



Bulkaanvragen openbare laadinfrastructuur

Aanvraag en realisatieproces
voor fleetowners

januari 2025



NKL · Reykjavikstraat 1 · 3543 KH Utrecht
www.nklnederland.nl · info@nklnederland.nl

Inhoud

| | |
|--|----|
| Inleiding | 3 |
| Probleemstelling | 4 |
| Oplossingsrichting datagestuurd platform | 4 |
| Realisatieproces | 5 |
| Aanvraag | 6 |
| Inzicht en beleid | 6 |
| Realisatie | 6 |
| Pilot Fase 1 | 7 |
| Pilot Fase 2 | 8 |
| Pilot Conclusies | 9 |
| Vervolgstappen | 10 |
| Vervolg Openbare laadinfrastructuur voor fleetowners | 11 |



Inleiding

In de afgelopen jaren is er onder regie van de NAL-regio's gewerkt aan een land dekkend laadnetwerk om de groei aan elektrische voertuigen te faciliteren. Dat is nodig, want inmiddels heeft ca. 1 op de 3 nieuwe voertuigen een elektrische aandrijflijn. De focus heeft hierbij met name gelegen op het faciliteren van personenvoertuigen.

Inmiddels zien we elektrische voertuigen ook steeds meer in de logistiek en dienstverlening. Bestelvoertuigen zijn steeds vaker elektrisch. In oktober 2024 zelf 10% van de nieuwverkopen. Deze ontwikkeling zien de logistiek makelaars en branchevereniging Techniek Nederland ook terug. Steeds meer bedrijven hebben plannen om hun wagenpark op grote schaal te elektrificeren. Bedrijven als Liander, Unica en CSU hebben de ambitie om hun wagenpark binnen 5 jaar volledig te elektrificeren. Deze bedrijven hebben ieder een wagenpark van meer dan 2.000 voertuigen.

Volgens ElaadNL gaat ca. de helft van deze voertuigen met de medewerker mee naar huis. Dat betekent dat deze daar moet worden opgeladen. Dat kan op eigen terrein, maar in ca. 70% van de gevallen heeft een medewerker geen eigen parkeervoorziening. In dat geval is hij of zij aangewezen op de openbare ruimte en een openbare laadpaal. Deze moet worden aangevraagd bij de Charge Point Operator (CPO). Dit is de partij die laadpalen vaak exploiteert in opdracht van de NAL-regio. De CPO realiseert op verzoek een laadpaal in de buurt van de woning van de medewerker.

Dit proces is voor wagenparkbeheerders inefficiënt en ondoorzichtig en weerhoudt hen van het elektrificeren van het wagenpark. Op initiatief van de logistiek makelaars en NKL is er in februari 2024 een werksessie met CPO's, gemeenten, NKL, Techniek Nederland en wagenparkbeheerders georganiseerd om het probleem scherp te krijgen en na te denken over een oplossingsrichting. De volgende oplossingsrichtingen kwamen hieruit naar voren:

- Communicatie-aanpak vanuit de NAL richting wagenparkbeheerders om het aanvraagproces te verduidelijken en de juiste aanvragen naar de juiste CPO te dirigeren.
- Een portaal of persoon, georganiseerd door de NAL, die ervoor zorgt dat de juiste aanvraag bij de juiste CPO terecht komt, bijvoorbeeld met behulp van een data-tool.
- Een Aanvraagportal t.b.v. bulkaanvragen, waarbij de wagenparkbeheerder een bulkaanvraag kan doen en het platform functioneert als communicatieplatform tussen wagenparkbeheerders en CPO's.

Naar aanleiding van de workshop is er een kleinschalige pilot uitgevoerd om een bulkaanvraag te doen bij CPO en een gemeente. Deze rapportage geeft een bondige weergave van het proces, de bevindingen en aanbevelingen van deze werksessie en pilot.



Probleemstelling

Tijdens de werksessie zijn de volgende probleemstellingen gedefinieerd:

Vanuit het perspectief van de wagenparkbeheerders

- Kip-ei: Organisaties met grote wagenparken (bijv. technische dienstverleners of leasebedrijven) gaan niet over tot aanschaf elektrisch voertuig als er nog geen laadpaal is.
- Niet mogelijk om één aanvraag te doen voor meerdere adressen of voertuigen in huidige aanvraagportaal, waardoor het aanvraagproces per voertuig moet worden doorlopen;
- Verschillende CPO's actief in alle gemeenten, die hun eigen aanvraagportals gebruiken. Wagenparkbeheerders weten niet welke aanvraag waar te doen;
- Wagenparkbeheerders hebben geen inzicht of hun medewerkers een eigen parkeervoorziening hebben;
- Onduidelijkheid bij wagenparkbeheerders over het realisatieproces, zoals uitvoeringsdatum en doorlooptijden;
- Om een laadpaal aan te kunnen vragen is vaak een kenteken nodig, terwijl deze pas bij levering van het voertuig bekend is.
- Werknemers komen niet uit Nederland of spreken geen Nederlands waardoor ze moeite hebben om zelf een laadpaal aan te vragen.

Vanuit het perspectief gemeenten & CPO's

- Hebben geen inzicht in waar deze laadvraag zich gaat concentreren. Risico van onderschatting in plankaarten, locatiebepaling, verkeersbesluiten, beleid en realisatie.
- In sommige gemeenten zijn meerdere CPO's actief, met name daar waar met het Open Markt Model wordt gewerkt. Hoe verdeel je de aanvragen tussen CPO's.

Oplossingsrichting datagestueerd platform

Als één van de oplossingsrichtingen is een platform voor bulkaanvragen gedefinieerd tijdens de workshop. Dit werd gezien als de meest ideale oplossing, waarna gekozen is om hier een pilot mee uit te voeren.

Uitgangspunten

- Wagenparkbeheerders hebben inzicht in de vervangings-en elektrificatieopgave van het bedrijf en kunnen daarmee al vroegtijdig inzicht verschaffen in de laadopgave in een gemeente. Zij zijn tevens bereid om deze data te delen;
- CPO's en gemeenten zijn bereid om in deze laadopgave te voorzien, door middel van voldoende en passende laadinfrastructuur in de openbare ruimte. Om dit te kunnen realiseren hebben zij voldoende zekerheid nodig dat deze laadpalen ook daadwerkelijk gebruikt gaan worden.

Platform voor bulkaanvragen

- Een onafhankelijk platform waar wagenparkbeheerders een bulkaanvraag kunnen doen (>10 voertuigen). Dit platform routeert de aanvragen vervolgens naar de juiste CPO en verzorgt de communicatie tussen de CPO en wagenparkbeheerder(s).
- De data van het platform kan geaggregeerd gebruikt worden om inzichten te verschaffen en prognoses (bijv. van ElaadNL) aan te verrijken en te valideren.

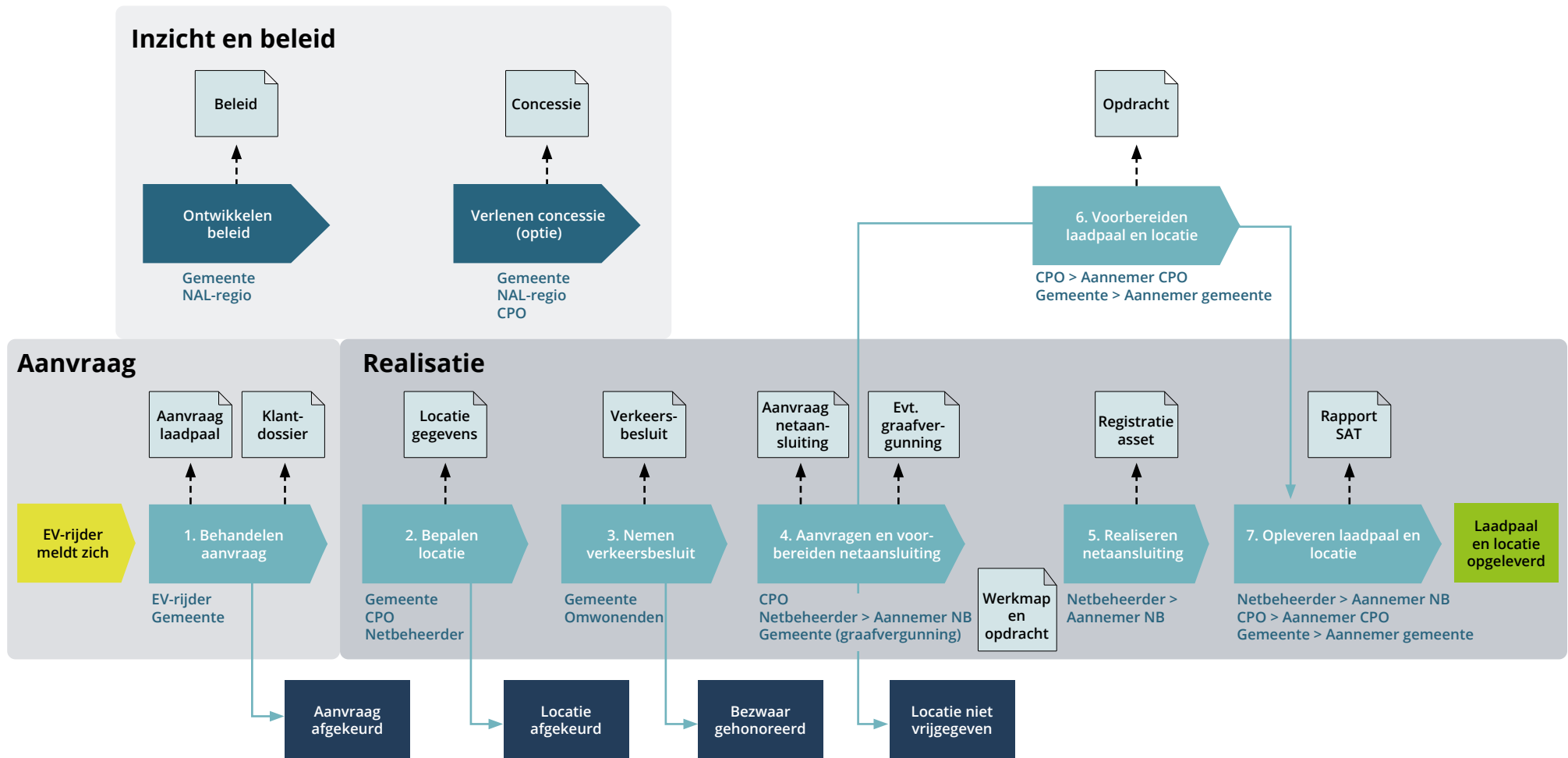


Realisatieproces

In het huidige aanvraagproces (bron: Versnellingsgids NAL, 2021) onderscheiden we drie relevante fases: Inzicht en beleid, de aanvraag en tot slot de realisatiefase. Een platform draagt bij:

- **Inzicht en beleid:** Data kan (geaggregeerd) worden gebruikt bij het verrijken en valideren van laadvraag prognoses ten behoeve van beleid;
- **Aanvraag:** Wagenparkbeheerders kunnen een aanvraag in bulk doen, in plaats van per voertuig. Dit maakt het ook voor de CPO en gemeente makkelijker om in batches te werken;
- **Realisatie:** Communicatie vindt eenduidig via het platform plaats. De wagenparkbeheerder behoudt overzicht van de aanvragen, terugkoppelingen (afwijzingen/ realisatiedata)





Pilot Fase 1

In april 2024 zijn we gestart met een pilot. De opzet van de pilot was om vanuit een wagenparkbeheerder een bulkaanvraag te doen bij een CPO en daarmee ervaring op te doen met de bedachte oplossing. Het doel van de pilot was om te onderzoeken:

- Hoe komen we tot juiste verdeling van aanvragen naar verschillende CPO's?
- Welke data is nodig bij een aanvraag en hoe komen we tot een standaard?
- Hoe komt data (procesupdates) vanuit het aanvraagportal terug bij de juiste gebruikers?
- Wat zijn mogelijke Requirements (PvE) voor een dataplatform?

Fase 1

In de eerste fase heeft Liander (Wagenparkbeheerder) een bulkaanvraag van ca. 2.000 voertuigen gedaan. Het NKL heeft deze aanvragen verdeeld over de verschillende NAL-regio's en bijbehorende CPO's. Liander wilde geen Verwerkersovereenkomst tekenen en geen adresdata tot op huisnummerniveau verstrekken. De volgende data is gedeeld met NKL:

- Leasecategorie (bestelwagen/ personenwagen)
- Postcode berijder
- Gemeente
- Einddatum leasecontract
- Accugrootte nieuw voertuig

NKL heeft de data vervolgens gedeeld met Equans (CPO). Equans was in staat om deze data in bulk in te laden. Echter liepen zij al snel aan tegen het feit dat ze niet konden bepalen of er een laadpaal binnen 200 meter van de aanvrager stond, omdat er geen huisnummer bekend was. Tevens konden zij niet controleren of de gebruiker een eigen oprit heeft.

Bij eventuele locatiebepaling van een nieuwe laadpaal, moet deze conform contract ook binnen 200 meter loopafstand staan. Dit is niet te controleren.

120 adressen van de 2.000 zijn in de gemeente Amsterdam. In overleg met Equans is besloten om de adressen te delen met de gemeente. De gemeente Amsterdam werkt met een datagestuurde plaatsingsstrategie. Dit houdt in dat zij niet op aanvraag werken, maar op basis van de gebruiksdata van de laadpalen kijken of er een laadpaal bijgeplaatst moet worden. De gemeente heeft een simulatie uitgevoerd waarbij deze 120 aanvragen toegevoegd werden aan het laadnetwerk. Hierbij kwam er een terugkoppeling in welke buurt er nog 1 of meerdere laadpalen bijgeplaatst moesten worden, of waar er voldoende ruimte was om de laadpaal bij te plaatsen. Deze terugkoppeling is ook gedeeld met de wagenparkbeheerder van Liander. Dit werd als zeer behulpzaam ervaren en geeft voldoende inzicht en zekerheid om de elektrificatie van het wagenpark door te zetten.

Geleerde lessen fase 1:

- Er is op dit moment geen actueel overzicht van de verschillende concessies met plaatsingstermijnen en bijbehorende CPO's;
- Aanvraag zonder huisnummer past vaak niet binnen bestaande concessiecontracten (afstand tot laadpaal kan niet bepaald worden, eigen oprit). Een verwerkersovereenkomst is daarom nodig.
- Bulkaanvraag past wel goed in een datagestuurde aanpak, maar vraagt nog maatwerk.



Pilot Fase 2

Fase 2

In de tweede fase is gewerkt met data van Unica. Ook dit betroffen ca. 800 aanvragen voor de vervanging van voertuigen voor een elektrische variant in 2024 en 2025. Omdat het persoonsgegevens betreft, is er een verwerkersovereenkomst gesloten met Unica. NKL heeft vervolgens een verwerkersovereenkomst gesloten met Equans en Vattenfal. De data is door NKL uitgesplitst naar data voor verschillende concessies: Brabant-Limburg, Gelderland-Overijssel (Vattenfal) en SGZH (Equans). De volgende datavelden zijn gedeeld:

- Kenteken
- Voertuigtype
- Einddatum contract
- Straat
- Postcode
- Huisnummer

Deze data kon na een aantal aanpassingen door de CPO worden ingeladen in de eigen aanvraagssystemen. De controle op het hebben van een eigen parkeergelegenheid is handwerk, dus voor ieder adres moet er op Google Maps worden nagegaan of er een parkeervoorziening is. Vervolgens komt er per adres een terugkoppeling richting de gebruiker (wel/niet in behandeling incl. reden). Indien hier de wagenparkbeheerder wordt ingevuld, krijgt deze honderden mailtjes met statusupdates. Uiteindelijk is de CPO met een Excellijst met terugkoppelingen gekomen. Hiermee was de Wagenparkbeheerder geholpen. Dit omvat ook een verwachte realisatiedatum per adres. Uiteindelijk is dit slechts een indicatie en zijn statusupdates nodig om aan te kunnen geven of de laadpaal op tijd gerealiseerd wordt.

Geleerde lessen fase 2:

- De data kon worden verwerkt, maar is moet een standaard format komen om veel handmatig werk te voorkomen;
- Controleren van eigen oprit is zeer arbeidsintensief;
- Op basis van deze gegevens kan een aanvraag in behandeling worden genomen als een reguliere aanvraag;
- Communicatieproces is nog niet ingericht op één gebruiker (c.q. wagenparkbeheerder) en meerdere statusupdates.



Pilot Conclusies

Op basis van deze kleinschalige pilot kan worden geconcludeerd dat een dataportal voor wagenparkbeheerders vanuit de gebruikers zeer gewenst is en een probleem oplost. Hiervoor zijn echter nog stappen te zetten door alle partijen op het gebied van standaardisatie van data, Juridische voorwaarden en IT (koppelingen).

Verdere bevindingen en conclusies:

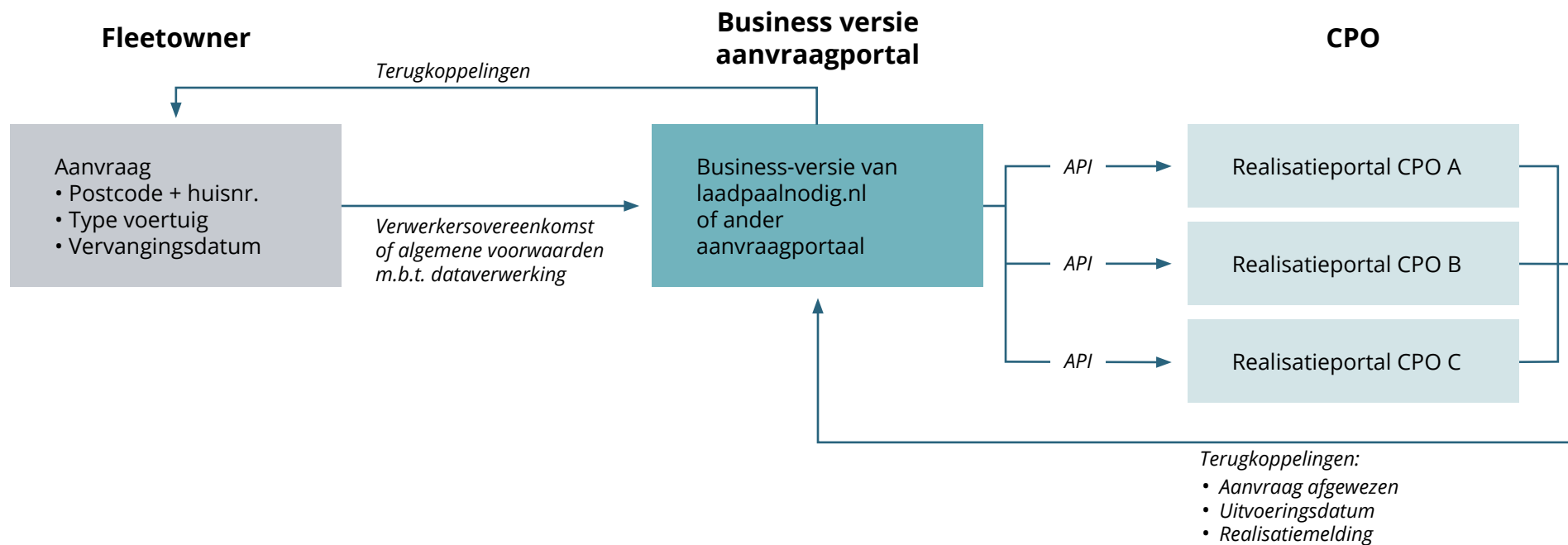
- Fleetowners hebben vaak geen inzicht in wie wel/niet een eigen oprit heeft. Tegelijkertijd is het binnen de huidige concessiecontracten bij CPO's een verplichte check om te kijken of de aanvrager een eigen parkeergelegenheid heeft.
- Het delen van persoonsgegevens is onvermijdelijk om dit voor alle NAL-regio's te laten werken. Er is in ieder geval een verwerkersovereenkomst nodig. Dit zou mogelijk kunnen worden opgelost in de algemene voorwaarden van het platform;
- Er moet worden gewerkt aan een standaard data-format. Adresgegevens en vervangingsdatum van het voertuig zijn hier in ieder geval van belang. Dit standaard data-format zou ook kunnen helpen om aanvragen geautomatiseerd in te laden bij de CPO. Iedereen moet op dezelfde wijze werken. Dit soort afspraken kunnen worden vastgelegd in concessies.
- Het verdelen van aanvragen naar juiste CPO is een opgave omdat de juiste data hiervan ontbreekt en er op dit moment geen onafhankelijke partij is die deze rol op zich neemt.
- Het communicatieproces bij CPO's moet worden aangepast om terugkoppelingen te kunnen doen op wagenparkbeheerders-niveau, in plaats van op gebruikersniveau.

- CPO's communiceren alleen een verwachte realisatietermijn en geen exacte realisatiedatum. Wagenparkbeheerders hebben daarmee geen zekerheid wanneer de laadpaal er daadwerkelijk komt.
- Er is nu alleen gekeken naar gemeenten en CPO's die actief zijn binnen concessies. Voor het Open-Markt-Model is een verdeelsleutel of -methodiek nodig om de aanvragen tussen de CPO's te verdelen.



Vervolgstappen

1. **Bepalen welke oplossingsrichting op basis van de bevindingen in de pilot het meest wenselijk is;**
2. **Technische uitwerking en specificaties (zie onderstaand)**
3. **Samenwerkingsafspraken NAL-regio's:** Afspraken over datakoppelingen, -formats en communicatie moeten worden vastgelegd in concessie-eisen. Dit werkt alleen als alle NAL-regio's meewerken.



Vervolg Openbare laadinfrastructuur voor fleetowners

- Pilot toont aan dat er een win-win situatie kan ontstaan voor gemeente, CPO en Wagenparkbeheerders.
- Er is veel interesse bij fleetowners (o.a. 3 grote netbeheerders, Techniek Nederland, aantal partijen die nog niet mee hebben gedaan met pilot, maar wel behoefte hebben). Naar verwachting vertegenwoordigen deze partijen > 50.000 voertuigen.
- Daarnaast kan nog worden nagedacht over andere doelgroepen, zoals leasemaatschappijen, Anders Reizen, etc.
- Er is budget nodig om een platform te ontwikkelen en te beheren. Dit kan in de vorm van een integraal aanvraagportaal voor wagenparkbeheerders, maar ook in de vorm van een datatool die gebruikt en beheerd wordt door de NAL. Om dit te kunnen ontwikkelen is er voldoende schaal nodig, zodat er garanties zijn op voldoende gebruik en het nut ervan.

