogelijkheden en best practices.

Uitwerking per stap	Planning	Partners
1. *Inventariseren van de laadbehoefte van andere sectoren en de voorwaarden die deze sectoren stellen aan het laden door derden op hun terrein.*	03/25-06/25	Vliegende Brigade, RWS, Werkgroep SEB, NAL-regio's
2. *Opstellen short list van mogelijkheden van sectoren waar door logistieke partijen geladen kan worden. De shortlist omschrijft ook locaties waar dit met succes (dus niet enkel openstellen maar ook gebruik door derden) wordt gedaan*	06/25	Vliegende Brigade, RWS, Werkgroep SEB, NAL-regio's
3. *Het vinden van 10 best practices en omschrijven geleerde lessen*	06/25-09/25	Vliegende Brigade, RWS, Werkgroep SEB, NAL-regio's, TLN, Evofenedex
4. *Op basis van de uitkomsten van stap 3 worden voor- en nadelen omschreven en waar mogelijk worden sectoren aangewezen waarbij de laadbehoefte van de logistieke sector ingevuld kunnen worden*	09/25 – 11/25	Vliegende Brigade, RWS, Werkgroep SEB, NAL-regio's, TLN, Evofenedex
Wanneer is de aanpak succesvol of afgerond?	Als inzicht is verkregen welke sectoren een gedeelte van de laadbehoefte van de logistieke sector kan invullen door het openstellen van hun laadinfrastructuur (en andersom) en welk effect dit heeft op de business case van de laadinfra en laadprijs	
Opdrachtbegeleiding	Werkgroep Logistiek	
Financiering	Werkgroep Logistiek	
Actielijn	• Faciliteren van samenwerking tussen initiatieven voor verduurzaming van bedrijventerreinen • Verlagen van de investeringskosten	
Aanspreekpunt	Frank ten Wolde (onderzoeksmanager werkgroep logistiek)	

Betrouwbaarheid laadpalen

Betrouwbaarheid van laadpalen is essentieel voor de sector. De logistiek ondernemer rekent immers op een bepaald vermogen tijdens een bepaalde laadtijd. Het Living Lab Heavy Duty laden doet onderzoek naar de betrouwbaarheid van laadinfrastructuur gecombineerd met verschillende voertuigen. Het lijkt wenselijk om richtlijnen/SLA's voor laadpalen op te stellen zodat ondernemers meer zekerheid hebben van een bepaald vermogen bij publiek toegankelijke laadpalen.

Uitwerking per stap	Planning	Partners
1. *Onderzoeksvraag is onderdeel van een van de onderzoeksvragen uit het (vervolg) van Living Lab Heavy Duty laden.*	03/25 – 12/25	RWS, Werkgroep Logisitek
Wanneer is de aanpak succesvol of afgerond?	Als communicatie over het vermogen van een laadpaal correspondeert met het vermogen dat gedurende een bepaalde tijd (45 minuten) wordt geladen. Een logistiek ondernemers kan door deze garantie rekening houden met zijn logistieke planning of deze daarop aanpassen.	
Opdrachtbegeleiding	RWS Living lab Heavy Duty Laden, Werkgroep Logistiek	
Financiering	RWS Living lab Heavy Duty Laden	
Actielijn	• Informeren van ondernemers over logistieke laadinfrastructuur. • Handvatten creëren om binnen de beperkingen van netcongestie te kunnen laden. • Verlagen van de investeringskosten. • Inzicht creëren in de realisatie van private laadinfrastructuur	
Aanspreekpunt	Sacha Scheffer (RWS)	

Opschaling van training voor ondernemers

Delen van kennis en het opleiden van ondernemers helpt ondernemers om de overstap naar elektrische voertuigen te maken. Het draagt ook bij aan de realisatie van passende laadinfrastructuur met passende vermogens (nu veelal te hoog). Verschillende sectorale initiatieven (TLN) en private initiatieven (Truck academie) tonen aan dat opleiden van ondernemers een positief effect heeft op de transitie naar zero emissie logistiek. Idealiter zouden er in 3 jaar ca. 1000 bedrijven getraind zijn zodat de kennis van de sector omhoog gaat. De capaciteit voor trainingen is momenteel beperkt en het is complex om de klassen te vullen. We voeren een verkenning uit naar of, hoe en met welke partijen een opschalingsslag kan worden gemaakt. De Werkgroep heeft niet als doel om zelf trainingen te gaan verzorgen.

Uitwerking per stap	Planning	Partners
1. *Samen met reeds lopende initiatieven inventariseren wij succesfactoren van de verschillende trainingen. Uit de inventarisatie moet komen waar de verschillende initiatieven samen met elkaar kunnen optrekken en waarin de trainingen aanvullend op elkaar zijn.*	02/25 – 04/25	Werkgroep logisitek, Vliegende Brigade, HNCP, TLN
2. *Opstellen advies of het wenselijk is om samen één (nieuwe) training op te stellen.*	5/25	Werkgroep logisitek, Vliegende Brigade, HNCP, TLN, NKL
3. *Ontwerpen training*	5/25 – 8/25	Werkgroep logisitek, Vliegende Brigade, HNCP, TLN, NKL
4. *Lanceren van de eerste training* • *Via bestaande kanalen* • *Logistiek TV* • *Na eerste training wordt deze goed (extern) geëvalueerd en worden verbeter voorstellen nader uitgewerkt.*	8/25 – 12/25	Werkgroep logisitek, Vliegende Brigade, HNCP, TLN, NKL
Wanneer is de aanpak succesvol of afgerond?	Ondernemers actief in de logistieke sector weten de training te vinden. De training wordt als een absolute must ervaren om de overstap te maken naar een meer duurzame bedrijfsvoering	
Opdrachtbegeleiding	Werkgroep Logistiek	
Financiering	Werkgroep logistiek	
Actielijn	• Informeren van ondernemers over logistieke laadinfrastructuur. • Handvatten creëren om binnen de beperkingen van netcongestie te kunnen laden.	
Aanspreekpunt	Frank ten Wolde (onderzoeksmanager werkgroep logistiek)	

Nieuwe bedrijventerreinen en uitbreidingen

Voor nieuwe en uitbreidingen van bedrijventerreinen wordt een voorspelling van de energievraag gemaakt door netbeheerders. De vermogensvraag van de logistieke sector om de overstap naar elektrische voertuigen te maken zitten niet in deze voorspellingen. Daardoor is het mogelijk dat een nieuw bedrijventerrein met te weinig vermogen wordt gerealiseerd. Na realisatie van een bedrijventerrein brengt het veel overlast met zich mee om het beschikbare vermogen alsnog op te hogen. Het is wenselijk om het benodigde vermogen vanuit de logistieke sector in voorspellingen van de netbeheerder te borgen (met kengetallen). Daarbij zal ook gekeken moeten worden naar complementaire bedrijvigheid op een bedrijventerrein zodat de profielen van een bedrijventerrein in zijn geheel goed passen (niet allemaal transportondernemingen bij elkaar). Dit vraagt andere uitgifte van gronden en wellicht andere inzet van overheden om meer te sturen op het type bedrijvigheid. De Werkgroep wil gemeenten en netbeheerders ondersteunen om de laadvraag (profielen) van bedrijventerreinen goed in beeld te brengen. Uitkomsten kunnen door netbeheerders meegenomen worden in de berekeningen van de netbeheerders.

Uitwerking per stap	Planning	Partners
1. *Inzicht in het proces bij de netbeheerder op welke wijze vermogen voor een bedrijvenpark wordt berekend en hoe de netbeheerder dit doet bij uitbreiding van bedrijventerreinen. Daarbij wordt aandacht gevraagd voor alle verduurzamingsopgave (van gas af etc..) en niet enkel laadinfra.*	01/25 – 03/25	Werkgroep Logistiek, NAL-regio Oost, ElaadNL
2. *Kunnen sectorale kengetallen voor vermogensvraag worden vastgesteld? Zo ja is dat voor een netbeheerder ook voldoende en zijn deze te koppelen aan type bedrijvigheid.*	03/25 – 04/25	Werkgroep Logistiek, NAL-regio Oost, ElaadNL
3. *Vaststellen laadprofielen en opstellen activiteiten om aan te sluiten om op bestaande processen de vermogensvraag te borgen zoals PMIEK*	04/25 – 09/25	Werkgroep Logistiek, NAL-regio Oost, ElaadNL
Wanneer is de aanpak succesvol of afgerond?	Opstellen van een handleiding op welke wijze laadprofielen voor bepaalde bedrijfsactiviteiten berekend kunnen worden als onderdeel van (plan) ontwikkeling nieuwe of uit te breiden bedrijventerreinen.	
Opdrachtbegeleiding	Werkgroep Logistiek, NAL-regio Oost, ElaadNL	
Financiering	Werkgroep Logistiek	
Actielijn	• Verlagen van de investeringskosten. • Ondersteunen bij de fysieke inpassing van laadinfrastructuur. • Faciliteren van samenwerking tussen initiatieven voor verduurzaming van bedrijventerreinen. • Inzicht creëren in de realisatie van private laadinfrastructuur	
Aanspreekpunt	Frank ten Wolde (onderzoeksmanager werkgroep logistiek)	

Inspelen op actualiteiten

De focus van de Werkgroep Logistiek verschuift zich, in lijn met de Uitvoeringsagenda, meer richting de uitvoering. Naast de marktpartijen hebben het Rijk, de NAL-regio's en inliggende gemeenten een belangrijke rol bij de realisatie van voldoende laadinfrastructuur. Om in te kunnen spelen op vraagstukken die voorafgaand of tijdens de realisatie aan de orde komen en de ontwikkeling van het publieke laadnetwerk vertragen, vraagt de taakgroep een nader te bepalen budget. Het geeft de taakgroep de mogelijkheid om gedurende het jaar onderwerpen direct te agenderen en antwoorden te vinden. Binnen de taakgroepen wordt bepaald welke activiteiten, naast de activiteiten van de Werkgroep ontplooid moeten worden.

Uitwerking per stap	Planning	Partners
1. *Doorlopend proces. Dit borgen wij door:* • *goed in contact te staan met partijen actief in de taakgroepen uit werkgroep logistiek en het programmateam van de NAL* • *3 x per jaar update in NAL-regio overleg*	01/25 - 12/25	Werkgroep logistiek, NAL-programmateam, NAL-regio's, branche organisaties
Wanneer is de aanpak succesvol of afgerond?	Als de werkgroep adequaat in kan spelen op actualiteiten en snel met passende antwoorden (middels onderzoek) kan komen. Of onwaarheden kan ontkrachten.	
Opdrachtbegeleiding	Werkgroep Logistiek	
Financiering	Werkgroep Logistiek	
Actielijn	(volgt n.a.v. eindversie Uitvoeringsagenda)	
Aanspreekpunt	Frank ten Wolde (onderzoeksmanager werkgroep logistiek)	

5. Communicatie

De Werkgroep Logistiek levert kennisproducten op met als doel de realisatie van laadinfrastructuur voor logistiek verder te helpen. De kennisproducten worden voornamelijk ontwikkeld voor de eindgebruikers, zoals ondernemers die hun wagenpark elektrificeren en beleidsmakers. Om eindgebruikers te bereiken maakt de Werkgroep gebruik van de communicatiekanalen van onze partners. Zij onderhouden meer contact met eindgebruikers dan dat de Werkgroep doet.

In 2024 is er een communicatiestrategie opgesteld voor de Werkgroep Logistiek. In dit hoofdstuk worden de hoofdlijnen van de communicatiestrategie toegelicht. Begin 2025 wordt de communicatiestrategie vertaald naar een concrete communicatieaanpak. Onderdeel van de aanpak is:

- Hoe we de afstemming en samenwerking met onze communicatiepartners structureel vorm gaan geven, evenals de samenwerking met de NAL-Werkgroep Communicatie.
- Hoe we ons organiseren zodat we snel een tegengeluid kunnen geven op misinformatie, in relatie tot de logistieke laadopgave;
- Een contentkalender;
- Hoe we bestaande kennisproducten actueel en goed vindbaar houden;
- De inrichting van de NAL- en NKL-site voor het thema Logistiek;
- Hoe we kunnen monitoren hoe de kennisproducten worden gebruikt en hoe onze partners de aangeleverde communicatie toolkits gebruiken.

Het NKL ondersteunt de uitvoering van de communicatiestrategie en -aanpak door capaciteit van een strategisch en meer operationeel communicatieadviseur beschikbaar te stellen. De strategisch communicatieadviseur neemt deel aan de NAL-Werkgroep Communicatie.

Elke twee weken is er overleg tussen de onderzoeksmanager, voorzitter van de Werkgroep en de operationeel communicatieadviseur om de communicatieaanpak af te stemmen voor de kennisproducten die binnenkort worden opgeleverd. Ook bespreken we de kennisproducten waar binnenkort een opdracht voor wordt verstrekt, zodat communicatie goed in de opdrachtverstrekking wordt meegenomen.

5.1. Doelgroep

De doelgroep van de kennisproducten die de Werkgroep oplevert zijn voornamelijk ontwikkeld voor:

- Ondernemers met een eigen vloot bestel- en/of vrachtvoertuigen die te maken hebben met een overstap naar batterij-elektrische voertuigen, zoals vervoerders en verladers.
- Beleidsmakers, vooral beleidsmakers bij gemeenten en provincies die betrokken zijn bij het realiseren van laadinfrastructuur voor logistiek.

In beide gevallen is er binnen de doelgroep een grote diversiteit. Zoals ondernemers vanuit verschillende logistieke diensten (afvalinzameling, servicelogistiek, food-retail, installatie & techniek etc..) en van groot tot klein. Binnen gemeenten zijn verschillende beleidsafdelingen betrokken, van mobiliteit, laadinfrastructuur tot bedrijventerreinen, economie en energietransitie.

5.2. Doelstellingen

De Communicatiedoelstellingen van de NAL-Werkgroep Logistiek richting communicatiepartners zijn:

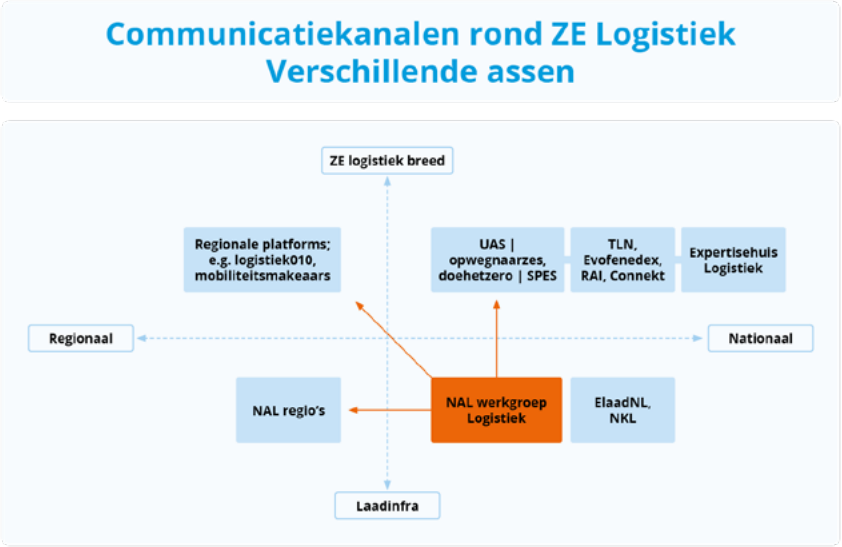
- **Informeren:** uitdragen van beschikbare kennis richting communicatiepartners.
- **Agenderen:** knelpunten formuleren en actief onder de aandacht brengen bij met name beleidsmakers.
- **Samenwerken:** in gesprek gaan met de communicatiepartners over informatie, toon en communicatiemiddelen om informatie op de juiste manier verder te verspreiden richting hun eigen doelgroepen.
- **Activeren:** het aanbieden van noodzakelijke informatie (met toolkits), en het als ambassadeurs laten optreden om (communicatie)producten actief te verspreiden richting de achterban.

5.3. Strategie

Om ons bereik te vergroten zetten we nadrukkelijk in op het gebruik van de communicatiekanalen van onze partners. Deze partijen staan (beter) in contact met ondernemers en lokale beleidsmakers, en de doelgroep is vaak al bekend met hun communicatiemiddelen. Om dit te laten werken faciliteren we onze partners met de juiste communicatiecontent en zorgen we voor korte lijntjes en een goede samenwerking.

Figuur 1 geeft onze strategie weer. De scope voor NAL Logistiek kan worden geduid aan de hand van twee assen:

1. Laadinfrastructuur specifiek versus ZE logistiek algemeen: laadinfrastructuur is maar één van de thema's waar ondernemers en beleidsmakers vragen over hebben bij ZE logistiek. De NAL-opdracht richt zich per definitie alleen op laadinfrastructuur.
2. Nationaal versus regionaal: contact met gemeenten en ondernemers ligt bij NAL-regio's en regionale platforms (bijvoorbeeld via een ZE zone convenant). De NAL-Werkgroep Logistiek ontwikkelt overkoepelende landelijke kennis.



Figuur 1 Communicatiekanalen rond ZE Logistiek - verschillende assen

We verspreiden de kennisproducten vanuit de kennisplatforms van de NAL en het NKL. De NAL-site is op dit moment gericht op rapportages en monitoring. De NKL-site is gericht op een toegankelijk aanbod van toepasbare kennis voor de eindgebruiker en daarom meer ingericht als kennisloket. De NAL-Werkgroep Communicatie gaat in 2025 de kennisontwikkeling en het -beheer verder stroomlijnen, waaronder het verder professionaliseren van de NAL-website. Dit is een goed moment om met elkaar te kijken hoe de twee websites elkaar kunnen versterken. Vanuit de Werkgroep Logistiek is er behoefte om op de NAL-site een overzicht toe te voegen van downloadbare kennisproducten over logistieke laadinfrastructuur. Zodat bijvoorbeeld rapporten makkelijk te vinden zijn.

De communicatie-strategie bevat de volgende actielijnen:

1. **Kennisproducten verspreiden:** we verspreiden de kennisproducten uit de Werkgroep op een laagdrempelige, gebruiksvriendelijke en aantrekkelijke manier op bestaande platforms. Aandachtspunten hierbij zijn:
   - Kiezen voor een vorm van het kennisproduct die goed aansluit bij de doelgroep.
     Bijvoorbeeld door ondernemers hun ervaringen met elkaar te laten delen. We verkennen samen met RVO of koplopers die gebruik hebben gemaakt van de SPRILA- en SPULA-regelingen hun ervaringen met anderen willen delen.
   - Het actueel houden van de vele kennisproducten. Hiervoor zoeken we de samenwerking met het NKL;
   - Verbindingen leggen tussen de kennisproducten zodat de gebruiker snel en makkelijk de gewenste informatie vindt.
   - Agenderend verhaal: er is behoefte aan een sterker verhaal waar we mee naar buiten kunnen treden, dat recht doet aan de urgentie en complexiteit van de opgave voor logistiek.
     We doen hiermee ervaring op door samen met het LLHDL en Taakgroepleden een 5-puntenplan op te stellen. Hiermee willen we aandacht vragen voor de belangrijkste aandachtspunten bij bijvoorbeeld beleidsmakers.
   - Toolkits: rond nieuwe kennisproducten ontwikkelen we communicatie-toolkits voor onze communicatiepartners.
     De Toolkit bestaat uit communicatie content zoals concrete informatie, posts voor sociale media, links en een toelichting hoe communicatiepartners de kennisproducten onder de aandacht kunnen brengen. De boodschap aan de communicatiepartners is: wij zorgen dat de kennis klaar staat, jullie verspreiden het naar de doelgroep.
     Elk kwartaal stemmen we af in een communicatieoverleg met onze partners om de inzet en het gebruik van de toolkits af te stemmen.
2. **Contentcreatie:** we willen nieuwe en bestaande handreikingen aantrekkelijker maken, bijvoorbeeld door ze te delen via nieuwsberichten rond workshops. Ook willen we best practices uit lopende studies uitlichten en kennis delen via storytelling.
3. **Events:** we willen kennis delen via events van communicatiepartners. Waarbij wij onderdelen van programma's kunnen invullen, zoals over overstappen naar elektrisch vervoer en de rol van laadinfrastructuur hierin.

De inzet en inspanningen van onze partners dragen bij aan een groter bereik van onze kennisproducten. Dit vertaalt zich naar een hoger kennisniveau van laadinfrastructuur in de totale sector, meer unieke bezoekers op de site en meer interactie met meer deelnemers aan workshops, congressen of webinars.

6. Financiering

Voor de uitvoering van de Actieagenda en capaciteit van de onderzoeksmanager is binnen IenW budget aangevraagd. De Werkgroep Logistiek staat niet op zichzelf en heeft grote relatie met Topsector Logistiek. Voor aansluiting met de activiteiten vanuit de Topsector worden de middelen via Connekt beschikbaar gesteld aan de Werkgroep Logistiek.

Een deel van de acties worden vanuit andere budgetten gerealiseerd. Zoals voor de Laadstudie per NAL-regio, die NAL-regio Zuidwest betaalt. Daarnaast levert NKL de voorzitter van de NAL-werkgroep en de communicatieadviseur.

Bijlagen

I Voortgang 2024

	LOPEND ONDERZOEK NAL LOGISTIEK	AANPAK	UITVOERING	START	FASERING	EIND
PUBLIEK	Faciliteren (semi)publiek openstellen	verkenning	NAL Log.	sep-24	heeft niet plaatsgevonden	dec-24
	Toekomstige trucklocaties in kaart (obv fraunhofer studie)	studie	RWS	mrt-24		jul-24
	Data clean room	verkenning	MinIenW/RWS	feb-24		dec-24
	Generiek plaatsingsbeleid	workshop	NAL Log.	sep-24	geen onderzoek komt wel nieuwe basisset NKL	dec-24
	Bulkaanvragen grote fleetowners	pilot	NKL	jan-24		okt-24
	Handreiking logistiek laden voor beleidsmakers	web-rapport	NKL	jul-24	deelproduct in dec eindproduct begin 2025	dec-24
	VESDI data-onderzoek	verkenning	NAL Log.	sep-23		mei-24
	Reserveringssystemen vervolg	data warehouse	RWS LLHD	feb-24	via LLHD laden mogelijk vervolg	dec-24
	Overige activiteiten Publiek & Projecten uit 2023					
	Laadlocatiekaart Heavy duty (uit 2023)	webtool	RVO			apr-24
	Handleiding/afweg kader Corridor laden (uit 2023)	studie	NKL			apr-24
	Speciale doelgroepen: n1 >6 meter bussen (uit 2023)	verkenning	NAL Log.	jan-24	data-analyse CAR/VESDI	dec-24
	Laadinfra nieuwe bedrijventerreinen	verkenning	NAL Log.	mrt-24	workshop NAL-Oost	nov-24
	Mini onderzoeken NAL Publiek:					
	• Quickscan tool		NKL	mrt-24		feb-25
	• Consequenties energiedoorverkopen	Onderzoek	NAL log.	mei-24		okt-24

PRIVAAT

LOPEND ONDERZOEK NAL LOGISTIEK	AANPAK	UITVOERING	START	FASERING	EIND
Handreiking depot laden	web-rapport	NAL log.	sep-24		dec-24
Laadinfra bij nieuwe bedrijventerreinen	workshop	NKL	sep-24		okt-24
Tips en tricks energiemanagement	web-rapport	RWS	sep-24		dec-24
Financiele haalbaarheid laadinfra	workshop	Connect S&R	okt-24	heeft niet plaatsgevonden	dec-24
VPA bedrijventerreinen	afwegingskader toetsen	NAL log.	apr-24		dec-24
Toepassingsmogelijkheden netcongstie (LAN) VESDI	data-studie	NAL log.	jun-24		dec-24
Ondernemers informatie batterij	web-rapport	RWS	jun-24		dec-24
Gelijk speelveld	web-rapport	NAL log.	mei-24		nov-24
Overige activiteiten privaat & projecten vanuit 2023					
Quickscan Netcongestie (uit 2023)	online tool	NKL	jun-23		mei-24
Energieclausule (2023)	webtool	TLN	jan-24		mei-24
Toepassing van mitig maatregelen (2023)	web-rapport	NAL Log.			mei-24
Gebruikersovereenkomst Laden bij elkaar (2023)	overeenkomst	TLN	feb-24		jun-24
Mini onderzoeken NAL privaat:					
• Two pager lesson learns truckaccademy	rapport	NAL log.	mrt-24		jun-24
• Energie indexatie	web-rapport	NAL log.	apr-24	vandaag gesprek met TLN wat hiermee te doen	sep-24
• Onderhoudsanalyse DC laders	verkenning	NAL log.	sep-24	heeft niet plaatsgevonden	dec-24

II Acties Werkgroep Logistiek

ORGANISATIE EN SAMENWERKING	1.1	Maandelijks afstemmingsoverleg tussen voorzitter Werkgroep en resp. voorzitter NAL en coördinator NAL-Programmateam	doorlopend
	1.2	Elk kwartaal afstemmingsoverleg tussen Werkgroep voorzitter, NAL voorzitter en IenW.	doorlopend
	1.3	Het Kernteam Logistiek indien nodig aanpassen t.a.v. de frequentie en samenstelling.	Q1
	1.4	We gaan met de voorzitters van de Werkgroepen in gesprek om de raakvlakken te bespreken en afspraken te maken over de rol- en taakverdeling tussen de Werkgroepen. Met de Werkgroepen Bouw en Personenvervoer werken we onder andere de opgave voor bestelbussen verder uit, met Bouw de mogelijkheden voor gecombineerde laadpleinen voor logistiek en bouw, en met Monitoring stemmen we af wie wat hierin doet.	Q2
	1.5	Informatieuitwisseling binnen de Werkgroep verbeteren	Q1
	1.6	De opdrachtomschrijving voorafgaand aan verstrekking van de opdracht delen met de leden van de Taakgroep waar de opdracht betrekking op heeft.	doorlopend
	1.7	Per opdracht de communicatie-aanpak bepalen samen met de Taakgroep, om te zorgen dat het eindproduct goed aansluit bij de eindgebruiker	doorlopend
	1.8	Samenwerking met marktpartijen verstevigen door het organiseren van Stakeholdersessies en/of individuele gesprekken. Dit afstemmen met de brancheorganisaties en LLHDL.	doorlopend
	1.9	De rol- en taakverdeling aanscherpen tussen de Werkgroep, LoLa, Vliegende Brigade en LLHDL, zodat we goed van elkaar weten wie waarvoor aan de lat staat, wat we van elkaar mogen verwachten en hoe we ons tot elkaar verhouden.	Q1/2
	1.10	Punten formuleren waar extra aandacht voor nodig is bekeken vanuit de logistieke laadopgave (bv 5-puntenplan)	Q1/2
	1.11	De voorzitter van de Werkgroep Logistiek helpt LoLa om te zorgen voor de benodigde capaciteit om partijen te ondersteunen bij de uitvoering van de publieke laadopgave.	Q1
ACTIEAGENDA PUBLIEK	2.1	Inzicht in de opgave: Laadstudie per NAL-regio Heavy Duty laden	Q1
	2.2	(Voor) Financiering organiseren voor publiektoegankelijke laadinfrastructuur	Q1-3
	2.3	VESDI Data-onderzoek CBS voor Outlooks	Q1-2
	2.4	Verlengd Private Aansluitingen (VPA) op bedrijventerreinen	Q1-2
	2.5	Prijstransparantie & Servicebenchmark	Q1-3
	2.6	Vergunningverlening Heavy duty laden	Q1-4
	2.7	Laadkaart (incl. reserveringssysteem)	Q1-2
	2.8	Bulkaanvragen	Q1-3
	2.9	Inspelen op actualiteiten	Q1-4
ACTIEAGENDA PRIVAAT	3.1	Ondernemersinformatie netcapaciteit	Q1-2
	3.2	Best Practices netcapaciteit	Q1-2
	3.3	Ontwikkelen handreiking over ruimtegebruik laadinfrastructuur op bedrijventerreinen	Q2-4
	3.4	Laden bij andere sectoren	Q1-4
	3.5	Betrouwbaarheid laadpalen	Q1-4
	3.6	Opschaling van training voor ondernemers	Q1-4
	3.7	Nieuwe bedrijventerreinen en uitbreidingen	Q1-3
	3.8	Inspelen op actualiteiten	Q1-4
COMMUNICATIE	4.1	Communicatiestrategie vertalen naar een communicatieaanpak	Q1
	4.2	2-wekelijkse afstemming tussen de voorzitter van de Werkgroep, onderzoeksmanager en communicatieadviseur	doorlopend
	4.3	Afstemmen met de NAL Werkgroep Communicatie om te zorgen dat de NAL- en NKL-websites elkaar versterken en aansluiten bij de behoefte vanuit het thema logistieke laadinfrastructuur	Q1/2
	4.4	Elk kwartaal een communicatieoverleg met onze communicatiepartners, waaronder brancheorganisaties	doorlopend
	4.5	Communicatietoolkits ontwikkelen om eindproducten onder de aandacht van de doelgroep te brengen	doorlopend
	4.6	Met het NKL afstemmen hoe we de kennisproducten actueel houden	Q1/2

III Longlist Publiek basisnetwerk

Upgrade-mogelijkheden laadlocaties naar AFIR
Er is een groeiend aantal heavy duty laadpleinen in Nederland beschikbaar. Echter, maar een klein deel voldoet aan de AFIR eisen. Daar waar realisatie van nieuwe laadpleinen tegen ruimtelijke en net-beperkingen aan loopt is het denkbaar dat bestaande laadpleinen met aanpassingen alsnog aan AFIR kunnen voldoen. Voorstel is om te verkennen wat hier de mogelijkheden zijn m.b.v. site-visits en interview; en te komen tot concrete voorstellen of en hoe dergelijke 'AFIR-upgrades' haalbaar zijn.

Verder verdiepen Vesdi data > 6 meter waar laden deze voertuigen
Hoe vertalen wij de CBS-data over lange bestelbussen naar effectief beleid binnen gemeenten? Kunnen we komen tot een afweegkader en/of handreiking voor gemeenten die specifiek beleid voor lange bestelbussen willen ontwikkelen?

Combi truckparking en laadinfra verder vormgeven
Het Living Lab Heavy Duty Laden geeft nieuwe inzichten aan welke inrichtingseisen een laadplein voor heavy duty laden moet voldoen. De inzichten moeten worden geborgd in de bestaande DC basisset en de Lola ready eisen. Ook de vraag in hoeverre er voor gecombineerde laadpleinen voor BEV's en e-trucks aanvullende inrichtingseisen gelden.

Monitoring van ontwikkeling van logistieke laadpunten
De huidige laadkaart geeft inzicht in publiek toegankelijke logistieke laadlocaties. Depot-/private laadlocaties worden daar niet in meegenomen. Inzicht in de status en mogelijke beperkingen om private logistieke laadinfra te ontwikkelen is belangrijke sturingsinformatie waar we als NAL staan. Doel is het verder ontwikkelen en uitrollen van een monitoringssystematiek voor private logistieke laadinfra.

Is het ecosysteem van laden op dit moment voordelig voor alle stakeholders?
Met name op gebied van slim laden? Zo nee, moeten we hier een andere invulling aan geven zodat de benefits bij iedereen aanwezig zijn.

Verbeteren prognoses
Aanscherpen van laadprognoses door in gezamenlijkheid na te denken over welke bronnen (Corridorstudie, Fraunhofer) langs corridors en deze aanvullen met onderbouwde (toekomstige) ontwikkelingen bijvoorbeeld grotere batterijen en het effect daarvan op het basisnetwerk.

IV Longlist Privaat

Charging as a service
CPO's en OEMs bieden steeds vaker Charging as Service concepten aan voor laadinfra, met risico's van lock-in, hogere TCO kosten en afhankelijkheid op de lange termijn. Tegelijkertijd zijn er ook grote voordelen: geen investering nodig, technische kennis bij de betrokken partijen en ontzorgen qua administratie (facturatie en HBE). Dit project brengt do's en dont's in kaart.

Netbewust laden logistiek
Voor personenauto's wordt een speciaal programma opgericht. Maar ook voor de logistieke sector is netbewust laden waardevol; en niet duidelijk in hoeverre dat in bestaande private laadinfrastructuur wordt meegenomen. Het is wenselijk dat vanuit de sector zelf er een studie naar de vraag of en in hoeverre een programma netbewust laden voor de logistieke sector er uit zou moeten zien.

Ondernemers helpen met groepscontracten
Een ondernemer gaat niet automatisch zelf met zijn buurman praten. Hulp bij dit proces is wenselijk. In diverse gremia wordt hard gewerkt aan tools en handreikingen rond energyhubs. Welke concrete punten zijn er mee te geven aan ondernemers die een energyhub willen ontwikkelen vanuit de opgave rond laadinfrastructuur?

Logistiek laden-input voor RES-regisseurs
RES-regisseurs ontwikkelen op reguliere basis nieuwe RES-plannen. Logistieke laadvraag wordt daar vaak beperkt in meegenomen terwijl deze laadvraag (zeker als die geconcerteerd is op VZP of bedrijventerreinen) mede vorm kan geven aan kansrijke locaties van duurzame opwek en/of van energyhubs. Voorstel is om in samenwerking met RES dit verder te verkennen (voortbouwend op eerdere initiatieven van de Werkgroep in 2022 en de VB in 2023).

Verantwoordelijkheid gemeente voor tot stand komen private laadinfra
Is gemeente aanspreekbaar als privaat netwerk achterblijft? Relatie met bedrijvenaanpak en logistiek makelaars. Van belang om het gesprek te faciliteren tussen NAL-regio's en sector over de ontwikkeling van het private netwerk, mogelijkheid van delen van laadinfra (bezwaren van ondernemers om te delen) en toepassing non-firm (groeps) ATO's. Vertaalt zich in concrete elementen van de bedrijventerreinaanpakken van diverse NAL-regio's.

Ondernemersinformatie
Vanuit de overheid zijn verschillende loketten waar een ondernemer terecht kan voor informatie over NAL, ZES, SEB, etc... Voor een ondernemer is het niet altijd duidelijk bij welk loket hij terecht kan. Kruisbestuiving tussen de verschillende loketten is wenselijk om te voorkomen dat een ondernemer met zijn vraag steeds wordt doorgestuurd.

Brede implicaties van MW-laden
De ontwikkelingen om met hoge(re) vermogens te laden gaan snel. Het huidige laadnetwerk bestaat voor een groot deel uit 350 kW laders. Het laden van 1MW is in opkomst. Op dit moment is er geen inzicht in het effect van megawatt laden op het elektriciteitsnet en de toepassing van megawatt laden op corridors.

CRSD als eneabler, hoe kunnen we dat beter inzetten als communicatie-instrument
De Corporate Sustainability Reporting Directive (CRSD) kan voor partijen een aanzienlijke driver zijn om over te stappen op elektrisch. Zowel binnen de sector, als in de communicatie van NAL is dit nog een relatief nieuwe ontwikkeling waarvan de implicaties niet allemaal even helder zijn. Voorstel om een factsheet op te stellen met de impact van CRSD voor de logistieke sector, met nadruk op communiceerbare feiten die breder bruikbaar zijn in NAL-communicatie naar de sector.

Gelijk speelveld studie; waarde vastgoed, financierbaarheid
Eind 2024 worden de uitkomsten van gelijkspeelveld studie gepresenteerd. Een van de mogelijke uitkomsten is waardestijging van vastgoed door beschikbaarheid van laadinfra in relatie tot de financierbaarheid daarvan. Idee is om de uitkomsten van de gelijkspeelveld studie verder uit te werken en in 2025 met een advies te komen.

Wijziging HBE's
Wat is de impact van REDIII, aanpassing HBE's op de business case? Organiseren van een workshop of webinar met de taakgroep (en mogelijk ook met sector) ism Min IenW.

Europese subsidies
Er zijn veel Europese subsidies die we mogelijk kunnen inzetten. Op ondernemers niveau is dat vaak niet mogelijk. Hoe kunnen NAL-regio's aanvullende gelden ten behoeve van de realisatie van laadinfrastructuur halen vanuit de Europese regelgeving? Welke subsidies zijn interessant? Wie kan ons daarbij ondersteunen?

Dit is een uitgave van
Nationale Agenda Laadinfrastructuur

januari 2025

Meer informatie op
www.agendalaadinfrastructuur.nl