NAL Nationale Agenda Laadinfrastructuur

Plan van Aanpak 2026

Van plan naar praktijk

NAL Werkgroep Logistiek

Sluit aan

Inhoudsopgave

1. Inleiding 3

1.1. Terugblik vorig jaar 4
1.2. Uitdagingen en focuspunten komend jaar 5
1.3. Opdracht van de werkgroep 6
1.4. Doelstelling, scope en raakvlakken 9
1.5. Bijdrage aan SOK-artikelen 12

2. Organisatie en samenwerkingen 13

2.1. Organisatie van de werkgroep 13
2.2. Vertegenwoordiging, inzet en mandaat 14
2.3. Stakeholderanalyse 15
2.4. Samenwerking met de implementatielijn 17
2.5. Samenwerking met het NAL Programmateam 19
2.6. Samenwerking met andere NAL-Partners 19

3. Activiteiten en planning 21

3.1. Activiteiten 21
3.2. Subdoelstellingen 28

4. Communicatie en borging 31

5. Begroting 33

Bijlage – Acties uitvoeringsagenda 34

I. Acties Uitvoeringsagenda Logistieke Laadinfrastructuur 34
II. Definitie locatieplan 35

1. Inleiding

De transitie naar emissieloos vervoer komt in een nieuwe fase. Er zijn meer trucks beschikbaar met een grotere actieradius en door de Vrachtwagenheffing, die medio 2026 wordt ingevoerd, komt de Total Cost of Ownership (TCO) van een elektrische truck rap in de buurt van het fossiele alternatief. Via de Terugsluis komen de inkomsten van de Vrachtwagenheffing ten goede aan de sector en gaat bijvoorbeeld het budget van de AanZET-subsidie, voor de aanschaf van elektrische vrachtvoertuigen, de komende jaren flink omhoog. Dit alles zorgt ervoor dat het aantal elektrische vrachtwagens, en daarmee ook de laadvraag, de komende jaren flink gaat toenemen.

De groei die zichtbaar is in het aantal bestel- en vrachtvoertuigen, zien we ook terug in de ontwikkeling van laadinfrastructuur. De subsidieregelingen SPuLa en SPriLa worden goed gevonden: dit jaar zijn er circa 1.500 aanvragen voor SPriLa ingediend, waaronder ruim 280 laadstations[1] met een vermogen van 150 kW of meer. Daarnaast betroffen 190 aanvragen een combinatie met batterijopslag.

Ook vanuit Europese CEF-middelen worden meerdere laadlocaties ontwikkeld. Uit het project Forecast Truck Charging Infrastructure (FTCI), getrokken door Rijkswaterstaat, blijkt dat CPO's volop plannen hebben voor nieuwe locaties, wat de dynamiek en groeiende behoefte aan laadinfrastructuur voor zwaar elektrisch vervoer onderstreept.

Tegenover deze dynamiek staat een groeiende onzekerheid. Zoals de toenemende netcongestie, waardoor het ontwikkelen van publiektoegankelijke en private laadinfrastructuur steeds lastiger wordt. In 2026 wordt naar verwachting ook voor Kleinverbruikaansluitingen (Kv-aansluitingen) een wachtrij ingesteld. Dit maakt het voor veel ondernemers onzeker of en wanneer zij (een deel van) hun wagenpark kunnen verduurzamen. Ook de vorming van een nieuw kabinet en discussies over het herzien van de bestaande Europese CO2-doelstellingen voor vrachtwagens zijn onzekere factoren voor de transitie.

Deze onzekerheden maken het voor ondernemers moeilijk om stappen te zetten in de transitie naar emissieloos. Randvoorwaarden zoals voldoende netcapaciteit, financiering, kennis, goede consistente regelgeving en een aantrekkelijk laadprijsniveau zijn cruciaal om het tempo van de transitie vast te houden. Vanuit de NAL zetten we ons daarvoor in en laten we zien wat er wel kan. De NAL zorgt dat beleid, uitvoering en marktwerking samenkomen in een systeem dat betaalbaar, veilig, betrouwbaar en toegankelijk is. Als werkgroep Logistiek richten we ons in 2026 daarom op het versterken van de randvoorwaarden en het wegnemen van praktische belemmeringen. We richten ons op de thema's Communicatie, Realisatie, Netcongestie, en Monitoring. In hoofdstuk 3 van dit

[1] Een laadstation in het kader van de SPriLa is een installatie die bedoeld is voor het opladen van elektrische bestel- en vrachtvoertuigen, met een minimaal vermogen van 11 kW per laadpunt. Het kan gaan om een losse laadpaal, wandlader of een geïntegreerd systeem met meerdere laadpunten. Deze laadstations moeten geschikt zijn voor zware voertuigen, zoals vrachtwagens (N2 en N3) en bestelvoertuigen (N1).

Plan van Aanpak zijn de thema's verder uitgewerkt. Voor deze thema's zetten we ons in voor het ontwikkelen van nieuwe kennis, het delen van kennis, het signaleren en agenderen van knelpunten en oplossingsrichtingen, en leggen we de verbinding met initiatieven die ons raken en kunnen versterken.

Zo draagt de werkgroep bij aan het realiseren van voldoende, slimme en toekomstbestendige laadinfrastructuur voor de logistiek — zodat de laadinfrastructuur geen belemmering vormt, maar juist een versneller is van emissieloos goederenvervoer.

1.1. Terugblik vorig jaar

Het Werkplan 2025 van de NAL-werkgroep Logistiek stond in het teken van de overgang van het creëren van de juiste randvoorwaarden naar de daadwerkelijke uitvoering. Gaandeweg het jaar verschoof de focus naar het beter ontsluiten van informatie, het verbinden met andere beleidsterreinen en de behoefte om meer grip te krijgen op de realisatie. Daarbij kwam de ondernemer nadrukkelijker centraal te staan.

Een belangrijke mijlpaal in 2025 was de start van de Uitvoeringsagenda Logistieke Laadinfrastructuur, een gezamenlijke agenda van Rijk, samenwerkingsregio's en netbeheerders samengebracht in één programmatisch kader. De Uitvoeringsagenda is vastgesteld door de NAL Stuurgroep. Dit jaar is de eerste cyclus waarin de acties uit de Uitvoeringsagenda worden meegenomen in de uitwerking van de jaarlijkse Plannen van Aanpak van de actiehouders. Ook de NAL-werkgroep Logistiek is actiehouder van een aantal acties binnen deze agenda, zoals het actueel houden van het locatieplan, het monitoren van de ontwikkeling van het laadnetwerk, en het ontwikkelen van kennis en handreikingen rond netinpassing en ruimtegebruik op bedrijventerreinen. Vanuit Rijkswaterstaat is capaciteit beschikbaar gesteld voor de coördinatie en het bewaken van de uitvoering van de agenda. De NAL-werkgroep Logistiek ondersteunt de coördinator hierbij. In 2027 staat de eerste herijking van de Uitvoeringsagenda gepland.

Om meer grip te krijgen op de laadopgave langs de corridors hebben de NAL-regio's onder de vlag van de Werkgroep het corridor-datamodel ontwikkeld. Met ondersteuning van LoLa hebben de NAL-regio's het model gevuld en zijn de uitkomsten besproken met het Rijk. Per 2026 stopt LoLa en staan de NAL-regio's aan de lat om intern de benodigde realisatiekracht te organiseren. Voor de landelijke afstemming tussen Rijk en regio's wordt een oplossing gezocht, zodat de samenwerking die in 2025 vorm heeft gekregen wordt voortgezet.

Naast het ontwikkelen van kennisproducten is de NAL-werkgroep in 2025 ook gestart met het vormgeven van een signalerende en agenderende rol. Signalen zijn in beeld gebracht en verzameld in een notitie. Vervolgens is de inhoud besproken in een sessie met de taakgroep Privaat en in individuele gesprekken. Uit de sessies en gesprekken bleek dat de vertaling naar boodschappen om te agenderen complexer is dan verwacht. Vaak zijn er al tafels die werken aan de signalen en zijn we daar nog onvoldoende op aangesloten om te kunnen bepalen of er extra aandacht en inzet nodig is

die we willen agenderen. Dit geldt bijvoorbeeld voor de signalen over netcongestie. We verstevigen in 2026 daarom de samenwerking met het NAL-Coördinatieteam Netcongestie. Voor andere punten blijken we als NAL-werkgroep zelf acties op te kunnen pakken, zoals voor het verbeteren van de benodigde kennis bij ondernemers. In 2026 gaan we onze agenderende rol verder invullen.

Communicatie richting de ondernemer werd in 2025 een belangrijk thema. Uit de praktijk hoorden we terug dat onze kennisproducten beperkt aansluiten bij de behoefte van ondernemers aan behapbare, toegankelijke informatie, aangeboden via vertrouwde kanalen zoals truckdealers, brancheorganisaties en verzekeraars. Als antwoord ontwikkelde de werkgroep de communicatieaanpak Op Stroom, om de beschikbare kennis toegankelijker te maken. Over de brede linie worden de kennisproducten die de werkgroep over de afgelopen jaren heeft opgeleverd gezien als waardevolle brondocumenten. De vorm en inhoud sluiten goed aan bij beleidsmakers en grote bedrijven die iemand vrij kunnen maken om zich te verdiepen in de transitie naar elektrisch vervoer. Maar uit de praktijk hoorden we terug dat onze kennisproducten beperkt aansluiten bij de behoefte van kleinere ondernemers. De meeste ondernemers hebben niet de menskracht en daarmee de tijd om de rapporten te lezen. Om deze doelgroep beter te bereiken is het nodig de kennisproducten te vertalen naar behapbare, toegankelijke informatie, aangeboden via vertrouwde kanalen zoals truckdealers, brancheorganisaties en verzekeraars. Met Op Stroom wordt de vertaalslag gemaakt van beleidsmatige kennis naar toepasbare praktijkinformatie, in lijn met de ambitie van de werkgroep om de ondernemer centraal te stellen en drempels in kennis, tijd en capaciteit te verlagen.

Tot slot werd de taakgroep Bouw in 2025 omgevormd tot een zelfstandige werkgroep, waarmee voor de laadopgave voor bouwmaterieel ook organisatorisch een volgende stap is gezet richting opschaling en toepassing. Ook in de nieuwe organisatiestructuur blijft samenwerking en afstemming belangrijk gezien de raakvlakken tussen Bouw en Logistiek. Dit hebben we in 2025 vormgegeven door structurele vertegenwoordiging in elkaars werkgroep en dat zetten we in 2026 voort.

1.2. Uitdagingen en focuspunten komend jaar

Samen met de leden van de NAL-werkgroep zijn uitdagingen en acties benoemd voor 2026. De werkgroep heeft de activiteiten onderverdeel in vier hoofdthema's: Communicatie, Realisatie, Netcongestie en Monitoring. In hoofdstuk 3 is per thema verder uitgewerkt hoe we in 2026 invulling geven aan de hier genoemde focuspunten.

Communicatie richting ondernemers

De kloof tussen beschikbare kennis en daadwerkelijke toepassing blijft een knelpunt. We willen meer ondernemers bereiken door minder versnipperde en technische informatie te verspreiden. In 2026 vertalen wij kennisproducten naar toegankelijke formats. Denk aan korte, praktische content via vertrouwde kanalen zoals truckdealers, brancheorganisaties en verzekeraars. Daarmee zet de werkgroep de ingeslagen weg van 2025 met de communicatieaanpak "Op Stroom" door. Communicatie gaat bij alle te produceren producten een essentiële rol spelen. Daarvoor maakt de werkgroep gebruik van de NAL- en NKL-communicatielijnen, evenals de kanalen van partners. Het

NKL ondersteunt de NAL-werkgroep in de communicatie met de inzet van een communicatieadviseur.

Realisatie versnellen van publiektoegankelijke en private laadinfrastructuur

Met de toename van het aantal elektrische bestel- en vrachtvoertuigen groeit ook de urgentie om te zorgen dat de plannen voor laadlocaties ook daadwerkelijk worden uitgevoerd. De werkgroep zet daarom in op het versnellen van de realisatie van laadinfrastructuur langs de nationale corridors, op semi-publiek terrein en op het eigen terrein.
In 2026 bouwen we voort op de stappen die in 2025 zijn gezet door LoLa en de ontwikkeling van een corridormodel dat de laad- en parkeerbehoefte inzichtelijk maakt per nationaal corridor-traject. Een belangrijke uitdaging ligt in de afstemming tussen Rijk en regio's, om te zorgen voor een tijdige en efficiënte ontwikkeling van een passend laadnetwerk. De Werkgroep zet zich hier actief voor in. We faciliteren en stimuleren de samenwerking tussen de verschillende partijen, agenderen tijdig (verwachte) knelpunten, en zetten ons ervoor in dat de taken van LoLa goed worden belegd en ingevuld.
Daarnaast willen we de realisatie versnellen door het ontwikkelen van praktische handvatten gericht op de realisatie van publiektoegankelijke én private laadinfrastructuur. Voor private laadinfrastructuur richten we ons op ondernemers die private laadinfrastructuur open stellen voor gebruik door derden, op ondernemers die hun bedrijfsterrein huren en we ontwikkelen factsheets met praktische tips voor de realisatie van laadinfrastructuur op eigen terrein.

Netcongestie

De groeiende vraag naar laadvermogen schuurt steeds vaker met beschikbare netcapaciteit. Netcongestie belemmert de realisatie van laadpunten op logistieke hotspots, bedrijventerreinen en op het eigen bedrijfsterrein van de ondernemer. In 2026 komt de nadruk meer te liggen op "Hoe kan het wel", waarmee we ondernemers realistische handelingsperspectieven willen bieden. We werken samen met het NAL-Coördinatieteam Netcongestie (CTN) en vertalen de kennis van het CTN naar handvatten gericht op de logistieke sector. Andersom delen we signalen vanuit de sector met het CTN en geven punten aan om te agenderen in bijvoorbeeld het LAN. Zoals het belang dat er snel maatregelen nodig zijn om de flexruimte op Kv-aansluitingen vrij te spelen.

Monitoring

Het is belangrijk om te weten of de realisatie van laadinfrastructuur in het juiste tempo meegroeit met de groeiende vraag. De monitoringsrol is belegd bij RVO. Als werkgroep spreken we partijen aan als het niet snel genoeg gaat en agenderen we om te zorgen voor de juiste randvoorwaarden. RVO neemt de werkgroep mee in de voortgang van de realisatie zodat we onze rol kunnen pakken.

1.3. Opdracht van de werkgroep

De NAL-werkgroep Logistiek heeft als opdracht om bij te dragen aan de versnelling van het aantal zero-emissie bestel- en vrachtvoertuigen door te zorgen voor voldoende, passende en toekomstbestendige laadinfrastructuur in de logistieke sector. De werkgroep doet dit door kennis te

ontwikkelen, te delen, te signaleren en agenderen, te verbinden en te coördineren, in nauwe samenwerking met publieke en private partners. We werken strategisch, onafhankelijk en verbindend aan een toekomstbestendige laadinfrastructuur.

Kennisontwikkeling

De werkgroep zorgt met kennisontwikkeling dat beleid, uitvoering en praktijk elkaar versterken en versnellen. We ontwikkelen kaders, standaarden en afspraken die zorgen voor opschaling en veilige, betrouwbare en betaalbare laadinfrastructuur. In 2026 gaat de Werkgroep aan de slag met de kennisproducten zoals opgenomen in hoofdstuk 3, gericht op urgente vraagstukken die bijdragen aan versnelling van de laadopgave. Deze kennisproducten lopen uiteen van handreikingen en factsheets tot data-analyses, praktijkcases of gezamenlijke richtlijnen. De onderwerpen worden jaarlijks geprioriteerd door de leden van de werkgroep, op basis van signalen uit de praktijk en in afstemming met andere NAL-werkgroepen om overlap te voorkomen.

- Bij kennisontwikkeling geldt:
    - Kennis is pas waardevol wanneer deze wordt gebruikt. De werkgroep zorgt ervoor dat kennisproducten praktisch toepasbaar zijn voor verschillende doelgroepen — van gemeenten en omgevingsdiensten tot ondernemers, terreinbeheerders en CPO's. Daarom worden producten ontwikkeld in een herkenbare en toegankelijke vorm (infographics, korte handreikingen, voorbeeldcases).
    - De actie wordt belegd op de meest logische plek, binnen of buiten de werkgroep.
    - De gezamenlijke financiële middelen en menskracht worden efficiënt benut en kennisontwikkeling wordt afgestemd met o.a. andere NAL-werkgroepen om overlap te voorkomen.
    - Waar vergelijkbare initiatieven naast elkaar bestaan, wordt gekeken of samenwerking of integratie mogelijk is om versnippering te voorkomen.
    - Voor wat landelijk relevant is, zorgt de werkgroep dat het eindproduct ook landelijk beschikbaar en bruikbaar wordt — ook als het opdrachtgeverschap regionaal ligt.
    - De eindproducten worden vertaald naar passende vormen (handreikingen, dashboards, tools, video's) zodat deze aansluiten bij de informatiebehoefte van de doelgroep.

Kennisdeling

De werkgroep zorgt ervoor dat kennis beschikbaar, actueel en praktisch toepasbaar is. De nadruk ligt op het toegankelijk maken van informatie en het vergroten van het bereik onder ondernemers, gemeenten en andere stakeholders. Naast actieve verspreiding borgt de werkgroep de vindbaarheid en actualiteit van bestaande kennis. Via de NAL-website en de eigen kanalen van betrokken partners worden kennisproducten centraal ontsloten. In samenwerking met RVO, het NAL-programmateam en de NAL-werkgroep Communicatie wordt gewerkt aan een herkenbare kennisstructuur, waarin gebruikers snel de informatie kunnen vinden die past bij hun situatie (bijv. naar regio, schaalgrootte of type voertuig). De werkgroep bewaakt bovendien dat kennis actueel blijft, bijvoorbeeld bij wijzigingen in wet- en regelgeving, technologische ontwikkelingen of resultaten uit pilots.

- Activiteiten zijn onder meer:
    - publicatie van kennisproducten op de website van de NAL en de partners;
    - toegankelijke communicatie via korte, visuele formats en begrijpelijke taal;
    - de gerichte communicatieaanpak ‘Op Stroom’ om (kleinere) ondernemers te informeren en te ondersteunen;
    - samenwerking met brancheorganisaties, truckdealers, netbeheerders en parkmanagement om kennis via bestaande, voor de doelgroep vertrouwde, netwerken te verspreiden;
    - het delen van relevante kennisproducten van partners en het aanreiken van communicatie-toolkits, zodat partners informatie eenvoudig kunnen doorgeven binnen hun achterban;
    - we zetten ons in om het gebruik en effect van de kennisproducten en kennisdeling te meten en de te evalueren.

Signaleren en Agenderen

De werkgroep stimuleert beweging door kansen en knelpunten zichtbaar te maken en waar nodig te agenderen en partijen aan te spreken. We geven aan waar het stokt en doen voorstellen om de keten in beweging te brengen. Ten minste twee keer per jaar wordt een agenderingsagenda opgesteld en besproken met de leden van de NAL-werkgroep en het NAL-programmateam (vanuit de rol als gedelegeerd opdrachtgever van de werkgroep). Onderdeel van de agenda is het voorstel voor daadwerkelijke agendering (door wie, tot wie richten we ons, welke boodschap, welke tafel) en een doorkijk naar onderwerpen die in de nabije toekomst relevant kunnen worden. Op deze manier helpt de werkgroep om structurele belemmeringen in beleid, wetgeving of uitvoering zichtbaar te maken en de uitvoering te versnellen.

- Activiteiten zijn onder meer:
    - Knelpunten en oplossingsrichtingen agenderen bij partijen die er over gaan;
    - Aangeven waar de uitvoering achter blijft en partijen daarop aanspreken;
    - Structureel inzicht houden in welke aandachtspunten we zien aankomen, zodat we tijdig kunnen agenderen en beleid en uitvoering op tijd kunnen worden aangepast.

Verbinden

De NAL-werkgroep Logistiek is onderdeel van een breder speelveld van partijen en samenwerkingsverbanden die werken aan het verduurzamen van de logistiek. Ook buiten de NAL wordt er relevante kennis ontwikkeld en ondersteuning georganiseerd. Om te zorgen dat de doelgroep door de bomen het bos blijft zien is het belangrijk om van elkaar te weten waar we mee bezig zijn en elkaars kennis, communicatiekanalen en netwerk optimaal te benutten. Zo versterken we elkaar en voorkomen we dat er dingen dubbel gebeuren.

- Activiteiten zijn onder meer:
    - De verbinding zoeken met initiatieven binnen en buiten de NAL die de doelen van de NAL-werkgroep kunnen versterken, en waardoor we beschikbare middelen efficiënter

kunnen inzetten. Zoals bijvoorbeeld de programma's rond energiehubs en toekomstbestendige bedrijventerreinen.

1.4. Doelstelling, scope en raakvlakken

Scope

Binnen scope

De ambitie van de werkgroep is voldoende publiektoegankelijke en private laadinfrastructuur, waaronder een basisnetwerk voor bestel- en vrachtvoertuigen in 2030 dat, vooruitlopend op de toenemende laadvraag, verder wordt verdicht. De scope van de werkgroep is functioneel afgebakend: het gaat om de laadinfrastructuur en de randvoorwaarden om deze gerealiseerd te krijgen — niet om de voertuigen zelf.
De activiteiten vallen binnen de scope wanneer zij betrekking hebben op:

- Laadinfrastructuur voor batterij-elektrische bestel- en vrachtvoertuigen;
- Het ondersteunen van de volgende doelgroepen:
    - ondernemers met bestel- en/of vrachtvoertuigen;
    - Charge Point Operators (CPO's) die zich richten op laadinfrastructuur van N2 en N3-voertuigen;
    - beleidsmakers die zich bezighouden met bedrijven, bedrijventerreinen, goederenvervoer en/of laadinfrastructuur;
- Het ontwikkelen en delen van kennis die deze doelgroepen ondersteunt bij de uitvoering van hun laadopgave;
- Heavy duty voertuigen zoals bouwmaterieel en touringcars, voor zover het gaat om kansen voor gecombineerde laadinfrastructuur met meerwaarde voor de logistieke laadopgave en waarmee laadinfrastructuur, ruimte en het energiesysteem efficiënter worden benut;
- Infrastructuur voor andere energiedragers voor zover dit bijdraagt aan de logistieke laadopgave, met meerwaarde voor een efficiënter ruimtegebruik en een integrale aanpak van de energievoorziening.

Buiten scope

De volgende onderwerpen vallen buiten de scope van de werkgroep:

- Ondersteuning of advisering over de voertuigen zelf;
- Ontwikkeling van of ondersteuning bij laad- tankinfrastructuur voor andere vormen van energie dan elektriciteit via een batterij;
- Communicatie of lobby gericht op het overtuigen van partijen om hun vloot te elektrificeren. In onze uitingen nemen we mee waarom het belangrijk is om te verduurzamen, maar altijd vanuit de insteek om ondernemers te ondersteunen bij het realiseren van de benodigde laadinfrastructuur;
- Communicatie direct gericht op beleidsmakers. Dit loopt via de NAL-regio's of het Rijk zelf.

Doelstellingen

In aanvulling op eerder genoemde doelstellingen van de NAL-werkgroep Logistiek werken we aan de volgende NAL-doelstellingen voor bestel- en vrachtvoertuigen:

1. Een dekkend publiektoegankelijk laadnetwerk voor bestel- en vrachtvoertuigen, dat tijdig meegroeit met de laadvraag.
2. De schaarse fysieke ruimte, netcapaciteit en installatiecapaciteit zo efficiënt mogelijk benutten bij de ontwikkeling van laadinfrastructuur.
3. Voldoende ondersteuning en ruimte voor private laadlocaties.
4. De gebruiker kan laden bij veilige, betrouwbare laadinfrastructuur, tegen een concurrerend laadtarief en met een goede informatievoorziening.

Raakvlakken

De NAL-werkgroep Logistiek staat niet op zichzelf. De opgave raakt aan verschillende andere domeinen en beleidstrajecten binnen de NAL en daarbuiten.
Samenwerking en kennisuitwisseling met andere werkgroepen en programma's is daarom essentieel om versnippering te voorkomen, synergie te benutten en consistent beleid te waarborgen.

Belangrijkste raakvlakken binnen de NAL

NAL-partner / werkgroep	Relevantie van samenwerking
Werkgroep Bouw	Overlap bij elektrisch bouwmaterieel, gedeelde laadpleinen en bouwlogistieke hubs.
Werkgroep Veiligheid (fysiek en digitaal)	Veilig gebruik van laadinfrastructuur, brandveiligheid, cyberveiligheid en vergunningseisen.
NAL Coördinatieteam Netcongestie (CTN)	Gezamenlijk inzicht in netcapaciteit, wachtrijen en mitigerende maatregelen (inclusief nieuwe producten die netbeheerders (gaan) aanbieden). Ook de verbinding van de NAL-Werkgroep met het LAN, KGG en TenneT.
Vliegende Brigade	O.a.: Ondersteuning van NAL-regio's bij de bedrijventerreinaanpak; kennisontwikkeling gemeenten in de logistieke laadopgave; de verbinding met logistiek makelaars; het verzamelen van knelpunten bij gemeenten en ondernemers; ondersteuning in verbinding tussen bouw en logistiek.

Werkgroep Data, Monitoring & Prognoses (DMP)	Betrouwbare data over laadvraag, planning en netwerkontwikkeling; input voor en toelichting op prognosemodellen zoals de integrale Outlook; de werkgroep DMP helpen met mogelijk interessante databronnen, zoals data van de Vrachtwagenheffing.
Werkgroep Personenvervoer	Overlap met bestelvoertuigen en gedeelde laadinfrastructuur op bedrijventerreinen, in steden en op verzorgingsplaatsen. Waar nodig agendering afstemmen, bijvoorbeeld ten aanzien van laadinfrastructuur op verzorgingsplaatsen.
(Mogelijk) Werkgroep Slim Laden voor Iedereen (SLVI)	Optimalisatie van laadstrategieën, flexibiliteit en netsturing. De lessen van netbewust laden bij personenvervoer benutten voor de logistiek.
Werkgroep Communicatie	Woordvoeringslijn, NAL brede communicatie, ontwikkeling van de NAL-site en communicatiekanalen, afstemming van de communicatieaanpakken.

Voor 2026 zoeken we met de volgende werkgroepen (en andere NAL-groepen) nadrukkelijk de samenwerking:

- Bouw: Bepalen van de laadlocaties om zowel het laden van logistieke voertuigen, bouwmaterieel en eventueel andere zware voertuigen te combineren;
- Coördinatieteam Netcongestie: onze schakel naar onder andere het LAN en KGG om informatie op te halen en onze punten in te brengen (agenderen); kennis ophalen over netcongestie en deze vertalen naar kennisproducten ten behoeve van de logistieke sector; de verbinding met het meerjarenprogramma infrastructuur energie en klimaat (MIEK), nationaal plan energiesysteem (NPE), programma energie hoofdstructuur (PEH);
- Veiligheid: expertise voor het opstellen van kennisproducten over fysieke en digitale veiligheid voor ondernemers; verkennen hoe we de samenwerking als werkgroepen vorm geven zodat ook veiligheidsvraagstukken vanuit de logistieke sector binnen de NAL goed kunnen worden opgepakt;
- Data, Monitoring & Prognoses: aanhaken bij de ontwikkeling van de integrale Outlook Mobiliteit; aanhaken op de te ontwikkelen datavisie;
- SLVI: bespreken of en hoe we de binnen SLVI geleerde lessen en ontwikkelde kennis kunnen benutten voor de logistieke laadopgave;
- Werkgroep Contractmanagement: de expertise van de contractmanagers benutten bij het opstellen van kennisproducten over op te nemen contracteisen voor logistieke ondernemers.

Samenwerking buiten de NAL

De werkgroep zoekt daarnaast de verbinding met:

- Kennisinstellingen – voor onderzoek, pilots en monitoring;
- Marktpartijen en brancheverenigingen die niet aan de NAL deelnemen – om op te halen of onze kennisproducten en communicatieboodschappen aansluiten bij hun behoefte en ze zich herkennen in de signalen die wij krijgen. Zoals VNO-NCW, MKB Nederland, Techniek Nederland, etc.
- Rijks- en regionale programma's zoals Living Lab Heavy Duty Laadpleinen, het Expertisehuis, Programma Verduurzaming Bedrijventerreinen, Verzorgingsplaatsen van de Toekomst, het Nationaal Programma Regionale Energie-infrastructuur, Smart Energy Hubs, Clean Energy Hubs, Topsector Logistiek, programma's gerelateerd aan zero-emissiezones zoals UAS en SPES, Connekt, Dinalog, CROW en het GNMI – om kennis uit te wisselen en mogelijkheden te benutten om elkaar te versterken.

Deze samenwerking zorgt ervoor dat de logistieke laadopgave stevig is ingebed in het bredere energie- en mobiliteitsbeleid en dat kennis niet op eilandjes blijft liggen.

1.5. Bijdrage aan SOK-artikelen

De resultaten van de NAL-werkgroep Logistiek dragen bij aan de uitvoering van artikel 4 'Elektrische vrachtvoertuigen' uit de NAL-SOK. Daarnaast dragen de resultaten bij aan de acties uit de Uitvoeringsagenda, waarin de acties uit de SOK verder zijn uitgewerkt.

2. Organisatie en samenwerkingen

2.1. Organisatie van de werkgroep

De NAL brengt partijen samen om van plan naar praktijk te komen. De NAL-werkgroep Logistiek heeft met dat doel twee taakgroepen, een kernteam en een partneroverleg communicatie Logistiek.

- **Het Kernteam Logistiek (KTL)**
  De voorzitter van de NAL-werkgroep Logistiek zit het KTL voor. In de ene week vindt het KTL-smal plaats en in de week daarna het KTL-breed.
  - **KTL-smal**
    Het KTL-smal is een tweewekelijks overleg van een half uur. Het KTL-smal richt zich op een beknopte en doelgerichte afstemming over de lopende werkzaamheden en actuele ontwikkelingen binnen de werkgroep. De vaste deelnemers aan het KTL-smal zijn de voorzitter van de NAL-werkgroep Logistiek, de onderzoeksmanager, de secretaris van de werkgroep, vertegenwoordigers van IenW voor zowel publieke als private logistieke laadinfrastructuur, en een vertegenwoordiger vanuit RWS. In dit overleg worden de belangrijkste voortgangspunten gedeeld, urgente vragen opgepakt en acties afgestemd die op korte termijn uitgevoerd moeten worden. Het KTL-smal fungeert daarmee als een operationeel en tactisch afstemmingsoverleg waarin tempo en helderheid leidend zijn.
  - **KTL-breed**
    Het KTL-breed duurt één uur. Naast de vaste deelnemers van het KTL-smal schuiven in het KTL-breed ook de programmamanager Bouw van RVO, de netbeheerder (ElaadNL), de programmacoördinator van de Vliegende Brigade, aanvullende vertegenwoordigers van RWS (bv. voor Living Lab Heavy Duty Laadpleinen), en andere betrokkenen vanuit IenW aan (bv. voor monitoring). In het KTL-breed wordt de bredere voortgang van de onderzoeken en programmaonderdelen besproken en worden relevante ontwikkelingen, projecten, bijeenkomsten en beleidsmatige actualiteiten gedeeld. Het overleg vormt daarmee het moment voor strategische afstemming, bredere informatie-uitwisseling en gezamenlijke koersbepaling binnen de NAL-werkgroep Logistiek.
- **Taakgroep Publiek Basisnetwerk**
  Het voorzitterschap wordt roulerend ingevuld door de NAL-regio Noordwest, VEMOBIN en NVDE; de secretaris wordt geleverd door RVO. De vergaderfrequentie is eenmaal per vier weken, 1,5 uur per sessie. De deelnemers bestaan uit de voorzitter van de werkgroep, de onderzoeksmanager, vertegenwoordigers van de 6 NAL-regio's, TLN, RAI Vereniging, NVDE, VEMOBIN, IenW, RWS, en ElaadNL. De Taakgroep Publiek Basisnetwerk richt zich op het faciliteren van de realisatie van publiek toegankelijke (snel)laadlocaties voor logistieke voertuigen, met focus op N2- en N3-voertuigen.

- **Taakgroep Private Logistieke Laadinfrastructuur**
  Voorzitter vanuit TLN, secretaris vanuit RVO. Frequentie: elke 4 weken 1,5 uur. Deelnemers zijn de werkgroep voorzitter, onderzoeksmanager, vertegenwoordigers van de 6 NAL-regio's, 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 en op bedrijventerreinen.
- **Partneroverleg Communicatie voor de NAL-werkgroep Logistiek**
  De voorzitter van de NAL-werkgroep Logistiek zit het partneroverleg voor dat 3x per jaar wordt georganiseerd. Aan het overleg nemen deel de NKL-communicatieadviseur van de NAL-werkgroep Logistiek, de voorzitter van de NAL-werkgroep Communicatie, communicatieadviseurs vanuit de NAL-regio's, RVO en ElaadNL, vertegenwoordigers vanuit TLN, Evofenedex, en Connekt. Het doel van het partneroverleg is afstemming over communicatie rondom laadinfra voor logistieke voertuigen en elkaars communicatie-inzet versterken. Anders dan de NAL-werkgroep Communicatie richt dit overleg zich specifiek op de communicatieaanpak Logistiek en de kennisproducten vanuit de werkgroep.

Daarnaast werkt de werkgroep met ambassadeurs die aan de te ontwikkelen kennisproducten van de Werkgroep worden gekoppeld. Dit zijn leden uit de Werkgroep die affiniteit en kennis hebben van een onderwerp die door de onderzoeksmanager worden betrokken bij het opstellen en uitvoeren van de opdracht. Op die manier benutten we de kennis en kunde van de leden van de werkgroep nog beter in de kennisontwikkeling.

Opdrachtgever

De NAL-Stuurgroep is opdrachtgever van de NAL-werkgroep, met het NAL-programmateam als gedelegeerd opdrachtgever.

De voorzitter van de NAL-werkgroep onderhoudt maandelijks overleg met:
- De voorzitter van de NAL-Stuurgroep;
- De coördinator van het NAL-Programmateam;
- Vertegenwoordigers van het ministerie van IenW.

Doel hiervan is:
- voortgang bespreken;
- gezamenlijke prioritering bepalen;
- escalatie en signalering van knelpunten;
- juiste timing van agendering richting (bestuurlijke) tafels.

2.2. Vertegenwoordiging, inzet en mandaat

Alle relevante partners zijn betrokken en vertegenwoordigd in de NAL-werkgroep, inclusief alle 6 de NAL-regio's. Een aandachtspunt is de betrokkenheid van brancheverenigingen bij de NAL-Stuurgroep. Daarvoor wordt een Brancheraad opgericht. De NVDE is verantwoordelijk om te zorgen dat ook de branchevertegenwoordigers in de NAL-werkgroep Logistiek goed zijn aangehaakt op de Brancheraad en daarmee op de NAL-Stuurgroep.

Als werkgroep hanteren we de volgende werkwijze waarop inzet van de deelnemers wordt gevraagd:

- Reacties worden opgesteld op basis van consensus. Deelnemers zijn zelf verantwoordelijk om binnen de gestelde termijnen te reageren. Het secretariaat zorgt ervoor dat de termijnen redelijk en tijdig bekend zijn bij de deelnemers.
- Deelnemers zetten zich in om tijdig en proactief input te leveren, kennis en signalen te delen, en mee te denken aan oplossingsrichtingen.
- De leden van de Werkgroep zijn allen medeverantwoordelijk voor de resultaten.
- Deelnemers geven het tijdig aan bij de voorzitter dan wel de secretaris als ze ontevreden zijn over het proces en hun inbreng onvoldoende terug zien.

Ten aanzien van het mandaat waarmee de deelnemers aan de werkgroep deelnemen geldt dat:

- Deelnemers mandaat[2] hebben van hun organisatie om akkoord te gaan met eindproducten, inclusief NAL-reacties die worden gepubliceerd.
- De inhoudelijke discussies worden gevoerd in de Taakgroepen van de Werkgroep. Besluitvorming vindt plaats in de NAL-Stuurgroep. Indien gewenst kan de voorzitter van de werkgroep een onderwerp in een ander overleg toelichten ter informatie.
- Deelnemers zijn verantwoordelijk om de achterban/interne organisatie op de hoogte te brengen van relevante informatie en om tijdig afstemming te zoeken om in de werkgroep akkoord te kunnen geven op eindproducten en/of standpunten.

2.3. Stakeholderanalyse

Stakeholder	Belang / Inbreng	Invloed op de opgave	Mogelijke aanpak / Strategie
Rijksoverheid (IenW, RWS, uitvoering via RVO)	Verantwoordelijk voor nationaal beleid, subsidieregelingen (bijv. SPuLa, SPriLa), monitoring, het LLHDL, regie op en realisatie	Hoog — beleidsmatig en financieel bepalend of en hoe de logistieke laadinfrastructuur mogelijk wordt.	Actief samenwerking mee zoeken en zorgen voor nauwe afstemming op relevante thema's uit het Plan van Aanpak.

[2] Het mandaat hoeft niet formeel te worden vastgelegd, dat is aan de partij zelf. Van belang hier is dat de vertegenwoordiger in de werkgroep spreekt namens de partij(en) die diegene vertegenwoordigt, en namens deze partij(en) akkoord kan geven.

	van landelijke infrastructuur (VZP, truckparkings).		
NAL-regio's	Regionale implementatiekracht: kennen lokale situatie, bedrijventerreinen, netcapaciteit en kunnen gemeentelijke partners betrekken.	Hoog — zij vormen brug tussen nationale opgave en lokale uitvoering.	Goede informatievoorziening en ondersteuning geven, zorgen voor heldere rolverdeling, benutten data & inzichten om regionaal actieplan te versnellen.
Netbeheerders	Cruciaal voor de aansluiting op het elektriciteitsnet, netverzwaring, inzicht in maatwerkoplossingen, capaciteit en wachtrijen – één van de genoemde uitdagingen is netcongestie.	Hoog — zonder netcapaciteit geen infrastructuur.	Transparantie en kennisdeling stimuleren richting logistieke sector (wachtrijen, planning). Netbeheerders vroegtijdig betrekken bij plannen van publieke/private laadpunten. Samenwerken om tot nieuwe oplossingen te komen voor de logistieke laadopgave.
Branche/vakorganisaties (bv. TLN, RAI Vereniging, NVDE)	Vertegenwoordigen ondernemers en sectorbelangen, kunnen zorgen voor bundeling van vraag, verspreiden van kennis.	Hoog — invloed via hun netwerk en inhoudelijke expertise.	Samenwerken bij kennisdelen, sessies organiseren, zorgen dat input van leden wordt meegenomen in het Plan van Aanpak van de NAL-werkgroep.
Logistieke ondernemingen	Zij moeten laden met heavy duty voertuigen, realiseren private laadpunten, hebben praktijkervaring en behoefte aan begeleiding/informatie.	Middelmatig / groot — De invloed is groot omdat zij aan de lat staan om private laadinfra te realiseren. De invloed op bv regelgeving is middelmatig want gebeurt via de brancheverenigingen.	Heldere communicatiestrategie: welke informatie hebben zij nodig (bijv. netcapaciteit, wachtrijen, ruimtegebruik), via welke kanalen, workshops & best practices aanbieden.
Gemeenten / Provincies	Ruimtelijke ordening, vergunningverlening,	Middelmatig / Hoog — zij beslissen lokaal en	Vroegtijdige betrokkenheid bij locatieplanning en

	bedrijventerreinen, verzorgingsplaatsen langs wegen – beïnvloeden locatiekeuzes.	regionaal veel, maar zijn afhankelijk van resp. regionale/nationale kaders. Indirect betrokken via de Regio's. Hun invloed is hoog v.w.b. regio-locaties die nodig zijn voor het laadnetwerk langs corridors.	vergunningstrajecten; handreikingen ontwikkelen (zoals vergunningvereisten, ruimtegebruik).
KGG	Energie infrastructuur, netcongestie, LAN, opwek hernieuwbare energie,	Variabel —hoog voor bijv. netcongestie.	Via het CTN zorgen voor een stevige verbinding met KGG.

2.4. Samenwerking met de implementatielijn

Zie de Organigram van de NAL hier:
https://www.agendalaadinfrastructuur.nl/organisatie/documenten+bij+organisatie/handlerdownloadfiles.ashx?idnv=1790004

Hoe is de samenwerking georganiseerd

De samenwerking met de implementatielijn—bestaande uit de NAL-regio's, netbeheerders en IenW—wordt op verschillende manieren vormgegeven en is diep verweven in de werkzaamheden van de NAL-werkgroep Logistiek.

Een belangrijk instrument hierbij is de Uitvoeringsagenda Logistieke Laadinfrastructuur. De NAL-werkgroep Logistiek neemt binnen deze agenda een actieve rol op zich als actiehouder. Zo is de werkgroep verantwoordelijk voor het monitoren van de uitvoering, het actueel houden van het landelijk locatieplan[3] voor laadinfrastructuur, en het ontwikkelen van kennis en praktische handreikingen. De werkgroep zet zich in om ervoor te zorgen dat de afspraken en actielijnen goed aansluiten op de aanpak binnen de implementatielijn en dat de uitvoering soepel verloopt. Rijkswaterstaat coördineert de uitvoering van de Uitvoeringsagenda, bewaakt de voortgang, en zorgt voor de benodigde overlegstructuur.

[3] Het locatieplan geeft aan waar, wanneer en door wie laadinfrastructuur voor elektrische bestel- en vrachtvoertuigen langs corridors, stedelijke knooppunten en truckparkings wordt gerealiseerd.
De regie ligt bij de NAL-werkgroep logistiek, die samenwerkt met het Rijk en NAL-regio's om een landelijk dekkend, betrouwbaar en betaalbaar laadnetwerk te borgen. Zie bijlage II voor de volledige definitie van het locatieplan. Deze term komt voort uit de Uitvoeringsagenda Logistiek Laden.

Daarnaast is de implementatielijn vertegenwoordigd in de twee taakgroepen van de NAL-werkgroep Logistiek. Dit zorgt voor een directe afstemming en uitwisseling van kennis, signalen en ervaringen tussen de werkgroep en de implementatielijn.

In het Kernteam Logistiek (KTL) zijn de vertegenwoordigers van de implementatielijn ook betrokken, met uitzondering van de NAL-regio's.

In het Partneroverleg Communicatie voor de NAL-werkgroep Logistiek is de implementatielijn nadrukkelijk vertegenwoordigd met de NAL-regio's, RVO en ElaadNL.

Focus van samenwerking in 2026

Binnen de bestaande verbanden waarin de werkgroep samenwerkt met de partijen uit de implementatielijn, zoeken we in 2026 nadrukkelijk de samenwerking op de volgende onderwerpen:

Rijk:

- Communicatieaanpak van gerelateerde rijksinitiatieven zoals Vrachtwagenheffing, subsidieregelingen, het Expertisehuis, Kennisloket Netcongestie, Programma Verduurzaming Bedrijventerreinen en de Topsector Logistiek, met het doel om te zorgen dat de aanpakken elkaar versterken;
- Een landelijk locatieplan, inclusief planning, voor het corridorladen waaronder de samenwerking met Verzorgingsplaatsen, Truckparkings en Stopcontact op Land;
- De inzet van ondersteunende instrumenten zoals de subsidieregelingen voor laadinfrastructuur;
- Monitoringsinformatie voor logistieke laadinfrastructuur;
- De evaluatie van de definitie landelijk dekkend publiek laadnetwerk voor zwaar vervoer;
- De interdepartementale werkgroep verduurzaming bedrijventerreinen;
- Het interdepartementaal plan bidirectioneel laden, om te zien of en hoe logistiek daar op kan aanhaken.

Netbeheerder, vertegenwoordigd door ElaadNL:

- De voorstellen die de NAL-werkgroep (excl. ElaadNL) heeft ingediend voor de ACM-consultatie over het prioriteringskader, de Doorbraakaanpak van KGG en concept-maatregelen uit de Verkenning Sectoraanpak Logistiek gezamenlijk verder verkennen en uitwerken;
- Communicatie, vanuit ElaadNL en vanuit de individuele netbeheerders, met het doel om te zorgen dat de aanpakken elkaar versterken;
- De verbinding met TenneT.

NAL-regio's:

- Communicatieaanpak;

- Een landelijk locatieplan voor het corridorladen.

2.5. Samenwerking met het NAL 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 een regulier 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 zoekt de werkgroep voorzitter ook afstemming met 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 en hoe we de NAL-Stuurgroep goed informeren over de logistieke laadopgave.

2.6. Samenwerking met andere NAL-Partners

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 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 Laden op de bouwplaats, Personenvervoer, Veiligheid, en Data, Monitoring & Prognoses. Zie ook paragraaf 1.4 onder 'Raakvlakken'. Met de voorzitters van de werkgroepen vindt overleg plaats om de raakvlakken te bespreken en afspraken te maken over de rol- en taakverdeling tussen de werkgroepen.

Andere belangrijke NAL-gerelateerde onderdelen voor logistiek zijn de Vliegende Brigade en het LLHDL. In het kader van de Uitvoeringsagenda Logistieke Laadinfrastructuur wordt de rol- en taakverdeling aangescherpt zodat duidelijk is wie waarvoor verantwoordelijk is, wat van elkaar mag worden verwacht en hoe de onderlinge verhoudingen zijn.

Netcongestie vormt een grote uitdaging voor de realisatie van logistieke laadinfrastructuur. Daarom is ook de verbinding met het NAL Coördinatieteam Netcongestie van groot belang. We benutten de

kennis en producten die het CTN ontwikkelt en maken indien nodig een vertaalslag naar de opgave voor de logistieke sector. Daarnaast is het CTN onze verbinding met o.a. het LAN en KGG en geven wij het CTN punten mee om te agenderen.

Buiten de NAL

Beleidsopgaven buiten de NAL zijn ook van invloed op de logistieke laadopgave. Een voorbeeld van beleid met directe invloed op de logistieke laadopgave is het project Verzorgingsplaats van de Toekomst en de Rijksaanpak Truckparkings. Keuzes binnen deze projecten bepalen of, en zo ja welk deel van de laadopgave elders in de regio moet worden ingevuld.
Bij andere opgaven ontstaan juist mogelijkheden om het bereik te vergroten, bijvoorbeeld wanneer laadinfrastructuur wordt meegenomen in de bredere aanpakken van Energiehubs en Verduurzaming van bedrijventerreinen. Ook blijkt in de praktijk de signaalfunctie tussen andere beleidsopgaven en de NAL van meerwaarde, en komt het voor dat andere beleidsprogramma's de laadopgave meenemen en hier uitvoering aan geven. In genoemde gevallen is het van belang dat de NAL-belangen goed onder de aandacht worden gebracht, wat niet altijd eenvoudig is door uiteenlopende aanpakken en tijdlijnen.

Ten aanzien van netcongestie en het energiesysteem ligt de verantwoordelijkheid bij het ministerie van KGG. Het is belangrijk om goed aan te haken op deze beleidsopgaven, zoals via het NAL-CTN. Regionaal worden NAL-regio's gestimuleerd om de verbinding te zoeken met onder andere de PMIEK en regionale/provinciale Energievisies.

3. Activiteiten en planning

3.1. Activiteiten

Communicatie

Communicatieaanpak NAL-werkgroep Logistiek

De kennisproducten die de NAL-werkgroep Logistiek de afgelopen jaren heeft ontwikkeld zijn waardevol en volledig. Dat horen we terug van partijen die tijd en mankracht hebben om zich te verdiepen in het verduurzamen van het wagenpark. We horen ook terug dat de kennisproducten niet goed aansluiten bij kleinere ondernemers, die niet de mogelijkheid hebben om iemand vrij te maken voor dit thema. Zij hebben niet de tijd om de rapporten te lezen, hebben behoefte aan directe antwoorden en zoeken informatie vooral bij voor hen vertrouwde partijen zoals andere ondernemers, truckdealers, brandstofleveranciers, brancheorganisaties en verzekeraars.

Om (kleinere) ondernemers beter te bereiken is de werkgroep in 2025 gestart met de communicatieaanpak Op Stroom. Het doel is om bestaande kennis compact, begrijpelijk en via vertrouwde kanalen beschikbaar te maken voor ondernemers. Op Stroom vertaalt complexe informatie naar 'snackable content': hapklare, laagdrempelige, korte kennisitems, praktijkvoorbeelden en visuele factsheets die aansluiten bij de vragen van ondernemers.

De berichten worden gelinkt aan een centrale landingspagina op de website van NKL Nederland[4]. De landingspagina is uitgerust met een interactieve *"Vraag het AI"*-functie die ondernemers helpt met relevante informatie. Via NKL wordt AI ook ingezet om 'snackable content' te genereren vanuit de bestaande kennisproducten. Dat gaat helpen om kosten te besparen zodat we de communicatieaanpak ook in de toekomst kunnen voortzetten. Om zeker te zijn dat de berichten aansluiten bij de taal en behoefte van ondernemers laten we de snackable content vooraf 'tegenlezen' door partijen die dichtbij ondernemers staan. Ook meten we het bereik en effect van onze communicatieaanpak, zodat we beter inzicht krijgen in wat wel en niet werkt.

We benutten de kennis en kanalen van de leden van de werkgroep, werken nauw samen met de NAL-werkgroep Communicatie en zoeken de verbinding met o.a. communicatieadviseurs die werken aan de Vrachtwagenheffing, zero emissie zones, en subsidieregelingen zoals AanZET, SPuLa, SPriLa en SILK. Doel is om elkaar te versterken door berichten te delen en aan te haken bij elkaars mijlpalen, zoals de openstelling van een subsidieregeling. Ook zoeken we, via de Vliegende Brigade, actief de samenwerking met logistiek makelaars. Zij kunnen ondernemers wijzen op de berichten vanuit Op Stroom en zijn een belangrijke bron om signalen en vraagstukken vanuit ondernemers terug te geven aan de werkgroep. We zoeken de samenwerking met partijen die voor ondernemers vertrouwd zijn

[4] We kiezen voor de NKL-site omdat we daar meer mogelijkheden hebben om de webpagina's vorm te geven dan op de NAL-site.

en bij wie ze informatie zoeken, zoals brancheorganisaties, truckdealers en brandstofleveranciers. Daarnaast gaan we in 2026 ervaring opdoen met het adverteren op websites gericht op logistiek ondernemers, om te kijken in hoeverre dit een effectieve manier is om onze kennisproducten onder de aandacht de brengen.

SMART contentplanning en KPI's

- Maandelijks: minimaal één praktijkvoorbeeld en één korte "kennissnack" over actuele thema's (regelgeving, technologie, subsidies), afgestemd op verschillende typen ondernemers (starters, groeiers, gevestigde bedrijven).
- Halfjaarlijks: een verdiepend thema via podcast of campagne met partners.
- Doorlopend: nieuws over regelingen, Vrachtwagenheffing en andere ontwikkelingen.
- KPI's: aantal bereikte ondernemers, downloads, interacties via de AI-functie, feedbackscores en conversie naar gebruik van kennisproducten. Periodiek publiceren we een overzicht van bereikte resultaten, geleerde lessen en geplande verbeteringen. Deze rapportages worden gedeeld met de leden van de NAL-werkgroep Logistiek.

Feedback en continue verbetering

- Periodiek wordt via korte surveys en polls feedback verzameld bij ondernemers.
- De resultaten worden gebruikt om de content en communicatiekanalen continu te verbeteren en te personaliseren.

Interactie en kennisdeling:

- Ambassadeurs uit de doelgroep delen praktijkervaringen en inspireren anderen.
- Digitale infrastructuur en vindbaarheid:
    - De centrale landingspagina op de website van NKL Nederland is geoptimaliseerd voor vindbaarheid en gebruiksvriendelijkheid, en geïntegreerd met relevante platforms van brancheorganisaties.
    - De landingspagina beschikt over een 'Vraag het AI'-functie die verder wordt doorontwikkeld ten behoeve van relevantie en gebruiksgemak.
- Snackable content wordt vooraf 'tegengelezen' door ondernemers en partners om te waarborgen dat het aansluit bij de taal en behoefte van de doelgroep.

Samenwerking en synergie:

- De communicatieplanning wordt vooraf afgestemd met andere relevante werkgroepen en partners om overlap te voorkomen en synergie te benutten.
- Gezamenlijke campagnes en best practices worden actief gedeeld.
- Samenwerking vormgeven met voor de ondernemer vertrouwde partijen, zodat zij ook de NAL-kennis gaan delen.

Acties NAL-werkgroep Logistiek - Communicatie

1. Lancering en doorontwikkeling van Communicatieaanpak 'Op Stroom';
2. Genereren van 'snackable content' vanuit bestaande kennisproducten;

3. Verzamelen van praktijkverhalen over o.a. ervaringen met Laden bij de buren (in samenwerking met de Vliegende Brigade), blokstroomcontracten, en het slim inrichten van laadinfra op je eigen bedrijfsterrein;
4. Aanvullen en actueel houden van de landingspagina;
5. Uitvoeren van de opgestelde contentplanning;
6. Evaluatie van impact en effectiviteit op basis van SMART-KPI's en feedback en periodiek rapporteren van resultaten en verbeteringen.

Acties andere partijen – Communicatie

De werkgroep wordt op de hoogte gehouden van de aanpak, voortgang en resultaten van deze acties.

- Aanpak om 'snackable content' met behulp van AI te genereren ten behoeve van de communicatieaanpak Op Stroom (NKL[5])

Realisatie

Met de toename van het aantal elektrische bestel- en vrachtvoertuigen groeit ook de urgentie om te zorgen dat de plannen voor laadlocaties ook daadwerkelijk worden uitgevoerd. De werkgroep wil de uitvoering versnellen voor laadinfrastructuur langs de corridors, op semi-publiek terrein en op het eigen terrein.

In 2025 hebben de regio's onder begeleiding van de werkgroep een corridormodel gebouwd en deze met hulp van LoLa ingevuld. Het corridormodel maakt de laad- en parkeerbehoefte inzichtelijk is per nationaal corridor-traject en helpt regio's en Rijk om te kijken hoe de behoefte het beste kan worden ingevuld. In 2026 gaan we door met deze aanpak. Een belangrijke uitdaging ligt in de afstemming tussen Rijk en regio's, om te zorgen voor een tijdige en efficiënte ontwikkeling van een passend laadnetwerk. Welk deel van de laadopgave wordt door de verzorgingsplaatsen langs rijkswegen en truckparkings opgevangen? Sluit dit in de tijd aan bij de behoefte van de transportsector? En welk deel van de laadopgave blijft over en moet regionaal worden ingevuld? Transparantie over voortgang en het verbinden van data (zoals uit de FTCI) aan beleid zijn hierbij essentieel om een dekkend netwerk te realiseren.
De Werkgroep zet zich in voor deze opgave door samenwerking te faciliteren en te stimuleren tussen Rijk en regio's, inclusief de programma's gericht op verzorgingsplaatsen, truckparkings en Stopcontact op land (SOL). Met de betrokken partijen zorgen we voor de antwoorden op bovenstaande vragen, brengen we in beeld of we de NAL-doelstelling van een tijdig dekkend publiektoegankelijk laadnetwerk gaan halen, en agenderen het tijdig als we de doelstelling niet dreigen te halen.
LoLa heeft hier in 2025 al belangrijke stappen in gezet en de Werkgroep zet zich actief in om te zorgen dat deze taken met het stoppen van LoLa goed worden belegd en ingevuld. Met het stoppen van LoLa vanaf 2026 staan de regio's aan de lat om zich binnen de regio en richting de provincies sterker te organiseren en uitvoeringskracht te creëren. Dat is niet voor elke regio vanzelfsprekend of

[5] De inzet van NKL is onder voorbehoud van financiering

nu al mogelijk. De werkgroep helpt regio's door mee te denken en waar nodig de NAL-voorzitter in te zetten om bv. gesprekken tussen regio en provincie vlot te trekken.
Ten aanzien van het landelijke laadnetwerk langs de corridors is er behoefte aan coördinatie om de aanpakken van Rijk en regio's goed op elkaar te laten aansluiten, ook voor de benodigde koppeling tussen de laadopgaven voor de logistiek en bouw. Omdat LoLa eind 2025 stopt werken regio's en Rijk samen om voor de afstemming een coördinator aan te stellen. De werkgroepvoorzitter denkt mee in het opstellen van de opdracht en biedt aan om, als onafhankelijke partij, het inhoudelijk opdrachtgeverschap in te vullen namens Rijk en regio's. Dit sluit aan bij de actie uit de Uitvoeringsagenda Logistiek waarin de NAL-werkgroep Logistiek de regie voert om te zorgen voor een actueel locatieplan, in nauwe samenwerking met het Rijk en de NAL-regio's. Als werkgroep zijn we aanjager richting Rijk en regio's om snel tot een gedragen locatieplan te komen, met duidelijke rollen en verantwoordelijkheden. Daar waar het stokt agenderen we en spreken we partijen aan (zie ook paragraaf 1.3 onder Signaleren en agenderen voor de toelichting hoe we dit vorm geven).

Naast de procesrol zet de werkgroep zich in om praktische handvatten te ontwikkelen gericht op het versnellen van de uitvoering van laadinfrastructuur. Voor publiektoegankelijke laadinfrastructuur zijn de handvatten gericht op hoe uitvoeringskracht te organiseren, aanpakken te standaardiseren, kennis over grondverwerving, (voor)financiering, het aanvragen van de netaansluiting als publieke partij, en wat je in het voortraject kan/moet doen om te zorgen voor een concurrerende laadprijs na oplevering. Voor private laadinfrastructuur bieden we handvatten in de vorm van praktische factsheets die ondernemers verder helpen. Bijvoorbeeld factsheets over ETS-2, RED-III, ERE's, veiligheid, EMS-systemen, contractering en Charging as a Service. Deze factsheets zijn ook input voor de Op Stroom communicatieaanpak.
We geven de invulling van de handvatten verder vorm aan de hand van de kennisproducten die eind 2025 worden opgeleverd (o.a. over financieel instrumentarium) en de vervolgacties die hieruit volgen.

In 2026 richten we ons ook op de versnelling van semi-publieke en private laadinfra. Steeds meer zien we bedrijven die, onder voorwaarden, hun laadinfrastructuur beschikbaar stellen aan derden. De werkgroep draagt bij aan deze ontwikkeling door ondernemers te informeren over wat je moet regelen als aanbieder en wat je moet weten als je laadt op het terrein van een andere ondernemer. We benutten daarvoor de adviezen uit het rapport Laden bij andere sectoren dat de werkgroep eind 2025 oplevert. Ook maken we inzichtelijk welke apps/sites er beschikbaar zijn om laadvraag en -aanbod bij elkaar te brengen en bepalen we of hier extra actie op nodig is, zoals standaardisering en/of bijdragen in kwaliteit van de apps.

Voor de realisatie van laadinfrastructuur op eigen terrein richt de NAL-werkgroep Logistiek zich op ondernemers die hun bedrijfsterrein huren. Hoe verloopt de realisatie van laadinfrastructuur voor die groep, tegen welke drempels lopen partijen aan, en welke mogelijkheden zijn er om de drempels weg te nemen? Daarnaast ontwikkelen we factsheets met praktische tips voor ondernemers die aan de slag gaan met de realisatie van laadinfrastructuur op eigen terrein.

Een actie die buiten de werkgroep wordt opgepakt is de doorontwikkeling van de laadscan en het mogelijk maken om aanvragen voor publieke laadpalen in bulk aan te vragen door grote wagenparkbeheerders.

Acties NAL-werkgroep Logistiek - Realisatie

1. Procesrol landelijk locatieplan
2. Ontwikkelen van praktische handvatten voor de realisatie van laadpleinen
   Ontwikkelen van richtlijnen voor organisatie, grondverwerving, financiering, en aanvragen/voorfinanciering van netaansluitingen; Kennis toevoegen over aanbestedingsvormen, financiële instrumenten, kostenopbouw en prijsvorming om te komen tot een concurrerende laadprijs; standaardisatie van processen om uitvoering te versnellen.
3. Ontwikkelen van praktische handvatten ten behoeve van private laadpleinen, zoals factsheets over ETS-2, RED-III, ERE's, veiligheid, EMS-systemen, contractering en Charging as a Service.
4. Stimuleren van gebruik door derden.
   Wat moet je weten als aanbieder en gebruiker van semi-publieke laadinfrastructuur? Wanneer is het interessant, juridische aspecten, etc. Inzicht bieden in vraag- en aanbodapps, inclusief wenselijkheid van standaardisatie en datadeling.
5. Onderzoek naar laadinfrastructuur op gehuurde bedrijventerreinen

Acties andere partijen – Realisatie

De werkgroep wordt op de hoogte gehouden van de aanpak, voortgang en resultaten van deze acties.

1. Doorontwikkeling van de Laadscan (ElaadNL, Vliegende Brigade, NKL)
2. Bulkaanvragen voor reguliere publieke laadpalen mogelijk maken (NKL)
3. Verkenning naar de waarde van een basiseisen-set voor private laadpleinen bij depots (NKL)

Netcongestie

Netcongestie is één van de grootste belemmeringen voor de verduurzaming van de logistieke sector. In grote delen van het land is het stroomnet zo vol dat er de komende jaren geen nieuwe bedrijven aangesloten kunnen worden. Aanvragen van onder andere logistieke bedrijven voor nieuwe en/of zwaardere aansluitingen komen op een wachtlijst. Ondernemers lopen daardoor vertraging op bij het realiseren van laadinfra. Naar verwachting komt er in 2026 ook een wachtrij voor kleinverbruikaansluitingen (Kv-aansluitingen). Uit het 1e CAR-VESDI onderzoek blijkt dat 75% van de 35.000 logistieke bedrijfslocaties met een substantieel wagenpark een Kv-aansluiting heeft en met een verzwaring binnen kleinverbruik de eerste stappen kan zetten naar elektrische logistiek. Een Kv-wachtrij blokkeert deze mogelijkheden.

Om structurele oplossingen te vinden, verkent het Rijk samen met netbeheerders en de logistieke sector de Sectoraanpak Logistiek (SAL). De verkenning wordt eind 2025 afgerond en moet in 2026 leiden tot een gezamenlijke aanpak om de inpassing van elektrische logistiek in het net te versnellen.

Als werkgroep voelen we de urgentie en hopen dat de verkenning daadwerkelijk leidt tot een set aan afspraken tussen de partijen. Vanwege de urgentie gaan we zelf in 2026 ook aan de slag met het onderwerp netcongestie. Zoals met een verdere uitwerking van de potentie en uitvoering van netbewust gebruik van het elektriciteitsnet door de logistieke sector. Denk aan netbewust laden voor de logistiek, het slimmer benutten van Groot- en Kleinverbruikaansluitingen, en manieren om gedeelde laadpleinen als congestieverzachter in te zetten. We richten ons op nieuwe oplossingen én op hoe het wel kan, met onder andere de Laadscan die de mogelijkheden op de bestaande netaansluiting in beeld brengt.

Ook gaan we aan de slag met een stappenplan voor ondernemers die aan de slag willen met Cable Pooling, als vervolg op de verkenning Cable Pooling die het NAL CTN eind 2025 oplevert, en met een Toolkit 'Logistiek en Netcongestie'. In de Toolkit worden bestaande instrumenten, maatregelen en contractvormen overzichtelijk gebundeld en toegespitst op welke het beste passen bij ondernemers met bestel- en vrachtvoertuigen. We baseren ons op ervaringen die inmiddels zijn opgedaan met de maatregelen en benutten de kennis vanuit het NAL-CTN en het RVO kennisloket Netcongestie. In de toolkit geven we ook aan waar de ondernemer terecht kan om bijvoorbeeld een blokstroomcontract aan te vragen. De Toolkit Logistiek en Netcongestie wordt meegenomen in de communicatieaanpak Op Stroom.

Daarnaast versterken we de kennisuitwisseling tussen de werkgroep en het Coördinatieteam Netcongestie (o.a. over het Landelijk Actieplan Netcongestie (LAN)), de netbeheerders (via ElaadNL), en initiatieven zoals Smart Energy Hubs.

Acties NAL-werkgroep Logistiek - Netcongestie

Verdere uitwerking van de volgende onderwerpen:

1. Het verkennen van het potentieel van het slimmer benutten van Groot- en kleinverbruikaansluitingen, waaronder netbewust laden voor logistiek (inclusief laadprofielen en technische kaders).
2. Logistieke en heavy-duty laadpleinen als congestieverzachters.
3. Ontwikkelen van een stappenplan Cable Pooling voor ondernemers.
4. Samenstellen van de Toolkit Logistiek Netcongestie, waarin bestaande maatregelen en instrumenten worden gebundeld en toegelicht op toepasbaarheid voor de sector.

Monitoring

Het is belangrijk om te weten of de realisatie van laadinfrastructuur in het juiste tempo meegroeit met de groeiende vraag. Omdat het bij logistiek vaak om zware netaansluitingen gaat, moeten veel voorzieningen nu al worden voorbereid voor de laadbehoefte van over enkele jaren. Tegelijk willen ondernemers weten waar ze kunnen laden en of er in de toekomst voldoende laadpunten beschikbaar komen. Monitoring is daarom een essentieel onderdeel van de aanpak.

Het ministerie van IenW en RVO hebben hiervoor een gezamenlijke monitoringsaanpak 'Laadinfra zwaar vervoer' opgesteld. De belangrijkste onderdelen zijn:

1. Laadkaart (RVO):
    - RVO is in september 2025 gestart met een veldonderzoek om de huidige locaties na te lopen en te voorzien van objectieve informatie om te kunnen bepalen of een locatie geschikt is voor zwaar vervoer en zo ja, voor welk type voertuig. Daarnaast zijn er kaartlagen toegevoegd met geplande locaties.
    - De laadkaart is niet ontwikkeld als instrument voor ondernemers om te plannen waar ze onderweg kunnen laden. De doelgroep is beleidsmakers, niet logistieke bedrijven. Wel zet RVO in op het verbeteren van de data en stelt deze beschikbaar zodat de markt hiermee zelf tools kan ontwikkelen gericht op logistiek ondernemers.
    - De laadkaart biedt ook inzicht in geplande locaties en in hoeverre de doelstellingen vanuit de AFIR en de definitie Landelijk dekkend laadnetwerk wordt gehaald.
2. Klanttevredenheidsonderzoek (RVO)
   Vergelijkbaar met het nationaal laadonderzoek voor personenvoertuigen gaat RVO aan de slag met een onderzoek in de sector om inzicht te krijgen in de klanttevredenheid, knelpunten en de laadmix.
3. Internationaal netwerk (RVO/RWS)
   Met de komst van trucks met een grotere actieradius en de vrachtwagenheffing, ook in buurlanden, wordt internationaal transport ook voor elektrische voertuigen steeds interessanter. Het is daarom belangrijk om ook inzicht te krijgen in het internationale laadnetwerk voor zwaar transport. Als werkgroep gaan we met IenW, RVO en RWS in gesprek om op te halen wat hier al op gebeurt en deze kennis te delen met de leden van de werkgroep.

Naast bovenstaande punten gaan we met het CTN en ElaadNL in gesprek of we ook meer informatie kunnen krijgen over het gebruik van alternatieve contractvormen zoals blokstroom.

Daarnaast werken NKL en Rijkswaterstaat (LLHDL) in 2026 aan de uitvoering van de servicebenchmark. In opdracht van de werkgroep is in 2025 de methodiek voor deze benchmark ontwikkeld. Doel van de benchmark is het periodiek meten in hoeverre de laadinfra aansluit bij de behoefte van gebruikers; knelpunten identificeren en monitoren zodat ze kunnen worden opgelost; en zodoende de klantervaring verbeteren om de transitie naar zwaar elektrisch vervoer te stimuleren.

De werkgroep zelf voert in 2026 geen extra monitoringsactiviteiten uit, omdat deze taken al bij andere partijen zijn belegd. Wel blijven we zorgen voor actieve kennisuitwisseling tussen de betrokken partijen – met name de taakgroepen, RVO, IenW en NKL – om samenhang en actualiteit in de monitoring te waarborgen.

3.2. Subdoelstellingen

Sub doelstelling (SMART)	Omschrijving	Planning *(op kwartaal niveau)*	Partners nodig?
Communicatie: Uitvoering van Op Stroom	a. Lancering en doorontwikkeling van Op Stroom	Doorlopend	NKL
	b. Genereren van 'snackable content' vanuit bestaande kennisproducten	Maandelijks een "snackable" van oude en nieuwe content	NKL, Vliegende Brigade, Werkgroepleden
	c. Verzamelen van praktijkverhalen over o.a. ervaringen met Laden bij de buren, blokstroomcontracten, en het slim inrichten van laadinfra op je eigen bedrijfsterrein;	Per kwartaal een concreet voorbeeld	Vliegende Brigade NKL, brancheorganisaties
	d. Aanvullen en actueel houden van de landingspagina;	Doorlopend	NKL
	e. Uitvoeren van de opgestelde contentplanning;	Doorlopend	NKL
	f. Evaluatie van impact en effectiviteit en periodiek rapporteren.	Doorlopend meten 1e rapportage eind Q2 2026	Markpartij
Realisatie: Procesrol landelijk locatieplan	a. De regie voeren om te zorgen voor een actueel locatieplan, in nauwe samenwerking met het Rijk en de NAL-regio's.	Tweemaandelijks overleg met de nog aan te stellen coördinator	Rijk (VZP vd TK), NAL-regio's, RWS UA, Coördinator (nog aan te stellen)

Realisatie: Ontwikkelen van praktische handvatten voor de realisatie van publiektoegankelijke laadpleinen	b.	Richtlijnen voor organisatie, grondverwerving, financiering, en aanvragen/voorfinanciering van netaansluitingen; Kennis toevoegen over aanbestedingsvormen, financiële instrumenten, kostenopbouw en prijsvorming om te komen tot een concurrerende laadprijs; standaardisatie van processen om uitvoering te versnellen.	Start onderzoeken Q1 en 2. Oplevering Q3 en 4	Werkgroepleden, marktpartijen
Realisatie: Ontwikkelen van praktische handvatten zoals factsheets ten behoeve van private laadpleinen	c.	Informatie over o.a. ETS-2, RED-III, ERE's, veiligheid, EMS-systemen, contractering en Charging as a Service;	Doorlopend	
Realisatie: Stimuleren van gebruik door derden	d.	(1) Wat moet je weten als aanbieder en gebruiker van semi-publieke laadinfrastructuur? Wanneer is het interessant, juridische aspecten, etc.	Start Q2 opleveren Q3	
	d.	(2) Inzicht bieden in vraag- en aanbodapps, inclusief wenselijkheid van standaardisatie en datadeling.	Start Q2 opleveren Q3	
Realisatie: Onderzoek naar laadinfrastructuur op gehuurde bedrijfsterreinen	e.	Hoe verloopt de realisatie van laadinfrastructuur voor die groep, tegen welke drempels lopen partijen aan, en welke	Q3 opleveren evaluatie Q4 uitgewerkt advies	Marktpartij

		mogelijkheden zijn er om de drempels weg te nemen?		
Netcongestie: Verder uitwerken van een aantal onderwerpen	a.	Het slimmer benutten van Groot- en Kleinverbruikaansluitingen, waaronder netbewust laden voor logistiek.	Q2	Werkgroep slim laden, marktpartij, CTN, netbeheerders
	b.	Logistieke en heavy-duty laadpleinen als congestieverzachters.	Q2	CTN, marktpartijen, netbeheerders Gebruik Storymap
Netcongestie: Stappenplan Cable Pooling voor ondernemers	c.	Als vervolg op de verkenning Cable Pooling die het NAL CTN eind 2025 oplevert	Q2	Marktpartij
Netcongestie: Toolkit Logistiek Netcongestie	d.	Samenstellen van de Toolkit Logistiek Netcongestie, waarin bestaande maatregelen en instrumenten worden gebundeld en toegelicht op toepasbaarheid voor de sector.	Q2	Kenniscentrum netcongestie van RVO, CTN, ElaadNL

4. Communicatie en borging

Kennismanagement

De NAL-werkgroep heeft in 2025 een Communicatieaanpak Logistiek opgesteld en toegelicht in de NAL-werkgroep Communicatie. Voor 2026 wordt de actiekalender van de Communicatieaanpak geactualiseerd, waarin ook de planning van de communicatieaanpak Op Stroom, gericht op ondernemers, verder wordt uitgewerkt en gedeeld met de NAL-werkgroep Communicatie. Ook wordt in Q1 de NAL-woordvoeringslijn Logistiek afgestemd met de NAL-werkgroep Logistiek, Communicatie en met de NAL-woordvoerder.

Communicatiedoel

We willen belemmeringen wegnemen rond laadinfrastructuur voor elektrische bestel- en vrachtwagens om zo de elektrificatie van de zakelijke markt te versnellen. Dit doen we door:

1. Doelgroepen te informeren over de kennisproducten en andere diensten die de NAL-Werkgroep Logistiek kan bieden bij het elektrificeren van logistiek vervoer.
   In alle fases van het proces: van startpunt tot en met realisatie, monitoring en optimalisatie.
2. Doelgroepen te activeren gebruik te maken van onze kennisproducten en andere ondersteunende diensten bij het elektrificeren van logistieke voertuigen.

Doelgroepen

De primaire doelgroepen voor de NAL-Werkgroep Logistiek zijn:

1. Logistiek ondernemers – ondernemers met kleine, middelgrote en grote wagenparken, wagenparkbeheerders die te maken hebben met de overstap naar elektrische voertuigen. Ook richten we ons op brancheorganisaties als doelgroep, om hen te activeren de informatie met hun achterban te delen.
2. Beleidsmakers – bij gemeenten en provincies die betrokken zijn bij beleid voor ZE-zones, bedrijventerreinen, laadvisies en aanpalende beleidsterreinen.

Belangrijkste Communicatiemomenten

We maken een communicatieplanning voor de communicatieaanpak Op Stroom en een planning aan de hand van de op te leveren communicatieproducten.

Ondersteuningsbehoefte

We kijken naar de NAL voor ondersteuning op het gebied van woordvoering, persbenadering en de inzet van de NAL-kanalen. Vanuit de Werkgroep leveren we daarvoor de inhoudelijke informatie aan.

Afhankelijkheden & Samenwerking

Voor kennisproducten die andere werkgroepen of NAL-partners raken stemmen we vooraf de communicatieplanning af.

Bijdrage aan de NAL

De Werkgroep draagt in de communicatie uit wat de NAL is en wat de meerwaarde is van de samenwerking. Met de kennisproducten zetten we de NAL bovendien neer als een samenwerking die tot resultaten leidt.

5. Begroting

De NAL-werkgroep Logistiek krijgt bijdragen vanuit verschillende partijen. Aanvullend op de deelname van de leden van de werkgroep ontvangt de werkgroep de volgende bijdrage:

- IenW: onderzoeksbudget voor de uitvoering van de acties genoemd in hoofdstuk 3, en een onderzoeksmanager om de opdrachten te formuleren en te begeleiden;
- RVO: secretaris van de beide Taakgroepen Logistiek, uitvoering van de monitoringsaanpak;
- NKL: voorzitter van de NAL-werkgroep Logistiek en communicatieadviseur.

Het onderzoeksbudget wordt ingezet voor de acties die in hoofdstuk 3 zijn genoemd. Grofweg is de verdeling over de thema's als volgt:

- Communicatie: € 90.000
- Realisatie: € 110.000
- Netcongestie: € 90.000
- Monitoring: geen aanvullende middelen nodig omdat RVO dit op zich neemt.

De verdere specificering van het budget gebeurt in afstemming met IenW als budgethouder.

Bijlage – Acties uitvoeringsagenda

I. Acties Uitvoeringsagenda Logistieke Laadinfrastructuur

Hieronder de acties uit de Uitvoeringsagenda Logistieke Laadinfrastructuur waarvan de NAL-werkgroep Logistiek.

Actiematrix publieke logistieke laadinfrastructuur

UA nummer	Actie	Stand van zaken
1.1	Zorgen voor een actueel locatieplan	Meedenken over het profiel voor een landelijke coördinator om te komen tot een afgestemd laadnetwerk langs de corridors. De Werkgroep voorzitter biedt aan om het onafhankelijk opdrachtgeverschap richting de coördinator in te vullen.
7.1	Monitoren en borgen ontwikkeling laadnetwerk	Zie de acties onder het thema Monitoring.

Actiematrix private logistieke laadinfrastructuur

UA nummer	Actie	Stand van zaken
0.1	Monitoren uitvoeringsagenda logistieke laadinfrastructuur	Na vaststelling van de Uitvoeringsagenda is hiervoor capaciteit vrijgemaakt bij RWS. Zij pakken deze actie op, in samenwerking met de werkgroep Logistiek.
1.3	Kennisontwikkeling netinpassing	Zie de acties onder het thema Netcongestie
2.1	Aanbieden informatie over private logistieke laadinfrastructuur	Zie de acties onder het thema Communicatie en Realisatie
4.3	Ontwikkelen handreiking ruimtegebruik laadinfrastructuur op bedrijventerreinen	Deze actie is onderdeel van het Werkplan 2025 en wordt eind 2025 opgeleverd.

II. Definitie locatieplan

Het locatieplan maakt inzichtelijk welke locaties langs corridors, stedelijke knooppunten, truckparkings en bedrijventerreinen geschikt en noodzakelijk zijn om te voorzien in de laadbehoefte van elektrische bestel- en vrachtvoertuigen. Het plan is bedoeld om een landelijk dekkend, betrouwbaar en betaalbaar laadnetwerk te realiseren en wordt opgesteld in nauwe samenwerking met het Rijk, NAL-regio's, netbeheerders en andere stakeholders.

Kernonderdelen van het locatieplan:

1. Het locatieplan geeft een gedetailleerd overzicht van de locaties waar laadinfrastructuur moet worden gerealiseerd. Hierbij wordt een onderbouwing gegeven voor de keuze van locaties, gebaseerd op:
    - de aansluiting bij de behoefte van de sector.
    - het efficiënt benutten van schaarse fysieke ruimte, netcapaciteit en installatiecapaciteit.
    - de mogelijkheid om een concurrerende laadprijs te realiseren.
2. Het plan bevat een realisatieplanning die aangeeft wanneer en door wie de locaties worden ontwikkeld. Deze planning houdt rekening met de verwachte groei van het aantal elektrische voertuigen en zorgt ervoor dat de laadinfrastructuur hierop kan worden afgestemd. Daarnaast wordt een prioritering gemaakt van locaties die snel moeten worden gerealiseerd, bijvoorbeeld omdat ze bijdragen aan de landelijke dekking of aan specifieke doelstellingen, zoals de eisen uit de AFIR.
3. Voor situaties waarin de realisatie van laadlocaties achterloopt op de behoefte, worden alternatieve (tijdelijke) oplossingen uitgewerkt. Dit zorgt ervoor dat altijd voldaan kan worden aan de laadvraag, zelfs als de planning niet volgens schema verloopt.
4. Het locatieplan wordt opgesteld in nauwe afstemming met relevante partijen, zoals het Rijk, NAL-regio's, netbeheerders en andere NAL-werkgroepen. Deze afstemming zorgt ervoor dat de locaties tijdig worden ontwikkeld en dat er voldoende randvoorwaarden zijn, zoals netcapaciteit, fysieke ruimte en financiële middelen.
5. Het plan omvat afspraken over taken en verantwoordelijkheden tussen de betrokken partijen. Hierdoor is duidelijk wie wat doet en wanneer, wat bijdraagt aan een effectieve en efficiënte uitvoering van het plan. De taakverdeling is als volgt:
    - Laden op verzorgingsplaatsen (inclusief randvoorwaarden zoals Stopcontact op Land) is een verantwoordelijkheid van het Rijk.
    - Laden bij stedelijke knooppunten en zero-emissiezones (ZE-zones) is een actie waar de NAL-regio's zich voor inspannen, in samenwerking met de betreffende gemeenten en het Rijk.
    - Laden op truckparkings is primair een verantwoordelijkheid van de locatie-eigenaar of exploitant, zoals het Rijk, een regio, gemeente of marktpartij.
    - NAL-regio's spannen zich in om regionaal nieuwe zoekgebieden voor laadinfrastructuur te vinden, in nauw overleg met het Rijk en gemeenten.

6. Het locatieplan is dynamisch en wordt minimaal eens per jaar geactualiseerd op basis van nieuwe kennis en inzichten. De regie hierop vindt plaats vanuit de NAL-werkgroep logistiek, in nauwe samenwerking met het Rijk en de NAL-regio's. Bij deze updates wordt gebruikgemaakt van:
    - Actuele monitoringsgegevens van het landelijk dekkend netwerk.
    - Inzichten uit relevante beleids- en marktontwikkelingen.
    - Andere relevante ervaringen. Deze updates worden afgestemd met de routekaart voor verzorgingsplaatsen en andere realisatietrajecten.

Dit is een uitgave van Nationale Agenda Laadinfrastructuur
www.agendalaadinfrastructuur.nl/

19 december 2025